

PROCEDURA DI ACCORDO DI PIANIFICAZIONE INERENTE IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TALAMONE E CONTESTUALI VARIANTI AL PIANO STRUTTURALE E AL REGOLAMENTO URBANISTICO: documento di risposta alle osservazioni ai sensi dell'art. 43 della LRT 65/2014 (Conclusione dell'accordo di Pianificazione).

Con Delibera di C.C. n. 5 del 15-02-2019, a seguito dell'intesa preliminare prevista nella procedura di Accordo di pianificazione, è stata portata in adozione la "procedura di accordo di pianificazione inerente il piano regolatore portuale di Talamone e contestuali varianti al piano strutturale e al regolamento urbanistico:

- Adozione della variante al piano strutturale e al regolamento urbanistico per la riconfigurazione della foce del canale collettore occidentale di Talamone;
- adozione della variante al piano strutturale e al regolamento urbanistico comunale per la riqualificazione dell'approdo di Talamone in porto turistico;
- adozione del piano regolatore portuale (PRP) di Talamone;
- conclusione del processo decisionale VAS coordinata alla valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 27 della l.r. n. 10/2010."

Successivamente all'adozione, al deposito ed alla pubblicazione di quanto sopra

SONO PERVENUTE:

-N. 9 OSSERVAZIONI DA PARTE DEI PRIVATI;

- n. 1 osservazione C.N.A. Associazione Provinciale di Grosseto;
- n. 1 OSSERVAZIONE DI UFFICIO;
- parere Autorità di bacino Distrettuale Appennino settentrionale;
- OSSERVAZIONI/PARERI DA PARTE DEI SETTORI DELLA REGIONE TOSCANA.
- n. 1 osservazione fuori termine.

Le osservazioni da parte dei privati possono così suddividersi:

- osservazioni -almeno in parte- di tipo narrativo che esplicitano perplessità, alle quali vengono dati chiarimenti:

- A. Prot. 17736 del 29.04.2019 – Mauro_Barbini
- B. Prot. 17950 del 30.04.2019 – Consorzio Il Molo di Talamone
- C. prot. n. 17617 del 29-04-2019: Ermanno Rossi in qualità di legale rappresentante delle seguenti società e associazioni:
 - Coop. DIPORTISTI NAUTICI TALAMONE a.r.l.
 - Associazione DIPORTISTI NAUTICI TALAMONE
 - Associazione "PER TALAMONE"
- D. Prot. n. 17431 del 26.04.2019 Riccardo Breda Presidente della C.N.A. Associazione Provinciale di Grosseto

- osservazioni, prevalentemente legate alla procedura di esproprio, a cui vengono resi chiarimenti:

- E. prot. n.17284/2019 del 24-04-2019 MICHELE BIOZZI POLO BIOZZI – F. 5 p. 675
- F. prot.n. 17286 del 24-04-2019 (FERRUCCIO CIUCCI)

-osservazioni in parte inerenti aspetti della procedura di esproprio ed in parte di tipo urbanistico:

- G. Prot. n. 17287 del 24-04-2019- ALESSANDRO TESTA PER CONDOMINIO LA MARINA E NAVY SRL ; Stoppa.
- H. Prot. 17709 del 29/04/2019- Armenti_Santa_Francesca_srl
- I. prot. N. 17628 del 29-04-2019 – Lega Navale Italiana – Sezione Talamone.
- J. Prot. n. 17620 del 29-04-2019 - Fincesar Spa

OSSERVAZIONI/PARERI DA PARTE di ENTI:

- **Parere Autorità di bacino Distrettuale Appennino settentrionale** – parere prot_1255_2019
(*parere prioritario rispetto al deposito al genio Civile*):

ENTE REGIONE TOSCANA:

- **RT Settore Pianificazione del territorio: prot. 16814 del 19-04-2019**

Allegati i seguenti contributi:

• *Settore Infrastrutture per la Logistica*

• *Settore Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti*

• *Genio Civile Toscana Sud*": con nota prot.11020 del 14-03-2019 ha chiesto integrazioni al deposito n° 1321 del 15/01/2019, a cui è stata fornita risposta con prot 39434 del 01-10-2019. Il genio Civile di è espresso con parere favorevole definitivo prot 4441 del 29.10.2019.

RT Settore Tutela della natura e del Mare: prot. 19121 del 08.05.2019

RT parere Direzione difesa del suolo e protezione civile Genio Civile Valdarno Inferiore e costa sede di Livorno - prot. 17654 del 29-04-2019 (*parere obbligatorio e vincolante sull'idoneità tecnica delle previsioni del prp*): la Regione ha chiesto integrazioni ns.prot. 17654 del 29.04.2019, a cui è stata fornita risposta con 36714/2019 del 10-09-2019.

L'Ufficio ad oggi non si è ancora espresso.

Osservazione fuori termini: PROT. 45056 DEL 06.11.2019 - Circolo Nautico Talamone

Il documento di risposta alle osservazioni è stato predisposto con il supporto legale dell'Avv. Leonardo Piochi incaricato dal Comune come supporto al rup per l'espletamento di attività intersettoriali inerenti il proseguo e l'attuazione del piano regolatore portuale; le risposte di tipo prettamente tecnico con il supporto della Soc. Acquatecno incaricata dal Comune della redazione del PRP.

OSSERVAZIONI PERVENUTE DA PARTE DEI PRIVATI

1. Prot. 17709 del 29/04/2019- ARMENTI SANTA FRANCESCA s.r.l.

Nel premettere di essere proprietaria di aree catastalmente individuate nel C.T. del Comune di Orbetello al Foglio n. 6, part.lla 62, 63 e 11 (sulle quali è prevista l'apposizione di un vincolo preordinato all'esproprio al fine di ivi realizzare "sport del mare", "aree tecniche" "cantieristica nautica", "parcheggio a servizio del porto" e "viabilità") e dopo aver rilevato che la grande parte delle sopra dette opere sarebbero realizzabili e gestibili direttamente anche da parte dei privati in regime di economia di mercato mediante l'apposizione, sulle relative aree, di un vincolo meramente conformativo anziché dover ricorrere ad un vincolo preordinato all'esproprio (a suo dire, dunque, non giustificabile) e che non pare corrispondere né all'interesse pubblico né all'interesse privato la previsione di cui all'art. 10.2 delle NTA del PRP che riserva alla Pubblica Amministrazione, nei primi due anni decorrenti dalla "procedibilità" del Piano, ogni iniziativa per la realizzazione degli interventi previsti nel PRP, chiede:

a) di modificare la perimetrazione del Porto Turistico di Talamone al fine di ricomprendervi anche le restanti aree di proprietà di Armenti Santa Francesca s.r.l. catastalmente rappresentate dalle part.lla 62 e 114 del Foglio n. 6 interessate dalla realizzazione degli interventi di "riconfigurazione della Foce Canale Collettore Occidentale" come già richiesto con osservazioni presentate dalla scrivente società in data 31/01/2019;

b) di eliminare, dalla variante adottata, le previsioni finalizzate ad apporre, sulle proprie aree, un vincolo preordinato all'esproprio, apponendo, invece, un vincolo meramente conformativo - attribuendo alle aree de quibus la destinazione urbanistica di zona per attrezzature collettive - che consenta la realizzazione e gestione delle stesse opere direttamente ad opera dei privati in regime di economia di mercato;

c) di modificare l'art. 10.2 delle NTA al PRP eliminando la previsione secondo la quale nei primi due anni decorrenti dalla "procedibilità" del Piano, solo l'Amministrazione Comunale è titolata ad avviare il procedimento per l'attuazione degli interventi, cosicché eventuali iniziative finalizzate alla realizzazione di tali interventi possano essere assunte dai privati non appena intervenga la procedibilità del Piano, la quale, peraltro, è subordinata alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza idraulica che interessano, in grande parte, aree di proprietà della scrivente società rappresentate dalle part.lla 62 e 114 del Foglio n. 6 di cui con osservazioni presentate in data 31/01/2019 è stato già chiesto che siano ricomprese nel PRP (v. All. 1: Osservazioni del 31/01/2019 (**Protocollo Arrivo N. 4779/2019 del 04-02-2019**)).

Risposta:

In merito al punto a): la riconfigurazione della foce del Canale collettore occidentale è un'opera di indubbia rilevanza e complessità, funzionale, contrariamente a quanto asserito dall'osservante, ad una vasta area incluso lo stesso abitato di Talamone e, dunque, non è certamente corretto affermare che sia un'opera strettamente funzionale ed indispensabile esclusivamente per la riqualificazione del "Porto di Talamone" (il quale, peraltro, in assenza della predetta riconfigurazione, prevede "un dimensionamento massimo complessivo" di 863 posti barca, inferiore, dunque, agli 885 posti barca contati dalla capitaneria di porto quale capienza attuale). Pertanto, proprio perché la "riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale" è un'opera funzionale ad una vasta area, la stessa non è stata ricompresa all'interno del perimetro del piano regolatore portuale: scelta, questa, viepiù corretta se si considera che, ai sensi dell'art. 85, comma 3, della L.R. n. 65/2014, il piano regolatore portuale "definisce l'assetto complessivo del porto individuando le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, di servizio passeggeri, alla pesca e le aree dedicate alla nautica da diporto, ai relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale. Il piano regolatore portuale prevede la localizzazione degli interventi da realizzare per

lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, compresi i servizi connessi”. Peraltro l'osservante mostra di non opporsi all'opera neppure sotto il profilo della sua precipua localizzazione e configurazione (laddove, peraltro, *“l'individuazione dell'area ove ubicare un'opera pubblica costituisce una scelta tecnico-discrezionale dell'Amministrazione”*: TAR Toscana Sez. I. 2/1/2018 n. 9), ma la sua osservazione è mossa, all'evidenza, da ragioni di stampo prettamente economico, ritenendo, l'osservante, che la ricomprensione dei propri terreni interessati dalla suddetta opera all'interno del perimetro del Piano Regolatore Portuale, le riconosca un valore (di esproprio) maggiore. Trattasi, dunque, di osservazione neppure pertinente in questa fase del procedimento, potendo, l'osservante, far valore le proprie pretese economiche (opponendosi, eventualmente, nelle opportune sedi, all'indennità che verrà all'uopo determinata) nel momento in cui si procederà alla concreta ablazione dei suoi terreni: momento in cui, appunto, si procederà alla determinazione dell'indennità di esproprio nel rispetto dello stesso principio secondo cui *“ai fini della determinazione dell'indennità di espropriazione, la ricognizione della qualificazione, edificatoria o meno, dell'area deve essere operata tenendo conto delle caratteristiche fattuali e giuridiche del bene alla data del decreto di esproprio, prendendo in considerazione i vincoli conformativi, non ablatori, incidenti a tempo indeterminato sul regime di uso della proprietà nei confronti di una generalità di beni e di una pluralità indifferenziata di soggetti e prescindendo dai vincoli di natura espropriativa ovvero da quelli sostanzialmente preordinati all'esproprio (c.d. lenticolari) che pur contenuti in strumenti urbanistici di secondo livello, sono vincoli particolari, incidenti su beni determinati, in funzione nella localizzazione puntuale di un'opera pubblica”* (Cass. Civ. Sez. I, 20/2/2018 n. 4100).

Si propone, dunque, di non accogliere l'osservazione.

In merito al punto b): la decisione di apporre, sulle aree di proprietà dell'osservante, un vincolo preordinato all'esproprio in vista della realizzazione, su di esse, dei previsti interventi (nel rispetto delle regole e delle procedure dell'evidenza pubblica, da osservare anche laddove l'Amministrazione decida di affidare a terzi la loro gestione: regole e procedure dell'evidenza pubblica che, in quanto tese ad individuare l'offerta migliore e più rispondente al soddisfacimento dell'interesse pubblico già da sole valgono a giustificare la decisione assunta dal Comune) è una scelta (assolutamente legittima) rientrante nella piena discrezionalità dell'Amministrazione Comunale e certamente più rispondente all'interesse pubblico tenuto pure conto che si tratta di interventi funzionali e necessari alla riqualificazione e trasformazione in Porto Turistico dell'attuale approdo di Talamone (e dunque funzionali e necessari ad un'opera complessa, il predetto Porto Turistico - di cui fanno parte integrante ed imprescindibile - strategica e di primaria importanza per l'Amministrazione Comunale e per l'ulteriore sviluppo del territorio nonché per la stessa riqualificazione dell'abitato di Talamone) ed anche in considerazione del fatto che, in tal modo, il Comune di Orbetello, una volta proprietario delle aree, avrà modo non solo di garantire l'organica e complessiva realizzazione dei previsti interventi ma anche di incidere più liberamente ed in maniera più significativa sulla loro gestione ai fini della migliore utilizzazione degli stessi in vista dello sviluppo del Porto Turistico e, dunque, per l'ulteriore sviluppo delle aree circostanti e dell'intero territorio: il tutto sempre ad esclusivo vantaggio della collettività avendo sempre di mira il perseguimento del pubblico interesse (ed inoltre senza tralasciare il fatto che la decisione assunta dall'Amministrazione consente a quest'ultima - a cui è rimessa l'attuazione del Piano Regolatore Portuale di Talamone - anche una autonoma, spedita, completa, efficace, stabile, omogenea ed organica attuazione di esso e dunque del diviso progetto di articolazione funzionale del Porto Turistico). Quanto, poi, adombrato dall'osservante circa - a suo dire - la maggiore vantaggiosità (sotto il profilo economico) per l'Amministrazione Comunale di seguire la scelta del vincolo meramente conformativo, trattasi di considerazioni del tutto soggettive e frutto di una visione parziale e condizionata da interessi personali [inutile rilevare, tra l'altro e fermo il fatto che non è questa la sede per disquisire sul quantum dell'indennità di esproprio, che: i) *“ai fini della determinazione dell'indennità di espropriazione, la ricognizione della qualificazione, edificatoria o meno, dell'area deve essere operata tenendo conto delle caratteristiche fattuali e giuridiche del*

bene alla data del decreto di esproprio, prendendo in considerazione i vincoli conformativi, non ablatori, incidenti a tempo indeterminato sul regime di uso della proprietà nei confronti di una generalità di beni e di una pluralità indifferenziata di soggetti e prescindendo dai vincoli di natura espropriativa ovvero da quelli sostanzialmente preordinati all'esproprio (c.d. lenticolari) che pur contenuti in strumenti urbanistici di secondo livello, sono vincoli particolari, incidenti su beni determinati, in funzione nella localizzazione puntuale di un'opera pubblica” (Cass. Civ. Sez. I, 20/2/2018 n. 4100); ii) ai fini della determinazione dell'indennità di esproprio si ha riguardo a ciò che sull'area da espropriare è legittimamente esistente]. Inoltre l'osservante non ha titolo ad evidenziare - per, all'evidenza, contestarla - l'asserita maggiore gravosità economica della scelta operata dall'Amministrazione perché le norme che regolano l'uso di risorse finanziarie pubbliche sono poste a tutela di interessi appunto pubblici e non privati

Si propone, dunque, di non accogliere l'osservazione.

In merito al punto Punto c): l'attuazione del Piano Regolatore Portuale di Talamone rimessa, in via esclusiva, al Comune di Orbetello (nel rispetto delle regole e delle procedure dell'evidenza pubblica) non solo consente di individuare l'offerta/e (e, dunque, la/e soluzione/i) migliore/i e più rispondente/i al soddisfacimento dell'interesse pubblico ma permette anche di garantire una autonoma, spedita, completa, efficace, stabile, omogenea ed organica attuazione di un'opera complessa quale, appunto il prospettato Porto Turistico e di assicurare, altresì, che le previste opere idrauliche, funzionali al superamento della condizione di rischio idraulico che interessa l'abitato ed il Porto Turistico di Talamone, laddove non ancora realizzate e collaudate, vengano comunque portate a termine e collaudate prima degli interventi previsti dal P.R.P.

Si propone dunque di non accogliere l'osservazione.

2. Prot. 17736 del 29.04.2019 – Mauro Barbini

L'osservante richiama la definizione del nuovo Porto Turistico ed esprime il timore che, in quanto tale, il porto possa escludere le attività oggi presenti e non legate strettamente al diportismo nautico. Lo spostamento presunto di alcune attività oggi presenti, alla Puntata di Talamonaccio – continua l'osservante - non risulterebbe studiato e verificato, ritenendo, pertanto, più appropriata la classificazione come approdo, anziché come porto.

Risposta:

L'osservazione” esprime sostanzialmente e più che altro delle perplessità e dei dubbi a cui occorre fornire chiarimenti. Eventuali spostamenti di alcune attività dal porto di Talamone alla Puntata di Talamonaccio saranno necessariamente oggetto di verifica e di adeguata valutazione, ai sensi di legge, all'interno del Piano Strutturale e del Piano Operativo in fase di redazione. Ciò premesso, il PRP adottato prevede, comunque, al suo interno, tutte le funzioni già oggi presenti a Talamone, di talché eventuali criticità legate allo spostamento di alcune di esse non impedirebbero la sussistenza delle stesse all'interno del porto. Si ricorda che la riqualificazione di Talamone e, dunque, il suo passaggio alla qualifica di “porto turistico” è prevista dalla programmazione regionale allo scopo di mettere in sicurezza le strutture esistenti e di dotarle degli standard di qualità minimi di legge, previsti dal Masterplan dei Porti Toscani. La proposta di Piano è stata dunque predisposta nel rispetto delle previsioni/prescrizioni/indicazioni del citato Masterplan e, una volta attuata, consentirà all'infrastruttura di assumere la qualifica di “porto turistico”. L'art. 6 della Disciplina del Masterplan definisce le azioni strategiche tra le quali quella di interesse è: *B. la riqualificazione di quegli ormeggi esistenti e definiti al capitolo 5 del quadro conoscitivo “con procedure in corso o che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici” al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazione in porti ed approdi turistici”.*

Si propone, in ogni caso, di non accogliere l'osservazione.

3. Prot. 17950 del 30.04.2019 – Consorzio Il Molo di Talamone

L'osservante dopo aver espresso il proprio timore per i cambiamenti derivanti dalla riqualificazione del “porto turistico di Talamone”, precisando, altresì, di non condividere il potenziamento della nautica da diporto, che potrebbe non lasciare spazio alle realtà presenti e che il porto di Talamone non può essere scisso dalla realtà del centro abitato:

- **1.** pone la questione della proroga delle concessione demaniali introdotta dalla L.n. 148/2018 e di cui alla Circolare R.T. n. 346/2019 chiedendo al Comune di esprimersi al riguardo ovvero di esprimere il proprio avviso e le proprie intenzioni circa la proroga, fino al 31/12/2034, delle concessioni in essere nel “porto turistico di Talamone”

Risposta:

Non è, a ben vedere, un'osservazione e men che meno coinvolge aspetti di natura urbanistica. Pertanto si propone di rispondere **evidenziando la non pertinenza** di quanto chiesto con riguardo alla attuale fase procedimentale.

-**2.** esprime perplessità circa la trasformazione di Talamone da “approdo” a “porto”, in particolare riferito alla possibilità di ricevere imbarcazioni di grandi dimensioni (per l'asserita inadeguatezza del porto con riguardo al pescaggio delle stesse, ben oltre i 3 metri previsti dal PRP) e alla prevista area cantieristica (che nel PRP è di 9000 mq, quindi, scarsa a detta dell'osservante). L'area cantieristica di Fonteblanda – secondo quest'ultimo - ha invece problematiche inerenti la viabilità di collegamento con Talamone, impensabile in relazione a grandi imbarcazioni, mentre la possibilità di accogliere imbarcazioni fino a 40m dovrebbe limitarsi al transito e non anche allo stazionamento. La trasformazione in porto – continua ancora l'osservante - mal si concilierebbe con l'attuale realtà polifunzionale dell'approdo, in particolare con le attività prettamente mercantili e commerciali, che rischierebbero di non risultare compatibili di talchè, secondo il Consorzio, sarebbe opportuno mantenere le caratteristiche funzionali attuali, limitando l'intervento all'ottimizzazione delle realtà esistenti mantenendo la natura di “approdo”. L'osservante conclude evidenziando criticità relative ai rapporti concessori in caso di trasformazione in “porto” (per l'attribuzione dell'area ad un unico concessionario), criticità circa lo spostamento di alcune attività alla Puntata (inattuabile, a suo dire, visti i fondali sabbiosi inadatti alla nautica) ed evidenziando, da ultimo, che la trasformazione di Talamone in “porto” comporterebbe la modifica degli standard nautici determinando l'aumento dei costi inerenti le attività cantieristiche e portuali, circostanza che favorirebbe i grossi gruppi industriali nella gestione delle aree rispetto alle attività esistenti.

Risposta:

Trattasi di una “osservazione” di carattere prevalentemente interlocutorio, con cui si esprimono delle perplessità e dei dubbi a cui è opportuno fornire chiarimenti.

Con riguardo all'adeguatezza del porto e dei relativi fondali per imbarcazioni fino a 40 m l.f.t., è sufficiente rilevare che il PRP ammette l'ormeggio delle imbarcazioni di grandi dimensioni (40 m) presso la testata del sopraflutto, laddove i fondali variano tra - 4 e - 5 m s.l.m.m. Considerato che una imbarcazione di 40 m l.f.t. (a motore perché le barche a vela di queste dimensioni, oltre ad essere poche, difficilmente richiedono di accedere al porto) non pesca più di 3,00 m (valore comunque molto elevato), un franco sotto chiglia variabile tra 1,00 - 2,00 m è tale da garantire adeguate condizioni di sicurezza per lo stazionamento. In merito ad eventuali spostamenti di alcune attività dal “Porto di Talamone” alla Puntata di Talamonaccio si rappresenta che questi saranno necessariamente oggetto di verifica e di adeguata valutazione all'interno del Piano Strutturale e del Piano Operativo in fase di redazione. Ciò premesso, il PRP adottato accoglie tutte le funzioni/attività ad oggi presenti a Talamone, cosicché eventuali criticità legate allo spostamento di alcune di esse non impedirebbero la sussistenza delle stesse all'interno del porto. Si ricorda che la riqualificazione dell'approdo di Talamone, ossia la sua trasformazione in porto turistico, è prevista dalla programmazione regionale e condivisa dall'Amministrazione comunale. E' finalizzata alla messa in sicurezza delle strutture portuali esistenti ed oggi non rispondenti agli standard di legge

nonchè allo sviluppo dell'intera area. Per quanto riguarda gli aspetti inerenti la selezione del concessionario, non è un'osservazione di carattere urbanistico.

Ciò posto si propone, in ogni caso, di non accogliere l'osservazione.

4. prot. n. 17617 del 29-04-2019: Coop. DIPORTISTI NAUTICI TALAMONE a r.l., Associazione DIPORTISTI NAUTICI TALAMONE, Associazione "PER TALAMONE"

1. Gli osservanti evidenziano che in nessun documento allegato alla suddetta delibera verrebbero elencate le concessioni esistenti in mare aperto per complessivi 6.700 mq, costituite da n. 2 campi boe con gavitelli (Lega Navale per 2000 mq e Ultimo Ceconata per 2700 mq) e da un pontile galleggiante (coop. Diportisti Nautici Talamone per 2000 mq) presenti ed operanti da molti decenni, attività, queste, che, insieme ad altre, costituirebbero realtà economiche ormai consolidate che dovrebbero trovare spazio anche all'interno della nuova realtà portuale.

Riposta:

Il quadro conoscitivo e la relazione generale del PRP contengono riferimenti allo stato attuale delle concessioni demaniali in essere, senza tuttavia individuarle puntualmente. Non risulta pregiudiziale per la predisposizione delle varianti in itinere l'esatta collocazione e consistenza delle singole concessioni demaniali in essere, considerato che oggetto della pianificazione risulta piuttosto la integrale riqualificazione dello specchio acqueo e delle aree a terra antistanti ad esso, nel rispetto degli standard e delle previsioni del Masterplan dei porti. Nell'ambito della nuova distribuzione dei pontili sono offerte maggiori possibilità di ormeggio rispetto all'attuale.

Si propone, pertanto, di non accogliere l'osservazione.

2. Gli osservanti chiedono che nell'art. 10.2 delle NTA al P.R.P. venga espressamente prevista, fra le varie modalità di attuazione anche la Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) di cui all'art. 120 del T.U.E.L. che provveda all'acquisizione delle aree, alla progettazione definitiva ed esecutiva, alla realizzazione degli interventi, alla commercializzazione e alla gestione dei servizi portuali previsti. Della STU potranno fare parte, oltre al Comune, ed eventualmente anche altri Enti, come Regione e Provincia, che potrebbero conferire beni o darli in concessione, gli operatori economici attualmente titolari di concessioni riguardanti l'infrastruttura portuale, I privati proprietari di aree interessate dagli interventi, oltre ad altri soci privati scelti con procedure ad evidenza pubblica con elevata capacità di apporto di capitali e capacità organizzativa e imprenditoriale.

Riposta:

Sebbene la S.T.U. non appaia, al momento, attagliarsi ad un PRP e, dunque, non appaia lo strumento più idoneo a dare attuazione alle relative previsioni ed in particolare, poi, a quelle del PRP in questione, al fine, in ogni caso di non precludere l'attuazione delle previsioni di quest'ultimo anche da parte di soggetti misti pubblici-privati e dunque al fine di non escludere un'iniziativa pubblica, **si propone di accogliere l'osservazione nei seguenti termini** ovvero sia prevedendo genericamente la possibilità della realizzazione e gestione delle opere e degli interventi di cui al PRP di Talamone anche da parte di soggetti misti (pubblici-privati), previsti ed ammessi, in ogni caso, dalla legislazione e, quindi, di modificare l'art. 10.2 delle NTA al PRP nel seguente modo:

1. L'attuazione del Piano Regolatore Portuale, subordinata, in ogni caso, al superamento, mediante la realizzazione ed il collaudo delle relative opere (meglio indicate nell'Elaborato F, Relazione Idraulica, allegato alle varianti al P.S. ed al R.U. nonché al PRP), della condizione di rischio idraulico che interessa l'abitato ed il porto turistico di Talamone, è rimessa al Comune di Orbetello. Quest'ultimo, previo esproprio dei beni immobili di proprietà privata, interessati dalle opere e dagli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale, provvederà ad indire una o più procedure ad evidenza pubblica per l'esecuzione o per l'esecuzione e successiva gestione di tali opere ed interventi o per la costituzione, ai fini di quanto sopra, di un soggetto pubblico-privato, ammesso e previsto dalla normativa. Il Comune di Orbetello potrà, altresì, far ricorso, nel rispetto dei principi e delle regole dell'evidenza pubblica, anche ai contratti di concessione di cui alla Parte III del D.Lgs. n. 50/2016 nonché alle

procedure di affidamento di cui alla successiva Parte IV del cit. D.Lgs. n. 50/2016 a cominciare dalla “finanza di progetto” di cui all’ art. 183 del D.Lgs. n. 50/2016 applicabili nella sua integralità.

2. Nel caso in cui le suddette opere idrauliche, funzionali al superamento della condizione di rischio idraulico, non siano state ancora realizzate e collaudate positivamente da tutti i soggetti a ciò tenuti, la loro realizzazione dovrà essere prevista nelle procedure e nelle iniziative di cui al pre-cedente comma 1, concorrendo, dunque, a determinarne il valore, dovranno essere eseguite prima e, comunque, contestualmente agli interventi di cui al Piano Regolatore Portuale ed infine dovranno essere portate a termine e collaudate prima di questi ultimi.

3. Analogamente l’ acquisizione, mediante esproprio, in capo al Comune di Orbetello, della piena proprietà delle aree e degli immobili, meglio indicati nell’ elaborato al PRP E.T.01_Rev. 2 (Titolarità delle aree), sottoposti al vincolo preordinato all’ esproprio e su cui è prevista la realizzazione, ad opera del Comune di Orbetello, mediante le procedure e le iniziative di cui ai precedenti commi 1 e 2 del presente articolo 10.2, dei parcheggi, della viabilità, del fabbricato strumentale e funzionale al Porto Turistico e degli altri interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale, potrà avvenire anche contestualmente a tali procedure e iniziative.

4. Resta inteso che le procedure e le iniziative di cui ai precedenti commi verranno opportunamente coordinate con le disposizioni legislative e regolamentari relative al demanio marittimo.

3. Gli osservanti ritengono che gli studi meteomarini del moto ondoso e dell’agitazione interna vadano rivisti anche in ragione degli eventi - che molti danni hanno procurato nell’area portuale - dello scorso autunno in cui si sono registrati valori di altezza d’onda al largo provenienti dai quadranti meridionali, superiori ai 5 metri (fino a 6,50 m) per oltre 12 ore e con periodi superiori a 10 sec.. producendo un incremento molto forte dell’altezza media del livello del mare che ha amplificato enormemente gli effetti dell’agitazione interna soprattutto nella parte di specchio acqueo sprovvista di protezione.

Risposta:

Lo studio meteomarino, lo studio della propagazione dell’onda dal largo sino a sotto costa e quello dell’agitazione ondosa interna sono stati condotti secondo quanto previsto dalla disciplina di settore, sulla base dei dati disponibili al momento della effettuazione degli stessi. Ne deriva che le condizioni ondose poste alla base della pianificazione portuale sono correttamente riferite ad eventi con tempo di ritorno di 50 e 5 anni. Gli studiosi che, ad oggi, stanno ancora indagando l’evento meteo marino cui si riferiscono gli osservanti, nel riconoscere l’eccezionalità dello stesso, gli attribuiscono un tempo di ritorno di 100 anni.

Ciò posto si propone, in ogni caso, di non accogliere l’osservazione.

4. Ricollegandosi al precedente punto 3 gli osservanti ritengono indispensabile prevedere la realizzazione di una scogliera di protezione vera e propria di sottoflutto di altezza adeguata (ancorché sprovvista di muro paraonde) al posto della prevista barriera soffolta che, a loro dire, non garantirebbe alcuna protezione dagli eventi estremi sempre più frequenti. La barriera emersa – continuano ancora gli osservanti - costituirebbe anche una protezione del mare aperto contro potenziali danni derivanti dal movimento dei natanti e da inquinamenti e sversamenti accidentali di idrocarburi ed altri inquinanti; inoltre eviterebbe il potenziale ingresso involontario nello specchio acqueo di nuotatori, canoisti, surfisti ed altro che la barriera soffolta, ancorché segnalata, non sarebbe in grado di evitare.

Risposta:

Lo studio dell’agitazione ondosa interna che completa il PRP (al quale si rimanda per la conoscenza del dato specifico) dimostra che la proposta configurazione del Porto Turistico di Talamone, che prevede la realizzazione di una barriera soffolta, garantisce altezze d’onda residue contenute entro i limiti di accettabilità previsti dalla disciplina (“Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici”, febbraio 2002, AIPCN – ora Associazione Internazionale di Navigazione – favorevolmente recepite dalla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici). Inoltre, come più volte ripetuto nella documentazione di Piano, la soluzione messa a punto tiene conto delle esigenze di salvaguardia e valorizzazione del paesaggio espresse dal PIT della Regione Toscana. A

tale proposito la Soprintendenza di Siena ha più volte espressamente ribadito la sua contrarietà alla realizzazione di una diga emersa.

Ciò posto si propone di non accogliere l'osservazione.

5. Prot. n. 17431 del 26.04.2019

C.N.A. Associazione Provinciale di Grosseto

La C.N.A. dopo aver espresso soddisfazione per vari contenuti del PRP (meglio indicati nell'osservazione) si dimostra critica:

1. con riguardo *“alla trasformazione dell'area da Approdo a Porto per l'incremento degli standard nautici, per l'aumento dei costi di realizzazione e per le possibili ripercussioni negative sulle attività esistenti e in essere previste dalle concessioni demaniali;*

2. con riguardo *”alla non prevista viabilità di accesso e di ingresso al porto che rende ancora più difficile e impraticabile il transito dei mezzi per i trasporti eccezionali. Questa assenza di viabilità non può essere giustificata con la possibilità dell'utilizzo del moletto della Puntata (definito nel catalogo della Regione con il nome di Talamonaccio) in quanto non esistono certezze (aspetto che andava eventualmente risolto precedentemente all'approvazione del P.R.P.) sul suo futuro uso. Infatti, ad oggi risulta presente un fondale di 60 centimetri con divieto di ormeggio e fascia di non navigabilità di 50 metri (DPR n.509/97).*

3. con riguardo *”alla semplice “promessa” (senza avere certezze preventive all'approvazione del P.R.P.) di trasferire le attività incongrue dall'area di Talamone per trasferirle alla Puntata di Fonteblanda (vedi considerazioni del precedente punto 2);*

4. con riguardo *“alla previsione della nuova foce e alla realizzazione della cassa di espansione del Canale Collettore Orientale che produce maggiori problemi rispetto a quelli che risolve in apparenza. Di questa si chiede una sua profonda rivisitazione e ricollocazione”;*

5. con riguardo *“alla collocazione dell'attuale area sportiva-velica che deve essere ricollocata in un'area più facilmente utilizzabile anche dalla futura scuola velica in prossimità del molo frangiflutti (parte E.N.E. del porto)”;*

6. con riguardo *“alla non chiarezza del Piano per le successive fasi procedurali necessarie per la realizzazione e la gestione della nuova struttura”.*

Risposta:

Sul punto 1: la riqualificazione dell'approdo di Talamone, ossia la sua trasformazione in “porto” turistico, è prevista dalla programmazione regionale e condivisa dall'amministrazione comunale e certamente porterà sviluppo e rilancio delle attività, riqualificando e sviluppando ulteriormente l'intero territorio.

Sul punto 2: il Piano prevede una riqualificazione della viabilità di accesso che tiene conto delle indicazioni e prescrizioni previste dalla Disciplina del Masterplan dei Porti Toscani. La riqualificazione proposta, che assicura un idoneo accesso al Porto, distinto da quello di ingresso al centro abitato, risulta coerente rispetto al luogo e alla realtà in cui si opera nonché rispettosa dei criteri prescrittivi della vincolistica presente. L'eventuale diversa localizzazione delle opere di messa in sicurezza idraulica, seppur di improbabile individuazione visti gli spazi a disposizione, non avrebbe comunque consentito la realizzazione di una nuova viabilità di dimensioni appropriate, data la presenza di vincoli di tipo idraulico, ambientale e paesaggistico che insistono sull'area in questione. Il Piano Operativo in fase di redazione valuterà, in ogni caso, in un quadro complessivo più ampio, eventuali problematiche e criticità studiando la fattibilità di ulteriori soluzioni esterne al perimetro strettamente portuale.

Si propone pertanto di non accogliere l'osservazione.

Sul punto 3: si richiama quanto già risposto in merito a eventuali spostamenti di alcune funzioni del porto. In merito ad eventuali spostamenti di alcune attività dal Porto di Talamone alla Puntata di

Talamonaccio si rappresenta che questi saranno necessariamente oggetto di verifica e di adeguata valutazione all'interno del Piano Strutturale e del Piano Operativo in fase di redazione. Ciò premesso, il PRP adottato accoglie tutte le funzioni/attività ad oggi presenti a Talamone, cosicché eventuali criticità legate allo spostamento di alcune di esse non impedirebbero la sussistenza delle stesse all'interno del porto. Si ricorda che la riqualificazione dell'approdo di Talamone ovvero la sua trasformazione in "porto turistico", è prevista dalla programmazione regionale, condivisa dall'Amministrazione comunale e finalizzata, oltretutto, alla messa in sicurezza delle strutture portuali esistenti ad oggi non rispondenti agli standard di legge.

Si propone pertanto di non accogliere l'osservazione.

Sul punto 4: si richiama quanto già risposto con riguardo al punto 2. Le opere di messa in sicurezza idraulica sono scelte condivise che derivano da studi effettuati ai sensi della normativa vigente, esito di incontri e pareri espressi dagli enti competenti in sede di conferenze di servizi. In accoglimento di un'osservazione pervenuta in questa fase ai sensi di legge, supportata da un adeguato studio idraulico a dimostrazione della sua fattibilità, è stata effettuata una modifica al tratto del canale deviato, sempre rimanendo all'interno dell'area individuata dal RU come OI- opera idraulica.

Si propone, pertanto, l'accoglimento dell'osservazione negli stretti limiti in cui si è già proceduto alla suddetta modifica in accoglimento, di fatto, di altra osservazione.

Sul punto 5: l'ubicazione dell'area degli "Sport del Mare" nella zona settentrionale del porto turistico nasce: a) dalla necessità di reperire una superficie dedicata maggiore rispetto a quella attualmente disponibile in ragione della scelta di favorire lo sviluppo di attività consolidate (tale maggiore superficie è reperibile solo nella zona nord del porto); b) dalla migliore accessibilità da terra (collegamento diretto alla S.P. Talamonese); c) dalla prossimità all'area tecnica e a quella cantieristica per soddisfare eventuali necessità di supporto. D'altra parte l'individuazione di un'area ove ubicare un'opera pubblica o certe funzioni costituisce una scelta tecnico-discrezionale dell'Amministrazione.

Si propone pertanto di non accogliere l'osservazione.

Sul punto 6: premesso che le NTA del PRP nella versione adottata erano comunque sufficientemente chiare circa le "*fasi procedurali necessarie per la realizzazione e la gestione della nuova struttura*", **si propone, in ogni caso, di accogliere**, l'osservazione approvando una formulazione (ancora più chiara) delle specifiche previsioni sul punto, cui pertanto si rimanda.

6. prot. n.17284/2019 del 24-04-2019 MICHELE BIOZZI e PAOLO BIOZZI – F. 5 p. 675

Gli osservanti richiamano e allegano nuovamente la nota-osservazione inviata, per loro conto, dall'Avv. Greco in merito all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sull'area di proprietà (Protocollo Arrivo N. 5313/2019 del 07-02-2019).

Risposta:

Nel rilevare che trattasi, appunto, di osservazione inerente più propriamente l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sul terreno degli osservanti, si rinvia alla risposta data alla suddetta nota-osservazione che si riporta in nota per mera comodità di lettura¹.

¹ In disparte il fatto che i due manufatti a cui fanno riferimento gli osservanti non sono assistiti (come accertato proprio di recente) da alcun titolo abilitativo, cosicché risultano abusivi non potendo attribuirsi alcuna rilevanza alla dichiarazione dei sig.ri Biozzi che li fanno risalire a data antecedente al 1959, mentre con riguardo al rudere gli osservanti non hanno, in ogni caso, fornito alcun elemento o documento (perché all'evidenza inesistenti) da cui poter ricavare non solo la legittimità del manufatto originario ma anche l'esatta consistenza e destinazione d'uso di quest'ultimo (e fermo il fatto che la presenza o meno di manufatti, in ogni caso, legittimi su un terreno interessato da un vincolo preordinato all'esproprio, rileva ai fini della determinazione dell'indennità di esproprio: ma non è questa la fase), allorquando l'Amministrazione ha parlato di "*aree...non utilizzate*" (negli elaborati consultabili anche in via immediata e diretta mediante il link indicato nell'avviso ex art. 11 del D.P.R. n. 327/2001 regolarmente pubblicato ai sensi di legge e contenente tutti gli elementi previsti dal succitato D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii. ovvero la indicazione delle particelle e, dunque,

dei beni interessati dal procedimento di apposizione del vincolo espropriativo nonché i nominativi dei titolari dei medesimi e, dunque, i nominativi dei soggetti espropriandi), ha inteso, all'evidenza, riferirsi a terreni non irreversibilmente trasformati a scopo edificatorio (e, dunque, liberi com'è certamente l'area in questione, la quale, a parte la presenza dei riferiti due manufatti e del rudere di cui sopra, – è “ricoperta”, come riportato nella stessa relazione tecnica allegata all'osservazione “*da vegetazione spontanea tipica della macchia mediterranea*”). Peraltro la superficie di terreno in questione non risulta neppure utilizzata per scopi agricoli così, come implicitamente confermato dallo stesso sig. Biozzi. Dunque non vi è stata alcuna “*erronea o travisata ricostruzione del bene*”. La decisione di apporre, sulle aree di proprietà degli osservanti, un vincolo preordinato all'esproprio in vista della realizzazione, su di esse, dei previsti interventi (nel rispetto delle regole e delle procedure dell'evidenza pubblica, da osservare anche laddove l'Amministrazione decida di affidare a terzi la loro gestione: regole e procedure dell'evidenza pubblica che, in quanto tese ad individuare l'offerta migliore e più rispondente al soddisfacimento dell'interesse pubblico già da sole valgono a giustificare la decisione assunta dal Comune) è una scelta (assolutamente legittima) rientrando nella piena discrezionalità dell'Amministrazione Comunale e certamente più rispondente all'interesse pubblico tenuto pure conto che si tratta di interventi funzionali e necessari alla riqualificazione e trasformazione in Porto Turistico dell'approdo di Talamone (e dunque funzionali e necessari ad un'opera complessa, il predetto Porto Turistico - di cui fanno parte integrante ed imprescindibile - strategica e di primaria importanza per l'Amministrazione Comunale e per l'ulteriore sviluppo del territorio nonché per la stessa riqualificazione dell'abitato di Talamone) ed anche in considerazione del fatto che, in tal modo, il Comune di Orbetello, una volta proprietario delle aree, avrà modo non solo di garantire l'organica e complessiva realizzazione dei previsti interventi (tanto più i parcheggi insistenti su aree attualmente di proprietà di vari soggetti) ma anche di incidere più liberamente ed in maniera più significativa sulla loro gestione ai fini della migliore utilizzazione degli stessi in vista dello sviluppo del Porto Turistico e, dunque, per l'ulteriore sviluppo delle aree circostanti e dell'intero territorio: il tutto sempre ad esclusivo vantaggio della collettività avendo sempre di mira il perseguimento del pubblico interesse (ed inoltre senza tralasciare il fatto che la decisione assunta dall'Amministrazione consente a quest'ultima - a cui è rimessa l'attuazione del Piano Regolatore Portuale di Talamone - anche una autonoma, spedita, completa, efficace, stabile, omogenea ed organica attuazione di esso e, dunque, del divisato progetto di articolazione funzionale del Porto Turistico). Quanto affermato dai sig. Biozzi sulla – a loro dire - maggiore vantaggiosità (sotto il profilo economico) per l'Amministrazione Comunale di seguire la scelta da loro “caldeggiata”, sono, del resto, considerazioni del tutto soggettive, frutto di una visione parziale e condizionata da interessi personali [inutile rilevare, tra l'altro e fermo il fatto che non è questa la sede per disquisire sul quantum dell'indennità di esproprio, che: i) “*ai fini della determinazione dell'indennità di espropriazione, la ricognizione della qualificazione, edificatoria o meno, dell'area deve essere operata tenendo conto delle caratteristiche fattuali e giuridiche del bene alla data del decreto di esproprio, prendendo in considerazione i vincoli conformativi, non ablatori, incidenti a tempo indeterminato sul regime di uso della proprietà nei confronti di una generalità di beni e di una pluralità indifferenziata di soggetti e prescindendo dai vincoli di natura espropriativa ovvero da quelli sostanzialmente preordinati all'esproprio (c.d. lenticolari) che pur contenuti in strumenti urbanistici di secondo livello, sono vincoli particolari, incidenti su beni determinati, in funzione nella localizzazione puntuale di un'opera pubblica*” (Cass. Civ. Sez. I, 20/2/2018 n. 4100); ii) ai fini della determinazione dell'indennità di esproprio si ha riguardo a ciò che sull'area da espropriare è legittimamente esistente] aprioristiche, arbitrarie ed assolutamente irrilevanti: e vieppiù in questa sede tesa alla puntuale localizzazione di un intervento, localizzazione, peraltro, sulla quale, i sig. Biozzi, non hanno nulla da eccepire o rilevare (gli stessi osservanti coll'affermare che la loro “*finalità...non è quella di contestare tout court la destinazione dell'area a parcheggio*” e “*che il risultato che l'Amministrazione si prefigge di raggiungere sarebbe più utilmente conseguito qualora a garantire il servizio di parcheggio fossero proprio i sig.ri Biozzi i quali sarebbero ben lieti di procedere in tal senso..*”, finiscono per riconoscere, essi stessi, che trattasi di area idonea e funzionale allo scopo dell'Amministrazione e che, dunque, la decisione del Comune di Orbetello di realizzarvi il parcheggio funzionale all'approdo turistico è assolutamente coerente e logica). Inoltre gli osservanti non hanno titolo ad evidenziare - per, all'evidenza, contestarla - l'asserita maggiore gravosità economica della scelta operata dall'Amministrazione perché le norme che regolano l'uso di risorse finanziarie pubbliche sono poste a tutela di interessi appunto pubblici e non privati. Quanto, poi, all'“avvertimento” dei sig. Biozzi espresso a pag. 10 della proprie osservazioni (“*qualora la proposta di modificare i termini del vincolo da ablativo a conformativo dovesse essere respinta i sig. ... – a tutela dei propri diritti – non potranno che contestare i numerosi profili di illegittimità del PRP di seguito rappresentati, anche avuto riguardo alla realizzazione dei parcheggi nell'area di cui sono proprietari*”), ebbene l'Amministrazione non può non rilevare l'assoluta infondatezza oltreché genericità dei “suddetti” profili riservandosi di controdurre diffusamente ad essi nelle sedi e davanti alle autorità che i sig. Biozzi vorranno interessare ed adire).

Al momento è sufficiente evidenziare quanto segue.

Innanzitutto con l'approvazione del Master plan “La Rete dei Porti Toscani” del 2007 - allegato al PIT, che costituisce atto di programmazione del sistema portuale e le cui disposizioni concernenti la “Qualità degli spazi funzionali”, non hanno carattere prescrittivo così come confermato dalla Regione Toscana - decadono contenuti e disciplina del previgente Piano Regionale di coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT). La Disciplina del Master plan conferma unicamente “la localizzazione di porti e approdi turistici” (Art. 6 comma 1, lettera c), ovvero i siti portuali a suo tempo individuati dal PREPAT sulla costa toscana, assoggettando ogni nuova eventuale localizzazione a condizioni di ammissibilità molto severe (col Piano Paesaggistico si è poi giunti ad una completa interdizione circa la realizzazione ex novo di porti o approdi). Il Master plan non prevede una soglia massima dimensionale per le infrastrutture portuali turistiche: il dimensionamento massimo del porto o dell'approdo, inteso come numero massimo di posti barca ambientalmente sostenibile e coerente con le necessità funzionali del porto, è individuato in esito alla procedura di VAS ed è evidenziato nel rapporto Ambientale e nelle NTA del PRP. Non a caso l'“ALLEGATO A – elaborato 5”, del Master plan, al punto 4.2 evidenzia la necessità di stabilire “*diversi regimi di intervento per i 28 siti portuali localizzati lungo la costa toscana e nelle isole*” mediante “*la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici*” e ribadisce che i suddetti standard “*hanno costituito un riferimento sia per la progettazione di nuove strutture ma soprattutto consentono di valutare, e quindi adeguare, la qualità di quelle esistenti e individuare i miglioramenti necessari.*” Peraltro il “Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici” approvato nell'ormai lontano 1992 con la DCR n. 258 (e richiamato, ma solo nel proprio “Quadro conoscitivo”, dal suddetto Master plan), introduceva a ben vedere (come specificato, del resto, nel predetto “Quadro conoscitivo”) semplici direttive di carattere generale, comprensive degli standard nautici ed urbanistici, riguardanti nello specifico la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici. La legge regionale n. 68 del 1997 (“Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana”) ha, poi,

abrogato, con l'art. 11, la legge regionale 36/1979 ed ha introdotto, con il medesimo articolo, una norma di salvaguardia che fa salve le sole previsioni localizzative e gli standard, fino alla approvazione del nuovo PREPAT che di fatto non è mai stato predisposto. Dunque ed innanzitutto, se è vero che il "Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici" approvato con delibera del C.R. n. 258/1992 prevedeva, per l'approdo di Talamone, 600 posti barca, è vero altresì che si trattava, in ogni caso, non di una previsione prescrittiva ma di una semplice direttiva ovverosia di una previsione dal carattere non vincolante (a differenza di una prescrizione e di quanto affermato dall'osservante) e, comunque, già l'art. 11 della L.R. n. 68/1997 faceva salve le sole previsioni localizzative e gli standard del suddetto Piano: ed il numero di posti barca non rientra certamente né fra le prime né fra le seconde. Dunque, già quanto sopra esposto evidenzia tutta l'infondatezza e l'erroneità dei rilievi degli osservanti. C'è da dire, inoltre, che la L.R. n. 15/2007 ha, poi, abrogato la L.R. n. 68/1997 ed ha integrato la L.R. n. 1/2005 ed in particolare l'art. 48 di quest'ultima, prevedendo, fra l'altro, che il PIT oltre ad individuare i porti e gli approdi turistici, contiene le direttive e gli standard per la relativa pianificazione e progettazione. E ciò è stato confermato dalla L.R. n. 65/2014 che ha abrogato la L.R. n. 1/2005. L'art. 30 della disciplina del PIT, del resto, nell'affermare che il Master Plan costituisce un mero atto di programmazione del sistema portuale, gli riserva, fra l'altro, solo l'obiettivo di definire lo stato attuale dei porti toscani commerciali e turistici e gli indirizzi per le linee di sviluppo. Dunque anche la disciplina intervenuta successivamente alla L.R. n. 68/1997 e, soprattutto, quella attuale, esclude categoricamente che sia precluso trasformare il "porticciolo di Talamone" (attualmente qualificato come "ormeggio" dal masterplan dei Porti), in un "approdo turistico" o in un "porto turistico" con un numero di posti barca superiore a 600 (e l'adottato Piano Regolatore Portuale di Talamone prevede un "dimensionamento massimo complessivo del porto" per n. 863 posti barca - inferiore, peraltro, agli 885 posti barca contati dalla capitaneria - diviso fra "pesca professionale e sportiva, "nautica sociale", "diporto nautico" e "diporto nautico ad uso commerciale"). Fermo quanto sopra, giova, poi, aggiungere che il Piano Regolatore Portuale di Talamone è oggetto, in ogni caso, di un accordo di pianificazione ex art. 41 della L.R. 65/2014 con la Regione Toscana e la Provincia di Grosseto. Ciò è stato ben illustrato nella Relazione del responsabile del procedimento e ribadito nella delibera consiliare di adozione degli atti, la quale illustra fin nei dettagli la procedura svolta, gli esiti delle Conferenze di Servizi tenutesi in Regione e la conclusione della prima fase mediante la firma dell'intesa preliminare tra Enti, di cui alla DGRT N 36 del 14-01-2019 che nel dispositivo esplicita:

1-di approvare lo schema di Intesa preliminare, Allegato A al presente atto, per l'accordo di pianificazione di cui agli articoli 41 e seguenti della L.R. 65/2014, fra la Regione Toscana, la Provincia di Grosseto e il Comune di Orbetello relativo alla definizione del piano regolatore portuale del porto turistico di Talamone per la formazione della variante contestuale al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico del Comune di Orbetello e per l'aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan dei porti allegato al PIT (Allegato 2) e della Scheda 12B del PTCP (Allegato 3);

2-di dare mandato alle competenti strutture tecniche di procedere al perfezionamento e alla conclusione degli adempimenti di cui agli artt. 42 e 43 della L.R.65/2014 finalizzati alla successiva conclusione dell'accordo di pianificazione di cui all'art. 43 della L.R.65/2014.

Ed il Piano Regolatore Portuale - oggetto di accordo con Regione Toscana e Provincia di Grosseto, come da intesa preliminare siglata in data 7.02.2019 - all'art. 6 ("dimensionamento massimo complessivo del porto") delle proprie NTA esplicita che il numero massimo di posti barca previsto, quale esito della procedura di VAS effettuata e conclusa, è 863. Tra questi, occorre evidenziare, che sono compresi anche i 160 posti barca per la Nautica sociale (ormeggi con finalità sociale, unità da diporto fino a 5,5 m), anch'essi ad oggi già presenti nel canale, prevalentemente destinati a residenti come da accordi con la Regione Toscana (con riguardo ad essi, in particolare e come da accordi con la Regione Toscana, si è considerata la quota di 0,8 parcheggio/posto barca, calcolata sul 50% dei posti barca ammissibili - 80 invece che 160 - con l'impegno dell'Amministrazione, nell'eventualità che servissero ulteriori posti auto, al loro reperimento in aree esterne all'ambito portuale: art. 8 NTA PRP).

Ciò posto le due aree P1 (di cui il terreno dei sig.ri Biozzi costituisce una porzione e che si sviluppa - l'area P1 - per la maggior parte ed a differenza dell'altra, proprio di fronte all'approdo rendendola, così, maggiormente idonea allo scopo) e P2, individuate nella Tav. "Zonizzazione" per allocarvi i parcheggi o posti auto del "diporto nautico" (max 637 posti barca) e della "nautica sociale" (max 80 posti barca) secondo la misura - visti anche i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici della zona - di 0,8 parcheggio/posto barca di cui all'art. 15 della disciplina del Master plan, non sono affatto "sovradimensionate" - come invece pretenderebbero di sostenere i sig. Biozzi sulla base dei suddetti erronei rilievi - con la conseguenza che non è affatto inutile espropriare anche il terreno di proprietà dei sig. Biozzi (anzi tale terreno proprio per la sua collocazione - di fronte ad alcuni dei previsti pontili e nella piena osservanza di quanto previsto dagli stessi commi 2 e 3 dell'art. 15 della "disciplina" del Master plan - è quanto mai idoneo ed indispensabile allo scopo). E tutto ciò senza considerare che il suddetto standard di 0,8 parcheggio/posto barca è, comunque, ai sensi del succitato art. 15, la previsione minima da rispettare per "gli interventi - come quello di trasformazione dell'attuale "porticciolo di Talamone" - di riqualificazione in aree urbano-portuali consolidate", laddove, infatti, tale disposizione prevede che sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione sia "necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di 1,25 parcheggio/posto": cosa, questa, che rende vieppiù giustificata l'apposizione del vincolo preordinato ad esproprio anche sul terreno dei sig. Biozzi.

Fermo quanto sopra, è d'altra parte noto che non è neppure vietato prevedere una dotazione di standard (qual è certamente quella dei parcheggi in rapporto ai posti barca di un porto o di un approdo) in misura superiore a quella minima fissata dalla normativa in materia. Di talché anche laddove il PRP di Talamone (il quale Talamone, peraltro, da sempre soffre di una carenza di parcheggi nei periodi di maggiore affluenza turistica) avesse previsto una dotazione di parcheggi superiore al minimo previsto, ebbene, neppure in tal caso una tale previsione sarebbe illegittima ex sé: e tanto più, poi, quando si tratta di parcheggi a servizio di un porto o di un approdo laddove non può escludersi a priori che su una imbarcazione possano salire persone arrivate su più di una autovettura o che sul parcheggio possano stazionare anche i carrelli per il trasposto delle stesse imbarcazioni, giustificandosi, così, una dotazione di posti auto superiore a quella minima richiesta.

Preme, infine, evidenziare che le due aree P1 e P2, individuate nella Tav. "Zonizzazione" per allocarvi i parcheggi o posti auto sono anche perfettamente coerenti con l'art. 15, comma 2, della Disciplina del Master plan. Invero neppure il parcheggio P1 interessa le opere foranee (la diga di sopraflutto è situata nella zona sud dell'infrastruttura, lontano dal parcheggio stesso) né i pontili e le "aree di banchina" (i parcheggi individuati sono situati ben oltre i 6 metri dal filo mare ed il pontile più vicino - il Pontile R - dista circa 50 m), né il Fossino la cui banchina, con ciò intendendo il fronte sull'acqua lungo il quale saranno ormeggiate le unità da diporto per la nautica sociale, essendo posizionata in riva sinistra, dista dal parcheggio P1 più di 20 m.

7. prot.n. 17286 del 24-04-2019 FERRUCCIO CIUCCI

L'osservazione richiama e allega nuovamente la nota-osservazione inviata, per suo conto, dall'Avv. Greco in merito all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sull'area di proprietà – F.6 p. 118 (Protocollo Arrivo N. 5315 del 07-02-2019).

Risposta:

Nel rilevare che trattasi, appunto, di osservazione inerente più propriamente l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sul terreno degli osservanti, si rinvia alla risposta data alla suddetta nota-osservazione che si riporta in nota per mera comodità di lettura².

In considerazione di tutto quanto sopra esposto e ribadita la correttezza delle valutazioni del Responsabile del procedimento nonché la legittimità della procedura di accordo di pianificazione **si propone di non accogliere** le osservazioni presentate dai sig. Biozzi e con le quali costoro chiedono di *“rinunciare, in ogni caso, all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sui beni di cui è proprietario e quindi interrompere il procedimento finalizzato all'approvazione del progetto definitivo ed alla dichiarazione di pubblica utilità”*.

In disparte il fatto che i manufatti a cui fa riferimento l'osservante non sono assistiti (come accertato proprio di recente) da alcun titolo abilitativo, cosicché risultano abusivi non potendo attribuirsi alcuna rilevanza alla dichiarazione del sig. Ciucci che li fa risalire a data antecedente al 1959 (e fermo il fatto che la presenza o meno di manufatti, in ogni caso, legittimi su un terreno interessato da un vincolo preordinato all'esproprio, rileva ai fini della determinazione dell'indennità di esproprio: ma non è questa la fase), allorché l'Amministrazione ha parlato di *“aree...non utilizzate”* (negli elaborati consultabili anche in via immediata e diretta mediante il link indicato nell'avviso ex art. 11 del D.P.R. n. 327/2001 regolarmente pubblicato ai sensi di legge e contenente tutti gli elementi previsti dal succitato D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii. ovverosia l'indicazione delle particelle e, dunque, dei beni interessati dal procedimento di apposizione del vincolo espropriativo nonché i nominativi dei titolari dei medesimi e, dunque, i nominativi dei soggetti espropriandi), ha inteso, all'evidenza, riferirsi a terreni non irreversibilmente trasformati a scopo edificatorio (e, dunque, liberi). Peraltro la superficie di terreno in questione – rientrando nel Regolamento Urbanistico vigente genericamente all'interno della zona *“VU1 : 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”* (Variante adottata nel 2009 e mai approvata, come espresso negli elaborati delle varianti inerenti la riqualificazione del Porto, pertanto assimilabile a “zona non pianificata”) non risulta neppure utilizzata per scopi agricoli così, come implicitamente confermato dallo stesso sig. Ciucci. Dunque non vi è stata alcuna *“erronea o travisata ricostruzione del bene”*. D'altra parte, il fatto che il sig. Ciucci, possa, negli ultimi anni, aver concesso in locazione il terreno in questione per un suo utilizzo quale parcheggio aperto al pubblico nel periodo estivo, è, in ogni caso, circostanza del tutto irrilevante visto, appunto, che il R.U. non individua specificamente l'area con destinazione urbanistica *“a parcheggio”* (non a caso la stessa è tutt'ora una superficie di terreno incolta e priva di qualsiasi opera funzionale alla utilizzazione dichiarata da controparte). La decisione di apporre, sulle aree di proprietà dell'osservante, un vincolo preordinato all'esproprio in vista della realizzazione, su di esse, dei previsti interventi (nel rispetto delle regole e delle procedure dell'evidenza pubblica, da osservare anche laddove l'Amministrazione decida di affidare a terzi la loro gestione: regole e procedure dell'evidenza pubblica che, in quanto tese ad individuare l'offerta migliore e più rispondente al soddisfacimento dell'interesse pubblico già da sole valgono a giustificare la decisione assunta dal Comune) è una scelta (assolutamente legittima) rientrante nella piena discrezionalità dell'Amministrazione Comunale e certamente più rispondente all'interesse pubblico tenuto pure conto che si tratta di interventi funzionali e necessari alla riqualificazione e trasformazione in Porto Turistico dell'approdo di Talamone (e dunque funzionali e necessari ad un'opera complessa, il predetto Porto Turistico - di cui fanno parte integrante ed imprescindibile - strategica e di primaria importanza per l'Amministrazione Comunale e per l'ulteriore sviluppo del territorio nonché per la stessa riqualificazione dell'abitato di Talamone) ed anche in considerazione del fatto che, in tal modo, il Comune di Orbetello, una volta proprietario delle aree, avrà modo non solo di garantire l'organica e complessiva realizzazione dei previsti interventi (tanto più i parcheggi insistenti su aree attualmente di proprietà di vari soggetti) ma anche di incidere più liberamente ed in maniera più significativa sulla loro gestione ai fini della migliore utilizzazione degli stessi in vista dello sviluppo del Porto Turistico e, dunque, per l'ulteriore sviluppo delle aree circostanti e dell'intero territorio: il tutto sempre ad esclusivo vantaggio della collettività avendo sempre di mira il perseguimento del pubblico interesse (ed inoltre senza tralasciare il fatto che la decisione assunta dall'Amministrazione consente a quest'ultima - a cui è rimessa l'attuazione del Piano Regolatore Portuale di Talamone - anche una autonoma, spedita, completa, efficace, stabile, omogenea ed organica attuazione di esso e dunque del divisato progetto di articolazione funzionale del Porto Turistico). Quanto affermato dal sig. Ciucci sulla – a suo dire - maggiore vantaggiosità (sotto il profilo economico) per l'Amministrazione di seguire la scelta da lui *“caldeggiata”*, sono, del resto, considerazioni del tutto soggettive, frutto di una visione parziale e condizionata da interessi personali [inutile rilevare, tra l'altro e fermo il fatto che non è questa la sede per disquisire sul quantum dell'indennità di esproprio, che: i) *“ai fini della determinazione dell'indennità di espropriazione, la ricognizione della qualificazione, edificatoria o meno, dell'area deve essere operata tenendo conto delle caratteristiche fattuali e giuridiche del bene alla data del decreto di esproprio, prendendo in considerazione i vincoli conformativi, non ablatori, incidenti a tempo indeterminato sul regime di uso della proprietà nei confronti di una generalità di beni e di una pluralità indifferenziata di soggetti e prescindendo dai vincoli di natura espropriativa ovvero da quelli sostanzialmente preordinati all'esproprio (c.d. lencolari) che pur contenuti in strumenti urbanistici di secondo livello, sono vincoli particolari, incidenti su beni determinati, in funzione nella localizzazione puntuale di un'opera pubblica”* (Cass. Civ. Sez. I, 20/2/2018 n. 4100); ii) ai fini della determinazione dell'indennità di esproprio si ha riguardo a ciò che sull'area da espropriare è legittimamente esistente; iii) è escluso che l'osservante possa vantare l'asserito affidamento posto che l'area de qua è ad oggi assimilabile ad *“area non pianificata”*, vista la decadenza della relativa disciplina pianificatoria e di conseguenza qualsiasi utilizzo – ancorché transitorio ed eccezionale - diverso o non compatibile con siffatta destinazione urbanistica, era ed è vietato in assenza,

quantomeno, di espressi provvedimenti amministrativi al riguardo, laddove, allora, però, la possibilità di un tale utilizzo (temporaneo, transitorio ed in via eccezionale) discende da questi ultimi e, dunque, dalla specifica ed occasionale volontà dell'Amministrazione e non certo dalla destinazione urbanistica dell'area di cui trattasi; iv) quanto rilevato al precedente punto esclude altresì che il sig. Ciucci possa fondatamente avanzare qualsiasi pretesa per l'asserito *“danno - per l'impossibilità di utilizzare in futuro l'area de qua quale parcheggio aperto al pubblico - sotto forma di mancato guadagno..per effetto del totale esproprio del terreno”*], aprioristiche, arbitrarie ed assolutamente irrilevanti: e vieppiù in questa sede tesa alla localizzazione di un intervento, localizzazione, peraltro, sulla quale, il sig. Ciucci, non ha nulla da eccepire o rilevare (lo stesso osservante coll'affermare che la sua *“finalità ..non è quella di contestare tout court la destinazione dell'area a parcheggio”* e *“che il risultato che l'Amministrazione si prefigge di raggiungere sarebbe più utilmente conseguito qualora a garantire il servizio di parcheggio fossero proprio colui che già da anni lo fa”* finisce per riconoscere, esso stesso, che trattasi di area idonea e funzionale allo scopo dell'Amministrazione e che, dunque, la decisione del Comune di Orbetello di realizzarvi il parcheggio funzionale all'approdo turistico è assolutamente coerente e logica). Inoltre l'osservante non ha titolo ad evidenziare - per, all'evidenza, contestarla - l'asserita maggiore gravosità economica della scelta operata dall'Amministrazione perché le norme che regolano l'uso di risorse finanziarie pubbliche sono poste a tutela di interessi appunto pubblici e non privati. Quanto, poi, all'“avvertimento” del sig. Ciucci espresso a pag. 10 della proprie osservazioni (*“qualora la proposta di modificare i termini del vincolo da ablativo a conformativo dovesse essere respinta il sig. Ciucci – a tutela dei propri diritti – non potrà che contestare i numerosi profili di illegittimità del PRP di seguito rappresentati, anche (e soprattutto) avuto riguardo alla realizzazione del parcheggio nell'area di cui è proprietario”*), ebbene l'Amministrazione non può non rilevare l'assoluta infondatezza oltreché genericità dei “suddetti” profili riservandosi di controdedurre diffusamente ad essi nelle sedi e davanti alle autorità che il sig. Ciucci vorrà interessare ed adire).

Al momento è, in sufficiente evidenziare quanto segue.

Innanzitutto con l'approvazione del Master plan “La Rete dei Porti Toscani” del 2007 (allegato al PIT, che costituisce atto di programmazione del sistema portuale e le cui disposizioni concernenti la “Qualità degli spazi funzionali”, non hanno carattere prescrittivo così come confermato dalla Regione Toscana) decadono contenuti e disciplina del previgente Piano Regionale di coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT). La Disciplina del Master plan conferma unicamente “la localizzazione di porti e approdi turistici” (Art. 6 comma 1, lettera c), ovvero i siti portuali a suo tempo individuati dal PREPAT sulla costa toscana, assoggettando ogni nuova eventuale localizzazione a condizioni di ammissibilità molto severe (col Piano Paesaggistico si è poi giunti ad una completa interdizione circa la realizzazione ex novo di porti o approdi). Il Master plan non prevede una soglia massima dimensionale per le infrastrutture portuali turistiche: il dimensionamento massimo del porto o dell'approdo, inteso come numero massimo di posti barca ambientalmente sostenibile e coerente con le necessità funzionali del porto, è individuato in esito alla procedura di VAS ed è evidenziato nel rapporto Ambientale e nelle NTA del PRP. Non a caso l'“ALLEGATO A – elaborato 5”, del Master plan, al punto 4.2 evidenzia la necessità di stabilire *“diversi regimi di intervento per i 28 siti portuali localizzati lungo la costa toscana e nelle isole”* mediante *“la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici”* e ribadisce che i suddetti standard *“hanno costituito un riferimento sia per la progettazione di nuove strutture ma soprattutto consentono di valutare, e quindi adeguare, la qualità di quelle esistenti e individuare i miglioramenti necessari.”*

Peraltro il “Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici” approvato nell'ormai lontano 1992 con la DCR n. 258 (e richiamato, ma solo nel proprio “Quadro conoscitivo”, dal suddetto Master plan), introduceva a ben vedere (come specificato, del resto, nel predetto “Quadro conoscitivo”) semplici direttive di carattere generale, comprensive degli standard nautici ed urbanistici, riguardanti nello specifico la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici. La legge regionale n. 68 del 1997 (“Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana”) ha, poi, abrogato, con l'art. 11, la legge regionale 36/1979 ed ha introdotto, con il medesimo articolo, una norma di salvaguardia che fa salve le sole previsioni localizzative e gli standard, fino alla approvazione del nuovo PREPAT che di fatto non è mai stato predisposto. Dunque ed innanzitutto, se è vero che il “Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici” approvato con delibera del C.R. n. 258/1992 prevedeva, per l'approdo di Talamone, 600 posti barca, è vero altresì che si trattava, in ogni caso, non di una previsione prescrittiva ma di una semplice direttiva ovverosia di una previsione dal carattere non vincolante (a differenza di una prescrizione e di quanto affermato dall'osservante) e, comunque, già l'art. 11 della L.R. n. 68/1997 faceva salve le sole previsioni localizzative e gli standard del suddetto Piano: ed il numero di posti barca non rientra certamente né fra le prime né fra le seconde. Dunque, già quanto sopra esposto evidenzia tutta l'infondatezza e l'erroneità dei rilievi dell'osservante. C'è da dire, inoltre, che la L.R. n. 15/2007 ha, poi, abrogato la L.R. n. 68/1997 ed ha integrato la L.R. n. 1/2005 ed in particolare l'art. 48 di quest'ultima, prevedendo, fra l'altro, che il PIT oltre ad individuare i porti e gli approdi turistici, contiene le direttive e gli standard per la relativa pianificazione e progettazione. E ciò è stato confermato dalla L.R. n. 65/2014 che ha abrogato la L.R. n. 1/2005. L'art. 30 della disciplina del PIT, del resto, nell'affermare che il Master Plan costituisce un mero atto di programmazione del sistema portuale, gli riserva, fra l'altro, solo l'obiettivo di definire lo stato attuale dei porti toscani commerciali e turistici e gli indirizzi per le linee di sviluppo. Dunque anche la disciplina intervenuta successivamente alla L.R. n. 68/1997 e, soprattutto, quella attuale, esclude categoricamente che sia precluso trasformare il “porticciolo di Talamone” (attualmente qualificato come “ormeggio” dal Masterplan dei Porti), in un “approdo turistico” o in un “porto turistico” con un numero di posti barca superiore a 600 (e l'adottato Piano Regolatore Portuale di Talamone prevede un “dimensionamento massimo complessivo del porto” per n. 863 posti barca - inferiore, peraltro, agli 885 posti barca contati dalla capitaneria – diviso fra “pesca professionale e sportiva, “nautica sociale”, “diporto nautico” e “diporto nautico ad uso commerciale”). Fermo quanto sopra, giova, poi, aggiungere che il Piano Regolatore Portuale di Talamone è oggetto, in ogni caso, di un accordo di pianificazione ex art. 41 della L.R. 65/2014 con la Regione Toscana e la Provincia di Grosseto. Ciò è stato ben illustrato nella Relazione del responsabile del procedimento e ribadito nella delibera consiliare di adozione degli atti, la quale illustra fin nei dettagli la procedura svolta, gli esiti delle Conferenze di Servizi tenutesi in Regione e la conclusione della prima fase mediante la firma dell'intesa preliminare tra Enti, di cui alla DGRT n. 36 del 14-01-2019 che nel dispositivo esplicita:

1-di approvare lo schema di Intesa preliminare, Allegato A al presente atto, per l'accordo di pianificazione di cui agli articoli 41 e seguenti della L.R. 65/2014, fra la Regione Toscana, la Provincia di Grosseto e il Comune di Orbetello relativo alla definizione del piano regolatore portuale del porto turistico di Talamone per la formazione della variante contestuale al Piano Strutturale e al

**8.Prot. n. 17287 del 24-04-2019- (A): CONDOMINIO LA MARINA E NAVY SRL ;
(B): STOPPA Carlo e Anna.**

Le osservazioni richiamano e allegano nuovamente le note-osservazioni inviate, per loro conto, dall'Avv. Greco in merito all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ovvero sia

A- la n. 5312/2019 del 07-02-2019 - CONDOMINIO LA MARINA E NAVY SRL

B – la Prot. 5321 del 07-02-2019 - CARLO STOPPA, ANNA STOPPA

Risposta:

Nel rilevare che trattasi, appunto, di osservazioni inerenti più propriamente l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sui rispettivi terreni degli osservanti, si rinvia alle risposte date alle suddette note-osservazioni che si riportano in nota per mera comodità di lettura³.

Regolamento Urbanistico del Comune di Orbetello e per l'aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan dei porti allegato al PIT (Allegato 2) e della Scheda 12B del PTCP (Allegato 3);

2-di dare mandato alle competenti strutture tecniche di procedere al perfezionamento e alla conclusione degli adempimenti di cui agli artt. 42 e 43 della L.R.65/2014 finalizzati alla successiva conclusione dell'accordo di pianificazione di cui all'art. 43 della L.R.65/2014.

Ed il Piano Regolatore Portuale - oggetto di accordo con Regione Toscana e Provincia di Grosseto, come da intesa preliminare siglata in data 7.02.2019 - all'art. 6 ("dimensionamento massimo complessivo del porto") delle proprie NTA esplicita che il numero massimo di posti barca previsto, quale esito della procedura di VAS effettuata e conclusa, è 863. Tra questi, occorre evidenziare, che sono compresi anche i 160 posti barca per la nautica sociale (ormeggi con finalità sociale, unità da diporto fino a 5,5 m), anch'essi ad oggi già presenti nel canale, prevalentemente destinati a residenti come da accordi con la Regione Toscana (con riguardo ad essi, in particolare e come da accordi con la Regione Toscana, si è considerata la quota di 0,8 parcheggio/posto barca, calcolata sul 50% dei posti barca ammissibili - 80 invece che 160 - con l'impegno dell'Amministrazione, nell'eventualità che servissero ulteriori posti auto, al loro reperimento in aree esterne all'ambito portuale: art. 8 NTA PRP). Ciò posto le due aree P1 (di cui il terreno del sig. Ciucci costituisce una porzione e che si sviluppa - l'area P1 - per la maggior parte ed a differenza dell'altra, proprio di fronte all'approdo rendendola, così, maggiormente idonea allo scopo) e P2 individuate nella Tav. "Zonizzazione" per allocarvi i parcheggi o posti auto del "diporto nautico" (max 637 posti barca) e della "nautica sociale" (max 80 posti barca) secondo la misura - visti anche i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici della zona - di 0,8 parcheggio/posto barca di cui all'art. 15 della disciplina del Master plan, non sono affatto "sovradimensionate" (come invece pretenderebbe di sostenere il sig. Ciucci sulla base dei suddetti erronei rilievi) con la conseguenza che non è affatto inutile espropriare anche il terreno di proprietà del sig. Ciucci (anzi tale terreno proprio per la sua collocazione - proprio di fronte ad alcuni dei previsti pontili e nella piena osservanza di quanto previsto dagli stessi commi 2 e 3 dell'art. 15 della "disciplina" del Master plan - è quanto mai idoneo ed indispensabile allo scopo). E tutto ciò senza considerare che il suddetto standard di 0,8 parcheggio/posto barca è, comunque, ai sensi del succitato art. 15, la previsione minima da rispettare per "gli interventi - come quello di trasformazione dell'attuale "porticciolo di Talamone" - di riqualificazione in aree urbano-portuali consolidate", laddove, infatti, tale disposizione prevede che sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione sia "necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di 1,25 parcheggio/posto": cosa, questa, che rende viepiù giustificata l'apposizione del vincolo preordinato ad esproprio anche sul terreno del sig. Ciucci. Fermo quanto sopra, è d'altra parte noto che non è neppure vietato prevedere una dotazione di standard (qual è certamente quella dei parcheggi in rapporto ai posti barca di un porto o di un approdo) in misura superiore a quella minima fissata dalla normativa in materia. Di talché anche laddove il PRP di Talamone (il quale Talamone, peraltro, da sempre soffre di una carenza di parcheggi nei periodi di maggiore affluenza turistica) avesse previsto una dotazione di parcheggi superiore al minimo previsto, ebbene, neppure in tal caso una tale previsione sarebbe illegittima ex sé: e tanto più, poi, quando si tratta di parcheggi a servizio di un porto o di un approdo laddove non può escludersi a priori che su una imbarcazione possano salire persone arrivate su più di una autovettura o che sul parcheggio possano stazionare anche i carrelli per il trasposto delle stesse imbarcazioni, giustificandosi, così, una dotazione di posti auto superiore a quella minima richiesta. Preme, infine, evidenziare che le due aree P1 e P2, individuate nella Tav. "Zonizzazione" per allocarvi i parcheggi o posti auto sono anche perfettamente coerenti con l'art. 15, comma 2, della Disciplina del Master plan. Invero neppure il parcheggio P1 interessa le opere foranee (la diga di sopraflutto è situata nella zona sud dell'infrastruttura, lontano dal parcheggio stesso) né i pontili e le "aree di banchina" (i parcheggi individuati sono situati ben oltre i 6 metri dal filo mare ed il pontile più vicino - il Pontile R - dista circa 50 m), né il Fossino la cui banchina, con ciò intendendo il fronte sull'acqua lungo il quale saranno ormeggiate le unità da diporto per la nautica sociale, essendo posizionata in riva sinistra, dista dal parcheggio P1 più di 20 m.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto e ribadita la correttezza delle valutazioni del Responsabile del procedimento nonché la legittimità della procedura di accordo di pianificazione **si propone di non accogliere** le osservazioni presentate dal sig. Ciucci e con le quali costui chiede di "rinunciare, in ogni caso, all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sui beni di cui è proprietario e quindi interrompere il procedimento finalizzato all'approvazione del progetto definitivo ed alla dichiarazione di pubblica utilità".

3CONDOMINIO LA MARINA E NAVY SRL: Innanzitutto l'avviso ex art. 11 del D.P.R. n. 327/2001 - regolarmente pubblicato ai sensi di legge - contiene tutti gli elementi previsti dal succitato D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii. (id est l'indicazione delle particelle e, dunque, dei beni interessati dal procedimento di apposizione del vincolo espropriativo nonché i nominativi dei titolari dei medesimi e, dunque, i nominativi dei soggetti espropriandi). Non a caso l'osservante ne è venuto puntualmente a conoscenza ed ha presentato tutte le proprie osservazioni. Inoltre l'avviso conteneva pure il link per la consultazione immediata e diretta degli elaborati. Gli Uffici si sono inoltre resi disponibili a qualsiasi chiarimento, sia telefonico che in orario di apertura al pubblico. In

merito ai dati sulle superfici catastali da sottoporre a vincolo preordinato ad esproprio, come illustrato nell'immagine che segue, la verifica effettuata sulla base catastale conferma che, per la particella n. 628 del Foglio 5, la superficie da sottoporre a vincolo misura 358 mq. Tale superficie comprende la porzione della strada di accesso al condominio (in discesa), nonché il terreno posto dietro il campo da tennis lato strada provinciale.

Posto ciò possiamo passare a replicare ai singoli punti costituenti l'osservazione del Condominio La Marina e di Navy srl.

In merito alla suddetta lettera a): nella configurazione di Piano adottata è previsto lo spostamento della sbarra in maniera da consentire l'accesso, oltre che al Condominio, alla nuova sede della Capitaneria di Porto. La soluzione stradale prospettata non modificava il percorso della strada esistente proprio allo scopo di garantire l'accesso al Condominio. Tuttavia, alla luce delle osservazioni pervenute, è stata predisposta un'ulteriore soluzione progettuale volta a migliorare l'accessibilità al Condominio ed alla sede della Capitaneria di Porto che non serve il parcheggio P1, il quale sarà accessibile unicamente dalla rotatoria prevista a nord del porto turistico.

In merito alle suddette lettere b) e c): si rappresenta che gli appartamenti cui fanno riferimento gli osservanti si affacciano, seppur non direttamente, su aree demaniali marittime la cui titolarità e gestione spettano, in ogni caso, alla Pubblica Amministrazione che, dunque, ne determina il miglior uso in ragione degli obiettivi di sviluppo del sito e dunque ai fini del perseguimento del pubblico interesse. D'altra parte la previsione di destinare tale area al transito dei mezzi di servizio e di sicurezza, limita la fruizione dell'area allo stretto indispensabile senza interferire con l'attuale utilizzo della stessa e senza alcuna illegittima intromissione nella sfera altrui.

In merito alla suddetta lettera d): trattasi, innanzitutto, di osservazione non rientrante fra quelle relative al vincolo preordinato all'esproprio. Ciò posto e fermo il fatto che *"l'individuazione dell'area ove ubicare un'opera pubblica costituisce una scelta tecnico-discrezionale dell'Amministrazione"* (TAR Toscana Sez. I. 2/1/2018 n. 9), gli osservanti non sono titolari di alcuna c.d. "servitù di panorama" né di alcun diritto di "servitù di veduta". D'altra parte, posto che la palazzina sarà collocata in prossimità della Strada Statale a nord-ovest dell'edificio condominiale e si eleverà da terra per non più di due piani (quanto l'edificio condominiale) è da escludersi l'occlusione della asserita "vista" verso il Fossino, il porto ed il mare. Il fatto poi che il campo da tennis non sia di proprietà degli osservanti ma eventualmente da questi utilizzato più o meno occasionalmente, esclude, a priori, qualsiasi questione al riguardo.

In merito alla suddetta lettera e): la palazzina (la cui localizzazione, lo si ripete, costituisce ed è frutto di una scelta tecnico-discrezionale dell'Amministrazione) è destinata ad ospitare la nuova sede della Capitaneria di Porto. Questo garantirà addirittura un livello di sicurezza maggiore alle aree poste in prossimità. La posizione baricentrica rispetto al porto turistico consentirà un'affluenza prevalentemente pedonale. Essa dispone comunque di posti auto dedicati in numero sufficiente da assorbire il traffico dalla stessa generato (senza considerare, poi, la vicinanza al parcheggio P1). Si ribadisce che l'area di pertinenza del Condominio sarà delimitata. Il nuovo edificio della Capitaneria di Porto dista più di 10 m dall'edificio esistente del Condominio. Alla luce delle osservazioni pervenute, è stata comunque predisposta una soluzione progettuale nella quale il nuovo tracciato della strada migliora l'accesso e la fruizione dell'area condominiale, come da immagine di seguito riportata in estratto.

In merito alla suddetta lettera f): la scelta (di natura tecnico-discrezionale) dell'area è il frutto delle riflessioni, elaborate in sede di incontri con i vari Enti competenti, che hanno tenuto conto degli spazi a disposizione e della presenza di vincoli che insistono sull'area.

In merito alla suddetta lettera g): rilievo non pertinente.

In merito alla suddetta lettera h): quanto all'asserito "sovradimensionamento" dei posti barca dell'adottato PRP rispetto a quanto previsto nel Masterplan, non può non rilevarsi l'assoluta infondatezza oltreché genericità del rilievo già in ragione di quanto segue.

Innanzitutto con l'approvazione del Master plan "La Rete dei Porti Toscani" del 2007 (allegato al PIT, che costituisce atto di programmazione del sistema portuale e le cui disposizioni concernenti la "Qualità degli spazi funzionali", non hanno carattere prescrittivo così come confermato dalla Regione Toscana) decadono i contenuti e la disciplina del previgente Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT). La Disciplina del Masterplan conferma unicamente "la localizzazione di porti e approdi turistici" (Art. 6 comma 1, lettera c), ovvero i siti portuali a suo tempo individuati dal PREPAT sulla costa toscana, assoggettando ogni nuova eventuale localizzazione a condizioni di ammissibilità molto severe (col Piano Paesaggistico si è poi giunti ad una completa interdizione circa la realizzazione ex novo di porti o approdi). Il Masterplan non prevede una soglia massima dimensionale per le infrastrutture portuali turistiche: il dimensionamento massimo del porto o dell'approdo, inteso come numero massimo di posti barca ambientalmente sostenibile e coerente con le necessità funzionali del porto, è individuato in esito alla procedura di VAS ed è evidenziato nel rapporto Ambientale e nelle NTA del PRP. Non a caso l'"ALLEGATO A – elaborato 5", del Masterplan, al punto 4.2 evidenzia la necessità di stabilire *"diversi regimi di intervento per i 28 siti portuali localizzati lungo la costa toscana e nelle isole"* mediante *"la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici"* e ribadisce che i suddetti standard *"hanno costituito un riferimento sia per la progettazione di nuove strutture ma soprattutto consentono di valutare, e quindi adeguare, la qualità di quelle esistenti e individuare i miglioramenti necessari"*. Peraltro il "Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici", approvato nell'ormai lontano 1992 con la DCR n. 258 (e richiamato, ma solo nel proprio "Quadro conoscitivo", dal suddetto Master plan), introduceva a ben vedere (come specificato, del resto, nel predetto "Quadro conoscitivo") semplici direttive di carattere generale, comprensive degli standard nautici ed urbanistici, riguardanti nello specifico la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici. La legge regionale n. 68 del 1997 ("Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana") ha, poi, abrogato, con l'art. 11, la legge regionale 36/1979 ed ha introdotto, con il medesimo articolo, una norma di salvaguardia che fa salve le sole previsioni localizzative e gli standard, fino alla approvazione del nuovo PREPAT che di fatto non è mai stato predisposto. Dunque ed innanzitutto, se è vero che il "Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici" approvato con delibera del C.R. n. 258/1992 prevedeva, per Talamone, 600 posti barca, è vero altresì che si trattava, in ogni caso, non di una previsione prescrittiva ma di una semplice direttiva ovverosia di una previsione dal carattere non vincolante (a differenza di una prescrizione e di quanto affermato dall'osservante) e, comunque, già l'art. 11 della L.R. n. 68/1997 faceva salve le sole previsioni localizzative e gli standard del suddetto Piano: ed il numero di posti barca non rientra certamente né fra le prime né fra le seconde. Dunque, già quanto sopra esposto evidenzia tutta l'infondatezza e l'erroneità dei rilievi degli osservanti. C'è da dire, inoltre, che la L.R. n. 15/2007 ha, poi, abrogato la L.R. n. 68/1997 ed ha integrato la L.R. n. 1/2005 ed in particolare l'art. 48 di quest'ultima, prevedendo, fra l'altro, che il PIT oltre ad individuare i porti e gli approdi turistici, contiene le direttive e gli standard per la relativa

pianificazione e progettazione. E ciò è stato confermato dalla L.R. n. 65/2015 che ha abrogato la L.R. n. 1/2005. L'art. 30 della disciplina del PIT, del resto, nell'affermare che il Master Plan costituisce un mero atto di programmazione del sistema portuale, gli riserva, fra l'altro, solo l'obiettivo di definire lo stato attuale dei porti toscani commerciali e turistici e gli indirizzi per le linee di sviluppo. Dunque anche la disciplina intervenuta successivamente alla L.R. n. 68/1997 e, soprattutto, quella attuale, esclude categoricamente che sia precluso trasformare il "porticciolo di Talamone" (attualmente qualificato come "ormeggio" dal Masterplan dei Porti), in un "approdo turistico" o in un "porto turistico" con un numero di posti barca superiore a 600 (e l'adottato Piano Regolatore Portuale di Talamone prevede un "dimensionamento massimo complessivo del porto" per n. 863 posti barca - inferiore, peraltro, agli 885 posti barca contati dalla capitaneria - diviso fra "pesca professionale e sportiva, "nautica sociale", "diporto nautico" e "diporto nautico ad uso commerciale"). Fermo quanto sopra, giova, poi, aggiungere che il Piano Regolatore Portuale di Talamone è oggetto, in ogni caso, di un accordo di pianificazione ex art. 41 della L.R. 65/2014 con la Regione Toscana e la Provincia di Grosseto. Ciò è stato ben illustrato nella Relazione del responsabile del procedimento e ribadito nella delibera consiliare di adozione degli atti, la quale illustra fin nei dettagli la procedura svolta, gli esiti delle Conferenze di Servizi tenutesi in Regione e la conclusione della prima fase mediante la firma dell'intesa preliminare tra Enti, di cui alla DGRT n. 36 del 14-01-2019 che nel dispositivo esplicita:

1-di approvare lo schema di Intesa preliminare, Allegato A al presente atto, per l'accordo di pianificazione di cui agli articoli 41 e seguenti della L.R. 65/2014, fra la Regione Toscana, la Provincia di Grosseto e il Comune di Orbetello relativo alla definizione del piano regolatore portuale del porto turistico di Talamone per la formazione della variante contestuale al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico del Comune di Orbetello e per l'aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan dei porti allegato al PIT (Allegato 2) e della Scheda 12B del PTCP (Allegato 3);

2-di dare mandato alle competenti strutture tecniche di procedere al perfezionamento e alla conclusione degli adempimenti di cui agli artt. 42 e 43 della L.R.65/2014 finalizzati alla successiva conclusione dell'accordo di pianificazione di cui all'art. 43 della L.R.65/2014.

Ed il Piano Regolatore Portuale (oggetto di accordo con Regione Toscana e Provincia di Grosseto, come da intesa preliminare siglata in data 7.02.2019) all'art. 6 ("dimensionamento massimo complessivo del porto") delle proprie NTA esplicita che il numero massimo di posti barca previsto, quale esito della procedura di VAS effettuata e conclusa, è 863. Tra questi, occorre evidenziare, che sono compresi anche i 160 posti barca per la Nautica sociale (ormeggi con finalità sociale, unità da diporto fino a 5,5 m), anch'essi ad oggi già presenti nel canale, prevalentemente destinati a residenti come da accordi con la Regione Toscana (con riguardo ad essi, in particolare e come da accordi con la Regione Toscana, si è considerata la quota di 0,8 parcheggio/posto barca, calcolata sul 50% dei posti barca ammissibili - 80 invece che 160 - con l'impegno dell'Amministrazione, nell'eventualità che servissero ulteriori posti auto, al loro reperimento in aree esterne all'ambito portuale: art. 8 NTA PRP).

Ciò posto le due aree P1 e P2, individuate nella Tav. "Zonizzazione" per allocarvi i parcheggi o posti auto del "diporto nautico" (max 637 posti barca) e della "nautica sociale" (max 80 posti barca) secondo la misura (visti anche i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici della zona) di 0,8 parcheggio/posto barca di cui all'art. 15 della disciplina del Master plan, non sono affatto "sovradimensionate" con la conseguenza che non è affatto inutile espropriare anche il terreno di proprietà degli osservanti (anzi tale terreno proprio per la sua collocazione - di fronte ad alcuni dei previsti pontili e nella piena osservanza di quanto previsto dagli stessi commi 2 e 3 dell'art. 15 della "disciplina" del Master plan - è quanto mai idoneo ed indispensabile allo scopo). E tutto ciò senza considerare che il suddetto standard di 0,8 parcheggio/posto barca è, comunque, ai sensi del succitato art. 15, la previsione minima da rispettare per "gli interventi (come quello in questione di trasformazione dell'attuale "porticciolo di Talamone") di riqualificazione in aree urbano-portuali consolidate", laddove, infatti, tale disposizione prevede che sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione sia "necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di 1,25 parcheggio/posto": cosa, questa, che rende viepiù giustificata l'apposizione del vincolo preordinato ad esproprio. Fermo quanto sopra, è d'altra parte noto che non è neppure vietato prevedere una dotazione di standard (qual è certamente quella dei parcheggi in rapporto ai posti barca di un porto o di un approdo) in misura superiore a quella minima fissata dalla normativa in materia. Di talché anche laddove il PRP di Talamone (il quale Talamone, peraltro, da sempre soffre di una carenza di parcheggi nei periodi di maggiore affluenza turistica) avesse previsto una dotazione di parcheggi superiore al minimo previsto, ebbene, neppure in tal caso una tale previsione sarebbe illegittima ex sé: e tanto più, poi, quando si tratta di parcheggi a servizio di un porto o di un approdo laddove non può escludersi a priori che su una imbarcazione possano salire persone arrivate su più di una autovettura o che sul parcheggio possano stazionare anche i carrelli per il trasposto delle stesse imbarcazioni, giustificandosi, così, una dotazione di posti auto superiore a quella minima richiesta.

Preme, infine, evidenziare che le due aree P1 e P2, individuate nella Tav. "Zonizzazione" per allocarvi i parcheggi o posti auto sono anche perfettamente coerenti con l'art. 15, comma 2, della Disciplina del Masterplan. Invero neppure il parcheggio P1 interessa le opere foranee (la diga di sopraflutto è situata nella zona sud dell'infrastruttura, lontano dal parcheggio stesso) né i pontili e le "aree di banchina" (i parcheggi individuati sono situati ben oltre i 6 metri dal filo mare ed il pontile più vicino - il Pontile R - dista circa 50 m), né il Fossino la cui banchina, con ciò intendendo il fronte sull'acqua lungo il quale saranno ormeggiate le unità da diporto per la nautica sociale, essendo posizionata in riva sinistra, dista dal parcheggio P1 più di 20 m.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto e fermo quanto dedotto poco sopra con riguardo alla succitata lett. a), **si propone, per il resto, di non accogliere** le osservazioni presentate dal Condominio La Marina e Navy Srl.

CARLO STOPPA E ANNA STOPPA: In disparte il fatto che il manufatto a cui fanno riferimento gli osservanti non esiste, comunque, più, così come riconosciuto dagli stessi sig.ri Stoppa (di talché non si può nemmeno parlare di un rudere) ed in disparte il fatto che costoro non hanno, in ogni caso, fornito alcun elemento o documento (perché all'evidenza inesistenti) da cui poter ricavare non solo la sua legittimità (rectius del manufatto originario) ma anche l'esatta consistenza e destinazione d'uso dello stesso (e fermo il fatto che la presenza o meno di manufatti, in ogni caso, legittimi su un terreno interessato da un vincolo preordinato all'esproprio, rileva ai fini della determinazione dell'indennità di esproprio al momento dell'emissione del decreto di esproprio: ma non è questa la fase), allorché l'Amministrazione ha parlato di "aree...non utilizzate" (negli elaborati consultabili anche in via immediata e diretta mediante il link indicato nell'avviso ex art. 11 del D.P.R. n. 327/2001 regolarmente pubblicato ai sensi di legge e contenente tutti gli elementi previsti dal succitato D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii. ovverosia l'indicazione delle particelle e, dunque, dei beni interessati dal procedimento di apposizione del vincolo espropriativo nonché i nominativi dei titolari dei medesimi e, dunque, i nominativi dei soggetti espropriandi), ha inteso, all'evidenza, riferirsi a terreni non irreversibilmente trasformati a scopo edificatorio

(e, dunque, liberi). Peraltro la superficie di terreno in questione – rientrando nel Regolamento Urbanistico vigente genericamente all'interno della zona "VUI : Ambito soggetto a pianificazione urbanistica progressiva – VARIANTE URBANISTICA "Variante al PS e al PRG di riqualificazione del Porto di Talamone soggetta ad Accordo di Pianificazione" (Variante adottata nel 2009 e mai approvata, come espresso negli elaborati delle varianti inerenti la riqualificazione del Porto, pertanto assimilabile a "zona non pianificata") - non risulta neppure utilizzata per scopi agricoli, così, come implicitamente confermato dagli stessi sig. Stoppa. Dunque non vi è stata alcuna "erronea o travisata ricostruzione del bene". D'altra parte, il fatto che negli anni i sig. Stoppa abbiano concesso in locazione (nei mesi primaverili ed estivi) il terreno in questione per un suo utilizzo quale parcheggio aperto al pubblico, è, in ogni caso, circostanza del tutto irrilevante visto, appunto, che il R.U. non individua specificamente l'area con destinazione urbanistica "a parcheggio" (non a caso la stessa è tutt'ora una superficie di terreno incolta e priva di qualsiasi opera funzionale alla utilizzazione dichiarata da controparte). La decisione di apporre, sulle aree di proprietà degli osservanti, un vincolo preordinato all'esproprio in vista della realizzazione, su di esse, dei previsti interventi (nel rispetto delle regole e delle procedure dell'evidenza pubblica, da osservare anche laddove l'Amministrazione decida di affidare a terzi la loro gestione: regole e procedure dell'evidenza pubblica che, in quanto tese ad individuare l'offerta migliore e più rispondente al soddisfacimento dell'interesse pubblico già da sole valgono a giustificare la decisione assunta dal Comune) è una scelta (assolutamente legittima) rientrando nella piena discrezionalità dell'Amministrazione Comunale e certamente più rispondente all'interesse pubblico tenuto pure conto che si tratta di interventi funzionali e necessari alla riqualificazione e trasformazione in Porto Turistico dell'approdo di Talamone (e dunque funzionali e necessari ad un'opera complessa, il predetto Porto - di cui fanno parte integrante ed imprescindibile - strategica e di primaria importanza per l'Amministrazione Comunale e per l'ulteriore sviluppo del territorio nonché per la stessa riqualificazione dell'abitato di Talamone) ed anche in considerazione del fatto che, in tal modo, il Comune di Orbetello, una volta proprietario delle aree, avrà modo non solo di garantire l'organica e complessiva realizzazione dei previsti interventi (tanto più i parcheggi insistenti su aree attualmente di proprietà di vari soggetti) ma anche di incidere più liberamente ed in maniera più significativa sulla loro gestione ai fini della migliore utilizzazione degli stessi in vista dello sviluppo del Porto Turistico e, dunque, per l'ulteriore sviluppo delle aree circostanti e dell'intero territorio: il tutto sempre ad esclusivo vantaggio della collettività avendo sempre di mira il perseguimento del pubblico interesse (ed inoltre senza tralasciare il fatto che la decisione assunta dall'Amministrazione consente a quest'ultima - a cui è rimessa l'attuazione del Piano Regolatore Portuale di Talamone - anche una autonoma, spedita, completa, efficace, stabile, omogenea ed organica attuazione di esso e, dunque, del diviso progetto di articolazione funzionale del Porto Turistico). Quanto affermato dai sig. Stoppa sulla - a loro dire - maggiore vantaggiosità (sotto il profilo economico) per l'Amministrazione Comunale di seguire la scelta da loro "caldeggiata", sono, del resto, considerazioni del tutto soggettive, frutto di una visione parziale e condizionata da interessi personali [inutile rilevare, tra l'altro e fermo il fatto che non è questa la sede per disquisire sul quantum dell'indennità di esproprio, che: i) "ai fini della determinazione dell'indennità di espropriazione, la ricognizione della qualificazione, edificatoria o meno, dell'area deve essere operata tenendo conto delle caratteristiche fattuali e giuridiche del bene alla data del decreto di esproprio, prendendo in considerazione i vincoli conformativi, non ablatori, incidenti a tempo indeterminato sul regime di uso della proprietà nei confronti di una generalità di beni e di una pluralità indifferenziata di soggetti e prescindendo dai vincoli di natura espropriativa ovvero da quelli sostanzialmente preordinati all'esproprio (c.d. lenticolari) che pur contenuti in strumenti urbanistici di secondo livello, sono vincoli particolari, incidenti su beni determinati, in funzione nella localizzazione puntuale di un'opera pubblica" (Cass. Civ. Sez. I, 20/2/2018 n. 4100); ii) ai fini della determinazione dell'indennità di esproprio si ha riguardo a ciò che sull'area da espropriare è legittimamente esistente; iii) è escluso che gli osservanti possano vantare l'asserito affidamento posto che anche se costoro hanno concesso in locazione, nei mesi primaverili ed estivi, l'area de qua ai fini di una utilizzazione della stessa quale parcheggio aperto al pubblico, resta il fatto che tale area è ad oggi assimilabile ad "area non pianificata", vista la decadenza della relativa disciplina pianificatoria, di conseguenza qualsiasi utilizzo - ancorché transitorio ed eccezionale - diverso o non compatibile con siffatta destinazione urbanistica, era ed è vietato in assenza, quantomeno, di espressi provvedimenti amministrativi al riguardo, laddove, allora, però, la possibilità di un tale utilizzo (temporaneo, transitorio ed in via eccezionale come le ordinanze extra ordinem menzionate dai sig.ri Stoppa) discende da tali provvedimenti e, dunque, dalla specifica ed occasionale volontà dell'Amministrazione e non certo dalla destinazione urbanistica dell'area di cui trattasi; iv) quanto rilevato al precedente punto esclude altresì che i sig. Stoppa possano fondatamente avanzare qualsiasi pretesa per l'asserito "danno - per l'impossibilità di utilizzare in futuro l'area de qua quale parcheggio aperto al pubblico - sotto forma di mancato guadagno"], aprioristiche, arbitrarie ed assolutamente irrilevanti: e vieppiù in questa sede tesa alla localizzazione di un intervento, localizzazione, peraltro, sulla quale, i sig. Stoppa, non hanno nulla da eccepire o rilevare (gli stessi osservanti coll'affermare che la loro "finalità..non è quella di contestare tout court la destinazione dell'area a parcheggio" e "che il risultato che l'Amministrazione si prefigge di raggiungere sarebbe più utilmente conseguito qualora a garantire il servizio di parcheggio proprio coloro che già da anni lo fanno (i.e. i sig.ri Stoppa)", finiscono per riconoscere, essi stessi, che trattasi di area idonea e funzionale allo scopo dell'Amministrazione e che, dunque, la decisione del Comune di Orbetello di realizzarvi il parcheggio è assolutamente coerente e logica). Inoltre gli osservanti non hanno titolo ad evidenziare - per, all'evidenza, contestarla - l'asserita maggiore gravosità economica della scelta operata dall'Amministrazione perché le norme che regolano l'uso di risorse finanziarie pubbliche sono poste a tutela di interessi appunto pubblici e non privati.

Quanto, poi, all'"avvertimento" dei sig. Stoppa espresso a pag. 11 delle proprie osservazioni ("qualora la proposta di modificare i termini del vincolo da ablativo a conformativo dovesse essere respinta i sig. Stoppa - a tutela dei propri diritti - non potranno che contestare i numerosi profili di illegittimità del PRP di seguito rappresentati, anche avuto riguardo alla realizzazione del parcheggio nell'area di cui sono proprietari"), ebbene l'Amministrazione non può non rilevare l'assoluta infondatezza oltreché genericità dei "suddetti" profili riservandosi di controdedurre diffusamente ad essi nelle sedi e davanti alle autorità che i sig. Stoppa vorranno interessare ed adire). Al momento, in ogni caso, è sufficiente evidenziare quanto segue.

Innanzitutto con l'approvazione del Master plan "La Rete dei Porti Toscani" del 2007 - allegato al PIT, che costituisce atto di programmazione del sistema portuale e le cui disposizioni concernenti la "Qualità degli spazi funzionali", non hanno carattere prescrittivo così come confermato dalla Regione Toscana - decadenza contenuti e disciplina del previgente Piano Regionale di coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT). La Disciplina del Masterplan conferma unicamente "la localizzazione di porti e approdi turistici" (Art. 6 comma 1, lettera c), ovvero i siti portuali a suo tempo individuati dal PREPAT sulla costa toscana, assoggettando ogni nuova eventuale localizzazione a condizioni di ammissibilità molto severe (col Piano Paesaggistico si è poi giunti ad una completa interdizione circa la realizzazione ex novo di porti o approdi).

Il Masterplan non prevede una soglia massima dimensionale per le infrastrutture portuali turistiche: il dimensionamento massimo del porto o dell'approdo, inteso come numero massimo di posti barca ambientalmente sostenibile e coerente con le necessità funzionali del porto, è individuato in esito alla procedura di VAS ed è evidenziato nel rapporto Ambientale e nelle NTA del PRP. Non a caso l'"ALLEGATO A – elaborato 5", del Masterplan, al punto 4.2 evidenzia la necessità di stabilire *"diversi regimi di intervento per i 28 siti portuali localizzati lungo la costa toscana e nelle isole"* mediante *"la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici"* e ribadisce che i suddetti standard *"hanno costituito un riferimento sia per la progettazione di nuove strutture ma soprattutto consentono di valutare, e quindi adeguare, la qualità di quelle esistenti e individuare i miglioramenti necessari."*

Peraltro il "Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici" approvato nell'ormai lontano 1992 con la DCR n. 258 (e richiamato, ma solo nel proprio "Quadro conoscitivo", dal suddetto Master plan), introduceva a ben vedere (come specificato, del resto, nel predetto "Quadro conoscitivo") semplici direttive di carattere generale, comprensive degli standard nautici ed urbanistici, riguardanti nello specifico la definizione delle dotazioni di aree a servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici. La legge regionale n. 68 del 1997 ("Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana") ha, poi, abrogato, con l'art. 11, la legge regionale 36/1979 ed ha introdotto, con il medesimo articolo, una norma di salvaguardia che fa salve le sole previsioni localizzative e gli standard, fino alla approvazione del nuovo PREPAT che di fatto non è mai stato predisposto. Dunque ed innanzitutto, se è vero che il "Piano regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici" approvato con delibera del C.R. n. 258/1992 prevedeva, per Talamone, 600 posti barca, è vero altresì che si trattava, in ogni caso, non di una previsione prescrittiva ma di una semplice direttiva ovverosia di una previsione dal carattere non vincolante (a differenza di una prescrizione e di quanto affermato dall'osservante) e, comunque, già l'art. 11 della L.R. n. 68/1997 faceva salve le sole previsioni localizzative e gli standard del suddetto Piano: ed il numero di posti barca non rientra certamente nè fra le prime nè fra le seconde. Dunque, già quanto sopra esposto evidenzia tutta l'infondatezza e l'erroneità dei rilievi degli osservanti. C'è da dire, inoltre, che la L.R. n. 15/2007 ha, poi, abrogato la L.R. n. 68/1997 ed ha integrato la L.R. n. 1/2005 ed in particolare l'art. 48 di quest'ultima, prevedendo, fra l'altro, che il PIT oltre ad individuare i porti e gli approdi turistici, contiene le direttive e gli standard per la relativa pianificazione e progettazione. E ciò è stato confermato dalla L.R. n. 65/2014 che ha abrogato la L.R. n. 1/2005. L'art. 30 della disciplina del PIT, del resto, nell'affermare che il Master Plan costituisce un mero atto di programmazione del sistema portuale, gli riserva, fra l'altro, solo l'obiettivo di definire lo stato attuale dei porti toscani commerciali e turistici e gli indirizzi per le linee di sviluppo. Dunque anche la disciplina intervenuta successivamente alla L.R. n. 68/1997 e, soprattutto, quella attuale, esclude categoricamente che sia precluso trasformare il "porticciolo di Talamone" (attualmente qualificato come "ormeggio" dal masterplan dei Porti), in un "approdo turistico" o in un "porto turistico" con un numero di posti barca superiore a 600 (e l'adottato Piano Regolatore Portuale di Talamone prevede un "dimensionamento massimo complessivo del porto" per n. 863 posti barca - inferiore, peraltro, agli 885 posti barca contati dalla capitaneria - diviso fra "pesca professionale e sportiva, "nautica sociale", "diporto nautico" e "diporto nautico ad uso commerciale").

Fermo quanto sopra, giova, poi, aggiungere che il Piano Regolatore Portuale di Talamone è oggetto, in ogni caso, di un accordo di pianificazione ex art. 41 della L.R. 65/2014 con la Regione Toscana e la Provincia di Grosseto. Ciò è stato ben illustrato nella Relazione del responsabile del procedimento e ribadito nella delibera consiliare di adozione degli atti, la quale illustra fin nei dettagli la procedura svolta, gli esiti delle Conferenze di Servizi tenutesi in Regione e la conclusion della prima fase mediante la firma dell'intesa preliminare tra Enti, di cui alla DGRT n. 36 del 14-01-2019 che nel dispositivo esplicita:

1-di approvare lo schema di Intesa preliminare, Allegato A al presente atto, per l'accordo di pianificazione di cui agli articoli 41 e seguenti della L.R. 65/2014, fra la Regione Toscana, la Provincia di Grosseto e il Comune di Orbetello relativo alla definizione del piano regolatore portuale del porto turistico di Talamone per la formazione della variante contestuale al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico del Comune di Orbetello e per l'aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan dei porti allegato al PIT (Allegato 2) e della Scheda 12B del PTCP (Allegato 3);

2-di dare mandato alle competenti strutture tecniche di procedere al perfezionamento e alla conclusione degli adempimenti di cui agli artt. 42 e 43 della L.R.65/2014 finalizzati alla successiva conclusione dell'accordo di pianificazione di cui all'art. 43 della L.R.65/2014.

Ed il Piano Regolatore Portuale - oggetto di accordo con Regione Toscana e Provincia di Grosseto, come da intesa preliminare siglata in data 7.02.2019 - all'art. 6 (*"dimensionamento massimo complessivo del porto"*) delle proprie NTA esplicita che il numero massimo di posti barca previsto, quale esito della procedura di VAS effettuata e conclusa, è 863. Tra questi, occorre evidenziare, che sono compresi anche i 160 posti barca per la Nautica sociale (ormeggi con finalità sociale, unità da diporto fino a 5,5 m), anch'essi ad oggi già presenti nel canale, prevalentemente destinati a residenti come da accordi con la Regione Toscana (con riguardo ad essi, in particolare e come da accordi con la Regione Toscana, si è considerata la quota di 0,8 parcheggio/posto barca, calcolata sul 50% dei posti barca ammissibili - 80 invece che 160 - con l'impegno dell'Amministrazione, nell'eventualità che servissero ulteriori posti auto, al loro reperimento in aree esterne all'ambito portuale: art. 8 NTA PRP). Ciò posto le due aree P1 (di cui il terreno dei sig.ri Stoppa costituisce una porzione e che si sviluppa - l'area P1 *"perfettamente pianeggiante"*- per la maggior parte ed a differenza dell'altra, proprio di fronte all'approdo rendendola, così, maggiormente idonea allo scopo tanto che lo stesso tecnico dei sig.ri Stoppa ha riconosciuto, nella propria relazione allegata all'osservazione, *"la sua favorevole ubicazione per il servizio di questo tipo a vantaggio degli operatori locali e del porto"*) e P2, individuate nella Tav. "Zonizzazione" per allocarvi i parcheggi o posti auto del "diporto nautico" (max 637 posti barca) e della "nautica sociale" (max 80 posti barca) secondo la misura - visti anche i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici della zona - di 0,8 parcheggio/posto barca di cui all'art. 15 della disciplina del Master plan, non sono affatto "sovradimensionate" con la conseguenza che non è affatto inutile espropriare anche il terreno di proprietà degli osservanti (anzi tale terreno proprio per la sua collocazione - di fronte ad alcuni dei previsti pontili e nella piena osservanza di quanto previsto dagli stessi commi 2 e 3 dell'art. 15 della "disciplina" del Master plan - è quanto mai idoneo ed indispensabile allo scopo). E tutto ciò senza considerare che il suddetto standard di 0,8 parcheggio/posto barca è, comunque, ai sensi del succitato art. 15, la previsione minima da rispettare per *"gli interventi - come quello di trasformazione dell'attuale "porticciolo di Talamone" - di riqualificazione in aree urbano-portuali consolidate"*, laddove, infatti, tale disposizione prevede che sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione sia *"necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di 1,25 parcheggio/posto"*: cosa, questa, che rende viepiù giustificata l'apposizione del vincolo preordinato ad esproprio anche sul terreno dei sig. Stoppa . Fermo quanto sopra, è d'altra parte noto che

9. prot. N. 17628 del 29-04-2019 – LEGA NAVALE ITALIANA, Sez. Talamone

1.L'osservante dopo aver fatto presente di essere concessionaria dal 1992 di un'area demaniale all'interno del porto di mq 2.000, di cui chiede di fare menzione nel PRP al fine di individuare la situazione reale di partenza, descrive le proprie finalità e le attività svolte e chiede che nel nuovo porto siano ammesse tali funzioni.

Risposta:

Il quadro conoscitivo e la relazione generale del PRP contengono anche un riferimento allo stato attuale delle concessioni demaniali in essere, senza tuttavia individuarle puntualmente. Le funzioni e le attività svolte dalla Lega Navale Italiana – Sezione Talamone, risultano ovviamente ricomprese nell'ambito della nuova distribuzione dei pontili che offre maggiori possibilità di ormeggio rispetto all'attuale.

Si propone di non accogliere l'osservazione essendo le richieste già accolte.

2.L'osservante evidenzia come sia più appropriata la classificazione di “approdo” anziché di “porto” che consentirebbe anche al Consorzio di costituirsi quale ente attuatore. Inoltre l'osservante nel ritenere la barriera soffolta non adeguata a proteggere la zona nord del Porto dai fenomeni violenti sempre più frequenti (l'ultimo del 2018), propone una barriera frangi-onde in scogliera almeno nella parte terminale a sud, a ridosso della “meda” verde di ingresso al porto oppure un frangi-onde galleggiante ancorato (utilizzati anche in mare aperto). Sostiene, infine, che se il perimetro fosse spostato più esternamente riparerebbe anche la zona nord dai venti del quadrante nord-nord est.

Risposta:

Lo studio dell'agitazione ondosa interna che completa il PRP (al quale si rimanda per la conoscenza del dato specifico) dimostra come la proposta configurazione del porto turistico di Talamone, che prevede la realizzazione di una barriera soffolta, garantisca altezze d'onda residue contenute entro i limiti di accettabilità previsti dalla disciplina (“Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici”, febbraio 2002, AIPCN – ora Associazione Internazionale di Navigazione – favorevolmente recepite dalla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici). Inoltre, come più volte ripetuto nella documentazione di Piano, la soluzione messa a punto tiene conto delle esigenze di salvaguardia e valorizzazione del paesaggio espresse dal PIT della Regione Toscana. A tale proposito la Soprintendenza di Siena ha più volte espressamente ribadito la sua contrarietà alla realizzazione di una diga emersa.

non è neppure vietato prevedere una dotazione di standard (qual è certamente quella dei parcheggi in rapporto ai posti barca di un porto o di un approdo) in misura superiore a quella minima fissata dalla normativa in materia. Di talché anche laddove il PRP di Talamone (il quale Talamone, peraltro, da sempre soffre di una carenza di parcheggi nei periodi di maggiore affluenza turistica) avesse previsto una dotazione di parcheggi superiore al minimo previsto, ebbene, neppure in tal caso una tale previsione sarebbe illegittima ex sé: e tanto più, poi, quando si tratta di parcheggi a servizio di un porto o di un approdo laddove non può escludersi a priori che su una imbarcazione possano salire persone arrivate su più di una autovettura o che sul parcheggio possano stazionare anche i carrelli per il trasporto delle stesse imbarcazioni, giustificandosi, così, una dotazione di posti auto superiore a quella minima richiesta.

Preme, infine, evidenziare che le due aree P1 e P2, individuate nella Tav. “Zonizzazione” per allocarvi i parcheggi o posti auto sono anche perfettamente coerenti con l'art. 15, comma 2, della Disciplina del Master plan. Invero neppure il parcheggio P1 interessa le opere foranee (la diga di sopraflutto è situata nella zona sud dell'infrastruttura, lontano dal parcheggio stesso) né i pontili e le “aree di banchina” (i parcheggi individuati sono situati ben oltre i 6 metri dal filo mare ed il pontile più vicino – il Pontile R - dista circa 50 m), né il Fossino la cui banchina, con ciò intendendo il fronte sull'acqua lungo il quale saranno ormeggiate le unità da diporto per la nautica sociale, essendo posizionata in riva sinistra, dista dal parcheggio P1 più di 20 m.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto e ribadita la correttezza delle valutazioni del Responsabile del procedimento nonché la legittimità della procedura di accordo di pianificazione **si propone di non accogliere** le osservazioni presentate dai sig.ri Stoppa e con le quali costoro chiedono di “rinunciare, in ogni caso, all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sui beni di cui è proprietario e quindi interrompere il procedimento finalizzato all'approvazione del progetto definitivo ed alla dichiarazione di pubblica utilità”.

Si propone, pertanto, di non accogliere l'osservazione.

10. Prot. n. 17620 del 29-04-2019 - FINCESAR Spa

L'osservante premette di essere proprietaria del compendio immobiliare denominato Santa Francesca di oltre 5 ettari (costituito da terreni agricoli ad uliveto e seminativo con fabbricati storici e annessi vari) concesso in affitto alla Azienda Agrituscany su parte del quale (fig. 6 part. lle 52, 53, 54, 56 e 90 per una superficie di mq. 9.725) l'Amministrazione Comunale avrebbe previsto l'apposizione di un vincolo preordinato all'esproprio ai fini della realizzazione dell'*"argine destro del nuovo tracciato del Canale Collettore Occidentale per il suo sbocco in mare e in parte per prolungare il corso del vecchio canale al fine di raccogliere le acque piovane dell'area interclusa tra il nuovo canale e la viabilità provinciale"*: esproprio che secondo l'osservante le arrecherebbe *"un danno che va oltre il valore agricolo dei terreni stessi in quanto la Società subirebbe un notevole danno in relazione al valore del bene da rapportare al prezzo pagato..e inoltre ridurrebbe le potenzialità di sviluppo turistico ricettivo e agricolo dell'azienda"*. In considerazione di quanto sopra e del fatto che, a detta dell'osservante, *"le previsioni urbanistiche..e le conseguenti opere idrauliche previste....costituirebbero un grave pericolo alle proprietà della società Fincesar"* e *"non ridurrebbero gli attuali rischi idraulici ma anzi ne amplificherebbero gli effetti per le aree retrostanti il porto che interessano di fatto la proprietà della scrivente"*, quest'ultima chiede: 1. *"di ripensare e rivedere il concetto di interesse pubblico in quanto l'opera non produrrebbe rispetto all'approdo esistente vantaggi per l'intera popolazione di Talamone ma solo per pochi operatori economici.."*; 2. *"che le opere da eseguire (lato argine destro) sui terreni della scrivente siano realizzate apponendo una semplice servitù prediale anziché espropriarle in modo che la società possa mantenere le aree di proprietà in perfetto stato di conservazione e al servizio dell'azienda agrituristica"* con la conseguente riduzione, così, *"non solo dei costi programmati per l'esproprio ma anche dei rischi derivanti dalle possibili verifiche della giustizia contabile"*; 3. *"di non eseguire il rilevato con quota sommitale a + 2 sui terreni di proprietà della scrivente società..in quanto lo stesso rilevato produrrebbe un danno irreversibile sia per l'amplificazione del rischio idraulico che per il rischio incendi per i motivi"* precedentemente commentati; 4. *"di evitare che le acque della cassa di espansione e del canale deviato "a gomito" si riversino sulla confinante proprietà della Società così come commentati "* in precedenza; 5. *"di trovare soluzioni alternative a quelle previste (argini e casse) al fine di eliminare il rischio idraulico e i fenomeni di esondazione sui terreni di cui sopra.."* per i motivi così come in precedenza commentati; 6. *"di prevedere una nuova soluzione progettuale per lo sbocco a mare del canale"* mantenendo un solo canale di scolo a mare, riducendo la lunghezza del fosso indicato come vecchia foce nella proposta progettuale, mantenendo l'attuale tracciato del canale; 7 *"di ridurre la lunghezza del fosso indicato come "vecchia foce" nella proposta progettuale (raccordandosi con il fosso esistente lungo strada);* 8 *"per il Canale Collettore Occidentale, di mantenere l'attuale tracciato con l'ampia "dolce" curva esistente;* 9 *"di realizzare la struttura armata della foce in posizione più vicina al nuovo parcheggio;* 10. *"di modificare la forma del parcheggio rendendolo più stretto (tra il canale e la strada) e più lungo, in direzione ortogonale alla costa (mantenendo la superficie prevista), in modo da poter realizzare l'argine destro più vicino alla strada provinciale"*; 11 *"di lasciare alla coltivazione agraria i terreni di cui sopra, non solo per garantire all'Azienda affittuaria la sua prosecuzione nel campo agricolo-produttivo ma, anche, per mantenere un paesaggio tipico del territorio storicizzato della costa talamonese, ove sono presenti manufatti di interesse archeologico e storico-documentale"* soprassedendo così dalla *"sistemazione ambientale prevista dal punto 25 delle NTA"*; 12. *"di stralciare il tracciato della pista ciclabile esterna al perimetro del porto, in quanto non ancora sottoposto a previsione urbanistica e quindi non valutato con V.A.S. e/o V.I.A. Si ricorda che il tracciato corretto della pista è quello riportato nella tav. 1.1. approvata in Conferenza Interistituzionale del 20.09.2011;* 13. *"di rideterminare il tracciato, all'interno del perimetro del porto, della pista ciclabile al fine di raccordarlo al percorso*

individuato dal R.U. comunale così come definito dalla Conferenza Interistituzionale. Tale raccordo deve avvenire all'interno del parcheggio, prossimo al canale, e in direzione della liea di costa secondo le considerazioni riportate nel punto "p" del p.d.;

Risposta:

-Relativamente al rischio idraulico: il PRP e le contestuali varianti al P.S. ed al R.U. prevedono, così come adottati, la realizzazione della nuova foce del Collettore Occidentale a nord dell'abitato e del "Porto turistico di Talamone" e il prolungamento del Fossino per la gestione delle acque meteoriche di dilavamento della collina ad est degli stessi (Parco dell'Uccellina). I suddetti strumenti di pianificazione sono corredati da una relazione idraulica il cui scopo è stato quello di individuare la soluzione progettuale di deflusso ottimale al fine della riduzione della pericolosità idraulica di una vasta area comprendente anche le zone nei pressi dell'abitato di Talamone, senza aumentare la pericolosità idraulica del Collettore Occidentale a monte ed a valle delle suddette opere. La soluzione idraulica, predisposta secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia, è stata sottoposta agli Enti/Amministrazioni competenti per le rispettive ed opportune valutazioni. Vista l'osservazione prot. 17620 del 29-04-2019 (e successive integrazioni prott. 30099 del 19-07-2019 e 42554 del 21-10-2019) formulata ai sensi della L.R. 65/2014 a seguito della pubblicazione delle adottate varianti al P.S. ed al R.U. inerenti la riqualificazione del PRP di Talamone e valutato, insieme agli Enti preposti, lo studio idraulico proposto come migliorativo e più approfondito rispetto a quello adottato, **si propone di accogliere le modifiche proposte al riguardo.** Sul punto si rinvia, più diffusamente, alle risposte fornite alla suddetta osservazione.

- In merito all'istanza di apposizione di una servitù prediale piuttosto che procedere all'esproprio delle aree: **si propone di non accogliere la richiesta/osservazione** in quanto al momento e rebus sic stantibus l'individuazione delle aree assoggettate al vincolo preordinato all'esproprio è strettamente necessaria ai fini della corretta realizzazione della prevista opera pubblica; in ogni caso anche nell'ipotesi di futura imposizione di una servitù pubblica occorre comunque la previa apposizione di un vincolo preordinato all'esproprio esteso a tutte le aree nelle quali è stata localizzata l'opera pubblica. Peraltro l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree in questione non esclude affatto che, a seguito della progettazione definitiva ed esecutiva e nel rispetto dello stesso principio del minor aggravio possibile della proprietà privata per scopi di pubblica utilità (principio che verrà certamente tenuto in considerazione dall'Amministrazione), possa essere apposta, su tutta una serie di aree, senza pregiudicare la funzionalità della prevista opera pubblica, la richiesta servitù anziché, dunque, procedere al loro esproprio e dunque alla loro ablazione.

- Relativamente alla pista ciclabile: si precisa che la riqualificazione del "Porto di Talamone" mediante il relativo PRP avviene contestualmente alle varianti urbanistiche al P.S. ed al R.U.. Il tutto assoggettato a procedure di VAS. Il progetto di tracciato ciclabile inizialmente predisposto ed oggetto di osservazioni prevede lo sviluppo del percorso ciclo-pedonale proveniente da Fonteblanda lungo la sponda in riva destra del Fossino. La modifica della nuova foce del Canale Collettore prevista nella variante al RU adottata non interessa il Fossino nel tratto in esame e attualmente l'edificio menzionato nell'osservazione dista dalla sponda del Fossino circa 9 m (Cartografia Tecnica Regionale). Il progetto adottato propone la realizzazione del percorso pedonale predisposto secondo quanto indicato dalle "*Piste ciclabili in ambito fluviale. Manuale tecnico. Marzo 2008*" predisposto dall'ufficio del Genio Civile (URTAT) per l'area vasta di Firenze, Prato, Pistoia e Arezzo su incarico della Regione Toscana e delle Amministrazioni comunali e provinciali che si trovano lungo l'asta del fiume Arno. In tale documento è scritto che "*Le ciclopiste lungo le sponde dei fiumi si configurano come percorrenze "naturali" sia dal punto di vista morfologico, per la mancanza di forti dislivelli che dal punto di vista storico-turistico*" (p.11). Come previsto dalla norma (D.M. 30 novembre 1999, n. 557, art. 7, comma 1) tale percorso presenta una sezione costante di 2,50 m. In corrispondenza del complesso della Madonna delle Grazie il profilo di progetto si sviluppa come di seguito rappresentato:

-distanza tra il piede di sponda nord del Fossino e il margine sud della pista ciclabile: 5,00 m.;

- larghezza della pista ciclabile: 2,50 m.;
- distanza tra il margine nord della pista ciclabile e edificio: 1,50 m..

Non sono state reperite distanze minime da rispettare nella realizzazione di una pista ciclabile rispetto ad un edificio. Si fa comunque presente che in sede di approfondimento progettuale, se necessario, è possibile tenere conto di quanto indicato dallo stesso art. 7, comma 2, ossia che “*Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, purché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell’itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata*”.

Per quanto concerne, poi, la coerenza con la L. n. 41 del 24 Luglio 2018 si ritiene che la proposta formulata sia coerente con quanto indicato dal citato dispositivo normativo. Si riportano nel seguito estratti dall’art. 3 “*Tutela dei corsi d’acqua*”, comma 2: “*Negli alvei, nelle golene, sugli argini e nelle aree comprendenti le fasce di larghezza di dieci metri dal piede esterno dell’argine o, in mancanza, dal ciglio di sponda dei corsi d’acqua del reticolo idrografico di cui all’articolo 22, comma 2, lettera c) della l.r. 79/2012, nel rispetto della normativa statale e regionale di riferimento e delle condizioni di cui al comma 5, sono consentiti i seguenti interventi:*

- a) *interventi di natura idraulica, quali in particolare:*
 - 1. *trasformazioni morfologiche degli alvei e delle golene;*
 - 2. *impermeabilizzazione del fondo degli alvei*
 - 3. *rimodellazione della sezione dell’alveo*
 - 4. *nuove inalveazioni o rettificazioni dell’alveo*
- a) *reti dei servizi essenziali e opere sovrappassanti o sottopassanti il corso d’acqua*
- b) *opere finalizzate alla tutela del corso d’acqua e dei corpi idrici sottesi*
- c) *opere connesse alle concessioni rilasciate ai sensi del regio decreto 11 dicembre 1933. N. 1775 (Approvazione del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e sugli impianti elettrici)*
- d) *interventi volti a garantire la fruibilità pubblica*
- e) **itinerari ciclopedonali**
- f) *opere di adduzione e restituzione idrica*
- g) *interventi di riqualificazione ambientale.*

Ciò premesso, vista l’osservazione prot. 17620 del 29-04-2019 (successive integrazioni prot. 30099 del 19-07-2019, 42554 del 21-10-2019) formulata ai sensi della L.R. 65/2014 a seguito della pubblicazione delle adottate varianti al P.S. ed al R.U. inerenti la riqualificazione del PRP di Talamone, effettuati gli opportuni approfondimenti **si propone di accogliere l’osservazione** proposta al riguardo in quanto diretta conseguenza dell’accoglimento della proposta di deviazione del canale avanzata dalla medesima Fincesar.

OSSERVAZIONI DI UFFICIO - Prot.17138 del 23.04.2019:

*Si osserva che l’all. 1 al PRP “**valutazione integrata ai fini della dotazione dei parcheggi**” contiene dati non aggiornati con la versione definitiva adottata: si chiede di aggiornare il documento con la versione delle NTA come adottata con Del.CC. 5 del 15.02.2019. Refuso anche nel documento del PRP “**QC**” - ultimo paragrafo 39 punto 5. **RICOGNIZIONE DELLA NECESSITÀ DI PARCHEGGI E NAUTICA SOCIALE.***

Correggere i riferimenti in merito all’area a parcheggio P1 circa gli ampliamenti del parcheggio, in quanto la destinazione urbanistica da strumento urbanistico vigente RU non risulta tale (sebbene parte della zona sia utilizzata a parcheggio a seguito di ordinanze sindacali).

1. PIANO REGOLATORE PORTUALE:

norme tecniche di attuazione

Al fine di rendere le norme più chiare ed in alcuni casi esplicative, si ritiene opportuno evidenziare i seguenti contributi:

Art. 6 – dimensionamento massimo:

alla voce “DN Diporto Nautico”, accanto alla voce “funzione” si ritiene di chiarire la tabella aggiungendo la dizione “come di seguito specificato:”; all’ultima voce dell’elenco evidenziato in grigio “diporto nautico – transiti 10%” si ritine di chiarire in tabella che il numero 64 corrisponde al 10% dell’elenco soprastante.

Alla voce DNC della tabella, come sopra si ritiene di chiarire la tabella aggiungendo la dizione “come di seguito specificato:”.

art. 10 – attuazione del piano:

Si ritiene opportuno che all’art. 10.1:

- sia meglio chiarito il significato del comma relativo alla modifica funzionale degli accosti;
- il riferimento all’art. 86, comma 8, della L.R.T. n. 65/2014 venga sostituito con il contenuto esatto normativo dell’articolo.

Venga inserita la seguente dizione inerente la fase progettuale:

- Non costituiscono variante al piano regolatore portuale né adeguamento tecnico – funzionale lievi modifiche in sede di approfondimento progettuale finalizzate al corretto adeguamento alla configurazione reale dei luoghi e/o ai confini catastali di proprietà, relativamente a :

a) lo spostamento di lieve entità della localizzazione a terra di spazi e attrezzature di interesse collettivo;

b) l’individuazione del tracciato finale e delle caratteristiche tecniche delle reti viarie interne all’ambito portuale.

Si ritiene opportuno riformulare in parte la norma per renderla più esplicita, in particolare l’art. 10 c.2.

Parte seconda delle NTA – Disciplina delle aree funzionali:

per quanto relativo agli estratti cartografici di ogni funzione, qualora possibile occorre distinguere il retino terra/mare, ossia facendo intravedere sotto la linea di costa.

Nelle NTA relative alla disciplina del Diporto nautico – art. 13 (DNa DNb) fare un richiamo alla tavola in cui sono evidenziate le dimensioni delle piattaforme a mare su cui vengono costruiti i blocchi di servizio, chiarendo in norma che le dimensioni possono subire lievi modifiche in fase di realizzazione, purchè nel rispetto della configurazione planimetrica del piano.

Sostituire ovunque la voce “destinazioni d’uso” con “attività consentite e destinazioni d’uso”.

art. 21 NTA – SA – SPAZI AD USO PUBBLICO attrezzato: eliminare il refuso “cambiare immagine e verificare numeri”; utilizzare la medesima dizione in norme e tavole : piazzale del porto/piazza del porto.

art. 23 P-parcheggi

In norma, al punto 2. eliminare la dizione “area già a tale scopo utilizzata”, in quanto la destinazione urbanistica da strumento urbanistico vigente RU non risulta tale.

Laddove la norma disciplina le strutture ammesse sulle aree di sosta (installazione di strutture leggere...), esplicitare che all’interno della fascia di rispetto cimiteriale non sono ammesse costruzioni di alcun genere.

Rendere più coerente la disciplina relativa ai **parcheggi** di cui all’art. 23 P – Parcheggi- con quella dell’art. 30 – tutela del paesaggio e dei beni archeologici – sempre inerente le aree a parcheggio, specificando chiaramente che entrambi i parcheggi dovranno essere realizzati con masselli autobloccanti con inerbimento, pertanto avranno entrambi carattere “naturale”:

all’ultimo capoverso, eliminare la dizione “il piano favorisce l’impiego” inserendo la prescrizione di utilizzare pavimentazioni permeabili. Uniformare la norma per entrambi i parcheggi P1 e P2, inserendo in norma il tipo di finitura da utilizzare (riportato nell’art. 30 c. 9 delle NTA). Eliminare il riferimento al parcheggio P2 “per quanto concerne l’area P2 in particolare....”, considerato che entrambi avranno le medesime caratteristiche di permeabilità.

Aggiungere infine il riferimento all’art. 30 che detta ulteriori indicazioni in merito (alberature, piantumazioni ecc...).

art. 25 P-percorso ciclabile: eliminare i riferimenti specifici al tracciato; inserire piuttosto le caratteristiche che deve avere il percorso (riportato nell’art. 30 c. 5 delle NTA). Inserire una flessibilità in norma circa l’individuazione del tracciato in tavola, da ritenere indicativo, che può essere suscettibile di modifiche per adattamento al reale stato dei luoghi o individuazione di tracciati migliorativi rispetto a quello proposto.

art. 30 – tutela del paesaggio e dei beni archeologici –

al punto 1: inserire la parola “spazi” davanti ad “aperti”;

al punto 4.: sostituire la dizione troppo vincolante “ una piantumazioni di ulivastri” con “piantumazione di essenze arboree (es. ulivastri)”;

al punto 5: rendere meno prescrittivo il tracciato del percorso ciclabile eliminando la descrizione precisa dello stesso.

In linea generale, all’interno del testo delle NTA, effettuare piccole correzioni per rendere più fluida la sintassi, quali:

art. 1 c. 1: introdurre la parola “in attuazione” dopo “piano attuativo”; art. 3c. 2 : sostituire “Relativamente alle” con “Sulle”; sostituire “legittimati” con “assentiti”; art. 11 c.1 “destinazione d’uso”: eliminare la dizione “permanente” e aggiungere “stesse” al termine del comma 1, art. 13 DN- Diportismo nautico: c. 2 sostituire “propone” con “consente”; art. 14 ultimo capoverso “dalle ore 9 alle ore 8”; art. 16: sostituire “individua” con “consente”; sostituire “è del tipo a massi sovrapposti” con “dovrà essere del tipo....”; art. 17: sostituire “prevede” con “consente”, sostituire “è del tipo a massi sovrapposti” con “dovrà essere del tipo....”; art. 18: sostituire “prevede” con “consente” in varie parti dell’articolo; art. 21 : sostituire “prevede” con “consente”; sostituire la frase “ anche la strada vicinale della Spiaggia sarà riqualficata nell’ottica di conseguire...tale strada sarà percorribile solo dai....” con “ Anche della strada vicinale della Spiaggia è ammessa la riqualficazione nell’ottica di conseguire...Tale strada potrà essere percorsa solo da...”; art. 21 : sostituire “prevede” con “consente”; art. 22: c.2 sostituire ...”il piano prevede” con “il piano consente”; “Smista” con “dovrà smistare”; art. 23 c. 2: sostituire “prevede” con “consente”; sostituire “...- di ampliare l’area già a tale scopo utilizzata e posta nei pressi del cimitero – area P1” con “ ... - di ampliare l’area già a tale scopo ultimamente utilizzata in via temporanea – area

P1”; art. 30 c. 11 aggiungere “non” dopo “I punti raccolta dei rifiuti solidi”; c. 14 “eliminare la parola “quali” davanti “ad esempio”; c. 16 “introdurre la parola “le seguenti” davanti ad “aree caratterizzate”; eliminare la frase: “ Ai fini della loro tutela.....fino a “seguono”....

tavole:

Riportare la fascia di rispetto cimiteriale, chiaramente evidente nelle Tavole di Ru, per dimenticanza non inserita in quelle di PRP.

Verificare ed eventualmente rendere adeguata la viabilità di accesso al nuovo edificio per la capitaneria, che serve altresì l'attuale condominio esistente.

2. REGOLAMENTO URBANISTICO:

Nelle tavole di Ru stato modificato nn. 1.1, 2.1, 3.1 eliminare il richiamo alla Variante VUI inerente l'area di sosta esterna all'ambito portuale refuso della precedente variante adottata inerente il PRP (2009).

norme tecniche di attuazione

Nella disciplina dell'opera idraulica OI.2, soggetta a vincolo preordinato all'esproprio, chiarire l'ammissibilità di percorsi ciclo – pedonali, esplicitamente evidenziati in tavola, purchè nel rispetto delle criticità di tipo idraulico. Inserire una maggiore flessibilità in norma, già presente nelle NTA di RU, circa l'individuazione dei tracciati dei suddetti percorsi, suscettibili di modifiche per adattamento al reale stato dei luoghi o individuazione di tracciati migliorativi rispetto a quello proposto. Modificare in norma la dizione di “Piste ciclabili” con “percorsi”, eliminare riferimenti specifici al tracciato.

Inserire il riferimento alle opere di sistemazione degli spazi aperti finalizzate alla mitigazione ambientale e paesaggistica dell'adiacente Piano regolatore Portuale Piano, come meglio dettagliate all'interno della disciplina del PRP.

In linea generale, all'interno del testo delle NTA, effettuare piccole correzioni per rendere più fluida la sintassi e pertanto rendere più chiara la norma.

Ulteriori note dell'Ufficio post CdS 28.01.2020:

Preso atto delle osservazioni di Ufficio prot. 17138/2019, visto l'accoglimento delle osservazioni pervenute e altresì a seguito delle considerazioni emerse dalla prima Conferenza di Servizi art 43 della LRT 65/2014 del 28.01.2020, si ritiene opportuno specificare ulteriormente e meglio chiarire alcuni aspetti del piano:

- NTA PRP:

le osservazioni prot. 17138/2019 già specificavano la necessità di effettuare correzioni per rendere più fluida la sintassi delle norme, a seguito di ulteriori verifiche sono emersi altri aspetti da chiarire, tra cui:

All'art. 3 - DEFINIZIONE E PARAMETRI DELLE OPERE MARITTIME E DELLE OPERE A TERRA –

Si ritiene opportuno chiarire che gli interventi ammessi sulle opere a terra e a mare sono chiaramente riferiti alla fase che precede l'attuazione del piano “nella more dell'attuazione del piano ...”; occorre inoltre specificare una disciplina per gli interventi una volta realizzati.

Si chiede di adeguare l'articolo in funzione di quanto sopra.

ART. 6 DIMENSIONAMENTO MASSIMO COMPLESSIVO DEL PORTO

Occorre specificare meglio alcune destinazioni d'uso al fine di farle corrispondere a quelle indicate dalla LRT 65/2014. Ad esempio specificare che “Uffici e foresteria” rientrano nella destinazione “Direzionale e di servizio”; sostituire la dizione generica “Capannone” con “Manufatto funzionale alla cantieristica”.

PARTE SECONDA - DISCIPLINA DELLE AREE FUNZIONALI

Occorre correggere alcuni dati dimensionali delle varie aree funzionali, come meglio verificate sulle tavole.

All'Art. 23 – P - parcheggi: specificare l'altezza massima dei manufatti ammessi nelle aree di sosta, attualmente non esplicitata (box controllo degli accessi ingresso/uscita con dimensione massima in pianta di 3,50 m2).

Art. 29 ASPETTI GEOMORFOLOGICI ED IDRAULICI

Si elimina, tra le richieste di approfondimento da effettuare nelle successive fasi procedurali, quanto riportato al comma 2 in quanto sono già stati effettuati approfondimenti in merito con la relazione geologica integrativa richiesta dalla RT – Ufficio Genio Civile -a seguito del deposito, allegata agli elaborati da approvare.

~~2. — Piano di Bacino stralecio “Assetto idrogeologico (P.A.I.), per pericolosità e il rischio da frana: considerato che l'ambito di intervento riguarda aree ad oggi classificate come P.M.E. e P.F.M.E. dal P.A.I. suddetto e che, in particolare, la zona di intervento è oggetto di fenomeni di dissesto riconducibili a forti azioni erosive, di trasferimento e di deposito di materiali terrigeni per effetto di acque incanalate, nelle successive fasi progettuali dovranno essere approfondite le dinamiche gravitative e di movimentazione di materiali che interessano l'area e dovranno essere individuati gli interventi necessari per la stabilizzazione degli alvei, per la regimazione delle acque superficiali e per contenere i fenomeni erosivi e di deposito.~~

- NTA RU

Come emerso anche in sede di Conferenza di servizi del 28.01.2020 la norma appare talvolta troppo descrittiva, pertanto si ritiene di riassumere e/o alleggerire in parte i contenuti troppo illustrativi (già contenuti in relazione), in modo da rendere più semplice e chiara la parte normativa.

In particolare, a seguito di considerazioni emerse in sede di confronto all'interno della Conferenza, il Comune ritiene opportuno "alleggerire" all'interno delle NTA del RU la descrizione molto dettagliata del progetto idraulico allegato alla variante al RU e al PRP, rimandando allo studio di supporto, adeguato al livello di dettaglio del PRP, ma che potrà subire eventuali "precisazioni" in sede di progetto esecutivo.

Occorre inoltre, a seguito dei chiarimenti resisi necessari in fase di risposta alle osservazioni, correggere alcune imprecisioni e precisare alcuni aspetti, come quello dell'attuazione degli interventi (oggetto di osservazioni soprattutto inerenti le NTA del PRP, che tuttavia, di conseguenza, occorre precisare anche nelle NTA del RU), e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio che prima era demandato prevalentemente agli elaborati cartografici e ai relativi allegati.

- Ulteriori elaborati:

Si ritiene opportuno integrare, per una visione complessiva delle aree private soggette a vincolo preordinato all'esproprio individuate dalla Variante al RU, tra gli elaborati costitutivi della variante al RU, la tavola TAV03.1, già contenuta all'interno degli elaborati del PRP con il nome ET01.

L'allegato alla TAV 03 sarà di conseguenza integrato con le particelle sottoposte a vincolo preordinato all'esproprio della TAV 03.1 e diventerà allegato alle TAV 03 e 03.1.

Uniformare titolo e dizione della legenda delle tavole inerenti le aree sottoposte a vincolo preordinato all'esproprio (TAV.03, Tav.03.1 del RU, Et 01 del PRP) e dei relativi allegati, in modo da riportare il medesimo titolo e meglio esplicitare che alcune aree sono già di proprietà pubblica.

- Relazione paesaggistica:

Adeguare la relazione e le immagini alle modifiche inerenti l'accoglimento delle osservazioni (deviazione canale). Inserire fotoinserimenti all'interno della relazione paesaggistica.

Correggere, come già osservato per gli altri elaborati, la dizione inerente l'area oggetto di ordinanza ad area di sosta stagionale, che non configura tuttavia una destinazione d'uso urbanistica.

Adeguare in linea generale i vari elaborati del Piano alle modifiche e/o correzioni derivanti dall'accoglimento delle osservazioni e da quanto emerso in sede di Conferenza di Servizi del 28.01.2020, come da verbale della Conferenza medesima.

Risposta:

Si propone di accogliere le osservazioni, volte a eliminare refusi o a rendere più chiari gli elaborati.

ENTI:

1.AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE APPENNINO SETTENTRIONALE – parere prot_1255_2019 (parere prioritario rispetto al deposito al genio Civile):

il parere richiama le note già precedentemente inviate all'interno della procedura inerente le varianti urbanistiche: "...si richiamano integralmente i contenuti delle note di cui al prot. 2615/4806 del 12.10.2017 e al prot. 1501/5110 del 05/07/2018.

Considerate le competenze di questa Autorità, derivanti dai propri strumenti di pianificazione vigenti, si precisa che, ai fini del perfezionamento del procedimento in argomento, si dovrà tener conto di quanto esplicitamente contenuto nei piani e nelle relative discipline di piano che interessano l'ambito territoriale in oggetto, compreso nel bacino Toscana Sud, con particolare riferimento agli strumenti ed alle disposizioni contenute negli strumenti espressamente indicati nei contributi sopra richiamati.

In particolare, per quanto riguarda le aree classificate come PFE ("Aree a pericolosità geomorfologica elevata") dal Piano di bacino stralcio "Assetto Idrogeologico" (PAI), tali aree, ai

sensi dell'art. 14 comma 2 delle Norme di piano, potranno essere oggetto di atti di pianificazione per previsioni edificatorie, subordinando, tuttavia, l'attuazione delle stesse all'esito di idonei studi geologici, idrogeologici e geotecnici, finalizzati alla verifica delle effettive condizioni di stabilità ed alla preventiva realizzazione degli eventuali interventi di messa in sicurezza (art. 14 comma 2). Tutto ciò premesso, ai fini della adozione degli strumenti in argomento, si ritiene di poter valutare positivamente il Piano Regolatore portuale di Talamone con la prescrizione di realizzare preventivamente gli interventi di mitigazione del rischio da frana e idraulico. In proposito si precisa che i progetti esecutivi delle opere di messa in sicurezza dovranno essere inoltrati a questa Autorità ai sensi delle Norme di piano.”

Preso d'atto: Si prende atto del contributo. Lo stesso è stato allegato al deposito al genio Civile della Regione Toscana (Dep. n. 132 del 15/01/2019 ai sensi del D.P.G.R. 25 ottobre 2011 n° 53/R.)

Passaggi successivi già effettuati:

Parte geologica:

A seguito della richiesta di integrazioni di natura geologica fatta dalla RT (Genio Civile) al deposito (Dep. n. 132 del 15/01/2019 ai sensi del D.P.G.R. 25 ottobre 2011 n° 53/R.) il Comune ha predisposto integrazioni (*H. Relazione geologica di fattibilità - RelGeolFatt_Integrazione*) sottoposte prima nuovamente all'Autorità di Bacino Distrettuale (che si espressa con parere favorevole prot. 39378 del 30-09-2019) poi al Genio Civile (che si espresso definitivamente sul Deposito con parere favorevole prot. 4441 del 29.10.2019).

Parte idraulica:

In fase di osservazioni agli atti adottati, ai sensi della LRT 65/2014, con osservazione da parte di un privato [*prot. 17620 del 29-04-2019 (successive integrazioni prott. 30099 del 19-07-2019, 42554 del 21-10-2019)*] è stata proposta una modifica/integrazione inerente gli studi idraulici.

Il nuovo studio idraulico è nuovamente stato sottoposto a espressione di parere da parte di RT (Genio Civile, che si espresso con parere favorevole prot. 4441 del 29.10.2019) e Autorità di Bacino Distrettuale, (che si espresso con parere favorevole prot. 48696/2019 del 02-12-2019).

2.REGIONE TOSCANA

- 2.1 Settore Pianificazione del territorio: prot. 16814 del 19-04-2019

Il contributo richiama la DCRT n. 37 del 27 marzo 2015 “Atto di integrazione del piano di indirizzo territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico.”, ricordando che “*La disciplina dei beni paesaggistici è parte integrante del P.I.T. e pertanto l'Amministrazione comunale dovrà verificare la compatibilità delle trasformazioni e delle azioni previste dal procedimento in oggetto con la suddetta integrazione.*”

Il contributo ricorda al Comune che : “*A seguito della vigenza della L.R. 65/2014 il Comune di Orbetello ricade nella fattispecie di cui all'art. 222 “Disposizioni transitorie generali e disposizioni specifiche per i comuni dotati di regolamento urbanistico vigente alla data del 27 novembre 2014 ” secondo cui “...1. Abrogato. 2. Entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge, il comune avvia il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale.*

2 bis. Nei cinque anni successivi all'entrata in vigore della presente legge, i comuni dotati di regolamento urbanistico vigente alla data del 27 novembre 2014, possono adottare ed approvare varianti al piano strutturale e al regolamento urbanistico che contengono anche previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224, previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25. 2 ter.” Per quanto sopra il Comune di Orbetello con D.C.C. n. 4 del 15/02/2019 ha avviato il procedimento per la formazione del Piano Strutturale ai sensi della L.R. 65/2014, evitando di incorrere nelle limitazioni edilizie di cui al comma 2ter suddetto.

Si evidenzia che ai sensi del comma 2bis le varianti oggetto del presente procedimento dovranno comunque essere approvate entro la scadenza dei cinque anni successivi all'entrata in vigore della L.R. 65/2014.

Si ricordano all'Amministrazione gli adempimenti di cui all'articolo 43 della L.R. 65/2014 finalizzati alla conclusione dell'accordo di pianificazione ed alla successiva approvazione degli atti di governo del territorio oggetto del presente procedimento oltreché l'acquisizione del parere obbligatorio e vincolante sull'idoneità tecnica delle previsioni del PRP di Talamone ai sensi dell'art. 86 c. 4 della LRT 65/2014.

Si prende atto delle motivazioni di esclusione dalla Conferenza di Copianificazione di cui all'art. 25 della L.R. 65/2014 espresse dal Responsabile del procedimento comunale nella Relazione allegata agli atti trasmessi.

Si allegano infine i seguenti contributi:

- Settore Infrastrutture per la Logistica
- Settore Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti
- Genio Civile Toscana Sud

Risposta: presa d'atto e accolta

1. il Comune prende atto delle segnalazioni espresse dalla Regione - Settore Pianificazione del territorio.

Il Comune ha richiesto, contestualmente agli altri pareri, all'ufficio regionale competente il parere obbligatorio e vincolante sull'idoneità tecnica delle previsioni del PRP di Talamone ai sensi dell'art. 86 c. 4 della LRT 65/2014. Sono state richieste integrazioni, che il Comune ha inviato con prot 36714 del 10-09-2019.

Il parere definitivo ad oggi non risulta pervenuto.

2. Per quanto relativo all'approvazione delle varianti al RU entro la scadenza dei 5 anni dall'entrata in vigore della LRT 65/2014, si rimanda alla variazione effettuata dalla Legge regionale 22 novembre 2019, n. 69 "Disposizioni in materia di governo del territorio. Adeguamenti alla normativa statale in materia di edilizia e di sismica. Modifiche alle leggi regionali 65/2014, 64/2009, 5/2010 e 35/2015.

(Bollettino Ufficiale n. 53, parte prima, del 25.11.2019)" che all'Art. 58 "Disposizioni transitorie generali e disposizioni specifiche per i comuni dotati di regolamento urbanistico vigente alla data del 27 novembre 2014. Modifiche all'articolo 222 della l.r. 65/2014" dispone:

-Al comma 2 bis dell'articolo 222 della l.r. 65/2014 le parole: " ed approvare " sono soppresse;

-alla fine dell'articolo sono aggiunte le parole: " Le varianti adottate sono approvate entro la data del 30 giugno 2020, a pena di decadenza e comunque a condizione che il comune avvii il procedimento del nuovo piano operativo prima dell'approvazione delle varianti medesime ."

Si richiama inoltre la modifica all'art. 238 della LRT 65/2014 "Disposizioni particolari per opere pubbliche"(LRT n. 69/2019, Art.61- Disposizioni transitorie. Modifiche all'articolo 238 della l.r. 65/2014): " 1. Ai commi 1 e 2 dell'articolo 238 della l.r. 65/2014 dopo la parola: " articoli " è aggiunta la seguente: " 222 ,

per cui..." sono comunque ammesse varianti agli strumenti urbanistici generali per la previsione e la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico fuori dal perimetro del territorio urbanizzato, così come definito dall'articolo 224, previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25. "

1.1.1.1.1.1

Contributi allegati a quello del Settore Pianificazione del territorio:

- **2.2 Settore Infrastrutture per la Logistica**

“... Le variazioni del PS e del RU e il nuovo PRP sono finalizzati alla definizione di nuove previsioni di riqualificazione per le infrastrutture portuali esistenti nello specchio acqueo di Talamone, e alla contestuale trasformazione dell'ormeggio in “porto turistico”.

Con riferimento alla documentazione tecnico-amministrativa trasmessa, si conferma la coerenza degli atti con i contenuti del Masterplan regionale, già assodata nell'ambito della Conferenza dei servizi tra le strutture tecniche propedeutica all'intesa preliminare dell'accordo di pianificazione. Allo scopo di garantire la piena attuazione delle nuove previsioni concernenti l'ambito portuale di Talamone, si segnala quanto segue:

a) **Disciplina della Variante del PS. NTA, Art. 17, lettera d) Dimensioni massime sostenibili, p. 26.** La norma del paragrafo in questione fa riferimento al dimensionamento massimo del porto (863 posti barca) e alla dimensione massima L.F.T. delle unità da diporto “compresa tra 5,50 e 50 m.”. L'indicazione della lunghezza massima ammissibile delle unità da diporto (peraltro non espressamente richiesta dal PS) può costituire un impedimento all'organizzazione funzionale dello scalo marittimo.

Nel caso in cui – ad esempio – si intendessero ospitare nel bacino portuale una o più unità da diporto

di lunghezza superiore a m. 50, anche in correlazione con la prevista attività di “marina resort”, anziché provvedere alla semplice variazione del piano degli ormeggi e alla eventuale procedura di adeguamento tecnico funzionale di cui all' Art. 86, comma 8, della LR. 65/2014, si dovrebbero invece

promuovere gli atti necessari a superare il contrasto con il PS.

Poiché il porto di Talamone, anche per la sua intrinseca attrattività turistica, è certamente vocato al diportismo nautico di “alta gamma”, si consiglia di valutare l'opportunità di rimuovere dalle NTA il limite massimo di lunghezza delle unità da diporto. Tale limite (di m.50, oppure inferiore o superiore) sarà comunque individuato dal PRP e dal piano degli ormeggi predisposto dal gestore del porto in ragione della configurazione fisica, morfologica e funzionale del bacino portuale.

b) **Disciplina della Variante al RU. NTA, Art. 3 “Disciplina”, par. 3.2. p. 9**

“La suddetta dotazione di posti barca L'esatta definizione dei posti barca e delle loro dimensioni è definita dal PRP, alle condizioni sopra richiamate”.

In ordine alle esigenze di “flessibilità” di attuazione e gestione del PRP, cui fanno riferimento le disposizioni di cui all' Art. 10, par. 10.1. delle NTA del PRP, può essere opportuno integrare il capoverso delle NTA del RU sopra riportato con una norma più ampia di “raccordo”, del tipo: “e comunque, con riferimento alla flessibilità delle condizioni di attuazione delle previsioni dell'ambito portuale, il RU rinvia alle disposizioni specifiche e ai procedimenti disciplinati dal PRP”. Si evidenzia infine che per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie non vi sono elementi da rilevare.

Risposta: osservazione accolta

il Comune prende atto delle segnalazioni espresse dalla Regione e modifica le NTA del PS e del RU.

• 2.3 Settore Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti

Il contributo richiama i piani sovraordinati e la coerenza dei piani comunali agli stessi:

Il Consiglio regionale con deliberazione 18 Luglio 2018, n. 72 ha approvato il Piano regionale per la qualità dell'aria ambiente (PRQA)attraverso con il quale la Regione Toscana persegue in attuazione del Programma regionale di sviluppo 2016-2020 e in coerenza con il Piano ambientale ed energetico regionale (PAER) si pone l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria ambiente.

Le disposizioni prescrittive del Piano, indicate nella Parte IV “Norme Tecniche di attuazione” del documento (pag. da 119 a 127) devono trovare piena e immediata osservanza ed attuazione da parte di

tutti i soggetti sia pubblici che privati e prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nei vigenti strumenti di pianificazione

In particolare all'art. 10 – che si riporta di seguito - delle NTA sopra riportate dal titolo “Indirizzi per gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica” è specificato:

1. Il presente articolo detta indirizzi per la valutazione della **risorsa aria** in sede di formazione o modifica degli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica di cui alla L.R. 65/2014 sottoposti alle procedure di valutazione ambientale di cui alla l.r. 10/2010. I soggetti competenti alla formazione o modifica di tali strumenti di pianificazione, valutano se tali atti comportano aggravio del quadro emissivo, ne verificano gli effetti sulla qualità dell'aria ed eventualmente individuano adeguate misure di mitigazione e compensazione.

In particolare si dovranno prevedere prescrizioni differenziate a seconda che lo strumento di pianificazione riguardi “aree

di superamento” come indicate con specifica deliberazione della Giunta regionale, aree non critiche ma contermini alle “aree di superamento”, aree non critiche. Si forniscono le seguenti indicazioni:

a) Nelle aree del territorio regionale in cui i livelli di qualità dell'aria sono già nella norma gli atti di governo del territorio e i piani settoriali- in particolare sui temi della mobilità, delle attività produttive e del condizionamento degli edifici - devono tendere a modelli organizzativi rivolti a un miglioramento dell'efficienza negli usi finali dell'energia e, più in generale, a una riduzione dei consumi e al contenimento delle emissioni inquinanti;

b) Nelle “aree di superamento”, In tal senso le amministrazioni verificano la coerenza dei propri atti con il PRQA.

2. La Giunta regionale delibera linee guida sull'edilizia sostenibile di cui all'articolo 220 della l.r. 65/2014 che prevedono specifiche premialità per soluzioni di climatizzazione degli edifici e produzione di acqua sanitaria che comportino emissioni in atmosfera nulle (quali ad esempio le pompe di calore e pannelli solari termici). ..

COMPONENTE ENERGIA

..Si riassume lo scenario di natura energetica con cui lo strumento urbanistico si confronta o dovrà confrontarsi:.. ..

Gli obiettivi predetti si presentano di difficile conseguimento e richiedono particolare impegno su più fronti, con l'utilizzo simultaneo di una pluralità di opzioni tecnologiche riguardanti sia l'abbattimento dei consumi del tessuto urbano sia la produzione diffusa di energia a emissioni fortemente ridotte. Meccanismi già individuati (in ambito Europeo, nazionale, regionale) per il perseguimento degli obiettivi succitati.

Per semplicità di analisi li dividiamo in :

a) meccanismi per l'edilizia sostenibile;

b) meccanismi per la realizzazione delle infrastrutture energetiche (non comprese nell'edilizia civile).

Si dettagliano quindi di seguito alcuni dei meccanismi normativi succitati di cui lo strumento urbanistico deve tenere conto, con alcune indicazioni sul loro impatto territoriale:

a1) Prescrizioni minime di efficienza energetica per i nuovi edifici e le manutenzioni straordinarie, emanate nel recepimento della DIR 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia.

.....Lo strumento urbanistico deve innanzitutto richiamare gli obblighi dettati dalla normativa vigente (i requisiti minimi stabiliti in applicazione del D.Lgs. 192/2005).

..All'Ente locale spetta il fondamentale compito di permettere, nel rispetto dei valori dei singoli territori, le trasformazioni edilizio/tecnologiche che consentano il conseguimento di tali target qualitativi.

a2) Prescrizioni minime di fonti rinnovabili ad oggi ancora definite dal DLGS 28/2011 art.11, nel caso di edifici di nuova costruzione e di ristrutturazioni rilevanti.

Si approfitta per ricordare anche che, con l'approvazione del PRQA (piano sulla qualità dell'aria di cui alla delibera Consiglio Regionale 72/2018), in tutta la Toscana in caso di nuove costruzioni o anche semplici ristrutturazioni impiantistiche vigono specifici divieti sugli impianti termici civili a biomassa:

a) divieto di utilizzo della biomassa nelle “aree di superamento” dei “Comuni critici” per il materiale particolato fine PM10;

b) sul restante territorio possono essere installati ex novo solo generatori di calore a biomassa con qualità non inferiore alle quattro stelle di cui al D.M. 7/11/2017 n. 186

Lo strumento urbanistico deve innanzitutto essere coerente con il dettato del D.Lgs. 28/2011, evitando prescrizioni diverse nella stessa materia.

Gli obblighi minimi di FER si applicano anche nei Centri Storici, con riduzione del 50% (art. 11 del dlgs 28/2011). Lo strumento urbanistico ha però il fondamentale compito di individuare gli ulteriori immobili,

oltre a quelli già notificati, il cui valore storico-artistico li sottrae agli obblighi del D.Lgs. 28/11 (art. 11 del dlgs 28/2011).

L'ente locale ha soprattutto il difficile compito di assicurare la realizzabilità tecnica degli interventi: ad es. per realizzare il fotovoltaico servono tetti idonei, ampie superfici (in futuro, a parte l'edificato storico, dovranno essere coperte di pannelli praticamente le intere falde esposte a sud), e il sovraccarico "diritto al sole"; mentre le pompe di calore richiedono spazi adeguati e una installazione corretta sia per l'aspetto estetico-percettivo sia per evitare ricadute negative (rumore, calore) sull'immediato intorno.

b1) Incentivi pubblici ai privati per piccoli impianti a fonti rinnovabili. Incentivi statali su Fotovoltaico e altre fonti rinnovabili.

.....In caso di interventi di trasformazione del territorio con volumetria rilevante va necessariamente verificata la possibilità della contemporanea installazione di impianti da FER di dimensione adeguata ai consumi previsti per l'area.

b2) Realizzazioni di impianti e connesse reti di teleriscaldamento e teleraffrescamento.

Il D.Lgs.102/2014 (Attuazione della direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica) considera il collegamento alle reti di teleriscaldamento/teleraffrescamento efficienti uno strumento valido per la riduzione complessiva dei consumi energetici.

...Politica lungimirante potrebbe essere quella di lasciare comunque spazi sufficienti per adeguati sviluppi delle infrastrutture di rete.

b3) Realizzazioni di impianti a fonte rinnovabile non direttamente connessi alle esigenze energetiche di un edificio.

Si danno di seguito alcune indicazioni, certamente non esaustive, in merito:

..• Dal 2 gennaio 2011 hanno applicazione diretta le Linee Guida Nazionali sulle Fonti Rinnovabili (D.M. 10/09/2010). Per le stesse Linee Guida solo la Regione può stabilire divieti assoluti, in atti di pianificazione o programmazione, per determinate aree all'installazione degli impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile (paragrafo 1.2 delle Linee Guida). Esse stabiliscono anche i parametri che l'Amministrazione deve seguire per verificare l'inidoneità di un'area a determinati impianti.

• Il 10/02/2015 è stato definitivamente approvato il PAER (Piano Ambientale ed Energetico Regionale). Il piano oltre a stabilire indirizzi generali sulla realizzazione degli impianti, contiene allegati l'individuazione delle aree non idonee alla installazione di specifici impianti a biomassa, impianti eolici e richiama l'individuazione delle aree non idonee al fotovoltaico a terra, già effettuata dalla L.R. 11/2011, modificata dalla L.R. 56/2011 e completata dalla delibera C.R. 26/10/2011 n. 68.

• Negli allegati sono inoltre individuati criteri di installazione per gli stessi impianti eolici e a biomasse. Mentre sugli impianti fotovoltaici a terra e gli impianti fotovoltaici su frangisole il Consiglio Regionale aveva già individuato criteri di installazione con deliberazione 11/02/2013 n. 15.

• Lo strumento comunale, in presenza di questo quadro generale, non deve operare tramite divieti specifici alla installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile in determinate aree del territorio di competenza, poiché sarebbe a rischio di illegittimità. In materia di aree non idonee richiamerà la legge regionale, i suoi atti attuativi, nonché il PAER.

• Lo strumento comunale può però fornire indicazioni, dettare congrue modalità di inserimento, stabilire specifiche qualitative su zone determinate, che anche gli impianti a fonte rinnovabile dovranno rispettare...

COMPONENTE RUMORE

Con riferimento alle procedure di cui agli articoli 17, 19 o 25 della L.R. n.65/2014, si fa presente che i Comuni devono adempiere alle prescrizioni contenute nell'art. 7 (Adeguamento degli strumenti urbanistici e dei regolamenti comunali) della legge regionale 89/98 come di seguito riportato:

....

COMPONENTE RADIAZIONI NON IONIZZANTI E IONIZZANTI

Inquinamento elettromagnetico a bassa frequenza – fasce di rispetto elettrodotti

...

Inquinamento elettromagnetico ad alta frequenza – localizzazione degli impianti di radiocomunicazione

La l.r. 49 del 6 ottobre 2011 "Disciplina in materia di impianti di radiocomunicazione", prevede che i comuni effettuino la pianificazione delle installazioni degli impianti di radiocomunicazione, tra i quali gli impianti per la telefonia cellulare.

La legge individua all'art 11 i criteri localizzativi cui si devono attenere le installazioni degli impianti e all'art 9 definisce le procedure per l'approvazione da parte dei comuni del Programma comunale degli impianti, il quale contiene le localizzazioni dei futuri impianti.

Il Programma comunale degli impianti è definito sulla base dei programmi di sviluppo della rete dei gestori degli impianti nel rispetto dei criteri localizzativi e delle aree individuate come idonee per gli impianti dal piano operativo (ex regolamento urbanistico, art 9 comma 1 lettera b)

Il comma 2 dell'art 17 prevede che "fino all'adeguamento dei regolamenti urbanistici comunali, il programma di sviluppo della rete è elaborato nel rispetto dei criteri di localizzazione di cui all'articolo 11, comma."

Radioattività ambientale – RADON

COMPONENTE RIFIUTI

Con riferimento alla componente rifiuti si fa presente che:

- *con Delibera del Consiglio Regionale n. 94 del 08.11.2014 è stato approvato il Piano Regionale sui rifiuti (PRB), al quale si rimanda per tutti gli aspetti connessi con gli strumenti urbanistici;*
- *per quanto attiene alla pianificazione di settore il Comune di Orbetello ricade all'interno dell'Ambito Territoriale Ottimale per la gestione dei rifiuti urbani e assimilati ATO Toscana Sud. ..*

Si ricorda che:

• gli strumenti urbanistici dovranno essere coerenti e compatibili con le previsioni dei piani di settore in materia di rifiuti;

• come previsto dall'art. 4 comma 8 della l.r. 25/98 nell'ambito degli atti di pianificazione dei Comuni devono essere indicate le aree per la raccolta differenziata dei rifiuti e degli inerti, proporzionalmente alla quantità di rifiuti prodotti e ai nuovi insediamenti previsti.

Si conferma in particolare che le previsioni del Piano Regolatore Portuale (PRP) dovranno tenere conto della necessità di garantire un'adeguata gestione dei rifiuti afferenti al porto.

Il PRP dovrà pertanto contenere quantomeno l'individuazione puntuale degli spazi idonei ad assicurare:

- *la realizzazione degli impianti necessari a garantire la raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico, comprese le acque di sentina il cui smaltimento è già individuato dal PRP. Le aree individuate dovranno permettere lo svolgimento delle predette attività in coerenza con le previsioni della vigente normativa in materia (d.lgs. n. 182/2003) e nel rispetto del piano redatto dall'autorità competente ai sensi dell'art. 5 del citato decreto.*

Per quanto riguarda le caratteristiche delle aree destinate alla realizzazione di nuovi impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico si ricorda che l'allegato 4 del PRB contiene i criteri localizzativi dei nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti, suddivisi tra escludenti, penalizzanti e preferenziali, ai quali occorrerà fare riferimento in fase progettuale.

In particolare si segnala che i criteri escludenti stabiliti dal PRB hanno valenza di vincolo assoluto, ossia stabiliscono la completa non idoneità alla realizzazione di nuovi impianti;

- *la raccolta, anche differenziata, dei rifiuti (urbani e non) prodotti nell'ambito delle attività che saranno presenti all'interno del porto.*

Il PRP potrà altresì indicare gli obiettivi di raccolta differenziata dei rifiuti urbani a cui tendere nell'organizzazione dei servizi, che dovranno comunque essere coerenti con le previsioni del PRB.

A tale proposito si ricorda che per quanto riguarda i rifiuti urbani, sulla base delle stime di crescita della produzione e in coerenza con la Direttiva 2008/98/CE, il Piano regionale vigente assume il 2020 come anno di riferimento rispetto agli obiettivi previsti.

Il PII PRB prevede in particolare al 2020 il raggiungimento dei seguenti obiettivi di recupero:

Si ricorda altresì quanto segue:

1. nella cartografia e nelle norme tecniche di attuazione dello strumento urbanistico generale del Comune devono essere riportate le aree inserite nell'anagrafe dei siti oggetto di procedimento di bonifica, anche ai fini del rispetto alle prescrizioni stabilite dall'art. 253 del d.lgs n. 152/2006 e dall'art. 13 della l.r. 25/98;

2. la Regione Toscana, come previsto dall'art. 5Bis della l.r. 25/98, ha istituito una banca dati dei siti interessati dai procedimenti di bonifica che comprende l'anagrafe dei siti da bonificare di cui all'art. 251 del d.lgs n. 152/2006 (SISBON);

3. dalla consultazione del sistema SISBON, con riferimento al territorio comunale di Orbetello risultano segnalate alcune aree di seguito riassunte (per il dettaglio si rimanda alla consultazione dei dati integrali sul SISBON al seguente link:...

- l'individuazione dei siti potenzialmente contaminati venga effettuata mediante i censimenti di cui all'allegato A del decreto del Ministro dell'ambiente 16 maggio 1989 (art. 9 comma 4). I proponenti interventi di recupero o di riconversione di aree oggetto di censimento ai sensi del comma 4 sono tenuti a presentare all'ente competente all'approvazione del progetto di trasformazione o recupero un apposito piano di indagini per attestare i livelli di concentrazione soglia di contaminazione previsti per la destinazione d'uso (art. 9 comma 6);-....

COMPONENTE RISORSE IDRICHE

Visti gli elaborati essenziali presentati, per quanto compete a questo Settore relativamente alla componente risorse idriche, si ricorda che il Comune di Orbetello ha aree ZVN designate e in proposta di tipo A (zone vulnerabili nitrati, cfr. e visionare il Regolamento 76/R/2012 in particolare art 36 quater e septies).

Visto, dal rapporto ambientale presentato, che una parte dell'area interessata dal Piano Regolatore Portuale di Talamone è perimetrata come zona Pericolosità Elevata, si fornisce il seguente contributo tecnico:

- L.R. 65/2014, art. 4, comma 10 e Art. 62 comma 1f e comma 4c;
- Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 9 febbraio 2007 n. 2/R (in vigore secondo quanto indicato all'art. 245 della L.R. 65/2014), inerente il Regolamento di attuazione dell'art. 37 comma 3 della legge regionale 3 gennaio 2005 n. 1, capo III artt. 18 e 19 e capo IV nel quale viene richiamata fra l'altro la coerenza di strumenti come quello in oggetto con i piani e programmi dell'Autorità di Ambito Territoriale Ottimale competente, oggi Autorità Idrica Toscana;
- Deliberazione del Consiglio regionale 25 gennaio 2005 n. 6 di approvazione del Piano di Tutela delle Acque che al cap. 7.2 art. 9 comma 6 (misure generali per il raggiungimento della tutela quantitativa della risorsa idrica) delle Norme di Piano riporta:

I Comuni provvedono, nella formazione e aggiornamento degli strumenti di governo del territorio a:

- richiedere, in fase di adozione del Piano Strutturale e delle varianti allo stesso, il parere alle Autorità di Ambito territoriale ottimale (oggi Autorità Idrica Toscana di cui alla legge regionale del 21 luglio 1995 n. 81) in relazione al previsto aumento dello smaltimento dei reflui da depurare e del fabbisogno idro potabile;
- individuare le zone di accertata sofferenza idrica ove non possono essere previsti incrementi di volumetrie o trasformazioni d'uso salvo che tali interventi non comportino ulteriore aggravio di approvvigionamento idrico;
- prevedere nuovi incrementi edificatori solo dove sia accertato il rispetto degli obblighi in materia di fognatura e depurazione ovvero sia prevista la contestuale realizzazione degli impianti di fognatura e depurazione;
- prevedere, nelle zone di espansione industriale e nelle nuove zone a verde fortemente idro esigenti, la realizzazione di reti duali;
- imporre nelle nuove costruzioni gli scarichi di water a doppia pulsantiera;
- prevedere che la rete antincendio e quella di innaffiamento del verde pubblico siano separate da quella idro potabile.....”

Risposta: osservazione accolta

Il Comune prende atto dei contributi espressi, già in gran parte inseriti all'interno degli atti adottati a seguito dei contributi pervenuti in base alle consultazioni di cui alle fasi precedenti. Aspetti di maggior dettaglio si ritiene siano da rimandare alle successive fasi progettuali ed esecutive, nel rispetto della normativa vigente.

• 2.4 Genio Civile Toscana Sud”

“Premesso che con nota prot. 111038 del 08/03/2019 il Settore in indirizzo ha richiesto un contributo sulle materie di competenza in merito all'atto di pianificazione in oggetto, si fa presente che le indagini geologico tecniche di supporto al Piano Regolatore portuale di Talamone con contestuali varianti al P.S. e al R.U.” del Comune di Orbetello sono state depositate presso lo scrivente Ufficio in data 15/01/2019 (Dep. n. 1321), ai sensi del D.P.G.R. 25 ottobre 2011 n° 53/R. A seguito di istruttoria, con nota prot. 112154 del 11/03/2019 (che si allega) sono state richieste integrazioni in merito alla necessità di eseguire gli studi geologici, idrogeologici e geotecnici finalizzati alla verifica delle effettive condizioni litotecniche dell'area ed alla prevenzione di fenomeni geomorfologici e di subsidenza, così come previsto per le condizioni di fattibilità di natura geologica (F3). Visto quanto sopra, il procedimento di controllo ai sensi del D.P.G.R. 53/R/2011 risulta sospeso in attesa dell'invio della documentazione richiesta.”

Integrazioni in merito al deposito del 15/01/2019 (Dep. n. 1321):

In merito al deposito di cui all'oggetto, considerato che nelle condizioni di fattibilità di natura geologica (F3), l'attuazione degli interventi per la zona a parcheggio a monte dell'esistente

collettore e per la zona di realizzazione dei servizi di supporto all'attività portuale, è subordinata all'esito di idonei studi geologici, idrogeologici e geotecnici finalizzati alla verifica delle effettive condizioni litotecniche dell'area ed alla prevenzione di fenomeni geomorfologici e di subsidenza. Tenuto conto che il Piano Regolatore Portuale di Talamone ha valenza di piano attuativo, così come riportato nella scheda di deposito, ai sensi del punto 3.1 e del punto 4 allegato A al D.P.G.R. 25/Ottobre/2011 n° 53/R, gli approfondimenti di indagine suddetti dovranno essere eseguiti in sede di predisposizione del piano stesso.

Gli esiti degli approfondimenti svolti dovranno essere riportati all'interno della relazione di fattibilità. Qualora dalle indagini svolte emerga la necessità di subordinare l'attuazione delle previsioni alla preventiva o contestuale esecuzione di interventi di mitigazione del rischio, la relazione dovrà contenere anche il progetto delle opere di sistemazione previste, con una descrizione dettagliata delle caratteristiche, delle dimensioni e degli effetti attesi, delle eventuali attività di monitoraggio e loro durata. Nel caso in cui fossero necessarie tali opere, la fattibilità assegnata alle

previsioni dovrà essere quella limitata (F4).

Gli studi di approfondimento e le eventuali opere di consolidamento, bonifica, sistemazione, protezione e prevenzione dovranno essere sottoposti al parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, ai sensi dell'art. 14 commi 1, 2 e 3 delle Norme di Piano del PAI (ex Bacino Regionale Ombrone).

Risposta: osservazione accolta

Parte geologica:

A seguito della richiesta di integrazioni di natura geologica fatta dalla RT (Genio Civile) al deposito (Dep. n. 132 del 15/01/2019 ai sensi del D.P.G.R. 25 ottobre 2011 n° 53/R.) il Comune ha predisposto integrazioni (*H. Relazione geologica di fattibilità - RelGeolFatt_Integrazione*) sottoposte prima nuovamente all'Autorità di Bacino Distrettuale (che si espressa con parere favorevole prot. 39378 del 30-09-2019) poi al Genio Civile (che si espresso definitivamente sul Deposito con parere favorevole prot. 4441 del 29.10.2019).

Passaggi successivi già effettuati:

Parte idraulica:

In fase di osservazioni agli atti adottati, ai sensi della LRT 65/2014, con osservazione da parte di un privato [prot. 17620 del 29-04-2019 (successive integrazioni prott. 30099 del 19-07-2019, 42554 del 21-10-2019)] è stata proposta una modifica/integrazione inerente gli studi idraulici.

Il nuovo studio idraulico è nuovamente stato sottoposto a espressione di parere da parte di RT (Genio Civile, che si espresso con parere favorevole prot. 4441 del 29.10.2019) e Autorità di Bacino Distrettuale, (che si espresso con parere favorevole prot. 48696/2019 del 02-12-2019).

- 2.5 Settore Tutela della natura e del Mare: prot. 19121 del 08.05.2019

“...esaminata la delibera di adozione del Consiglio Comunale n. 5 del 15/02/2019 con i relativi allegati, e in particolare, la documentazione inerente la VAS comprensiva della valutazione di incidenza ambientale, condotta a livello di valutazione appropriata (livello II), si esprimono le seguenti considerazioni.

Richiamati i precedenti contributi trasmessi dal Settore scrivente (prot. n. 460544 del 28/09/2018 e prot. n. 344843 del 2/07/2018), si prende atto del recepimento di quanto indicato e, in particolare, relativamente alle esigenze di tutela e conservazione di Posidonia oceanica (Direttiva 43/92/CE), la necessità di collocare barriere selettive antitorbidità all'interno della baia di Talamone, al fine di limitare fenomeni anche accentuati di torbidità (“Norme Tecniche di Attuazione Rev_2”).”

Risposta: il Comune prende atto.

2.6 Regione Toscana - Parere Direzione Difesa Del Suolo E Protezione Civile Genio Civile Valdarno Inferiore E Costa Sede Di Livorno - prot. 17654 del 29-04-2019.

“Viste le risposte puntuali al contributo tecnico fornito dallo scrivente Settore (nota prot.n.438821 del 20.9.2018 al Settore Pianificazione del Territorio) e presenti nel “Documento di presa d’atto ai fini dell’adozione del verbale della CdS del 20.09.2018 e relativi allegati” che rimandano, tra l’altro, a:

- studio degli effetti delle nuove opere sul regime delle correnti e sul trasporto solido;
- studio dell’agitazione ondosa interna – rev. novembre 2018;
- lavori di completamento del molo sopraflutto, Elaborato R2 Relazione conclusiva ed integrativa 1999 Ministero dei Lavori Pubblici, Uffici del Genio Civile per le Opere Marittime;
- Tav ET04 piano degli ormeggi;

Esaminati i suddetti elaborati, oltre agli altri di interesse specifico quali ad esempio le “Norme tecniche di Attuazione” e le relazioni del RUP:

1 - al riguardo dell’integrazione dello studio dell’agitazione interna:

le integrazioni presentate sono sufficienti e il confort per le imbarcazioni è verificato coerentemente con le raccomandazioni AIPCN in tutte le condizioni di moto ondoso esaminate, sia per la configurazione attuale che quella di progetto;

2 - al riguardo delle osservazioni sulla verifica della diga di sopraflutto:

visto che:

- è previsto il passaggio pedonale a tergo della diga di sottoflutto;
- è previsto l’ormeggio delle imbarcazioni dietro i pontili galleggianti a modesta distanza dalla diga stessa;
- che gli ultimi rilievi sono quelli antecedenti il progetto del Genio Civile OO.MM. Del 1999;
- che già in tali rilievi erano state evidenziate delle criticità sul sormonto;

si prescrive di:

- **precludere il passaggio pedonale in ogni condizione di mareggiata;**
- **effettuare al più presto un rilievo aggiornato delle sezioni indicative di tale diga e verificare alla traccimazione la diga in oggetto per mezzo di formule di letteratura o di modellazione fisica;**
- **nel frattempo prevedere opportuni metodi di allerta per consentire l’ormeggio nella banchina a tergo del muro paraonde solo in condizioni di sicurezza;**

3 - al riguardo delle effettuate considerazioni al riguardo della previsione dell’insabbiamento:

le considerazioni di tipo qualitativo fatte nella relazione sono condivisibili ma si ribadisce che **progetti di attuazione delle opere dovranno essere supportati da specifici piani di manutenzione, in cui dovranno essere analizzati i volumi di dragaggio, anche con supporto di modellazione numerica, le tempistiche, i costi e le modalità di riutilizzo dei sedimenti per la manutenzione del canale e degli specchi acquei da parte dei soggetti individuati. Si chiede di evidenziare nella planimetria di progetto le quote massime del fondale (ovvero quelle previste di escavo) da mantenere in tutta l’area portuale;**

4 - al riguardo del dimensionamenti dell’imboccatura:

le integrazioni fornite sono sufficienti in considerazione della larghezza e della lunghezza massima delle imbarcazioni previste; **si chiede parimenti di esplicitare il pescaggio massimo, e di evidenziare le quote di cui al punto precedente.**

Quanto sopra è da considerarsi condizione essenziale per esprimere il parere.”

RISPOSTA: Si prende atto di quanto osservato: il Comune ha inviato integrazioni con prot 36714 del 10-09-2019.

Il parere definitivo ad oggi non risulta pervenuto. Sarà reso in sede di Conferenza di Servizi

OSSERVAZIONE FUORI TERMINI: PROT. 45056 DEL 06.11.2019 - Circolo Nautico Talamone

L’osservante nel premettere di essere titolare della concessione demaniale marittima n. 4/2011, avente ad oggetto uno specchio acqueo ubicato nel porto di Talamone, allo scopo di mantenere

un pontile galleggiante per l'ormeggio dei natanti e di aver chiesto l'ampliamento di tale specchio acqueo ricevendo un diniego motivato sulla base della disciplina attualmente in vigore, rileva che le previsioni contenute nell'adottato P.R.P. non precluderebbero il richiesto ampliamento di talché chiede che il Comune di Orbetello, in sede di approvazione del P.R.P. di Talamone, nella denegata ipotesi in cui le previsioni relative all'ambito del porto di Talamone adottate non dovessero consentire l'ampliamento richiesto, voglia introdurre previsioni tali da ammetterlo.

Risposta:

La disciplina della piano regolatore portuale in itinere riguarda una riqualificazione complessiva del porto e dello specchio acqueo dove, alla *Parte Seconda - Disciplina Delle Aree Funzionali - Caratteristiche, usi e prescrizioni per ciascuna area* - vengono specificate attività, interventi e prescrizioni tecniche ammesse per ogni sottozona. Dagli elaborati del PRP emerge quindi la nuova conformazione dello specchio acqueo; nelle Norme, tra gli *“Interventi ammessi e prescrizioni tecniche”* della zona DNb, è scritto: *“Il Piano, al fine di migliorare l’organizzazione e la fruizione dello specchio acqueo, propone gli interventi di seguito indicati:.....“risistemazione dei pontili galleggianti e la razionalizzazione dei posti barca (sistemi di ormeggio dei pontili e dei posti barca)”*.

Gli interventi saranno attuati nel rispetto di quanto disciplinato dall’art. 10 delle NTA al PRG nonché nell’osservanza della normativa in materia e della disciplina relativa alle concessioni demaniali. Considerato che il PRP adottato prevede una “disciplina” anche delle specchio acqueo, frutto di scelte ponderate che hanno visto il coinvolgimento, in sede istruttoria, anche di altre Amministrazioni, si ritiene che tale disciplina vada mantenuta e che dunque qualsiasi istanza del Circolo Nautico di Talamone, così come di qualsiasi altro soggetto, debba essere affrontata e decisa sulla base della suddetta disciplina, nel rispetto delle NTA al PRP nonché nell’osservanza della normativa in materia e della disciplina relativa alle concessioni demaniali.

Si propone pertanto di non accogliere l’osservazione.

**Il responsabile del Procedimento
Arch. Francesca Olivi**

con il supporto:

**per la parte tecnica
dell’Arch. Vittoria Biego della Soc. Acquatecno**

**per la parte legale
dell’Avv. Leonardo Piochi**

