

ALLEGATO A - elaborato 5

MASTER PLAN

LA RETE DEI PORTI TOSCANI

DISCIPLINA

CAPO I

DISCIPLINA GENERALE

Articolo 1 - Riferimenti generali

1. Il master plan “La rete dei porti toscani” è allegato che costituisce parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale;
2. Il master plan “La rete dei porti toscani” costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi dell’art. 30 del Piano di Indirizzo Territoriale e si compone dei seguenti documenti:
 - a. Il quadro conoscitivo, che fornisce lo scenario di riferimento e lo stato attuale dei porti commerciali e turistici;
 - b. Il documento di piano, che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo della portualità toscana;
 - c. La disciplina, che costituisce parte integrante delle norme del Piano di Indirizzo Territoriale.
3. I piani regolatori portuali dei porti marittimi di interesse nazionale e regionale definiscono, ai sensi dell’art.5 L. 84/1994, l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alla viabilità interna e individuano le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate in coerenza con le disposizioni del PIT e degli strumenti di pianificazione del territorio;
4. Per la definizione del piano regolatore portuale di cui all’art.5 L.84/1994 si procede mediante accordo di pianificazione di cui all’articolo 21 comma 4 della L.R.1/2005, a cui partecipano comunque i comuni e la provincia interessati;
5. I piani regolatori portuali dei porti o approdi turistici, ai sensi dell’art. 47 ter della L.R.1/2005 consistono nella programmazione e localizzazione delle opere da realizzare per le funzioni e le specializzazioni che lo scalo marittimo è chiamato a svolgere, compresi i servizi connessi e sono approvati con le modalità previste dalla medesima legge.

Articolo 2 - Classificazione regionale dei porti

1. La rete dei porti toscani costituisce risorsa unitaria di interesse regionale;
2. Il master plan dei porti definisce ed individua il sistema dei porti toscani secondo la seguente gerarchia:
 - a. i porti di interesse regionale, nazionale e internazionale di Livorno, Carrara e Piombino sede di Autorità Portuale;
 - b. i porti di interesse regionale e interregionale di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro, Giglio;
 - c. i porti e approdi turistici.

Articolo 3 - Obiettivi strategici per la portualità

1. Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone ed assume come obiettivo strategico lo sviluppo della *piattaforma logistica costiera* come sistema economico multisettoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di collegamento plurimodali interconnessi;
2. Relativamente ai porti commerciali il master plan assume come obiettivo territoriale lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico per accrescere la competitività del sistema portuale toscano; tale obiettivo dovrà essere realizzato attraverso le seguenti azioni strategiche:
 - a. realizzazione di una nuova darsena a Livorno come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera;
 - b. realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e nodo di Pisa;
 - c. fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento agli interventi di completamento a tipologia autostradale nella tratta Rosignano-Civitavecchia e della terza Corsia autostradale Viareggio-Confin

- regionale, al completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma, al completamento della SS 398 e alla strada dei Marmi a Carrara;
- d. approfondimenti progettuali per la navigabilità e la sicurezza idraulica dello Scolmatore d'Arno;
 - e. consolidamento della connessione diretta tra Darsena pisana, canale dei Navicelli e porto di Livorno;
 - f. attrezzature per la nautica da diporto a Piombino e Carrara come funzioni complementari alla cantieristica specializzata.
3. Relativamente ai porti turistici il master plan assume i seguenti obiettivi strategici:
- a. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi definiti dal presente piano per i porti e gli approdi turistici;
 - b. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione degli water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica;
 - c. Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

Articolo 4 - Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT; tali interventi vengono attuati mediante specifici piani regolatori portuali che costituiscono atti di governo del territorio.
2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a

separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni:
 - a. utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;
 - b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei *waterfront*, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland;
 - c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.

CAPO II

DISCIPLINA PER LA RETE DEI PORTI, DEGLI APPRODI TURISTICI E DEI PUNTI DI ORMEGGIO DELLA TOSCANA

Articolo 5 – Definizioni

1. La rete dei porti e degli approdi turistici della Toscana costituisce risorsa di interesse unitario regionale.
2. Sono così definite, ai sensi del DPR 509/1997, strutture dedicate alla nautica da diporto:
 - il porto turistico quale complesso di strutture movibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e del diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
 - approdo turistico ovvero la sezione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4 comma 3 della legge n.84/1994, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
 - i punti di ormeggio ovvero le aree demaniali marittime gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Articolo 6 - Azioni strategiche

1. Il presente piano prevede le seguenti azioni strategiche:
 - a. il mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti;

- b. la riqualificazione di quegli ormeggi esistenti e definiti al capitolo 5 del quadro conoscitivo “con procedure in corso o che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici” al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazioni in porti e approdi turistici;
- c. la localizzazione dei porti e approdi turistici già previsti dal Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici di cui alla DCR 258/1992 e successive integrazioni;
- d. la localizzazione di ulteriori nuovi porti esclusivamente al fine di completare il sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana in coerenza con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali e nel rispetto delle condizioni di ammissibilità di cui all’articolo 7.

Articolo 7 – Prescrizioni per i porti e approdi turistici

1. La Regione Toscana privilegia l’obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell’ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali. Di norma è esclusa la realizzazione di nuovi porti o approdi turistici su coste basse sabbiose.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono nuovi porti o approdi turistici, esclusivamente per esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento e alle seguenti condizioni:

- a) non incidano negativamente sull’equilibrio costiero; ove questo avvenga vi è l’obbligo di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea originaria di costa;
- b) garantiscano un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana e sono evitate le concentrazioni;
- c) siano realizzate contestualmente le opere funzionali all’accessibilità e collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero;
- d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all’allegato I e alle direttive e standard di cui all’allegato II delle presenti norme;
- e) costituiscano valorizzazione territoriale e ambientale per aumentare l’attrattività del sistema costiero.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono l'ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti esclusivamente alle seguenti condizioni:

- a) concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa;
- b) siano sostenuti da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento;
- c) concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell'accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale;
- d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme;

4. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono la riqualificazione dei porti e approdi turistici esistenti nel rispetto dei punti c e d di cui al comma precedente;

5. Gli interventi di cui ai commi precedenti dovranno essere coerenti con gli obiettivi di qualità definiti dalle discipline di valorizzazione dei paesaggi e con gli indirizzi di tutela per i beni paesaggistici stabiliti dalla disciplina del PIT.

Articolo 8 – Direttive per i porti e approdi turistici

1. Sono confermate le localizzazioni dei porti e degli approdi turistici già previste dal Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici di cui alla DCR 258/1992 e successive integrazioni. Qualora non recepite nel piano strutturale e negli atti di governo del territorio il Comune procede alla valutazione integrata di cui agli articoli 11 e seguenti della LR 1/05, in coerenza con le prescrizioni e direttive del presente piano.
2. Gli atti di governo del territorio relativi ai porti e approdi turistici sono redatti in coerenza con le disposizioni del presente piano, con particolare riferimento alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme.

Articolo 9 - Modalità attuative per i porti e approdi turistici

1. Le previsioni di riqualificazione e ampliamento dei porti e approdi turistici esistenti, e di localizzazione di nuovi, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale,

sono approvate mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 e seguenti della l.r.1/2005 e costituiscono definizione o variazione del PIT.

2. Nell'ambito dell'accordo di pianificazione di cui al comma 1 il Comune proponente, per l'attuazione delle prescrizioni di cui all'articolo 7:
 - a. predisporre gli elaborati contenenti l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione ed i relativi livelli prestazionali da garantire con i necessari servizi e da valutare rispetto all'entità degli interventi programmati, alla differenziazione dell'offerta in relazione alla tipologia dei natanti;
 - b. procede alla valutazione integrata di cui all'articolo 11 della LR 1/05 e relativo regolamento;
 - c. definisce gli indirizzi rivolti al regolamento urbanistico o al piano regolatore portuale affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, la differenziazione dell'offerta riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto.
 - d. definisce la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.
3. Per il dimensionamento si procede a valutazione integrata negli atti di governo del territorio;
4. Gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare, ai fini della riqualificazione, adeguamento funzionale e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti, sono attuati mediante piani regolatori portuali che costituiscono atti del governo del territorio.

Articolo 10 – Punti di ormeggio

1. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio comunale disciplinano i punti di ormeggio in base ai criteri di tutela ambientale, di sicurezza della navigazione e degli effetti prodotti sul sistema complessivo delle risorse territoriali.
2. I comuni, nell'ambito del piano strutturale individuano le aree a mare e/o fluviali da dedicare agli ormeggi come risposta al fabbisogno locale con strutture funzionali alla nautica, a basso impatto ambientale e a basso costo comprese le attrezzature minori per piccole imbarcazioni da diporto (quali campi boe, pontili, spiagge attrezzate, posti barca a secco, etc);

3. I comuni operano una ricognizione dei posti barca presenti tenendo conto anche delle concessioni demaniali rilasciate e promuovono la riqualificazione degli ormeggi incentivando forme di gestione unitaria di tali attrezzature funzionali alla nautica al fine di poter garantire agli utenti un livello adeguato di servizi.

4. Ai fini della disciplina di cui al comma 1 si applicano i seguenti criteri:

a) i punti di ormeggio possono essere realizzati sulle foci dei fossi, canali o fiumi ricorrendo esclusivamente alla risagomatura e sistemazione delle sponde senza arrecare pregiudizio ad eventuali attività di balneazione presenti;

b) l'agibilità della foce a mare non dovrà incidere negativamente sull'erosione costiera;

c) la predisposizione di aste di ormeggio dovrà essere effettuata senza alterare o compromettere valori ambientali o risorse archeologiche eventualmente presenti sui fondali;

d) la collocazione dei punti di ormeggio deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto tali attrezzature dovranno essere disposte in modo da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti;

e) l'accessibilità ai punti di ormeggio deve essere garantita da una viabilità carrabile connessa alla rete viaria principale sulla quale possano transitare agevolmente e senza intralcio i mezzi di soccorso;

f) per agevolare le operazioni di posa in acqua e di rimessa a terra delle imbarcazioni dovranno essere presenti uno scivolo di alaggio ed impianti fissi o mobili per il sollevamento delle imbarcazioni;

g) in aree a forte concentrazione di ormeggi deve essere garantito l'accesso a servizi igienici collettivi nel numero e con le modalità di cui all'articolo 16 dell'allegato II;

h) le aree a parcheggio, nel rispetto degli standard previsti dal successivo Capo IV dell'allegato II, dovranno essere reperite in prossimità degli ormeggi o in aree limitrofe; in ogni caso devono essere garantiti gli spazi per il deposito dei carrelli.

5. La realizzazione di nuovi punti di ormeggio e l'ampliamento degli esistenti non può essere disgiunta dalla localizzazione delle attrezzature essenziali a garantire una corretta gestione ambientale delle risorse. E' pertanto necessario il rispetto degli standard ambientali di cui al successivo Capo III dell'allegato II quanto alla raccolta di rifiuti solidi, delle acque nere e oleose, degli oli usati.

Articolo 11 – Scivoli pubblici

1. Lo scivolo pubblico è individuato come l'insieme delle attrezzature leggere, degli impianti e dei servizi essenziali atti a garantire l'accesso al mare delle piccole imbarcazioni da diporto, ovvero le operazioni necessarie al varo e alaggio dei natanti, nonché alla corretta gestione ambientale dei rifiuti solidi e liquidi;

2. Le attrezzature essenziali a servizio degli utenti di piccole imbarcazioni sono così individuate:

- a) un'area attrezzata con parcheggi per le auto e per i carrelli delle imbarcazioni (con eventuale servizio di custodia), illuminata e servita da viabilità di accesso adeguatamente segnalata;
- b) uno scivolo di tipo fisso o galleggiante;
- c) un argano mobile per il trascinamento dei natanti;
- d) servizi igienici e impianti per garantire la corretta gestione ambientale (raccolta dei rifiuti solidi, delle acque oleose e degli oli usati).

3. I comuni, coerentemente con gli obiettivi del PIT concernenti lo sviluppo della portualità turistica e della nautica da diporto, nell'ambito del proprio strumento di pianificazione territoriale e negli atti di governo del territorio, individuano le aree da dedicarsi agli scivoli ad accesso pubblico e gratuito, specie nei tratti ove non sussistano infrastrutture portuali o punti di ormeggio in grado di soddisfare la domanda degli utenti della piccola nautica da diporto.

Articolo 12 – Qualità del sistema dei porti e degli approdi turistici della Toscana

1. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio individuano, nell'ambito dei grandi poli cantieristici toscani, le aree e gli spazi urbani marginali liberi potenzialmente idonei per lo sviluppo di attività di produzione e di servizio alla nautica e dovranno definire specifiche discipline d'uso finalizzate a tale scopo.

2. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio riconoscono altresì, le aree del tessuto urbano di diretta o indiretta interferenza con le aree cantieristiche, caratterizzate da degrado urbanistico e funzionale da sottoporre a specifiche discipline di riqualificazione anche attraverso riconversioni e sostituzioni funzionali dando priorità alle attività di servizio alla nautica o alla pesca.

3. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio dei comuni costieri provvedono ad individuare aree libere connesse o da connettere con le aree portuali o con le zone di approdo, ovvero aree da riconvertire funzionalmente, da riservare allo sviluppo di attività di

servizio o complementari al settore della portualità turistica: piccola cantieristica, attività di manutenzione e riparazione natanti, depositi attrezzature per la pesca, spazi per la lavorazione e conservazione del pescato, centri diving.

4. I comuni, nell'ambito degli strumenti di pianificazione e degli atti del governo del territorio, danno attuazione agli indirizzi di cui ai punti da 1 a 3 in coerenza con le disposizioni del presente piano.

ALLEGATO I

CRITERI PER LA QUALIFICAZIONE DELLA PORTUALITÀ 'TURISTICA

Per garantire la qualità degli interventi in aree portuali sotto il profilo dell'accessibilità e dell'organizzazione funzionale e degli spazi, è necessario che gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto.

A partire da questo principio generale è possibile definire alcune linee guida in materia di pianificazione delle aree portuali che hanno come finalità quella di indirizzare i progetti di potenziamento, riqualificazione e progettazione dei porti turistici verso più elevati livelli di qualità.

Il perseguimento di tale obiettivo, assunto dalla regione in coerenza con i recenti principi contenuti nel libro verde sulla politica marittima dell'Unione, può contribuire ad accrescere l'attrattività dei territori costieri come luoghi in cui vivere e lavorare e promuovere il rilancio economico e dei cluster marittimi a livello europeo.

Sulla scorta delle valutazioni sintetiche del quadro conoscitivo della portualità toscana ed in base ad una ricognizione delle più significative esperienze in tema di pianificazione di spazi portuali in ambito mediterraneo (Spagna, Francia) sono stati individuati tre ambiti tematici che declinano il concetto di qualità, rispetto ai quali vengono formulati alcuni indirizzi di metodo:

Qualità degli spazi di relazione:

- qualificare gli spazi liberi di interfaccia terra-mare destinandoli ad uso pubblico per le attività di relazione, garantendone l'accessibilità pedonale e ciclabile e un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale;
- progettare le opere di difesa portuali e delle attrezzature di servizio tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri;

- assicurare le diverse modalità di accesso al porto individuando i necessari nodi di interscambio per una migliore razionalizzazione dei diversi flussi di traffico: da e per il porto, di attraversamento locale di tipo urbano, di raccordo con la viabilità sovra-comunale.

Qualità degli spazi funzionali:

- individuare le aree destinate alla sosta degli autoveicoli in relazione alla localizzazione delle diverse funzioni e attività del porto privilegiando la localizzazione dei parcheggi a servizio del diportismo (sosta carrelli, autoveicoli per utenti fissi) nelle immediate vicinanze del porto ma al di fuori degli spazi di waterfront, e predisponendo, salva l'accessibilità carrabile ai moli, una dotazione minima di parcheggi strettamente legata alle esigenze essenziali di sosta temporanea e di servizio alle attività commerciali e portuali.
- salvaguardare la continuità delle aree di affaccio sull'acqua limitando gli impegni di suolo alle sole funzioni di servizio al diportismo, in tal senso è da escludere di norma l'opportunità di prevedere interventi edilizi a carattere residenza e turistico in aree demaniali in quanto potenzialmente utilizzabili per lo sviluppo delle attività portuali.
- ridurre la conflittualità tra funzione pesca e attività del porto turistico, prevedendo strutture, servizi e dotazioni portuali specificatamente destinate avendo cura di favorire la migliore integrazione tra le attività;
- favorire la presenza di un mix equilibrato di funzioni all'interno del porto al fine di garantire il soddisfacimento di una pluralità di bisogni (attività culturali, commerciali, di accoglienza);
- commisurare la dimensione delle attività commerciali all'interno del porto in funzione del suo livello di attrattività e di rilevanza;
- prevedere opportune misure e soluzioni progettuali per garantire la fruibilità degli spazi portuali alle persone disabili.

Qualità architettonica degli interventi:

- la pianificazione delle aree destinate alle attività del porto turistico deve tendere a garantire un equilibrio tra assetti propriamente urbanistici (spazi a terra e di contatto con la città) e assetti infrastrutturali portuali (specchio acqueo, banchine, moli, aree cantiere, rimessaggio, etc.);
- la progettazione degli interventi deve tener conto delle specificità del sito rapportandosi ai suoi caratteri storici, insediativi ed ambientali;
- valorizzazione del fronte portuale con interventi di interesse pubblico (terminal marittimi, istituti di ricerca, hotel, centri congressi) capaci di rafforzare l'immagine del porto per facilitarne l'attrattività;

- recuperare ed integrare il fronte d'acqua urbano con gli interventi di potenziamento delle infrastrutture per il diporto nautico;
- favorire interventi di recupero e riuso del patrimonio storico portuale e industriale riconosciuto come testimonianze della storia dei luoghi prima di procedere all'occupazione di nuovo suolo.

Gli indirizzi generali sulla qualità degli interventi in ambito portuale-turistico e dei relativi criteri costituiscono un necessario complemento per gli aspetti di pianificazione e progettazione delle strutture portuali-turistiche, intese come parti integranti di un sistema insediativo urbano complesso.

ALLEGATO II DIRETTIVE E STANDARD PER LA PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE DEI PORTI ED APPRODI TURISTICI¹

Capo - I DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE DI OPERE MARITTIME ESTERNE ED INTERNE AL PORTO

Le disposizioni di cui al presente capo costituiscono riferimenti consigliati per la progettazione; il progettista può motivatamente adottare valori diversi anche in relazione alle specifiche condizioni meteomarine e geomorfologiche e della tipologia del porto, in coerenza con quanto disposto dalle raccomandazioni tecniche approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Art. 1. - Canale di accesso al porto

1. La esecuzione di un canale di accesso in fondali sabbiosi o limosi presenta problemi di mantenimento nel tempo se realizzato all'interno della "fascia attiva", sensibile ai fenomeni di modellazione morfologica per effetto del trasporto solido, con gli inevitabili riflessi sulla sicurezza della navigazione.
2. In ogni caso, si suggerisce di condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento del canale ed i conseguenti oneri economici.
3. Si raccomandano le seguenti caratteristiche geometriche relative alla più grande imbarcazione che si prevede possa essere ospite del porto, tenuto conto della eventuale funzione del porto medesimo quale rifugio per imbarcazioni da diporto in difficoltà, in mancanza di un vicino porto più grande:

¹ Il presente allegato è stato definito utilizzando i seguenti riferimenti:

- Deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 258 del 27 maggio 1992;
- Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici approvate dalla Terza sezione del Consiglio superiore dei LLPP con voto del 27.02.02;
- "Le management environnemental des ports de plaisance" linee Protocollo RAMOGE sottoscritto dalla regione Liguria, Principato di Monaco e Francia nel 1979.

- larghezza (calcolata alla quota di fondo): indicativamente non inferiore a 5 volte la larghezza della più grande imbarcazione (per doppio senso di circolazione);
- profondità (rispetto al l.m.m.): immersione dell'imbarcazione più grande, aumentata della somma di metà dell'altezza dell'onda massima che si può presentare in corrispondenza dell'imboccatura, del valore medio delle basse maree sizigiali, degli effetti barici, di un franco sotto-chiglia (pari al 15% della immersione della imbarcazione più grande, e comunque non meno di 0,3 m per fondali sabbiosi o limosi e non meno di 0,6 m per fondali rocciosi). Indicativamente, la profondità del canale d'accesso non può essere inferiore a -3,0 m dal l.m.m.;
- pendenza delle scarpate: la verifica geotecnica di stabilità globale delle scarpate deve garantire un coefficiente di sicurezza non inferiore a 1.5.

Art. 2. - Imboccatura del porto

1. Come per il canale di accesso di cui al precedente articolo, si ritiene opportuno condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento dell'imboccatura ed i conseguenti oneri economici.

2. Si raccomandano le seguenti caratteristiche geometriche relative alla più grande imbarcazione che si prevede possa essere ospite del porto, tenuto conto della eventuale funzione del porto medesimo quale rifugio per imbarcazioni da diporto in difficoltà, in mancanza di un vicino porto più grande:

- larghezza (calcolata alla quota di fondo del canale di accesso): indicativamente non inferiore a 5 volte la larghezza dell'imbarcazione più grande (per doppio senso di circolazione); comunque non inferiore a 1 volta la lunghezza dell'imbarcazione più grande e mai meno di 30 m. Ad ogni modo, larghezze comprese tra 30 e 50 m devono essere attentamente valutate, in fase progettuale, ai fini della sicurezza della navigazione. La larghezza dell'imboccatura, inoltre, dev'essere determinata anche in relazione alle condizioni anemologiche e meteomarine locali, alla conformazione ed esposizione delle opere esterne (risultando più piccola nel caso di porto a moli convergenti rispetto al caso di porto a bacino) e alla necessità di assicurare valori ammissibili di agitazione interna;
- profondità (rispetto al l.m.m.): immersione della imbarcazione più grande aumentata del valore medio delle basse maree sizigiali, degli effetti barici, del franco sotto chiglia (pari al 15% dell'immersione della imbarcazione più grande, e comunque non meno di 0,3 m per fondali sabbiosi o limosi e non meno di 0,6 m per fondali rocciosi) e di un valore che tiene conto del moto ondoso massimo accettabile per la navigabilità in sicurezza dell'imboccatura portuale (valore consigliato non inferiore ad 1,0 m).

3. Indicativamente la profondità dell'imboccatura non può essere inferiore a -3,0 m dal l.m.m.;

4. Ai fini progettuali si ritiene necessario che sia effettuata una stima (in giorni/anno o in ore/anno) del tempo di inoperatività dell'imboccatura portuale ("down-time") che tenga conto della persistenza temporale del frangimento delle onde su base statistica media annua.

Art. 3 - Opere esterne di difesa

1. Le opere esterne di difesa possono ricondursi a diverse tipologie strutturali, tra le quali le più diffuse sono:

- opere a gettata di massi costituite da elementi naturali o artificiali, con eventuale sovrastruttura di calcestruzzo.;
- opere a paramento verticale.;
- opere non tradizionali quali, ad esempio i frangiflutti a berma ed i frangiflutti galleggianti.

2. E' necessario che la scelta delle soluzioni tecniche di cui al comma 1 sia supportata da studi che analizzino in dettaglio i seguenti aspetti:

- batimetria;
- moto ondoso (al largo e sotto costa) e sulle variazioni del livello marino;
- caratteristiche anemologiche del paraggio;
- sicurezza della navigazione;
- agitazione interna;
- impatto ambientale e paesaggistico;
- caratteristiche geotecniche dei fondali interessati dalle opere;
- indagine storica relativa all'evoluzione del litorale;
- insabbiamento dell'imboccatura e del canale di accesso;
- influenza delle nuove strutture sul regime dei litorali adiacenti (tenuto conto delle caratteristiche sedimentologiche dei fondali interessati).

3. Oltre alla stabilità strutturale e geotecnica dell'opera si ritiene necessario che sia verificata anche la sua funzionalità idraulica (prestazioni in termini di riflessione, diffrazione, trasmissione e tracimazione del moto ondoso) congiuntamente all'uso che si intende attribuire all'eventuale banchinamento interno dell'opera di difesa, al fine di pervenire a scelte tecnicamente ammissibili, anche sotto il profilo della sicurezza di persone e cose sotto eventi meteomarinari estremi.

4. Si raccomanda l'adozione di soluzioni progettuali che possano contenere la quota sommitale dell'opera di difesa, al fine di mitigarne l'impatto paesaggistico, compatibilmente con gli aspetti economici e prestazionali (contenimento della tracimazione del moto ondoso).

Art.4 - Canali di manovra

1. Si ritiene che i canali di manovra siano di norma dimensionati in base ai seguenti criteri:

- minimo 1,3 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale con dispositivi d'ormeggio anche laterali (briccole, finger o cat-way, minifinger.);
- minimo 1,7 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale, con dispositivi d'ormeggio solo longitudinali (corpi morti con trappe o pendini o simili).

2. Nel dimensionamento della larghezza si dovrà comunque tener conto della maggiore manovrabilità delle piccole imbarcazioni da diporto rispetto a quelle più grandi.

Art.5 - Dimensioni e caratteristiche dei pontili fissi e galleggianti

1. Si ritiene opportuno dimensionare i pontili in base ai seguenti criteri:

- minimo 2 m per pontili di lunghezza inferiore a 100 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 m;
- minimo 2,5 m per pontili di lunghezza contenuta tra 100 e 150 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 m e 20 m;
- minimo 3 m per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza superiore a 20 m.

2. Sono sconsigliati pontili di lunghezza superiore a 150 m. Ove possibile, si suggerisce di disporre l'asse longitudinale dei pontili in direzione normale a quella del vento dominante.

3. E' necessario che i pontili fissi abbiano le seguenti caratteristiche:

- Il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali di norma non dovrà essere inferiore a 4 kN/m² (400 kg/m²), qualora l'utilizzo comportasse sovraccarichi maggiori (ad esempio per fini carrabili) o in caso di particolari ubicazioni del pontile tale limite dovrà essere ridefinito in base a specifici calcoli che tengano conto delle esigenze connesse all'eventuale transito in sicurezza dei mezzi di soccorso
- La quota del pontile intesa come distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare e alle variazioni del livello del mare. Tuttavia si raccomanda un valore minimo di 1 m sul livello medio mare e, indicativamente, non inferiore a 0,50 m in condizioni di massimo livello del mare.

4. E' necessario che i pontili galleggianti abbiano le seguenti caratteristiche:

- Il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali, fino al completo affondamento dei galleggianti posti sotto il piano di calpestio, non dovrà essere inferiore a 2 kN/m² (200 kg/m²) a meno che non si debbano prevedere sovraccarichi maggiori (ad esempio "folla compatta"), in relazione all'utilizzazione ed all'ubicazione del pontile.
- Bordo libero del pontile galleggiante in assenza di sovraccarichi variabili verticali (distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio): è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare. Si raccomanda comunque un valore minimo di almeno 0,50 m.
- le azioni orizzontali sul pontile galleggiante devono essere calcolate in relazione alle condizioni d'uso e, indicativamente, non possono essere inferiori a 1 kN/m (100 kg/m).
- la stabilità trasversale minima del singolo elemento galleggiante, non collegato agli altri, deve essere tale da sopportare un carico di 1,5 kN/m² (150 kg/m²) distribuito su metà larghezza del piano di calpestio mantenendo, altresì, un bordo libero residuo di almeno 0,05 m.
- I pontili galleggianti, compresi i relativi dispositivi di ormeggio, devono possedere caratteristiche di alta resistenza nei confronti delle aggressioni dell'ambiente marino e devono avere sistemi di galleggiamento inaffondabili e di idonea resistenza alla combustione (classe di reazione al fuoco 1).
- Il piano di calpestio dei pontili galleggianti deve essere dimensionato per sopportare il sovraccarico accidentale verticale sopra indicato e deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi .

Art.6 - Passerelle di accesso ai pontili galleggianti

1. Si ritiene opportuno che le passerelle mobili, colleganti le banchine o i pontili fissi con i pontili galleggianti, abbiano le seguenti caratteristiche geometriche:

- larghezza non inferiore a 1,20 m;
- pendenza non superiore al 33% nelle più sfavorevoli condizioni di livello del mare nel bacino portuale .

2. Il piano di calpestio deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi .

Art.7 - Dimensione dei posti barca

1. Ai fini di orientare la corretta progettazione delle opere a mare e l'adeguato dimensionamento degli specchi acquei in funzione della tipologia delle imbarcazioni, si definiscono i seguenti rapporti dimensionali dei posti barca rispetto alle dimensioni delle imbarcazioni (larghezza x lunghezza espresse in metri):

Dimensioni dei posti barca	Dimensioni massime delle imbarcazioni
2,5 x 7,0	2,3 x 6,5
3,0 x 8,5	2,8 x 8,0
3,5 x 10,0	3,2 x 9,5
4,0 x 11,5	3,7 x 11,0
4,5 x 13,0	4,1 x 12,0
5,5 x 18,0	5,0 x 16,5
6,0 x 21,0	5,5 x 19,5
6,5 x 24,0	5,9 x 22,0
7,0 x 28,0	6,4 x 26,0
7,5 x 32,0	6,8 x 29,0
8,0 x 36,0	7,2 x 33,0

2. Le dimensioni sopra riportate sono orientative in quanto possono variare in base al dispositivo di ormeggio e vengono suggerite nel caso in cui non fossero disponibili, in fase progettuale, puntuali informazioni sulle imbarcazioni che si prevede di ospitare nel porto.

3. Per maggiori ingombri delle imbarcazioni rispetto a quelle sopra indicate (ad esempio, nel caso dei catamarani) si dovranno prevedere posti barca con dimensioni adeguate, comprendenti i necessari margini operativi e di sicurezza.

Capo II STANDARD NAUTICI

Art. 8 - Mezzi di salvataggio

1. In ambito portuale dovranno essere previste le seguenti attrezzature:

- scalette di risalita lungo i pontili e le banchine nel numero di 1 ogni 100 m e comunque nella misura di una ogni pontile;
- salvagenti con cima di recupero lungo i pontili e le banchine nel numero di 1 ogni 25 m.

Art.9 - Impianti antincendio

1. Su ogni pontile e lungo le banchine di ormeggio opportunamente illuminate durante le ore notturne dovranno essere installate le opportune strutture antincendio con le caratteristiche di cui al successivo comma.

2. L'impianto antincendio deve essere realizzato in conformità con le norme tecniche e della sicurezza vigenti (Rif.Legge n. 46/90 - Norme UNI 10779) ed in particolare:

- gli idranti devono essere di tipo UNI, posti a distanza reciproca non superiore a 50 m, in modo comunque da assicurare, con i relativi getti, la copertura di tutte le aree a rischio di incendio;
- gli idranti devono essere corredati di cassette antincendio UNI con tubazioni flessibili avvolgibili aventi lunghezza di 20 m e lance a getto variabile;
- la rete idrica antincendio, deve avere caratteristiche idrauliche tali da garantire al bocchello della lancia, nelle più sfavorevoli condizioni di distanza ed altimetria rispetto alla stazione di pompaggio, le seguenti prestazioni:
 - UNI 45 portata 120 l/1' prevalenza 2 bar
 - UNI 45 portata 350 l/1' prevalenza 2 bar
- l'impianto deve essere proporzionato per una portata totale determinata considerando la probabilità di contemporaneo funzionamento del 50% degli idranti per ogni diramazione
- l'impianto deve essere alimentato da una stazione di pompaggio idonea a conferire in permanenza alla rete le caratteristiche idrauliche suddette e la sicura funzionalità (elettropompe su rete di alimentazione preferenziale)
- l'impianto deve essere dotato di attacco speciale UNI per il collegamento dei mezzi dei Vigili del Fuoco, da installarsi in un punto ben visibile e facilmente accessibile ai mezzi stessi.

Art.10 - Radioassistenza

1. E' necessario che tutti i porti garantiscano il servizio di radio assistenza mediante la realizzazione e/o l'adeguamento degli impianti tramite l'alloggiamento delle reti in apposite canalizzazioni, facilmente ispezionabili, da collocarsi lungo le banchine e lungo i pontili.

Capo III STANDARD AMBIENTALI

Art. 11 - Raccolta rifiuti solidi

1. Si ritiene necessario prevedere cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti con una capacità minima di 1,5 m³ nel rapporto di uno ogni 50 posti barca, collocati ad una distanza massima dalle imbarcazioni di 200 m.
2. Si ritiene necessario prevedere lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi ed eventualmente dei rifiuti secchi non riciclabili.

Art. 12 - Raccolta delle acque

1. E' fatto divieto di scaricare rifiuti solidi e liquidi nello specchio acqueo del porto.
2. Per la raccolta delle acque piovane e nere a terra si prevede che queste siano convogliate - per gravità o mediante stazioni di sollevamento - verso collettori generali o impianti di trattamento. Sono esclusi dalla rete i pontili e le opere di difesa se prive, lato bacino portuale, di banchine utilizzabili per ormeggi.

Per la raccolta delle acque nere prodotte dalle imbarcazioni si prevede che:

- quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, necessitano di un punto di svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici;
- quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 necessitano per lo svuotamento di un sistema a depressione;
- in entrambi i casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria.
- il numero di impianti a depressione dovrà essere indicativamente pari ad uno ogni quattrocento barche con un minimo di un impianto.

3. Per la raccolta delle acque oleose si deve prevedere l'installazione di almeno un impianto per in prossimità delle aree tecniche e cantieristiche del porto corredato di un sistema disoleatore per far rientrare la concentrazione di idrocarburi nei limiti tollerati dal consorzio o ente responsabile del depuratore fognario.

Art. 13 - Raccolta oli usati

1. È raccomandata l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione e l'individuazione di un punto di stoccaggio di tali oli.

Art.14 - Ricambio ed ossigenazione delle acque marine

1. Un ridotto ricambio delle acque interne portuali può produrre concentrazione di sostanze inquinanti e riduzione del tasso di ossigeno disciolto pertanto nei mari a bassa escursione di marea è necessario favorire artificialmente la circolazione delle acque in ambito portuale, utilizzando una o più delle seguenti soluzioni:

- collegamento idraulico dello specchio acqueo interno con il mare a mezzo di tubazioni di diametro variabile, localizzate in corrispondenza dei punti più ridossati e lontani dall'imboccatura;

- installazione di diffusori a pale inseriti nelle predette tubazioni (o di altro dispositivo di pompaggio), al fine di aumentare artificialmente il flusso, contribuendo al completo ricambio delle acque in tempi ragionevolmente contenuti (12-48 ore);
- installazione di ossigenatori in zone particolarmente ridossate. Detti dispositivi pompano, dalla superficie libera sul fondale, aria in bolle di piccolo diametro, rimescolando con moti verticali ed orizzontali l'acqua circostante e producendo così un aumento della percentuale di ossigeno disciolto nell'acqua. Gli ossigenatori sono alimentati con motori elettrici subacquei, costruiti per resistere all'ambiente aggressivo marino;
- creazione di un ampio bacino lontano dall'imboccatura (piallazza) per aumentare lo scambio idrico prodotto dal gradiente di marea.

Capo IV STANDARD PER SERVIZI ED ATTREZZATURE DI BASE A TERRA

Art 15 - Parcheggi

1. E' necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di 1,25 parcheggio/posto barca da rispettare sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione; per l'Isola d'Elba e per gli interventi di riqualificazione in aree urbano-portuali consolidate il numero e la localizzazione dei parcheggi sono determinati a seguito di valutazione integrata dei relativi interventi e comunque compatibilmente con i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici dei relativi insediamenti, in ogni caso secondo una previsione minima di 0,8 parcheggio/posto barca; la determinazione del numero dei parcheggi per le isole, ad eccezione dell'isola d'Elba, viene ricondotta nell'ambito delle valutazioni contenute negli strumenti e negli atti del governo del territorio.

2. Tali parcheggi non potranno interessare le opere foranee, i pontili e le aree di banchina intese come la fascia di 6 ml. dal filo mare della banchina stessa.

3. I posti auto dovranno essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna al porto ed essere dotati di spazi di dimensioni adeguate per il deposito dei carrelli e per il transito dei mezzi di soccorso.

Art.16 - Servizi igienici

1. E' opportuno che i servizi igienici siano riuniti in gruppi e posti a distanza non superiore ai 250 metri dal posto barca

2. Per porti con capacità fino a 400 posti barca dovrà essere previsto un blocco di servizi igienici ogni 50 posti barca comprensivo delle seguenti dotazioni:

- almeno 2WC, 2 orinatoi, 2 lavabi, 1 doccia per gli uomini.
- almeno 2WC, 2 lavabi, 1 doccia per le donne.
- una vasca per lavaggio biancheria o lavatrice elettrica a gettoni o lavanderia.

3. Per porti con capacità compresa tra i 400 posti barca ed i 1000 dovranno essere garantiti i requisiti di cui al comma precedente per i primi 400 posti mentre si prevede un abbattimento del 5% del numero delle dotazioni per gli ulteriori posti barca fino al limite dei 1000.

4. Per porti con capacità superiore ai 1000 posti, oltre al rispetto di quanto stabilito ai commi 2 e 3, dovranno essere condotti specifici studi ed analisi per definire la soglia di abbattimento dei servizi per i posti barca eccedenti la soglia.

5. Nell'ambito degli studi di cui al comma precedente dovranno essere condotte delle valutazioni che tengano conto della tipologia e del numero delle imbarcazioni presenti in porto considerando i seguenti aspetti:

- le piccole imbarcazioni per il loisir (day-cruiser, gommoni) non hanno servizi a bordo quindi necessitano di strutture a terra;
- le barche di piccolo taglio (da 6 a 10 metri) sono equipaggiate di toilette a scarico diretto perché raramente sono dotate di serbatoi di contenimento dei reflui a bordo e pertanto necessitano di servizi a terra sia per l'igiene personale che per le operazioni di lavaggio biancheria e stoviglie.
- le barche di grande taglio (oltre 10 m.) possiedono spesso tutti i servizi necessari a bordo; al contrario non tutte sono dotate di vasca per l'accumulo di acque nere a bordo.
- i pescherecci e le navi da trasporto sono in genere dotati di equipaggiamenti docce, wc, lavabi per l'igiene personale e per la pulizia dei materiali ma a terra è comunque necessario predisporre in blocchi specificatamente dedicati attrezzature speciali quali: sistole, vasche di risciacquo, contenitori per gli scarti di pulitura del pesce. Queste attrezzature possono essere installate in locale riservato a pescatori e sommozzatori per evitare i conflitti tra i diversi impieghi nelle ore di affluenza.

Art. 17- Erogazione energia elettrica

1. Sulle banchine e sui pontili dovranno essere predisposte colonnine per la distribuzione dell'energia elettrica (220V e 50 HZ) nel rapporto minimo di una per ogni 4 posti barca, tale rapporto potrà essere ridefinito in eccesso in funzione della tipologia delle imbarcazioni e della disposizione degli ormeggi;
2. Le colonnine possono essere dotate di contatori per singola utenza in base alle esigenze del gestore o degli utenti.
4. I materiali utilizzati per tali servizi devono essere resistenti alla corrosione e devono essere conformi alle vigenti disposizioni in materia di sicurezza.

Art.18. - Illuminazione pontili e piazzali

1. Il sistema di illuminazione del porto dovrà garantire la costante visibilità notturna dei seguenti spazi:
 - aree destinate ad ormeggi
 - superfici destinate a parcheggio e alla viabilità
 - percorsi pedonali lungo le banchine ed i pontili.
2. Tutti i punti luce dovranno essere dotati di sistemi di schermatura verso il mare.

Art.19 - Approvvigionamento idrico

1. Al fine di assicurare una utilizzo funzionale della risorsa idrica prescrive che la distanza massima dei rubinetti dalle imbarcazioni non sia superiore ai 20 ml. Il numero delle prese di erogazione dell'acqua dovrà essere commisurato rispetto alla dimensione delle imbarcazioni come stabilito dai seguenti criteri:

- 1 rubinetto ogni PB per barche di lunghezza maggiore ai 10 ml.
- 1 rubinetto ogni 2 PB per barche di lunghezza compresa tra i 7 ed i 10 ml.
- 1 rubinetto ogni 4 PB per barche fino ai i 7 ml.

2. Si raccomanda la predisposizione di una doppia rete per acqua potabile e non potabile servita da serbatoi con le seguenti capacità: 70 mc. al giorno ogni 500 PB per acqua non potabile, 100 mc. al giorno per ogni 500 PB di acqua potabile.

Art.20 - Rifornimento carburanti

1. In ambito portuale è necessario prevedere una stazione di rifornimento completa (gasolio, benzina, super e normale) capace di rifornire contemporaneamente 2 imbarcazioni medio-piccole ormeggiate longitudinalmente, facilmente accessibili da ogni tipo di imbarcazione e dalle autocisterne di rifornimento, possibilmente dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua.

2. Tali stazioni saranno di norma collocate in prossimità dell'imboccatura del porto, in zone isolabili e facilmente accessibili dai mezzi di soccorso.

Art.21 - Piazzali per operazioni tecniche di servizio alle imbarcazioni

1. Di norma nei porti turistici saranno previsti i seguenti spazi funzionali alle attività di riparazione, deposito, rimessaggio:

- aree a disposizione per un cantiere nautico che esegue operazioni di manutenzione, carenaggio, riparazione motori e che necessita di congrui spazi di sosta a secco e a mare;
- aree attrezzate al di fuori della cinta del cantiere per la manutenzione e le riparazioni "fai da te";
- aree a disposizione per sosta a secco di imbarcazioni a richiesta dell'utenza per finalità varie (rimessaggio all'aperto o al coperto; aree di attesa di trasferimento; aree per trattative di vendita).

2. L'accessibilità a tali aree dovrà esser garantita da una viabilità interna al porto turistico che si sviluppi al di fuori dell'area di cantiere, al fine di evitare inopportune e pericolose interferenze.

Art.22 - Scali di alaggio, scivoli, e mezzi di sollevamento

1. In ambito portuale è necessario sia garantita la presenza di impianti di alaggio e varo a servizio della cantieristica e dell'area per il rimessaggio delle imbarcazioni, ciascun porto pertanto deve essere dotato almeno di:

- uno scalo di alaggio dimensionato in base alle dimensioni medie degli scafi presenti in porto o in alternativa di mezzi meccanici per il sollevamento dei natanti;
- uno scivolo di tipo fisso o galleggiante per natanti con carrello.

Art.23 - Telefonia fissa

1. Le cabine telefoniche pubbliche devono essere indicativamente previste nella misura di almeno 1 ogni 100 posti barca, ulteriori dotazioni dovranno essere valutate in relazione alla crescente diffusione della telefonia mobile.

Art. 24 - Pronto soccorso

1. Ai fini della tutela della salute delle persone è necessario che il porto sia dotato dei seguenti servizi:

- cassetta di pronto soccorso e medico reperibile per porti con capacità fino a 500 posti barca; infermeria attrezzata e medico reperibile per porti con capacità superiore ai 500 posti barca e nel caso di porti lontani dal pronto soccorso.
- un mezzo a disposizione per il trasporto d'urgenza a pronto soccorso ospedaliero locale.