



I porti di interesse regionale: Tra presente e futuro



27 maggio 2020, ore 09:30 - 12:30 WEBINAR



Regione Tosca



I porti di interesse regionale. Tra presente e futuro 27 maggio 2020

Il Rapporto di aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan: cosa cambia dopo l'approvazione (Del. CR n. 9 del 12/02/2020)

Arch. Sauro Sorini

Settore Infrastrutture per la logistica Responsabile P.O. "Pianificazione portuale e demanio marittimo"



La rete della portualità toscana: consistenza, efficienza

La rete della portualità turistica fa parte dei "sistemi infrastrutturali" della Toscana, che insieme alle altre strutture originate dalla coevoluzione fra ambiente naturale e insediamenti umani rappresentano il "patrimonio territoriale", bene comune costitutivo dell'identità collettiva regionale (LR n. 65/2014, Art. 3)

Ha inoltre valore come "infrastruttura unitaria di interesse regionale" (LR n. 65/2104, Art. 85) e quale risorsa per la produzione di ricchezza per la comunità.



Consistenza

Fanno parte della rete della portualità turistica:

- i porti turistici
- gli approdi turistici
- gli ormeggi che hanno le condizioni per essere trasformati in porti/approdi (Disciplina del Masterplan, Art. 6, comma 1, lettera b)



Marina Cala de' Medici



Ormeggi non ancora trasformati in porti o approdi turistici:

S.Giovanni (Comune di Portoferraio)

Ardenza (Comune di Livorno)

Antignano (Comune di Livorno)

Quercianella (Comune di Livorno)

Castiglione della Pescaia (Comune di Castiglione della Pescaia)

Giglio Porto (Autorità Portuale Regionale)

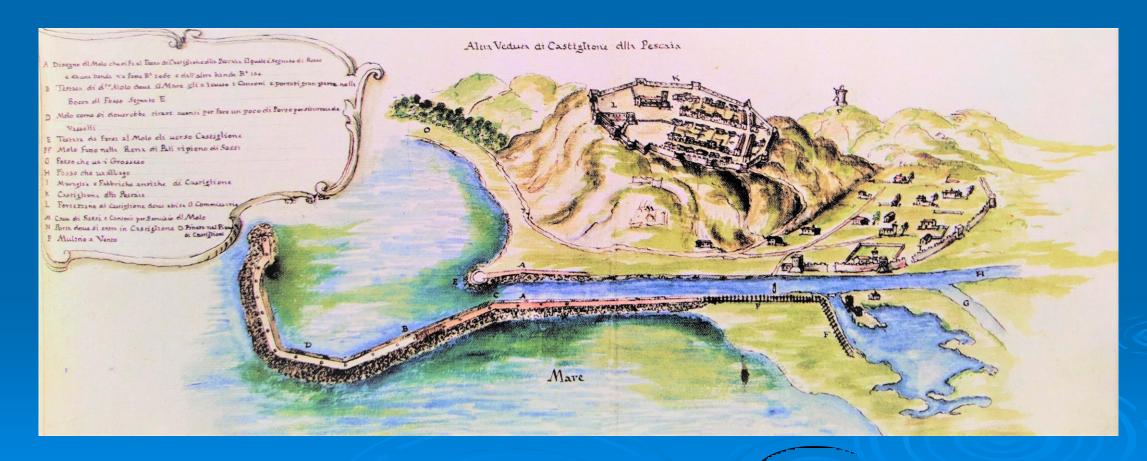
Rio Marina (AdSP del Mar Tirreno Settentrionale)

Cavo - Rio Marina (AdSP del Mar Tirreno Settentrionale)

Marina di Campo (Autorità Portuale Regionale)

Cala di Mola (Comune di Capoliveri)







La disponibilità ricettiva della rete della portualità turistica toscana per le esigenze del diporto nautico, desunta dall'indagine conoscitiva via web svolta in collaborazione con i Comuni, è pari a 12.641 posti barca.

Secondo le rilevazioni dell'Ufficio Statistica del MIT del 2018, «Il diporto nautico in Italia», la consistenza della Regione Toscana per porti e approdi turistici si attesta a 8.579 posti barca. *
Se si includono i «punti di ormeggio» la disponibilità complessiva sale a 17.550 posti barca.

^{*} la differenza è dovuta al fatto che una quota dei posti barca inserita dal MIT nella voce "punti di ormeggio" è trasferibile nella categoria "porti e approdi turistici", poichè per la Toscana si tratta di "ormeggi che hanno le condizioni per ... "/



Regione	Porti e approdi turistici	Punti di ormeggio	Posti barca totali
Liguria	16.872	8.285	25.157
Sardegna	17.061	2.887	19.948
Toscana	8.579	8.971	17.550

Disponibilità di posti barca

Regione	Posti barca totali	Chilometri di litorale	Posti barca per Km di litorale
Liguria	25.157	389	64,7
Sardegna	19.948	1.851	10,0
Toscana	17.550	561	31,3

Indice di affollamento



Secondo il Rapporto di aggiornamento la dotazione complessiva di 12.641 posti barca è così ripartita:

Ripartizione dei posti barca	fino m. 5,5 di lunghezza (nautica sociale)	da ml. 5,5 a ml. 24 di lunghezza	oltre ml. 24 di lunghezza
Unità da diporto sul totale	18,2 %	80 %	1,8 %

Suddivisione per classi di lunghezza

La componente delle unità da diporto da ml. o a ml. 10 di lunghezza vale il 56,7 %.



Dunque:

la disponibilità complessiva di posti di ormeggio della rete della portualità turistica risulta suddivisa, in modo quasi equivalente, tra la nautica minore, il segmento a prevalente finalità ricreativa e a basso impatto ambientale, e la nautica di gamma medio-alta, il segmento a prevalente finalità commerciale e di business.



Porto Ercole



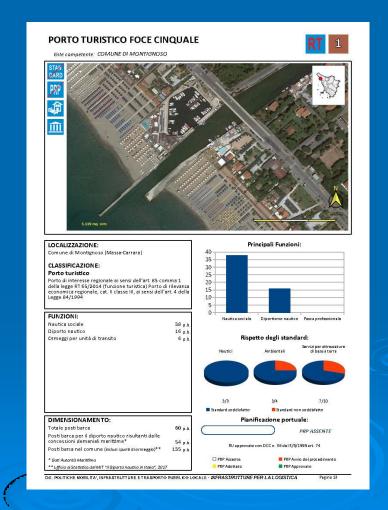
La consistenza delle altre componenti che si aggiungono al diportismo nautico è modesta:

- Ormeggi per unità da diporto in transito: 928 p.b.
- Diporto nautico a fini commerciali: 923 p.b.
- Cantieristica, maunutenzione, riparazione, ecc.: 738 p.b.
- Pesca professionale: 407 p.b.
- Ricovero "a secco": 280 p.b.
- Vigilanza, sicurezza e controllo: 101 p.b.



Efficienza

Le condizioni di efficienza della rete della portualità turistica sono evidenziate nelle "Schede di sintesi della qualità funzionale e dell'assetto organizzativo dei porti e approdi turistici", Allegato 3 della Rapporto di aggiornamento del Quadro conoscitivo del Masterplan.





Costituiscono nell'insieme il documento che individua in forma ideogrammatica lo stato di efficienza funzionale di ogni infrastruttura portuale, le prestazioni virtuose e le criticità.

Evidenziano la classificazione, le principali funzioni portuali, il dimensionamento, il rispetto degli standard, lo stato della pianificazione, l'esistenza di barriere architettoniche, la presenza di strutture ricettive, ecc.





Se il livello d'insieme di efficienza della rete può essere considerato soddisfacente, ad una analisi di dettaglio affiorano tuttavia anche le carenze.

- Solo 7 infrastrutture portuali su 33* soddisfano "completamente" (17 su 17) o "quasi completamente (16 su 17) gli standard ambientali, nautici e per servizi e attrezzature di base a terra previsti dal Masterplan.
- Per talune dotazioni di base, quali "Servizi igienici" e "Parcheggi", la quota di soddisfacimento è di poco superiore al 50% delle infrastrutture portuali censite.

14

^{*} Gli interventi per gli approdi turistici di Molo Batteria e Chiusa di Pontedoro a Piombino non sono stati ancora realizzati.



Porti	Porti	
"Bandiera blu 2020"	che soddisfano gli standard	
Marina Cala De' Medici	Marina Cala De' Medici	
Marciana Marina	Marciana Marina	
Porto Azzurro	Porto Azzurro	
Marina di S.Rocco	Marina di S.Rocco	
Marina di Cala Galera	Marina di Cala Galera	
Marina di Pisa	Marina di Salivoli	
Marina di Punta Ala	Marina di Cecina	



2. Che cosa suggeriscono in sintesi le indagini del Rapporto

Esiti della ricognizione:

La dotazione complessiva di posti barca per il diporto nautico della rete si rivela adeguata (oltre 12.600 per "porti e approdi turistici"; oltre 17.500, secondo la stima del MIT, se si considerano anche i "punti di ormeggio").

Azioni:

✓ non appaiono indispensabili interventi di incremento significativo della capacità ricettiva della rete

10



Esiti della ricognizione:

La componente della "nautica minore" (unità da diporto fino a ml. 10 di lunghezza) ha un peso rilevante nella dotazione di posti di ormeggio per il diporto nautico; la pesca professionale è invece assente su 13 delle 33 infrastrutture portuali censite, nelle altre ha un ruolo marginale; poco significativi il charter nautico e le scuole nautiche.

Azioni:

e' necessario promuovere interventi per favorire il riequilibrio e la "corretta distribuzione delle funzioni" nei singoli scali marittimi (Disciplina del Masterplan, Art.9), nonché la piena integrazione tra funzioni portuali complementari.



Esiti della ricognizione:

La dotazione di posti di ormeggio per unità da diporto di "alta gamma" risulta non del tutto adeguata (1,8% sui posti barca totali, circa 250) considerato il ruolo di eccellenza della Toscana nella produzione cantieristica e l'unicità del suo contesto paesaggistico-ambientale.

Azioni:

✓ E' opportuno valutare la possibilità di promuovere in modo selettivo lo sviluppo dei servizi per diportismo di "alta gamma": negli scali marittimi e nei "poli della nautica e della cantieristica" che per attrattività, rilevanza economica e qualità dei servizi rivestono una posizione di eccellenza (ad es. Viareggio, Punta Ala, porfi dell'Argentario)



Esiti della ricognizione:

Lo stato attuale di efficienza funzionale di alcune infrastrutture portuali non risulta adeguato, sia in riferimento agli standard prescrittivi del Masterplan, sia in riferimento a servizi e prestazioni aggiuntive.

Azioni:

✓ è necessario promuovere interventi di riqualificazione funzionale e ambientale delle infrastrutture portuali esistenti finalizzati al pieno soddisfacimento degli standard, con particolare riguardo ai servizi e alle attrezzature di base a terra.

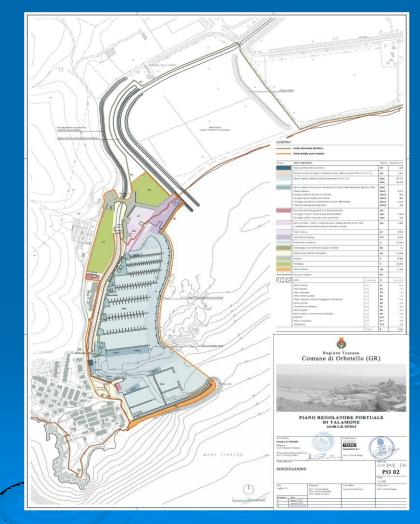


- ✓ è opportuno qualificare ed estendere spazi e attrezzature di interesse collettivo: per la ricreazione, lo svago, l'offerta culturale, l'accoglienza turistica, perseguendo l'obiettivo della «riappropriazione» ad uso pubblico dei waterfront;
- ✓ è necessario favorire le certificazioni di qualità relative alla gestione ambientale delle infrastrutture portuali e la diffusione della «Carta dei servizi del porto».



3. Che cosa cambia nelle previsioni della portualità di interesse regionale

Il PRP è lo strumento essenziale per garantire la riqualificazione del porto, l'equilibrio nella gestione, l' integrazione tra le diverse funzioni.





Solo 17 infrastrutture portuali sulle 33 censite hanno il Piano Regolatore Portuale (adottato o approvato); e alcuni di questi strumenti sono stati approvati con elaborazioni, studi settoriali e contenuti normativi premasterplan (2007).



Portoferraio 1841



- ✓ Dovranno essere analizzate, per ciascuno dei porti o approdi interessati, le situazioni che hanno originato, da parte dei Comuni competenti, un così lungo differimento degli adempimenti per la formazione del PRP previsti dal Masterplan del 2007 e dalla LR n. 65/2014.
- ✓ Le strutture tecniche dei Comuni e dell'ente regionale potranno concordare le forme di collaborazione e di supporto atte a superare le criticità e a rimuovere gli eventuali impedimenti di carattere amministrativo.
- ✓ Per le infrastrutture portuali di competenza delle AdSP la necessità di nuovi PRP potrà essere individuata nei rispettivi DPSS.



Interventi in assenza di PRP

Sono consentiti unicamente gli interventi di manutenzione delle infrastrutture, delle attrezzature e degli impianti portuali esistenti (LR n. 65/2014, Art. 86, comma 10).

Nel dettaglio le opere in questione saranno definite dal Regolamento attuativo dei porti regionali (LR 65/2014, Art. 87, comma 4) in fase di elaborazione.



Nelle more dell'approvazione del PRP è comunque opportuno favorire:

- gli interventi finalizzati al pieno soddisfacimento degli standard;
- gli interventi di qualificazione ambientale, di innovazione tecnologica dei servizi di gestione, di miglioramento dell'accessibilità a terra dell'area portuale;
- l' individuazione di una porzione del bacino portuale da riservare agli ormeggi per le unità da diporto in transito;
- ☐ il rifacimento degli scivoli esistenti e delle attrezzature di cui all' Art.11 della Disciplina del Masterplan;



Le nuove previsioni portuali

Le nuove previsioni portuali, da definire tramite ricorso ad "accordo di pianificazione" (PS, PO, PRP), saranno subordinate:

- □ all' accertamento della coerenza con la Disciplina Masterplan;
- □ alla verifica dello stato di efficienza funzionale di ciascuno scalo marittimo, con riferimento alle "Schede di sintesi della qualità funzionale e dell'assetto organizzativo dei porti e degli approdi turistici" della Toscana.



In merito al rilascio/rinnovo di concessioni demaniali marittime all'interno dell'area portuale, che di norma comporta una verifica di coerenza e conformità con gli strumenti della pianificazione:

è opportuno che i comuni nei quali sono state accertate carenze delle infrastrutture portuali nel rispetto degli standard prescrittivi regionali, valutino la necessità di promuovere, contestualmente al rinnovo delle concessioni, gli interventi finalizzati ad adeguare le prestazioni funzionali.



GRAZIE



Una città sul mare

sauro.sorini@regione.toscana.it