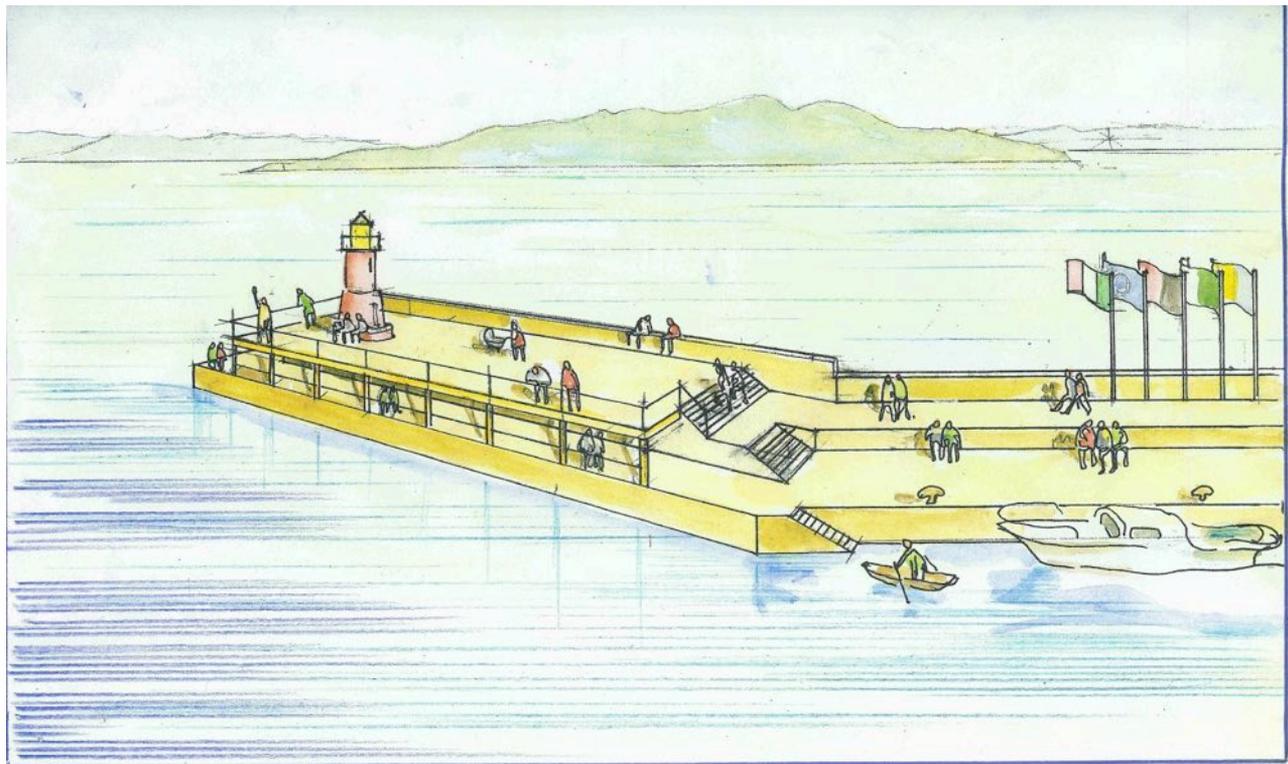


# COMUNE DI ISOLA DEL GIGLIO

Gruppo di Minoranza Consiliare



## IL MOLO ROSSO

passato presente e.....futuro.

## 2009

In seguito alle note vicende riguardanti i lavori di messa in sicurezza del porto dell'isola del Giglio ed alle conseguenti numerose prese di posizione sia sulle opere in corso, sia su quelle ancora da realizzare, può essere utile rievocare aspetti e vicende che riguardarono lo stesso argomento ed avvenute nel secolo scorso durante gli interventi di costruzione, ristrutturazione e allungamento dei due moli del porto.

“La storia è maestra di vita”; in questo caso, sarebbe opportuno citare il suddetto motto direttamente nella versione originale in lingua latina (*Historia est magistra vitae*), non per ostentazione di inutile saccenteria ma per sottolineare che gli stessi problemi, oggi in discussione, erano già stati affrontati (e risolti) circa 2000 anni fa. Torneremo su questo argomento più tardi; per ora limitiamoci a conoscere e ad analizzare ciò che successe al porto del Giglio da 1913 al 1931.

Come noto, fino al 1913 il solo braccio di molo esistente era l'attuale primo tratto del molo di levante, costruito già in epoca Romana, restaurato dal granduca Ferdinando III nel 1796 e rinforzato e ristrutturato a più riprese nel corso del 1800 (vedi foto n. 1). Naturalmente tale unico braccio di molo non offriva al porto nessun tipo di protezione per i venti del I° e II° quadrante (tramontana e grecale), essendo completamente aperto a nord.



Foto n.1

Così, per aderire alle insistenti richieste dei Gigliesi per ottenere una maggiore calma nelle acque a ridosso del vecchio molo, l'allora *Commissione per lo studio del Piano Regolatore dei porti del Regno*, considerata anche la particolare conformazione del fondo marino, propose il prolungamento con un secondo tratto di molo che seguisse la direzione del fondale. Tale prolungamento, rinforzato con una scogliera esterna, venne infatti realizzato nel 1913. Ultimato il suddetto lavoro, ci si rese conto non solo di non aver risolto nessun problema ma, purtroppo, si era innescato un meccanismo che avrebbe provocato, a cascata, tutta una serie di successivi e gravi disagi, che ebbero fine solo nel 1931, anno in cui, con la costruzione del secondo tratto del molo di ponente (moletto o molo del faro verde),

il porto del Giglio riacquisì un equilibrio “dinamico” delle correnti marine che sarebbe durato fino alla fine del secolo.

Come appena esposto, ogni successivo intervento posto in essere dopo i lavori del 1913, comportò nuovi problemi e a volte gravi danni. Infatti, successivamente al prolungamento del 1913, si verificò una corrosione della parte ovest della spiaggia che rese necessaria la realizzazione, negli anni 1916 e seguenti, di tre scogliere dallo scalettino, fino all'attuale ristorante “Doria”(vedi foto n. 2). Tali opere di difesa non furono sufficienti ad evitare che, nel febbraio 1922, una mareggiata erodesse la spiaggia provocando un avvallamento sul lungomare del porto fino a scalzare i muri delle case retrostanti (all'altezza dell'attuale agenzia “Brandaglia”) ed a comprometterne la stabilità. L'allora ingegnere-capo Santonocito del *Corpo Reale del Genio Civile* di Grosseto, con una perizia di somma urgenza, predispose i necessari lavori di consolidamento e riparazione per un impegno di spesa di lire 18.000 dell'epoca.



Foto n. 2

Per ovviare a tali inconvenienti, nel 1922 si cominciò la costruzione del terzo tratto del molo di levante, lungo 45 metri. Anche quest'opera si rivelò non idonea ad evitare il problema della corrosione della spiaggia, che anzi aumentò comportando l'accumulo di notevoli quantità di materiale sabbioso e l'interramento dell'angolo sud-est del porto (ex gasometro). A questo punto, con un rapporto del 1925 venne proposta la costruzione di un nuovo “pennello” a ovest, mai realizzato, dallo scalettino verso il molo di levante e, successivamente, nel 1927, una seconda ipotesi, un altro “pennello” (primo tratto dell'attuale moletto). Tale progetto, voluto ed approvato dall'*Ispettorato della Maremma Toscana*, trovò contrari i Gigliesi che, il 14 Agosto 1927, scrissero a Mussolini esponendo le motivazioni delle loro contrarietà al progetto (vedi allegato n. 1). Il 27 agosto successivo, una nota del

*Corpo Reale del Genio Civile di Livorno*, sostenne invece l'utilità del “pennello” proposto dell'Ispettorato per la Maremma Toscana. Dalla nota del Genio Civile di Livorno si evince inoltre che i Gigliesi firmatari dell'esposto al Duce, sarebbero stati invece favorevoli ad un progetto di ulteriore allungamento di 50 metri del molo di levante (progetto sorprendentemente sovrapponibile a quello presentato poi dal sindaco Landini nel febbraio 2004!). Il Genio Civile rigettò la proposta, con motivazioni di carattere tecnico ed economico ricordando, fra l'altro come il precedente allungamento avesse comportato “l'aumento dei flussi radenti” e correnti in direzione dell'angolo sud-est del porto! (vedi allegato n. 2). Fu quindi costruito il primo tratto dell'attuale moletto, ma solo con il secondo tratto, nel 1931, il porto del Giglio, pur rimanendo ancora esposto ai venti di tramontana e di grecale, raggiunse un precario ma definitivo equilibrio (vedi foto n. 3).

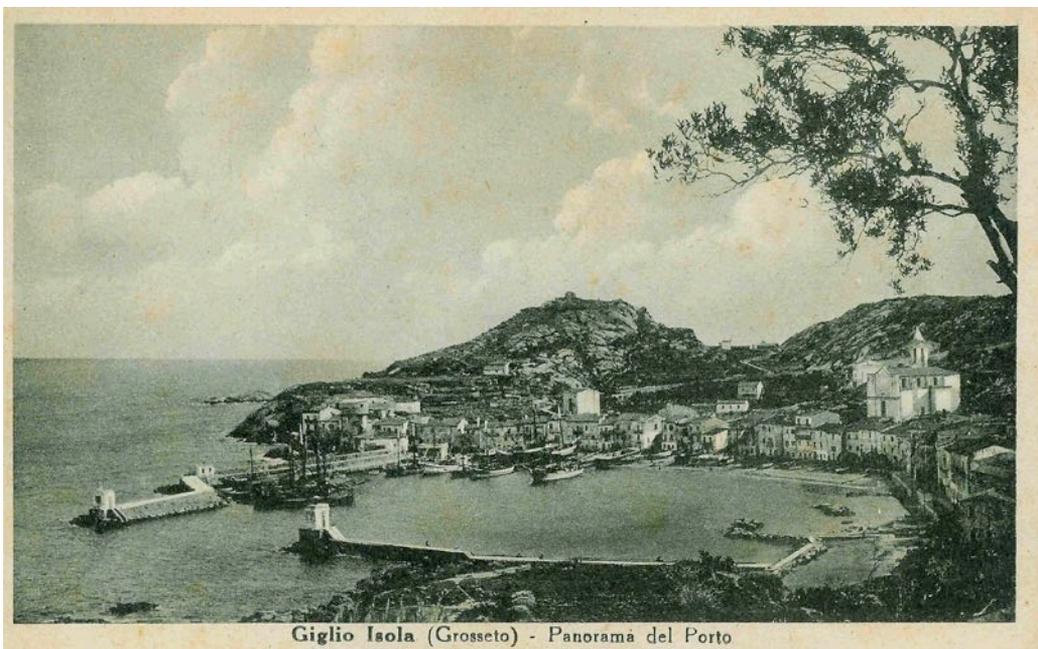


Foto n.3

Alla fine degli anni '50 del 1900 il *Genio Civile per le Opere Marittime* di Roma (ingegnere-capo G. Semiani) predispose il progetto per il nuovo Piano Regolatore del porto del Giglio. Il grafico, redatto dal Geom. Carlo Palombo di Porto S. Stefano, prevedeva tutta una serie di interventi sui due moli esistenti e la realizzazione di un pontile per l'attracco dei traghetti, che fu poi realizzato. Il pontile fu costruito a metà della spiaggia con sistema a palafitta (vedi foto n. 4), **tecnica che non comportò alcuna alterazione della linea della battigia.**



Foto n.4

La successiva ristrutturazione del pontile nell'anno 2002, senza più pali ma in cemento armato e a corpo pieno, provocò invece ( da subito) **evidenti problemi di risacca** anche se, ancora in fase di costruzione, molti criticarono la mancata esecuzione di accorgimenti tecnici ed opere intese ad evitarla.

Con la costruzione dell'attuale prolungamento del molo si è conseguita la protezione dal vento di grecale e la conseguente messa in sicurezza della relativa area portuale, fin ora soggetta a ingenti danni in caso di violente mareggiate; purtroppo si è però determinato un aumento della risacca nell'angolo sud-est del porto, una volta la zona di mare più tranquilla e riparata (vedi foto n.5).



Foto n.5

E' fuori discussione che, essendo gli attuali lavori in corso finalizzati e finanziati all'**unico** scopo della messa in sicurezza, tale problema vada prioritariamente risolto, con mezzi finanziari ed opere attualmente non predisposte. A tale proposito è opportuno ricordare ulteriori aspetti che già nel 1922, con la costruzione del terzo tratto del molo di levante, si erano create correnti dirette in questa zona sud-est del porto che cominciò ad interrarsi (giova anche ricordare che già gli antichi Romani, eredi della scienza etrusca – vedi “Tagliata” di Ansedonia - per prevenire tale fenomeno di insabbiamento e per smorzare la forza del moto ondoso, avevano qui

realizzato alla radice dell'antico molo, tre fori ad arco comunicanti con il mare aperto). Per risolvere questo nuovo problema alcuni suggeriscono ora la realizzazione di un riccio di scogli sulla punta del molo di levante, altri la costruzione di un pontiletto trasversale a metà dello stesso molo. Tali ipotesi, peraltro onerose, non garantiscono la soluzione del problema, dato l'alto numero di variabili e la conseguente possibilità di prevederne con certezza gli effetti. Con tali tentativi, sicuramente aleatori, si correrebbe anzi il rischio di ripetere gli errori e di rivivere le angosciose situazioni che videro protagonista il porto del Giglio dal 1913 al 1931.

In tanta indeterminatezza al momento attuale sono sicuri, anzi matematicamente certi, soltanto due fatti:

- 1) nella zona sud-est del porto non esiste più la spiaggia, che smorzava naturalmente il moto ondoso. Ciò è dovuto a lavori di banchinamento eseguiti in tempi passati, in occasione della costruzione del distributore di benzina, il che comportò, già da allora, un problema di risacca e, nelle giornate più ventose, di allagamenti di acqua salata sul lungomare prospiciente. Come noto dai trattati di ingegneria, **l'onda incidente su una parete verticale si riflette, dando luogo a un'onda che si propaga in senso opposto (onda riflessa). Nello specchio d'acqua antistante l'ostacolo si genera quindi uno stato di agitazione ondosa ben più evidente di quello dell'onda incidente (effetto "clapotis"). Lo studio della riflessione è importante soprattutto per quanto riguarda l'efficienza delle strutture portuali in termini di smorzamento delle perturbazioni.**

Allorché, nel 2002, come abbiamo già visto, il vecchio pontile su pali fu sostituito con un pontile in cemento armato, tale situazione si aggravò, dato che si vennero a concretizzare le condizioni di un bacino a pareti verticali chiuso su tre lati (la radice del molo, il banchinamento del lungomare, la facciata est "piena" del pontile) dove le suddette pareti, riflettendo sostanzialmente per intero l'energia delle onde, determinano un forte incremento del moto ondoso. La responsabilità, non tecnica, ma politica di tale fenomeno, magnificato dai recenti lavori di allungamento del molo di levante, è da ascrivere a chi, a suo tempo, non riuscì ad imporre a chi di dovere la corretta e razionale esecuzione dei lavori di manutenzione del vecchio pontile, in modo da evitare ciò che poi è successo. In tante discussioni e polemiche sui lavori del porto l'unico dato per ora oggettivo definitivo ed indiscutibile è che la responsabilità politica sia da identificarsi nelle persone che all'epoca gestivano l'organo di governo dell'isola, cioè dal sindaco Landini e dall'allora sindaco-ombra (attuale sindaco) Ortelli. L'amministrazione comunale precedente, avuta la possibilità di un finanziamento di oltre un milione di euro, aveva ipotizzato, in una riunione della primavera 2009 presso il Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche di Firenze (Ministero Infrastrutture), presente il Provveditore e i tecnici che seguono i lavori del molo rosso, di destinare prioritariamente tale finanziamento alla messa in sicurezza ulteriore del molo verde, considerato che lo stesso presenta una spaccatura nella pavimentazione, imputabile, probabilmente, alla evoluzione della M/N Aegilium durante le manovre di

attracco che, con le correnti provocate dalle eliche, “scalza” il molo stesso. Anche nella più riduttiva delle ipotesi, tale molo necessita sicuramente di interventi con qualche parziale sottomurazione sul lato interno e di sistemazione del riccio di testata.

A ciò si doveva aggiungere la eliminazione dei massi presenti in acqua nella zona ovest del porto, da sostituirsi con cassoni in cemento armato e realizzare quindi un piccolo molo ( con entrata dal molo verde) e un'altra barriera davanti al Ristorante Doria che avrebbe consentito una più razionale utilizzazione del relativo specchio d'acqua e quindi di poter disporre di ulteriori posti barca.

Nella stessa riunione, con i tecnici presenti, compreso il provveditore, si discusse di una soluzione tecnica per i problemi della risacca nell'angolo sud-est del porto; si ipotizzò in proposito l'ampliamento di quel tratto di lungomare, tra l'agenzia Toremar e l'inizio del molo rosso, con la realizzazione di uno spazio a terra (largo 5/6 metri), ovviamente aperto per far rompere l'onda in modo naturale (banchina antiriflettente). Tale spazio a terra sarebbe stato destinato a fare da parcheggio alle autovetture in partenza e decongestionare quindi la radice del pontile sempre ingolfata da veicoli e persone. Altri tecnici hanno successivamente espresso alcune perplessità circa tale proposta perché, agli ovvi vantaggi di maggiore spazio a terra, si contrapporrebbe un possibile insuccesso sull'aspettativa di minore risacca nell'angolo in quanto la banchina antiriflettente non sarebbe di molto migliorativa, a parer loro, rispetto allo stato attuale di banchina su bassi fondali.

- 2) Altro fatto incontrovertibile è che l'attuale maggioranza, per onorare una demagogica promessa elettorale, ignora i veri problemi tipo quello descritto e, contrabbandandola per opera necessaria alla messa in sicurezza del porto sostiene e si adopera per la realizzazione di una passeggiata, stornando energie economiche e professionali su un problema secondario. L'aspetto estetico sta ovviamente a cuore a tutti e tale progetto di passeggiata può essere condivisibile, purché attuato nei modi e con le procedure canoniche, come rimane condivisibile l'ipotesi di passeggiata “belvedere” dell'Arch. Begnotti sull'ultimo tratto di molo (vedi illustrazione di copertina), il rivestimento dei due fari con mattonelline ed ogni altra opera tesa a migliorare “l'arredo urbano” delle strutture portuali. E' gravissima invece la disattenzione e l'impiego improprio di finanziamenti che sono istituzionalmente e legittimamente preposti alla sicurezza, tipo la riparazione del “moletto” e soprattutto la soluzione del problema della risacca nella zona sud-est del porto, situazione inoltre molto pericolosa per i cittadini e per la stessa Amministrazione Comunale, che si trova, allo stato attuale dei fatti, esposta al rischio di enormi danni economici in caso di maltempo dato che, come noto, il Comune è concessionario di tale zona, dove gestisce i pontili della catenaria.

Nota: le foto n. 4 e 5 sono tratte dal volume "Carlo Palombo - figlio dello scoglio" di Roberta Nuti.

Allegato n.1

POPOLAZIONE MARINARA DI GIGLIO PORTO  
Isola del Giglio

---

ECCELLENZA

I sottoscritti rappresentanti la popolazione marinara di Giglio Porto e come maggiori interessati allo sviluppo del traffico nell'isola del Giglio, tempo fa avevano fatte vivissime premure presso gli Onli. Rappresentanti politici della regione affinché fosse esaminata minutamente la situazione del molo in direzione Nord-Ovest, fosse garantita la sicurezza del porto e dell'abitato che lo contorna e facilitato la manovra e l'approdo dei piroscafi diretti all'isola.

Sembrò in un primo tempo che la pratica dovesse avere il suo naturale e sollecito sviluppo, data l'urgenza dei provvedimenti reclamati, e questa popolazione già plaudiva allo accoglimento dei suoi fervidi voti da parte dell'onorevole Ministero dei lavori pubblici.

Senonché è giunta notizia ai sottoscritti che, all'ultimo momento, per ragioni non ancora bene cognite a questa popolazione, da parte dell'Autorità competente, si sarebbe addirittura scartata la questione del prolungamento del molo, per far luogo invece ad un progetto di costruzione di pennelli nella parte ovest del porto suddetto.

Questa popolazione marinara, delusa delle sue legittime aspettative, non può a mene di elevare la sua rispettosa opposizione al progetto di costruzione di pennello come sopra ventilato, perché è profondamente convinta che la costruzione ora detta peggiorando enormemente le condizioni già tristi del porto, lo rimpicciolirebbe oltre misura rendendo difficile la manovra delle imbarcazioni e ostacolando enormemente il traffico locale nei rapporti col continente.

Ritiene poi che la spesa non indifferente che lo Stato sosterebbe con simile attuazione di progetto, si ridurrebbe in definitivo in uno sciupio inutile di quattrini senza nessun pratico risultato.

Ciò stante i sottoscritti a nome della popolazione fanno rispettoso ricorso a Sua Eccellenza il Capo del Governo e Duce del Fascismo – che ha dimostrato di avere molto a cuore la risoluzione dei problemi marinari d'Italia, non solo in ordine ai traffici, ma soprattutto per assicurare la difesa e l'intangibilità del suolo patrio – affinché Egli resosi personalmente adotto delle reali condizioni del Porto dell'isola del Giglio, sentinella avanzata in caso di attacco straniero, ed esaminata la questione non tanto nel riflesso dello sviluppo dei traffici, della sicurezza del porto e dell'abitato, e del miglioramento delle comunicazioni dell'Isola col continente, quanto e più specialmente sotto il riflesso strategico, tattico e logistico di questa plaga dal Tirreno; presa in benevola considerazione questa protesta, che per quanto collettiva non è però irrISPessosa alla dignità del Governo Attuale, voglia ordinare quei sopraluoghi e quelle ispezioni che riterrà più opportune in argomento; tenendo presente soprattutto che questa popolazione portuale preferirebbe che fossero lasciate le cose nello stato di cose già deplorato, finirebbero per portare un peggioramento alle condizioni attuali del porto.

Nel fare serio affidamento sull'interessamento personale del Capo del Governo e Duce del

Fascismo e nel mentre esprimono al Forte Nocchiero d'Italia la loro sincera devozione i sottoscritti a nome della popolazione che si sono assunti oggi di rappresentare nel comune interesse, sentitamente ringraziano.

Giglio Porto 14 agosto 1927

( seguono n° 24 firme)

Allegato n.2

CORPO REALE  
DEL  
**GENIO CIVILE**

---

**PROVINCIA DI LIVORNO**

---

NELLE PROVINCIE DI  
MASSA-CARRARA, LUCCA, PISA, GROSSETO

Livorno, addì 4 ottobre 1927 – Anno V  
N 5356            Allegati 2

---

Risposta alla Nota del 27 agosto u.s.  
N 3390    Div N.

**O G G E T T O:**    Porto del Giglio (Isola)

On. MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI  
Direzione Generale dell'Edilizia e dei Porti  
Divisione VII<sup>^</sup>

**Spedito**

ROMA

In merito alla istanza presentata dagli abitanti di Giglio (Isola) a S.E. Il Capo del Governo per ottenere il prolungamento del molo di difesa, questo Ufficio fa anzitutto presente che sullo stesso argomento ebbe a riferire con la nota 7 novembre 1925 n° 4025 diretta a codesta On. Direzione Generale – Divisione VIII - ; e successivamente con le note 28 gennaio e 25 giugno 1927 dirette all'On. Ispettorato per la Maremma Toscana.

Si riassumono, qui di seguito, le deduzioni già fatte e che portano ad escludere l'accoglimento di quanto viene richiesto.

Il Porto del Giglio occupa una ristretta zona di basso fondo aperta verso Nord-Est e che, da questa parte, si può considerare limitata dalla isobata – m. 4,00 (vedi planimetria). Dalla detta isobata il fondo roccioso, di natura granitica, discende rapidamente a – M. 20,00.

Per poter aderire alle insistenti premure fatte dagli abitanti del Giglio allo scopo di ottenere una maggiore calma delle acque a ridosso del vecchio molo (A.B.), la Commissione per lo studio del Piano Regolatore dei porti del Regno, attesa la speciale conformazione del fondo marino, propose che il molo venisse prolungato secondo la direzione (B.C.) per mantenere l'opera in un fondale di metri 4,00 circa e con inclinazione tale da non compromettere la stabilità .

Questo prolungamento venne di fatti eseguito nel 1913 e l'unghia della scarpata esterna della scogliera di imbasamento raggiunse il ciglio dello scoscendimento del fondo.

Ultimato questo lavoro, ed essendosi manifestata una corrosione della spiaggia, si provvide oltre che alla costruzione di opere di difesa (n°1, 2 e 3 della planimetria), ad un ulteriore prolungamento del molo per metri 45,00 che, iniziato nel 1922, fu ultimato nel 1923 – (tratto C-D).

L'ubicazione di questa nuova opera fu studiata in modo da mantenerla su di un piano di posa che non presentasse scoscendimenti tali da comprometterne la stabilità, pur raggiungendo con l'unghia della scogliera di imbasamento la quota – metri 13,00 e quindi il ciglio dello scoscendimento.

Ultimato questo braccio di molo fu praticata l'escavazione del porto in una zona limitata alle vicinanze del molo stesso per non turbare il regime della spiaggia che oltre a servire di difesa dell'abitato, viene utilizzata per il tiro a terra delle imbarcazioni.

Successivamente l'On. Ministeri delle Comunicazioni prospettò l'opportunità di praticare una maggiore escavazione del porto e di prolungare il molo di altri metri 30,00 circa.

Questo Ufficio, riferendo in merito a codesta On Direzione Generale con la nota 7 novembre 1925 n° 4025, ritenne giustificata la prima richiesta, facendo peraltro presente che si sarebbe potuta tradurre in atto solamente quando il porto fosse stato protetto dalla traversia Nord, e che a tale protezione si sarebbe potuto provvedere più che con un ulteriore prolungamento del molo, con la costruzione di un pennello di cui segnava in pianta la probabile ubicazione.

Quanto al prolungamento del molo, l'ufficio si espresse sfavorevolmente, data l'ingentissima spesa che l'opera avrebbe richiesta; spesa del tutto sproporzionata all'importanza del porto del Giglio.

Codesto On. Ministero aderì alla proposta fattagli e dispose a questo Ufficio di presentare il progetto dei lavori per l'escavazione del porto e per la costruzione del pennello di difesa.

Senonché, a mezzo dell'On. Pierazzi, Deputato al Parlamento, i Gigliesi presentarono un nuovo ricorso all'On. Ispettorato per la Maremma Toscana, insistendo per ottenere il prolungamento del molo, e questo Ufficio, riesaminando la questione, ebbe a riconfermare coi rapporti 28 gennaio 1927 n°537 e 25 giugno u.s. numero 3983 il parere precedentemente espresso, soggiungendo che oltre alle ragioni economiche ve ne erano altre di indole tecnica che sconsigliavano il richiesto prolungamento del molo.

Difatti, con un ulteriore prolungamento del molo, l'ambito portuale di Giglio non subirebbe un aumento tale da influire efficacemente nelle condizioni del rifugio nei riguardi

della difesa dalla traversia, mentre sarebbero assai peggiorate le condizioni di ingresso al porto quando imperversano i mari del secondo quadrante che costituiscono la traversia principale con pericolo per i velieri di essere sbattuti contro i bassofondi rocciosi ad Ovest di fronte al grosso scoglio isolato che si vede segnato sulla unita planimetria.

A quanto sopra si aggiunga poi che l'opera di cui si domanda con tanta insistenza la costruzione, dovrebbe essere basata a rilevante profondità su di un fondo roccioso a forte inclinazione verso l'esterno e quindi (a parte l'ingentissima spesa di esecuzione di circa 2 milioni), non potrebbe offrire alla violenza delle mareggiate una adeguata resistenza perché andrebbe soggetta a scivolamento verso il largo.

Questa ultima asserzione è suffragata dalle osservazioni e rilievi eseguiti nel decorso mese di giugno sull'ultimo braccio di molo costruito (C.D.) dalle quali osservazioni e rilievi è risultato che la scarpata esterna della scogliera di imbasamento del molo esistente, ha iniziato un sensibile movimento di slittamento, più pronunciato verso la testata, e che fortunatamente non ha arrecato danni alla sovrastante struttura muraria perché questo ufficio ha tempestivamente provveduto alla riparazione, che ha richiesto la spesa di lire 20.000,00 per rifiorire la scogliera e rafforzarla in guisa da poter efficacemente resistere alle mareggiate che si verificheranno nel veniente inverno.

Quanto sopra avvalora maggiormente il timore che la scogliera di prolungamento del molo, qualora fosse costruita, si troverebbe ad essere continuamente minacciata nella sua stabilità, perché l'inclinazione del fondo sul quale dovrebbe sorgere è assai maggiore di quella su cui è basato il tratto (C.D.) del molo ultimamente costruito.

Per le sopra esposte considerazioni questo Ufficio non può che nuovamente esprimere parere contrario al domandato prolungamento per metri 50,00 del molo, anche quando si risolvesse favorevolmente il giudizio sulla opportunità di spendere per il Porto del Giglio la ingente somma richiesta per tale costruzione.

Nella loro istanza, gli abitanti di Giglio esprimono avviso contrario alla costruzione del pennello progettato a Nord del Porto.

E' da osservare al riguardo che con quella opera non si restringe lo specchio d'acqua utilizzabile per l'ormeggio e l'ancoraggio delle imbarcazioni, non si ostacola la manovra di ingresso al Porto e – ciò che è molto importante – si crea un ostacolo all'azione dei flutti radenti che negli anni decorsi, ed anche nel gennaio di questo, hanno provocato una notevole corrosione della spiaggia, minacciando le vicine case del porto e determinato per di più l'accumulo del materiale sabbioso asportato nell'angolo Sud-Est del porto, che risulta notevolmente interrato.

Per queste ragioni l'On. Ispettorato della Maremma toscana, a seguito dei citati rapporti, dispose a questo Ufficio per la presentazione del progetto di costruzione del pennello di difesa del Porto; progetto che ha riportato la prescritta approvazione, e di cui ora si deve iniziare l'esecuzione, essendo già stati aggiudicati i lavori.

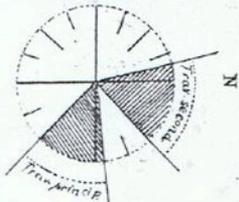
Quanto alla importanza strategica del Porto del giglio essa è bensì prospettata nella istanza che si restituisce, ma non esiste affatto, perché il porto per la sua natura non potrà mai ospitare naviglio da guerra, il quale non potrebbe rimanere nemmeno alla fonda sotto l'isola, perché questa non offre alcuna protezione in nessun punto della costa.

Dopo ciò, sembrerebbe opportuno rappresentare agli abitanti del Giglio la inutilità di ogni insistenza per ottenere il domandato prolungamento del molo assai più dannoso che utile, e comunque non consigliabile, anche per il solo fatto della enorme spesa in confronto della limitata importanza del porto.

Al miglioramento di questo gioverà il costruendo pennello specialmente nei riguardi della difesa della spiaggia.

Si restituisce l'istanza qui trasmessa.

MINISTERO PER I LAVORI PUBBLICI  
 Per concessione dell'Archivista di Stato  
 Censato in misura per uso STUDIO  
 Vietata la riproduzione e l'uso diverso  
 da quello indicato



Scala di 1 : 2000

**PORTO DEL GIGLIO**

Ellegato al rapporto No 3588 in data  
 doppio all'On. Ministero di  
 Lavori Pubblici spedito in data  
 1923

**PORTO DEL GIGLIO**

A-B - Vecchio molo  
 B-E - Matto di molo costruito nell'anno 1913  
 C-D - " " " " 1923  
 I-2-3 - 7 case costruite nell'anno 1915 e seguenti  
 DE - Svolgimento del molo domandato dagli  
 abitanti di Giglio

I - Fiumello proposto col rapporto 7 Novembre 1915  
 II - Fiumello progettato, già approvato dall'On.  
 Soprintendente per la Marina Penale, e che  
 si deve incompiere la costruzione.

Nota: Archivio di Stato di Grosseto - Genio Civile (nuovo versamento) n. 497-498.

Comune di Isola del Giglio  
Provincia di Grosseto  
Gruppo Consiliare di Minoranza

Isola del Giglio, li 19.10.2009

**Al Sindaco Sergio Ortelli**  
**All'Assessore al Demanio e Porti, Rossi**  
**Giovanni**  
del Comune di  
**58012 Isola del Giglio**

e.p.c.

**Regione Toscana**  
Settore Logistica **Porti** e Aeroporti  
Via S.Slataper, 6  
**50134 FIRENZE**

**Regione Toscana**  
Direzione Generale P.T.A.  
Via di Novoli , 26  
**50127 FIRENZE**

**Oggetto: Avvio del procedimento per l'accordo di pianificazione Variante portualità turistica nel Comune di Isola del Giglio ai sensi dell'art. 10 della L.R. 1/05**  
**Competenze relative all'esercizio delle funzioni amministrative nel porto di Giglio Porto.**  
**Interrogazione.**

I sottoscritti Consiglieri Comunali , appartenenti al Gruppo Consiliare di Minoranza:

**PREMESSO che**

- i lavori di messa in sicurezza del molo foraneo avanzati dalla soc. Sales per conto delle OO.MM, iniziati durante il precedente mandato amministrativo sono tuttora in fase di completamento;
- risulta competenza delle OO.MM. la predisposizione di opere finalizzate alla messa in sicurezza della struttura portuale;
- risulta necessario fornire risposta alle numerose questioni ancora aperte, dal punto di vista della messa in sicurezza, con particolare riferimento ai noti problemi di risacca interna in prossimità della radice del molo foraneo ed alla condizione non ottimale del molo con fanale luce verde (moletto);
- la necessità già rilevata dall'amministrazione 2004/09, di raccordare i lavori di messa in sicurezza con le opere necessarie alla fornitura di nuovi servizi, di arredo urbano e di ripristino di strutture facenti capo alla tradizione isolana e portuale, già oggetto di conferenza di servizi nella primavera

passata, e già quindi oggetto di concertazione avanzata tra i soggetti competenti, viene ora riconsiderata con la proposizione di una ulteriore bozza/proposta progettuale;

- comunque si rileva la necessità – a parere degli interroganti - di siglare un documento d'intesa che impegna gli enti sovracomunali a promuovere la procedura Accordo di pianificazione relativo ai procedimenti riguardanti strumenti urbanistici e/o atti di governo del territorio di rispettiva competenza, unificando le istanze in un unico "Avvio del procedimento", ai sensi degli artt. 15 e seguenti della L.R.T. 1/05 e che con la medesima intesa è stato riconosciuto al Comune di Isola del Giglio il ruolo di "soggetto promotore dell'accordo", ai sensi dell'art. 21, c. 1 della L.R. 1/2005;

- Il territorio di Isola del Giglio, costituisce un SIC (Sito di Importanza Comunitaria) contraddistinto al n.123, come individuato dal D.M. 3 aprile 2000 "Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciali individuate ai sensi delle direttive 92/43/CEE 3 79/409/CEE. Per questo motivo, ai sensi di quanto previsto dall'art.6 del .DP.R. 12 marzo 2003, n.120 e dell'art.15 della L.R. 56/2000, qualsiasi atto di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore deve contenere una "Relazione di incidenza", per individuare e valutare i principali effetti del progetto in questione sul Sito di Importanza Comunitaria.

- la legge regionale Toscana n.56/2000 ha ampliato la procedura di verifica a quelli che la legge definisce Siti di importanza Regionale (SIC, ZPS, SIN, SIR), individuando inoltre ulteriori habitat e specie di interesse regionale da sottoporre ad analisi nell'ambito delle relazioni di incidenza;

- è di fondamentale importanza per il Comune di Isola del Giglio perseguire un ordinato assetto e sviluppo della portualità commerciale e turistica, per la sostenibilità della sua economia e per una coerente gestione delle risorse territoriali ed ambientali;

- gli Enti e Organi pubblici tenuti a fornire gli apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il quadro conoscitivo ai fini della valutazione integrata, nonché, all'emanazione di pareri, nulla osta e assensi, da rilasciare nel rispetto dei termini e dei tempi previsti dalle leggi vigenti, sono individuati a parere degli interroganti - come in elenco seguente: Al Ministero Infrastrutture e Trasporti - Servizio Integrato Infrastrutture e Trasporti Toscana – Umbria – Settore infrastrutture – Firenze; Regione Toscana - Direzione Generale P.T.A. – Settore Tutela delle Acque Interne e Costiere-Firenze; Regione Toscana - Settore Logistica **Porti** e Aeroporti - Firenze ;Regione Toscana - Direzione Generale P.T.A. – Settore Tutela e Valorizzazione Risorse Ambientali e Urbanistica - Provincia di Grosseto; Parco Nazionale Arcipelago Toscano; Capitaneria di Porto di Livorno; Soprintendenza BB.AA.CC. delle provincie di Siena e Grosseto; Soprintendenza Beni Archeologici di Firenze; U.R.T.T. Ufficio Regionale Tutela del Territorio; Autorità di Bacini Toscana Costa di Livorno; ARPAT Provincia di Grosseto; Responsabile Ufficio Tecnico Comunale; Responsabile Ufficio Finanziario Comunale; Agenzia del Demanio Direzione Regionale di Firenze ; Agenzia delle Dogane; ASL 9 Grosseto; Vigili del Fuoco – salvo se altri -;

**Vista** l'ultima riunione pubblica tenuta dalla A.C., il giorno 20 settembre 2009, così come riportato a mezzo stampa attraverso il giornale on line giglionews e visto che nella stessa sono stati illustrati i progetti inerenti le opere ancora da effettuare sulla struttura portuale, in contravvenzione rispetto alla proposta già oggetto di concertazione;

**Considerato** che questa Minoranza Consiliare intende apportare il proprio contributo propositivo in merito alla suddetta questione, ma che per farlo necessita di informazioni dettagliate in merito agli atti ad oggi approvati ed alle risorse disponibili;

**si interroga il Sindaco e l' Assessore ai Porti sulle seguenti questioni:**

- 1) se e con quale atto sia stato approvato un nuovo progetto inerente la struttura portuale di Giglio Porto da parte della Amministrazione Comunale attuale in carica; in caso di risposta affermativa se e come tale approvazione sia stata raccordata con quanto in precedenza approvato dal Comune, anche facendo riferimento alla Conferenza dei Servizi tenutasi proprio su detta questione nella primavera scorsa;
- 2) se sia attagliabile al caso, la predisposizione della “relazione di incidenza” prevista dall’art.6 del .DP.R. 12 marzo 2003, n.120 e dell’art.15 della L.R. 56/2000, indispensabile per qualsiasi atto di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore, per individuare e valutare i principali effetti del progetto in questione sul Sito di Importanza Comunitaria.
- 3) quale è il soggetto che ha commissionato i progetti mostrati nella suddetta riunione (Comune oppure OO.MM., Regione o chi altro) e chi è il soggetto che li ha redatti e con quale atto d’incarico;
- 4) quale sia l’entità delle somme a disposizione delle OO.MM. finalizzate alla realizzazione di opere per il porto di Isola del Giglio;
- 5) quale sia l’entità delle eventuali somme messe a disposizione del Comune di Isola del Giglio per la realizzazione delle strutture di servizio ed arredo;
- 6) come le somme citate ai punti 3 e 4 siano ripartite in base alle esigenze di intervento: quanto è destinato alla realizzazione “delle modifiche” per la nuova passeggiata, quanto alla ristrutturazione del “moletto”, quanto al consolidamento delle massicciate ed altro ancora che si possa rilevare dagli atti approvati;
- 7) se sia necessario e doveroso, alla luce della normativa urbanistica vigente , l’avvio del procedimento per la formazione e per l’adozione di una variante urbanistica in materia di portualità turistica e del relativo accordo di pianificazione ai sensi dell’art. 10, stante l’attuale pianificazione portuale vigente ;
- 8) come si coniuga la nuova bozza/proposta di progetto, che sposterebbe di fatto la sintesi progettuale da una definizione di lavori necessari di messa in sicurezza ad una qualità dell’intervento “neo-abbozzato” che può avere necessità di variante urbanistica, rispetto alle esigenze primarie di messa in sicurezza dell’area portuale e quali suffragi ha ottenuto tale nuova proposta dagli organismi competenti;
- 9) il nome (eventuale) del Garante della Comunicazione nominato ai sensi dell’art. 19 c. 2 della L.R.T. 1/2005 e le generalità del Funzionario responsabile del procedimento;

I CONSIGLIERI DI MINORANZA