

Comune di Viareggio

E

Piano Regolatore del Porto di Viareggio NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Dott. G. NALDI
Arch. F.G.M. ALLEGRETTI
Ing. R. RAFFAELLI

Adottato con deliberazione C.C. n° *95* del *19/12/2003*
modificato con deliberazione C.C. n° *73* del *01/12/2004*
approvato ai sensi della L. 84/1994 con deliberazione C.R.T. n° *26* del *14/02/2007*

1 **Validità del Piano regolatore Portuale**

1.1 Il vigente Piano Regolatore Portuale è stato approvato *ai sensi della L. 84/1994* con delibera di Consiglio Regionale Toscana n° **26** del **14/02/2007**

2 **Principali norme che interessano il settore.**

2.1 **La legge n. 84 del 1994. Riordino della legislazione in materia portuale.**

2.1.1 **Classificazione del Porto di Viareggio.** Il porto canale di Viareggio è classificato in base al Regio Decreto del 07/08/1887 n° 5.053 come porto di II categoria II classe II serie.¹

2.1.2 **Funzioni ammesse :** ai sensi dell'art 4, 3° comma i porti o le specifiche aree portuali (di cui alle categorie II, classi I, II e III) hanno le seguenti funzioni :

- commerciale;
- industriale²;
- di servizio passeggeri;
- pesca professionale;
- turistica e da diporto.

2.1.3 **Le funzioni del Piano Regolatore Portuale (PRP)** L'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.³

2.2 **Le previsioni del Piano Regolatore Portuale⁴** risultano conformi alle indicazioni, parametri e prescrizioni della vigente disciplina urbanistica comunale e più precisamente a quanto stabilito nel PIT⁵, nel PTC⁶ e nel Piano Strutturale del Comune di Viareggio⁷. Il Regolamento Urbanistico del Comune di Viareggio, in particolare l'UTOE n.6 Porto-Darsena dovrà prevedere l'armonizzazione delle previsioni urbanistiche ricadenti nell'ambito del PRP con quelle previste nelle aree diverse dal demanio statale marittimo. Il PRP rappresenta anticipazione delle previsioni del Regolamento Urbanistico in quanto ai sensi e per gli effetti della legislazione urbanistica tutto il territorio comunale deve essere soggetto a disciplina urbanistica.

2.2.1 Le aree all'interno del Demanio Portuale, ai sensi del D.M. 1444/1968 sono assimilabili alle zone "F" (Aree di interesse pubblico).

¹ La classificazione di cui all'art. 4 lettera d) della L. 84/94 prevedeva la successiva emanazione di un DPCM di recepimento della nuova classificazione che, ad oggi, non è ancora stato emanato, per cui si ritiene valida la classificazione sopra citata.

² È esclusa la funzione petrolifera

³ art 5 della legge n. 84 del 1994

⁴ Art 5, 2° comma della legge n. 84 del 1994 prescrive che le previsioni del PRP non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti

⁵ approvato con delibera CRT n. 12 del 25.01.2000

⁶ approvato con delibera del C.P. di Lucca n. 189 del 13.12.2000

⁷ adottato con delibera C.C. del Comune di Viareggio n. 9 del 08.02.2002

- 2.2.2 Si precisa che, in ragione della caratteristica morfologica dell'area portuale, il vigente PRP non contiene prescrizioni limitative in relazione alle distanze tra fabbricati e dai confini.
- 2.2.3 In ragione del fatto che le previsioni del PRP insistono sulle aree del demanio marittimo portuale, la cui unica proprietà è riconducibile allo Stato, non sono applicabili le prescrizioni tra proprietari di fondi finitimi del Codice Civile.⁸
- 2.3 **Competenze per l'approvazione del PRP.** Il terzo comma, dell'art 5, impone, che nei porti dove non è istituita l'Autorità Portuale, il Piano regolatore è adottato dall'Autorità Marittima⁹, previa intesa con il Comune. Il Piano adottato è inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro 45 giorni dal ricevimento. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.
- 2.4 **La Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).** Il Piano regolatore è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale.
- 2.5 **Approvazione del PRP.** Ai sensi della legislazione vigente il PRP è approvato dalla Regione Toscana.¹⁰
- 2.6 **Funzioni di Porto Turistico e approdo turistico¹¹.** Il PRP risulta conforme alla legge regionale n. 68 del 11 agosto 1997, relativa ai porti e agli approdi turistici ed in particolare le previsioni di aree destinate a queste funzioni risultano dotate di attrezzature e di impianti destinati in via permanente all'ormeggio, alla manutenzione, alaggio e rimessaggio di imbarcazioni da diporto, nonché delle infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli

⁸ Vedi Art. 879 C.C.

⁹ Con l'entrata in vigore della Legge n. 59 del 1997 è stato sancito il principio fondamentale del necessario trasferimento alle regioni e agli enti locali delle funzioni e compiti per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa. La norma non lascia dubbi sull'intenzione del legislatore quando afferma che "sono conferite alle regioni e agli enti locali tutte le funzioni e i compiti amministrativi relativi alla cura degli interessi e alla promozione dello sviluppo delle rispettive comunità, nonché tutte le funzioni e i compiti amministrativi localizzabili nei rispettivi territori in atto esercitati da qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrali o periferici, ovvero tramite enti o altri soggetti pubblici". Di ulteriore estremo interesse risulta l'art 2 della legge n. 59 del 1997 il quale introduce e precisa che la disciplina legislativa delle funzioni e dei compiti conferiti alle regioni ai sensi della presente legge spetta alle regioni quando è riconducibile alle materie di cui all'art 117, primo comma della Costituzione. Nelle restanti materie spetta alle regioni il potere di emanare norme attuative ai sensi dell'art 117, secondo comma della Costituzione. "In ogni caso, la disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni e dei compiti amministrativi conferiti è disposta, secondo le rispettive competenze e nell'ambito della rispettiva potestà normativa, dalle regioni e dagli enti locali." Ancora è da ricordare che l'art. 4 della legge n. 59 del 1997, al 3 comma lettera l), precisa che i conferimenti di funzioni avvengono nell'osservanza del "principio di autonomia organizzativa e regolamentare e di responsabilità degli enti locali nell'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi ad essi conferiti".

¹⁰ Il primo comma dell'art. 105 del D.leg. n. 112/98 ha una valenza generale in quanto "sono conferite alle regioni e agli enti locali tutte le funzioni non espressamente indicate negli articoli del presente capo e non attribuite alle autorità portuali dalla legge n. 84 del 1994" Tra le funzioni conferite alle Regioni si registra :

- Lettera c) estimo navale
- Lettera e) programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale ed interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale.
- Lettera l) rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia; tale conferimento non opera nei porti e nelle aree di interesse nazionale individuate con il DPCM del 21 dicembre 1995¹⁰.

¹¹ "art. 2. 1° comma "Quelli dotati di attrezzature e di impianti destinati in via permanente all'ormeggio, alla manutenzione, alaggio e rimessaggio di imbarcazioni da diporto, nonché delle infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli utenti". Art. 2, 3° comma " Si considerano approdi turistici anche le specifiche aree portuali di cui alla lettera e), comma terzo dell'art 4, della legge n. 84 del 1994.

utenti¹² e possono essere considerati approdi turistici in quanto rientranti nelle previsioni di cui all'art 4 comma 3° lettera e), della legge n. 84 del 1994.¹³

2.7 Conformità ai contenuti del Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT).

2.7.1 Le aree destinate alla nautica da diporto contenute nel Piano Regolatore Portuale risultano conformi al PREPAT. Fino all'approvazione del PREPAT, si assumono come prescrittivi i contenuti di pianificazione urbanistica del Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici di cui alla L.R. n. 36 del 1979 ed i piani regolatori portuali con l'eventuale variante sono approvati con il procedimento dell'accordo di programma promosso dalla regione ai sensi della LR n. 76 del 1996.

2.7.2 Il Piano Regolatore Portuale, per quanto riguarda le zone demaniali destinate ad approdo turistico, risulta conforme alle caratteristiche tecniche come definite dal DPR n. 509 del 1997.

2.8 **Il Decreto legislativo n. 112 del 1998 attuativo della legge n. 59/97.** Ai sensi e per gli effetti del D.lgs. n. 112 del 1998 attuativo della legge n. 59 del 1997 il Piano Regolatore Portuale definisce e regola le funzioni e compiti amministrativi che sono stati trasferiti alle regioni, alle province o ad altri enti locali,¹⁴ con la possibilità che tale conferimento comprenda anche le funzioni di organizzazione e le attività connesse e strumentali all'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti, quali fra gli altri, quelli di programmazione, di vigilanza, di accesso al credito, di polizia amministrativa, nonché l'adozione di provvedimenti contingibili e urgenti previsti dalla legge¹⁵. Nelle materie oggetto del conferimento, le regioni e gli enti locali esercitano funzioni legislative o normative ai sensi e nei limiti stabiliti dall'art 2 della legge n. 59 del 1997.¹⁶

2.9 **Attribuzione delle funzioni inerenti il demanio marittimo ai Comuni.** Ai sensi e per gli effetti della legislazione regionale¹⁷ e nazionale¹⁹ sono attribuite ai Comuni le funzioni

¹² Art 2, 1° comma legge regionale n. 68 del 1997

¹³ art. 2, 3° comma legge regionale n. 68 del 1997

¹⁴ Art. 1 comma 1 del D.lgs. N. 112 del 1998.

¹⁵ Art 1, 2° comma D.lgs. N. 112 del 1998

¹⁶ Al 3° comma dell'art. 1 D.lgs. n.112 del 1998

¹⁷ Legge regionale n. 88 del 1998

¹⁸ Con delibera n. 51 del 21 Gennaio 2001 della GRT, è stata approvata una specifica circolare esplicativa " Funzioni amministrative concernenti il rilascio di concessioni sui beni del demanio marittimo : porti di rilevanza economica e regionale e interregionale".

La questione sollevata riguardava, l'impossibilità di procedere al conferimento delle funzioni del demanio marittimo previsto dal 1 Gennaio 2002 (previsto dal secondo comma dell'art. 9 della legge n. 88 del 2001) in quanto tale conferimento non si esercitava nei porti di interesse di rilevanza economica internazionale e nazionale nonché nelle sedi di Autorità Portuale, ma non essendo stata attivata la procedura di classificazione, permaneva una incertezza sull'operatività della norma.

La regione precisa che " il comma 1 bis dell'articolo 4 della legge n. 84/1994" stabilisce " che i porti di sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II, e consente di ritenere immediatamente operativo dal 1 gennaio 2002 il conferimento delle funzioni amministrative di cui al decreto 112 anche in assenza della prevista classificazione dei porti, dal momento che è da ritenere che la competenza regionale riguardi le funzioni amministrative relative a tutti i porti, con esclusione soltanto di quelli sede di autorità portuale, porti ritenuti ex lege di rilevanza internazionale o nazionale".

Ancora la regione precisa che " da quanto sopra esposto ed in considerazione dell'attribuzione delle funzioni ai sensi dell'articolo 27, comma 3, della legge regionale 88/1998, l'esercizio delle funzioni in argomento da parte dei Comuni. non appare condizionata dalla necessità dell'adozione di ulteriori atti o di atti interposti e decorre espressamente dal 1 gennaio 2002".

concernenti le concessioni di beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale, nonché del demanio lacuale e fluviale.²⁰

2.10 **La Valutazione d’Impatto Ambientale.** Il Presente Piano Regolatore Portuale è costituito da specifica sezione relativa alla Valutazione d’Impatto Ambientale ai sensi e per gli effetti della legislazione nazionale in materia²¹ e di quella regionale.²²

2.11 **Normativa tecnica sulle Opere Marittime:**

2.11.1 Istruzioni tecniche per la progettazione delle Dighe marittime - Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, Roma 1995.

2.11.2 Istruzioni tecniche per la progettazione delle opere di difesa costiera - Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Roma 1991.

2.11.3 Legge 30 Novembre 1998 n. 413 Art.9 “Programma per la realizzazione di opere infrastrutturali ammodernamento e riqualificazione dei porti”.

2.11.4 D.lgs. n. 152/99 art. 35 “Disposizioni sulla tutela delle acque dall’inquinamento”.

2.11.5 Legge 27 febbraio 1998 n. 30 “Programma straordinario escavazioni”.

Per completezza, occorre infine ricordare che la riforma costituzionale recentemente attuata con la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 (modifiche al titolo v della parte seconda della Costituzione) e il nuovo tenore dell’art 118 della Costituzione comporteranno la necessità di una ulteriore riflessione in ordine ad una competenza regionale ancora più vasta in materia, concernente anche le funzioni amministrative inerenti i porti di rilevanza internazionale e nazionale”.

¹⁹ Legge n. 88 del 2001. Con questa legge è stato modificato il testo dell’art. 105 del D.lgs n.112 del 1998, ed in particolare dalla originaria formulazione del testo di seguito riportato :“Lettera l) rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia; tale conferimento non opera nei porti e nelle aree di interesse nazionale individuate con il DPCM del 21 dicembre 1995” si passa alla nuova formulazione : “tale conferimento non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con DPCM del 21 dicembre 1995 pubblicato GU n. 136 del 12 Giugno 1996 e successive modificazioni. Nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale il conferimento decorre dal 1 ° gennaio 2002”.

²⁰ 3° comma dell’art 27 della legge regionale n. 88 /199

²¹ DPCM n. 377 del 10 Agosto 1988 Art. 1, 1° comma “Sono sottoposti alla procedura di valutazione di cui all’art.6 della legge n. 349 del 1986 “ i progetti delle opere rientranti nelle seguenti categorie : (..) h) porti commerciali marittimi, (..) Art 1, 2° comma “la medesima procedura si applica anche agli interventi su opere esistenti, non rientranti nelle categorie del comma 1, qualora tali interventi derivi un’opera che rientra nelle categorie stesse; “

²² La legge regionale n.79 del 1998, all’art 5 individua i progetti che sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale, e altre categorie, che a seguito di verifica si rende necessario sottoporli a valutazione.

Nella prima categoria (A1) abbiamo :

- 1) porti ed approdi turistici e da diporto quando lo specchio d’acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza complessiva superiore a 500 m.

Nella seconda categoria abbiamo :

- 1) opere destinate a combattere l’erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare
- 2) porti turistici e da diporto con parametri inferiori a quelli indicati nella lettera b dell’allegato A1, nonché progetti di intervento su porti già esistenti (in questo caso la verifica è effettuata dalla Provincia).

La legge regionale all’art. 3 chiarisce anche il significato di progetto e cioè “ l’insieme degli elaborati tecnici descrittivi della realizzazione di un’opera, di un impianto o altro intervento sull’ambiente naturale o sul paesaggio, di iniziativa pubblica o privata, da redigersi ai sensi della legge n. 109 del 1994, art . 16”.

2.12 **NORMATIVA TECNICA REGIONALE**

2.12.1 **Standards Urbanistici.** Per il dimensionamento dei servizi a terra vengono presi in considerazione i seguenti punti:

- Viabilità
- Parcheggi
- Servizi
- Reti tecnologiche

2.12.1.1 **Viabilità.** Gli approdi turistici devono essere collegati al sistema viario principale. Le caratteristiche di tale collegamento dovranno corrispondere alle esigenze di non costituire intralcio alla viabilità principale ed a quella all'interno dei centri abitati.

2.12.1.2 **Parcheggi.** Negli approdi turistici di nuova costruzione dovrà essere prevista la realizzazione di almeno 1,25 posti macchina per ogni posto barca . I parcheggi non dovranno interessare le opere foranee, i pontili, le aree di banchina intese come una striscia di m. 6 dal mare della banchina stessa. Gli interventi relativi a ristrutturazione e ampliamenti dei porti e degli approdi turistici esistenti dovranno essere disciplinati da piani particolareggiati di attuazione . Tali strumenti dovranno definire , tra l'altro, le dotazioni dei parcheggi necessari ed indicarne la localizzazione al fine di garantire la piena funzionalità delle attrezzature portuali. Nel caso di attività commerciale e ricreative di utilizzazione generale , comunque complementari alle strutture portuali , gli standards delle aree di parcheggio dovranno essere specifici e nella misura prevista dal D.M.n.1444 del 1968.

2.12.1.3 **Servizi.** I servizi igienici devono essere riuniti in gruppi in maniera che ciascun gruppo possa servire le varie zone dell'approdo. La distanza di ciascun gruppo dal posto barca più lontano della sua zona non può superare i 250 mt. Il numero dei servizi da prevedere in funzione dei posti barca deve essere almeno :

	Uomini	Donne
W.C.	1 ogni 50 p.b.	1 ogni 75 p.b.
Orinatoi	1 ogni 75 p.b.	
Lavabi	1 ogni 50 p.b.	1 ogni 75 p.b.
Docce	1 ogni 100 p.b.	1 ogni 200 p.b.

In ogni gruppo di servizi deve essere installata una vasca per lavaggio biancheria o lavatrice elettrica a gettoni. Per i servizi di pronto soccorso sarà previsto :

- negli approdi con capacità ricettiva autorizzata fino a 300 posti barca, cassetta di pronto soccorso debitamente attrezzata , con medico reperibile a chiamata;
- in quelli con capacità ricettiva autorizzata da 301 a 700 posti barca, servizio espletato, in vano attrezzato, da un infermiere diplomato 8/24 ore, con medico reperibile a chiamata;
- in quelli con capacità ricettiva autorizzata superiore a 700 posti barca, servizio espletato, in vano attrezzato, da un infermiere diplomato 16/24 ore, e da un medico reperibile a chiamata .

Deve essere inoltre previsto un punto di ristoro .²³

²³ In ragione delle difficoltà di una suddivisione delle aree, la rispondenza agli standards edilizi-sanitari viene effettuata sull'intera previsione del Piano Regolatore Portuale.

3 Norme relative all'attuazione e gestione del Piano Regolatore Portuale

3.1 L'attuazione e la gestione delle opere e previsioni contenute nel presente Piano regolatore Portuale si devono ispirare ai principi di economicità, efficienza, efficacia e pubblicità della Pubblica Amministrazione.

3.2 **Principio di sussidiarietà.** Ai sensi e per gli effetti del rispetto del principio di sussidiarietà tutti gli interventi previsti con destinazione pubblica e/o di pubblica utilità possono essere attuati da soggetti diversi tramite specifiche intese con il Comune di Viareggio.

3.3 Interventi tesi al miglioramento dell'accessibilità del porto

3.3.1 Con delibera della Giunta Regionale Toscana n° 1214 del 05/11/2001 è stato approvato il "*Progetto regionale di gestione integrata della costa ai fini del riassetto idrogeologico*", seguito da un "*Programma straordinario degli investimenti strategici della Regione Toscana. Attuazione degli interventi prioritari di recupero e riequilibrio del litorale e delle attività di formazione del piano di gestione integrata della costa*" approvato con delibera del Consiglio Regionale Toscana n° 47 del 11/03/2003. Gli interventi specifici per la messa in sicurezza dell'accesso a mare del porto di Viareggio dovranno essere tesi al miglioramento dell'accessibilità stessa, alla sicurezza della navigazione ed al rispetto delle condizioni ambientali e del fondo marino. La Provincia di Lucca ha individuato quale soggetto attuatore del progetto il Comune di Viareggio.

3.3.2 Con delibera della Giunta Regionale Toscana n. 941 del 09/11/2002 è stato approvato il progetto per il miglioramento dell'accessibilità al porto di Viareggio con collegamento con la Variante Aurelia. L'attuazione degli interventi previsti dovrà avvenire secondo le previsioni urbanistiche previste dalla vigente disciplina urbanistica e dalle disposizioni contenute nel Piano Strutturale.

3.4 Norme regolamentari

3.4.1 Gli interventi edilizi sono approvati se conformi alle disposizioni delle norme Tecniche di Attuazione del presente Piano Regolatore Portuale e del vigente Regolamento Edilizio. Le prescrizioni del P.R.P. sono ricavabili dalle tavole grafiche e dalle presenti norme. In caso di eventuale contrasto tra le prescrizioni ricavabili dalle tavole grafiche e quelle presenti nelle norme si deve considerare prevalente il dettato normativo.

3.5 Prescrizioni per quanto riguarda la salvaguardia del paesaggio

3.5.1 L'area ricadente nell'ambito del Piano Regolatore Portuale risulta soggetta al Vincolo del Titolo II del D.lgs. n. 490 del 1999 (Tutela del paesaggio)

3.5.2 Prescrizioni per quanto riguarda la qualità architettonica e progettuale.

3.5.3 In ragione della presenza del vincolo paesaggistico la progettazione delle opere pubbliche avviene ai sensi e per gli effetti di quanto prescritto dall'art 16 della legge n. 109 del 1994 e successive modifiche ed integrazioni, nonché di quanto disciplinato dagli articoli 59, 60 e 61 del DPR n. 554 del 1999.

3.5.4 Le opere relative al mantenimento in efficienza delle opere foranee del porto saranno oggetto d'intervento di iniziativa pubblica (Comune, Provincia, Regione, Stato).

3.6 **Prescrizioni per quanto riguarda l'aumento della funzionalità delle strutture edilizie e portuali per garantire la sicurezza nei luoghi di lavoro, la salubrità dei luoghi di vita e di lavoro**

- 3.6.1 Per gli immobili indicati nell'elenco redatto dall'ASL²⁴ competente e relativo alla presenza di materiale contenente amianto, entro dodici mesi dall'entrata in vigore delle presenti norme, deve essere presentato specifico progetto di riqualificazione funzionale con la esplicita previsione della bonifica di detti materiali.
- 3.6.2 Tutti gli edifici devono garantire la massima sicurezza dei luoghi di lavoro. L'assenza degli elementi strutturali, nonché del rispetto della disciplina di sicurezza comporta la dichiarazione di inagibilità dei locali.
- 3.6.3 Le ristrutturazioni edilizie tese alla riqualificazione igienico-sanitaria e funzionale e alla messa a norma degli edifici destinati alle lavorazioni può comportare aumenti di superficie coperta come disciplinato dall'art 4 della legge regionale n. 52/99 e successive modificazioni e/o integrazioni.

3.7 **Prescrizioni relative ai cantieri navali**

- 3.7.1 In considerazione delle finalità connesse alla migliore e più proficua utilizzazione del demanio marittimo, all'interno delle quali assumono aspetto prioritario le attività cantieristiche, i cantieri navali esistenti nelle sottozone C5 ed E non possono mutare la destinazione d'uso.

4 **Campo di applicazione**

- 4.1 Il presente Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) definisce l'assetto urbanistico delle aree a terra dell'area portuale della città di Viareggio disciplinando i diversi insediamenti attraverso una zonizzazione che ricopre l'intera area.
- 4.2 La perimetrazione dell'area portuale è quella definita negli allegati del P.R.P. e riguarda il demanio statale portuale
- 4.3 Le campiture grafiche sulle aree indicano le destinazioni d'uso specifiche e i vincoli imposti.
- 4.4 Le zone disciplinate da strumenti urbanistici attuativi già adottati o approvati, restano vincolate a tutte le prescrizioni contenute negli strumenti urbanistici stessi.

5 **Elementi costitutivi del Piano Regolatore Portuale**

- 5.1 Il presente P.R.P. è costituito dai seguenti elaborati:

A **Relazione Generale;**

B **Elaborati Grafici :**

B.1 Morfologia generale e batimetria dell'area d'intervento: *Planimetria dello Stato di fatto con Perimetrazione dell'area d'intervento (scala 1:2000)* ;

B.2 Planimetria generale della nuova proposta di Piano con destinazione d'uso delle aree *(scala 1:2000)*;

B.2.a Planimetria generale della nuova proposta di Piano: zonizzazione *(scala 1:2000)*;

B.3 Sovrapposizione tra stato di fatto e stato di progetto *(scala 1:2000)*;

B.4 Individuazione delle Aree Demaniali *(scala 1:2000)*;

B.5.a Piani Regolatori Portuali *(scala 1:2000)*;

B.5.b Variante 1997 *(scala 1:2000)*;

B.6 Planimetria generale di progetto e posizionamento delle sezioni tipo *(scala 1:1000)*;

B.7 Piano degli ormeggi per la zona nautica *(scala 1:1000)*;

B.8 Pianta delle sistemazioni superficiali *(scala 1:1000)*;

²⁴ Vedi D.M. del 14 maggio 1996 " Normative e metodologie tecniche per gli interventi di bonifica ivi compresi quelli per rendere innocuo l'amianto" dalla L. 27/03/1992 n° 257 recante : "Norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto".

- B.9 Planimetria dragaggi, scavi e sbancamento (*scala 1:1000*);
- B.10 Sezioni Tipo Banchine a gravità, a giorno, opere di difesa e dettaglio pontili galleggianti (*scala 1:1000*);
- B.11 Localizzazione e accessibilità al distributore di carburante (*scala 1:500*);
- B.12 Mappa delle concessioni demaniali in atto (*scala 1:2000*);
- B.13 Schema generale della viabilità esterna di accesso (*scala 1:5000*);
- B.14 Viabilità interna, parcheggi e servizi (*scala 1:1000*);
- B.15 Aree a standards e Parcheggi (*scala 1:2000*).

- C **Relazione storica;**
- D **Relazione Tecnico-Illustrativa delle opere marittime;**
- E **Norme Tecniche di Attuazione;**
- F **Relazione geologico-tecnica generale;**
- G **Studio dell'agitazione ondosa;**
- H **Relazione sui possibili sistemi di difesa dall'insabbiamento;**
- I **Verifica sulla navigabilità del progetto del porto di Viareggio;**
- L **Studio dei sedimenti del porto di Viareggio.**
- M **Valutazione d'impatto ambientale.**

ALLEGATI:

- Verbali delle Conferenze di Servizi – *allegato alle Norme Tecniche di Attuazione-*;
- Tavola delle Reti di Servizi – *allegato alla Relazione Generale-* ;
- Tavola degli Standards Nautici – *allegato alla Relazione Generale-*;
- Tavola delle Fasi costruttive – *allegato alla Relazione Tecnico-Illustrativa delle opere marittime.*

6 Attuazione del Piano Regolatore Portuale

- 6.1 Il Piano Regolatore Portuale si articola in specifiche zone urbanistiche con l'individuazione delle funzioni complesse a cui sono destinate.
- 6.2 Ciascuna zona si attua attraverso sottozone per ognuna delle quali vengono definite le destinazioni d'uso ammissibili, la superficie, gli indici urbanistici, gli interventi di nuova edificazione e/o quelli consentiti sul patrimonio edilizio esistenti, le modalità d'intervento (concessione diretta, concessione convenzionata, progetto di opera pubblica)
- 6.3 Le attività che risultano incompatibili con le nuove destinazioni previste dal presente Piano Regolatore Portuale :
 - 6.3.1 Mantengono la destinazione d'uso esistente solo se rilasciata da atto amministrativo autorizzatorio; gli interventi sugli immobili sono consentiti esclusivamente fino alla ristrutturazione edilizia²⁵
 - 6.3.2 Possono mantenere la destinazione d'uso per non oltre due anni dall'approvazione del presente Piano Regolatore Portuale. In questo caso entro i due anni deve essere presentata domanda di Permesso di Costruire per adeguare l'area o l'immobile alla nuova destinazione urbanistica conforme. In caso di inadempienza l'immobile viene dichiarato inagibile con conseguente non rinnovo della concessione demaniale marittima.
- 6.4 Nelle zone e/o sottozone dove è prevista la redazione di specifico Piano Attuativo (piano di recupero) devono essere rispettati i rapporti tra insediamenti e dotazione minima prevista dal DM n. 1444/68.

²⁵ legge n. 457 del 1978 e succ. mod. e/o integraz. TU n. 380 del 2000

- 6.5 All'interno delle sottozone nelle quali è prevista la nuova edificazione il rilascio del Permesso di Costruire è subordinato alla presenza delle opere di urbanizzazione e/o collegate e funzionanti.
- 6.6 Gli interventi di Iniziativa Comunale sono autorizzati tramite specifica delibera della Giunta Municipale
- 6.7 Gli interventi di pubblica utilità o finalizzati a svolgere funzioni di pubblica utilità sono autorizzati da Permessi di Costruire secondo quanto prescritto dalle disposizioni del presente PRP e dal vigente Regolamento Edilizio.
- 6.8 I titolari di concessione demaniale marittima possono presentare domanda per il rilascio di Permesso di Costruire per interventi conformi alle disposizioni del vigente PRP e del vigente Regolamento Edilizio.

7 **ATTRACCO COMMERCIALE (zona A) - colore blu –**

7.1 DESCRIZIONE

- 7.1.1 La destinazione commerciale interessa un'area posta all'interno dell'avamposto per una superficie di circa 4.900 mq dotata di una banchina sufficiente all'accosto di unità di lunghezza fino a 90 m.
- 7.1.2 All'interno dell'area commerciale dovranno essere previsti i servizi necessari allo svolgimento della funzione per una superficie coperta massima di 200 mq e una volumetria massima di 700 mc ed altezza di ml 3,50.
- 7.1.3 Le opere costituenti il molo di attracco potranno prevedere strutture per l'imbarco di autoveicoli e passeggeri per attività di trasporto tramite traghetti. In questo caso la dotazione a parcheggi dovrà prevedere una congrua dotazione di spazi per la sosta.

7.2 DESTINAZIONI AMMESSE

- 7.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni
- Piazzale;
 - Impianti tecnologici;
 - Aree di stoccaggio;
 - Scali ed alaggi;
 - Magazzini;
 - Commerciale;
 - Servizi complementari alle attività commerciali;
 - Presidio doganale.

7.3 PRESCRIZIONI PARTICOLARI

- 7.3.1 Nella zona dovrà essere inserita un'area, opportunamente recintata con divieto assoluto di parcheggio, destinata alla realizzazione di serbatoi carburanti necessari per il rifornimento degli impianti distributori, secondo le indicazioni della Direzione Provinciale dei Vigili del Fuoco.

7.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	200 m ²
ALTEZZA	3,50 m
VOLUMETRIA MAX	700 m ³
AREE PARCHEGGIO L.122/89	70 m ²

7.5 MODALITA' D'INTERVENTO

7.5.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.

8 **APPRODI PER LA NAUTICA DA DIPORTO (ZONE B) - colore azzurro –**

8.1 DESCRIZIONE

8.1.1 In questa specifica zona si prevede la localizzazione delle attrezzature necessarie per la realizzazione e gestione degli approdi per la nautica e costituenti specifico ambito di porto turistico ai sensi della legislazione regionale in materia e delimitata da specifica linea identificante la zona nautica.

8.1.2 In tale area è stata verificata la rispondenza agli standards nautici A.I.P.C.N..

Posti barca	Madonnina	Darsena Europa	Via Coppino	Triangolino	TOTALE
60 m x 12,00 m			7		7
40 m x 12,00 m			2		2
18 m x 5,70 m	64		39		103
15 m x 5,00 m		72			72
12 m x 4,25 m	84	42		65	191
10 m x 3,75 m	96			70	166
8 m x 3,15 m				168	168
6 m x 2,40 m				219	219
TOTALE	244	114	48	522	928

Tabella Standards Nautici

8.1.3 La presente zona è suddivisa in 8 sottozone:

- area del Triangolino, di nuova realizzazione (sottozona B1)
- area della Madonnina (sottozona B2)
- area della darsena Europa (sottozona B3)
- area di prolungamento di via Coppino (sottozona B4)
- aree della darsena Italia (sottozona B5)
- aree della darsena Toscana (sottozone B6, B7)
- aree della darsena Lucca (sottozona B8)

8.3 **Sottozona B1**

8.3.1 DESCRIZIONE

8.3.1.1 Si tratta dell'area del Triangolino, la cui superficie ha un'estensione di mq 23.500 di terraferma e di mq 30.000 di specchio acqueo;

8.3.1.2 Obiettivi: La sistemazione dell'area a mare del Triangolino è basata sull'esigenza di massimizzare il numero di posti barca per rispondere alla consistente domanda, per cui il risultato finale è stato la creazione di una darsena di forma sostanzialmente rettangolare, su cui vi può essere libertà d'intervento per quanto riguarda la localizzazione dei servizi e la composizione del piano degli ormeggi, che dovrà comunque prevedere una dimensione media delle unità compresa tra i 6 e i 12 m di lunghezza. *Per quanto riguarda la sistemazione degli spazi a terra, in adiacenza alla diga di sopraflutto, viene mantenuto un terrapieno della larghezza di circa 60 m, destinato ad ospitare sia la viabilità di accesso alla base nautica stessa e di collegamento alle aree funzionali contigue sia le aree a parcheggio.* Lo sporgente che separa la zona del Triangolino dalla Nuova Darsena Viareggio è assegnato alla nautica per la metà circa della sua larghezza. In questa zona è

previsto il ricovero a terra della flotta di unità a vela di classe *star* (oggi precariamente collocata sullo sporgente tra la Darsena Europa e il bacino della Madonnina). In testata allo sporgente è lasciato libero uno spazio per la manovra dei carrelli ed è prevista la collocazione di una gru di alaggio. In vicinanza della zona del faro è prevista la collocazione di un edificio monopiano con funzioni di *club house*, dove troveranno posto un punto di ristoro e i servizi. Ciò significa che la base nautica dovrà essere collegata, oltre che alle reti di distribuzione di acqua e energia elettrica, anche al sistema fognario cittadino. Nell'angolo dell'avamposto tra la nuova banchina commerciale e lo sporgente che separa l'avamposto stesso dalla zona nautica del Triangolino è prevista la collocazione di uno scivolo di alaggio e varo pubblico, destinato a sostituire quello oggi presente all'estremità di Via Coppino.

8.3.1.3 La superficie coperta massima ammissibile è pari a 500 mq ed un'altezza massima di ml 3,50.

8.3.2 DESTINAZIONI AMMESSE

8.3.2.1 Sono ammesse tutte le seguenti destinazioni:

- Impianti tecnologici (compresi distributori);
- Banchine e pontili di ormeggio;
- Commerciale;
- Servizi complementari (bar, ristorante, infermeria, uffici, servizi igienici);
- Viabilità;
- Parcheggi.

8.3.3 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	500 m ²
ALTEZZA	3,50 ml
VOLUMETRIA MAX	1.750 m ³
AREE PARCHEGGIO PUBBLICO	8.660 m ²
AREE PARCHEGGIO L.122/89	175 m ²

8.4.4 MODALITA' D'INTERVENTO

8.4.4.1 Gli interventi previsti verranno realizzati mediante procedura di cui al D.P.R. 509/97.

NOTA : La realizzazione delle previsioni per quanto riguarda la banchina commerciale (zona A) e l'approdo del Trangolo (sottozona B1) deve essere contestuale.

In questa sede deve essere considerata e motivata con opportuno studio preventivo la possibilità della realizzazione di un passeggio con ampliamento dell'attuale antemurale della diga foranea con struttura da definirsi in modo da raggiungere almeno le dimensioni minime previste dalla L. 13/89 e successivo D.M. attuativo.

8.4 **Sottozona B2**

8.4.1 DESCRIZIONE

8.4.1.1 Si tratta dell'area della Madonnina, la cui superficie ha un'estensione di mq 12.700 di strutture emerse e di uno specchio acqueo di mq 28.700.

8.4.1.2 Obiettivi : L'intervento sul bacino della Madonnina prevede la trasformazione dei pontili galleggianti principali (quello longitudinale e quello di testata) in strutture fisse, secondo uno schema già proposto in passato. Le previsioni per quanto riguarda la sistemazione dell'area dello sporgente riguardano la predisposizione di estesi parcheggi e di almeno un volume destinato ad ospitare servizi in posizione baricentrica, in corrispondenza dell'attuale struttura della Madonnina;

8.4.1.3 La superficie coperta massima ammissibile è pari a 150 mq ed un'altezza massima di ml 3,50.

8.4.2 DESTINAZIONI AMMESSE

8.4.2.1 Sono ammesse tutte le seguenti destinazioni:

- Impianti tecnologici (compresi distributori);
- Banchine e pontili di ormeggio;
- Commerciale;
- Servizi complementari (bar, ristorante, infermeria, uffici, servizi igienici);
- Viabilità;
- Parcheggi.

8.4.3 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	150 m ²
ALTEZZA	3,50 ml
VOLUMETRIA MAX	525 m ³
AREE PARCHEGGIO PUBBLICO	3.150 m ²
AREE PARCHEGGIO L.122/89	53 m ²

8.4.4 MODALITA' D'INTERVENTO

8.4.4.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni

8.5 **Sottozona B3**

8.5.1 DESCRIZIONE

8.5.1.1 Si tratta dell'area della Darsena Europa, la cui superficie ha un'estensione di mq 7.500 di terraferma e di mq 14.800 di specchio acqueo.

8.5.1.2 Obiettivi: L'intervento nella Darsena Europa prevede la razionalizzazione dei pontili galleggianti, mantenendo invariate la banchine di delimitazione dell'attuale specchio acqueo. Si prevede la collocazione di un locale uso bar / club house, sul pontile di delimitazione della Darsena Europa, a servizio dell'approdo turistico.

8.5.1.3 La superficie coperta massima ammissibile è pari a 100 mq ed un'altezza massima di ml 3,50.

8.5.2 DESTINAZIONI AMMESSE

8.5.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni:

- Ormeggi C.P. e C.C.
- Impianti tecnologici;
- Banchine e pontili di ormeggio;
- Commerciale;
- Servizi complementari (bar, ristorante, infermeria, uffici, servizi igienici);
- Viabilità;
- Parcheggi.

8.5.3 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	100 m ²
ALTEZZA	3,50 ml
VOLUMETRIA MAX	350 m ³
AREE PARCHEGGIO PUBBLICO	1.900 m ²
AREE PARCHEGGIO L.122/89	35 m ²

8.5.4 MODALITA' D'INTERVENTO

8.5.4.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni

8.6 **Sottozona B4**

8.6.1 DESCRIZIONE

8.6.1.1 Si tratta dell'area a prolungamento di via Coppino, la cui superficie ha un'estensione di mq 3.200;

8.6.1.2 Obiettivi: il Piano prevede da una parte il riordino dell'attuale tracciato di Via Coppino con una sostanziale riorganizzazione dei parcheggi e dall'altra il prolungamento della via stessa per una lunghezza di circa 140 m. ed una larghezza fissata in 27 m., in modo da permettere sia un'agevole percorribilità veicolare fino alla testata, sia la collocazione di aree di sosta veicolare. Durante la risistemazione dell'area, sarà prevista la demolizione del pontile ortogonale a via Coppino per motivi di sicurezza della navigazione, visto che può costituire una riduzione del canale di transito. Lo sporgente da collocare in prolungamento della Via Coppino consentirà:

- ✓ sul lato Nord, di disporre di un fronte di accosto per unità da 18 m, ad esclusione degli ultimi 90 m di banchina adiacente ai Cantieri Perini, destinati all'affiancamento di grandi unità ormeggiate davanti al cantiere;
- ✓ sul lato Sud, di prevedere una ristrutturazione della darsena ex-Lusbencraft, normata in seguito come sottozona II, assumendo la destinazione delle banchine interne a lavorazioni su imbarcazioni medio – grandi.
- ✓ sul lato avamposto, di predisporre una banchina trasversale, posta in testata al prolungamento, destinata ad ospitare navi da diporto di dimensioni fino a 60 m, compatibilmente con la garanzia del mantenimento delle condizioni di sicurezza per la manovra delle unità navali in transito.

8.6.1.3 La superficie coperta massima ammissibile è pari a 100 mq ed un'altezza massima di ml 3,50.

8.6.2 DESTINAZIONI AMMESSE

8.6.2.1 Sono ammesse tutte le seguenti destinazioni:

- Impianti tecnologici;
- Banchine e pontili di ormeggio;
- Commerciale;
- Servizi complementari (bar, ristorante, infermeria, uffici, servizi igienici);
- Parcheggi;
- Viabilità.

8.6.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	100 m ²
ALTEZZA	3,50 ml
VOLUMETRIA MAX	350 m ³
AREE PARCHEGGIO PUBBLICO	900 m ²
AREE PARCHEGGIO L.122/89	35 m ²

8.6.5 MODALITA' D'INTERVENTO

8.6.5.1 Gli interventi previsti verranno realizzati mediante piano attuativo di iniziativa pubblica.

8.7 **Sottozona B5-B6-B7-B8**

8.7.1 DESCRIZIONE

8.7.1.1 Le zone di cui all'oggetto si collocano lungo le darsene Italia, Toscana, Lucca e misurano rispettivamente:

- zona B5: superficie mq. 500;
- zona B6: superficie mq. 1.000;
- zona B7: superficie mq. 700;
- zona B8: superficie mq. 100;

8.7.2 DESTINAZIONI AMMESSE

8.7.2.1 Sono ammesse tutte le seguenti destinazioni:

- Impianti tecnologici;
- Banchine e pontili di ormeggio;
- Commerciale;
- Servizi complementari (servizi igienici);
- Parcheggi.

8.7.3 MODALITA' D'INTERVENTO

8.7.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire.

9 **AREE PER LA CANTIERISTICA (produzione e servizi) (zone C) -colore ocra-**

9.1 DESCRIZIONE

9.1.1 Trattasi delle aree da destinare a funzioni legate alla cantieristica sia relativamente alla produzione che ai servizi ad essa connessi. Le aree interessate sono localizzate in diverse zone dell'intera area portuale. Le aree hanno dimensioni e caratteristiche diverse comprendendo sia aree con accesso diretto allo specchio d'acqua che aree prive di tale accesso. In ragione di tale diversità e delle differenti dimensioni delle attività presenti e future, sono state individuate 13 sottozone soggette a specifica normativa.

9.1.2 Obiettivi : Nell'ambito della Darsena Viareggio non sono previsti interventi significativi sulle opere marittime, dato che le trasformazioni previste dal Piano sono costituite soltanto da variazioni delle destinazioni d'uso di specchi acquei e spazi a terra. In effetti il trasferimento degli ormeggi per la pesca professionale sul lato di ponente della Darsena richiederà solo interventi sull'impiantistica di banchina e il trasferimento in tale zona delle strutture per lo sbarco del pescato. La banchina sul lato est ha una destinazione d'uso di tipo industriale, principalmente per lavori di allestimento su scafi galleggianti: di essa il tratto antistante l'attuale mercato ittico potrà essere utilizzato anche per scopi commerciali ed espositivi, in accordo con la nuova destinazione dell'edificio del mercato stesso e delle aree circostanti.

9.2 MODALITA' D'INTERVENTO

9.2.1 Nelle sottozone C sono ammessi, previ piani di recupero PR, interventi estesi fino alla ristrutturazione urbanistica e per aree non inferiori alla superficie della concessione demaniale;

9.2.2 Nelle sottozone C i limiti da considerare, in caso di ristrutturazione urbanistica, sono i seguenti:

- a. *altezza massima*;
- b. *sup. cop. max.* pari al 75% della sup. del lotto oppure, qualora lo stato attuale superi tale percentuale, alla sup. cop. esistente;
- c. *volume max* pari all'esistente (soltanto per edifici non legati all'attività produttiva) .

9.2.3 La superficie coperta a destinazione produttiva non può superare il rapporto massimo di copertura del 75 % del lotto o la sup. cop. esistente;

9.2.4 I piani di recupero sono comunque obbligatori negli interventi di ristrutturazione di immobili o complessi con superficie utile lorda superiore a 1.000 mq;

9.2.5 Per gli edifici esistenti, fino all'adozione dei piani di recupero, sono ammessi soltanto interventi estesi fino alla ristrutturazione edilizia.

9.3 **Sottozona C1**

9.3.1 DESCRIZIONE

9.3.1.1 Si tratta dell'area posta a Sud della Darsena Viareggio, la superficie misura mq. 14.100.

9.3.2 DESTINAZIONI AMMESSE

Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- Costruzione, manutenzione e trasformazione di imbarcazioni;
- Rimessaggio di imbarcazioni;
- Laboratori artigianali connessi con la cantieristica;
- Magazzini;
- Direzionale;
- Impianti tecnologici;
- Aree di stoccaggio;
- Scali ed alaggi;
- Viabilità;
- Parcheggi.

9.3.3 MODALITA D'INTERVENTO

9.3.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante un piano attuativo di iniziativa pubblica.

9.3.3.2 Gli interventi di nuova edificazione ammessi sono subordinati ad un progetto unitario di riqualificazione e sviluppo soggetto a concessione convenzionata, che definisca l'assetto dell'intera area;

9.3.3.3 Il progetto unitario dovrà prevedere un coerente sistema degli accessi, nonché un armonico inserimento architettonico;

9.3.3.4 Gli interventi su edifici esistenti sono estesi fino alla ristrutturazione urbanistica;

9.3.3.5 Altezza massima h= 6,00 ml;

9.3.3.6 Superficie coperta fino 1.700 mq.

9.3.4 PRESCRIZIONI PARTICOLARI

9.3.4.1 Le nuove edificazioni dovranno essere collocate nella fascia sud dell'area, con allineamento parallelo alla viabilità esistente;

9.3.4.2 L'area, di forma rettangolare, posta ad est, all'interno della sottozona C1, delimitata dalla banchina est della Darsena Viareggio, dai confini nord, sud ed est della sottozona, dovrà essere mantenuta libera da mezzi, strutture e depositi, anche temporanei, di materiali e attrezzature e, all'occorrenza potrà essere anche recintata con rete a maglia sciolta.

9.3.5 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	1.700 m ²
ALTEZZA	6,00 m
VOLUMETRIA MAX (<i>edifici non legati all'attività produttiva</i>) ²⁶	10.200 m ³
AREE PARCHEGGIO L.122/89	1.020 m ²

9.4 **Sottozona C2**

9.4.1 DESCRIZIONE

9.4.1.1 Area delimitata dal Piazzale San Benedetto del Tronto, dalla banchina est della Darsena Viareggio, confinante, ad ovest con sottozona Cs2;

9.4.1.2 Superficie dell'area : mq. 4.200.

9.4.2 DESTINAZIONI AMMESSE

²⁶ Il limite della volumetria massima viene introdotto soltanto per gli edifici non legati all'attività produttiva..

9.4.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- Scali, alaggi e attività connesse;
- Magazzini;
- Direzionale;
- Viabilità.

9.4.3 MODALITA D'INTERVENTO

9.4.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire.

9.5 Sottozona C3

9.5.1 DESCRIZIONE

9.5.1.1 Si tratta di un area posta sul lato est della Darsena Viareggio, attualmente utilizzata per banchina lavorazioni su imbarcazioni, oltre che ad impianti di distribuzione di carburante agevolato per il comparto della pesca.

9.5.1.2 L'area ha le dimensioni di 3.500 mq .

9.5.2 DESTINAZIONI AMMESSE

9.5.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- Aree di stoccaggio;
- Impianti tecnologici;
- Viabilità;
- Manutenzione e trasformazione di imbarcazioni;
- Magazzini.
- Direzionale
- Servizi igienici
- Parcheggi pubblici.

9.5.3 MODALITA' D'INTERVENTO

9.5.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire.

9.5.3.2 Gli interventi su edifici esistenti sono estesi fino alla ristrutturazione edilizia

9.5.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	550 mq
ALTEZZA	3 m
VOLUMETRIA MAX (<i>edifici non legati all'attività produttiva</i>) ²⁷	esistente

9.6 Sottozona C4

9.6.1 DESCRIZIONE

9.6.1.1 Trattasi dell'area più vasta in cui hanno sede i grandi cantieri navali di Viareggio, è delimitata, da sud a nord, dal Piazzale San Benedetto del Tronto, via Marina di Levante, via dei Pescatori, via del Porto, con un'estensione dell'area di mq. 89.600.

9.6.2 DESTINAZIONI AMMESSE

Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- Costruzione, manutenzione e trasformazione di imbarcazioni;
- Rimessaggio di imbarcazioni;
- Laboratori artigianali connessi con la cantieristica;
- Magazzini;
- Direzionale;
- Impianti tecnologici;

²⁷ Il limite della volumetria massima viene introdotto soltanto per gli edifici non legati all'attività produttiva.

- Aree di stoccaggio;
- Scali ed alaggi;
- Parcheggi.

9.6.3 MODALITA' D'INTERVENTO

9.6.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante piano attuativo di iniziativa privata.

9.6.3.2 La ristrutturazione urbanistica di ciascuna area si dovrà attuare con un piano di recupero esteso almeno ad ogni concessione demaniale.

9.6.3.3 I piani attuativi relativi ad ogni singola concessione demaniale dovranno definire:

- il sistema degli accessi;
- le unità minime di intervento, tenendo conto delle concessioni esistenti, dei tipi di produzione e delle previsioni di sviluppo;
- la razionalizzazione dei moli, dei bacini di varo e di allestimento con le indicazioni degli accessi al bacino portuale, ove esistenti;
- le tipologie edilizie di ogni unità minima di intervento distinguendo fra immobili destinati ad impianti produttivi, commerciali, uffici direzionali, attrezzature generali;
- la razionalizzazione delle aree interne, la demolizione degli immobili non più funzionali.

9.6.3.4 L'altezza massima e il rapporto di copertura saranno definiti dal piano di recupero, in relazione alle esigenze delle speciali lavorazioni cantieristiche e comunque l'altezza non dovrà essere superiore a 17 m;

9.6.3.5 Fino all'approvazione del piano di recupero sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia .

9.6.3.6 Nel caso di ristrutturazione urbanistica dovranno essere garantite le aree destinate a parcheggio di cui alla L. 122/89.

9.6.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	75 % della superficie territoriale o sup. cop. esistente
ALTEZZA	17 m
VOLUMETRIA MAX (<i>edifici non legati all'attività produttiva</i>) ²⁸	esistente

9.7 **Sottozona C5**

9.7.1 DESCRIZIONE

9.7.1.1 Si tratta di separate aree che comprendono diversi isolati fra via del Porto, via dei Pescatori, via Savi e via Virgilio

9.7.1.2 DESTINAZIONI AMMESSE

9.7.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- Costruzione, manutenzione e trasformazione di imbarcazioni;
- Rimessaggio di imbarcazioni;
- Laboratori artigianali connessi con la cantieristica;
- Magazzini;
- Direzionale;
- Commerciale;
- Impianti tecnologici;
- Aree di stoccaggio.

²⁸ Il limite della volumetria massima viene introdotto soltanto per gli edifici non legati all'attività produttiva.

- 9.7.3 MODALITA' D'INTERVENTO
- 9.7.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire . Nel caso di ristrutturazione urbanistica gli interventi dovranno essere realizzati mediante un piano attuativo di iniziativa privata.
- 9.7.3.2 Gli interventi ammessi sono estesi fino alla ristrutturazione urbanistica con le seguenti prescrizioni di carattere generale:
- 9.7.3.2.1 Rapporto di copertura 75 % dell'area oggetto dell'intervento o sup. cop. esistente;
- 9.7.3.2.2 Non è ammesso l'incremento di superficie e volumetrico per le residenze esistenti, né le edificazioni di nuove unità residenziali;
- 9.7.3.2.3 Gli interventi dovranno rispettare l'edificazione "a schiera" degli isolati;
- 9.7.3.2.4 La ristrutturazione degli immobili posti agli angoli degli isolati dovrà tenere conto della particolare posizione urbanistica degli stessi ed essere attuata in modo unitario e coordinato sui lati prospicienti le strade principali;
- 9.7.3.2.5 Sono vietati terrazzi o pensiline aggettanti sul filo delle facciate sulle strade pubbliche;
- 9.7.3.2.6 Per i cantieri e gli edifici legati al ciclo produttivo cantieristico è ammessa la sopraelevazione fino all'altezza massima di ml 9,00;
- 9.7.3.2.7 Sono ammesse destinazioni d'uso diverse da quella produttiva per casa di guardianaggio e/o uffici ad una quota non superiore al 20% della superficie coperta;
- 9.7.3.2.8 Per tutti gli altri edifici con destinazione diversa dai precedenti: è ammessa la sopraelevazione fino all'altezza massima di ml 6,00.
- 9.7.3.2.9 Nel caso di ristrutturazione urbanistica dovranno essere garantite le aree destinate a parcheggio di cui alla L. 122/89.
- 9.7.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	75% della sup. del lotto o sup. cop. esistente
ALTEZZA	9 m (<i>edifici legati al ciclo produttivo</i>) 6 m (<i>tutti gli altri edifici</i>)
VOLUMETRIA MAX (<i>edifici non legati all'attività produttiva</i>) ²⁹	esistente

9.7.5 **PRESCRIZIONI PARTICOLARI**

- 9.7.5.1 Nella sottozona C5 delimitata tra via del Porto, via Paolo Savi, via dei Pescatori e la sottozona E2, valgono le destinazioni previste nei titoli di concessione demaniale in vigore alla data di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

9.8 **Sottozone C6 - C7 – C8 – C9 – C10 – C11 – C12**

9.8.1 DESCRIZIONE

- 9.8.1.1 Le zone di cui all'oggetto si collocano lungo le darsene Italia, Toscana, Lucca e misurano rispettivamente:

- zona C6: superficie mq. 9.600;
- zona C7: superficie mq. 16.600;
- zona C8: superficie mq. 2.150;
- zona C9: superficie mq. 4.400;
- zona C10: superficie mq. 2.000;
- zona C11: superficie mq. 4.400;
- zona C12: superficie mq. 2.100;

9.8.2 DESTINAZIONI AMMESSE

²⁹ Il limite della volumetria massima viene introdotto soltanto per gli edifici non legati all'attività produttiva.

- 9.8.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:
- Costruzione, manutenzione e trasformazione di imbarcazioni;
 - Rimessaggio di imbarcazioni;
 - Laboratori artigianali connessi con la cantieristica;
 - Magazzini;
 - Direzionale;
 - Commerciale;
 - Impianti tecnologici;
 - Aree di stoccaggio.
- 9.8.3 MODALITA' D'INTERVENTO
- 9.8.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire. Nel caso di ristrutturazione urbanistica gli interventi dovranno essere realizzati mediante un piano attuativo di iniziativa privata.
- 9.8.3.2 Sono consentiti interventi estesi fino alla ristrutturazione urbanistica RU con un incremento della superficie coperta e della volumetria massima del 30% rispetto a quelle esistenti;
- 9.8.3.3 Ai cantieri navali con fabbricati di altezza inferiore a ml 11,00 è consentito raggiungere tale altezza;
- 9.8.3.4 Ai cantieri navali è altresì consentito l'adeguamento delle altezze dei capannoni esistenti fino al raggiungimento dell'altezza del capannone più alto dello stesso insediamento produttivo, per la copertura dei bacini e degli scali di alaggio e varo, impostazione e allestimento navi, a condizione che i capannoni non vengano intramezzati con solai;
- 9.8.3.5 Tali aumenti sono subordinati ad un atto d'obbligo unilaterale, da registrarsi a cura e spese del richiedente, a conservare la destinazione cantieristica navale;
- 9.8.3.6 Per gli edifici oggetto di interventi di ristrutturazione edilizia ed urbanistica, si deve tener conto di quanto segue : i fronti degli edifici lungo il canale Burlamacca e lungo via Coppino devono avere caratteri di decoro architettonico, integrandosi con le tipologie storiche delle facciate della zona, in modo da costituire una continuità di tessuto architettonico;
- 9.8.3.7 Nel caso di ristrutturazione urbanistica dovranno essere garantite le aree destinate a parcheggio di cui alla L. 122/89.
- 9.8.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	75% della sup. del lotto o sup. cop. esistente
ALTEZZA	11,00 m
VOLUMETRIA MAX (<i>edifici non legati all'attività produttiva</i>) ³⁰	esistente

10 AREE DI SVILUPPO CANTIERISTICA (Zone Cs) -colore panna-

10.1 DESCRIZIONE

10.1.1 Le aree di sviluppo individuate in planimetria sono due : Cs1 e Cs2.

10.2 Sottozona Cs1

10.2.1 DESCRIZIONE

10.2.1.1 L'area attualmente si trova all'interno dello specchio acqueo della Darsena Viareggio ed è destinata all'ampliamento ed al potenziamento del Travel Lift esistente ed ha una superficie di 1.500 mq. circa.

10.2.2 DESTINAZIONI AMMESSE :

³⁰ Il limite della volumetria massima viene introdotto soltanto per gli edifici non legati all'attività produttiva.

- Scali, alaggi e attività connesse;
- Magazzini;
- Direzionale;
- Viabilità.

10.2.3 PRESCRIZIONI PARTICOLARI

10.2.3.1 L'intervento di ampliamento del *Travel-Lift* si dovrà collegare con la viabilità esistente e non dovrà ostacolare, in alcun modo, la movimentazione di uomini e mezzi in banchina.

10.2.4 MODALITÀ D'INTERVENTO

10.2.4.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire convenzionato (la Convenzione, approvata con Del. di Giunta Comunale, dovrà assicurare l'utilizzo della struttura da parte degli operatori del settore, disciplinando modalità, tempi e tariffe).

10.3 Sottozona Cs2

10.3.1 DESCRIZIONE

10.3.1.1 L'area misura mq. 19.800 circa e si trova ad est a nord dell'attuale Mercato Ittico (area denominata DR11 dalla Variante al P.R.G.C. del 1997).

10.3.2 DESTINAZIONI AMMESSE

- Attività cantieristica.

10.3.3 MODALITÀ D'INTERVENTO

10.3.3.1 L'intervento in quest'area è soggetto alle prescrizioni del Piano di Recupero adottato con delibera GM n°493 del 22.10.2002 ed approvato con delibera G.M. n° 91 del 21.02.2003.

10.3.3.2 Altezza massima : 12 ml;

10.3.3.3 Superficie coperta : 11040 mq.

10.3.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	11.040 m ²
ALTEZZA	12 m
AREE PARCHEGGIO PUBBLICO	4.565 m ²

10.3.5 MODALITÀ D'INTERVENTO

10.3.5.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante piano attuativo di iniziativa pubblica

10.4 Sottozona Ca1

10.4.1 DESCRIZIONE

10.4.1.1 La banchina in oggetto confina sul lato Est con l'area dell'attuale mercato ittico ed ha la superficie di mq 990.

10.4.2 DESTINAZIONI AMMESSE :

- Attività in connessione con le funzioni espositive, commerciali e di servizio per la nautica.

11 PESCA PROFESSIONALE (Zone D) - colore verde scuro –

11.1 DESCRIZIONE

11.1.1 Sono destinate alla pesca professionale le seguenti aree:

- area collocata sulla banchina ovest della Darsena Viareggio (sottozona D1);
- area situata ad ovest della darsena Toscana (sottozona D2);
- area posta a sud della darsena Lucca (sottozona D3).

11.2 **Sottozona D1**

11.2.1 DESCRIZIONE

11.2.1.1 Si tratta di un'area di mq. 13.750 posta sul lato ovest della darsena Viareggio.

11.2.1.2 Obiettivi: su quest'area sono previsti magazzini ed approdi per la pesca nella parte sud dell'area ed il nuovo mercato ittico nella parte nord vicina al faro.

11.2.2 DESTINAZIONI AMMESSE

11.2.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni:

- Impianti tecnologici;
- Aree di stoccaggio;
- Magazzini;
- Approdi per la pesca;
- Viabilità.

11.2.3 MODALITA' D'INTERVENTO

11.2.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante Piano Attuativo di iniziativa privata.

11.2.3.2 In assenza di Piano Attuativo sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia.

11.2.3.3 In sede di Piano Attuativo dovranno essere verificate le effettive esigenze delle localizzazioni necessarie ad assicurare la funzionalità della destinazione principale. Eventuali aree che si renderanno non necessarie saranno destinate prevalentemente alle lavorazioni da effettuarsi a bordo di unità da diporto di dimensioni medio-grandi e subordinatamente all'ormeggio.

11.2.3.4 Prescrizioni per i magazzini per la pesca : superficie coperta di mq. 580, altezza max esistente, volume realizzabile mc. 2020.

11.3 **Sottozona D1a**

11.3.1 DESCRIZIONE

11.3.1.1 Si tratta di un'area di mq 7.400 posta nelle vicinanze del faro, nella zona nord-ovest della darsena Viareggio, dotata di una banchina di 70 ml. sulla darsena stessa.

11.3.2 DESTINAZIONI AMMESSE

11.3.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni:

- Impianti tecnologici;
- Aree di stoccaggio;
- Magazzini;
- Direzionale;
- Commerciale;
- Viabilità;
- Mercato Ittico con servizi complementari (bar, ristorante, uffici, spazi espositivi);
- Parcheggi;
- Viabilità.

11.3.3 MODALITA' D'INTERVENTO

11.3.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.

11.3.3.2 Nella parte nord della sottozona deve essere collocato il nuovo mercato del pesce (MP), una struttura multifunzionale nella quale sono ammesse destinazioni compatibili con il commercio sia all'ingrosso che al minuto, piccoli laboratori, servizi, attrezzature connesse al consumo dei prodotti ittici e alla promozione del settore.

11.3.3.3 Altezza massima : 9 ml;

11.3.3.4 Superficie coperta : 1.750 mq;

11.3.3.5 Volume consentito : 11.200 mc;

11.3.3.6 Dovrà essere individuata all'interno dell'area relativa alla sottozona D1a un'area a parcheggio pubblico di 900 mq.

11.3.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	1.750 m ²
ALTEZZA	9 m
AREE PARCHEGGIO PUBBLICO	900 m ²

11.4 **Sottozona D2**

11.4.1 DESCRIZIONE

11.4.1.1 L'area in questione misura mq. 1.200 circa e si trova sul lato nord-ovest della darsena Toscana.

11.4.2 OBIETTIVI

11.4.2.1 In quest'area sono previsti approdi per la pesca e strutture per la vendita del pescato. L'area è attualmente sede di un progetto per la realizzazione di piccole strutture per la vendita del pescato.

11.4.3 DESTINAZIONI AMMESSE

11.4.3.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni:

- Commerciale;
- Servizi complementari;
- Approdi per la pesca.

11.4.4 MODALITA' D'INTERVENTO

11.4.4.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati secondo il progetto SFOP .

11.5 **Sottozona D3**

11.5.1 DESCRIZIONE

11.5.1.1 L'area in questione misura mq. 200 circa e si trova sul lato sud della darsena Lucca.

11.5.2 OBIETTIVI

11.5.2.1 In quest'area sono previsti approdi per la pesca e piccole strutture per il ricovero delle attrezzature.

11.5.3 DESTINAZIONI AMMESSE

11.5.3.1.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni:

- Magazzini;
- Approdi per la pesca.

11.5.4 MODALITA' D'INTERVENTO

11.5.4.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire

11.5.4.2 Sono previsti interventi di ristrutturazione edilizia.

12 **AREE PER ATTIVITA' COMMERCIALI ED ATTIVITA' ARTIGIANALI CONNESSE ALLA NAUTICA (Zone E) - colore giallo -**

12.1 DESCRIZIONE

12.1.1 Si tratta di n° 6 aree complessivamente di cui 4 poste lungo via Coppino ed 1 lungo via Gorizia, le cui aree misurano rispettivamente:

- sottozona E1, area mq. 900;
- sottozona E2, area mq. 1.900;
- sottozona E3, area mq. 11.200;
- sottozona E4, area mq. 380;
- sottozona E5, area mq. 700;
- sottozona E6, area mq. 400.

12.2 DESTINAZIONI AMMESSE

12.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni:

- Direzionale e uffici;
- Servizi complementari (bar, ristorante, spazi espositivi);
- Laboratori artigianali;
- Commerciale;
- Costruzione, manutenzione e trasformazione di imbarcazioni.

12.3 MODALITA' D'INTERVENTO

12.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire . Nel caso di ristrutturazione urbanistica gli interventi dovranno essere realizzati mediante un piano attuativo di iniziativa privata.

12.3.2 Nelle sottozone E i limiti da considerare, in caso di ristrutturazione urbanistica, sono i seguenti:

a. *altezza massima*;

b. *sup. cop. max.* pari al 75% della sup. del lotto oppure, qualora lo stato attuale superi tale percentuale, alla sup. cop. esistente;

c. *volume max* pari all'esistente (soltanto per edifici non legati all'attività produttiva) .

12.3.3 Sono ammessi, previ Piani di Recupero, interventi estesi fino alla ristrutturazione urbanistica per singoli edifici o per aree omogenee interne agli isolati, con adeguamento degli standards a parcheggio nel caso di cambio di destinazione.

12.3.4 La volumetria massima ammessa per i piani di recupero è uguale a quella esistente o all'indice fondiario $I_f = 2,5 \text{ mc/mq}$;

12.3.5 Per gli edifici esistenti, fino all'adozione dei Piani di Recupero, sono ammessi soltanto interventi estesi fino alla ristrutturazione edilizia.

12.3.6 I piani di recupero sono comunque obbligatori negli interventi di ristrutturazione di immobili o complessi con superficie utile lorda superiore a 1.000 mq.

12.3.7 Non è ammesso l'incremento di superficie e volumetrico per le residenze esistenti, né l'edificazioni di nuove unità residenziali;

12.3.8 Gli interventi dovranno rispettare l'edificazione " a schiera" degli isolati;

12.3.9 La ristrutturazione degli immobili posti agli angoli degli isolati dovrà tener conto della particolare posizione urbanistica degli stessi ed attuata in modo unitario e coordinato sui due lati prospicienti le strade;

12.3.10 Sono vietati terrazzi o pensiline aggettanti sul filo delle facciate sulle strade pubbliche.

12.3.11 Per gli edifici legati al ciclo produttivo cantieristico:

- superficie coperta : 75% della sup. del lotto oppure la sup. esistente;

- è ammessa la sopraelevazione fino all'altezza di ml. 9;

- sono ammesse destinazioni d'uso diverse da quelle produttiva per casa di guardianaggio o uffici ad una quota non superiore al 20% della superficie coperta.

12.3.11 Per tutti gli altri edifici con destinazione diversa dai precedenti:

- 75% della sup. del lotto oppure la sup. esistente con divieto di incremento della superficie coperta esistente alla data di adozione del nuovo Piano Regolatore portuale;

- è ammessa la sopraelevazione fino all'altezza di ml. 6.

- Volume max pari all'esistente.

12.3.12 Nel caso di ristrutturazione urbanistica dovranno essere garantite le aree destinate a parcheggio di cui alla L. 122/89.

12.4 PRESCRIZIONI PARTICOLARI

12.4.1 Nella sottozona E2 valgono le destinazioni previste nei titoli di concessione demaniale in vigore alla data di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

13 AREE PUBBLICHE PER SERVIZI PORTUALI (zona F) -colore viola -

13.1 DESCRIZIONE

13.1.1 Trattasi di 4 aree destinate alle attività di supporto delle attività portuali principali, e destinate a funzioni di servizio pubblico e/o di pubblica utilità.

13.3 Sottozona F1

13.3.1 DESCRIZIONE

13.3.1.1 Scalo di alaggio pubblico: si tratta di un'area confinante con la sottozona B1 della superficie di mq. 200.

13.3.2 DESTINAZIONI AMMESSE

13.3.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni :

- scali ed alaggi.

13.3.3 MODALITA' D'INTERVENTO

13.3.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.

13.4 Sottozona F2

13.4.1 DESCRIZIONE

13.4.1.1 Si tratta dell'area del faro confinante con le sottozone B1 e D1 della superficie di mq. 450.

13.4.2 DESTINAZIONI AMMESSE

13.4.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni :

- impianti tecnologici.

13.4.3 MODALITA' D'INTERVENTO

13.4.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.

13.5 Sottozona F3

13.5.1 DESCRIZIONE

13.5.1.1 Aree per servizi portuali della superficie di mq. 3.500; in questa sottozona sono ammesse destinazioni per le attrezzature tecniche di servizio al porto con la possibilità di realizzare tutti gli impianti e le attrezzature di servizio e nonché volumi tecnici per il mantenimento della funzionalità all'interno dell'area portuale. La collocazione ed il dimensionamento dell'area destinata ai mezzi effossori hanno carattere provvisorio e sono funzione delle reali necessità di mantenimento dei fondali portuali. Ad oggi questo servizio è indispensabile anche per il pronto intervento in caso di riduzione delle condizioni di sicurezza del passo di accesso a seguito di mareggiate di particolare entità, tuttavia, in relazione a future modifiche delle attuali condizioni o per lo sviluppo di accorgimenti tecnici alternativi, si potrà pensare ad una riduzione o ad una ricollocazione del servizio portuale in questione.

13.5.2 DESTINAZIONI AMMESSE

13.5.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni :

- Magazzini;
- Impianti tecnologici;
- Approdi.

13.5.3 MODALITA' D'INTERVENTO

13.5.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante Piano Attuativo di iniziativa privata.

13.5.3.2 In sede di Piano Attuativo dovranno essere verificate le effettive esigenze delle localizzazioni necessarie ad assicurare la funzionalità della destinazione principale. Eventuali aree che si renderanno non necessarie, in relazione alle tecnologie impiegate per il mantenimento dei fondali portuali saranno prevalentemente destinate alle lavorazioni da

effettuarsi a bordo di unità da diporto di dimensioni medio-grandi e subordinatamente all'ormeggio. Le aree rese disponibili potranno essere utilizzate anche per una struttura con accesso dal mare per mezzi d'appoggio ai sommozzatori nel caso in cui, dopo un'opportuna verifica, tale esigenza risultasse significativa.

13.5.3.3 Sono ammessi interventi di nuova edificazione.

13.5.3.1.1 Superficie massima 150 mq;

13.5.3.1.2 Altezza massima 6,00 m.

13.5.4 Indici URBANISTICO/EDILIZI

SUP. COPERTA	150 m ²
ALTEZZA	6,00 m
AREE PARCHEGGIO I.122/89	90 m ²

13.6 **Sottozona F4**

13.6.1 DESCRIZIONE

13.6.1.1 Si tratta di un'area confinante con la sottozona F2 della superficie di mq. 200.

13.6.2 DESTINAZIONI AMMESSE

13.6.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni :

- impianti tecnologici.

L'area potrà accogliere il Servizio Antincendio Portuale.

13.6.3 MODALITA' D'INTERVENTO

13.6.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni

14 **CIRCOLI RICREATIVI (zona G) – colore arancio –**

14.1 DESCRIZIONE

14.1.1 Si tratta di n° 2 aree nella zona nord del porto.

14.2 DESTINAZIONI AMMESSE

14.2.1 Le funzioni ammesse sono quelle inerenti l'attività ricreativa, sportiva e culturale per enti e associazioni senza finalità di lucro e rivolte a soddisfare esigenze e bisogni degli iscritti e/o soci del circolo ricreativo.

14.3 MODALITA' D'INTERVENTO

14.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante permesso di costruire . Nel caso di ristrutturazione urbanistica gli interventi dovranno essere realizzati mediante un piano attuativo di iniziativa privata.

14.3.2 Volume massimo : volume esistente ed assentito.

14.3.3 Saranno consentiti ~~Gli~~ interventi fino alla ristrutturazione urbanistica tramite specifico Piano di Recupero.

14.5 **Sottozona G1**

14.5.1 DESCRIZIONE

14.5.1.1 Si tratta dell'area confinante con le sottozone F5, H1 e C7 , di superficie di mq. 400.

14.6 **Sottozona G2**

14.6.1 DESCRIZIONE

14.6.1.1 Si tratta dell'area confinante con le sottozone C8 , di superficie di mq. 16450.

14.6.1.2 È ammesso l'ampliamento del fabbricato destinato a vasca voga di 4 m con Hmax pari a 7 m.

14.6.1.3 È ammessa la realizzazione di un camminamento di collegamento tra la sede principale e la vasca voga.

15 **ENTI ED ISTITUZIONI (zona H) – colore rosso –**

15.1 **Sottozona H1 - H1a**

15.1.1 DESCRIZIONE

15.1.1.1 Si tratta di due aree rispettivamente sedi di Capitaneria di porto e dell'ex faro attualmente adibito ad alloggi per il personale, quindi incluse fra le opere "d'interesse dello Stato", confinanti con le sottozone C7 e G1 della superficie di mq. 2.500.

15.1.2 DESTINAZIONI AMMESSE

15.1.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni:

- Direzionale e uffici;
- Alloggi per il personale;
- Servizi complementari.

15.1.3 MODALITA' D'INTERVENTO

15.1.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni

15.1.3.2 Sono ammessi gli interventi fino alla ristrutturazione urbanistica con possibilità di aumenti della superficie coperta, dell'altezza massima e della volumetria.

15.2 **Sottozona H2**

15.2.1 DESCRIZIONE

15.2.1.1 Si tratta di un'area attualmente sede dell'Istituto Tecnico Nautico della superficie di circa 200 mq.

15.2.2 DESTINAZIONI AMMESSE

15.2.2.1 Attrezzature scolastiche.

15.2.3 MODALITA' D'INTERVENTO

15.2.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni

15.3 **Sottozona H3**

15.3.1 DESCRIZIONE

15.3.1.1 Si tratta di un'area di circa mq. 50, attualmente sede di un punto informazioni comunale.

15.3.2 DESTINAZIONE AMMESSA

15.3.2.1 E' ammessa la seguente destinazione:

- Direzionale e uffici.

15.3.3 MODALITA' D'INTERVENTO

15.3.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.

15.3.3.2 Sono ammessi interventi fino alla Ristrutturazione edilizia.

16 **BANCHINE PER LAVORAZIONI (sottozone I) – colore azzurro rigato –**

16.1 DESCRIZIONE

16.1.1 Si tratta di 6 aree destinate a banchine per lavorazioni su imbarcazioni medio-grandi.

16.1.2 Le suddette aree hanno le seguenti dimensioni:

- sottozona I1 : 3.600 mq.;
- sottozona I2 : 350 mq. ;
- sottozona I3 : 1.200 mq. ;
- sottozona I4 : 100 mq. ;
- sottozona I5 : 100 mq;

- sottozona I6 : 100 mq
- 16.2 DESTINAZIONI AMMESSE
- 16.2.1 Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:
- Manutenzione e trasformazione di imbarcazioni;
 - Rimessaggio di imbarcazioni.
- 17 **PARCHEGGI (zone P)**
- 17.1 DESCRIZIONE
- 17.1.1 Per quanto riguarda i parcheggi da realizzare in ambito portuale, vi sono sia aree a parcheggio pubblico e privato (L. 122/89) ricavate all'interno di alcune sottozone destinate ad altre funzioni sia quattro vere e proprie sottozone destinate alla sosta di automezzi ed individuate in cartografia con i simboli P1, P2, P3 e P4 (*P1 = area lungo via dei Pescatori; P2 = area a sud della Nuova Darsena Viareggio; P3=area compresa tra le darsene Toscana e Italia; P4= piazzale San Benedetto del Tronto*), oltre le aree a parcheggio lungo via Coppino e in prossimità di p.za Brin. L'elenco delle aree destinate alla sosta con i relativi dimensionamenti è stato riportato, per maggior chiarezza, in Tabella A allegata alle presenti norme.
- 17.2 DESTINAZIONI AMMESSE
- Parcheggio.
- 17.3 MODALITA' D'INTERVENTO
- 17.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.
- 18 **VERDE PUBBLICO (zona V) – colore verde -**
- 18.1 DESCRIZIONE
- 18.1.1 Si tratta 5 di aree nella zona delle darsene storiche:
- sottozona V1 : area mq. 800;
 - sottozona V2 : area mq. 1950;
 - sottozona V3 : area mq. 1500;
 - sottozona V4 : area mq. 1.900;
 - sottozona V5 : area mq. 900;
- 18.2 DESTINAZIONI AMMESSE
- 18.2.1 Funzioni e utilizzazioni per verde di arredo e verde pubblico. Sono mantenute le destinazioni esistenti.
- 18.2.2 Per gli edifici esistenti è ammessa la ristrutturazione edilizia.
- 18.3 MODALITA' D'INTERVENTO
- 18.3.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.
- 19 **VIABILITÀ**
- 19.1 DESCRIZIONE
- 19.1.1 Lo schema della viabilità si deduce dalla tav. n°B.13 di piano.
- 19.1.2 La tipologia e le caratteristiche tecniche delle strade carrabili dovranno essere oggetto di successivo progetto esecutivo.
- 19.1.3 Dovranno essere rispettate le sezioni trasversali e le attrezzature di completamento, quali aiuole, slarghi e spazi per parcheggio indicate nel Piano nella loro posizione e dimensione, salvo modificazioni imposte da ragioni di carattere tecnico emergenti in sede di progettazione esecutiva delle varie opere, ove siano ritenute opportune a giudizio degli Uffici e degli Organi competenti.
- 19.1.4 Le strade pubbliche dovranno essere dotate di fognatura per lo smaltimento delle acque meteoriche e di un adeguato impianto di illuminazione.

- 19.1.5 Le strade di nuova realizzazione dovranno rispettare i seguenti standard di riferimento:
- larghezza minima $\geq 3,5$ m
 - resistenza al carico ≥ 24 t (8 t su asse anteriore e 12 t su asse posteriore, passo 4m)
 - raggio curv. min. ≥ 13 m
 - altezza libera ≥ 4 m
 - pendenza $\leq 10\%$.

19.2 MODALITA' D'INTERVENTO

- 19.2.1 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.

20 IMPIANTI A RETE

20.1 DESCRIZIONE

- 20.1.1 Le aree funzionali di nuova previsione dovranno essere collegate alla rete fognaria dinamica comunale che, di conseguenza, dovrà prevedere una verifica ed un eventuale adeguamento dimensionale.

- 20.1.2 Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico, il piano prevede la localizzazione di una rete duale, alimentata oltre che dalla rete di distribuzione dell'acqua per usi potabili anche da un impianto di riutilizzo delle acque meteoriche e/o marine e avrà sede nei tracciati dei percorsi pedonali e/o veicolari, siano essi a carattere pubblico o a carattere privato. La rete dovrà comunque essere in grado di assicurare una efficace protezione contro gli incendi delle aree e delle attività comprese nell'ambito portuale e con requisiti protezionali e di affidabilità commisurati con il livello di rischio ragionevolmente prevedibile.

- 20.1.3 La rete di illuminazione dovrà essere estesa a tutti gli spazi pubblici o aperti all'uso pubblico, siano essi a destinazione veicolare o pedonale. La rete dovrà essere progettata tenendo presente che l'illuminazione media generale non potrà essere inferiore a 10 lux, riferiti alle superfici di calpestio, per le strade veicolari ed i parcheggi; con un minimo di 5 lux per le strade pedonali e le aree verdi.

- 20.1.4 Il tipo di impianto dovrà avere caratteristiche unitarie per le intere unità minime d'intervento e nel caso di strade pubbliche per l'intero tracciato.

- 20.1.5 La relativa progettazione dovrà essere curata di concerto con l'ENEL o organi di competenza e ad essa ci si dovrà attenere in sede esecutiva, mentre i lavori per l'apprestamento della posa delle canalizzazioni dovranno essere concordati con gli Uffici preposti alla gestione dell'area portuale ed interessare i tracciati dei percorsi collettivi.

- 20.1.6 La progettazione esecutiva di singole tratte o dell'intera rete dovrà essere sottoposta alla approvazione del Comune e degli organi preposti alla gestione dell'area portuale e ad essa ci si dovrà attenere in sede esecutiva.

20.1.7 MODALITA' D'INTERVENTO

- 20.1.8 Gli interventi previsti dovranno essere realizzati mediante progetto di opera pubblica ai sensi della L. 109/94 e successive modificazioni e/o integrazioni.

21 Norme relative al soddisfacimento degli standards urbanistici (parcheggi)

- 21.1 Il PREPAT prevede che ogni posto barca, relativamente alle zone di piano destinate ad approdo turistico, sia dotato di 1,25 posti auto.

- 21.2 Come riportato in tabella A, in base alle richieste del PREPAT, a fronte di 928 posti barca, risulta un numero di 1.160 posti auto; le aree a parcheggio previste dalle nuove previsioni all'interno dell'area demaniale portuale risultano complessivamente di 26.125 mq. che portano circa 1521 posti auto (*i posti auto si ricavano dividendo per 20 l'area destinata a parcheggi, considerando nei 20 mq. a posto auto sia lo stallo che la viabilità interna dei parcheggi*), quindi le aree a parcheggio interne al demanio portuale sono sufficienti alle richieste del PREPAT.

- 21.3 A maggior dotazione dei parcheggi sono stati inseriti in tabella A anche i parcheggi pubblici previsti all'interno dell'U.T.O.E. n° 6 Porto-Darsena e funzionalmente collegati al demanio portuale , cioè il parcheggio pubblico del Mercato Ittico già esistente di 3.400 mq. ed il parcheggio dell'area denominata PP1 dalla Variante al PRGC del 1997 facente parte di un Piano Particolareggiato adottato con Del. G.M. n° 370 del 29.05.2003, di superficie di 4.500 mq. , ottenendo una superficie complessiva di 34.025 mq. pari a 1916 posti auto.
- 21.4 Ad ulteriore arricchimento dei parcheggi nell'area portuale si sono menzionate ma non computate le aree a parcheggio privato derivanti dai nuovi interventi edilizi previsti di cui alla L. 122/89, pari a 1.978 mq.

22 **Norme relative alle case di guardianaggio**

- 22.1 La casa di guardianaggio non può essere scissa dall'unità immobiliare produttiva;
- 22.2 La realizzazione di case di guardianaggio è possibile soltanto a servizio di cantieri navali (con cantiere navale si intende l'attività produttiva che si occupa della costruzione e/o riparazione di unità navali nella loro interezza);
- 22.3 Il cantiere navale, per poter realizzare la casa di guardianaggio, deve avere una superficie coperta minima di 600 mq;
- 22.4 Per ogni cantiere, non è possibile realizzare più di una casa di guardianaggio.

23 **Requisiti delle costruzioni**

- 23.1 Per quanto riguarda i requisiti degli edifici valgono le disposizioni previste dal vigente Regolamento Edilizio.
- 23.2 I servizi igienici dovranno essere riuniti in gruppi in maniera che ciascun gruppo possa servire le varie zone di approdo . La distanza di ciascun gruppo dal posto barca più lontano non può superare i 250 ml. Il numero dei servizi da prevedere in funzione dei posti barca, relativamente alle zone di piano destinate ad approdo turistico, deve essere almeno :

	UOMINI	DONNE
WC	1 ogni 50 posti barca	1 ogni 75 posti barca
ORINATOI	1 ogni 75 posti barca	
LAVABI	1 ogni 50 posti barca	1 ogni 75 posti barca
DOCCE	1 ogni 100 posti barca	1 ogni 200 posti barca

Tabella del numero di servizi da prevedere in funzione dei posti barca. ³¹

24 **Abrogazioni**

- 24.1 Il presente Piano Regolatore Portuale abroga tutte le norme e le previsioni in contrasto con quanto previsto dalla cartografia e dalla presente normativa.

25 **NORME FINALI E TRANSITORIE**

25.1 **DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PUBBLICI ESERCIZI**

- 25.1.1 Nelle seguenti sottozone è prevista la possibilità di apertura di locali destinati a pubblico esercizio:

³¹ Delibera n. 258 del 27 maggio 1992 PREPAT standard urbanistici.

Sottozone	Tipologia A (<i>bar</i>)	Tipologia B (<i>ristoranti</i>)
B1	1	1
B2	1	1
B3	1	1
B4	1	1
E	esistente	esistente
TOTALE nuovi esercizi	5	5

25.1.2 Per i volumi tecnici valgono le disposizioni del Regolamento Edilizio.

25.2 NORME TRANSITORIE

25.2.1 Le modifiche delle destinazioni urbanistiche, che non riguardino le opere marittime portuali, la sicurezza della navigazione o altra natura che abbia incidenza sulla materia portuale, sono soggette alla L.R. n. 1/2005 e succ. mod. e int.

Tabella A : PARCHEGGI

DEMANIO	AREA	POSTI AUTO richiesti in base al PREPAT		POSTI AUTO PUBBLICI		Aree a Parcheggi Privati
		A . Posti Barca <i>(di nuova previsione)</i>	B . Posti auto <i>(A x 1,25) in base al PREPAT</i>	C . Area a Parch. Pubbl. <i>< Mq ></i>	D . N° posti auto <i>(C/20)</i>	E . Parch. Privati L. 122/89 <i>(1 mq / 10 mc) < Mq ></i>

PARCHEGGI INTERNI ALL'AREA DEMANIALE PORTUALE

Portuale	A - Commerciale						70
Portuale	B1 - Triangolino	522	653	8660	433		175
Portuale	B2 - Madonnina	244	305	3150	158		53
Portuale	B3 - Dars. Europa	114	143	1900	95		35
Portuale	B4 - Via Coppino	48	60	900	45		35
Portuale	B5 - B6 - B7 - B8 - B9						300
Portuale	Cs2 (DR11)			4565	228		
Portuale	D1						200
Portuale	D1a (Nuovo Mercato Ittico)			900	45		
Portuale	F3						90
Portuale	P1 (via dei Pescatori)			1300	65		
Portuale	P2 (p.za Motto e Palmerini)			1000	50		1020
Portuale	P3 (via Mameli Codecasa)			1000	50		
Portuale	P4 (p.za S. Benedetto del Tronto)			2200	110		
Portuale	Piazza Brin			550	28		
Portuale	via Coppino				215		
SUBTOTALE		928	1160	26125	1521		1978

PARCHEGGI INTERNI ALL'U.T.O.E. PORTO - DARSENA

Comunale	Mercato Ittico			3400	170		
Statale	PP 1			4500	225		
TOTALE		928	1160	34025	1916		1978

Soddisfacimento degli Standards

D

>

B

Posti auto pubblici esistenti e di progetto nell'UTOE Porto-Darsena

Posti auto richiesti in base al PREPAT
(Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici)

26 APPROVAZIONE DELLA REGIONE AI SENSI DELLA L. 84/1994³²

26.1 Fermo restando il rispetto degli standard urbanistici e nautici previsti dalle vigenti disposizioni normative e dalla capacità ricettiva massima prevista dal piano regolatore portuale, l'articolazione delle strutture destinate alla nautica da diporto – specificatamente in ordine alla localizzazione ed al dimensionamento dei pontili interni, nonché alla tipologia degli stessi e della imbarcazioni – è da ritenersi quale mera indicazione di piano ai fini progettuali, senza contenuto prescrittivo.

27 PARERE FAVOREVOLE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI³³

27.1 PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'INSABBIAMENTO.

1. *Il nuovo PRP dovrà essere completato anche sotto il profilo dell'insabbiamento, in stretta correlazione con gli esiti degli studi in corso da parte della Regione, al fine di mettere a fuoco le problematiche evidenziate ed individuare le relative soluzioni.*
2. *Per quanto concerne le osservazioni e raccomandazioni si rimanda al testo integrale in allegato.*

28 DECRETO MINISTERIALE DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE³⁴

28.1 PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE.

1. *la progettazione esecutiva delle opere previste dal Nuovo P.R.P. dovrà essere coordinata ed integrata agli esiti della progettazione in corso per l'intervento di messa in sicurezza della navigazione e accesso al porto di Viareggio, individuato come intervento prioritario di recupero e riequilibrio del litorale nell'ambito della D.C.R. 47/2003 che sarà eseguito ed attuato con le modalità e gli oneri previsti dalla programmazione regionale in materia di assetto costiero in tempi utili con l'esercizio dell'infrastruttura nella configurazione di progetto;*
2. *in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nell'ambito del bacino portuale risultante dalla preventiva caratterizzazione che dovrà essere effettuata ai sensi del D.M. 24.1.1996, anche in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM 1/2002 "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini- Dragaggi portuali" ed alla "Procedura operativa per la movimentazione materiali in ambiente marino o in zone ad esso contigue", adottata da ARPAT con D.D.G. n. 323 del 27.06.2005, dovranno essere stabilite in accordo con ARPAT le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi in ambito portuale, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali ed ex situ per il ripascimento dei litorali; la caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere effettuata, preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e sull'eventuale area di ripascimento e ripetuta ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio. L'impiego per ripascimento dei litorali sarà ritenuto compatibile solo se i dati delle analisi risulteranno conformi con quanto riportato in Tabella 2 Allegato A del DM 367/03 ed i relativi test ecotossicologici avranno risposte in linea con questa opzione, dopo che sia stata verificata la compatibilità fisica (granulometria, colore, odore, ecc.) e microbiologica (coliformi, streptococchi, salmonelle, miceti, ecc.); qualora risulti opportuno installare un impianto di trattamento in situ dei sedimenti dragati per ridurre le frazioni più fini ed il carico di inquinanti (metalli, IPA, PCB) e per massimizzare il riutilizzo dei materiali per gli usi previsti nonché minimizzare gli impatti derivanti dallo stoccaggio temporaneo e dallo smaltimento*

³² Delibera di Consiglio Regionale n. 26 del 14/02/2007 pubblicata sul B.U.R.T. n. 12 del 21.3.2007 (in allegato)

³³ Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 156 del 09/07/2004 (in allegato)

³⁴ Decreto Ministeriale di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 comma 4 della L. 349/86 n. 1039 del 20/10/2006 a firma congiunta del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministri per i Beni e le Attività Culturali (in allegato)

esterno in discarica, l'attività di recupero, così come normata dal D.Lgs 22/97, dovrà essere autorizzata ai sensi degli artt. 27 e 28 del medesimo decreto.

Qualora parte o tutto il materiale derivante dai dragaggi non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca di colmata esso dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPAT le modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;

- 3. la movimentazione dei materiali in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, in base ad un'attenta analisi costi-benefici anche ambientali dei siti di approvvigionamento / smaltimento presenti sul territorio; fermo restando quanto sopra, al fine di non incrementare gli impatti in termini di rumore, qualità dell'aria, sicurezza stradale e più in generale di vivibilità dei contesti limitrofi all'area portuale, dovranno essere previste misure di mitigazione degli impatti causati dall'incremento del traffico pesante sulla viabilità ordinaria, mediante l'individuazione di percorsi alternativi per i mezzi di cantiere, di periodi e/o fasce orarie tali da evitare la sovrapposizione con il traffico cittadino nelle ore di punta, con particolare riferimento al periodo estivo; tali misure dovranno essere definite dall'Amministrazione Comunale nell'ambito dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori, in accordo con le "Disposizioni speciali per le imprese" predisposte dall'ARPAT, tenendo conto degli eventuali effetti cumulativi causati da altri lavori condotti nell'area vasta;*
- 4. in fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà fornire un dettagliato regolamento delle attività di cantiere, che dovrà contenere almeno l'esatta localizzazione delle aree di lavorazione, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e i dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie ed accidentali nei vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo) da parte dei macchinari operativi; il regolamento dovrà contenere inoltre l'indicazione dei tempi e dei percorsi dei mezzi pesanti e dei veicoli comunque in transito da/per le aree di cantiere, che comunque non dovranno interferire con il centro abitato di Viareggio. Tutte le misure di mitigazione ed i presidi ambientali individuati nel regolamento, che dovranno comunque comprendere almeno quelli già individuati nello S.I.A. e nelle successive integrazioni fornite e, in particolare, quelle definite alla successiva prescrizione 5.a), dovranno essere concordate ed attuate sotto il controllo dell'ARPAT e dovranno far parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori, secondo le "Disposizioni speciali per le imprese" predisposte dall'ARPAT;*
- 5. dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello studio di impatto ambientale e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti e come di seguito ulteriormente definite; tali misure ed i relativi presidi dovranno essere integralmente recepiti come "Norme ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative;*

5a) riguardo alle mitigazioni in fase di cantiere, si prescrive in particolare, quanto segue:

componente atmosfera:

- per evitare la dispersione delle polveri durante le attività di cantiere si dovrà prevedere: il lavaggio periodico dei piazzali di lavorazione e delle piste di servizio non pavimentate; al lavaggio delle gomme degli automezzi mediante idonei sistemi dotati di riciclo delle acque; bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli autocarri; bagnatura dei cumuli di materiale nelle aree di cantiere; asfaltatura dei percorsi di raccordo delle aree di cantiere con la viabilità pubblica, pulizia delle strade pubbliche utilizzate. Le bagnature ed i lavaggi suddetti non devono provocare fenomeni di inquinamento delle acque dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati;*

- dovranno essere predisposte campagne periodiche di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area portuale mediante mezzo mobile di rilevamento, con modalità da concordare con ARPAT, finalizzate, in particolare, al monitoraggio delle polveri sottili (PM10);
- per il contenimento delle emissioni inquinanti, i veicoli impiegati dovranno essere omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT;

componenti ambiente idrico:

- allo scopo di limitare i potenziali impatti derivanti dalla sospensione e diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio sui litorali limitrofi all'ambito portuale, di notevole interesse ambientale e turistico, fatti salvi ulteriori specifici accordi sulle modalità operative che potranno essere indicate dalla Regione Toscana o dalle strutture tecniche delegate, esse dovranno essere effettuate con procedure e macchinari idonei a minimizzare la risospensione del materiale fine operanti in un campo protetto da barriere fisiche (es. panne galleggianti ancorate al fondale) al fine di contenere eventuali fenomeni di torbidità e di diffusione di inquinanti all'interno dello specchio acqueo portuale, previa definizione delle condizioni meteomarine compatibili con le operazioni stesse, utilizzando i dati e le indicazioni che saranno forniti al riguardo dalla Capitaneria di Porto di Viareggio;
- allo scopo di limitare i potenziali impatti derivanti dalla sospensione e diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio sui litorali limitrofi all'ambito portuale, di notevole interesse ambientale e turistico, fatti salvi ulteriori specifici accordi sulle modalità operative che potranno essere indicate dalla regione Toscana o dalle strutture tecniche delegate, esse dovranno essere effettuate con procedure e macchinari idonei a minimizzare la risospensione del materiale fine e previa definizione delle condizioni meteomarine compatibili con le operazioni stesse, utilizzando i dati e le indicazioni che saranno forniti al riguardo dalla Capitaneria di Porto di Viareggio;
- durante le attività di dragaggio dovranno essere effettuati, in accordo con ARPAT, monitoraggi sulla qualità delle acque del bacino portuale ed esternamente ad esso al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torbidità, contaminanti) e di predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera;
- le fasi realizzative degli interventi che prevedono la movimentazione dei fondali marini e che quindi possono provocare torbidità tale da dovere inibire la balneazione, dovranno essere programmate nel periodo dal 1 ottobre al 31 marzo di ogni anno; in caso di motivate esigenze di necessità ed urgenza di completamento di interventi avviati, previo parere di ARPAT e dell'Azienda Sanitaria Locale, si possono proseguire i lavori oltre il 31 marzo;
- dovrà essere predisposto un piano degli interventi di emergenza conforme al "Piano operativo di pronto intervento locale -Edizione 2005", da attuarsi in caso di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi incluso la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;
- durante le operazioni di realizzazione dei micropali e di jet grouting, prevedere una modalità di raccolta delle miscele acqua - cemento;

componente rumore:

- in fase di progettazione esecutiva, sulla base della caratterizzazione di dettaglio delle attività previste nelle diverse fasi di cantierizzazione dell'opera (tipologia, numero e localizzazione dei macchinari di cantiere utilizzati, mobili e fissi; movimentazione dei materiali da/per i cantieri in corrispondenza della viabilità interessata) dovrà essere valutato, secondo modalità da concordare con ARPAT, mediante opportuno modello di calcolo l'impatto acustico in ciascuna fase di cantiere, considerando anche la rumorosità residua in relazione alle diverse sorgenti sonore già presenti, ed individuate le opere di

mitigazione eventualmente necessarie per il rispetto dei limiti previsti dal Piano di Classificazione acustica comunale approvato con Del. CC n. 7 del 7.2.2006;

- *fatti salvi gli adempimenti di cui alla prescrizione n. 6, la rumorosità elevata prevedibile durante alcune fasi di cantiere (scavo dei fondali, realizzazione banchine) dovrà essere opportunamente mitigata al fine di non generare impatti significativi sui recettori sensibili, prevedendo fasce orarie dedicate alle attività ed eventuali schermature mobili dei cantieri per il contenimento della rumorosità entro livelli compatibili con il vigente Piano di Classificazione acustica comunale; per alcune fasi lavorative, temporalmente limitate, il Proponente l'opera può fare ricorso all'autorizzazione in deroga per le attività temporanee di cui alla D.G.R. 77/2000, allegato 1, parte 3;*

5b) *riguardo alle mitigazioni in fase di esercizio, si prescrive in particolare, quanto segue:*

componente atmosfera:

- *prima dell'avvio dei lavori, l'Amministrazione Comunale dovrà concordare con ARPAT, un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nel quartiere Darsena mediante campagne periodiche ovvero mediante l'istallazione di una postazione fissa di rilevamento, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; ferme restando le competenze dell'ARPAT, il monitoraggio dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili;*
- *in relazione al superamento dei limiti vigenti per le polveri sottili rilevata sia negli atti di pianificazione regionale in materia di qualità dell'aria che dalla rete di monitoraggio esistente nel comune di Viareggio, l'Amministrazione Comunale dovrà attuare le misure di contenimento a breve e medio periodo delle emissioni dell'inquinante e dei suoi precursori, già individuate nel Piano d'Azione Comunale approvato con D.G.C. n. 123 del 11.3.2005 finalizzato alla riduzione del rischio di superamento dei valori limite del PM10, ovvero ulteriori iniziative per la riduzione del traffico veicolare e/o per la riorganizzazione del sistema della mobilità in ambito urbano;*
- *fermo restando il rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento prodotto da impianti industriali ai sensi del D.P.R. 203/88 e di limitazione delle emissioni di composti organici volatili in recepimento della Direttiva 1999/13/CE ai sensi del D.M. 16.1.2004, nell'ambito degli strumenti di pianificazione di settore a livello comunale (Piano di Azione Comunale approvato con D.G.C. n. 123 del 11.3.2005) o in altri strumenti di settore di competenza provinciale o regionale, sia valutata, secondo modalità da concordare con ARPAT, mediante idonee quantificazioni delle emissioni industriali autorizzate e/o previste in area portuale, l'opportunità di prevedere misure di limitazione delle emissioni in atmosfera, con particolare riferimento ai composti organici volatili, sia di tipo gestionale (limitazione della concomitanza delle fasi lavorative maggiormente inquinanti) che di tipo tecnologico (sistemi di captazione ed abbattimento delle emissioni) che dovranno essere adottate dalle ditte concessionarie delle attività cantieristiche;*

componente ambiente idrico:

- *in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta di bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente, gli interventi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili con particolare riguardo all'alimentazione, esclusiva o parziale, del previsto acquedotto duale approvvigionato mediante riciclo delle acque da fonti diverse (depuratore di Viareggio, trattamento acque meteoriche, impianto di dissalazione) che dovrà completamente soddisfare gli incrementi dei consumi previsti nel nuovo assetto e, in misura significativa, i consumi attuali per gli usi suddetti; qualora si prevedano incrementi di prelievi dalla falda, il proponente dovrà stimare, prima della definitiva approvazione del PRP, gli effetti in*

termini di abbassamento della falda e di ingressione salina, nonché gli impatti sulla vegetazione del Parco di Migliarino, e prevedere idonee misure di mitigazione. La verifica dell'idoneità e dell'efficacia degli interventi infrastrutturali dovrà essere effettuata da ARPAT;

- *le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate come previsto nella proposta progettuale, o eventualmente potenziate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;*
- *nelle aree produttive ricadenti nell'area portuale comunque in tutte le aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito di mezzi e materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D. Lgs.152/99, le acque reflue industriali e di dilavamento delle aree esterne di pertinenza, dovranno essere raccolte in vasche a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco tale da conseguire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla Tab. 3 di all'All. 5 del D. Lgs. 152/99, oppure inviate ad impianto di depurazione;*
- *i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del Mare del 9.3.2004 n. UL/2004/1825;*
- *il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;*
- *in fase di progettazione esecutiva, il proponente dovrà predisporre:*
 - o *un piano di sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc., utilizzate nelle aree destinazione alla cantieristica o in altre aree portuali;*
 - o *un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;*
 - o *un programma di intervento d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti conformemente al citato "Piano operativo di pronto intervento locale - Edizione 2005";*
- *i suddetti piani e programmi devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo;*
- *in aggiunta al previsto sistema di circolazione forzata per il ricircolo e il ricambio delle acque interne del bacino portuale, dovrà essere valutata l'opportunità, a seguito dei monitoraggi qualitativi di cui al punto successivo, di dotare anche i settori più interni del bacino portuale (darsene storiche) di idonei sistemi atti a favorire il ricambio idrico e a ridurre la scarsa ossigenazione;*
- *in fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà elaborare ed attuare un Programma di Monitoraggio ambientale dei siti, ai sensi della vigente normativa, con riferimento alle componenti biotiche ed abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimenti, benthos; il monitoraggio dovrà essere effettuato nel bacino portuale e nelle acque costiere esterne al bacino portuale, i punti di prelievo dovranno essere localizzati anche in base alle caratteristiche idrodinamiche e di diffusione degli inquinanti, e sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sugli ecosistemi marini costieri e le possibili conseguenze per la salute pubblica ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio. Con particolare riferimento alle zone balneari, immediatamente circostanti il Porto di Viareggio, il*

monitoraggio dovrà essere finalizzato a valutare l'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento –Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ICRAM (2001). L'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'installazione di centraline fisse di monitoraggio, ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto;

- 6. in fase di cantiere ed in fase di esercizio (per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nel nuovo assetto), il Proponente dovrà effettuare periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati nel quartiere Darsena e presso l'area protetta del Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli, secondo un piano di monitoraggio da concordare con ARPAT con le modalità previste dal D.M. 16.3.1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei recettori sensibili intervenendo, in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del D.P.C.M. 14.11.1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai recettori sensibili maggiormente esposti;*
- 7. le attività portuali che generano maggiori livelli di rumorosità (cantieristica) dovranno, per quanto possibile, essere confinate in ambienti chiusi e isolati acusticamente; contestualmente, l'Amministrazione Comunale dovrà promuovere una campagna di sensibilizzazione presso gli addetti alle attività cantieristiche, commerciali e della pesca per il rinnovamento tecnologico degli impianti, macchine o attrezzature, nonché dettare norme gestionali e comportamentali per lo svolgimento attività più rumorose che dovranno essere soggette ad appositi controlli da parte delle Autorità competenti;*
- 8. prima dell'inizio dei lavori di tutte le opere portuali previste nel progetto del Nuovo P.R.P. dovrà essere redatto a cura delle Regione Toscana e del Comune di Viareggio un adeguato piano di mobilità per far fronte al previsto aumento del traffico al fine di garantire il pieno rispetto dei parametri e dei limiti definiti nell'ambito del piano regionale di risanamento della qualità dell'aria;*
- 9. per le esigenze di mobilità connesse alla seconda fase di realizzazione delle opere del Nuovo P.R.P. (nuova banchina commerciale avamposto) tale fase dovrà essere avviata solo a seguito dell'effettiva ultimazione dei lavori del "Lotto 4 dell'Asse di Penetrazione urbana" di cui all'Allegato 18 della documentazione integrativa fornita dal Proponente nel marzo 2005. Contestualmente dovrà essere riorganizzata la mobilità dell'intero quartiere Darsena tenendo conto del nuovo assetto viario e dell'efficacia dei servizi accessori (parcheggi, bus navetta) ai fini della tutela della qualità ambientale delle aree interferite; a tal fine dovrà essere realizzato un periodico monitoraggio del traffico, nell'ambito del quartiere Darsena, da iniziare prima dell'avvio dei lavori e da estendere fino ad almeno 5 anni dalla conclusione dei medesimi;*
- 10. la viabilità portuale a servizio della nuova Darsena del Triangolino e della nuova banchina commerciale in avamposto dovrà essere oggetto di una progettazione specifica che tenga conto della diversificazione dei flussi di traffico sia dal punto di vista dimensionale (mezzi leggeri e/o pesanti) che quantitativo (picchi stagionali e/o fasce orarie) legato alle specifiche funzioni delle aree servite; in relazione ad una possibile futura destinazione della nuova banchina commerciale al traffico passeggeri, dovrà essere studiato un percorso alternativo per i veicoli diretti all'imbarco traghetti che consenta il più possibile di bypassare l'ambito urbano, anche sfruttando la futura connessione con la Variante SS1 – Aurelia.*

Le attività previste alle prescrizioni 8, 9 e 10 dovranno essere sviluppate in coerenza con gli strumenti di pianificazione comunale in materia di mobilità e traffico;

11. *in sede di progettazione esecutiva dovranno essere previsti:*
 - *gli accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare, lungo il percorso di banchina;*
 - *gli accorgimenti per la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale;*
 - *le idonee forme di segnaletica ed illuminazione per facilitare la comprensione dei percorsi da utilizzare;*
 - *gli impianti di illuminazione esterna realizzati o adeguati in conformità alle norme di cui alla L.R. 39/2005 e relativi strumenti attuativi;*
12. *tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti nelle prescrizioni devono essere realizzati a cura e spese del Proponente, concordandone con ARPAT le modalità operative, la frequenza, i parametri ed i metodi di analisi, i tempi di esecuzione;*
13. *le prescrizioni 1), 8), 9) e 10) dovranno essere sottoposte al Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del Mare per la verifica di ottemperanza;*
14. *dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza, da parte della Regione Toscana e del Ministero per i beni e le attività culturali, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate nei rispettivi pareri, riportati integralmente nelle premesse;*

28.2 **PRESCRIZIONI DEL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA’ CULTURALI.**³⁵

1. *Qualora si dovessero verificare in qualsiasi momento durante i lavori, scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi del D.Lgs 42 del 22.01.2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e della legge 689/1981, titolo II – nuove discipline delle sanzioni degli artt. 822, 823 e specialmente 826 del Codice Civile, nonché dell’art. 733 del Codice Penale, di sospendere i lavori e avvertire immediatamente la Soprintendenza o la Stazione dei Carabinieri competente per territorio;*
2. *Questo Ministero si riserva di valutare ogni singolo progetto attinente alla realizzazione del Nuovo Piano Regolatore del Porto di Viareggio (viabilità, parcheggi, manufatti, ecct...), elaborati che dovranno essere inoltrati alla competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico per le province di Lucca e Massa Carrara, per il definitivo parere di competenza.*

28.2.1 Per quanto concerne le osservazioni e raccomandazioni si rimanda al testo integrale in allegato.

28.3 **PARERE POSITIVO DELLA GIUNTA REGIONE TOSCANA**³⁶

28.3.1 PRESCRIZIONI

Aspetti progettuali

1) *In sede di progettazione esecutiva il Proponente deve prevedere:*

- *accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare, lungo il percorso di banchina;*
- *accorgimenti per la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale;*
- *idonee forme di segnaletica ed illuminazione per facilitare la comprensione dei percorsi da utilizzare.*

2) *In fase di costruzione il Proponente e le imprese esecutrici devono attenersi alle indicazioni predisposte da ARPAT e riportate nell’Allegato A al presente Parere.*

3) *Inoltre, relativamente alla medesima fase di costruzione, il Proponente deve:*

³⁵ La Direzione per i Beni Architettonici e paesaggistici, acquisite le valutazioni della Soprintendenza per i Beni archeologici della Toscana – Firenze e della Soprintendenza per i Beni architettonici e per il Paesaggio per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico per le province di Lucca e Massa Carrara ed il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici ha espresso parere trasmesso con nota n. DG/BAP/S02/34.19.04/3912 del 28.02.2006.

³⁶ Delibera di Giunta Regionale n. 1028 del 24 ottobre 2005 con allegato parere del Nucleo di valutazione dell’Impatto Ambientale n. 55 del 17/10/2005

- predisporre un piano degli interventi di emergenza conforme al “Piano operativo di pronto intervento locale -Edizione 2005”, da attuarsi in caso di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi incluso la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;
- durante le operazioni di realizzazione dei micropali e di jet grouting, prevedere una modalità di raccolta delle miscele acqua – cemento;
- relativamente al flusso di materiali da costruzione e di risulta da e verso il porto, relativi all’attuazione del PRP, prendere in esame gli effetti ambientali (rumore, polveri, sicurezza stradale, rischio di incidenti) dovuti al traffico indotto dai trasporti, concordando, con gli Enti proprietari delle strade colleganti il porto con i siti di approvvigionamento/conferimento delle materie, il numero massimo di viaggi al giorno, i periodi in cui vietare i trasporti, le modalità di conservazione delle infrastrutture, le modalità per assicurare la sicurezza stradale nonché la necessità di eventuali misure di mitigazione e monitoraggio. Dovrà comunque essere prioritariamente presa in esame la possibilità di effettuare i trasporti via mare. Si dovrà inoltre tenere conto degli eventuali effetti cumulativi causati da altri lavori condotti nell’area vasta.

Atmosfera

- 4) Durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste si prescrive l’adozione di tecniche per ridurre la produzione o la propagazione di polveri, quali: bagnatura delle piste di servizio non pavimentate; lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dai cantieri e dalle aree di approvvigionamento e conferimento dei materiali, bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli autocarri, bagnatura dei cumuli di materiale nelle aree di cantiere, asfaltatura dei percorsi di raccordo delle aree di cantiere con la viabilità pubblica, pulizia delle strade pubbliche utilizzate. Le bagnature ed i lavaggi suddetti non devono provocare fenomeni di inquinamento delle acque dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati. In corrispondenza dei recettori residenziali più esposti alle attività di cantiere, il Proponente deve valutare l’opportunità, di concerto con Azienda Sanitaria ed ARPAT, di effettuare il monitoraggio delle PM10.
- 5) Si prescrive la realizzazione di un periodico monitoraggio della qualità dell’aria, nell’ambito del quartiere Darsena e del territorio circostante, da iniziare prima dell’avvio dei lavori e da estendere fino a 5 anni dalla conclusione dei medesimi. Entro 5 anni dalla conclusione dei lavori, si raccomanda l’installazione, nell’ambito del quartiere Darsena, di una centralina fissa per il rilevamento degli inquinanti connessi con il traffico veicolare e con le attività cantieristiche.
- 6) Al fine di limitare le emissioni di composti organici volatili in atmosfera, le norme di attuazione del PRP devono prevedere impianti di aspirazione e depurazione degli inquinanti volatili prodotti dalle attività cantieristiche, valutando la possibilità di realizzare aree attrezzate con sistemi di trattamento delle emissioni centralizzati, in modo da aumentare l’efficienza degli abbattitori ed avere una maggiore economia di scala.

Ambiente idrico

- 7) Ai fini di assicurare la sostenibilità dell’intervento sotto il profilo del consumo della risorsa idrica, è necessario che, prima della definitiva approvazione del PRP, il Piano stesso sia corredato dalla precisazione degli interventi necessari al soddisfacimento del previsto incremento (28,6%) del fabbisogno idrico attuale, valutando prioritariamente l’esclusivo ricorso a risorse idriche di recupero quali (oltre all’eventuale recupero delle acque meteoriche o provenienti dalla desalinizzazione) le acque provenienti dal depuratore tramite rete duale, già ipotizzato dal Proponente ed evidenziato all’Allegato n. 19 del Quadro di Riferimento Progettuale della documentazione di chiarimento. Ove si prevedano incrementi di prelievi da falda, il proponente dovrà stimare, prima della definitiva approvazione del PRP, gli effetti in termini di abbassamento della falda e di ingressione salina, nonché gli impatti sulla vegetazione del Parco di Migliarino, e prevedere idonee misure di mitigazione.

8) I rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico devono essere raccolti da appositi impianti e servizi portuali, conformemente al D.Lgs. 182/2003, ed avviati a recupero o smaltimento. Nel caso ciò comporti l'utilizzo di strutture e infrastrutture esistenti (condotte fognarie, depuratore, ecc.), si dovrà preliminarmente verificarne l'idoneità e la disponibilità in condizioni di efficienza. E' inoltre necessario che:

- sia opportunamente dimensionato il sistema di trattamento delle acque di prima pioggia dei piazzali e delle banchine dell'area portuale;
- sia definito un programma di sicurezza per evitare sversamenti nell'ambiente di sostanze liquide inquinanti utilizzate nelle attività cantieristiche e nelle restanti strutture portuali: carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc.;
- sia previsto un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;
- sia previsto un programma di intervento d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti conformemente al citato "Piano operativo di pronto intervento locale - Edizione 2005".

I suddetti programmi devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo.

9) si prescrive che, prima dell'avvio dei lavori, siano attuate, secondo modalità da concordare con l'ARPAT, le seguenti misure:

- l'individuazione di almeno un punto di controllo a cui riferire il monitoraggio della qualità delle acque portuali, situato a maggior distanza dall'ambito portuale;
- la predisposizione di un adeguato piano di monitoraggio ante e post operam delle acque, delle biocenosi

bentoniche e dei sedimenti marini ai sensi del D.Lgs. 152/99, comprendente un maggior numero di punti,

soprattutto nella zona esterna al porto, localizzati anche in base alle caratteristiche idrodinamiche e di diffusione degli inquinanti, in modo da poter valutare eventuali alterazioni sugli ecosistemi marini circostanti e conseguenze per la salute pubblica.

– In caso di interventi periodici, il monitoraggio dovrà essere ripetuto prima durante e dopo tali attività;

– lo studio, per le zone balneari immediatamente circostanti il Porto di Viareggio, dell'eventuale impatto sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/92 e succ. mod. ed integr.), per esempio dovuto ad alterazioni della colorazione e/o della trasparenza per la presenza di materiale in sospensione, nonché l'individuazione di misure eventualmente necessarie;

– la programmazione delle fasi realizzative degli interventi che prevedono la maggiore movimentazione del fondale marino e che quindi possono provocare torbidità tale da dovere inibire la balneazione, nel periodo dal 1 ottobre al 31 marzo di ogni anno. In caso di motivate esigenze di necessità ed urgenza di completamento di interventi avviati, previo parere di ARPAT e dell'Azienda Sanitaria, si possono proseguire i lavori oltre il 31 marzo.

10) In sede di progettazione definitiva della nuova imboccatura portuale e dei moli della Madonnina, si deve valutare se il modificato sbocco a mare del Canale Burlamacca possa determinare un incremento della relativa pericolosità idraulica, adottando, ove necessario, specifiche misure di mitigazione o precauzioni per garantire la sicurezza idraulica.

Suolo e sottosuolo

11) per quanto riguarda le operazioni di dragaggio dei sedimenti marini e il riutilizzo dei materiali per ripascimento si prescrive quanto segue:

a) fermo restando che, per tutte le zone da dragare, deve essere effettuata una adeguata caratterizzazione nel rispetto di quanto stabilito dal DM 24/01/96 in ordine a:

- numero di carote per area unitaria;
- quote di campionamento ed analisi;
- metodi analitici;

- unità di misura;
- campione medio per singola area monitorata;
- congelamento di un aliquota del campione per le controanalisi;

è necessario, considerati il volume del materiale dragato, la forte antropizzazione del sito oggetto dell'intervento e le risultanze analitiche, procedere ad una caratterizzazione più approfondita, sia per numero e posizione dei punti di prelievo, sia per modalità di prelievo ed analisi, da effettuarsi, utilizzando come riferimento il Quaderno ICRAM 1/2002 e la "Procedura operativa per la movimentazione materiali in ambiente marino o in zone ad esso contigue", adottata da ARPAT con DDG n. 323 del 27.06.2005. E' altresì necessario che la caratterizzazione del sito, preliminarmente e in corso d'opera, sia effettuata anche sull'eventuale area di trasporto e sull'eventuale area di ripascimento. Considerando che alcuni effetti, tra cui modificazioni morfologiche e tessiture del substrato e modificazioni del popolamento bentonico, non sono a breve termine, il monitoraggio delle suddette zone dovrà essere effettuato oltre che prima dei lavori ed in corso d'opera, anche dopo il termine delle operazioni di movimentazione, e ripetuto ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio. L'impiego dei sedimenti per ripascimento, come stabilito dalla su citata "Procedura" di ARPAT, sarà ritenuto compatibile solo se i dati delle analisi risulteranno conformi con quanto riportato in Tabella 2 Allegato A del DM 367/03 ed i relativi test ecotossicologici avranno risposte in linea con questa opzione, dopo che sia stata verificata la compatibilità fisica (granulometria, colore, odore, ecc.) e microbiologica (coliformi, streptococchi, salmonelle, miceti, ecc.);

b) nel caso in cui risulti necessario ricorrere ad un trattamento per ridurre le frazioni più fini ed il carico di inquinanti (riduzione contaminazione metalli, IPA e PCB) come ipotizzati dal Proponente, si ricorda che tale necessità configura, di fatto, il sedimento prelevato come un rifiuto e che, pertanto, il trattamento ed utilizzo del medesimo rientra, da questo momento in poi, nelle attività di recupero (D8) normate dal D.Lgs 22/97. In tale caso, è necessario che l'attività suddetta sia autorizzata ai sensi degli artt. 27 e 28 del medesimo decreto.

c) quali che siano il tipo di trattamento e la successiva ipotesi di utilizzo in ambiente marino, il sedimento dovrà essere sottoposto ad una caratterizzazione post trattamento, preventiva al suo utilizzo, che ricalchi le linee di quanto previsto nella "Procedura" di ARPAT, in base alla tipologia di attività. Qualora il materiale non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca di colmata, dovrà essere avviato ad idoneo smaltimento. Nel progetto definitivo dovranno, pertanto, essere indicati i possibili siti di destinazione.

d) In base alle caratteristiche fisiche, chimiche e microbiologiche dei sedimenti presenti, il Proponente dovrà scegliere mezzi e tecniche di dragaggio che minimizzino la risospensione di inquinanti e di materiali fini, adottando barriere fisiche disposte a maglia al fine di contenere eventuali intorbidamenti all'interno dello specchio acque portuale, nonché la diffusione di inquinanti. Anche in funzione della granulometria dei sedimenti, quale risultante da specifiche analisi, si raccomanda l'esecuzione di un monitoraggio della torbidità delle acque in fase di realizzazione dei dragaggi, in modo da poter sospendere i lavori nel caso in cui (anche in relazione alla direzione delle correnti marine) si possano determinare il superamento dei valori limite relativi ai parametri di balneabilità nelle aree limitrofe al porto, nonché problemi di conservazione delle biocenosi marine, con particolare riferimento ai fondali antistanti il Parco di Migliarino San Rossore Massaciuccoli.

Rumore e Vibrazioni

13) Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, si ritiene che il Proponente debba produrre, in fase di presentazione del progetto esecutivo delle opere previste dal PRP, la seguente documentazione:

- tipologia, numero e localizzazione dei macchinari di cantiere utilizzati (con particolare riferimento agli impianti fissi) nelle varie fasi di cantierizzazione previste, ivi compresi i cantieri stradali per la realizzazione degli accessi;
- valutazione, tramite opportuno modello di calcolo, dell'impatto acustico in ciascuna delle fasi di cui al punto precedente e caratterizzazione delle opere di mitigazione eventualmente necessarie per

il rispetto dei limiti del Piano Comunale di Classificazione Acustica come stabiliti dal DPCM 14.11.1997 (il modello può essere lo stesso utilizzato per la fase di esercizio);

– valutazione dell'impatto acustico dei mezzi di trasporto dei materiali da o per i cantieri in corrispondenza di attraversamenti di centri urbani da parte della viabilità interessata.

Dovrà essere cura del Proponente il monitoraggio acustico presso i ricettori prossimi alle aree di cantiere, ed in caso di superamento dei limiti sopraindicati, prevedere i necessari interventi di mitigazione (ad esempio impiego di macchine o tecniche di lavorazione meno rumorose, barriere acustiche provvisorie da collocare sul perimetro delle aree di cantiere in corrispondenza dei ricettori). Per alcune fasi lavorative, temporalmente delimitate, il Proponente l'opera può fare ricorso all'autorizzazione in deroga per le attività temporanee di cui alla D.C.R. 77/2000, allegato 1, parte 3.

14) Prima dell'avvio dei lavori, dovrà essere approvato il Piano Comunale di Classificazione Acustica.

15) Nell'ipotesi di costruzione di un impianto per il trattamento dei materiali da utilizzare per il ripascimento degli arenili, da installare, secondo lo studio previsionale, “ nelle ampie e disponibili aree limitrofe alla Darsena Viareggio, che durante le lavorazioni non dovrebbero assolvere ad altre funzioni”, dovrà essere opportunamente valutato l'aggravio dell'impatto acustico determinato dal funzionamento di tale impianto, oltre a quello prodotto dalle altre attività cantieristiche messe in opera.”

16) Relativamente ad eventuale nuova viabilità ed a nuove infrastrutture (ad esempio parcheggi) a servizio dell'attività portuale, ne dovrà essere valutata, in fase di progettazione, la compatibilità con il P.C.C.A. adottato, prendendo in considerazione anche l'eventualità che possano rendersi necessarie delle modifiche al PCCA stesso, in funzione di nuovi tracciati.

17) Atteso che il S.I.A. evidenzia la forte criticità dal punto di vista dell'inquinamento acustico dell'area in relazione ai flussi di traffico veicolare che la interessano sia nella situazione ante – operam, che, a maggior ragione, in quella post – operam e in fase di cantierizzazione, si raccomanda che la realizzazione dell'opera medesima, come del resto ipotizzato nello studio, sia il punto di avvio per una riconsiderazione dell'intera viabilità interessata, al fine di rendere la stessa compatibile con i limiti fissati dal D.P.R. 142/04 (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante da traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447), che in ambito urbano coincidono con quelli del Piano di Classificazione Acustica Comunale, come individuati dal DPCM 14.11.1997.

Dovrà essere cura del Proponente l'opera verificare, in fase di esercizio delle opere previste dal PRP, il rispetto dei suddetti limiti, e adottare gli interventi di mitigazione eventualmente necessari in caso di non rispetto.

Radiazioni

18) L'esecuzione e l'adeguamento degli impianti di illuminazione esterna dovranno conformarsi alle norme di cui alla L.R. 39/2005 e relativi strumenti attuativi.

Assetto infrastrutturale e traffico veicolare

19) Atteso che secondo il progetto, lo SIA e la documentazione integrativa presentati dal Proponente, la nuova viabilità prevista nel Piano Strutturale per il collegamento con la variante Aurelia, costituente l'asse di penetrazione a sud dell'abitato di Viareggio e in parte realizzata, risulta in stretta relazione funzionale con il porto per le esigenze di mobilità connesse sia alla fase di realizzazione delle opere del PRP, sia al futuro esercizio del nuovo complesso portuale, è necessario:

che la realizzazione dei lavori relativi alla Seconda fase del PRP (nuova banchina commerciale avamposto) sia avviata solo a seguito della effettiva ultimazione dei lavori del “Lotto 4 dell'Asse di Penetrazione urbana”, di cui all'Allegato 18 della documentazione integrativa del marzo 2005, fornita dal Proponente su richiesta di chiarimenti del Ministero dell'Ambiente;

che la realizzazione dei lavori previsti dalla Quarta fase del PRP (Darsena turistica del triangolo) sia avviata solo a seguito della approvazione della progettazione definitiva della porzione dell'Asse di Penetrazione Urbana per il collegamento tra Via Pisano e Via Indipendenza, prevista nella tavola B.13 "Schema generale della viabilità esterna di accesso" facente parte degli elaborati di progetto.

20) Al fine di garantire la sostenibilità degli interventi infrastrutturali, premesso che:

– la viabilità di accesso al porto è già allo stato attuale interessata da notevoli volumi di traffico e che gli effetti della mobilità all'interno del quartiere darsena si risentono sul clima acustico e sulla vivibilità del quartiere;

– l'attuazione del PRP determinerà un incremento del volume di traffico veicolare;

– la nuova viabilità di collegamento del Quartiere Darsena con la Variante Aurelia prevede il convogliamento del traffico su Via Indipendenza e quindi su Via Coppino;

è necessario che nelle successive fasi progettuali venga approfondito il riordino complessivo della mobilità (pedonale, ciclabile, motorizzata) del Quartiere Darsena, tenendo conto anche della possibilità di realizzare ulteriori parcheggi esterni all'area urbana ed eventuali modalità alternative di collegamento quali l'istituzione di un servizio di bus navetta.

21) Si prescrive la realizzazione di un periodico monitoraggio del traffico, nell'ambito del quartiere Darsena, da iniziare prima dell'avvio dei lavori e da estendere fino ad almeno 5 anni dalla conclusione dei medesimi. Tale monitoraggio deve consentire di identificare eventuali soluzioni di criticità, da risolvere con opportuni correttivi.

22) Considerate le richiamate criticità dell'attuale assetto viario ed il loro prevedibile aggravamento conseguente all'attuazione del PRP, si raccomanda al Proponente di valutare la possibilità di completare le previsioni di PRG riguardo alla viabilità, attraverso l'individuazione di un nuovo collegamento che dalla rotatoria di Via Indipendenza raggiunga l'area portuale, al fine di favorire, il più possibile, la diversificazione tra le esigenze di mobilità di tipo urbano e quelle legate alle attività portuali.

Merci pericolose

23) Il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente.

Monitoraggio ambientale

24) I monitoraggi ambientali, nei casi previsti in precedenza, devono essere realizzati a cura e spese del Proponente, concordandone con ARPAT le modalità operative, la frequenza, i parametri ed i metodi di analisi, i tempi di esecuzione.

Compensazioni

25) Si prescrive al Proponente di prendere in esame le seguenti proposte di compensazione ambientale:

– ricostituzione delle dune in loc. Costa dei Barbari, anche al fine di schermare i fabbricati industriali e la relativa rumorosità;

– recupero forestale, almeno parziale, della zona a mare del Palazzetto dello Sport, attualmente soggetta a degrado.

28.3.2 Per quanto concerne le osservazioni e raccomandazioni si rimanda al testo integrale in allegato.