

PROGETTO DEFINITIVO **COLD IRONING**

PORTOFERRAIO

Titolo Elaborato:

RELAZIONE CONFORMITÀ ALLA STRUMENTAZIONE URBANISTICA E
VINCOLISTICA

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO:
02		Verifica	
01	Mar. 2023	Seconda emissione	
00	Feb. 2023	Prima emissione	
<u>Progettista:</u> Ing. Davide Sciutto		<u>Gruppo di progettazione:</u> Ing. Giorgio Mainardi Ing. Barbara Bottoni Ing. David Zanobetti Arch. Francesca Pichi Geol. Dario D'Avino Progetec s.n.c.	
Coordinatore della progettazione:		Organismo di verifica	IL RUP
Ing. Davide Sciutto		Malvezzi & Partners	Ing. Sandra Muccetti
			IL DIRIGENTE
			Ing. Sandra Muccetti



Sommario

1	Premessa.....	3
2	Disciplina urbanistica e territoriale.....	3
3	Vincolo diretto (Parte Seconda del Dlgs 42/2004)	6
4	Vincolo paesaggistico (Parte terza Dlgs 42/2004)	6
4.1	PIT	8
5	Vincolo archeologico.....	9
6	Aree vincolate per scopi idrogeologici.....	10
7	Conclusioni di coerenza e verifica.....	10



1 Premessa

Gli interventi del Cold Ironing della AdSP MTS, finanziati dal fondo Complementare del PNRR, interesseranno i Porti di Livorno, di Piombino e di Portoferraio.

È prevista per ciascun dei porti la realizzazione di una nuova infrastruttura, suddivisa in 3 tipologie di macro-opere:

- elettrificazione delle banchine, che consentirà l'alimentazione delle navi da terra, permettendo così lo spegnimento dei motori navali durante l'ormeggio in porto e conseguentemente la diminuzione delle sostanze inquinanti degli scarichi navali e delle emissioni sonore provenienti dai generatori di bordo tenuti fino ad oggi in funzione;
- cavidotti di collegamento realizzati al di sotto del manto stradale portuale e cittadino e rete elettrica;
- cabine di trasformazione, funzionali ed indispensabili per la realizzazione dell'opera.

Per rendere più agevole la lettura del presente documento, riferito al porto del Portoferraio ed avere un quadro urbanistico e vincolistico di riferimento da un lato completo ed esaustivo, dall'altro chiaro e sintetico, la relazione è stata suddivisa in capitoli specifici.

2 Disciplina urbanistica e territoriale

Il Cold Ironing a Portoferraio, a causa dell'esigua disponibilità di spazi in ambito portuale, è stato necessariamente progettato parte al suo interno e parte in quello cittadino, per cui la cabina di trasformazione è stata localizzata alle spalle del porto, poco distante dalle banchine in un'area di proprietà del demanio dello stato, mentre il sistema di cavidotti percorre sia l'infrastruttura viaria portuale che comunale.

Nella tavola EG12-03-REV00 - *Inquadramento urbanistico e vincoli del porto di Portoferraio* sono riportate le cartografie più rilevanti degli strumenti pianificatori e vincolistici attualmente in vigore che definiscono le aree di intervento.

Se per l'ambito portuale di competenza della Autorità di Sistema Portuale il Piano Regolatore Portuale, risalente al 1959 e quindi antecedente alla L.84/94, fornisce una mera rappresentazione fisica, non definita da Norme tecniche di attuazione specifiche, la strumentazione pianificatoria comunale corre in aiuto in tal senso.

Il comune di Portoferraio ha il Piano Strutturale approvato con atto del Consiglio Comunale n.37 del 28.06.2002, poi aggiornato con delibera di adozione del C.C. 02 del 4.04.2014 e per il quale la più recente delibera di C.C. n. 156 del 06.08.2018 ha approvato l'avvio del procedimento per la nuova formazione.

In esso le banchine portuali ed il lotto dove verrà realizzata la cabina sono definiti dalle tavole:

- Tav.1 - individuazione dei sistemi territoriali nel sistema costiero,
- Tav PS 02 – Sistemi territoriali e ambientali nel gruppo sistema della costa (porto) e sistema pedecollinare e della pianura,
- Tav PS 03 – U.T.O.E. nel gruppo 2 – Portoferraio-città, che ha unito le UTOE 6 e 9 del PS originale.



fig. 1 – Variante al RU e al Piano Regolatore Portuale
Tav 4 – Zonizzazione illustratrice su foto aerea non cogente

Il Regolamento Urbanistico del Comune è stato approvato con atto di Consiglio Comunale n. 2 del 24.01.2007 e poi modificato ed aggiornato con le delibere del Consiglio Comunale:

- n. 49 del 31.07.2013, “variante biennale di manutenzione ex articolo 79 del regolamento urbanistico- approvazione ” pubblicata sul BURT in data 16.10.2013,
- n. 34 del 14.05.2015 per l’adeguamento delle norme tecniche di attuazione del R.U. a seguito del DPGR 11.11.2013 n.64/R.
- n. 33 e 34 del 03.07.2018, “variante biennale di manutenzione ex art.79 della L.R. 1/2005” correzione errori materiali ai sensi dell’art.21 della L.R. 65/2014 e ss.mm. con la quale si è provveduto alla correzione di alcuni errori materiali del R.U.

Nelle NTA del RU attualmente vigenti sia l’articolo 15 - Tutela della risorsa aria – che l’articolo 16 - Disposizioni in materia di tutela dal rumore - dimostrano come l’amministrazione abbia a cuore sia la tutela dell’aria, con la riduzione dell’inquinamento atmosferico, che il controllo ed il miglioramento del clima acustico, che corrispondono agli obiettivi di riduzione dell’emissione di sostanze inquinanti provenienti dagli scarichi delle navi e del rumore prodotto dalle loro centrali termiche della futura infrastruttura di cold ironing.

Infine è opportuno ricordare che con Delibera del C.C. n.118 del 30.11.2011 è stato adottato il “Programma di settore della Portualità” atto di governo del territorio ai sensi dell’articolo 10 comma 2 della LRT. 1/05 in attuazione e variante degli articoli 51 e 59 del RU della Variante al Regolamento Urbanistico e Piano Regolatore Portuale per la portualità per quelle aree portuali ma non ricadenti in quelle gestite dall’AdSP.

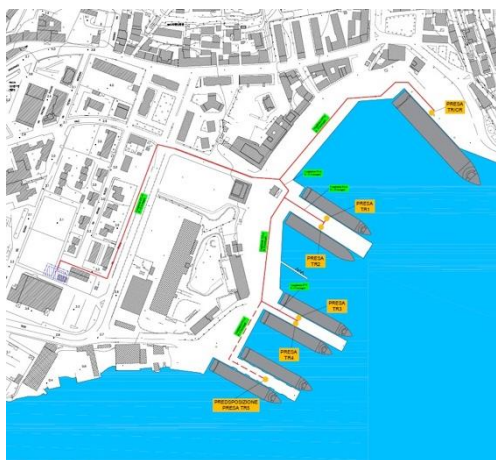


fig. 2 – localizzazione dell'intero impianto di cold ironing di Portoferraio



fig. 3 – RU 2013

-Tav 4 – Zonizzazione illustratrice su foto aerea non cogente

L'avvio del procedimento era stato approvato con D.C.C. 37 del 01.06.2007 e con successiva delibera del C.C. n. 38 del 30.06.2020, in ottemperanza alle sentenze del TAR toscana 8/2017, 1170/2018 e 549/2019, per le quali era stato necessario effettuare una parziale revisione ed integrazione, con una relazione e valutazione paesaggistica specifica che ha colto nel frattempo gli indirizzi di quanto contenuto nel Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico (PIT-PPR) ai sensi dell'art. 143 del Codice dei beni culturali del paesaggio di (D.Lgs n. 42/2004) di cui alla delibera di DCR n.37/2015.

Come per Livorno, sono state analizzate nel dettaglio le aree in cui ricadono le tre tipologie di macro-opere dell'infrastruttura del cold ironing.

ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE

Le aree funzionali portuali in cui saranno realizzate, visto quanto sopra indicato per cui mancano le NTA di PRP specifiche, di fatto deve comunque tener conto della normativa comunale.

Nella tavola B4 allegata alla Variante Biennale di Manutenzione ex art. 79 del Regolamento Urbanistico comunale del 2019, per la classificazione delle aree le banchine del porto sono classificate come Sottozona portuale e normate dall'articolo 59 - Disciplina del territorio destinato alla portualità commerciale e turistica, sottozona portuale, a cui l'intervento risulta conforme.

CANALIZZAZIONI ELETTRICHE

La loro realizzazione, prevista al di sotto del manto stradale dell'infrastruttura viaria portuale e cittadina, seguendo il percorso delle canalizzazioni e dei sottoservizi delle reti già preesistenti non ha alcuna incidenza dal punto di vista urbanistico/pianificatorio, conformandosi a quanto prescritto nell'art. 20 bis delle NTA di RU comunale vigente, ovvero:



“1.1 nei centri urbani delimitati dal presente Regolamento Urbanistico le reti di distribuzione a media e bassa tensione per la distribuzione dell’energia elettrica debbono essere interrare.....”

CABINA DI TRASFORMAZIONE:

La nuova cabina è prevista all’interno di un’area di proprietà pubblica nell’ambito cittadino che non presenta alcun tipo di valore, come ben illustrato dal fascicolo della documentazione fotografica.

Nella tavola B4 di classificazione delle aree, elaborato della Variante Biennale di Manutenzione ex art. 79 del Regolamento Urbanistico comunale, l’area in cui sorgerà il manufatto ricade in parte nelle aree di trasformazione e in parte nelle aree insediate urbane a bassa densità, per le quali in base alla normativa cui risulta esserci conformità, come indicato sopra indicato, tanto più che l’opera è pubblica.

3 Vincolo diretto (Parte Seconda del Dlgs 42/2004)

Non esistono vincoli di tipo diretto ai sensi della parte seconda del Dlgs 42/2004

4 Vincolo paesaggistico (Parte terza Dlgs 42/2004)

I porti mercantili rappresentano una forma significativa del paesaggio costiero contemporaneo, che convive talvolta con testimonianze storiche, per cui è d’obbligo una particolare riflessione su tutti quegli aspetti di trasformazione che intervengono in questo ambito.

Il progetto di Cold Ironing, interessando le fasce costiere e aree a confine del sistema urbano inevitabilmente ha la necessità di essere valutato ai sensi del D.lgs 42/2004.

Questo capitolo è redatto quindi allo scopo di approfondire gli aspetti paesaggistici della documentazione prodotta per il progetto di Cold Ironing.

È opportuno specificare che il progetto fin dagli studi preliminari è stato pensato indagando quali ricadute potesse avere sulle zone di intervento, non da ultimo quindi quello relativo all’impatto paesaggistico.

Analisi dei vincoli

Il porto di Portoferraio dovrebbe essere sottoposto al vincolo paesaggistico ai sensi dell’art 142, comma 1 lettera a) del Dlgs 42/2004.

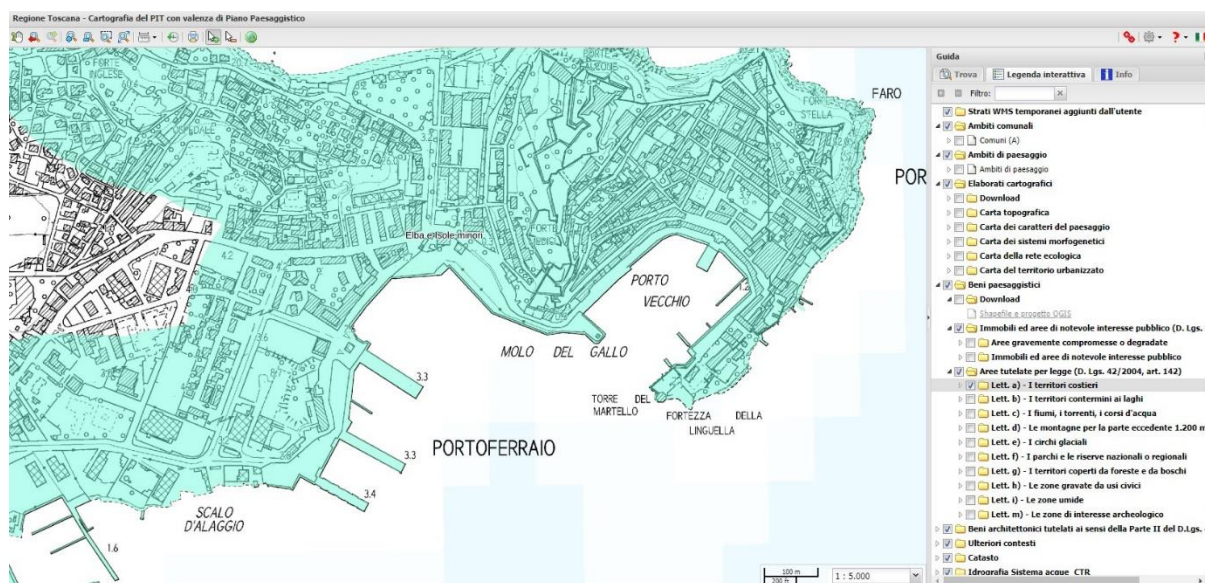


fig. 4 – Immagine estratta dalla Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico della Regione Toscana con l'individuazione delle aree tutelate per legge

Tuttavia, visto il comma 2 dello stesso art.142 del Dlgs 42/2004, per cui *“La disposizione di cui al comma 1, lettere a), b), c), d), e), g), h), l), m), non si applica alle aree che alla data del 6 settembre 1985: a) erano delimitate negli strumenti urbanistici ai sensi del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, come zone territoriali omogenee A e B)”,* le tavole ed le NTA del Piano di Fabbricazione del Comune di Portoferraio del 1980, attestano che sia l'area in cui sorgerà la cabina di distribuzione che le banchine elettrificate, non rientrano nel vincolo delle aree tutelate delle fasce costiere (comma 1 lettera a) art 142 Dlgs 42/2004.

Per quanto riguarda la presenza di ulteriori vincoli da riferirsi alla parte III del codice e presenti sulle aree di intervento, ai sensi del DM ex legge 1947/1939, il vincolo sull'area dell'intero territorio del comune elbano di Portoferraio, che la inserisce nell'elenco delle bellezze naturali della provincia di Livorno, in quanto offre aspetti di particolare bellezza naturale, con codice regionale 9049275 e codice ministeriale 90166, pubblicato con la G.U. n. 73 del 28.03.1953, esclude espressamente la zona portuale.

Di fatto è la stessa denominazione del DM *“L'intero territorio del comune di Portoferraio situato nell'Isola d'Elba, esclusa la zona portuale”* che ne esplicita la volontà.

Descrizione dei caratteri paesaggistici

Le aree di intervento sono inquadrare nel PS, condiviso con la regione e come già accennato nel capitolo precedente, nell'Ambito 2.3 in cui il quadro paesaggistico originario è stato alterato e per il quale quindi è evidenziato il degrado complessivo di tutto il comparto.

Per questo la realizzazione dell'impianto Cold Ironing, a fronte di incontrovertibile miglioramento complessivo ambientale, non è obiettivamente da ritenersi peggiorativo rispetto al contesto paesaggistico in cui esso è inserito.

La zona infine nel suo complesso si presenta indiscutibilmente urbanizzata e con una connotazione fortemente marcata dall'attività portuale, artigianale ed industriale.

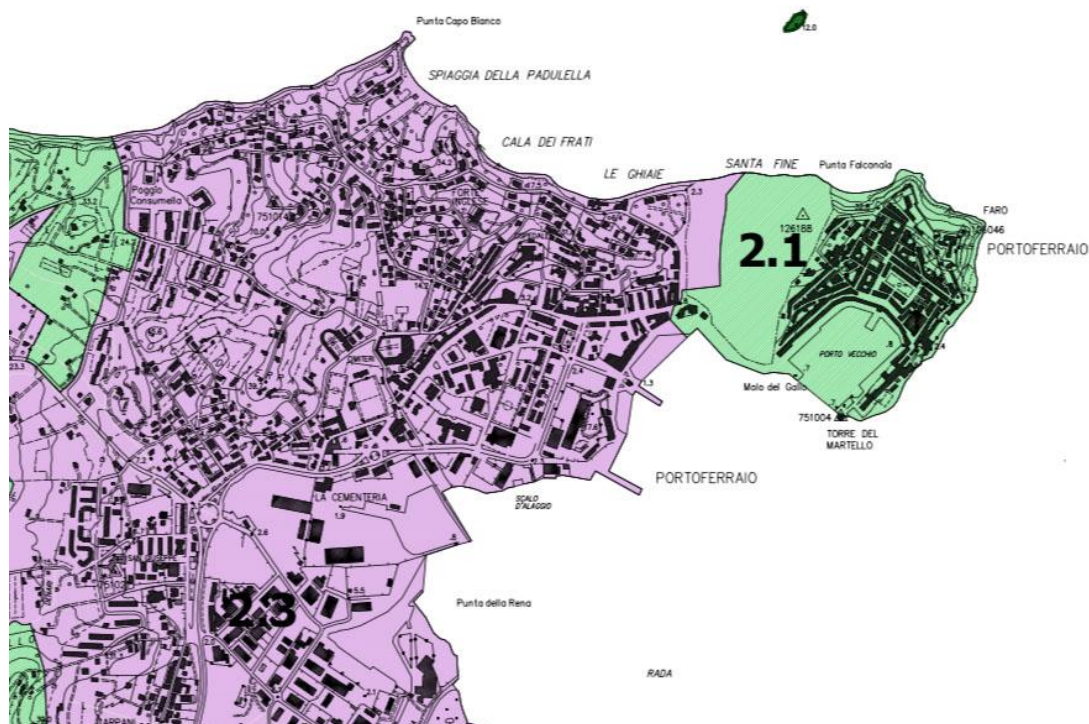


Fig. 5 - Tav PS01- Ambito 2.3 in cui il Quadro paesaggistico originario è stato alterato

PIT



INTEGRAZIONE DEL PIT CON VALENZA DI PIANO PAESAGGISTICO

adozione 2 luglio 2014 approvazione 27 marzo 2015

il PIT si configura come strumento di pianificazione regionale che contiene sia la dimensione territoriale, sia quella paesistica

La DISCIPLINA (Statuto del territorio) è articolata in:

- disciplina relativa alle Invarianti strutturali
- disciplina a livello di ambito
- disciplina dei beni paesaggistici
- disciplina degli ulteriori contesti (art. 15)
- disciplina del sistema idrografico (art. 16)
- disciplina relativa alla compatibilità paesaggistica delle attività estrattive
- disposizioni relative alla conformazione e all'adeguamento degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica
- norme comuni sulle energie rinnovabili.

Patrimonio territoriale e paesaggistico

Criticità

Obiettivi di qualità e direttive

4 invarianti

20 ambiti di paesaggio

Beni paesaggistici:

Aree vincolate per decreto

Aree tutelate per legge



Nel PIT ogni ambito viene descritto:

- a) Nei suoi processi formativi storici
- b) Nelle sue caratteristiche, con l'individuazione dei 'valori' e delle 'criticità'
- c) Nelle sue dinamiche di trasformazione

Per ogni ambito sono formulati obiettivi di qualità, indirizzi per le politiche e disciplina d'uso. Per quanto riguarda le aree interessate dal progetto del Cold Ironing, la comprensione del quadro conoscitivo e del suo inquadramento paesaggistico assume una particolare importanza, per la valutazione dell'incidenza della trasformazione sul paesaggio.

Nella tavola EG12 riferita a Portoferraio della documentazione a corredo del progetto sono riportati, oltre che gli Inquadramenti urbanistici, le cartografie del PIT di Livorno, Piombino e Portoferraio.

AMBITO 16 - COLLINE METALLIFERE E ELBA

- Riqualificazione funzionale e fisica delle aree e delle strutture di interfaccia e di relazione fra la città e il porto di Piombino e Portoferraio;

Azioni prioritarie

- Riqualificazione delle aree interessate attraverso adeguate sistemazioni ambientali;
- attivazione di processi di integrazione fra strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta.

Conclusioni

Analizzando i tre macro-interventi previsti per la realizzazione del Cold-ironing possiamo sinteticamente asserire che:

- la realizzazione dei cavidotti interrati non produce alcun impatto visivo sul paesaggio circostante;
- l'elettificazione delle banchine non produce alcun effetto sul paesaggio circostante, perché interrata e corredata da elementi tecnologici mobili ben descritti nella documentazione allegata;
- la cabina di trasformazione con il foto-inserimento post opera dimostra che l'impatto paesaggistico, in un contesto fortemente urbanizzato ed in parte degradato non è di fatto rilevanti.

5 Vincolo archeologico

Le verifiche effettuate hanno evidenziato come l'area interessata dal progetto non sia vincolata ai sensi dell'art. 142, co. 1, lettera m) del D.lgs. n. 42/2004 e smi.



6 Aree vincolate per scopi idrogeologici

Nella carta provinciale delle aree vincolate per scopi idrogeologici - ai sensi del R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267, l'area di intervento è esclusa. (Fonte: Provincia di Livorno - Tav. Unica Comune di Portoferraio)

7 Conclusioni di coerenza e verifica

L'alimentazione da terra del naviglio ormeggiato alle banchine per la riduzione delle emissioni inquinanti da esso provenienti, se da un lato è un intervento rientrante nelle funzioni caratterizzanti delle aree portuali interessate, dall'altro anche là dove per la realizzazione della cabina ed il passaggio dei cavidotti interessa parzialmente gli ambiti comunali, come a Portoferraio, è coerente con gli obiettivi comunali, considerato che non comporta modifiche di localizzazione delle funzioni previste.

Quanto precedentemente illustrato, considerato e commentato consente di poter compiere una sintesi finale tradotta per punti.

- **COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E TERRITORIALE COMUNALE, INTERCOMUNALE** (rif. Capitolo 2)
Visti i relativi strumenti attualmente vigenti gli interventi sono da ritenersi compatibili.
- **COERENZA CON VINCOLO DIRETTO**, ai sensi della Parte Seconda del Dlgs 42/2004 (rif. Capitolo 3)
Non esistono vincoli di tipo diretto ai sensi della parte seconda del Dlgs 42/2004.
- **COERENZA CON LA TUTELA PAESAGGISTICA**, ai sensi della Parte Terza del Dlgs 42/2004 (rif. Capitolo 4)
Visti i relativi strumenti attualmente vigenti e le valutazioni effettuate a tale proposito gli interventi sono da ritenersi compatibili.
- **COERENZA CON VINCOLO ARCHEOLOGICO**, ai sensi della Parte Seconda del Dlgs 42/2004 (rif. Capitolo 5) e **VERIFICA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO**
La realizzazione dei lavori non ricade in aree vincolate ai sensi della lettera m) co. 1, dell'art 142 del Dlgs 42/2004.
Inoltre, considerato che la verifica preventiva dell'interesse archeologico:
 - serve a valutare l'impatto della realizzazione di un'opera pubblica o di interesse pubblico rispetto alle esigenze di tutela del patrimonio archeologico, riorientandone eventualmente le scelte progettuali ed esecutive;
 - si applica a tutti i progetti di opere pubbliche o di interesse pubblico disciplinati dal decreto legislativo n. 50 del 18 aprile 2016, compresi i lavori afferenti ai settori speciali, qualora sulla base delle indagini possa presumersi un interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione. Sono esclusi gli interventi che non comportano nuova



edificazione o scavi a quote diverse da quelle impegnate dai manufatti esistenti, mutamenti nell'aspetto esteriore o nello stato dei luoghi oppure movimentazioni di terreno;

Considerato il contesto evolutivo delle aree in cui ricadono gli interventi e la non sussistenza di alcun vincolo archeologico, come indicato nel capitolo 5, si può affermare che non esiste al momento alcun elemento che possa indicare per esse alcun tipo di interesse archeologico.

Qualora comunque durante i lavori di escavazione si verificassero scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi della legislazione vigente in materia (art.90 e ss. D.Lgs. 42/2004, artt. 822, 823 e 826 del Codice Civile, nonché art. 733 del Codice Penale), di sospendere i lavori, avvertire entro 24 ore la Soprintendenza o la Stazione dei Carabinieri competente per territorio e provvedere alla conservazione temporanea dei beni rinvenuti.

- COERENZA IN RIFERIMENTO AD AREE VINCOLATE PER SCOPI IDROGEOLOGICI (rif. Capitolo 6)

La realizzazione dei lavori non ricade in aree di vincolate ai sensi del R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267

Il contesto portuale e cittadino in cui si inserisce l'intervento del Cold Ironing non risulta avere valori particolari, sia a livello urbano che edilizio; l'identità dei luoghi è caratterizzata prevalentemente dalle attività portuali-industriali e commerciali.

Gli interventi si configurano come la soluzione più immediata e meno impattante per la salvaguardia ed il rispetto del loro ambientale, una risposta tecnologicamente evoluta ed innovativa.

L'elettrificazione delle banchine, la nuova cabina di trasformazione ed i cavidotti di raccordo del Cold Ironing previsti a Portoferraio all'interno della circoscrizione portuale e in ambito comunale sono, di fatto, non rilevanti sia dal punto di vista urbanistico, che vincolistico ai sensi del Dlgs 42/2004 e dell'impatto visivo, considerato anche il quadro di riferimento indicato nei precedenti capitoli.

Il progetto *Cold Ironing* in conclusione non solo non incide negativamente sugli equilibri paesaggistici delle aree da esso interessate e sulle altre casistiche sopra indagate, per cui è del tutto compatibile, ma risulta essere anzi essenziale per l'abbattimento dei fumi, dell'inquinamento, per la riqualificazione e la tutela dell'ambiente, ormai la priorità a livello globale.