******

[***http://www.facebook.com/LegambienteArcipelagoToscano***](http://www.facebook.com/LegambienteArcipelagoToscano)

***Recapito: loc. Uccellaia – 57033 Marciana Marina (Elba) Livorno –***

***telefono 0565 904342 – E-mail:*** ***legambientearcipelago@gmail.com***

***Conto corrente postale 33568502 intestato a: LEGAMBIENTE Arcipelago Toscano - loc. Uccellaia***

***57033 Marciana Marina (LI)***

Marciana Marina 21 novembre 2014

Al Signor Sindaco del Comune di Marciana Marina

Al Presidente s della Regione Toscana

All’Assessore all’Urbanistica, pianificazione del territorio della Regione Toscana

All’Assessore all’ambiente della Regione Toscana

All’Assessore alle Infrastrutture e mobilità della Regione Toscana

Alla  Direzioni Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana

Alla Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Artistici, Storici ed Etnoantropologici per le province di Pisa e Livorno

Al Comandante della Capitaneria di Porto di Portoferraio

Al Difensore Civico della Toscana

loro sedi

e p.c.

Agli uffici regionali interessati

Oggetto: **Osservazioni al Piano Regolatore Portuale e contestuale variante al regolamento urbanistico del Comune di Marciana Marina (LI) – Con riferimento alla soluzione progettuale definita “ottimale” adottata in Consiglio comunale con delibera n. 17 nella seduta del 18/08/2014.**

Il Piano ed il Regolamento, così come presentati prevedono la realizzazione di opere come le due massicciate a sassi adiacenti al lungomare di viale margherita e ipotizzano la sistemazione di pontili galleggianti in aree precedentemente non campite tali da configurare una sorta di “condono” di strutture per le quali la magistratura ha ipotizzato reati di abuso edilizio e mentre sono ancora in itinere provvedimenti giudiziari. Se la Regione Toscana ed il Consiglio Comunale li approvassero si potrebbe parlare, per alcuni aspetti, di una sorta di “condono”. Pur prendendo atto del potere sovrano del Consiglio Comunale di proporre le soluzioni urbanistiche, quello che risulta carente è una adeguata motivazione delle scelte effettuate. In nessuna delle ipotesi presentate si prendono in considerazione ipotesi progettuali diverse da questa sorta di “condono mascherato” per dimostrare che la vera motivazione delle scelte effettuate è dettata da opportunità urbanistiche concrete. Si invita pertanto il Consiglio ad elaborare ipotesi alternative e a fornire una adeguata valutazione in termini di costo/beneficio di tutte le soluzioni possibili, anche di quelle alternative allo stato di fatto attuale.

La soluzione definita “ottimale” adottata in Consiglio comunale con delibera n. 17 nella seduta del 18/08/2014, avrebbe un devastante effetto paesaggistico su uno dei lungomare più belli del Mediterraneo, cambiandone completamente la prospettiva, andando ad occuparne una parte attraverso la regolarizzazione di imbonimenti ed ampliamenti precedenti e snaturando ancora di più un ambiente che ha già subito fin troppe pesanti e caotiche modifiche. Inoltre, per quanto riguarda la balneazione, si propone di violare o di non tener conto, delle norme vigenti riguardanti le aree portuali e le distanze dalle stesse. Prendiamo inoltre atto che, nonostante le reiterate osservazioni di Legambiente durante l’intero, lungo ed accidentato provvedimento che ha portato all’attuale proposta, permangono i rischi per la residua prateria di posidonia oceanica, Habitat prioritario della Direttiva europea, al quale si applicano le stesse procedure e salvaguardia di un Sito di interesse comunitario (Sic) o Zona di conservazione speciale (Zcs), presente all’interno del Porto di Marciana Marina e, invece di approfittare del Piano Portuale per andare ad un recupero della posidonia degradata si propone di aumentarne il degrado senza nemmeno apparenti iniziative risarcitorie.

Legambiente è da sempre convinta che occorre mettere ordine in una situazione di disordine che si è tenuta a creare negli anni e prende atto con piacere che i posti barca in più ipotizzati dal Piano sono in realtà una diminuzione di quelli realmente esistenti attualmente nel porto e nella rada in piana stagione proprio grazie a questa situazione di voluta confusione urbanistica e gestionale, ma è del tutto evidente che si sta perdendo l’occasione di trasformare il porto di Marciana Marina in una struttura “verde”, moderna, di ridotto impatto ambientale, cosa che potrebbe essere realizzata con strutture leggere, non impattanti sul paesaggio e l’ambiente, mentre al contrario si propongono strutture rigide come il molo sulla testata dell’attuale diga foranea o lo spostamento e modifica dell’attuale “moletto dei sassi” che, con l’asserito intento di mettere in sicurezza l’area portuale, finiranno al contrario per aumentare i rischi per il Paese ed il quartiere del Cotone ed aumentare ancora di più i già drammatici effetti dell’erosione della spiaggia della Marina che è migrata in gran parte all’interno del porto, come attesta la spiaggia di sabbia del “Capitanino” che era inesistente prima del prolungamento del porto negli anni ’80 e che ha avuto un forte incremento negli ultimi anni ’90 e negli anni 2000.

E’ quindi più che preoccupante che gli studi meteomarini e sulle correnti si rifacciano a documentazione che si ferma al 1995, visto che in questi ultimi 20 anni si è avuta una radicale modifica della linea costiera a causa dei seguenti fenomeni naturali ed interventi umani non sempre regolari:

* Erosione massiccia, con abbassamento di quasi due metri della spiaggia della Marina sul lato est verso Piazza della Vittoria (foto1)
* Spostamento dei materiali fini sul lato ovest della spiaggia della Marina verso il Moletto del Pesce (foto 2a - foto 2b)
* Migrazione del fondale sabbioso prima presente davanti alla spiaggia della Marina verso l’area portuale (foto 3)
* Svotamento a causa dell’effetto vortice della parte ovest della spiaggia di ciottoli accanto al Moletto del Pesce (foto 4a - foto 4b)
* Stesso ammucchiamento di materiale fine sul lato est del cosiddetto “moletto dei sassi” ed effetto vortice sul lato ovest (foto 3 – foto 5)
* Realizzazione di un grosso imbonimento (finito sotto sequestro per irregolarità urbanistica) sul lungomare Regina Margherita, ad est del Circolo della Vela di Marciana Marina, realizzato attraverso l’escavo dei fondali e con l’ammucchiamento di grossi massi (foto 6a - foto 6b)
* Realizzazione di un nuovo imbonimento sul lungomare Regina Margherita, ad ovest del Circolo della Vela, realizzato in modo non conforme alla stessa delibera autorizzativa ed in parte frutto di un precedente imbonimento non conforme (foto 7° - foto 7b).
* Alloggiamento di altri pontili del Circolo della Vela di Marciana Marina
* Modifica del molo destinato all’ormeggio a pagamento dei residenti (ma in parte fruito da non residenti), anche con opere in cemento (foto 8)
* Realizzazione di pontili “provvisori e sperimentali” lungo la banchina della diga foranea
* Pesante “rifioritura” della protezione esterna della diga foranea

Se a questo si aggiunge che, a detta di molti esperti, il prolungamento della diga foranea del Porto di Marciana Marina sarebbe responsabile, con lo spostamento delle correnti, almeno in parte dello svuotamento della spiaggia di Procchio all’altezza della località La Guardiola, si comprende quanto sia necessario rivedere completamente sia gli studi marini che la Vas che accompagnano il Piano del Porto perché non sono né aggiornati, né tengono conto di una situazione pesantemente modificata con forti elementi di degrado in corso che andrebbero almeno mitigati, mentre invece il nuovo gigantesco ed inutile molo sulla testata della diga foranea, i moli sul lungomare così come proposti e la “sanatoria” dei due imbonimenti su Viale Regina Margherita, lo strano e gigantesco piazzale ricavato tra l’attuale diga foranea ed il devastante nuovo molo all’imboccatura del porto rischiano di acuire i rischi già presenti, di implementare l’insicurezza del Paese di fronte alle mareggiate, di rendere difficoltoso l’ingresso nell’area portuale in determinate condizioni meteo-marine, di produrre un ulteriore ed inarrestabile degrado della Posidonia oceanica e di favorire l’inquinamento dell’area portuale, chiudendone inutilmente lo spazio per difenderla da venti poco pericolosi e che non solo soffiano raramente, ma non sono quasi mai presenti in estate, la stagione vocata per le attività di un Porto Turistico.

Inoltre, la soluzione progettuale definita “ottimale” adottata somiglia terribilmente a proposte simili avanzate anni fa da amministrazioni comunali precedenti che ebbero il buon senso di ritirarle di fronte alla netta contrarietà dell’opinione pubblica marinese e degli ospiti più affezionati di Marciana Marina, una contrarietà che sta emergendo anche in questi giorni tra chi non ha interessi diretti, tra gli attuali operatori portuali che verrebbero privati del loro lavoro con la concessione del nuovo porto turistico ad un gestore unico - che sarebbe previsto da una qualche fantomatica legge -; la stessa contrarietà a questa ipotesi “ottimale” emerse anche durante la farsesca iniziativa “Il porto in Piazza” che infatti sembra aver dato come risultato la completa indifferenza verso le perplessità, i timori e le contrarietà – a partire quella di impedire ogni modifica del lungomare unico di Marciana Marina - dei cittadini marinesi, come dimostra questa impattante ipotesi “ammazzapaesaggio” adottata dalla maggioranza del Consiglio Comunale.

Si chiede quindi che l’intero iter della Valutazione ambientale del Piano venga effettuata con dati aggiornati e secondo la reale situazione venutasi a verificare nell’area marina e portuale di Marciana Marina.

Legambiente Arcipelago Toscano, anche a nome dei suoi numerosi soci marinesi, confermando quanto scritto nelle precedenti osservazioni inviate al Comune di Marciana Marina ed alla Regione Toscana durante le varie fasi dell’Iter approvativo, osserva che:

Secondo quanto scritto dalla Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed Ambientali della Regione Toscana "Il dimensionamento del nuovo assetto portuale è individuato, per quanto riguarda la capacità ricettiva massima, in 587 posti barca, comprensivi dei posti eventualmente previsti per la flotta peschereccia locale e quelli riservati alle imbarcazioni in transito" e "L'incremento previsto è di 81 posti barca rispetto ai 526 ormeggi attuali e di 275 posti barca rispetto ai 312 rilevati nel Piano conoscitivo del Mastrerplan" (2005). In realtà già attualmente i posti barca in piena stagione turistica sono molti di più e il Piano del Porto è ritenuto anche da Legambiente necessario per mettere fine ad un caos gestionale e normativo che ha caratterizzato il Porto di Marciana Marina. Però la soluzione proposta "sana" una situazione sfuggita da tempo politicamente di mano e che ha reso nei fatti obsoleta la previsione di un approdo turistico da 350 posti barca previsto dal vecchio Piano dei porti e degli approdi turistici della Regione Toscana. Non aver affrontato per tempo questa situazione, caratterizzata, soprattutto negli ultimi anni da una diffusa opacità, ha portato alla presentazione di un progetto che tutto può essere definito meno che un porto "verde" e leggero, ma che si caratterizza per un'evidente congestione dell'area portuale e che fa temere uno snaturamento ed una privatizzazione di un bene comune della comunità locale. L'impressione che si trae da quanto proposto è quella di essere non davanti ad un "Porto al servizio del Paese" ma ad un "Paese al sevizio del Porto". L'intesa preliminare sull'accordo di Pianificazione per la Variante al Piano Strutturale per la riqualificazione del Porto Turistico del Comune di Marciana Marina si inserisce in un quadro urbanistico che è eufemistico definire confuso e il rischio di una "sanatoria" di procedimenti che appaiono in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti appare evidente.

**Percorso partecipativo.**

Nonostante l'Amministrazione Comunale vanti un esteso coinvolgimento di cittadini e associazioni, Legambiente è stata sentita una sola volta, durante la confusa iniziativa "Il Porto in Piazza", in un tavolo nel quale erano presenti decine di soggetti e di fronte a 4 ipotesi progettuali, tra le quali quella oggi definita ottimale. Quindi, non solo non è stato possibile discutere di una concreta ipotesi progettuale, ma la partecipazione si è limitata ad un intervento di pochi minuti a testa delle diverse associazioni e portatori di interessi che hanno praticamente espresso tutti perplessità e contrarietà che non si ritrovano nel Piano proposto. L'unica cartografia parziale sulle ipotesi di risistemazione del porto, ristretta esclusivamente l'area portuale, la si trovava a pagina 52 della sintesi non tecnica della VAS. Anche le cartografie oggi a disposizione sono molto imprecise, a volte fuorvianti.

Inoltre la cittadinanza, al di fuori di una recente assemblea auto-convocata che ha espresso in grande maggioranza perplessità e contrarietà verso la proposta dell’Amministrazione comunale, non è più stata consultata ed aggiornata. E’ evidente che al singolo cittadino o all'associazione meno esperta ed interessata in materia ambientale non sono stati forniti gli elementi di sintesi per poter esprimere un parere informato ed anzi viene fornito un quadro confuso, contraddittorio e di difficile lettura, sia dal punto di vista della proposta scritta che della cartografia.

**Prateria di Posidonia oceanica e tutela della bodiversità**.

Questa specie prioritaria dell'Unione europea (Direttiva Habitat) non solo non viene tutelata ma subirà un ulteriore degrado e viene esposta a notevoli rischi. Lo stesso discorso vale per gli esemplari di Pinna nobilis superstiti. Il nuovo molo sopraflutto che si spinge in diagonale verso sud sull'attuale punta della diga foranea, interessa due banchi di prateria rada e molto rada ed i lavori di realizzazione del molo di 0 metri comporteranno un forte impatto e le turbolenze che si creeranno impediranno una qualsiasi ricrescita delle piante e acuiranno il degrado. Inoltre i moli ancorati alla diga foranea ed i punti di ormeggio interessano aree con Posidonia in degrado. Per questo riteniamo ancora più pericolosa e da evitare assolutamente la realizzazione del molo di sottoflutto interno così come previsto che metterebbe chiaramente a rischio l'unico banco di posidonia oceanica che secondo la Vas risulta rimasto abbastanza integro. Ci pare un caso da manuale della "sindrome di slittamento della linea di riferimento", cioè quando in presenza di una risorsa precedentemente abbondante, in seguito ad un forte degrado biologico determinato dalle attività antropiche, si accetta di valutare la risorsa secondo il degrado prodotto e la si usa per valutare i cambiamenti. Il risultato, come in questo caso, è lo slittamento delle linee di riferimento, con la conseguenza di un'ulteriore progressiva scomparsa del bene che si dovrebbe non solo difendere, ma anche recuperare e ripristinare, ovviando al degrado in corso e non rafforzandolo.

Si evidenzia inoltre che i due imbonimenti in massi realizzati in diverse riprese hanno fortemente contribuito - , insieme alla presenza disordinata di imbarcazioni, al film di idrocarburi ed alla sedimentazione provocata dal fortissimo processo erosivo in corso – al degrado di una fauna e flora bentonica litoranea precedente in salute e ricca di biodiversità ed alla completa eliminazione della enorme popolazione di granchi corridori che popolava gli scoglietti semi-sommersi che caratterizzavano il paesaggio costiero marinese, come questa associazione ha evidenziato nell’estate 2014, in occasione del passaggio del relitto della Costa Concordia, con l’installazione artistica “Holy Crab” dell’artista marinese-newyorkese Riccardo Mazzei, che ha avuto ampio risalto sui media nazionali, compresi TG RAI e La Repubblica.

<http://video.repubblica.it/dossier/costa-concordia-il-recupero/un-artista-sulla-rotta-della-concordia-dipingo-il-silenzio-dei-granchi-scomparsi/173265/171824>

<https://www.youtube.com/watch?v=-JvsQStvVPg>

<http://spiagge.corriere.it/2014/07/21/larte-sulla-spiaggia-da-new-york-allelba/>

<http://www.greenreport.it/news/holy-crab-ovvero-ritorno-granchio-corridore/#prettyPhoto>

**Escavi e strutture portuali**

L'ipotesi proposta aggraverà la veloce erosione in corso acuendo i macroscopici effetti "mulinello" e "sedimentazione/accumulo" presenti e sempre più visibili al Molo del Pesce ed al Molo a massi sciolti. E' abbastanza strano che le strutture previste lungo Viale Regina Margherita, con la conferma degli interventi “temporanei” e dei due imbonimenti, non tengano conto di questa dinamica che ha avuto un pesante effetto "abrasivo" e di ricoprimento ed intorbidimento sulla flora e la fauna preesistenti, cosa tra l'altro fatta rilevare dalla documentazione prodotta dagli uffici Regionali che chiedono approfondimenti ai quali non ci sembra si diano vere risposte Inoltre, come avevamo già fatto notare in precedenza, non si tiene conto della presenza di un costante flusso di acqua dolce nell'area portuale, frutto della natura alluvionale della piana sulla quale sorge Marciana Marina, evidenziata dalla presenza di pozzi e falde di acqua dolce vicinissimi a viale Regina Margherita e che rischiano di subire l’ingresso del cuneo salino in caso di escavi del lungomare come quelli già parzialmente realizzati.

**Balneabilità**.

Qui siamo veramente di fronte ad una forzatura inaccettabile attraverso un escamotage. Pur chiudendo ulteriormente l’area portuale con il nuovo molo sulla testata della diga foranea, e spostando l’attuale molo dei sassi fino all’altezza di Via Murzi quindi riducendo l’attuale spiaggia del “Capitanino” - dove viene permessa la balneazione nonostante sia area portuale con divieto - e trasformandolo a tutti gli effetti in una struttura portuale con banchina e strutture di servizio per consentire “il carico/scarico dai mezzi di servizio, quello di passeggeri dai mezzi di trasporto turistico”, viene proposta la balneabilità di un tratto di spiaggia, completamente compresa nell'area portuale, che si troverebbe tra due moli quello nuovo e quello del Pesce) dove sarà possibile il transito e l'attracco ed a distanze non permesse dalla legge dalle imbarcazioni in entrata e in uscita dall’area portuale. Quello che l'Amministrazione comunale in effetti propone, tracciando una linea aleatoria obliqua che arretra l’area portuale dal naturale imbocco del Porto – testata della diga foranea e Moletto del pesce che sono una di fronte all’altro - è una sanatoria di una incredibile situazione in atto da anni, più volte denunciata da Legambiente: una spiaggia – artificiale perché frutto dell’erosione - in piena area portuale che si sviluppa punteggiata da due troppo-pieni fognari ed uno scarico di "acque bianche". Nell'area i tecnici di Goletta Verde (l'Arpat non effettua prelievi in quanto area portuale) hanno negli ultimi anni rilevato altissimi livelli di inquinamento batterico. Ora il Comune chiede praticamente alla Regione Toscana ed alla Capitaneria di Porto di approvare una sanatoria e di derogare alle leggi ed alle norme che regolano la balneazione. Anche qui si tenta di imporre una situazione di fatto dopo averla precostituita.

Legambiente – visto anche la deroga che consente la balneazione nella spiaggia della Marina – invita al rispetto delle normative vigenti ed al rispetto della Direttiva europea sulla qualità delle acque; Legambiente chiede di utilizzare invece lo specchio d'acqua tra il nuovo molo davanti a Via Murzi e il vecchio Molo del Pesce per alleggerire la pressione e la congestione sull'area portuale ed il suo ambiente con campi boe o altre strutture leggere destinati alla piccola e media nautica locale, anche con funzione sociale per ospitate le imbarcazioni dei residenti in un Paese nel quale la piccola pesca di sussistenza rappresenta una fonte integrativa per i pensionati e le fasce economiche più deboli. Inoltre l’utilizzo di quest’area, caratterizzata dal fenomeno erosivo dei “mulinelli” e con un fondale privo di praterie di Posidonia Oceanica e di altre specie di importanza comunitaria, potrebbe permettere di non realizzare alcuni dei moli più impattanti e potrebbe tranquillamente ospitare gran parte degli 81 posti barca in più previsti, evitando così l’effetto “parcheggio di barche” che caratterizza l’attuale caotica situazione dell’area portuale e che il Piano sembra voler perpetuare.

Inoltre occorre valutare se un prolungamento del Molo del Pesce potrebbe meglio difendere l’area portuale del devastante nuovo ed inutile molo sulla testata della diga foranea. Tale prolungamento avrebbe un impatto paesaggistico ed ambientale minimo e, insieme ad una protezione di una barriera non affiorante di massi, già prevista da un progetto FESR dei primi anni ’90 mai attuato, potrebbe mitigare i fenomeni erosivi della spiaggia della Marina, e difendere il borgo del Cotone dalle mareggiate, permettendo anche di utilizzare il materiale migrato all’interno del porto per realizzare il ripascimento della spiaggia della Marina ed incrementando così davvero legittimamente la possibilità di balneazione.

<http://www.tenews.it/giornale/2009/08/19/legambiente-boccia-l-acqua-al-moletto-del-pesce-27352/>

<http://iltirreno.gelocal.it/piombino/cronaca/2009/08/21/news/moletto-del-pesce-caso-politico-1.1733890>

<http://www.greenreport.it/_archivio2011/index.php?page=default&id=16597&cat=Inquinamentigreentoscana>

<http://www.arpat.toscana.it/notizie/comunicati-stampa/2011/dentro-la-notizia-un-approfondimento-sui-punti-segnalati-da-goletta-verde?searchterm=None>

<http://www.elbareport.it/home/item/1221-goletta-verde-e-il-miracolo-del-troppo-pieno-fognario-marinese-senza-enterococchi>

<http://www.legambiente.it/contenuti/mare/depurazione-toscana-due-facce-ancora-criticita-all-elba>

<http://www.elbareport.it/scienza-ambiente/item/10668-goletta-verde-inquinamenti-mare-elbano-lieve-a-margidore-e-a-marciana-marina-pi%C3%B9-alto-alla-foce-della-galea-a-campo>

**Impatto paesaggistico e urbanistico**

Le costruzioni del nuovo molo di sopraflutto sulla testata del porto con un muro che raggiunge i 5 metri di altezza, la realizzazione di un gigantesco piazzale sulla testata del Porto che sembra non avere altra ragione che quella - assolutamente non condivisibile - di ospitare edificazioni a varia destinazione (documenti PRP.NTA art. 7, QC.05, AI.REL) quali servizi igienici (già esistenti in banchina), uffici, punti di informazione, magazzini e depositi integrati nella scogliera, insomma, strutture commerciali che danneggeranno un’economia già in crisi; lo spostamento e del Molo a Massi e la sua trasformazione in una struttura portuale vera e propria, con un molo di sottoflutto ad “L” di circa 60 metri e dotato di un impattante scogliera protettiva esterna alta 2 metri, modificheranno completamente la prospettiva da Viale Regina Margherita, snaturando completamente il panorama, costituendo degli elementi del tutto incongrui con un lungomare bellissimo e con la presenza di una Torre Medicea.

A proposito di Torre Medicea, occorre evitare in ogni modo la realizzazione prevista di una gru per i servizi di alaggio nell’area portuale di Piazza Bernotti, nell’area dove sorge il monumento che figura nello stemma del Comune e simbolo del Paese.

Crediamo che le strutture dei servizi portuali siano facilmente collocabili in altri luoghi e soprattutto senza un così devastante impatto paesaggistico, ma integrandole nel contesto urbano già esistente invece di andare a realizzare artefatti ex nuovo che niente hanno a che vedere con la storia e la bellezza di Marciana Marina.

Inoltre non si riesce a comprendere quale sia la collocazione dell’impianto per il rifornimento del carburante, a volte posto in testa la pennello di sopraflutto documento QC.AI/4 OTT), a volte posto “in adiacenza del molo di sottoflutto” (documento AI.REL).

E’ chiaro che la collocazione di una struttura di questo tipo, sia per il suo possibile impatto paesaggistico, sia per il possibile inquinamento che potrebbe provocare, deve essere indicata con assoluta certezza.

Si invita inoltre ad evitare ogni modifica, sia a fini edilizi che di realizzazione dei servizi, di Piazza Bonanno, che deve rimanere libera da ogni edificazione e semmai essere trasformata in un giardino pubblico.

Per quanto riguarda la Variante al Regolamento Urbanistico preoccupa l’indeterminatezza di alcune previsioni ed in particolare si chiede che vengano identificati, dettagliati ed individuati sul territorio gli interventi ammessi. Prevedere “tamponamenti di componenti aperte dei prospetti che non ne pregiudichino la qualità formale” (comma 4) lascia spazio a qualsiasi tipo di intervento secondo la discrezionalità.

**Ampliamento del lungomare**

L'Amministrazione comunale sembra aver rinunciato al raddoppio della larghezza del Lungomare Regina Margherita inviso alla grandissima parte dei marinesi. Ma vuole trasformare i due imbonimenti in un allargamento di fatto del lungomare che costituirebbe una sorta di sanatoria di fatto di operazioni urbanistiche realizzate in assenza del Piano Portuale.

Si invita quindi a prevedere la rimozione degli imbonimenti ad est e ad ovest del Circolo della Vela ed a ripristinare lo stato dei luoghi.

<http://www.tenews.it/giornale/2008/07/23/sindaco-ammetti-l-errore-e-pensa-al-dissequestro-21108/>

<http://ricerca.gelocal.it/iltirreno/archivio/iltirreno/2014/06/20/LB_21_02.html>

<http://www.greenreport.it/news/urbanistica-e-territorio/ancora-pasticci-portuali-marciana-marina/>

<http://www.okarte.it/notizie-dall-italia-6/notizie-d-arte-news-dall-italia/31412-marciana-marina-ancora-un-escavatore-in-mare>

<http://www.elbareport.it/cronaca/item/10486-lungomare-a-marciana-marina-lescavo-imbonimento-che-nessuno-vuol-vedere>

Ci pare inoltre che, per quanto sopra esposto, l’intero Piano Portuale di Marciana Marina presenti notevoli elementi di conflittualità con la Legge Urbanistica della Toscana recentemente approvata e con le salvaguardie del Piano di indirizzo territoriale con valenza di Piano Paesaggistico recentemente adottato dalla Regione Toscana e con la Direttiva Habitat e la Direttiva Acque dell’Unione europea.

Si invita quindi ad accogliere le presenti osservazioni.

Per LEGAMBIENTE

***Arcipelago Toscano***

Il Portavoce

Umberto Mazzantini

