

OSSERVAZIONI INERENTI L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DIRETTO ALL'APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO SUI BENI IMMOBILI DI PROPRIETA' PRIVATA INTERESSATI DALL'OPERA DI RICONFIGURAZIONE DELLA FOCE DEL CANALE COLLETTORE OCCIDENTALE DI TALAMONE E DALLA TRASFORMAZIONE/RIQUALIFICAZIONE DELL' "APPRODO" DI TALAMONE IN "PORTO TURISTICO"

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 nonché con il supporto della Soc. Acquatecno incaricata dal Comune della redazione del PRP.

A) RICONFIGURAZIONE DELLA FOCE DEL CANALE COLLETTORE OCCIDENTALE DI TALAMONE

1. Arrivo N. 4819/2019 del 04-02-2019

PAOLO RINDI E ANDREA RINDI- F. 6 p. 150

Gli osservanti dopo aver premesso di essere comproprietari della superficie di terreno di mq. 28.347 contraddistinta al C.T.F. del Comune di Orbetello Fg. 6 part.lla 150 interessata dal procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio "*per la realizzazione di un'opera di "riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale" con riferimento ad una porzione della sopraindicata part.lla 150 (per una superficie complessiva di mq. 26.793)"*:"

1.rilevano che "*l'opera di "riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale"*" sarebbe "*strettamente funzionale ed anzi indispensabile per realizzare l'intervento di trasformazione e riqualificazione dell'approdo di Talamone*" e, dunque, chiedono che le aree interessate dalla suddetta opera siano ricomprese all'interno dell'ambito del Piano Regolatore Portuale di Talamone ovvero, in ogni caso, che sia riconosciuta la loro vocazione alla predetta trasformazione, perchè diversamente, oltre a pregiudicare potenzialmente i loro diritti, l'Amministrazione sarebbe indotta ad una errata quantificazione del valore complessivo dell'indennità di esproprio compromettendo la legittimità del procedimento espropriativo;

2.chiedono che, con riguardo alla realizzazione dell'opera di "*riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale*", siano comunque previste misure perequative in conformità a quanto stabilito dall'art. 100 della L.R. n. 65/2014.

Risposta:

La riconfigurazione della foce del Canale collettore occidentale è un'opera di indubbia rilevanza e complessità, funzionale, contrariamente a quanto asserito dagli osservanti, 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 perchè 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, vieppiù 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 i sig.ri Rindi mostrano 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 loro osservazione è mossa, all'evidenza, da ragioni di stampo prettamente economico, ritenendo, essi, che la ricomprensione dei terreni di proprietà interessati dalla suddetta opera all'interno del perimetro del piano regolatore portuale, riconosca loro un valore (d'esproprio) maggiore. Trattasi, dunque, di osservazione neppure pertinente in questa fase del procedimento, potendo essi far valere 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 loro 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).

Quanto, infine, all'invocata perequazione di cui all'art. 100 della L.R. n. 65/2014 ed alla conseguente previsione di misure perequative, si rileva che trattasi di un istituto non pertinente e, comunque, non applicabile e praticabile nella circostanza e, in ogni caso, non vincolante. Lo stesso TAR Toscana Sez. I n. 288/2017 citato nell'osservazione, nell'esplicitare che *"l'adozione di tecniche perequative nella pianificazione urbanistica comporta che nell'area oggetto della pianificazione venga attribuito un indice edificatorio a tutti i suoli in essa compresi, tale da riconoscere ai loro proprietari dei diritti di edificazione, e che separatamente da ciò vengano individuate le aree su cui si concentrerà l'effettiva realizzazione di questi diritti edificatori, i cui proprietari non si ritroveranno, quindi, a disporre di tutti i diritti edificatori resi disponibili dal piano, ma solo di quelli ad essi distribuiti contestualmente a tutti gli altri proprietari di terreni compresi nell'area oggetto della pianificazione"* in modo così da *"consentire così anche ai soggetti proprietari di fondi non effettivamente suscettibili di trasformazione, di non venire esclusi dalla distribuzione dei benefici economici indotti dalla pianificazione"*, ha, in ogni caso concluso che *"trattasi, in ogni caso, di un sistema che può aver luogo in contesti procedurali di "urbanistica contrattata", ossia attraverso moduli consensuali e non per mezzo dell'esercizio coercitivo del potere amministrativo (cfr. Corte Cost. 5 aprile 2016, n. 67; T.A.R. Lombardia, Milano, sez. II, 11-06-2014, n. 1542)"*.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto **si propone, pertanto, di non accogliere** le osservazioni presentate dai sig. Rindi.

1. **Protocollo Arrivo N. 4576/2019 del 01-02-2019**

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 (fg. 6 part. IIe 52, 53, 54, 56 e 90 per una superficie di mq. 9.725) l'Amministrazione 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 subi(rebbe) un notevole danno in relazione al valore del bene da rapportare al prezzo pagato..e inoltre ridu(rebbe) 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....costitui(rebbero) un grave pericolo alle proprietà della società Fincesar" e "non risolv(erebbero) gli attuali rischi idraulici ma anzi ne amplifi(cherebbero) 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 produ(rebbe) 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 (de) costi programmati per l'esproprio ma anche (de) 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. I.I. 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:

Trattasi, innanzitutto di un'osservazione rivolta più agli aspetti urbanistici che a quelli relativi al vincolo preordinato all'esproprio.

Ad ogni modo.

-Relativamente al rischio idraulico: il P.R.P. 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, sempreché 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*

a) *opere finalizzate alla tutela del corso d'acque e dei corpi idrici sottesi*

b) *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)*

c) *interventi volti a garantire la fruibilità pubblica*

d) ***itinerari ciclopedonali***

e) *opere di adduzione e restituzione idrica*

f) *interventi di riqualificazione ambientale.*

Ciò premesso, vista l'osservazione prot. 17620 del 29-04-2019 (successive integrazioni prott. 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. Si vedano in merito le risposte fornite alle osservazioni ai sensi della LRT 65/2014.

2. **Protocollo Arrivo N. 4797/2019 del 04-02-2019**

MARCO TOLAINI - F. 6 p. 147

L'osservante dopo aver premesso di essere proprietario della superficie di terreno di mq. 28.370 contraddistinta al C.T.F. del Comune di Orbetello Fg. 6 part.lla 147 interessata dal procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio *“per la realizzazione di un'opera di riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale” con riferimento ad una porzione della sopraindicata part.lla 150 (per una superficie complessiva di mq. 26.793)”*:

1.rileva che *“l'opera di “riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale”” sarebbe “strettamente funzionale ed anzi indispensabile per realizzare l'intervento di trasformazione e riqualificazione dell'approdo di Talamone”* e, dunque, chiede che le aree interessate dalla suddetta

opera siano ricomprese all'interno dell'ambito del Piano Regolatore Portuale di Talamone ovvero, in ogni caso, che sia riconosciuta la loro vocazione alla predetta trasformazione, perchè diversamente, oltre a pregiudicare potenzialmente i propri diritti, l'Amministrazione sarebbe indotta ad una errata quantificazione del valore complessivo dell'indennità di esproprio compromettendo la legittimità del procedimento espropriativo;

2.chiede che, con riguardo alla realizzazione dell'opera di *“riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale”*, siano comunque previste misure perequative in conformità a quanto stabilito dall'art. 100 della L.R. n. 65/2014.

Risposta:

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 e 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 perchè 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 il sig. Tolaini 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, esso, che la ricomprensione dei suoi terreni interessati dalla suddetta opera all'interno del perimetro del piano regolatore portuale, riconosca loro un valore (d'esproprio) maggiore. Trattasi, dunque, di osservazione neppure pertinente in questa fase del procedimento, potendo, esso, far valere 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 loro 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).

Quanto, infine, all'invocata perequazione di cui all'art. 100 della L.R. n. 65/2014 ed alla conseguente previsione di misure perequative, si rileva che trattasi di un istituto non pertinente e, comunque, non applicabile e praticabile nella circostanza e, in ogni caso, non vincolante. Lo stesso TAR Toscana Sez. I n. 288/2017 citato nell'osservazione, nell'esplicitare che *“l'adozione di tecniche*

perequative nella pianificazione urbanistica comporta che nell'area oggetto della pianificazione venga attribuito un indice edificatorio a tutti i suoli in essa compresi, tale da riconoscere ai loro proprietari dei diritti di edificazione, e che separatamente da ciò vengano individuate le aree su cui si concentrerà l'effettiva realizzazione di questi diritti edificatori, i cui proprietari non si ritroveranno, quindi, a disporre di tutti i diritti edificatori resi disponibili dal piano, ma solo di quelli ad essi distribuiti contestualmente a tutti gli altri proprietari di terreni compresi nell'area oggetto della pianificazione” in modo così da “consentire così anche ai soggetti proprietari di fondi non effettivamente suscettibili di trasformazione, di non venire esclusi dalla distribuzione dei benefici economici indotti dalla pianificazione”, ha, in ogni caso concluso che “trattasi, in ogni caso, di un sistema che può aver luogo in contesti procedurali di “urbanistica contrattata”, ossia attraverso moduli consensuali e non per mezzo dell'esercizio coercitivo del potere amministrativo (cfr. Corte Cost. 5 aprile 2016, n. 67; T.A.R. Lombardia, Milano, sez. II, 11-06-2014, n. 1542)”.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto **si propone, pertanto, di non accogliere** le osservazioni presentate dal sig. Tolaini

3. **Protocollo Arrivo N. 4793/2019 del 04-02-2019**

MIRIA TOLAINI - F. 6 p. 148

L'osservante dopo aver premesso di essere proprietario della superficie di terreno di mq. 28.112 contraddistinta al C.T.F. del Comune di Orbetello Fg. 6 part.lla 148 interessata dal procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio “*per la realizzazione di un'opera di “riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale” con riferimento ad una porzione della sopraindicata part.lla 150 (per una superficie complessiva di mq. 26.793)”*:

1.rileva che “*l'opera di “riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale”*” sarebbe “*strettamente funzionale ed anzi indispensabile per realizzare l'intervento di trasformazione e riqualificazione dell'approdo di Talamone*” e, dunque, chiede che le aree interessate dalla suddetta opera siano ricomprese all'interno dell'ambito del Piano Regolatore Portuale di Talamone ovvero, in ogni caso, che sia riconosciuta la loro vocazione alla predetta trasformazione, perchè diversamente, oltre a pregiudicare potenzialmente i propri diritti, l'Amministrazione sarebbe indotta ad una errata quantificazione del valore complessivo dell'indennità di esproprio compromettendo la legittimità del procedimento espropriativo;

2.chiede che, con riguardo alla realizzazione dell'opera di “*riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale*”, siano comunque previste misure perequative in conformità a quanto stabilito dall'art. 100 della L.R. n. 65/2014.

Risposta:

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 perchè 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, vieppiù 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 la sig.ra Tolaini 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, essa, che la ricomprensione dei suoi terreni interessati dalla suddetta opera all'interno del perimetro del piano regolatore portuale, riconosca loro un valore (d'esproprio) maggiore. Trattasi, dunque, di osservazione neppure pertinente in questa fase del procedimento, potendo essa far valere 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).

Quanto, infine, all'invocata perequazione di cui all'art. 100 della L.R. n. 65/2014 ed alla conseguente previsione di misure perequative, si rileva che trattasi di un istituto non pertinente e, comunque, non applicabile e praticabile nella circostanza e, in ogni caso, non vincolante. Lo stesso TAR Toscana Sez. I n. 288/2017 citato nell'osservazione, nell'esplicitare che *“l'adozione di tecniche perequative nella pianificazione urbanistica comporta che nell'area oggetto della pianificazione venga attribuito un indice edificatorio a tutti i suoli in essa compresi, tale da riconoscere ai loro proprietari dei diritti di edificazione, e che separatamente da ciò vengano individuate le aree su cui si concentrerà l'effettiva realizzazione di questi diritti edificatori, i cui proprietari non si ritroveranno, quindi, a disporre di tutti i diritti edificatori resi disponibili dal piano, ma solo di quelli ad essi distribuiti contestualmente a tutti gli altri proprietari di terreni compresi nell'area oggetto della pianificazione”* in modo così da *“consentire così anche ai soggetti proprietari di fondi non effettivamente suscettibili di trasformazione, di non venire esclusi dalla distribuzione dei benefici economici indotti dalla pianificazione”*, ha, in ogni caso concluso che *“trattasi, in ogni caso, di un sistema che può aver luogo in contesti procedurali di “urbanistica contrattata”, ossia attraverso moduli consensuali e non per mezzo dell'esercizio coercitivo del potere amministrativo (cfr. Corte Cost. 5 aprile 2016, n. 67; T.A.R. Lombardia, Milano, sez. II, 11-06-2014, n. 1542)”*.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto **si propone, pertanto, di non accogliere** le osservazioni presentate dalla sig.ra Tolaini.

4. **Protocollo Arrivo N. 4781/2019 del 04-02-2019**

MANUELA TOLAINI - F. 6 p. 149

L'osservante dopo aver premesso di essere proprietario della superficie di terreno di mq. 29.213 contraddistinta al C.T.F. del Comune di Orbetello Fig. 6 part.lla 149 interessata dal procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio *“per la realizzazione di un'opera di “riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale” con riferimento ad una porzione della sopraindicata part.lla 150 (per una superficie complessiva di mq. 26.793)”*:

1.rileva che *“l’opera di “riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale””* sarebbe *“strettamente funzionale ed anzi indispensabile per realizzare l’intervento di trasformazione e riqualificazione dell’approdo di Talamone”* e, dunque, chiede che le aree interessate dalla suddetta opera siano ricomprese all’interno dell’ambito del Piano Regolatore Portuale di Talamone ovvero, in ogni caso, che sia riconosciuta la loro vocazione alla predetta trasformazione, perchè diversamente, oltre a pregiudicare potenzialmente i propri diritti, l’Amministrazione sarebbe indotta ad una errata quantificazione del valore complessivo dell’indennità di esproprio compromettendo la legittimità del procedimento espropriativo;

2.chiede che, con riguardo alla realizzazione dell’opera di *“riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale”*, siano comunque previste misure perequative in conformità a quanto stabilito dall’art. 100 della L.R. n. 65/2014.

Risposta:

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 e 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 perchè 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, vieppiù 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 la sig.ra Tolaini 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 essa che la ricomprensione dei suoi terreni interessati dalla suddetta opera all’interno del perimetro del piano regolatore portuale, riconosca loro un valore (d’esproprio) maggiore. Trattasi, dunque, di osservazione neppure pertinente in questa fase del procedimento, potendo essa 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).

Quanto, infine, all'invocata perequazione di cui all'art. 100 della L.R. n. 65/2014 ed alla conseguente previsione di misure perequative, si rileva che trattasi di un istituto non pertinente e, comunque, non applicabile e praticabile nella circostanza e, in ogni caso, non vincolante. Lo stesso TAR Toscana Sez. I n. 288/2017 citato nell'osservazione, nell'esplicitare che *“l'adozione di tecniche perequative nella pianificazione urbanistica comporta che nell'area oggetto della pianificazione venga attribuito un indice edificatorio a tutti i suoli in essa compresi, tale da riconoscere ai loro proprietari dei diritti di edificazione, e che separatamente da ciò vengano individuate le aree su cui si concentrerà l'effettiva realizzazione di questi diritti edificatori, i cui proprietari non si ritroveranno, quindi, a disporre di tutti i diritti edificatori resi disponibili dal piano, ma solo di quelli ad essi distribuiti contestualmente a tutti gli altri proprietari di terreni compresi nell'area oggetto della pianificazione”* in modo così da *“consentire così anche ai soggetti proprietari di fondi non effettivamente suscettibili di trasformazione, di non venire esclusi dalla distribuzione dei benefici economici indotti dalla pianificazione”*, ha, in ogni caso concluso che *“trattasi, in ogni caso, di un sistema che può aver luogo in contesti procedurali di “urbanistica contrattata”, ossia attraverso moduli consensuali e non per mezzo dell'esercizio coercitivo del potere amministrativo (cfr. Corte Cost. 5 aprile 2016, n. 67; T.A.R. Lombardia, Milano, sez. II, 11-06-2014, n. 1542)”*.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto **si propone, pertanto, di non accogliere** le osservazioni presentate dalla sig. Tolaini

5. **Protocollo Arrivo N. 4792 del 04-02-2019**

CLAUDIA TOLAINI E SIMONE TOLAINI- F. 6 p. 147

Gli osservanti dopo aver premesso di essere comproprietari della superficie di terreno di mq. 28.370 contraddistinta al C.T.F. del Comune di Orbetello Fg. 6 part.lla 147 interessata dal procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio *“per la realizzazione di un'opera di “riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale” con riferimento ad una porzione della sopraindicata part.lla 150 (per una superficie complessiva di mq. 26.793)”*:

1.rilevano che *“l'opera di “riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale””* sarebbe *“strettamente funzionale ed anzi indispensabile per realizzare l'intervento di trasformazione e riqualificazione dell'approdo di Talamone”* e, dunque, chiedono che le aree interessate dalla suddetta opera siano ricomprese all'interno dell'ambito del Piano Regolatore Portuale di Talamone ovvero, in ogni caso, che sia riconosciuta la loro vocazione alla predetta trasformazione, perchè diversamente, oltre a pregiudicare potenzialmente i propri diritti, l'Amministrazione sarebbe indotta ad una errata quantificazione del valore complessivo dell'indennità di esproprio compromettendo la legittimità del procedimento espropriativo;

2.chiedono che, con riguardo alla realizzazione dell'opera di *“riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale”*, siano comunque previste misure perequative in conformità a quanto stabilito dall'art. 100 della L.R. n. 65/2014.

Risposta:

La riconfigurazione della foce del Canale collettore occidentale è un'opera di indubbia rilevanza e complessità, funzionale, contrariamente a quanto asserito dagli osservanti, ad una vasta area incluso lo stesso abitato di Talamone e, dunque, non è certamente corretto affermare che sia un'opera strettamente funzionale e ed indispensabile esclusivamente per la riqualificazione dell'approdo 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 perchè 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, vieppiù 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 i sig.ri Tolaini mostrano 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 loro osservazione è mossa, all'evidenza, da ragioni di stampo prettamente economico, ritenendo essi che la ricomprensione dei loro terreni interessati dalla suddetta opera all'interno del perimetro del piano regolatore portuale, le riconosca un valore (d'esproprio) maggiore. Trattasi, dunque, di osservazione neppure pertinente in questa fase del procedimento, potendo essi far valere 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 loro 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).

Quanto, infine, all'invocata perequazione di cui all'art. 100 della L.R. n. 65/2014 ed alla conseguente previsione di misure perequative, si rileva che trattasi di un istituto non pertinente e, comunque, non applicabile e praticabile nella circostanza e, in ogni caso, non vincolante. Lo stesso TAR Toscana Sez. I n. 288/2017 citato nell'osservazione, nell'esplicitare che “*l'adozione di tecniche perequative nella pianificazione urbanistica comporta che nell'area oggetto della pianificazione venga attribuito un indice edificatorio a tutti i suoli in essa compresi, tale da riconoscere ai loro proprietari dei diritti di edificazione, e che separatamente da ciò vengano individuate le aree su cui si concentrerà l'effettiva realizzazione di questi diritti edificatori, i cui proprietari non si ritroveranno, quindi, a disporre di tutti i diritti edificatori resi disponibili dal piano, ma solo di quelli ad essi distribuiti contestualmente a tutti gli altri proprietari di terreni compresi nell'area oggetto della pianificazione*” in modo così da “*consentire così anche ai soggetti proprietari di fondi non effettivamente suscettibili di trasformazione, di non venire esclusi dalla distribuzione dei benefici economici indotti dalla pianificazione*”, ha, in ogni caso concluso che “*trattasi, in ogni caso, di un sistema che può aver luogo in contesti procedurali di “urbanistica contrattata”, ossia attraverso moduli consensuali e non per mezzo dell'esercizio coercitivo del potere amministrativo (cfr. Corte Cost. 5 aprile 2016, n. 67; T.A.R. Lombardia, Milano, sez. II, 11-06-2014, n. 1542)*”.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto **si propone, pertanto, di non accogliere** le osservazioni presentate dai sig. Tolaini.

ARMENTI SANTA FRANCESCA - F. 6 p. part.lla 62 e 114

L'osservante dopo aver premesso di essere proprietaria della superficie di terreno di mq. 36.512 contraddistinta al C.T.F. del Comune di Orbetello Fg. 6 part.lla 62, 63 e 114 interessata dal procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio "*per la realizzazione di un'opera di "riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale" con riferimento ad una porzione delle sopraindicate part.lla 62 e 114 del Foglio 6 (per una superficie complessiva di mq. 15.124)"* e che la restante porzione delle suddette particelle nonché la succitata part.lla 63 sarebbero ricomprese all'interno dell'ambito del Piano Regolatore Portuale di Talamone:

1. rileva che "*l'opera di "riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale"*" sarebbe "*strettamente funzionale ed anzi indispensabile per realizzare l'intervento di trasformazione e riqualificazione dell'approdo di Talamone*" e, dunque, chiede che le aree interessate dalla suddetta opera siano ricomprese all'interno dell'ambito del Piano Regolatore Portuale di Talamone o, comunque, le sia riconosciuta la "*vocazione di opere funzionali alla realizzazione della predetta trasformazione urbanistica*" perchè diversamente, oltre a pregiudicare potenzialmente i propri diritti, l'Amministrazione sarebbe indotta ad una errata quantificazione del valore complessivo dell'indennità di esproprio;
2. chiede che, con riguardo alla realizzazione dell'opera di "*riconfigurazione della foce del Canale Collettore Occidentale*", siano previste anche adeguate misure perequative;
3. evidenzia la propria disponibilità ad aderire o proporre un eventuale consorzio "*per la realizzazione del piano attuativo di cui all'art. 108 legge reg. 65/14*";

Risposta:

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 perchè 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, vieppiù 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 essa che la ricomprensione dei suoi terreni interessati dalla suddetta opera all'interno del perimetro del piano regolatore portuale, le riconosca un valore (d'esproprio) maggiore. Trattasi, dunque, di osservazione neppure pertinente in questa fase del procedimento, potendo essa 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).

Non assurge, infine, al rango di “osservazione” la manifestata disponibilità ad aderire o proporre un eventuale consorzio *“per la realizzazione del piano attuativo di cui all’art. 108 legge reg. 65/14”*.

Quanto, infine, all'invocata perequazione di cui all'art. 100 della L.R. n. 65/2014 ed alla conseguente previsione di misure perequative, si rileva che trattasi di un istituto non pertinente e, comunque, non applicabile e praticabile nella circostanza e, in ogni caso, non vincolante. Lo stesso TAR Toscana Sez. I n. 288/2017 citato nell'osservazione, nell'esplicitare che *“l’adozione di tecniche perequative nella pianificazione urbanistica comporta che nell’area oggetto della pianificazione venga attribuito un indice edificatorio a tutti i suoli in essa compresi, tale da riconoscere ai loro proprietari dei diritti di edificazione, e che separatamente da ciò vengano individuate le aree su cui si concentrerà l’effettiva realizzazione di questi diritti edificatori, i cui proprietari non si ritroveranno, quindi, a disporre di tutti i diritti edificatori resi disponibili dal piano, ma solo di quelli ad essi distribuiti contestualmente a tutti gli altri proprietari di terreni compresi nell’area oggetto della pianificazione”* in modo così da *“consentire così anche ai soggetti proprietari di fondi non effettivamente suscettibili di trasformazione, di non venire esclusi dalla distribuzione dei benefici economici indotti dalla pianificazione”*, ha, in ogni caso concluso che *“trattasi, in ogni caso, di un sistema che può aver luogo in contesti procedurali di “urbanistica contrattata”, ossia attraverso moduli consensuali e non per mezzo dell’esercizio coercitivo del potere amministrativo (cfr. Corte Cost. 5 aprile 2016, n. 67; T.A.R. Lombardia, Milano, sez. II, 11-06-2014, n. 1542)”*.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto **si propone, pertanto, di non accogliere** le osservazioni presentate da Armenti Santa Francesca.

B) TRASFORMAZIONE/RIQUALIFICAZIONE DELL' "APPRODO" DI TALAMONE IN PORTO TURISTICO

1. Protocollo Arrivo N. 4956/2019 del 05-02-2019

ANTONIO ORLANDI - F. 5 p. part.lla 11 - F.6 p.lle 93 e 112

L'osservante dopo aver premesso di essere proprietario delle aree contraddistinte al C.T. del Comune di Orbetello al fg. 5 part.lla 11, fg. 6 part.lle 93 e 112, rileva che dalla lettura dell'avviso ex art. 11 del D.P.R. n. 327/2001 non si comprenderebbe se l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio interesserebbe l'intera loro superficie ovvero, come sembrerebbe, una parte soltanto e quale (la n. 11 nella sua interezza mentre le nn. 112 e 93 solo in parte), di talché non essendogli stata data una idonea informazione ciò vizierebbe *"la sua matura partecipazione al procedimento"*.

Sulla base di tali premesse il sig. Orlandi:

1)chiede, in ogni caso (*"previo riconoscimento..della vocazione dell'intera superficie delle tre particelle all'allocazione delle opere funzionali e indispensabili alla trasformazione urbanistica e della rilevanza loro ai fini delle perequazioni di cui alla norma predetta"*):

-che l'intera particella n. 93 sia compresa entro l'area assoggettata al procedimento dal momento che, altrimenti, gli residuerebbe *"una porzione sostanzialmente inutile ed economicamente pregiudicata"* con la conseguenza che *"nel paventato esproprio della porzione interessata al procedimento"*, l'indennizzo dovrebbe tenere conto anche dell'*"annichilimento economico della porzione formalmente non toccata"*;

-che anche l'intera particella n. 112 sia assoggettata a procedimento di esproprio in quanto corrispondente ad una area *"condotta..quale area di rimessaggio di imbarcazioni a servizio dell'approdo di Talamone e nell'ambito dell'esercizio della propria attività professionale"* (in particolare ed a giustificazione di quanto sopra il sig. Orlandi rileva che *"la realizzazione della ipotizzata rotatoria stradale impedirebbe in ogni caso l'accessibilità carrabile alla porzione residua, con mezzi anche non eccezionali. Conseguentemente, nell'esproprio della porzione minore interessata al procedimento, dovrà considerarsi accanto al pregiudizio consistente nell'ablazione in senso stretto anche il pregiudizio dell'inevitabile annichilimento economico della porzione maggiore che pure, allo stato non è formalmente toccata dal procedimento"*);

-che anche l'intera particella 11 sia assoggetta ad esproprio;

2)fa riserva *"di costituire e o promuovere la costituzione del consorzio per la presentazione della proposta di piano attuativo, comprensiva dello schema di convenzione, ai sensi dell'art. 108 predetto"*.

Risposta:

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). Inoltre l'avviso conteneva pure il link per la consultazione immediata e diretta degli elaborati. E le osservazioni del Sig. Orlandi sono la prova provata del fatto che costui ha perfettamente compreso quali, delle proprie aree, sono interessate dal procedimento teso all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Nel confermare che la particella 11 è interessata, nella sua interezza, dal procedimento di apposizione del vincolo preordinato ad esproprio, mentre le particelle 93 e 112 lo sono solo in

parte, così come risulta chiaramente dagli stessi elaborati pubblicati e di cui qui di seguito si riporta un estratto sintetico

FOGLIO	PARTICELLE	INTESTATO	SUP. CATASTALE (m2)	SUP. ESPROPRIO (m2)
6	93	Orlandi Antonio	1076	723
6	112	Orlandi Antonio	7020	206
5	11	Orlandi Antonio	619	619

si evidenzia quanto segue. Le aree interessate dal procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio risultano essere quelle funzionali alla progettazione e realizzazione della prevista opera pubblica, di talché non si ravvisano ragioni per le quali si debba estendere il vincolo preordinato ad esproprio a superfici non utili ai fini di quanto sopra. D'altra parte, in fase di determinazione dell'indennità di esproprio, potrà essere valutata, se del caso, anche una eventuale perdita di valore delle superfici residue. Con riguardo segnatamente alla particella 112, si rileva che in fase di progettazione della prevista rotatoria potrà, se del caso, essere previsto e garantito anche un idoneo accesso alla porzione della predetta particella sulla quale l'osservante asserisce di svolgere la propria attività. In merito alla *“riserva di costituire e/o promuovere la costituzione del consorzio per la presentazione della proposta di piano attuativo, comprensiva dello schema di convenzione, ai sensi dell'art. 108”* della L.R. n. 65/2014, si rileva trattarsi di affermazione che non assurge a rango di osservazione.

In considerazione di tutto quanto sopra esposto **si propone, pertanto, di non accogliere** le osservazioni presentate dal sig. Antonio Orlandi.

7. **Protocollo Arrivo N. 5405/2019 del 06-02-2019**

MAZZONI LUANA - F. 5 p. part.lla 665

L'osservante dichiara di essere proprietaria della superficie di terreno contraddistinta al C.T. del Comune di Orbetello Fg. 5 Part.lla 665 e fa *“riserva di costituire e/o promuovere la costituzione del consorzio per la presentazione della proposta di piano attuativo, comprensiva dello schema di convenzione, ai sensi dell'art. 108”* della L.R. n. 65/2014. Dunque la sig.ra Luana Mazzoni non ha formulato, in realtà, alcuna osservazione.

8. **Protocollo Arrivo N. 5284/2019 del 07-02-2019**

FRANCESCA SEBASTIO e GIOVANNA SEBASTIO - F. 5 particella n. 628, sub 30

Le osservanti nel premettere di essere comproprietarie dell'unità immobiliare interno 17 del condominio La Marina, rappresentano, riguardo alle aree comuni del predetto condominio, che il loro interesse *“è quello di non vedere precluso – all'esito della procedura di esproprio (ed in ragione dell'area PA2 dell'adottato PRP) - il proprio diritto ad accedere all'interno del Condominio per entrare nell'abitazione privata e nel relativo posto auto”*, perché, diversamente, *“verrebbe compromessa anche la proprietà individuale dei singoli condomini oltre il diritto di godimento e di accesso all'unità abitativa”* suddetta. Le osservanti continuano, poi, affermando che l'aver previsto, il PRP, *“l'esproprio di un non meglio individuato e precisato tratto della strada del vicinale che, nel progetto di revisione del Piano Regolatore, dovrebbe essere destinato alla mobilità pedonale, ciclabile e carrabile”*, con il conseguente passaggio, sul suddetto tratto,

dei mezzi di servizio al porto e dei mezzi di soccorso nonché di auto elettriche e navette di collegamento dei parcheggi dell'Area PA2 al centro abitato, è circostanza suscettibile di creare, in periodi di massima affluenza turistica, un continuo passaggio di persone e di veicoli con l'effetto di inquinamento acustico ed alterazione della quiete pubblica degli abitanti del suddetto condominio e, dunque, *“un danno in termini di svalutazione degli appartamenti ubicati proprio di fronte al canale parallelo al porto turistico con pregiudizio economico dei proprietari degli immobili. In tal modo, infatti, non solo verrebbe depauperato il valore degli appartamenti, ma l'intero stabile sarebbe trasformato da immobile residenziale ad una struttura altamente danneggiata dal continuo passaggio e dalla sosta selvaggia di veicoli elettrici ed a motore”*. In ogni caso – concludono le osservanti *“si dovrà tener conto delle distanze legali e della possibilità per i condomini di poter accedere con il proprio veicolo all'abitazione e al posto auto di proprietà”*.

Risposta:

Nel premettere che trattasi di un'osservazione di carattere urbanistico, il PRP, per come adottato, ha inteso assicurare il diritto di accesso al Condominio, non modificando, così, la situazione esistente. E tuttavia, alla luce delle istanze espresse nelle osservazioni pervenute, è stata valutata - senza alterare il quadro delle superfici da espropriare - una soluzione progettuale per la viabilità di accesso al Condominio e alla sede della Capitaneria di porto migliorativa rispetto all'esistente. **Si propone pertanto di accogliere l'osservazione, nei limiti di cui sopra e meglio rappresentati negli estratti di piano sotto riportati.** Il fatto poi di aver limitato l'accessibilità dell'area ai mezzi di servizio, di soccorso e sicurezza, al contrario di quanto affermato, ha proprio lo scopo di limitare il transito indiscriminato in prossimità del Condominio.





9. Protocollo Arrivo N. 5312/2019 del 07-02-2019
CONDOMINIO LA MARINA E NAVY SRL -F. 5 particella n. 628

Gli osservanti dopo aver premesso di essere comproprietari dell'immobile contraddistinto al Catasto del Comune di Orbetello Fg. 5 part.lla 628 su una porzione del quale (mq. 358) il Comune intenderebbe apporre un vincolo preordinato all'esproprio e dopo essersi soffermati sulla funzione (*"l'avviso di cui all'art. 11 DPR n. 327/2011 deve contenere gli elementi idonei ad informare l'espropriando del sacrificio che gli si intende imporre e della esatta consistenza dei beni oggetto di tale sacrificio"*) e contenuto (*"L'avviso di cui all'art. 11 deve contenere insomma per essere legittimo e coerente con il predetto articolo oltre che con gli artt. 7 e 8 l.n. 241/1990 gli elementi volti a determinare non solo i soggetti espropriandi ma anche i beni oggetto del procedimento espropriativo: e ciò sia che la comunicazione avvenga personalmente sia che essa avvenga in forma collettiva mediante avviso pubblico"*) della comunicazione di cui all'art. 11, comma 2, del D.P.R. n. 327/2001, sostengono che il Comune di Orbetello, negli elaborati depositati, non avrebbe esattamente indicato la suddetta porzione rappresentante il 12% della superficie scoperta dell'intera particella dal momento che *"le porzioni di terreno condominiale su cui si prevede(rebbe) di apporre il vincolo"* sembrerebbero *"essere esclusivamente"* quelle relative al *"tracciato in discesa..che conduce dalla S.P. alla sbarra di ingresso del condominio"* al terreno condominiale posto *"dietro la rete di fondo del campo da tennis di proprietà di terzi, lato canale"* ed al terreno condominiale posto *"dietro la rete di fondo dello stesso campo da tennis, lato strada provinciale"*, le quali assommerebbero, nel totale, a mq. 150: di talché la restante parte di circa mq. 208 non sarebbe stata rappresentata con la conseguenza che non sarebbe possibile esprimere alcuna osservazione con riguardo a quest'ultima. Posto ciò, gli osservanti, nel precisare, dunque, che le loro osservazioni verteranno solo sulle suddette porzioni, rilevano che:

a) *"l'esproprio della porzione di terreno oltre la sbarra collocate all'imbocco dell'unico accesso esistente..e lo spostamento della stessa in un punto più prossimo al fabbricato"* comporterà *"l'effettuazione di una curva secca per entrare nel parcheggio condominiale, con enormi difficoltà di accesso"* per *"i mezzi più grandi"* come quello dello spurgo delle fognature o l'autopompa dei VV.FF. nonché per quelli di servizio o per le autoambulanze;

- b) *“il collocamento di un percorso di servizio sulla sponda destra del cosiddetto “Fossino” comporterà..in particolar modo per le 18 unità immobiliari presenti al piano terreno, una illegittima apposizione di servitù di veduta...con ogni conseguenza anche in termini di immissione sonore, intromissione nella vita condominiale e lesione della sfera di riservatezza dei condomini”;*
- c) *“ipotizzando..che una parte dell’esproprio si estenda anche alla striscia di terreno posta in contiguità dell’esistente limite demaniale, ciò determinerà l’impossibilità degli appartamenti a piano terreno nella zona nord del fabbricato di mantenere le esistenti uscite dalle case sul fronte del canale....anche qualora il camminamento pedonale utilizzasse la sola fascia demaniale, occorrerebbe comunque spostare la sbarra in aderenza al bordo del campo da tennis” con la “conseguente perdita dei due posti auto sul lato destro dell’attuale entrata ed anche la modifica della viabilità interna”;*
- d) il fabbricato da destinare a sede dell’Ufficio Marittimo previsto in luogo del campo da tennis comprometterebbe la servitù di panorama di cui godrebbero i singoli condomini con conseguenti disagi e deprezzamento dei relativi immobili, oltre alla perdita del campo da tennis di cui avrebbero sempre usufruito pur essendo di proprietà di terzi, oltre all’aggravio di immissione moleste di vario tipo che sarebbe dato dall’afflusso di mezzi e persone al suddetto fabbricato ed oltre al fatto che l’Ufficio Marittimo verrebbe localizzato in un punto difficilmente raggiungibile dagli utenti del porto;
- e) *“tutti gli interventi previsti violerebbero le norme vigenti in materia di distanze dai confine essendo collocate immediatamente a ridosso della proprietà condominiale”;*
- f) l’illogicità della scelta localizzativa dell’Ufficio Marittimo dal momento che sarebbe collocato in un punto difficilmente raggiungibile dagli utenti del porto per la mancanza di un qualsiasi agevole passaggio di collegamento con la prospiciente banchina, sostenendo la praticabilità di una qualsiasi altra soluzione in qualsiasi altra parte dell’area portuale limitrofa alla banchina;
- g) la rivendica dell’esercizio anche nei confronti della P.A. della servitù di passaggio sul fondo di proprietà dei sig.ri Stoppa (fg. 5 part.IIIa 10) di cui il Condominio godrebbe da oltre 35 anni nel caso di un esproprio di tale fondo;
- h) “sovradimensionamento” illegittimo dei posti barca dell’adottato PRP rispetto a quanto previsto nel Masterplan che si sarebbe tradotto nella individuazione di parcheggi a minore distanza dall’area condominiale con la conseguente necessità di avviare iniziative espropriative nei confronti del Condominio.

Risposta:

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.



Distanze nella soluzione prospettata.

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 oltrechè 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 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. 65/2015 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 Master Plan 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.

10. **Protocollo Arrivo N. 5321/2019 del 07-02-2019 -**
CARLO STOPPA, ANNA STOPPA – F.5 p.10

Gli osservanti dopo aver premesso che il terreno di loro proprietà sul quale il Comune intenderebbe apporre un vincolo preordinato all'esproprio, ha un'estensione di mq. 5.346 (C.T. Fg. 5 part.IIa 10) e che sullo stesso insisterebbe un manufatto "*delle dimensioni approssimative di 50 mq con lati di*

circa 8,90 x 5,60” risalente ad epoca antecedente al “primo regolamento urbanistico di Orbetello” di cui i sig.ri Stoppa, a loro dire, sarebbero “in grado di dare conto della sua preesistente consistenza e, quindi, di recuperarne la volumetria”, “nonostante – continuano gli stessi osservanti - la parte fuori terra di detto manufatto sia oggi completamente scomparsa”, precisano che l’area sarebbe da tempo “utilizzata a parcheggio estivo per effetto di ordinanze contingibili ed urgenti emesse di anno in anno dal Comune” e che costoro avrebbero ricavato dei profitti da siffatta attività “sia per gestione diretta che per cessione in affitto a terzi”. Ciò posto gli osservanti (nel fare altresì presente di essere proprietari di alcune unità immobiliari nel Condominio La Marina sulle cui parti comuni il Comune intenderebbe parimenti apporre un vincolo preordinato all’esproprio e nel rinviare con riguardo specificatamente a ciò alle osservazioni predisposte dall’amministratore del predetto condominio) dopo essersi soffermati sulla funzione (“l’avviso di cui all’art. 11 DPR n. 327/2011 deve contenere gli elementi idonei a rendere edotto il destinatario del procedimento ablatorio del sacrificio che gli si intende imporre e della qualificazione giuridica che l’amministrazione attribuisce ai beni sui quali intende apporre il vincolo preordinato all’esproprio”) e contenuto (“L’avviso di cui all’art. 11 deve contenere insomma per essere legittimo e coerente con il predetto articolo oltre che con gli artt. 7 e 8 l.n. 241/1990 gli elementi volti a determinare non solo i soggetti espropriandi ma anche i beni oggetto del procedimento espropriativo: e ciò sia che la comunicazione avvenga personalmente sia che essa avvenga in forma collettiva mediante avviso pubblico) della comunicazione di cui all’art. 11, comma 2, del D.P.R. n. 327/2001, sostengono che gli elaborati tecnici cui ha rimandato il link indicato nel suddetto avviso non fornirebbero “corrette informazioni riguardo i beni soggetti ad esproprio” dal momento che nell’elaborato “Valutazione integrata ai fini della dotazione dei parcheggi” si dipingerebbe “come non utilizzata” un’area (quella, appunto, di loro proprietà) che, in realtà, sarebbe già destinata a parcheggio. Ciò, secondo i sig. Stoppa, vizierebbe in radice l’intero procedimento ablatorio non solo perché – continua – si distorcerebbe la “reale consistenza” dell’area e la “conseguente stima dell’indennità”, ma anche perché non sarebbe stata valutata la soluzione, a loro dire, più corretta oltre che più vantaggiosa per l’Amministrazione (dal momento che, continuano i sig. Stoppa, “nel momento in cui si dovesse giungere” all’esproprio l’Amministrazione non potrebbe ignorare la destinazione che detto terreno avrebbe avuto negli ultimi anni ed il reddito che ne avrebbero ricavato così come il mancato futuro guadagno nonché la possibilità di recuperare la volumetria dell’immobile catastalmente censito nell’area): ovvero sia quella di apporre sull’area un vincolo meramente conformativo (a parcheggio realizzabile direttamente anche ad opera di privati e da essi gestibile direttamente) “legittimando, così, una volta per tutte i proprietari a svolgere in via ordinaria l’attività che si è invece ordinato di svolgere con provvedimenti extra ordinem” (cosa che i sig.ri Stoppa sarebbero ben lieti di fare stipulando ove occorra con l’amministrazione una convenzione che fornisca adeguate garanzie sulla prestazione del servizio”).

Risposta:

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 talchè 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 (perchè 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), 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. 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 – rientrante nel Regolamento Urbanistico vigente genericamente all'interno della zona *"VUI : Ambito soggetto a pianificazione urbanistica pregressa – VARIANTE URBANISTICA Variante al PS e al PRG di riqualificazione del Porto di Talamone soggetta ad Accordo di Pianificazione"* (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) 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 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 viepiù 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 fossero 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 della 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 oltrechè 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 - decadono 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. 65/2015 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 Master Plan 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:

I-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 espropriare anche sul terreno dei sig. Stoppa . 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 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"*.

11. **Protocollo Arrivo N. 5315/2019 del 07-02-2019**

FERRUCCIO CIUCCI F 6 p.118

L'osservante dopo aver premesso che il terreno di sua proprietà sul quale il Comune intenderebbe apporre un vincolo preordinato all'esproprio, ha un'estensione di mq. 3.557,00 (C.T. Fg. 6 part.IIa 118) e che sullo stesso insisterebbe un fabbricato in muratura di mq 27,52 (adibito a gallinaio, porcile e magazzino) risalente, a suo dire, a data antecedente al 1959 nonché manufatti precari anch'essi risalenti a data antecedente al 1959, precisa che tale terreno sarebbe concesso in locazione da anni ad un privato *"il quale vi realizzerebbe durante il periodo estivo un parcheggio"*. Ciò posto l'osservante dopo essersi soffermati sulla funzione *"l'avviso di cui all'art. 11 DPR n. 327/2011 deve contenere gli elementi idonei a rendere edotto il destinatario del procedimento ablatorio del sacrificio che gli si intende imporre e della qualificazione giuridica che l'amministrazione attribuisce ai beni sui quali intende apporre il vincolo"*) e contenuto *"L'avviso di cui all'art. 11 deve contenere insomma per essere legittimo e coerente con il predetto articolo oltre che con gli artt. 7 e 8 l.n. 241/1990 gli elementi volti a determinare non solo i soggetti espropriandi ma anche i beni oggetto del procedimento espropriativo: e ciò sia che la comunicazione avvenga personalmente sia che essa avvenga in forma collettiva mediante avviso pubblico"*) della comunicazione di cui all'art. 11, comma 2, del D.P.R. n. 327/2001, sostiene che gli elaborati tecnici cui ha rimandato il link indicato nel suddetto avviso non fornirebbero *"corrette informazioni riguardo i beni di proprietà"* oggetto della procedura espropriativa dal momento che in essi si dipingerebbe *"come inutilizzata"* un'area che da anni durante il periodo estivo, verrebbe, in realtà, utilizzata come parcheggio e, quindi, sarebbe produttiva di reddito per il sig. Ciucci *"per effetto del (suddetto) contratto di locazione"*. Ciò secondo il sig. Ciucci vizierebbe in radice l'intero procedimento ablatorio non solo perché – continua – si distorcerebbe la *"reale consistenza"* dell'area e la *"conseguente stima dell'indennità"*, ma anche perché non sarebbe stata valutata la soluzione, a suo dire, più corretta oltre che più vantaggiosa per l'Amministrazione (dal momento che, continua il sig. Ciucci, *"nel momento in cui si dovesse giungere"* all'esproprio l'Amministrazione non potrebbe ignorare la presenza dei suddetti fabbricati nonché la destinazione che detto terreno avrebbe avuto negli ultimi anni dovendo così valutare *"il danno sotto forma di mancato futuro guadagno"*): ovverosia quella di apporre sull'area un vincolo meramente conformativo (a parcheggio realizzabile direttamente anche ad opera di privati e da essi gestibile direttamente) *"legittimando, così, una volta per tutte il proprietario a svolgere in via ordinaria detta attività (cosa che il sig. Ciucci sarebbe ben lieto di fare....potendo mettere al servizio della comunità portuale il bagaglio di conoscenze acquisite)"*.

Risposta:

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 “*VUI : Ambito soggetto a pianificazione urbanistica progressa – VARIANTE URBANISTICA “Variante al PS e al PRG di riqualificazione del Porto di Talamone soggetta ad Accordo di Pianificazione”* (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) 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 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

sogettive, 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 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 ovvero 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. 65/2015 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 Master Plan 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 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 vieppiù 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”.

12. **Protocollo Arrivo N. 5313/2019 del 07-02-2019**
PAOLO E MICHELE BIOZZI (C.T. Fg. 5 part.IIa 675)

Gli osservanti dopo aver premesso che il terreno di loro proprietà sul quale il Comune intenderebbe apporre un vincolo preordinato all’esproprio, ha un estensione di mq. 3.130 (C.T. Fg. 5 part.IIa 675) e che sullo stesso insisterebbero due manufatti ad uso magazzino (rispettivamente di mq. 8 e di mq. 9) ed un “fabbricato collabente” (di mq. 8) risalenti a “prima del 1959 data di approvazione del primo strumento urbanistico come da dichiarazione della proprietà”, precisano che sull’area sarebbero presente anche degli orti stante i due pozzi irrigui ivi ugualmente esistenti. Ciò posto gli osservanti dopo essersi soffermati sulla funzione (“l’avviso di cui all’art. 11 DPR n. 327/2011 deve contenere gli elementi idonei a rendere edotto il destinatario del procedimento ablatorio del sacrificio che gli si intende imporre e della qualificazione giuridica che l’amministrazione attribuisce ai beni sui quali intende apporre il vincolo”) e contenuto (“L’avviso di cui all’art. 11 deve contenere insomma per essere legittimo e coerente con il predetto articolo oltre che con gli artt. 7 e 8 l.n. 241/1990 gli elementi volti a determinare non solo i soggetti espropriandi ma anche i beni oggetto del procedimento espropriativo: e ciò sia che la comunicazione avvenga personalmente sia che essa avvenga in forma collettiva mediante avviso pubblico) della comunicazione di cui all’art. 11, comma 2, del D.P.R. n. 327/2001, sostengono che gli elaborati tecnici cui ha rimandato il link indicato nel suddetto avviso non fornirebbero “corrette informazioni riguardo i beni soggetti ad esproprio” dal momento che nell’elaborato “Valutazione integrata ai fini della dotazione dei parcheggi” si dipingerebbe “come non utilizzata” un’area (quella, appunto, di loro proprietà) che, in realtà, sarebbe “legittimamente edificata..e dotata di pozzi”. Ciò, secondo i sig. Biozzi, vizierebbe in radice l’intero procedimento ablatorio non solo perché – continua – si distorcerebbe la “reale consistenza” dell’area e la “conseguente stima dell’indennità”, ma anche perché non sarebbe stata valutata la soluzione, a loro dire, più corretta oltre che economicamente più vantaggiosa per l’Amministrazione: ovverosia quella di non espropriare il terreno ma di dargli “una destinazione urbanistica finalizzata alla realizzazione di parcheggi (vincolo conformativo) consentendo così a chi è proprietario e già utilizza quell’area di destinarla a parcheggio (cosa che i sig.ri Biozzi sarebbero ben lieti di fare stipulando ove occorra con l’amministrazione una convenzione che fornisca adeguate garanzie sulla prestazione del servizio”).

Risposta:

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), 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 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) 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 diviso 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 controdedurre 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 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. 65/2015 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 Master Plan 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 viepiù 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.

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”*.

13.

Protocollo Arrivo N. 5716/2019 del 11-02-2019

TENNIS CLUB TALAMONE A.S.D.

L'osservante intende portare all'attenzione dell'Amministrazione Comunale l'esistenza della propria realtà che conto circa 60 soci che si sarebbero fatti carico, insieme alla Parrocchia, di alcuni lavori di sistemazione del campo da tennis sito in Talamone ed oggetto della procedura espropriativa, invitando, quindi, l'Amministrazione a tener conto di siffatta realtà *“prevedendo altri spazi destinati allo sport del tennis e degli altri sport di squadra”*.

Risposta:

Non è un'osservazione. Ad ogni modo si suggerisce all'osservante di contribuire alla partecipazione degli atti di governo del territorio nella fase della loro redazione (Piano strutturale e Piano Operativo).

Il Dirigente del Settore LLPP
Ufficio Espropri
Ing. Luca Carretti

supporto legale
Avvocato Leonardo Piochi

Documento firmato digitalmente (artt. 20-21-24 D. Lgs. 7/03/2005 n. 82 e s.m.i.)