



**Regione Toscana
Comune di Orbetello**



**PIANO REGOLATORE PORTUALE
DI TALAMONE
Art. 86 L.R. 65/2014**

<p>Committente Comune di Orbetello</p> <p>Dirigente: Arch. Massimo Sabotino</p> <p>RUP Arch. Francesca Olivi</p>	<p>Progettazione Acquatecno S.r.l.</p> <p>Arch. Vittoria Biego</p>	 	
<p>Titolo elaborato</p> <p>VALUTAZIONE INTEGRATA AI FINI DELLA DOTAZIONE DEI PARCHEGGI</p>		<p>Elaborato A.2185/PRP/R</p> <p>RG-ALL1</p>	
<p>Data: Marzo 2018</p>	<p>Elaborato Arch. Vittoria Biego Dott.ssa Sara Scrimieri</p>	<p>Controllato Ing. Renato Marconi</p>	<p>Approvato Arch. Vittoria Biego</p>
<p>Revisione e data Rev.01-Settembre 2019</p>			

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
2	L'AREA URBANA DI TALAMONE	4
2.1	Il contesto urbano dell'approdo di Talamone	4
2.2	L'approdo di Talamone	5
3	CARATTERIZZAZIONE GEOMORFOLOGICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA	10
3.1	Geomorfologia	10
3.2	Ambiente paesaggio	12
4	VALUTAZIONE DELLA DOTAZIONE DEI PARCHEGGI	14

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

1 INTRODUZIONE

Nella Disciplina del Masterplan "La Rete dei Porti Toscani", Allegato II, Capo IV *Standard per servizi ed attrezzature di base a terra* all'art.15- è previsto che *nelle aree urbano-portuali consolidate il numero e la localizzazione dei parcheggi siano determinati in base ad una valutazione integrata dei relativi interventi e comunque compatibilmente con i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici dei relativi insediamenti, in ogni caso secondo una previsione minima di 0,8 parcheggio/posto barca.*

In tale contesto nella presente relazione si è proceduto ad una disamina e successiva valutazione delle caratteristiche e delle condizioni dell'insediamento urbano-portuale di Talamone.

Inoltre, di seguito sono stati approfonditi i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici del contesto urbano-portuale di Talamone al fine di motivare la scelta della previsione minima di 0,8 *parcheggio/posto barca* rispetto allo standard ordinario (1,25 p.a. x p.b.).

E' utile sottolineare che, come richiesto dal Masterplan al punto h dell'art.10, le aree di parcheggio, nel rispetto degli standard previsti, dovranno essere reperite in prossimità degli ormeggi o in aree limitrofe ed inoltre e *"necessario privilegiare una localizzazione di questi nelle immediate vicinanze del porto ma al di fuori degli spazi del waterfront e predisponendo, salva l'accessibilità carrabile ai moli, una dotazione minima di parcheggi strettamente legata alle esigenze essenziali di sosta temporanea e di servizio alle attività commerciali e portuali"* (Allegato I- Criteri per la qualificazione della portualità turistica).

2 L'AREA URBANA DI TALAMONE

2.1 Il contesto urbano dell'approdo di Talamone

Il Piano Strutturale (PS) vigente del Comune di Orbetello è stato approvato ai sensi e per gli effetti della l.r. n. 1/2005 "Norme per il governo del territorio" nella seduta del 19 Marzo 2007, con Del. C.C. n. 16.

Secondo il PS del Comune di Orbetello, il porto ricade nell'Utoe 1, per tale area sono individuati i seguenti obiettivi specifici:

- Realizzazione di percorsi ciclabili lungo il tratto Talamone-Fonteblanda e Promontorio di Talamonaccio
- Collegamenti marittimi
- Riqualficazione dell'approdo di Talamone, secondo quanto ammesso nei vigenti strumenti di pianificazione territoriale regionale e provinciale
- Salvaguardia e valorizzazione degli elementi del paesaggio
- Tutela del patrimonio storico
- Messa in sicurezza idraulica
- Creazione di offerta ricettiva legata allo sviluppo portuale tramite incrementi e qualificazione delle attività esistenti diffuse nell'UTOE, anche rispetto al ruolo del porto come "piede verso il mare" del Parco della Maremma

Il Regolamento Urbanistico (RU) è stato approvato con Delibera c.c. n. 8 del 07/03/2011 e dunque è stato modificato dalla Variante approvata con Delibera c.c. n. 34 del 22/06/2012, in Adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in seguito al pronunciamento della conferenza paritetica interistituzionale ai sensi artt. 24, 25, 26 della l.r.t. 1/05.

Il RU è un atto di governo del territorio formato ai sensi dell' art. 55 della l.r. 3 gennaio 2005 n° 1 e disciplina l'attività urbanistica ed edilizia sull'intero territorio comunale, in conformità alle Norme del Piano Strutturale.

L'art. 85 del RU- Salvaguardie delle NTA, individua nella UTOE 1 l'ambito soggetto a pianificazione urbanistica pregressa "Variante al PS e al PRG di riqualficazione del porto di Talamone soggetta ad Accordo di pianificazione".

Inoltre, il RU conferma la fragilità idraulica della porzione occidentale dell'abitato di Talamone in cui ricade anche parte dell'approdo di Talamone quale area soggetta a Pericolosità Idraulica Elevata (P.I.E.) e a Pericolosità Idraulica Molto Elevata (P.I.M.E.).

L'approdo di Talamone costituisce un elemento di eccellenza della rete della portualità e della nautica toscana insieme all'offerta di ormeggi minori diffusa sul territorio comunale. Esso

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

rappresenta anche uno dei poli più rinomati delle attività ricettive turistiche del territorio e assume il ruolo di piede costiero del Parco della Maremma, individuando il sistema Parco/Porto/Terme.

Talamone è costituito da un nucleo storico racchiuso da mura medievali che fanno capo alla coeva Rocca, da un'espansione orientale lungo la costa e l'approdo.

L'abitato di Talamone è strutturato su via Cala di Forno che costeggia l'area della città vecchia, attraversa la recente espansione dell'abitato e sale verso il Parco dei Monti dell'Uccellina divenendo via Nizza. Via della Marina, che congiunge la SP1 a via Cala di Forno, è a due corsie, una per senso di marcia; via Cala di Forno, invece, di sezione variabile, è a senso unico di marcia.

È opportuno distinguere la zona originaria del porto situata a ridosso della città vecchia da quella di recente formazione (dagli anni '70 del Novecento in poi) sviluppatasi lungo il litorale inedificato che costeggia Via della Marina.

In tale contesto il Piano Regolatore Portuale di Talamone si pone l'obiettivo di trasformare l'approdo di Talamone in porto turistico secondo quanto previsto dal Masterplan "La Rete dei porti turistici toscani". Lo stato di degrado in cui versa l'approdo e la scarsità degli spazi a terra da destinare ai servizi mancanti, tra cui anche le aree di sosta, contrasta con le aree inutilizzate, abbandonate all'incuria e, dunque, al degrado.

Tra gli obiettivi del PRP e delle contestuali Varianti al Regolamento Urbanistico e al Piano Strutturale si prevede, inoltre, di migliorare l'accessibilità stradale, ciclabile e pedonale in ordine ed incrementare la dotazione di parcheggi.

Il progetto prevede la realizzazione di due **aree a parcheggio (P1 e P2)**, dedicate al porto turistico, entrambe ubicate nell'estremità settentrionale dello stesso proprio per andare ad intervenire su aree limitrofe e non interferire negativamente con il centro abitato e il deflusso dei veicoli.

Tale dotazione di parcheggi consente di soddisfare uno standard del 0,8 p.a./p.b invece dello standard di 1, 25 p.a./p.b./ previsto dal Masterplan "La rete dei porti toscani".

Al fine di favorire l'inserimento ambientale e paesaggistico delle suddette aree, il PRP, **nelle suddette aree a parcheggio**, ammette l'impiego di pavimentazioni permeabili nonché la piantumazione di alberi e/o arbusti aventi anche lo scopo di favorire l'ombreggiamento dell'area.

2.2 L'approdo di Talamone

L'**approdo di Talamone**, così come rappresentato nel *Regolamento per la disciplina delle attività marittime e portuali* della Capitaneria di Porto, è protetto dai venti del III e del IV quadrante da una diga frangiflutti della lunghezza di 274 m e si compone, inoltre di n. 4 banchine, un piazzale di circa 3000 m² ed uno scivolo pubblico. Ad esso accede, inoltre, il molo di Santa Barbara in località Bengodi (Talamonaccio) situato a circa 0,9 mg a NE dall'approdo.

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

L'approdo fornisce il servizio di **alaggio/varo** delle unità da diporto fino alla lunghezza fuori tutto massima pari a 10 m. Lo scivolo di alaggio pubblico presente nel piazzale dell'approdo consente l'alaggio/varo delle unità da diporto minori.

La L.R. 36 del 1979 "*Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici*", così come recepita dal Masterplan "*La rete dei porti toscani*", inquadra l'**approdo turistico di Talamone come sezione specializzata di un porto di I e II categoria, IV classe, con capacità ricettiva di 600 posti barca**. Ai sensi del D.Lgs. 169/2016 la classificazione nella I categoria (porto rifugio) è da ritenersi oramai decaduta.

L'art. 6 della Disciplina del Masterpaln definisce le **azioni strategiche** tra le quali, quella d'interesse risulta essere:

- *B. la riqualificazione di quegli ormeggi esistenti e definiti al capitolo 5 del quadro conoscitivo "con procedure in corso o che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici" al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazione in porti ed approdi turistici.*

Obiettivo fondante del Piano Regolatore Portuale è **la RIQUALIFICAZIONE dell'approdo di Talamone nell'ottica della trasformazione dello stesso in porto turistico**.

La nascita e lo sviluppo dell'abitato di Talamone ha radici etrusche, *Tlamu*, sorgeva sul colle del Bengodi; nel secolo IV a.C., passò sul colle di Talamonaccio sul quale rimangono i resti di un tempio, le fondamenta ed il frontone, custodito ad Orbetello e rappresentante il mito dei "Sette contro Tebe" (opera di Eschilo 467 a. C.).

Nel III – II sec. a.C. l'insediamento fu sottomesso ai Romani e continuò ad essere caratterizzato dalla stessa discreta prosperità del periodo precedente.

Nel 225 a.C., ai piedi del colle di Talamonaccio, in località Campo Regio e sui poggi denominati Ospedaletto e Civitella, fu combattuta la famosa battaglia tra Romani e Galli che impedì a questi ultimi di raggiungere Roma. Ivi persero la vita il re dei Galli, Aneroesto, e il console romano Caio Attilio Regolo.

Al termine della guerra civile tra Mario e Silla Talamone fu da quest'ultimo devastata in quanto colpevole, come tutta l'Etruria, di aver sostenuto l'avversario politico.

Attorno al VII sec. d.C., il colle di Talamonaccio fu frequentato dai Longobardi, come è testimoniato da una necropoli individuata poco al disopra della Torre di Talamonaccio.

Il periodo di tempo che intercorre tra il X e l'XI sec. segnò una tappa poco felice per la vita della Maremma in quanto la trascuratezza del lavoro per la conservazione dell'equilibrio idrico della zona, dovuta per lo più allo spopolamento ed all'insicurezza del territorio, favorì la formazione di vasti impaludamenti che determinarono le prime manifestazioni della malaria. Non a caso, dunque, in questo periodo di tempo Talamone non è più menzionato dalle fonti storiche.

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

Intorno all'anno 1000, l'abitato di Talamone con il porto, finalmente sito dove ancora oggi si trova, fu acquistato dall'Abbazia di San Salvatore al Monte Amiata che se lo contendeva con gli Aldobrandeschi di Santa Fiora. In questo periodo venne eretta la Rocca a difesa del porto. Sul finire del XIII sec. Siena deliberò che Talamone sarebbe diventato il proprio porto mercantile di riferimento e, nel 1303, dopo non facili trattative, lo acquisì dall'Abbazia di San Salvatore.

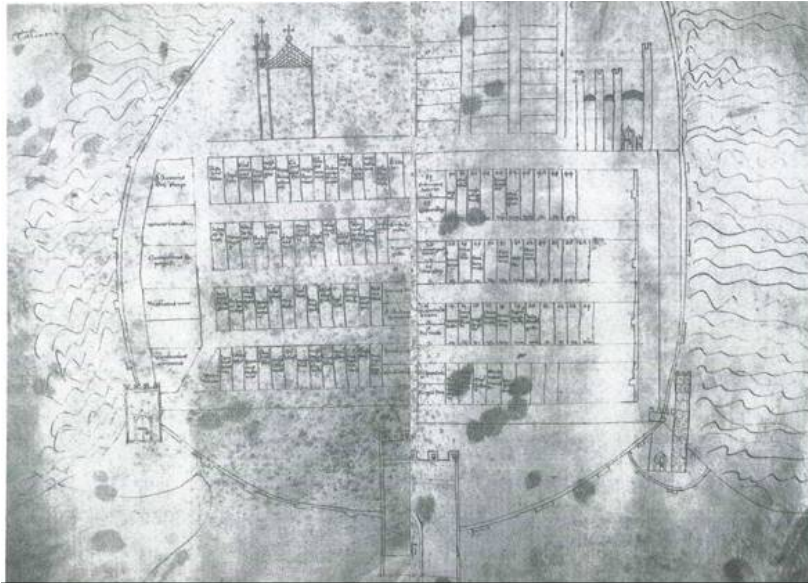


Figura 1 Pianta di Talamone dei primi del Trecento, con le piazze e le quote per fabbricarvi. Disegnata in due fogli contigui del Kaleffo Nero, conservato a Siena nell'Archivio di Stato (da *Talamone*, Astorre Baglioni, Pitigliano GR, 1984)

Del 1311 è l'atto di concordia con il quale i senesi concessero a Firenze l'uso del porto di Talamone. Nel 1356 venne stilato un nuovo accordo tra Siena e Firenze per l'utilizzo del porto di Talamone nel quale Siena si impegnava di munirlo delle difese necessarie a garantirne la sicurezza. In questa occasione fu costruito il fondaco.

Nel 1379 Siena concluse un trattato con i mercanti catalani che prevedeva l'uso del porto di Talamone da parte dei sudditi del re d'Aragona.

All'inizio del 1385, per superare le difficoltà di una gestione deficitaria del porto e del suo territorio, causata dallo scarso movimento mercantile e dallo spopolamento della zona, Siena decise di affittare i terreni alla società commerciale presieduta da Salvestro di Bartolo Balzetti.

Tra il 1410 e il 1414 Talamone divenne dominio del re di Napoli Ladislao di Durazzo. Successivamente tornò in mano a Siena. Nel catasto senese compilato nel 1420, figurano a Talamone ventitré edifici con cinquantotto unità abitative di cui ventitré con i nomi dei proprietari. Si fa menzione, inoltre, di tre castelli diruti (castellari) dislocati sulle colline che attualmente hanno i nomi di Poggio Civiletta, Poggio del Mulinazzo e Poggio S. Sebastiano.

Nel 1436 Siena rinnovò la convenzione con i mercanti catalani e l'anno seguente il re Alfonso I d'Aragona sbarcò nel porto di Talamone. Nel 1476, terminata l'epidemia di peste che aveva decimato la popolazione, Siena deliberò vantaggiose condizioni per coloro che avessero voluto

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

stabilirsi nel luogo.

Nel 1526 Talamone fu conquistata da Andrea Doria e nella notte del 22 aprile del 1543 fu distrutta dai Saraceni.

Nel 1548 Pietro Cattaneo fu incaricato dalla Repubblica di Siena di restaurare le fortificazioni di Talamone per resistere alle scorrerie piratesche, ma nel 1557 il territorio fu ceduto alla Spagna da Cosimo I dei Medici, e Talamone entrò a far parte dello Stato dei Presidi. Nel 1707 lo Stato dei Presidi divenne dominio dei sovrani d'Austria per andare a far parte, nel 1736, del Regno delle Due Sicilie.

Agli inizi dell'800 Talamone ed il suo territorio versavano in avanzato stato di degrado. Il porto, in particolare, era insabbiato e le navi effettuavano il carico/scarico delle merci al largo. La rocca era in rovina e la popolazione che durante l'inverno contava 150 - 200 individui, si riduceva a 50 anime nei mesi estivi a causa della malaria. Tutto ciò favorì l'affermarsi del brigantaggio, tra i cui esponenti più illustri figura Enrico Stoppa.

Nel 1802 Talamone passò al costituendo Regno d'Etruria ma nel 1807, con quello, fu annesso alla Francia. Successivamente fu parte del Granducato di Toscana la cui reggenza fu affidata inizialmente ad Elisa Baciocchi Buonaparte, sorella di Napoleone, e, successivamente al Congresso di Vienna, a Ferdinando II di Lorena cui seguì, nel 1824, Leopoldo II.

Verso la fine dell'800 le condizioni di vita della Maremma e di Talamone in particolare cominciarono a risollevarsi soprattutto in virtù dell'opera di bonifica delle zone paludose che permise di debellare la malaria.

Nel 1860 Talamone fu annesso al Regno d'Italia. In quello stesso anno, nei giorni 7 - 9 maggio, sostarono nel porto di Talamone, per rifornirsi di acqua ed armi, i bastimenti Lombardo e Piemonte con cui i Garibaldi affrontò la spedizione dei Mille.

Nel 1861, a Fonteblanda, arrivò la ferrovia.



Figura 2 Talamone agli inizi del '900

Il 13 maggio 1944 il porto di Talamone ed alcuni edifici adiacenti furono bombardati dagli americani

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

che intendevano colpire i battaglioni tedeschi qui asserragliati. Nel mese di maggio, i tedeschi, in procinto di fuga, fecero esplodere con le mine gran parte dell'abitato, compresa la chiesa, la rocca e le mura che, fortunatamente, furono solamente danneggiate.

Dopo la ricostruzione del centro abitato, e, più precisamene a partire dagli anni '60 del Novecento, Talamone è stato testimone di un intenso sviluppo turistico.

3 CARATTERIZZAZIONE GEOMORFOLOGICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

3.1 Geomorfologia

Il quadro geomorfologico dell'area di Talamone è strettamente condizionato dall'assetto geostrutturale delle formazioni affioranti: il rilievo degrada verso est con pendenze contenute, che diventano decisamente più accentuate verso ovest e ciò in accordo con il quadro geostrutturale e la giacitura stratigrafica del Calcare Cavernoso che localmente immerge mediamente verso est. Ne deriva quindi un paesaggio caratterizzato da una costa "alta" con falesie ad ovest dell'abitato di Talamone (Molinaccio) che diventa più degradante ed aperta ad est (zona ad est e nord-est dell'abitato).

Sotto il profilo della Pericolosità Geomorfologica, come è possibile evincere dalle cartografie di rischio allegate al PS ed al PAI, l'attuale zona portuale e la quasi totalità dell'abitato ricadono in area a Pericolosità elevata G3. Zone a Pericolosità molto elevata (PFME per il PAI) sono segnalate solo in corrispondenza delle scarpate/falesie che contornano il promontorio del faro e presenti ad est dell'abitato (Molinaccio).

Il versante che si affaccia sulla piana della Bonifica di Talamone è quindi caratterizzato da colline dal declivio più dolce, con presenza di ampie porzioni coltivate, in prevalenza olivi, e di qualche casale. La piana che si affaccia sul golfo di Talamone è caratterizzata da un paesaggio frazionato e regolato dalla bonifica; per lo più coltivata, essa presenta infatti una fitta rete, spesso ortogonale, di percorsi carrabili e canali irrigui.

Il litorale ad est di Talamone è costituito da una sottile striscia sabbiosa che si estende verso Fonteblanda, tra i due promontori rocciosi: a nord di Talamone, a sud di Talamonaccio, a delimitare verso mare l'area della bonifica.

Da un punto di vista geomorfologico i principali processi morfogenetici responsabili del modellamento del territorio sono essenzialmente legati, a luoghi, a dinamica costiera, di versante, fluviale, antropica.

Nel territorio analizzato, il linea generale, la tipologia di costa può essere suddivisa in:

- costa sabbiosa bassa;
- costa alta in roccia.

La costa ad ovest di Talamone si presenta come una costa alta, in roccia, dove le falesie, esposte all'azione delle onde possono essere definite come "falesie vive". Questa tipologia di costa è ovviamente molto ricca di scarpate morfologiche attive che sono state evidenziate nella carta geomorfologica. Quasi tutto questo tratto di costa, da Talamone fino Punta del Corvo, viene classificato come PFME (pericolosità geomorfologica molto elevata) dal (PAI) del Fiume Ombrone. Le forme di dissesto individuate, oltre alle scarpate morfologiche, sono essenzialmente frane da crollo o miste e interessano soprattutto il tratto di costa, a circa 1,5 km a nord-ovest di Talamone, dove affiora la formazione del Verrucano.

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

La costa ad est di Talamone, come già anticipato, si presenta invece come una costa bassa, sabbiosa alle cui spalle era presente un'area paludosa oggetto di opere di bonifica. L'esigua spiaggia nei tratti a ridosso di Talamone e Fonteblanda è protetta/contenuta verso mare da basse barriere di scogli di origine antropica. La spiaggia è stata in passato interessata da fenomeni di erosione. Attualmente sembra stabile e/o in leggera controtendenza evolutiva. Il *Piano Regionale di gestione integrata della costa ai fini del riassetto idrogeologico* (cap. 2: Evoluzione recente delle spiagge toscane L.E. Cipriani, S. Ferri, P. Iannotta, S. Mannori e E. Pranzini, 2004) relativamente alla spiaggia di Talamone riporta testualmente quanto segue: "La spiaggia che orla il Golfo di Talamone risultava in leggera erosione dagli anni Settanta e fra il 1979 e il 1984 aveva perso in media 2.5 metri di arenile (-0.51 metri/anno). L'ultimo rilievo, effettuato nel 2001, ci mostra un litorale fondamentalmente stabile, con una espansione dell'arenile di 1.2 metri, (0.07 metri/anno).....".

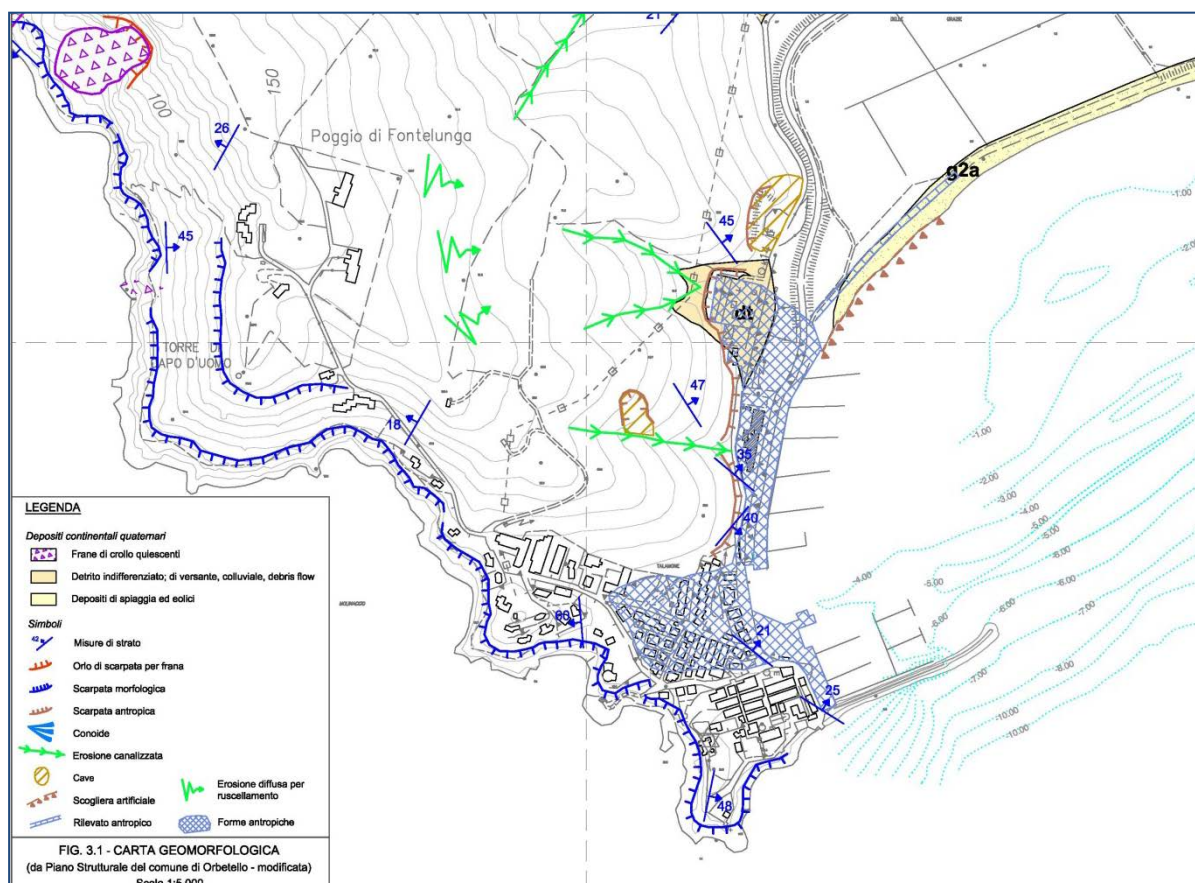


Figura 3 Carta geomorfologica

Nei rilievi collinari a nord di Talamone la formazione del substrato litoide più diffusa risulta essere il Calcareo Cavernoso e questo riduce la propensione alla franosità che risulta essere modesta mentre, come già detto, è più accentuata sulla falesia costiera. Il processo morfogenetico preponderante risulta essere quello erosivo con lo sviluppo di conoidi di deiezione allo sbocco delle piccole valli

presenti.

Il quadro di rischio geologico-geomorfologico locale è illustrato dalla carta riportata nella figura che segue, estratta dal P.S. del comune di Orbetello e opportunamente controllata e integrata con quanto emerso dai presenti studi. Tale carta classifica la piana della bonifica e di colmata e le zone dove compaiono riporti significativi a pericolosità geologica G3 (media) in relazione a caratteristiche litotecniche dei terreni superficiali mediocri. Sempre in classe 3 sono comprese le aree con difficoltà di drenaggio e possibili ristagni e le zone soggette a erosione superficiale diffusa. Nella stessa cartografia sono recepite le aree PFE e PFME del PAI.

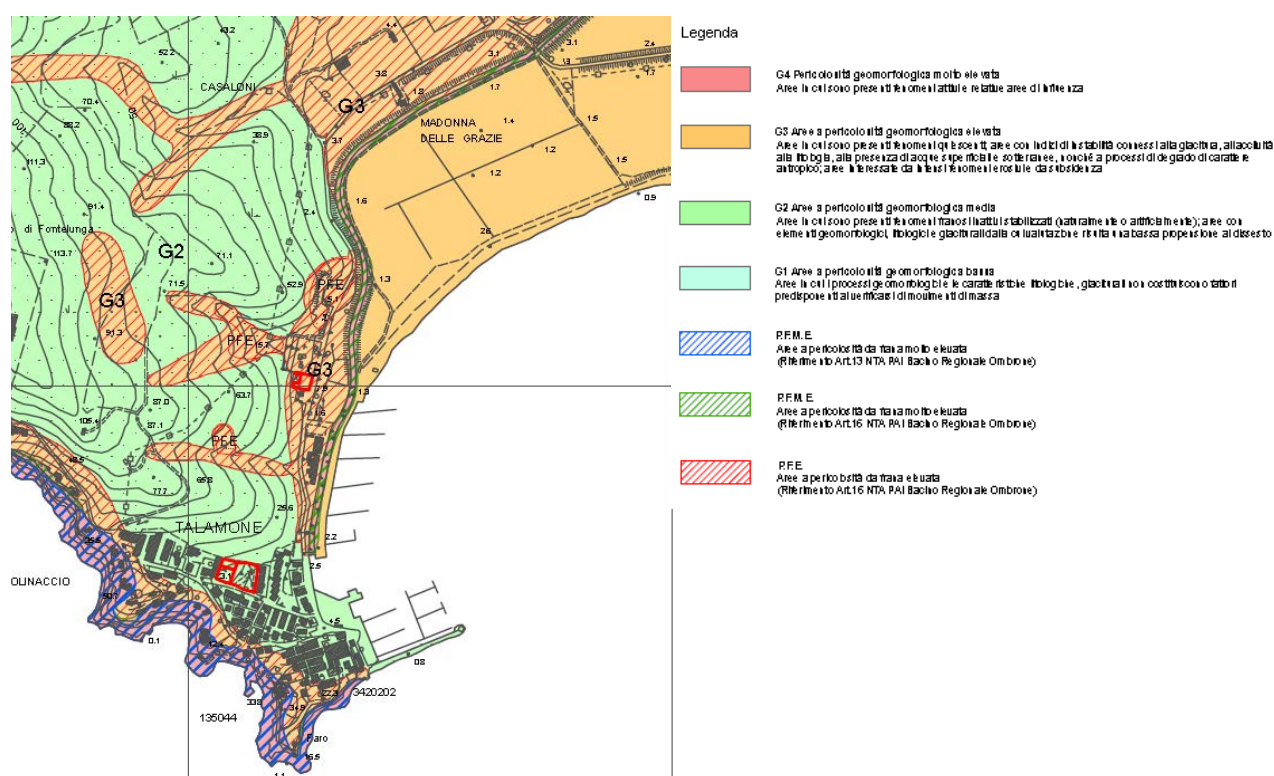


Figura 4 Carta della pericolosità geomorfologica (estratto da Indagini Geologiche-Tecniche di supporto al regolamento Urbanistico Tav 2a - 2011)

Si rimanda alla Relazione geologica allegata al PRP per ulteriori approfondimenti.

3.2 Ambiente paesaggio

L'approdo di Talamone, e Talamone in generale, ricadono, ai sensi del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico della Regione Toscana nel sistema della Bassa Maremma e ripiani tufacei - Ambito n. 20. Per l'approfondimento del contesto paesaggistico si rimanda alla

COMUNE DI ORBETELLO

PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TALAMONE
(l.r. 65/2014 art.87 e relativo regolamento di attuazione)

Allegato 1

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

Documentazione paesaggistica ai fini della procedura di adeguamento ai sensi dell'art. 21 della Disciplina del PIT/PPR allegata al PRP.

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi**4 VALUTAZIONE DELLA DOTAZIONE DEI PARCHEGGI**

Il PRP di Talamone è stato predisposto al fine di promuovere la trasformazione dell'approdo turistico attuale in porto turistico secondo quanto indicato nel Masterplan "La rete dei porti toscani". E' utile ricordare che il Masterplan "La rete di porti toscani" costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema portuale della Regione Toscana, ai sensi dell'art. 30 del Piano di Indirizzo Territoriale allora vigente (2007). Il Piano, sulla base del quadro conoscitivo, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone.

Come ribadito sopra il sito di Talamone è individuato tra gli "Ormezzi che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici.

Si ribadisce che il PRP e le contestuali Varianti al PS e al RU non prevedono un aumento **delle unità da diporto** rispetto allo stato attuale. In tale contesto il Piano, al fine di provvedere ad una adeguata dotazione di parcheggi **per il diporto nautico e per la nautica sociale (conteggiata al 50% trattandosi prevalentemente di residenti)**, prevede di soddisfare gli standard del 0,8 p.a./p.b invece dello standard di 1,25 p.a./p.b. previsto dal Masterplan "La rete dei porti toscani".

Il numero dei parcheggi è determinato **tenendo conto dello** standard di 0,8 posto auto/posto barca indicato nel PIT per le aree consolidate **relativamente, come si è detto, alla nautica da diporto e alla nautica sociale** individuate dal piano degli ormeggi. **Nel caso della nautica da diporto il numero dei posti barca considerato è pari al 50% della dotazione effettiva essendo prevalentemente rappresentata da residenti.** Applicando lo standard ai posti barca **per la nautica da diporto e per la nautica sociale conteggiati nel** del piano ormeggi proposto, si ottiene che il numero dei posti auto da reperire è **574 valore inferiore** alla effettiva disponibilità dei posti auto del porto turistico **(578)**.

I parcheggi a servizio del porto sono conteggiati nella tabella seguente:

FUNZIONI	Posti barca di cui al piano ormeggi proposto	Standard parcheggio/posto barca	Posti auto necessari in base agli standard	Posti auto disponibili	Posti barca assentibili in base ai posti auto disponibili
Dipporto nautico	637	0,8	510		
Nautica sociale	80*	0,8	64		
			574	578>574	578/0.8=722,5**

*posti barca nautica sociale conteggiati al 50% (metà di 160)

**uno degli aspetti sostanziali della sostenibilità ambientale del porto è la correlazione dei posti barca ai posti auto disponibili che deve rispettare lo standard di 0,8 posti auto/posti barca stabilito dal Masterplan dei Porti.

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

Come si è detto, il Piano individua due aree a parcheggio:

- l'area P1 che potrà ospitare 316 posti auto;
- l'area P2 che potrà ospitare 262 posti auto.

La previsione di nuovi posti auto rispetto alla situazione attuale permette una migliore dotazione di parcheggi sia per il porto che per l'abitato di Talamone. Nel particolare si ritiene attendibile applicare l'indice pari a 0,8 sia alla nautica da diporto che alla nautica sociale.

La scelta localizzativa delle aree di parcheggio, all'interno di un'area consolidata che comunque soffre nella stagione estiva di congestionamento dovuto al traffico veicolare, è ricaduta su due aree distanti dall'abitato, che potessero sfruttare al meglio aree disponibili e non utilizzate senza entrare in contrasto con le funzioni che attualmente caratterizzano l'approdo. I due parcheggi (P1 e P2) saranno anche utilizzati per poter alleggerire la pressione del deflusso dei veicoli nell'area del centro di Talamone fornendo un servizio di bike sharing e auto elettriche per frequentare le banchine dell'approdo turistico.

Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

Figura 5 Localizzazione delle due aree destinate al parcheggio



Valutazione intergata ai fini della dotazione dei parcheggi

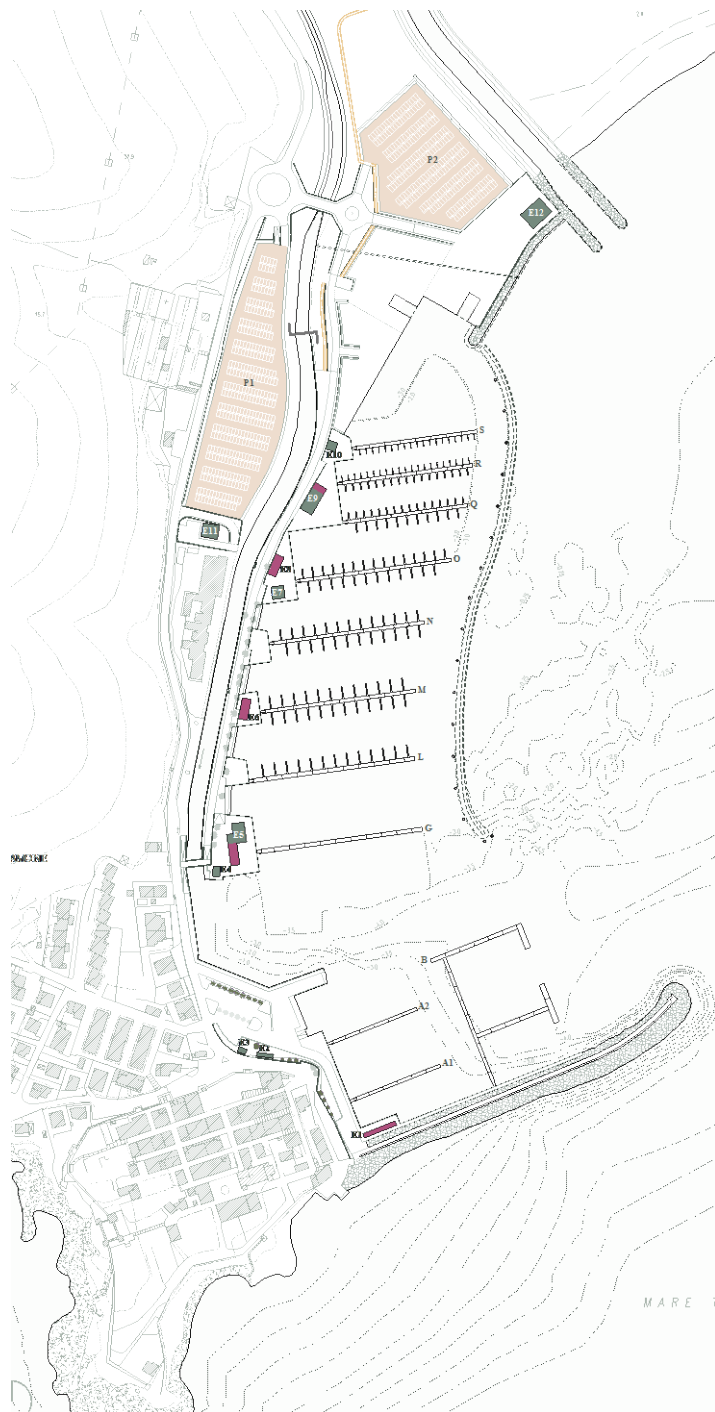


Figura 6 PRP Talamone - Planimetria dei parcheggi