

Provincia di Grosseto

Comune di Orbetello

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

**PRESA D'ATTO DEI CONTRIBUTI PERVENUTI
AI SENSI DELLA LRT 65/2014**

COMUNE DI ORBETELLO



Dirigente: ACQUATECNO S.R.L.
Ing. Luca Carretti Arch. Vittoria Biego

PROGETTAZIONE



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

Aprile 2018

1. RT - Direzione Urbanistica e Politiche Abitative:

1.1 - Settore Pianificazione del Territorio - Arrivo N. 36521/2017 del 27-09-2017

Il Settore Pianificazione Territoriale esprime un contributo ai sensi dell'art. 17 della LRT 65/2014: ricorda che il Comune ricade nella fattispecie di cui all'art. 222 "Disposizioni transitorie generali e disposizioni specifiche per i comuni dotati di regolamento urbanistico vigente alla data del 27 novembre 2014" e che la disciplina dei beni paesaggistici è parte integrante del P.I.T. e pertanto l'Amministrazione comunale dovrà verificare la compatibilità delle trasformazioni e delle azioni previste dal procedimento in oggetto con la suddetta integrazione.

La Regione esprime il seguente contributo:

"Nella Relazione illustrativa e di coerenza si riporta che per il porto turistico è previsto "...l'escavo di circa 100.000 mc di sedimenti marini che in questa fase si ipotizza di poter impiegare per riempimenti a terra (innalzamento quota sedime portuale e sistemazioni ambientali varie)..."

Si evidenzia fin da ora che i suddetti riempimenti dovranno essere opportunamente valutati rispetto ai relativi aspetti ambientali e paesaggistici.

Evidenzia un apparente contrasto tra dati quantitativi riportati in Relazione e schede di dimensionamento:

"Si evidenzia inoltre che occorrono chiarimenti in merito al dimensionamento previsto per il PRP. In particolare nella Relazione illustrativa e di coerenza si legge che "...il Piano prevede di limitare l'edificazione (SUL = 2.033 mq) di cui 1.789 mq destinati ad accogliere le attività di supporto all'operatività portuale e 244 mq commercio di vicinato..." mentre nelle schede di dimensionamento del PS e del RU, le modifiche apportate con la variante prevedono: "...TALAMONE: legate all'attuazione del Porto: - nuove strutture di commercio di vicinato SUL massima pari a mq. 2.033 mq, - realizzazione piazzale scoperto per la cantieristica NAUTICA, con superficie di mq 4.300 mq..."

Si ricorda infine che sul Bollettino Ufficiale n. 27, parte prima, del 12 luglio 2017 è stato pubblicato il DPGR 5 luglio 2017, n. 32/R, "Regolamento di attuazione delle disposizioni dell'articolo 62 e del Titolo V della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio)" che ha abrogato il DPGR 9 febbraio 2007, n. 3/R e modificato il DPGR 9 febbraio 2007, n. 2/R.

Si allegano infine i seguenti contributi:

- *Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio*
- *Settore Infrastrutture per la Logistica*
 - *contributo del Settore Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti (prot. integr. Arrivo N. 37384/2017 del 04-10-2017)*

RISPOSTA: In merito alla gestione dei sedimenti marini derivati dall'approfondimento del fondale portuale si rimanda al Rapporto ambientale.

Nella Relazione generale, invece, sono individuate le quantità edificabili previste dal Piano che sono state allineate con quanto previsto dal PS e dal RU.

1.2 - Contributo Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio:

Al fine di coordinare il funzionamento della Conferenza paesaggistica con il procedimento urbanistico – che nel caso specifico prevede la stipula di un Accordo di Pianificazione – il Settore richiama l'Accordo Regione Toscana - MiBACT per regolamentare il funzionamento della Conferenza Paesaggistica e per definire le procedure di conformazione di cui all'art. 21 della Disciplina di Piano (approvato con DGR n. 1006 del 17/10/2016.)

L'Accordo stabilisce:

- all' Art. 10 comma 2 "Le parti si danno reciprocamente atto che, limitatamente alle ipotesi di Accordo di Pianificazione, disciplinato dalla L.R. n. 65/2014, e sue successive modifiche ed integrazioni, e che comporti variante ad atti di governo del territorio che interessino Beni paesaggistici, il procedimento di adeguamento al PIT-PPR si svolge nell'ambito delle procedure proprie stabilite nella legge per tale istituto. Ciò comporta la convocazione in sede di Conferenza di Servizi anche della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio competente per territorio che, laddove ne ricorrano le condizioni, risulterà fra i soggetti sottoscrittori dell'Accordo di Pianificazione."

- all'Art. 4 comma 5 per quanto riguarda i piani attuativi “La verifica di conformità/adequamento al PITPPR della previsione di piani attuativi, comunque denominati, contenuta nel Piano operativo, o nel Regolamento urbanistico, o in loro Varianti generali, viene operata in sede di procedimento di conformazione/adequamento del Piano operativo, del Regolamento urbanistico, o di loro Varianti generali, a condizione che tali strumenti siano provvisti di appositi elaborati atti ad illustrare i criteri e le modalità di inserimento paesaggistico degli interventi ivi previsti da attuare mediante piani attuativi comunque denominati; tali elaborati dovranno contenere riferimenti puntuali a Direttive e Prescrizioni contenute nella Disciplina dei Beni Paesaggistici. La Conferenza potrà stabilire direttive, condizioni e prescrizioni da adottare nella successiva redazione di tali piani attuativi.”

Inoltre, in merito all'“adequamento”, l'Art 4 comma 7 dell'Accordo specifica:

“..[...]. Per “adeguarsi” al PIT-PPR è necessario:

- rispettare prescrizioni e prescrizioni d'uso;

- essere coerenti con le direttive.”

Il Settore regionale ritiene condivisibile l'iter procedurale declinato dall'Amministrazione Comunale in quanto coerente con quanto stabilito nell'accordo tra Regione Toscana e MIBACT.

DISCIPLINA STATUTARIA DEL PIT/PPR

Al fine di fornire un orientamento utile rispetto al quadro disciplinare, richiamato dall'art. 20 della Disciplina del Piano, si ricorda che, nel caso in esame, la normativa relativa allo **Statuto del territorio** è così articolata:

- disciplina del sistema idrografico di cui all'articolo 16 della Disciplina di Piano;

- disciplina a livello di ambito contenuta nella Scheda d'Ambito n. 20 Bassa Maremma e Ripiani Tufacei:

direttive correlate agli obiettivi di qualità (capitolo 6 Disciplina d'uso);

orientamenti - costituiscono esemplificazioni non vincolanti delle modalità di attuazione delle direttive di ambito (capitolo 6 Disciplina d'uso);

- disciplina dei beni paesaggistici di cui all'Elaborato 8B e relativi allegati:

Disciplina degli “Immobili ed aree di notevole interesse pubblico” di cui all'art. 136 del Codice, contenuta nella Sezione 4 lettera C delle Schede di vincolo di cui all'Elaborato 3B, articolata in obiettivi con valore di indirizzo, direttive e prescrizioni d'uso;

Disciplina delle “Aree tutelate per legge” di cui all'art. 142 del Codice, articolata in obiettivi, direttive e prescrizioni d'uso dell'Elaborato 8B;

Disciplina del Piano

Considerato che le previsioni riguardano, tra l'altro, la messa in sicurezza idraulica dell'abitato di Talamone,

tramite la riconfigurazione della foce del Collettore Occidentale, si segnala in particolare fin da ora che l'articolo 16 della Disciplina del Pit - fermo restando le disposizioni emanate con la legge regionale 21 maggio 2012, n. 21 e successive modifiche recante "Disposizioni urgenti in materia di difesa dal rischio idraulico e tutela dei corsi d'acqua"2) - stabilisce, al comma 3 “ Gli enti territoriali e i soggetti pubblici negli strumenti della pianificazione territoriale, negli atti di governo del territorio, nei piani di settore, fatto salvo il rispetto dei requisiti tecnici derivanti da obblighi di legge per la messa in sicurezza idraulica, provvedono a: ...[...].

b) definire strategie, misure e regole e discipline volte a:..[...].

perseguire la compatibilità ambientale e paesaggistica nella progettazione delle opere e delle infrastrutture ammesse in alveo e nelle aree di pertinenza fluviale privilegiando l'uso di materiali e tecnologie appropriate al contesto, oltre che nelle attività di taglio della vegetazione ripariale, anche in attuazione dei contenuti della Del.C.R. 155/1997;”

Scheda d'ambito bassa maremma n. 20 Bassa maremma e ripiani tufacei

Tenuto conto del livello di definizione della documentazione agli atti, si ritiene opportuno segnalare le seguenti direttive della Scheda d'ambito correlate all'Obiettivo 1 “ Salvaguardare la fascia costiera e la retrostante pianura, qualificate dalla presenza di eccellenze naturalistiche legate agli importanti sistemi dunali e di costa rocciosa, di aree umide e lagune costiere, e dal paesaggio agrario di Pianura e della bonifica, riequilibrando il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa”:

2 Art.16 comma 9 della Disciplina del PIT/PPR

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a: ...[...]

1.8 - tutelare la viabilità storica di collegamento con i porti e il sistema della viabilità litoranea e pedecollinare costituito dalla Via Aurelia e dalla viabilità minore ad essa collegata.

Orientamenti:[...]

• qualificare gli assi della SP 161 di P.S. Stefano, SP di P.to Ercole, SP di Giannella, Sp di Talamone.

1.13 - negli interventi di rimodellamento, soggetti ad autorizzazione idrogeologica ed incidenti sull'assetto idrogeomorfologico, prevedere, nel caso di modifiche sostanziali della maglia agraria, che le soluzioni funzionali individuate siano coerenti (per forma e dimensione) con il contesto paesaggistico, prevedendo altresì adeguate dotazioni ecologiche in grado di migliorarne i livelli di permeabilità;...

1.16 - tutelare l'integrità visiva dello scenario paesaggistico del Golfo di Talamone e le relazioni figurative e visuali/percettive tra l'insediamento di Talamone, caratterizzato dalla Rocca, dal porto fortificato e dalle mura, i Monti dell'Uccellina, la piana della bonifica, i due promontori di Talamonaccio e Montagnola e il mare;

Beni paesaggistici

Il PRP e le varianti al PS e RU interessano le seguenti aree tutelate per la presenza di beni paesaggistici:

- immobili ed aree di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004:

- D.M. 10/12/1962 G.U. 3 del 1963 denominato "Zone site nel territorio del comune di Orbetello costituite dalla pianura compresa tra il piede dei monti dell'Uccellina e la statale Aurelia nonché dalla limitrofa collina di Bengodi."

- D.M. 25/09/1962 G.U. 268 del 1962 _1 denominato "Zona sita nel territorio del comune di Orbetello fra i piedi dei monti della Uccellina e il mare, compreso il centro urbano di Talamone."

- aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/2004

lett. a) "Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare."

lett. f) "I parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi".

Area di notevole interesse pubblico - D.M. 10/12/1962 G.U. 3 del 1963

Tenuto conto del livello di definizione della documentazione agli atti, in considerazione delle quote indicate per l'area funzionale definita " Sistemazione ambientale" oltre che in corrispondenza del Ponte nord, si ritiene opportuno segnalare fin da ora, in particolare, le seguenti direttive e prescrizioni correlate all'Obiettivo "4.a.1. Salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono sul golfo percepibili dalla strada Aurelia e dalla ferrovia Pisa Roma, dalla strada per Talamone, e da Poggio Talamonaccio", estratti dalla Sezione 4 della Scheda di vincolo contenuta nell'Elaborato 3B del PIT/PPR:

Direttive

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territori e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:

4.b.2. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:

- salvaguardare e valorizzare i tracciati (tratti stradali e ferroviari) che presentano elevati livelli di panoramicità;

- salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono dai punti di belvedere accessibili al pubblico e lungo la viabilità;

- prevedere opere volte all'attenuazione/integrazione degli effetti negativi sulla percezione dei contesti panoramici indotti da interventi edilizi e/o infrastrutturali;

Prescrizioni

4.c.1. Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che non interferiscano negativamente con le visuali panoramiche, limitandole o occludendole e sovrapponendosi in modo incongruo con gli elementi e le relazioni visive significative del paesaggio.

4.c.2. L'inserimento di manufatti non dovrà interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche che si aprono sul golfo dalla strada Aurelia e dalla ferrovia Pisa Roma, dalla strada per Talamone, e da Poggio Talamonaccio. Le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabili per la sicurezza stradale dovranno armonizzarsi per posizione, dimensione e materiali con il contesto paesaggistico e mantenere l'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

Area di notevole interesse pubblico -D.M. 25/09/1962 G.U. 268 del 1962 1

Tenuto conto del livello di definizione della documentazione agli atti, si ritiene opportuno segnalare fin da ora in particolare le seguente direttiva correlata all'obiettivo "3.a.5. Riquilibrare l'area portuale di Talamone la fine di assicurarne l'integrazione funzionale ed estetico-percettiva con l'insediamento e il mare.", estratti dalla Sezione 4 della Scheda di vincolo contenuta nell'Elaborato 3B del PIT/PPR Direttiva 3.b.6. Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territori e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a definire strategie, misure e regole /discipline volte a gestire le trasformazioni dell'ambito portuale tenendo conto del rapporto con la dimensione del centro storico di Talamone e dell'eccellenza paesaggistica del contesto in cui è inserito con particolare riferimento alla contiguità con il Parco della Maremma;

Area tutelata per legge "Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare."

Tenuto conto del livello di definizione della documentazione agli atti, si ritiene opportuno segnalare fin da ora in particolare le seguenti direttive e prescrizioni contenute nella Scheda del sistema costiero n.9 Sistema Monti Uccellina estratta dall'Allegato C del PIT/PPR;

Direttiva

e - Incentivare gli interventi alla riqualificazione paesaggistica, geomorfologica e naturalistica delle zone di criticità, con particolare riferimento al fronte mare di Talamone e alle relazioni figurative con il Golfo.

Prescrizioni

l - Non è ammessa la realizzazione di nuovi porti e approdi.

E' ammessa la riqualificazione e l'adeguamento dei porti e approdi esistenti, non che la modifica degli ormeggi esistenti, definiti al capitolo 5 del quadro Conoscitivo del Masterplan, vigente alla data di approvazione del presente Piano, al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazione in porti e approdi turistici a condizione che:

- siano privilegiati gli interventi volti al recupero e riuso del patrimonio portuale esistente, - sia assicurata l'integrazione paesaggistica degli interventi con le specificità dei luoghi, con i caratteri storici e ambientali del sistema costiero, tenendo conto delle relazioni figurative e dimensionali con gli insediamenti a cui sono connessi;

- sia mantenuta l'accessibilità e la fruizione pubblica e la permanenza di funzioni tradizionali di servizio legate all'insediamento portuale favorendo le attività che preservano l'identità dei luoghi e la fruizione pubblica da parte delle comunità locali;

- gli interventi concorrano alla qualità dei waterfront e non impediscano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare, che si aprono dai tracciati e dai punti di belvedere, riconosciuti dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, accessibili al pubblico;

- sia garantita la coerenza rispetto alle dinamiche di trasporto dei sedimenti, evitando nuove strutture a mare in grado di provocare fenomeni di erosione costiera;

- sia garantita la tutela degli ecosistemi costieri;

- le opere di difesa portuali e le attrezzature di servizio siano progettate tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare e con la naturalità costiera;

- siano privilegiate, per i pontili, le strutture galleggianti a basso impatto visivo e sia salvaguardata la singolare conformazione geomorfologica della costa

o - Gli interventi che interessano l'assetto geomorfologico ed idraulico devono privilegiare l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica.

Area tutelata per legge "I parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi"

Dall'esame della documentazione si rileva che una piccola porzione dell'area del PRP ricade nell'Area contigua del Parco Regionale della Maremma. Tenuto conto del livello di definizione della documentazione agli atti, si ritiene opportuno segnalare fin da ora in particolare le seguenti direttive e prescrizioni contenute nella Disciplina dei Beni Paesaggistici (Elaborato 8B)

Direttive

L'ente parco e gli altri organi istituzionali, ove competenti, provvedono a definire strategie, misure e regole/discipline volte a:....

b - evitare le attività suscettibili di depauperare il valore estetico –percettivo dell’area protetta, tutelando gli scenari, i coni visuali, i bersagli visivi (fondali, panorami, skyline) e tutti gli elementi che contribuiscono alla riconoscibilità degli aspetti identitari e paesaggistici dei beni tutelati di cui al presente articolo;..

Prescrizioni

b- Nei territori di protezione esterna non sono ammessi:

1 - gli interventi di trasformazione in grado di compromettere in modo significativo i valori e le funzioni ecologiche e paesaggistiche degli elementi della rete ecologica regionale come individuata dal Piano Paesaggistico, e quelli che possano interrompere la continuità degli assetti paesaggistici ed eco sistemici con l’area protetta;

2 - gli interventi di trasformazione che interferiscano negativamente con le visuali da e verso le aree protette;..”

RISPOSTA: Le indicazioni contenute nel suddetto contributo sono state recepite nell’ambito della revisione/integrazione della Relazione paesaggistica.

1.3 Contributo di Settore: Settore Infrastrutture per la Logistica

Il Settore segnala QUALE CONTRIBUTO AI SENSI DELLA lrt 65/2014 ART. 17:

- per il ricorso allo “standard ridotto”, fino a 0,8 posti auto per posto barca, dei parcheggi riservati ai diportisti, previsto dalla Disciplina del Masterplan, è necessario produrre un’analisi valutativa (Allegato II della Disciplina del Masterplan, Capo IV, Art. 15; può essere un elaborato descrittivo autonomo oppure allegato alla Relazione Generale o al Rapporto Ambientale”) con la quale si definisce il numero e la localizzazione dei parcheggi e si attesta altresì la difficoltà a reperire nuove aree a parcheggio nella misura prevista dalla standard ordinario in ragione delle condizioni urbanistiche, morfologiche e paesaggistico - ambientali del contesto.”

RISPOSTA: per il ricorso allo “standard ridotto”, fino a 0,8 posti auto per posto barca, dei parcheggi riservati ai diportisti, previsto dalla Disciplina del Masterplan, è stata prodotta un’apposita analisi valutativa (Allegato II della Disciplina del Masterplan, Capo IV, Art. 15) allegata alla Relazione generale del Piano Regolatore Portuale.

2. Comune di Orbetello – osservazioni di Ufficio - Protocollo invio/arrivo N. 35403 del 19-09-2017.

Gli uffici segnalano alcuni errori materiali delle tavole ed alcune precisazioni relative alle NTA.

RISPOSTA: Si è proceduto con la revisione degli elaborati suddetti.

ULTERIORI CONTRIBUTI: IL PUBBLICO

3. Armenti Santa Francesca srl arrivo prot. n 35410 del 19.09.2017 – contributo ai sensi dell’art. 17 della LRT 65/2014 (contiene osservazioni anche di tipo idraulico)

La società Armenti Santa Francesca srl, proprietaria dei terreni catastalmente contraddistinti al foglio di mappa n° 6 particelle 62/63/114 per complessivi mq 36.512, ha preso atto dell’avvio del procedimento ai sensi dell’art. 17 della LRT 65/2014 relativo alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Talamone e contestuali varianti al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico, approvato con delibera di Giunta Comunale n° 180 del 20/07/17.

La società intende, con il presente contributo, proporsi tra gli interlocutori/attori principali della stesura del nuovo PRP e dell’attuazione dello stesso in virtù dell’estensione dei terreni di proprietà ricadenti sia nel nuovo ambito del porto sia nell’area di pertinenza della nuova foce del canale collettore occidentale; [...]...alcuni dei soci della ns società siano personalmente proprietari della totalità dell’area in cui è prevista la riconfigurazione della foce del canale per una superficie totale di circa 20h .

Il presente contributo si articola quindi in due parti, la prima riguardante proprio la configurazione della nuova foce del canale collettore e la seconda relativa al PRP:

RICONFIGURAZIONE DEL CANALE COLLETTORE

In primo luogo è da sottolineare come lo studio idraulico, in un’area particolare e limitata come quella in oggetto, sembra non essere basato su un rilievo topografico di dettaglio che permetta di apprezzare l’influenza delle infrastrutture e delle variazioni di quota nelle aree interessate. Il rilievo effettuato come

base per le modellazioni idrauliche di A. Benvenuti 2011 sembra non essere stato integrato con un ulteriore approfondimento per quanto non all'epoca rilevato e oggi, invece, oggetto di studio.

Ad esempio si evidenzia come gli elaborati non trattino compiutamente "l'arginello " in corrispondenza della linea di riva tra la nuova foce e l'argine sx della nuova foce . Tale manufatto sembra solo dare origine a un innalzamento del livello idrico di e.ca 55 cm della portata idrologica a monte dello stesso senza alcun supporto morfologico a tale affermazione. Nell'area di pertinenza della nuova foce non risultano perimetrati l'arginello e il terreno tra lo stesso e il mare quindi, secondo quanto ad oggi indicato, in caso di portata idrologica la stessa dovrebbe sfociare a mare tra i due pennelli di foce.

Non viene assolutamente valutata l'ipotesi della rimozione dell'arginello stesso e se tale intervento possa avere o meno effetti benefici sull'estensione delle aree da vincolare.

Si ritiene inoltre fondamentale che vengano quantomeno valutate soluzioni alternative che non precludano l'uso della proprietà (quali ad esempio l'aumento della sezione del canale collettore dalla sezione 5 a valle).

La verifica idraulica effettuata sulla portata idrologica sembra essere eccessivamente cautelativa con danno per la nostra proprietà; infatti questa, non tenendo assolutamente conto dello stato di fatto a monte del ponte della strada provinciale, porta a risultati che in realtà non hanno alcuna possibilità di verificarsi salvo che il tratto del canale collettore occidentale, fino alla sezione 291 dello studio A. Benvenuti 2011, non venga completamente adeguato alla portata duecentennale. Si tratterebbe di un'opera con l'obiettivo di adeguare a tale portata oltre 1,5 km del canale collettore e che non ci risulta, ad oggi, in nessun piano dell'Amministrazione o degli Enti competenti e il cui costo sarebbe difficilmente giustificabile .

Fino all'esecuzione di un tale intervento le possibilità che nell'area in esame possano verificarsi eventi con la portata di calcolo utilizzata sono del tutto inesistenti, per cui il vincolo imposto risulta prematuro in funzione dello stato attuale e prossimo futuro del canale collettore . Si auspica che la normativa faccia quanto meno salva la possibilità di installare opere temporanee o facilmente amovibili fino a quando l'intervento di adeguamento del canale collettore fino al bivio sulla strada vicinale delle Casacce (dove è ubicata la sezione 291 dello studio A . Benvenuti 2011) non venga eseguito.

RISPOSTA: lo studio idraulico effettuato ha tenuto conto della conformazione nell'area di interesse e di tutti gli elementi caratterizzanti il contesto. Per quanto riguarda in particolare la portata di calcolo utilizzata, si ribadisce che lo studio idraulico è stato predisposto secondo quanto indicato dalla normativa vigente in materia.

In merito a eventuali strutture temporanee, si dà atto che sono comunque consentiti gli eventuali interventi come specificatamente previsti dall'art. 137 della LRT 65/2014, secondo le modalità ivi specificate.

PIANO REGOLATORE PORTUALE

Alla scrivente società non risultano chiare, alla lettura, le modalità di attuazione del PRP; al par. 10.3 delle NTA si evince che il comune di Orbetello (...) "provvederà a promuovere gli atti amministrativi necessari all'espletamento di procedure selettive di evidenza pubblica finalizzate all'individuazione di un unico soggetto privato cui affidare gli interventi in attuazione del Piano o di parti di esso". È necessario, crediamo, esplicitare i concetti contenuti in questo paragrafo al fine, eventualmente , di permettere ai proprietari delle aree, qualora interessati, di procedere con la realizzazione di singole attività (... parti di esso) previste nel PRP.

Nel nostro caso particolare, ad esempio, ricadono sulle nostre proprietà, le infrastrutture previste come P2 e le zone indicate come CN (cantiere nautico), AT (area tecnica) e SM (sport del mare) e potrebbe essere di interesse per la nostra società realizzare direttamente tali opere e attività e goderne i successivi proventi gestionali nell'ambito della nuova area portuale .

Sarebbe inoltre auspicabile che l'area SM (sport del mare) avesse un accesso diretto a mare attraverso la scogliera di protezione del terrapieno e non solo dall'area portuale.

È inoltre da verificare il perimetro della zonizzazione dell'area SM in quanto a pag. 48 della relazione si indica come la stessa sia dotata di scivolo di alaggio 20x10m mentre nella tav. P002 ne risulterebbe sprovvista e lo scivolo risulta, invece, ricompreso nell'area a destinazione AT.

Sempre in tema di scivoli, a pag. 51 della relazione si riporta come la zona CN sia dotata di scivolo mentre, dalle tavole grafiche, tale zona ne risulta sprovvista presentandone due per la zona AT.

Sempre da chiarire risultano a ns avviso le indicazioni a pag. 62 della relazione generale del PRP relative agli "scali di alaggio scivoli e mezzi di sollevamento" dove è indicata un'area "AC" che non risulta

rintracciabile nella zonizzazione; si presume che con tale definizione si possano inglobare le aree CN/AT/SM

RISPOSTA: le modalità attuative del Piano Regolatore Portuale sono descritte nell'art. 9 della Norme Tecniche di Attuazione; sono state riprese dal regolamento di attuazione dell'art. 86 della LRT 65/2014 predisposto dalla Regione Toscana, seppure ancora non approvato.

Un'altra tematica su cui fare le dovute considerazioni risulta essere, a nostro parere, la perimetrazione dell'area portuale, in particolare nella zona adiacente il nuovo tracciato della foce del collettore occidentale.

In primo luogo facciamo riferimento al par. 3.4 della relazione generale in cui vengono analizzate le alternative 1 e 2. Concordando sostanzialmente con le conclusioni indicate per le quali la seconda soluzione è preferibile alla prima, ci domandiamo il motivo per cui a valle di tutta l'accurata analisi tra le due soluzioni prospettate se ne scelga una terza (soluzione "2a") della quale in precedenza non si ritrova menzione o immagine e che stravolge la perimetrazione dell'area portuale nella parte finale del canale collettore occidentale.

Nella soluzione 2 infatti il perimetro dell'area portuale inglobava la parte terminale del canale collettore conferendo alla perimetrazione una configurazione più compatta di quella poi effettivamente approvata la quale presenta un prolungamento verso nord seguendo l'argine destro del canale stesso e per il quale non è definita destinazione alcuna.

Riteniamo che l'amministrazione debba procedere ad una riverifica della soluzione proposta restituendo alla perimetrazione dell'area portuale la configurazione originaria più compatta o, in alternativa, fornendo giustificazione della soluzione adottata e non analizzata, almeno secondo quanto riportato in relazione.

Altra tematica che la società scrivente propone di approfondire è la modifica della viabilità ciclopedonale che nella soluzione proposta sposta la stessa dalla riva all'argine destro del canale collettore a partire dalla sezione di attraversamento del ponte sulla strada provinciale. Tale nuova configurazione comporta la perdita di una caratteristica paesaggistica precipua della viabilità stessa che corre per tutto il resto del suo tracciato lungo la riva; qualora "l'arginello" debba essere conservato può, a nostro parere, essere mantenuto a tale funzione prevedendo un ponte ciclopedonale sul canale collettore in prossimità della foce; in alternativa potrebbe essere prevista una nuova pista su palafitte che restituirebbe pregio all'area intera."

RISPOSTA: lo studio delle alternative contenuto nel Rapporto ambientale è stato rivisto/integrato. La soluzione prescelta, ossia la deviazione della foce del Collettore Occidentale a nord del porto turistico, garantisce la messa in sicurezza dal rischio di pericolosità idraulica di Talamone e delle aree contermini. La soluzione alternativa studiata, nella quale il Fossino conserva la funzione di foce, condurrebbe alla messa in sicurezza parziale dell'abitato e ad un aggravio della pericolosità idraulica a nord del porto. A ciò si aggiunga anche la sopraelevazione della quota di calpestio della zona nord del porto turistico (+ 2 m sul p.c.) necessaria a garantire tale messa in sicurezza comporterebbe un impatto sul paesaggio a scala locale.

Il percorso della pista ciclabile è stato modificato in ragione dell'esigenza di garantire la continuità dello sbocco della nuova foce a mare; il nuovo percorso, anche se più interno, garantirà ugualmente la fruizione del paesaggio, essendo previsto che lo stesso transiti sull'argine in riva destra la cui sommità è posta a + 2 m dal p.c.

4. Rolando Di Vincenzo - prot. 35143 del 18.09.2017

Il contributo richiama il fatto che lo scrivente si è occupato "delle problematiche del Comune di Orbetello fin dagli anni 70/80 con diversi ruoli, e, dal 1997 in poi in qualità di Sindaco per due legislature e di Assessore per una legislatura. sempre mantenendo tra l'altro la competenza in materia di Urbanistica ed edilizia." e contestualmente gli strumenti urbanistici portati avanti durante le suddette legislature.

"Relativamente alla zona di Talamone - Fonteblanda, si iniziavano le procedure per la revisione del sistema viabile di collegamento e per la trasformazione dell'approdo di Talamone in Porto Turistico di Talamone. Per attuare l'obiettivo la Conferenza Paritetica Interistituzionale, in data 27 luglio 2007, stabilì di costituire un Tavolo Tecnico tra Regione, Provincia e Comune, che si riunì [...] dette procedure si sono concluse con la convocazione della Conferenza di Servizi in data 25 maggio 2009 e con il successivo

Accordo di Pianificazione tra Comune di Orbetello, Provincia di Grosseto e Regione Toscana. In data 2 maggio 2009, con Del. di e.e.n.45, il Comune di Orbetello adottava la Variante al PS ed al PRG.

In data 10 Agosto 2009 veniva siglata l'intesa preliminare tra il Comune di Orbetello, la Provincia di Grosseto e la Regione Toscana per l'Accordo di pianificazione per la variante al Piano Strutturale e al Piano Regolatore Generale per la riqualificazione del Porto di Talamone, [...]

A suo tempo, come peraltro riportato nel Master pian "La rete dei porti toscani", l'approdo di Talamone contava n.885 ormeggi, contro una previsione di 600. Con la variante adottata veniva concordato di poter arrivare a n. 1000 ormeggi e veniva altresì definita la perimetrazione dell'area portuale sia in acqua che a terra. L'Amministrazione Comunale, con Sindaco Matteoli, incaricò nel 2010 l'Acquatecno S.r.l. della predisposizione del Piano Regolatore del Porto. Acquatecno, così come concordato con gli Enti, predisponendo tre ipotesi (A,B e C) e indicava come ipotesi migliore la soluzione C con la seguente dizione: "Dal confronto effettuato è emerso che l' Alternativa C, esito di un percorso di riflessione e confronto tra le Alternative A e B, tenuto conto dei punti fondamentali sui quali è impostata, meglio risponde agli obiettivi generali e specifici della pianificazione", ..[...] Il 23 febbraio 2011 l'Amministrazione Comunale inviava il suddetto Studio delle alternative alla Regione Toscana, al Presidente della Giunta Regionale Toscana e all'Assessore all'Urbanistica ed al Territorio ed anche al Presidente della Provincia di Grosseto. In data 15 aprile 2011, in risposta al suddetto invio, la Regione Toscana comunicava l'impossibilità ad esprimere un parere sul PRP essendo le varianti al PS ed al PRG solamente adottate, senza tuttavia esprimere alcun diniego né alcun parere sullo stesso. Naturalmente l'iter rimase sospeso in quanto si andò nel maggio del 2011 alle elezioni amministrative, vinte da Monica Paffetti [...].

Peraltro dal giugno 2012, a seguito delle dimissioni da consigliere, il ruolo di Capogruppo di minoranza è stato ricoperto dall'attuale Sindaco Andrea Casamenti.

La deliberazione della Giunta Comunale n. 180 del 20 luglio 2017, avente per oggetto "Avvio del procedimento finalizzato all'accordo di pianificazione inerente il piano regolatore portuale di Talamone e contestuali varianti al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico; avvio fase preliminare di VAS ai sensi dell'art. 23 della LRT 10/2010" riporta correttamente che "la suddetta variante relativa al Porto di Talamone, tuttavia, non è mai stata approvata." E contestualmente afferma che "l'Amministrazione ha condiviso il progetto di Piano Regolatore della precedente Amministrazione, meno invasivo rispetto a quello pensato nel 2009, nel rispetto altresì del PIT con valenza di Piano Paesistico Regionale approvato con DCR 27 marzo 2015, n.37:'.

In tale atto non è indicata alcuna modalità con la quale si è raggiunta l'attuale determinazione, mentre in precedenza, tra il luglio 2007 e l'agosto 2009, erano stati necessari oltre dieci incontri (tutti verbalizzati e citati negli atti!) fra Comune, Provincia e Regione per arrivare all'accordo di pianificazione. Indubbiamente, se confermato, sarebbe uno stano procedimento amministrativo!

Tutto ciò premesso, dagli atti richiamati si continua a non comprendere per quali motivi l'Amministrazione attuale, composta peraltro da soggetti che ricoprivano ruoli significativi nella Giunta Matteoli, oggi abbia assunto posizioni nettamente contrastanti con quelle del 2011 e altrettanto contrastanti con quanto riportato nel Programma elettorale del candidato Casamenti e della lista collegata per le elezioni comunali del 5 giugno 2016, dove per Talamone testualmente si affermava: "Mentre noi avevamo previsto a Talamone la realizzazione di un porto con 803 posti barca, con circa 80 imbarcazioni di turismo medio/alto, con un potenziamento di tutti i servizi e non un'area di sosta barche per il periodo estivo, in questi 5 anni non è dato sapere cosa è stato fatto. Il nuovo porto è un punto prioritario e una risorsa incredibile per tutto il territorio e per coloro che già operano su Talamone; vogliamo un porto integrato con il paese."

Si è comunque consapevoli che la Regione Toscana dal 2011 ad oggi ha mutato alcuni indirizzi territoriali con l'approvazione del Piano di Indirizzo Territoriale avente valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT PPR), che in effetti è molto restrittivo su tutto il territorio regionale e quindi anche su Talamone. Tuttavia da un'attenta analisi, con la collaborazione anche di esperti in materia portuale, tra le tante puntuali prescrizioni e gli altrettanto puntuali divieti, non si individua alcun divieto esplicito inerente la realizzazione di un nuovo molo a Talamone.

Del resto le motivazioni, che avevano portato l'Amministrazione comunale di allora a trasformare Talamone da approdo a porto turistico, erano legate alla possibilità di crescita ambientale, turistica ed economica che consentisse lo sviluppo di Talamone, facendo diventare la frazione e le aree limitrofe, compreso l'abitato di Fonteblanda, un polo di sviluppo dell'intera economia comunale. Il porto di Talamone dovrà essere un polo di attrazione sia locale, che regionale e nazionale, attivo per l'intero anno e non limitato ai soli mesi estivi.

Infatti basta considerare che un porto turistico , con meno di 600 ormeggi, fattura circa 2,5 milioni di euro l'anno, ha 24 addetti per tutto l'anno oltre ad altro personale stagionale. E' inoltre stimato un indotto con ricavi per oltre 5 milioni di euro.

Inoltre, sempre in un porto turistico, con meno di 600 ormeggi, è stata recentemente rinnovata la concessione per ulteriori 30 anni ed il comune (e quindi tutta la collettività) beneficerà, durante il periodo di concessione, di opere pubbliche per un importo di 12 milioni di euro.

Entrando **nel merito delle previsioni progettuali si ritiene d evidenziare una serie di perplessità che di seguito si descrivono .**

- numero ormeggi: il passaggio da 812 a 688 ormeggi riduce evidentemente tutte le potenzialità non solo del un porto turistico, ma anche dell'attività conseguente che intorno ad esso si muove. tenuto conto che il numero di ormeggi attuale è pari a 885, come riportato nel Master pian "La rete dei porti toscani". Pertanto si realizza un'opera in riduzione dei posti barca esistenti e non si capisce come si possa rispettare quanto previsto nelle Linee Programmatiche di Mandato, approvate con deliberazione CC. n.75 del 26 settembre 2016, che testualmente per Talamone recita: "il nuovo porto è un punto prioritario ed una risorsa incredibile per tutto il territorio e per coloro che già operano su Talamone. Pensiamo così di dare vita a Talamone a nuovi posti di lavoro con l'ampliamento delle attività per gli operatori già esistenti e concedere come Comune ulteriori risorse da destinare alla riqualificazione del territorio.". Peraltro nelle suddette linee programmatiche si confermano i concetti già espressi nel programma elettorale, per andare poi dopo pochi mesi a mutare completamente posizione, affermando di condividere "il progetto di Piano Regolatore della precedente amministrazione meno invasivo rispetto a quello pensato nel 2009 , quando il progetto approvato con la deliberazione G.C. 180 del 20 luglio 2017, porta la data del luglio 2017. Sembra esserci un po' di confusione;
- qualità degli ormeggi: l'attuale progetto prevede oltre il 34% degli ormeggi per imbarcazioni di lunghezza fino a 8.50 m. mentre nel progetto precedente erano meno del 10%. Le attuali linee di tendenza dei nuovi porti turistici hanno una punta massima di tali imbarcazioni di circa il 15%, al fine di avere più risorse dall'attività portuale ricadenti sul territorio;
- mancata caratterizzazione dei sedimenti: ad oggi, dopo oltre sei anni dalla prima ipotesi di progetto. il progetto attuale continua a prevedere la collocazione sulla fascia costiera tra Osa e Albegna , stabilendo anche il valore economico dell'operazione , senza aver ancora effettuato le necessarie analisi sia sulla eventuale presenza di contaminanti , sia sulle caratteristiche colorimetriche e granulometriche delle sabbie;
- molo di sottoflutto: pur senza avere a disposizione studi o conoscenze particolari, ma anche in questo caso ascoltando esperti in materia portuale, emergono perplessità sull'efficacia della soffolta in luogo del molo di sottoflutto nel ridurre il moto ondoso all'interno del porto. Peraltro non si rilevano studi sul moto ondoso per venti provenienti dal 1° e 2° quadrante; tali venti potrebbero inoltre insabbiare, come già sta avvenendo , l'area portuale in quanto non sufficientemente protetta dalla soffolta, a differenza di quanto sarebbe avvenuto con il molo di sottoflutto :
- la zonizzazione delle aree all'interno del PRP appare poco funzionale e troppo coincidente con alcune attività in essere;
- previsioni di nuove costruzioni o nuovi impegni di suolo:
 - a) nel 2009 erano distinti mq 5.500 destinati a ricettività, mq 4.500 destinati a commercio di vicinato, destinate al polo velico con varie funzioni fra cui 1.200 di nuova costruzione, mq 1.000 destinati a residenza, mq 1.000 di superficie coperta e 5.000 di superficie scoperta per cantieristica
 - b) nel 2017 sono distinti in nuova edificazione a servizio delle attività portuali 1.789 mq, commercio di vicinato 244 mq, aree per cantieristica 4.300 mq e per gli sport del mare 3.495 mq.
 - c) Pertanto si ha una evidente riduzione delle strutture che possono produrre incremento delle attività economiche ;
- 7. valutazioni paesaggistiche: in sostanza, le previsioni 2017 intendono non modificare nulla dello stato attuale e percepito dei luoghi, mentre nel 2009 le previsioni intendevano realizzare gli obiettivi di sicurezza portuale, di dotazione dei servizi e di riqualificazione socio-economica anche inserendo un nuovo segno paesaggistico ossia il nuovo molo. Evidentemente entrano in gioco differenti considerazioni, che portano taluni a considerare il nuovo molo un detrattore paesaggistico , altri a considerarlo un nuovo valore paesaggistico;

8. *in quanto poi alla promozione di un progetto di valorizzazione socio-economica che risolva l'attuale stato di Talamone , ove i residenti e le attività commerciali, di ristorazione, ricettive sono pressoché nulle, la variante 2009 riteneva di poter far svolgere alla riorganizzazione del porto, con le caratteristiche già ricordate e uno specchio acqueo strutturato in modo da accogliere anche le grandi imbarcazioni, un ruolo di motore di una ripresa, mentre 'la variante 2017.con quello che definisce un "porto green". ritiene, senza altro prevedere per il centro abitato e il contesto, che le attività e le presenze a Talamone possano riaccendersi spontaneamente.*
9. *In conclusione le diverse e ridotte caratteristiche dell'area portuale di Talamone influiranno negativamente sulle prospettive di sviluppo del comprensorio costituito dalle frazioni di Talamone e Fonteblanda, nonché sull'economia dell'intero territorio comunale. Le previsioni urbanistiche del Piano strutturale per le suddette zone trovavano motivazione a seguito delle nuove caratteristiche del Porto di Talamone, sia per la parte abitativa che per la parte artigianale . In particolare per la zona artigianale di Fonteblanda, destinata ad ospitare le attività industriali, artigianali e di rimessaggio collegate alla cantieristica navale di supporto al Porto di Talamone, le previsioni urbanistiche del RU erano ammissibili anche grazie agli adeguamenti viari previsti dalla variante del Porto di Talamone , senza i quali vengono meno le condizioni e l'interesse pubblico .*

Appare necessaria una attenta e serena riflessione.

Sarebbe opportuno conoscere pur a grandi linee il fatturato prodotto nell'attuale approdo sia per gli ormeggi sia per le attività indotte e connesse; effettuare la stima dei benefici economici ed occupazionali prodotti dall'attuale ipotesi di porto turistico , tenendo naturalmente conto della riduzione dei posti barca rispetto all'esistente ; effettuare la stessa stima per l'ipotesi del 2011 e confrontare fra loro i tre risultati. Ad una pubblica amministrazione compete anche questo, oltre naturalmente alla tutela del territorio, che tutti abbiamo sempre avuto a cuore.

Il porto turistico è un'opera "per sempre", non è la bitumatura di una strada che, se sbagliata. si può rattappare.

RISPOSTA: il Piano Regolatore Portuale propone la riqualificazione dell'approdo di Talamone nell'ottica della trasformazione in porto turistico secondo quanto indicato dal Masterplan dei porti turistici toscani.

- **Il numero di posti barca massimo assentibile è 881, ossia 4 posti barca in meno rispetto a quelli attualmente presenti nell'approdo (dato del Masterplan) e ben 281 in più rispetto a quelli previsti dagli strumenti di pianificazione vigenti (600). Di questi 160 sono per la nautica da diporto, gli altri con l.f.t. compresa tra 7 e 50 m. Si fa presente inoltre che circa il 70% dei posti barca di cui al piano ormeggi proposto ha l.f.t. maggiore di 11,50 m e che sono state introdotte le categorie IX, X, XI non presenti ad oggi nell'approdo;**
- **La caratterizzazione dei sedimenti del fondale portuale sarà effettuata in sede di approfondimento progettuale, all'atto della predisposizione dell'autorizzazione al dragaggio di cui al DM 173/2016, anche la validità delle indagini è di due-tre anni;**
- **La barriera soffolta anti insabbiamento ha la funzione di contenere l'ambito portuale ad est e di stabilizzare il fondale in corrispondenza dell'escavo di approfondimento; dagli studi effettuati, infatti, non è emersa la necessità di realizzare un'opera di difesa emersa;**
- **Il Masterplan ammette, nel caso di Talamone, la trasformazione dell'approdo in porto turistico tramite riqualificazione dell'esistente; il Piano pertanto ha teso a migliorare l'organizzazione funzionale dello spazio a mare e a terra senza alterarne i caratteri sostanziali;**
- **Il Piano assegna alla cantieristica nautica e agli sport del mare spazi più estesi rispetto alla situazione attuale e nuove strutture di servizio nell'ottica di favorire lo sviluppo di attività radicate sul territorio. Il Piano, poi, cercando di favorire la presenza turistica attraverso una dotazione di servizi di qualità, ha ritenuto di limitare l'edificazione a quanto necessario per il funzionamento dell'infrastruttura nell'ottica di favorire l'insediamento di attività accessorie nell'abitato.**
- **Come già accennato il piano degli ormeggi proposto, sebbene non abbia carattere vincolante, introduce le categorie IX (32,00 x 7,50), X (36,00x8,00), XI (40,00 x 10,00) e XII (50,00 x 12,00), ad oggi non presenti nell'approdo turistico.**

5. **Dott.Ing.Giorgio Chimenti – mail del 19.09.2017**

Quale vice presidente del CIRCOLO NAUTICO DI TALAMONE formula le seguenti osservazioni/indicazioni in merito a quanto esposto:

- necessità di dare la precedenza alle operazioni di dragaggio dei fondali attuali al fine dell'adeguamento a quanto richiesto dalla ultima ordinanza della Capitaneria di Porto di Talamone. Naturalmente questo prevede lo studio delle modalità di dragaggio nelle varie fasi dello stesso. Si precisa in proposito che a cura e spesa del Circolo Nautico di Talamone e di altri organismi sono stati recentemente ripetuti carotaggi nell'area interessata i cui risultati sono disponibili per le necessità dello stesso.

- valutare per tempo lo studio e le prescrizioni a suo tempo fornite dalla Soprintendenza Archeologica Toscana che si è già espressa in merito.

Si ricorda che la zona interessata dai lavori è di notevole interesse archeologico.

- tenere in opportuna considerazione la salvaguardia delle praterie di posidonie che occupano buona parte della zona di sviluppo del porto.

Con l'occasione ribadisco il mio apprezzamento per l'impostazione generale del processo avviato in data 20 Luglio scorso in particolare per quanto riguarda il mantenimento delle caratteristiche del porto di Talamone quale elemento di pregio nel parco della Maremma e della Toscana tirrenica.

RISPOSTA:

- **Il dragaggio del fondale attuale costituisce priorità dell'Amministrazione comunale e procedimento diverso rispetto a quello del Piano Regolatore Portuale;**
- **Il tema archeologico è tratto nel RA proprio in ragione della sua importanza;**
- **Il Rapporto ambientale e lo Studio di Incidenza Ambientale contengono le valutazioni in merito al rapporto tra le opere proposte e le biocenosi presenti nel golfo di Talamone.**

6. A. Consorzio Il Molo di Talamone – prot. arrivo n. 35581 del 19-09-2017

“1. Non si concorda con il piano degli ormeggi ipotizzato nel progetto. Non è calibrato sulla storia, economia, geografia e meteorologia della zona.

2. Il posizionamento dell'area dedicata alle attività cantieristiche, in fondo alla zona Nord dove è previsto un fondale inferiore a 2,5 metri, automaticamente la inibisce ad operare sulle imbarcazioni a vela di dimensioni medio/grandi previste dall'attuale piano degli ormeggi perché in molti casi queste hanno un pescaggio superiore.

3. Gran parte dell'attuale attività degli Operatori, che impiegano molta manodopera locale in porto, compresa la pesca e la pesca-turismo, o non sono contemplate o sono collocate fuori dall'area di interesse operativo.

4. L'unico distributore di Talamone, che attualmente serve i mezzi navali ma ovviamente anche quelli terrestri, verrebbe posizionato in una area dove non potranno accedere questi ultimi.

Si chiede inoltre di essere direttamente coinvolti in futuro e quindi di poter significativamente contribuire allo sviluppo del progetto del porto di Talamona, per tener conto delle esigenze e valorizzare l'esperienza di chi da decenni opera nell'area di Talamona e Fonteblanda.”

RISPOSTA:

- **Il piano ormeggi costituisce proposta modificabile tramite adeguamento tecnico funzionale nel rispetto del numero massimo di posti barca assentibili;**
- **Il fondale antistante l'area della cantieristica nautica è alla quota di – 3 m s.l.m.m.;**
- **Il Piano recepisce la situazione esistente relativamente al bunkeraggio, alle operazioni commerciali e traffico passeggeri, al diporto commerciale, alle unità RNMG per trasporto merci pericolose, alle unità traffico commerciali/traffico locale, alla pesca professionale e pesca turismo.**

6.B Consorzio Il Molo di Talamone – prot. arrivo N. 39996 del 20.10.2017

In riferimento alla nostra precedente nota del 19 settembre u.s. con la quale abbiamo anticipato alcune osservazioni, a seguito di ulteriori approfondimenti con tecnici e soggetti interessati e/o ammalmente insistenti nell'area interessata, Vi precisiamo i punti che per noi sono considerati fondamentali:

1) Non concordiamo con la volontà di trasformare l'area in "Porto Turistico" con una unica concessione, ma vogliamo che resti "Approdo Turistico" polifunzionale (anche per storia e tradizione). Devono continuare a convivere Turismo, Pesca professionale, Mezzi da lavoro, Cantieristica, Attività sportive e sociali. Deve essere salvaguardata la funzionalità urbana residenziale e commerciale di questa frazione piccola ma operosa con una identità dignitosa e da salvaguardare, anche per scopi turistici. Stiamo valutando l'opportunità di aprire la partecipazione al Consorzio IL MOLO anche ai soggetti che non sono specificatamente concessionari in acqua, ma che operano con attività e interessi da sempre collegati alla nautica locale. Sicuramente va migliorata la organizzazione e la funzionalità (parcheggi, servizi, sicurezza ambientale) portare a norma le attuali strutture, garantendo al tempo stesso la funzione di attore principale a chi ha creato, gestito, lavorato e vissuto a o per Talamone. Alcuni interventi in linea con questa idea di riqualificazione sono in corso grazie all'opera del Consorzio IL MOLO, altri potranno essere intrapresi o completati in accordo con le Istituzioni.

2) Non concordiamo con il piano degli ormeggi ipotizzato. Vogliamo che l'attuale sistemazione dei pontili resti inalterata. Quando furono progettati, con le autorità competenti, furono tenuti in considerazione tutti gli aspetti funzionali, di sicurezza, estetici e, anche, di sfruttamento degli spazi con il maggior numero di posti barca possibile. Lo spostamento e/o la modifica dell'attuale piano di ormeggio comporterebbe una spesa molto elevata con un risultato peggiore per la sicurezza senza migliorie considerevoli in termini di numero di posti barca utilizzabili.

3) Siamo propensi al completamento dell'area sud, montando nella parte finale della diga foranea dei pontili frangiflutti per evitare le onde di scirocco e possibilmente di grecale che provocano danni e disagi alle attuali strutture. Su detti pontili potranno essere trasferite le concessioni attualmente alla boa nel centro del porto completando così il piano di sicurezza degli ormeggi ed evitando possibili insabbiamenti di barche in transito o in manovra.

Per una migliore esposizione e comprensione di quanto da noi segnalato alleghiamo progetto con disegni esemplificativi. [...]"

RISPOSTA:

- **Il piano ormeggi costituisce proposta modificabile tramite adeguamento tecnico funzionale nel rispetto del numero massimo di posti barca assentibili;**
- **il piano ormeggi consiste in una proposta e non ha carattere vincolante.**

7. Fanciulli Egisto, Franco e C. SAS - prot. 35603 del 20.09.2017

La scrivente [...]svolge da oltre 60 anni attività di agenzia marittima, e spedizionieri doganali. Esercita l'attività di impresa portuale con autorizzazione rilasciata in base alle norme vigenti, lavora con importanti aziende italiane ed estere ed è in possesso di un importante contratto pluriennale. Per svolgere al meglio il proprio lavoro oltre a personale di ufficio e di terra l'azienda possiede mezzi marittimi commerciali con personale imbarcato.

Contributo 1: nel corso della presentazione della proposta nuovo progetto non abbiamo visto nessuna collocazione in sicurezza dei nostri mezzi che da sempre sono stati ormeggiati su indicazione della Guardia Costiera in base alla vigente ordinanza e con specifica considerazione delle caratteristiche degli stessi, del porto di Talamone e soprattutto del fattore rischio metereologico.

Qualsiasi spostamento dovrebbe a nostro parere tener conto di quanto sopra.

Una collocazione in zona a rischio eventi climatici sarebbe inaccettabile e se imposta provocherebbe la chiusura della nostra attività con tutte le conseguenze collegate quale perdita di forza lavoro, risoluzione del contratto e perdita clienti.

Restiamo a disposizione per meglio capire quello che possa esserci sfuggito nel corso della riunione con presentazione affinché la nuova struttura portuale apporti miglioramenti ma non precluda lavoro a chi come noi è presente tutto l'anno.

RISPOSTA: il Piano recepisce la situazione attuale relativamente al bunkeraggio, alle operazioni commerciali e traffico passeggeri, al diporto commerciale, alle unità RNMG per trasporto merci pericolose, alle unità traffico commerciali/traffico locale, alla pesca professionale e pesca turismo

8. A Simone Battisti – mail del 20.09.2017

“ l'idea del porto collegata al paese e' molto bella, come anche l'utilizzo continuativo del canale. Si evidenziano pero' alcune criticita':

- 1. con lo spostamento del distributore, lo stesso non potra' piu' servire anche le auto, se ne potrebbe prevederne un altro (magari totalmente automatico) nella zona di alaggio/varo affidandolo allo stesso gestore;*
- 2. per il rifornimento delle imbarcazioni c'e' da valutare se il pontile sia troppo esposto al vento ed al mare;*
- 3. per quanto visto, la zona di prima lavorazione ed alaggio/varo e' posizionata dove il fondale e' piu' basso dell'intero porto; si genererebbe l'assurdo che con il nuovo porto le barche che oggi sono "lavorate", domani no. a quel punto le imbarcazioni andrebbero in altri porti a fare i lavori, con una perdita di "lavoro";*
- 4. sarebbe utile prevedere una zona per lo scarico delle acque nere delle imbarcazioni e il rifornimento di acqua alle imbarcazioni stesse;*
- 5. per il "fossino" e quindi la nautica sociale un meccanismo di scambio dell'acqua per evitare lo stagno della stessa;*
- 6. cisi chiede se per le imbarcazioni piu' grandi, fino a 50 mt, ci sia un fondale adeguato.*

RISPOSTA:

- **il Piano recepisce la situazione attuale relativamente al bunkeraggio**
- **il fondale dell'area cantieristica è a – 3 m s.l.m.m. ossia più profondo di quello antistante l'attuale area di alaggio/varo;**
- **il Piano prevede l'istallazione di un impianto di pump out in corrispondenza dell'impianto di bunkeraggio**
- **il Piano prevede la realizzazione di un collegamento idraulico di vivificazione del Fossino che passa sotto all'Area Tecnica e alla Cantieristica nautica;**
- **le unità da diporto di dimensioni maggiori sono state posizionate in corrispondenza di fondali portuali di – 4, -5 m s.l.m.m.**

8.B Simone Battisti mail del 20.10.2017

“prevedere un centro sportivo con anche sport terrestri (calcetto, tennis, pattinaggio, ecc.) con strutture coperte concentrando tutto in un solo punto cosi' da creare un circolo sportivo con la possibilita' di servizi aggiuntivi per i soci (spogliatoi e bar);

. prevedere all'interno del parcheggio una zona dedicata alla auto elettriche con relative colonnine di ricarica;

.prevedere zone con possibilita' di noleggio di veicoli a mobilita' sostenibile (bici e/o piccole auto elettriche) per spostarsi all'interno del porto fino a raggiungere il paese ed anche Fonteblanda.”

RISPOSTA:

- **il Piano prevede un'area specifica per lo svolgimento degli sport del mare;**
- **nell'area funzionale V e P- Viabilità e parcheggi, nell'ottica di favorire il ricorso alla mobilità sostenibile, il Piano in queste ammette la realizzazione di zone dedicate alle auto elettriche (sosta ed approvvigionamento energetico) e zone per il ricovero delle bici;**
- **il Piano ammette la realizzazione di zone dedicate alle auto elettriche e relative colonnine; in generale il Piano favorisce il ricorso alla mobilità sostenibile limitando il transito dei mezzi nell'area portuale e favorendo l'utilizzo di veicoli sostenibili (bici e/o piccole auto elettriche).**

9. Ing. Alfredo Velasco prot. 35916 del 20.09.2017

“[...]in qualità di Capogruppo del Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle di Orbetello, [...] Osserva quanto segue :

Premesso che:

1) nella Relazione Generale a pag.29 si legge "Relativamente alla gestione dei materiali provenienti dal dragaggio si ipotizza, in questa fase pianificatoria preliminare, tenuto conto dei dati a disposizione, di poterli impiegare per il ripascimento della spiaggia limitrofa. E' evidente tuttavia che la destinazione finale del

materiale potrà essere stabilita solo a valle dell'esecuzione di indagini che consentano di valutarne le caratteristiche tecnico-ambientali."

2) Nelle Norme tecniche di attuazione a pag.8 si legge" 1. Il Piano prevede la rimozione di circa 131.962,35 m3 di sedimenti marini ai fini della realizzazione del porto turistico."

3) Nelle Norme tecniche di attuazione a pag.40 si legge "Tale terrapieno si estende su superficie di circa 20.900 m2 e potrà essere realizzato tramite riutilizzo dei sedimenti marini provenienti dal dragaggio dei fondali del porto una volta verificata la loro compatibilità ai sensi della normativa vigente in materia."

4) Nelle Norme tecniche di attuazione a pag.23 si legge "3. Nel caso di inerzia del Comune, decorso un anno dall'approvazione definitiva del Piano, i soggetti interessati potranno presentare una propria istanza di rilascio di concessione demaniale con riferimento alla disciplina della L.R. n. 65/2014 e del D.P.R. n. 509/1997 (cosiddetto Decreto Burlando).

5) Che è previsto un collegamento di acque per la vivificazione delle medesime nella zona destinata ai posti barca della Nautica Sociale che, se non vivificate, diverrebbero acque stagnanti con evidente detrimento dello scopo cui questa parte di Porto sarebbe destinata

Tutto quanto sopra premesso, si evidenzia quanto segue :

A) Vi è una contraddizione tra le previsioni che si leggono nella Relazione Generale, di cui al punto n.1 della presente, in cui si afferma che " i materiali provenienti dal dragaggio si ipotizzadi poterli impiegare per il ripascimento della spiaggia limitrofa." e la previsione di cui alle Norme Tecniche di Attuazione, di cui al precedente punto n.3 della presente nota, in cui si afferma che "Tale terrapieno potrà essere realizzato tramite riutilizzo dei sedimenti marini provenienti dal dragaggio dei fondali del porto".

Tale contraddizione , se condivisa, potrebbe essere risolta con la previsione di eseguire solo il terrapieno previsto nelle norme tecniche e non con il ripascimento della spiaggia limitrofa . Ripascimento che a nostro avviso risulterebbe molto più ostile dal punto di vista ambientale tenuto conto della delicatezza della vegetazione dei vicini fondali, e della vegetazione che prospera in quelli, che risultano essere in molta parte vegetati a posidonia. Infatti, prevedendo che il materiale da scavare possa essere costituito in prevalenza da limi e sabbie limose, si potrebbe realizzare, con l'utilizzo al ripascimento, un volume di acque con in sospensione le materie limose, la cui precipitazione sul fondo richiederebbe moltissimo tempo e comunque modificherebbe lo stato del fondale al difuori del porto con danno ambientale notevole.

B) Nelle Norme Tecniche di Attuazione si legge (vedasi punto n.2 della presente nota) che il volume delle escavazioni ammonta a metri cubi 131.962,35. Tale valore, molto importante, di escavo di terreno del fondale attuale del Porto di Talamone richiederebbe, per un suo riutilizzo, un prosciugamento delle materie scavate (evidentemente non subito riutilizzabili in quanto liquide al momento dello scavo). Ad avviso dello scrivente occorrerebbe individuare da subito la zona in cui eseguire questo prosciugamento, probabilmente in fregio al terrapieno di cui sopra, già previsto, in modo da chiarire da subito le sorti delle aree che temporaneamente o stabilmente dovessero essere destinate a ricevere i dragaggi del porto.

C) Per quanto attiene al punto 4) di questa nota, il sottoscritto osserva che il termine di un anno dall'approvazione definitiva del Piano, per la presentazione di una propria istanza di rilascio di concessione demaniale da parte dei privati, potrebbe essere un termine troppo breve che il sottoscritto propone di portare almeno a due anni. Tale termine non dovrebbe, però, impedire ai privati che si dovessero coordinare con l'Amministrazione Comunale di poter prendere l'iniziativa nel caso mostrassero di possedere requisiti importanti per portare a termine la realizzazione in concessione del Porto.

D) Si ritrova nelle norme e nelle tavole di progetto la indicazione circa una vivificazione della parte di ex Canale dove sono previsti posti barca per la Nautica Sociale; propongo che la vivificazione venga eseguita sfruttando le acque del nuovo canale con una immissione naturale, cioè senza pompe o idrovore che sarebbero soggette a manutenzione e a consumi energetici nel tempo molto costosi. Chiedo quindi l'inserimento di una norma che regoli tale condizione di uno sfruttamento naturale del ricambio di acqua all'interno di questa zona."

RISPOSTA:

- il Piano formula una ipotesi di gestione dei sedimenti marini dragati sulla base dei dati/informazioni disponibili e rimanda alla successiva fase di approfondimento progettuale la definizione di soluzioni puntuali;
- la definizione delle modalità di attuazione del Piano è demandata all'Amministrazione comunale successivamente all'approvazione del Piano;

- **il collegamento idraulico per la vivificazione delle acque potrà essere dotato di pompe qualora risultino necessarie a garantire il ricircolo delle acque.**

10. Confesercenti prot. 36548 del 27.09.2017

La Confesercenti di Grosseto e, nello specifico, la sede di Orbetello, presentano il proprio contributo:
"Situazione attuale:

In tutti questi anni, il degrado del water front , l'insabbiamento del 60-70% dell'area portuale (oggi acclarata dall'ordinanza della Capitaneria di Porto) e il degrado urbano, paesaggistico ed ambientale (lavaggi non perfettamente idonei, caos nei parcheggi , aree non idonee adibite a rimessaggio, caos percettivo delle attività, etc) ha via via svalorizzato l'appeal del caratteristico borgo e il gradiente turistico e dei servizi.

La situazione dell'economia del caratteristico borgo è precaria. I residenti da 400 anime sono passati alla metà, critica è anche la situazione dei servizi generali (scuole e uffici posta li) che determinano gravi difficoltà in tutto il settore economico e produttivo della piccola "perla" del Comune. Nel loro interesse e nell'interesse ancor più in generale del territorio, la nostra associazione ritiene non rimandabile ulteriormente la realizzazione di un porto moderno che abbia come presupposto la conservazione ed il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche e naturali proprie dei luoghi .

Condizioni socio-economiche

Percepriamo nel territorio una grande delusione, rabbia, insofferenza. Le questioni erariali, le difficoltà commerciali, l a mancanza di scelte strategiche, spingono le imprese e i cittadini ad un diffuso senso d i impotenza e di sfiducia. Occorre dare da parte delle amministrazioni e comunque da tutta la classe dirigente un forte segnale di presenza e di responsabilità.

Osservazioni

Sul merito del progetto in sè, sebbene non siamo esperti in questo campo, possiamo solo affermare che si percepisce una particolare attenzione ai percorsi, alla viabilità, ai parcheggi e ai piazzali di servizio per gli operatori nautici. Mantenendo salva la prateria di Posedonia lì esistente. E' apprezzabile la scarsa cementificazione contenuta nel Piano, quelle prevista è dedicata solo ai necessari ed indispensabili servizi e non già a sostituire attività economiche presenti nel centro storico di Talamone.

Ci sono due ordini di analisi che vorremmo fare:

Uno sguardo, più io alto, verso la ricaduta economica diretta ed indiretta che investe il nuovo progetto ed uno invece su aspetti puntuali che il progetto e le tavole esplicative contengono.

*Sul primo punto, per produrre cioè una maggiore ricaduta economica e, aggiungiamo di immagine sulla comunità, non dobbiamo dimenticare l'investimento previsto: **€ 30 Mln.***

Chi eseguirà le opere avrà bisogno di mano d'opera e di servizi. Non dobbiamo vanificare questa opportunità. Le aziende locali devono essere in grado di offrire qualità e professionalità all'impresa esecutrice e competere alla pari con altre per vincere le commesse. La comunità dovrà concordare con l'operatore economico metodologie dei lavori previsti che non nuocciano al tessuto economico e alla stagione estiva per tutta la loro durata.

Si dovrà infine pensare a chi gestirà i servizi al porto, una volta realizzato. Argomento che le aziende locali devono da subito interrogarsi e, se del caso, organizzarsi adeguatamente investendo in formazione e strutturazione.

La odierna precarietà dell'area portuale, intesa come offerta di servizi ed infrastrutture, non dà già adesso stabilità alle imprese che ora vi operano, rischiando in breve di perdere qualsiasi commessa di lavoro. Le aziende che operano a Talamone oggi complessivamente, da un censimento da noi eseguito, sono 45 di cui 35 annuali e 10 stagionali. Offrono lavoro a circa 100 addetti annuali e a circa 95 stagionali. Rappresentano l'odierna forza in campo, esigua se rapportata ad un porto che ospita ora quasi 800 posti barca. Le medie nazionali riportano un fabbisogno di un addetto ogni 20 posti barca, solo per i servizi portuali. Evidentemente alcuni servizi i clienti li trovano da qualcun'altra parte e li perdiamo.

La esigua disponibilità di parcheggi , la scarsa cura di quelli esistenti , la difficoltà di raggiungere il borgo antico a piedi, la mancanza di piste ciclabili , un insufficiente utilizzo dell'ingresso al Parco della Maremma, sottraggono, senza tema di smentita, incoraggiamenti al turismo e all'osservatore occasionale.

Il porto non è certamente la sola chiave di volta per tutti gli aspetti di costa che abbiamo sotto gli occhi a Talamone. Alcune criticità andrebbero riviste in occasione di questa importante infrastruttura e nel prosieguo del nuovo Piano Operativo Urbanistico a cui l'amministrazione sta già mettendo mano.

Per esempio:

a) il litorale che va dalla Puntata al Porto e alle prime coste del Parco avrebbe bisogno di una regolamentazione e di una pianificazione più attenta che curasse aspetti di organizzazione e di ordine urbanistico tale cioè da offrire un'immagine diversa.

Il permanere di attività di servizio come la sosta camper, se confermate in futuro, andrebbero sostenute da infrastrutture adeguate (utenze, uffici, servizi igienici, viabilità, etc) onde garantire stabilità ed investimenti adeguati. Ora danno una impressione di precarietà e non sono utili a dare un'immagine di organizzazione e di assetto.

Il permanere di strutture edilizie in fase di decadimento, come l'ex impianto mitilicoltura, non giovano al territorio. Tali strutture, assieme a quelle di cui al punto precedente, sono prodromiche di una realtà come il Parco della Maremma di interesse nazionale che non aiutano a sostenerla. Anzi ne minano l'alto valore paesaggistico e naturalistico con episodi del tutto incongrui.

La mancanza di una vera e propria spiaggia libera per i residenti e per i turisti non c'è. Stabilimenti attrezzati non ci sono.

Osservazioni puntuali (relative al Porto)

Per quanto invece attiene ad alcune cose da correggere e rivedere nel progetto pubblicato, veniamo ad elencarle.

1 - R1 - Funzione ludico ricreativa- Da spostare perchè erode parcheggi che servono alla città. Si consiglia di prevederlo nella zona davanti alla Rocca.

2 - R2 - Passeggiata. Evidentemente è solo pedonale. Ci domandiamo però come viene garantito il servizio da dedicare ai natanti (materie ali vari da portare, rifornimenti, etc) come vengono trasportati ? Prevedere quindi mezzi di trasporto compatibili (elettrici e di poca stazza)

3- NS Nautica Sociale - Il Piano garantisce il diportismo locale, di lunga tradizione e diritto inviolabile per i residenti. Si consiglia di attrezzare l'ormeggio dalla parte opposta, facendo ovviamente opere di banchinamento oggi inesistenti. Inoltre non si intravede il punto di alaggio e varo ad essi dedicato. Bisognerà garantire, essendo un canale chiuso, il ricambio forzoso delle acque per evitarne la stagnazione

4- Porre molta attenzione al superamento delle barriere architettoniche. Sul piano del dettaglio dovrà essere indicato ogni accorgimento necessari o per ogni tipo di handicap.

5 Non si ravvede dove è collocato il distributore dei carburanti.

6- Volumetrie sparpagliate lungo il water front. Si consiglia di accorpare dove è possibile le volumetrie previste. Ciò offrirà linearità architettonica e meno consumo di suolo.

7 - non si riesce a capire se sarà oggetto di lavori pesanti anche la diga sopraflutto esistente. Se ciò dovesse accadere sarà necessario realizzarli in tempi più rapidi possibili, in quanto in presenza di fondali più bassi e quindi necessari alle imbarcazioni di passaggio in avaria o in condizioni meteo burrascose.

8 - Bisogna porre attenzione alle piste ciclabili previste. Sarebbe auspicabile che il loro tracciato arrivasse più possibile sul limitare dell'abitato. Inoltre in alcuni casi a causa delle altimetrie imposte dall'orografia del territori o dovranno essere adeguatamente progettate.

9 - Il nuovo percorso del canale scolmatore è fuori dall'area portuale. Mentre rientra il rinterro dell'esistente. Significa che le spese della nuova previsione non sarà a carico del concessionario?

10 - Sostenibilità: le utenze (elettriche, idriche, telefoniche, etc) sono in grado si sostenere l'intervento? Non vediamo per esempio nessun ricorso alle energie rinnovabili.

II- I rifiuti (differenziati, speciali e umido) dove si depositano e come si raccolgono? Non si intravedono punti di raccolta

12- I locali 15-16- 17 sono stati previsti troppo piccoli (mq. 14,25) per la destinazione d'uso ad essi assegnata (commerciale) si consiglia di portarli almeno a mq. 25.

RISPOSTA:

- il piazzale del porto sarà destinato alla funzione turistico ricreativa; viabilità e parcheggi di servizio potranno essere fruiti, dagli operatori del porto e/o con modalità differenziate nelle varie stagioni;
- gli ormeggi per il diporto nautico situati lungo la Strada vicinale della Spiaggia saranno accessibili dalla strada stessa la quale sarà percorribile solo in ragione di specifiche esigenze di servizio;
- il Piano prevede l'ormeggio della nautica sociale nel Fossino, lungo la sponda in riva sinistra, come avviene oggi e non prevede nuove opere non necessarie;
- il Piano recepisce la normativa sulle barriere architettoniche;

- il Piano non modifica l'attuale collocazione del bunkeraggio;
- le volumetrie lungo la Strada vicinale della Spiaggia sono state posizionate in ragione della dotazione di servizi igienici richiesta dal Masterplan;
- il Piano prevede solo la realizzazione di una piattaforma su pali presso la radice della diga di sopraflutto dove collocare i servizi igienici;
- la pista ciclabile proveniente da Fonteblanda, attraverso il porto turistico, raggiunge l'abitato di Talamone;
- le modalità realizzative della nuova foce del canale Collettore Occidentale definite successivamente all'approvazione del PRP e delle relative varianti al PS e al RU;
- il Piano prevede il completamento/rifacimento degli impianti e il ricorso alle energie rinnovabili secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia;
- il Piano prevede di gestire i rifiuti secondo quanto indicato dal Masterplan e, più in generale, dalla normativa di settore;
- il Piano ha incrementato la superficie degli edifici 14, 15 e 17.

Ricaduta su Fonteblanda

Oggi molte imbarcazioni trovano riparo nei cantieri (non belli da vedere) a cielo aperto di Talamone e nei capannoni di Fonteblanda.

Non si può però nascondere la difficoltà di trasferire le imbarcazioni più grandi nei capannoni della zona artigianale di Fonteblanda sulla Montianese.

La viabilità soffre di criticità difficilmente superabili: l'attraversamento del l'abitato di Fonteblanda e il sottopasso dell'Aurelia.

Il RU attuale prevede, per effetto della riqualificazione del porto, un aumento della capacità ricettiva dei capannoni di nuovi 10.000 mq. a Fonteblanda. E' una previsione fin troppo ottimista in quanto persistono le difficoltà prima dette.

Occorre fare un'analisi più approfondita sui servizi dedicati alle imbarcazioni ospitate. Infatti il progetto del porto prevede capacità ricettive differenziate. Le "piccole imbarcazioni" (fino a mt. 13) sono la stragrande maggioranza (n.464) a cui necessitano servizi invernali poco impegnativi, ma sono previste accoglienze per stazze maggiori da mt. 15 a 24 (n. 203) per queste occorrono servizi più impegnativi che hanno bisogno di ricovero o di spazi coperti.

Il progetto non parla di questi servizi e dove collocarli. Mi sembra una evidente criticità commerciale: non possiamo pensare che i servizi possano essere eseguiti molto lontano da Talamone, in porti o approdi concorrenti.

RISPOSTA: il Piano prevede di estendere la superficie destinata alla cantieristica nautica, di dotarla di banchina con fondale a – 3 m s.l.m.m.

II. CNA – Associazioni Artigiani Piccole e medie imprese - prot. Arrivo N. 39712 del 19-10-2017.

“la CNA esprime soddisfazione per la determinazione con cui l'Amministrazione ha deciso di affrontare le problematiche relative alla messa in sicurezza idraulica dell'abitato e dell'approdo, nonché alla riqualificazione di quest'ultimo. [...]

Semmai, se un appunto può essere mosso all'Amministrazione di Orbetello, c'è quello di non aver proposto un confronto più di merito e partecipato, fin dall'approvazione della delibera 180, a luglio. Se questo fosse avvenuto sicuramente sarebbe maggiore la conoscenza e la consapevolezza intorno al progetto presentato e agli atti necessari per approvarlo; comunque nulla che non possa essere recuperato nel corso delle prossime settimane. L'incontro del 14, a questo proposito, è stato un po' approssimativo e non può essere considerato esaustivo. Occorrono ulteriori approfondimenti e passaggi che consentano di chiarire i dubbi e le perplessità che pur ci sono; sono necessari altri confronti che il consigliere Teglia ha garantito nel corso delle sue conclusioni.

Nel merito la CNA ha apprezzato diversi contenuti del piano:

^{3/4} la scelta di progettare un “ Green Port “, rispettoso del contesto ambientale nel quale si colloca, della pianificazione regionale e delle reali necessità e aspettative dei cittadini;

^{3/4} la realizzazione delle sole infrastrutture necessarie a rendere compatibile la presenza di un porto con tali caratteristiche;

^{3/4} la volontà di attirare e sviluppare nuove attività (lo sport), capaci di differenziare o potenziare le funzioni portuali attuali;

^{3/4} la riqualificazione degli spazi urbani del porto;

^{3/4} la scelta di trovare un equilibrio funzionale fra le nuove urbanizzazioni necessarie al porto e le attività economiche già presenti nel territorio;

^{3/4} l'aspettativa di un incremento dell'occupazione diretta, indiretta e del PIL locale.

Allo stesso tempo gli aspetti positivi e futuribili appena citati non devono farci perdere di vista lo status quo e l'equilibrio socioeconomico raggiunto, da quella comunità, nel corso dei decenni. Un equilibrio che non può essere considerato assolutamente negativo, da ignorare e da cancellare.

Con la stessa nettezza con cui abbiamo segnalato gli aspetti che ci sembrano positivi del progetto, vorremmo segnalare quelle che ci sembrano criticità o almeno preoccupazioni, per altro emerse anche nel corso dell'incontro del 14:

^{3/4} dalla presentazione non emerge in modo chiaro come si vogliono tutelare le attività artigianali e commerciali che da decenni vivono ed operano nel porto, producendo reddito e posti di lavoro. Si parla di "concentrazione in un'area dedicata per favorire un adeguato sviluppo di quelle attività ", come premessa può anche andar bene ma di certo è necessario capire meglio cosa questa affermazione significa in concreto;

^{3/4} oggi ci saremmo aspettati di trovare un progetto che individua la delimitazione dell'area portuale e le opere necessarie per perimetrarla, lasciando la progettazione portuale vera e propria ad un altro successivo momento, ovvero dopo aver affrontato e pianificato anche la presenza delle attività operanti attualmente nell'approdo. Il progetto della tavola 02 alimenta questa nostra perplessità e non vorremmo che la sua adozione creasse, da subito, una condizioni di disparità fra attività economiche che possono continuare a svolgere i loro lavori fino a scadenza delle concessioni e imprese che vengono immediatamente messe in mora dopo l'adozione da parte del Consiglio Comunale e l'entrata in vigore delle norme di salvaguardia;

^{3/4} un'altra preoccupazione riguarda il presunto costo del porto, la ricaduta che questo può avere per la sua realizzazione e, soprattutto, le opportunità che possono aprirsi per l'imprenditoria locale di partecipare al bando che assegnerà la nuova concessione. Ci rendiamo conto che questo è un terreno molto scivoloso, siamo convinti che gli Amministratori debbano muoversi con le necessarie cautele e seguendo le norme di riferimento, ma certamente facendo ogni sforzo per non precludere opportunità a chicchessia, tanto meno ad una imprenditoria sicuramente più sensibile alle istanze del territorio. Nella presentazione fatta il 14 settembre è stata ipotizzata la cifra di 30 ML, che sembra eccessiva rispetto alla tipologia degli interventi illustrati. Pur essendo questa una fase preliminare, mentre la definizione dei costi presuppone un progetto di fattibilità tecnico-economica, riteniamo comunque necessario approfondire questo aspetto, perché vorremmo capire se l'ipotesi illustrata, di aprire ad un unico concessionario, è dettata dall'esigenza di trovare una copertura finanziaria agli interventi ipotizzati. E' evidente che un investimento interamente privato ha come unico ritorno l'uso delle concessioni e che l'imprenditoria locale, se l'importo delle opere fosse elevato, avrebbe minori opportunità di concorrere alle gare di assegnazione. Viceversa, qualora gli investimenti fossero limitati, oppure una parte di questi, pur nelle difficoltà in cui versa la finanza pubblica, fosse coperta da risorse pubbliche (es. deviazione della foce del Canale collettore Occidentale), l'Amministrazione potrebbe procedere con bandi separati per le singole concessioni, che darebbero maggiori opportunità di competere alle imprese locali.[..]"

RISPOSTA:

- il Piano recepisce la situazione attuale relativamente al bunkeraggio, alle operazioni commerciali e al traffico passeggeri, al diporto commerciale, alle unità RNMG per trasporto merci pericolose, alle unità traffico commerciali/traffico locale, alla pesca professionale e pesca turismo; prevede inoltre di estendere la superficie destinata alla cantieristica nautica e un'area dedicata agli sport del mare;
- il Piano definisce l'assetto funzionale del porto turistico demandando agli utilizzatori l'organizzazione puntuale delle singole aree;
- i costi presentati consistono in una stima; la valutazione puntuale degli stessi potrà essere effettuata solo in una successiva fase di approfondimento progettuale.

**12. Antonio Orlandi per conto di C.N.Talamone srl - se.ge.ass. Sri - Ditta Arcobaleno di Orlandi A .
Ditta Gabbiano di Taddei L. – prot. n. 40070/2017 del 20-10-2017**

contributi/osservazioni:

1) Non ravvediamo la necessità di trasformare l'area in "Porto Turistico" da assegnare con unica gara ad unico soggetto (tale soggetto assumerebbe un enorme potere anche nei settori del commercio e del mercato immobiliare oltre che decidere chi potrà svolgere attività artigianali, esattamente come accade nei marinas a noi vicini), ma, nello spirito delle premesse, "migliorare la situazione esistente ..." vorremmo mantenere un "Approdo Turistico" che conservi, qualunque sarà l'iter governativo relativamente ai rinnovi di concessione, le attuali caratteristiche storiche che hanno fin qui prodotto una sana imprenditoria locale che non sembra lamentarsi di alcunché.

Devono continuare a coesistere, in una migliore infrastrutturalità: Turismo, Pesca, Cantieristica, Attività sportive e sociali, attività commerciali e di cabotaggio.

In particolare questa azienda è titolare, ai sensi della legge 84/94 di una concessione per Impresa Portuale che con i propri mezzi (un motopontone da 150 tonnellate iscritto ai registri N.M.G di Talamone, tre barche da lavoro di circa 17 metri, una da 11 metri, 3 gru (35 ton, 50 ton e 100 ton), 8 autocarri ecc. ecc.) e con 14 addetti ha iniziato, oltre alla ventennale attività di cantieristica navale e nautica che questo progetto intende cancellare, con buon esito, il servizio merci per Isola del Giglio, Isola di Giannutri, Isole delle Formiche. Sono molti coloro che hanno chiesto preventivi ai fini del ripascimento delle coste e della tutela della costa tramite barriere soffolte realizzate con massi o calcestruzzo marino (tetrapodi) e lavori di dragaggio portuale.

La C.N.Talamone è anche l'unica azienda della Provincia di Grosseto attrezzata per svolgere, come fa da decenni, i servizi di ritiro rifiuti dalle navi, in concessione dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ai sensi della Legge 182/2003, e i servizi di prevenzione e bonifica dagli inquinamenti in ambiente marino.

Notiamo con dispiacere che la nostra, importante (?), realtà, unica nel suo genere a Talamone e nella costa grossetana, non è affrontata nelle premesse di progetto e neanche nello sviluppo progettuale, non destinando quindi alcuno spazio adeguato al proseguimento di dette attività, svolte, per altro, a titolo oneroso nei confronti dello Stato, e comunque unico presidio ambientale marittimo, a costo zero, per la collettività.

2) Non comprendiamo il piano degli ormeggi progettato.

L'attuale sistemazione dei pontili nell'area del frangiflutti, progettata dal Genio Civile Opere Marittime, di concerto con la Capitaneria di Porto di Livorno, è tale da garantire il massimo utilizzo degli specchi acquei e dovrebbe rimanere tal quale visto che, al momento, è quella in cui operano tutti gli imprenditori concessionari locali e che una adozione, da parte del Consiglio Comunale di diverso progetto li condannerebbe, alla scadenza dei titoli concessori, a dover lasciare le aree in gestione, indipendentemente da qualunque altro provvedimento. E questo non è certo un miglioramento o una tutela come invece avviene per la parte nord del porto.

Va notato che nel progetto presentato la strana e incomprensibile modifica del piano di ormeggio e quindi lo spostamento di posti barca dalla zona sud in favore dei pontili della zona nord, dove non ci sono operatori, comporterà un maggior escavo di circa 60.000 metri cubi (6.000.000, euro più euro meno) e maggiori costi per la realizzazione della (inutile ?) soffolta da realizzarsi a protezione(?) dei venti del quadrante di NE.

Affermiamo anche, come operatori del settore, che la proposta riqualificazione dei posti barca in ragione della lunghezza non trova conforto tecnico/economico: le barche attualmente all'ormeggio, sono perfettamente adeguate alla attuale e anche alla progettata organizzazione del sistema di manutenzione e di interventi ai fini della sicurezza. Maggiori dimensioni non sarebbero "lavorabili" né trasportabili (per ragioni di viabilità) nella attuale e nella futura zona artigianale di Fonteblanda e non c'è richiesta né dall'utenza né dai servizi di aumentare la stazza delle imbarcazioni.

3) Riguardo alla area di manutenzione, alaggio e varo, ci corre l'obbligo di segnalare che risulta essere assolutamente inadeguata per dimensioni e strutture. Non si vede come potrebbe essere tutelata la possibilità di operare, per chi non fosse il concessionario della struttura, sulle circa 800 barche di progetto (ma ricordo che più o meno la regione ne aveva contate 830 circa, e quindi ne perdiamo 30). Servirebbe uno spazio maggiore (cala galera ha 5 ettari) ottenibile semplicemente spostando di 100 metri più a est il canale e destinare i parcheggi estivi a zona operativa cantieristica nel periodo invernale, anziché allungare il confine dell'area portuale verso nord alla ricerca di future nuove realtà di gestione. Comunque l'attuale progetto obbligherà alla sicura chiusura di 2 dei 3 cantieri esistenti, quelli su aree private, che anziché essere ricollocati vengono condannati, insieme ai lavoratori dipendenti a cessare ogni attività. E' preferibile

un ricollocamento. La somma delle aree attualmente destinate alla manutenzione è superiore a quelle di progetto.

4) Appare evidente che il trasporto delle barche da Talamone a Fonteblanda non potrà continuare sulla attuale strada provinciale che trova una importante strettoia tra il ponte sul collettore prima del campeggio e l'abitato di Talamone e particolarmente all'altezza della Madonna delle Grazie. In quel punto è già impossibile lo scambio tra mezzi, anche di piccole dimensioni mettendo a rischio oltre il traffico veicolare anche il transito di pedoni e ciclisti. Sicuramente, ma le autorità sapranno dire se sia il caso, quel tratto, dovrà essere gestito con semaforo tra gli estremi segnalati.

Meglio è la viabilità a sud del canale, come da progetto del 2011, e lasciare la strada a nord del canale allo sviluppo del turismo ciclopedonale per il Parco. In questo caso sarebbe possibile gestire meglio e veramente la eventuale piena del fosso, che fino adesso non ha mai creato problemi (se non bastassero 10 metri basterebbe allargare la variante del fosso a 20 metri) sia sul posto che all'abitato di Talamone. La inutile e insensata cassa di laminazione limiterà solamente l'armonico sviluppo della realtà talamonese verso Fonteblanda.

E' necessario collegare e rendere ciclopedonale tutto l'argine dalla Puntata a Talamone. E' un'occasione che non può essere perduta o comunque compromessa da un'errata progettazione del Porto.

5) Non si ravvede come il supposto miglioramento operi in favore delle aziende che al momento non sono concessionarie e che operano a Fonteblanda. Come detto non si vedono nel progetto spazi dedicati alle manutenzioni né viabilità adeguata. In sostanza avremmo preferito un confronto diretto e democratico con le aziende che operano attualmente tra Fonteblanda e Talamone, e adeguare la progettualità anche alla salvaguardia dei buoni livelli occupazionali (circa 80 addetti) sicuramente incrementabili con una rifunzionalizzazione degli spazi del progetto del 2011, sicuramente migliore nella organizzazione dei servizi.

6) I costi stimati sono incredibili. Non si comprende dove verranno spesi tutti queste risorse e comunque le soluzioni possibili, se pure all'interno del progetto sono certamente di minor costo. Non è vero che la locale economia non può affrontare un investimento del genere. Più volte, nei decenni passati abbiamo dimostrato sia l'interesse che la disponibilità economica adeguata ad un progetto di vera "riqualificazione dell'esistente".

7) Sarebbe utile inserire nel progetto del porto anche il tratto di strada tra il cimitero e l'abitato di Talamone, perchè allargando la strada di 10 metri si potrebbero ricavare 200 posti auto, meglio se coperti e rinaturati a verde, in prossimità del paese e utilizzare il materiale di risulta per i lavori da effettuarsi.

RISPOSTA:

- l'attuazione delle previsioni di Piano è indicata nell'art. 9 delle NTA e fa riferimento al regolamento di attuazione dell'art. 86 della LRT 65/2014 predisposto dalla Regione Toscana seppure non ancora approvato; l'Amministrazione comunale valuterà durante l'approvazione del Piano le modalità di gestione più appropriate;
- il Piano non modifica la attuale situazione in relazione al bunkeraggio, alle operazioni commerciali e traffico passeggeri, al diporto commerciale, alle unità RNMG per trasporto merci pericolose, alle unità traffico commerciali/traffico locale, alla pesca professionale e pesca turismo.
- Il piano ormeggi costituisce proposta modificabile tramite adeguamento tecnico funzionale nel rispetto del numero massimo di posti barca assentibili; il Piano non prevede modifiche alla diga di sopraflutto;
- il Piano prevede invece di estendere la superficie destinata alla cantieristica nautica e migliorarne la dotazione di strutture in modo da poter in quest'area concentrare le attività sparse sul territorio;
- i costi rappresentati costituiscono una stima; la definizione puntuale degli stessi potrà essere effettuata solo nelle successive fasi di approfondimento progettuale.

13. Cecconata Ultimo in qualità di socio del "Il Molo di Talamone Associazione Consortile" – prot. 40292 del 19.10.2017

"[...] la porzione del porto adiacente alla diga di sopraflutto esistente potrebbe anche rispecchiare l'attuale dislocazione dei pontili, in quanto già sufficientemente funzionale per le esigenze richieste (Vedi planimetria

allegata). Certo che, come previsto nel redigendo PRP, vanno previsti e soddisfatti gli standard di cui al PIT . art. 88, comma 7, lett. e) ed f) della L.R. 65/2014, quindi servizi igienici, scalette di risalita, salvagenti con cima di recupero, raccolta differenziata.

Va bene l'inserimento in quest'area della zona Bunkeraggio e relativo edificio, magari prevedendo inoltre nel pontile adiacente dei posti per le barche in transito compreso il servizio di trasporto dei passeggeri (magari con mezzi elettrici) fino al piazzale del porto così da poter usufruire dei vari servizi presenti;

- Mantenendo l'attuale dislocazione dei pontili adiacenti alla diga di sopraflutto esistente, verrebbero meno gli ormeggi individuati nella zona "A" del PRP destinati al charter nautico e noleggio natanti e visto che durante il periodo estivo è molto alta la richiesta di tali servizi, prevedere almeno altri 5/6 posti per il charter nautico e noleggio natanti nel pontile "F" del PRP;
- Prevedere al servizio delle zone individuate con le lettere "A2 – A3 – A4" del PRP e cioè pesca professionale, pesca turismo, charter nautico e noleggio natanti, almeno due strutture uso ufficio nelle immediate vicinanze per il servizio del pos, fotocopie, internet, ecc..... da poter offrire ai clienti;
- Visto che la stragrande maggioranza dei parcheggi, giustamente sono stati individuati all'esterno del paese e principalmente nei terreni sottostanti il cimitero, prevedere due stazioni di bike sharing, una ai parcheggi e l'altra nel piazzale del porto, così da risolvere il problema dell'"ultimo chilometro", cioè quel tratto di percorso che separa la fermata dell'automobile alla destinazione finale dell'utente, con strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle amministrazioni pubbliche;
- Per quanto riguarda le tre concessioni demaniali che ad oggi interessano tre specchi acquei individuati all'interno del porto e caratterizzati dalla presenza di due campi boa e un pontile galleggiante, intestate rispettivamente al Sig. Ceconata Ultimo, alla Lega Navale Italiana sezione di Talamone e alla SRL Coop Di Portisti Nautici Talamone, si prevede il loro spostamento e la successiva dislocazione nei pontili previsti nello specchio acqueo adiacente la passeggiata Riva Nord del PRP

RISPOSTA:

- **il piano ormeggi ha recepito il suggerimento in merito alla dislocazione dei pontili nell'area destinata a diporto nautico a ridosso della diga di sopraflutto.**
- **il Piano ha introdotta la possibilità di realizzare, nell'area funzionale turistico -ricreativa, edifici rimovibili e la stazioni di bike sharing previste anche nei parcheggi;**
- **il ricollocamento delle concessioni avverrà nel rispetto della normativa vigente, una volta approvazione il Piano.**

14. Patrizia Lenzi prot. 40161 del 23.10.2017

La richiesta fa riferimento ad un'area "adiacente alla st. Talamonese che fa da limite all'ambito previsto nel progetto del nuovo porto turistico, da tantissimi anni è utilizzata come area di supporto all'attività nautica della soc. Blue Point srl, nell'area insiste un manufatto (tettoia) ad uso magazzino con regolarità urbanistica; ad oggi, viste le previsioni contenute nel R.U. del Comune di Orbetello, che lo definiva "parcheggio pubblico" non è stato possibile nessun tipo di intervento di riqualificazione urbana, rendendo/a un'area degradata posta a l'ingresso del paese di Talamone.

OSSERVAZIONE

Si richiede che tale area venga inserita all'interno del limite che individua l'ambito del nuovo Porto Turistico di Talamone, con destinazione ad area artigianale per sosta e riparazione dei natanti con possibilità di ristrutturazione della volumetria esistente.

RISPOSTA: L'area oggetto di richiesta sarà presa in esame e valutata in sede di redazione del PO.

15. A. Roberta Fabbri mail del 30.10.2017

"..abbiamo avuto notizia dell'esistenza di un progetto di ampliamento del porto di Talamone per dimensioni e per tipologia di natanti.

Frequentiamo abitualmente la zona da più di quaranta anni proprio per la naturalezza degli ambienti e la bellezza della sua acqua, è una terra unica ed apprezzata proprio per queste ormai rare qualità.

È deludente che non si riesca mai mantenere le belle cose che fortunatamente possediamo, è certo che se dovesse diventare uno dei tanti posti caotici ed inquinati (dato certo) lasceremo, a malincuore, la nostra adorata Maremma e Vi assicuro, come saprete già, che il nostro è un pensiero condiviso da molte, moltissime persone.

Confidiamo che questo Vostro, ma ormai anche nostro, territorio non perda la sua unicità ed autenticità, che hanno un valore incalcolabile.

RISPOSTA: il Piano prevede di trasformare l'approdo in porto turistico secondo quanto previsto dal Masterplan attraverso un intervento di riqualificazione dei luoghi volto a salvaguardarne le peculiarità.