



Comune di Ponza

PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA ZONA PORTUALE

In attuazione delle disposizioni dell'art. 24 delle NTA del PRG comunale

RELAZIONE GENERALE

COMUNE DI PONZA
Protocollo Arrivo N. 15204/2023 del 23-10-2023
Allegato 15 - Class. 14.2 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

PREMESSA

Il presente Piano Particolareggiato della zona Portuale, più semplicemente nel prosieguo della presente relazione denominato PPzP, è uno strumento di programmazione e pianificazione delle aree comprese nell'ambito della suddetta zona così come disposto dall'art. 24 delle Norme Tecniche di attuazione del PRG di Ponza.

La Zona Portuale coincide quasi per intero con le aree del Demanio Marittimo rientranti nelle competenze amministrativo-gestionali del Comune di Ponza.

In coerenza e nel rispetto degli indirizzi e delle direttive vigenti, il PPzP disciplina la gestione e l'utilizzo delle aree del demanio marittimo, dei beni e delle pertinenze su esso insistenti per finalità turistico-ricreative all'interno del contesto socio-economico e dell'offerta turistica locale.

La distanza che separa questo PPzP dalle disposizioni contenute nel PRG, che nel 1983 ne prescriveva la redazione entro tre anni, è tale che nell'attuale elaborazione entrano necessariamente in gioco fattori anche notevolmente diversi da quelli che determinarono le scelte e le indicazioni dello strumento urbanistico generale, tuttavia il tempo trascorso non ha cancellato l'utilità dello strumento attuativo.

L'evoluzione della normativa regionale e nazionale in ambito ambientale e paesaggistico e in particolare le incertezze sulle nuove modalità di assegnazione delle concessioni demaniali, che caratterizzano la fase attuale, sollecitano ulteriormente la P.A. a dotarsi degli strumenti di pianificazione e programmazione capaci di fronteggiare le pressioni e le istanze che nell'immediato futuro caratterizzeranno il mutato contesto socio economico dell'isola.

Nella zona Portuale l'evoluzione della normativa ambientale e paesaggistica, si sviluppa attraverso la cogenza delle norme riferite alla ZPS (Rete Natura 2000 – Direttiva Habitat), al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), al Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), e pertanto le scelte e le soluzioni adottate con il PPzP hanno come riferimento l'impianto normativo delle suddette leggi.

1 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE E STORICO

L'isola di Ponza è la maggiore fra le isole del piccolo Arcipelago Pontino comprendente anche le isole di Palmarola, Zannone, Ventotene, Santo Stefano e Gavi, quest'ultimo è un isolotto che dista solo 120 m dall'isola.

Ponza ha una superficie di circa 10 km² ed è quasi completamente montuosa: sovrastata al centro dai monti: Core (201 m), Tre Venti (177 m) e Pagliaro (177 m), e raggiunge la massima altitudine con i 280 metri del Monte Guardia posto all'estremità meridionale dell'isola. La forma dell'isola è stretta e allungata, e si estende dal Faraglione La Guardia, a sud, alla Punta dell'Incenso, a nord-est, che dà sulla vicina Isola di Gavi; quest'ultima, come già detto, è separata da Ponza da un braccio di mare di appena 120 metri.

Le coste dell'isola appaiono frastagliate, per lo più rocciose, composte da caolino e tufi, a dimostrazione della sua origine vulcanica che è comune a tutte le isole dell'arcipelago. La presenza di grotte sottomarine e di scogliere richiamano ogni anno migliaia di appassionati subacquei oltre, ovviamente, numerosissimi bagnanti.

2 - NOTIZIE STORICHE ED EVOLUZIONE URBANISTICA*

Sin dal tempo di Omero l'Isola è presente nella storia, quale regno della Maga Circe: alcuni resti archeologici sono a testimonianza di un'antica presenza greca e di un successivo porto romano, nell'insenatura dietro l'attuale Caserma dei Carabinieri e nella zona di Chiaia di Luna. Opere a struttura muraria romana di alto rispetto, veri capolavori di ingegneria, riemergono ovunque, alcune nascoste e protette dal verde della campagna, altre ancora a servizio dell'uomo, a distanza di duemila anni, come la galleria che collega Chiaia di Luna con la contrada Sant'Antonio, in opus reticulatum di tufo giallo, realizzata nella prima età imperiale e le due gallerie per Santa Maria costruite per superare le barriere rocciose di Giancos e del Torrione.

Una grandiosa sistemazione urbanistica imperiale (un gigantesco anfiteatro occupava tutto l'arco della collina tra la torre Borbonica ed il Cimitero) e la costruzione dell'acquedotto (reso di recente inutilizzabile per l'apertura della cava di bentonite) con le cisterne ed i grandiosi bacini di raccolta dell'acqua, denotano un altissimo livello tecnico raggiunto in quell'epoca.

Nel tardo impero l'Isola, divenuta sede di prigionia e di martirio, è denominata Palmaria per ricordare la palma, simbolo dei martiri cristiani. Il mitreo, del III-IV secolo d.C., visibile nel palazzo Tagliamonte, testimonia anche un culto orientale di origine mesopotamica e persiana.

Nel Medio- Evo, per le scorrerie dei pirati che assalgono le fasce costiere del Mediterraneo riducendo in schiavitù gli abitanti delle coste, l'isola, abbandonata dalla già esigua popolazione civile, diviene il rifugio di diseredati e di monaci, prima benedettini e poi cistercensi.

Per ripopolarla, nel 1477 il papa Sisto IV e poi i Farnese concedono i propri terreni in enfiteusi, con vari privilegi, a famiglie di coloni che vivono per lo più della pesca del corallo. Essi, per proteggersi dai pirati, realizzano opere di fortificazione e case-grotta molto ingegnose, nascoste nella roccia, per le proprie abitazioni.

Alla metà del Seicento, per le più frequenti incursioni piratesche, i coloni vengono ridotti quasi tutti in schiavitù e l'isola torna nuovamente deserta, per essere ripopolata da famiglie ischitane quando Carlo III, nel 1731, avendo avuto in dono dalla madre Elisabetta Farnese, moglie di Filippo V di Borbone, le isole Pontine, affida ad esse, in enfiteusi perpetua, parti del territorio.

Altre famiglie, di Ischia e di Torre del Greco, nel 1759 vengono ad installarsi nell'Isola, specie nella zona di Le Forna, dietro la forte pressione del Re di Napoli Ferdinando IV. Egli, con il ministro Tanucci, inizia, a partire dal 1768, un'opera generale di rinnovamento urbanistico, affidandone l'incarico al Maggiore del Genio Militare Antonio Winspeare che, con l'ingegner Francesco Carpi, progetta, disegna e realizza il nucleo originario di Ponza Porto.

Fino ad allora "la casa-grotta" era la tipologia dell'edificato abitativo dell'isola: sfruttando la pendenza naturale del terreno, si realizzava la grotta scavando il banco roccioso nella sua parte inferiore (utilizzandone lo spessore come copertura dell'unità abitativa) laddove esso presentava una notevole ma non eccessiva inclinazione, erigendo a tamponamento una parete muraria di tufo mimetizzante l'ingresso.

I servizi comuni si articolavano linearmente sulla Punta della Madonna: il Palazzo del Castellano sull'antico Casamento, antistante l'ex Torre tonda al molo ormai inesistente, l'abitazione di Officiali, la Parrocchia dell'antica Chiesa del Salvatore, poi consacrata alla SS. Trinità, il Carcere sistemato nella Torre, sulla collina della Madonna.



Con i due progettisti nasce finalmente il disegno dell'attuale complesso urbano di Ponza Porto

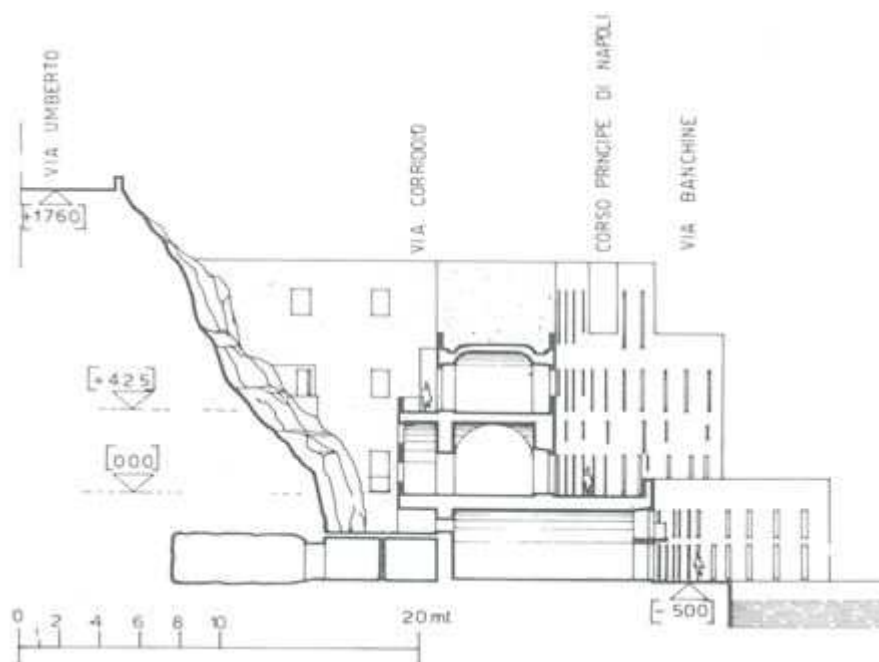
La costruzione del Porto e del Foro Borbonico, iniziata

nel 1775, realizza un'unitaria sistemazione urbanistica in tutta la zona interessata dai lavori, con la creazione del 1616 della Lanterna, della Chiesa neoclassica a pianta centrale e del nuovo Casamento, odierna sede del Comune.

Nel 1772, sotto la direzione dell'arch. Carpi, viene costruito il Cimitero di Punta della Madonna ed il "quartiere dei rilegati", viene sistemato il nucleo rurale di Le Forna, tracciando nello stesso anno la strada di collegamento tra Le Forna ed il Porto (che verrà resa carrabile nel 1925), la scalinata di Cala Inferno e costruito nel piccolo centro di Le Forna, tra questa data ed il 1780, la Chiesa dell'Assunta. Inoltre a difesa delle scorrerie saracene vengono fortificate le torrette cinquecentesche a Le Forna, a Punta Papa e al Frontone.

Quando la Rivoluzione Francese pone un'interruzione alle grandi opere urbane, il Centro Storico di Ponza Porto è già realizzato secondo il progetto unitario dello Winspeare, nel quale la pietra naturale della roccia si compone con la massa compatta del costruito e l'abitato è tramite tra la montagna ed il mare.

In questo progetto il lungo basamento della Banchina è suddiviso serialmente negli ambienti dei magazzini a servizio della pesca mediante setti murari scanditi dalla dimensione modulare del vano voltato (circa mt. 4.80x4.80).



Ad esso è strutturalmente connesso il sovrastante complesso edilizio lineare (retrocesso rispetto alla linea della banchina) l'odierno corso Carlo Pisacane.

L'organismo edilizio, su due piani, è costituito al piano superiore da cellule abitative che hanno la tipica copertura a volta e al piano terra, ritmato da arcate scandite come le cellule abitative secondo il modulo strutturale del sottostante basamento, da ambienti di carattere commerciale.

Nel 1806, durante l'assedio di Gaeta da parte delle truppe francesi del generale Massena, Ponza si trasforma in una specie di ospedale borbonico infatti da Da Gaeta vengono inviati sull'isola feriti e malati.

Nel 1810 Gioacchino Murat sottrae Ponza e le altre isole Pontine al patrimonio privato dei Borboni e lo assegna, come ogni altra terra del regno all'amministrazione del Pubblico Demanio.

Con il Trattato di Vienna del 1815 gli inglesi restituiscono Ponza ai Borboni., e la gestione degli edifici realizzati dal Carpi rimane prerogativa dell'Orfanotrofio Militare.

Nel 1820 un decreto elegge Ponza a luogo di detenzione di condannati politici e nel 1830 viene posta fine alle secolari piraterie turco - barbaresche determinando così l'inizio della pace per le popolazioni costiere del Mediterraneo.

Nell'anno 1839 il Reale Ufficio Topografico di Napoli realizza una "Pianta del Porto di Ponza, ricavata dall'originale avuto dalla Direzione Generale di Ponti e Strade" dalla quale si ricava che tutto il complesso edilizio lineare a due piani sull'odierno Corso Pisacane, è ancora assegnato all'Orfanotrofio Militare indicando la presenza di un'unica "casetta di proprietà privata" da cui si deduce che a quella data il costruito di Ponza Porto è solo quello del patrimonio reale borbonico e le abitazioni private si identificano ancora nelle case a grotta o comunque in poveri abituri.

Nel periodo immediatamente successivo, dal 1845 al 1853, il centro storico di Ponza Porto inizia ad assumere la configurazione di borgo isolano. I lavori rallentano tra il 1861 e i primi anni del 900', durante i quali l'isola riprende la sua caratteristica di terra di confino che si riflette sulla tipologia scarna e povera del costruito.

Alla fine dell'ottocento, quindi, le abitazioni dell'isola sono classificabili secondo due tipologie: abitazioni sorte in zone di sviluppo rurale, che si identificano per lo più in case grotta; abitazioni del complesso lineare borbonico caratterizzate dalla tipica copertura a volta.

Dall'anno 1911 iniziano le vendite del complesso edilizio lineare di via Carlo Pisacane trasformando gli inquilini in proprietari attraverso forme di riscatto dell'abitazione, e con tutta probabilità è da questa data che iniziano a determinarsi le prime sopraelevazioni e fusioni immobiliari.

Tra il 1920 e il 1940 l'isola si arricchisce di villini liberty, o con richiami neoclassici, alcuni dei quali decorati con stucchi e graffiti di buon livello artistico. e nello stesso periodo il centro urbano viene ad organizzarsi, strettamente addossato alla parete rocciosa, in lunghe fasce quasi parallele tra loro, ma caratterizzate da diverse funzioni: la fascia sul mare di Corso Carlo Pisacane, piazza-lineare con funzione di passeggiata urbana e di centro d'interessi e di commercio, la retrostante Via del Corridoio, a quota più alta, su cui prospetta il retro degli edifici seriali dell'arco edilizio, che assume la funzione di strada-ballatoio incorporandosi nella struttura abitativa, essa diventa il ballatoio del primo piano di case, ed anche strada sopraelevata, base di naturali ponti edilizi tra la Via del Corridoio e la superiore Via Umberto:

queste lunghe fasce urbane, a quote diverse, sono collegate trasversalmente da scale, scalette e gradinate.

Nel 1928 il regime fascista destinò Ponza a luogo di confino degli oppositori politici tra cui Umberto Terracini, Sandro Pertini, Giorgio Amendola, Ernesto Rossi.

Nel 1935 venne avviato lo sfruttamento del giacimento di bentonite a Le Forna (miniera "Samip", Società Azionaria Miniere Isole Pontine), che rimase attivo fino al 1975. La realizzazione della miniera di Ponza diede lavoro a circa 150 uomini, incrementando inoltre il traffico marittimo per il trasporto del minerale in continente.

Nel 1976 la società SAMIP chiuse definitivamente la miniera lasciando evidenti danni ambientali e problemi occupazionali a cui, nei decenni successivi, la riconversione sul versante turistico balneare ha in qualche misura sanato.

3 - Le trasformazioni nell'area portuale

Dal PRG del 1983 ad oggi sono intervenute alcune importanti modifiche nell'area portuale che ne hanno senza alcun dubbio migliorato l'accessibilità e la fruizione, in particolare va citato l'ampliamento della banchina portuale, avvenuto alla fine degli anni 80' che ha determinato non solo un migliore e più razionale sistema di imbarco e sbarco dei passeggeri e degli autoveicoli in transito, ma ha anche dotato il limitrofo centro storico di un ampio spazio utilizzato principalmente quale parcheggio.

Analogo ampliamento, anche se di dimensione assai più ridotta, ha riguardato il molo Mamozio, ubicato immediatamente alla base della Piazza Carlo Pisacane (al centro del porto Borbonico), mentre spazi di relazione sono stati realizzati nella piazza Sant' Antonio, adiacente al lato nord della banchina.

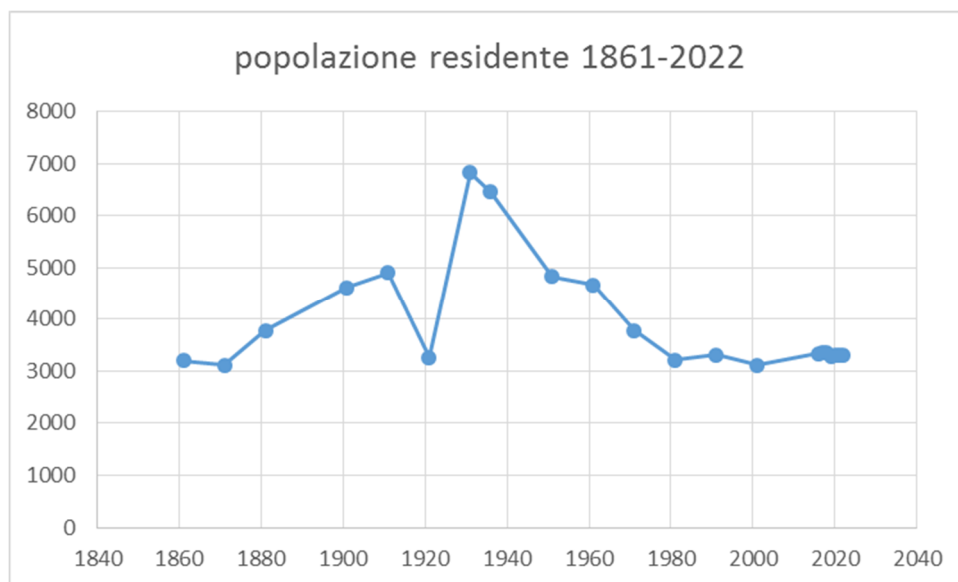
Un analogo, seppur più modesto ampliamento, si è registrato sul lato sud del porto, denominato "la Caletta", funzionale ad una molteplicità di servizi e attività ad iniziare dalla banchina di approvvigionamento idrico.

Sul lato nord del porto, in località Giancos, nel 2010, è stato realizzato un ampio piazzale in sostituzione di uno slargo completamente sterrato e contiguo con l'adiacente arenile; oggi tale area oltre ad ospitare l'unico angolo di verde attrezzato dedicato ai bambini nell'intera area portuale, rappresenta il principale luogo di relazione per gli abitanti di Ponza Porto.

Va inoltre evidenziato che sull'intera area a terra della zona Portuale insiste la rete dei sottoservizi oltre al depuratore ubicato in prossimità dello scoglio di Frisio.

Tuttavia la più rilevante trasformazione avvenuta nel corso degli ultimi decenni non riguarda le infrastrutture o le opere pubbliche, bensì l'evoluzione del sistema produttivo Ponzese che ha

visto nel turismo balneare l'elemento decisivo per la propria riconversione economica bloccando di fatto l'esodo migratorio del dopoguerra spinto dall'inconsistenza dell'economia agricola, dalla parentesi mineraria, nonché dalla progressiva marginalità del comparto legato alla pesca.



La veloce ed estesa affermazione del nuovo modello economico non ha lasciato indenne il patrimonio edilizio originario, anch'esso riconvertito alle esigenze di un turismo di massa distribuito su un territorio fragile e di limitata estensione.

Il fenomeno dell'abusivismo edilizio non ha avuto, tuttavia, l'estensione e l'ampiezza di altri territori costieri e insulari, lasciando al fenomeno della differente destinazione d'uso il compito di mutare, in alcuni luoghi, le caratteristiche dell'originario insediamento sociale ed urbanistico.

L'originalità urbanistica e la qualità architettonica del Porto Borbonico non ha subito particolari contraccolpi dal mutato paradigma economico mantenendo pressoché inalterata la struttura edilizia, sia quella più legata all'originario progetto settecentesco, sia quella dell'adiacente agglomerato storico confermando così l'unicità paesaggistica del porto di Ponza.

L'espansione dell'economia turistica porta con sé un limite strutturale fatto di una monostagionalità che esalta sempre di più l'effervescente e popolosa stagione estiva, incrementando invece, nel resto dell'anno, processi di rarefazione demografica e sociale che accrescono le difficoltà nella gestione e sostenibilità dei principali servizi sociali, scolastici, culturali, sanitari.

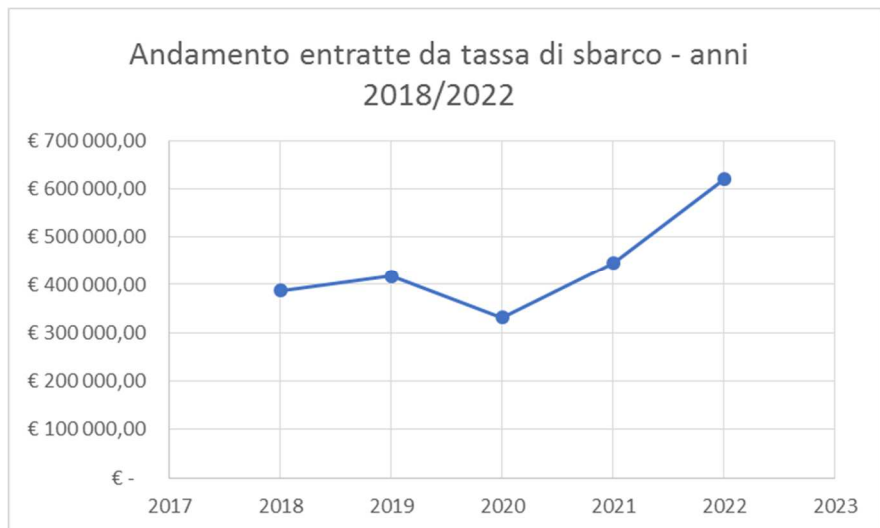
Anche attraverso le soluzioni contemplate nel PPzP, si tenta ridurre, per quanto possibile, i fattori della monostagionalità introducendo elementi di flessibilità funzionali a non esaurirsi nei periodi non balneari.

E' infatti l'ambito portuale con le sue propaggini laterali lo spazio dove si articola il flusso principale delle dinamiche sociali ancor prima di quelle economiche; il porto, le pescherie, le biglietterie, le banche, le edicole, le piazze, i parcheggi, ecc. rappresentano il nucleo vitale dell'abitato che resiste in ogni stagione dell'anno e la sovrapposizione di tutto ciò con le

procedure proprie del demanio marittimo rende particolarmente

complesso il governo e la gestione di tale porzione di terraferma.

Inoltre, proprio su queste aree si concentrano le iniziative volte a superare i sopra citati limiti della



monostagionalità, attraverso molteplici progetti legati allo spettacolo, alle attrezzature per il gioco, lo sport, il commercio, l'artigianato artistico, le attività produttive legate alla pesca.

Pur rientrando nella categoria degli strumenti urbanistici attuativi, Il Piano Particolareggiato della zona Portuale (PPzP) si discosta notevolmente dalla "tradizione" urbanistica ufficiale e questo non per una irragionevole vocazione alla separatezza, bensì per le evidenti condizioni peculiari che caratterizzano l'area oggetto d'intervento.

Come già ripetutamente evidenziato, la pianificazione generale di riferimento si presenta fortemente datata e l'esigenza di un aggiornamento appare evidente, tuttavia la necessità di affrontare con strumenti di dettaglio, di analisi e programmazione l'attuale contesto territoriale e la mutata realtà socio economica, appare non solo utile, ma decisamente necessario e urgente.

L'ambito in esame è individuato dal PRG che già in quell'epoca evidenziava l'esigenza di un approfondimento specifico su un'area dalle caratteristiche ed esigenze del tutto diverse dalle altre presenti sul territorio comunale, indicandone con precisione strumenti e tempi esecutivi, non potendo però immaginare la sovrapposizione di problematiche che quarant'anni dopo sarebbero emerse in quella stessa porzione di terra ed acqua.

L'art 24 delle NTA prevedevano, con saggia lungimiranza, la possibilità di un ampliamento della Zona Portuale in assenza di procedure di variante urbanistica e nel caso di specie tale ampliamento ha consentito di sovrapporre la zona portuale con la linea di confine del Demanio Marittimo che separa il centro storico e il primo bastione del porto Borbonico.

Un ampliamento del tutto marginale in termini di superficie, ma decisamente rilevante per le problematiche che la fascia demaniale trasferisce all'organizzazione e alle trasformazioni che la zona portuale richiede.

Le condizioni peculiari, sopra citate, sono pertanto quelle legate alla necessità di regolamentazione di uno stretto lembo di terraferma e un ampio tratto di mare, definito dalla

terminologia di settore quale Porto Rifugio, sui quali si concentra la gran parte dell'economia dell'isola con le relative fluttuazioni demografiche traferite dalla crescita esponenziale del turismo estivo.

L'analisi dello stato attuale non può non prescindere dalla sedimentazione delle attività economiche collegate al settore turistico balneare, che nel corso degli anni hanno praticamente strutturato l'articolazione degli ambiti portuali: cantieri navali e pontili in località Santa Maria, piazzale e spiaggia di Giancos, ormeggi a Sant'Antonio, la Banchina Nuova con i pontili per il turismo da diporto, l'attracco per i collegamenti con la terraferma, il parcheggio e i molteplici esercizi di ristorazione a fronteggiare lo specchio acqueo, lo storico Porto Borbonico con il lungo e stretto molo dove ancora attracca la flotta dei pescherecci, e infine il Molo Musco e La Caletta con la Capitaneria di Porto, gli ormeggi dei mezzi militari e lo scalo per l'approvvigionamento idrico.

Su tale contesto, definito in dettaglio negli elaborati grafici, il PPzP interviene con indicazioni e disposizioni in un combinato disposto tra le procedure proprie del demanio marittimo e le esigenze di sviluppo controllato che l'Amministrazione Comunale intende incardinare nel futuro prossimo della società ed economia ponzese.

Il PPzP non introduce nuovi parametri edilizi e ancor meno indici di edificabilità territoriale, compie altresì scelte sulla nuova organizzazione degli specchi acquei, definisce le destinazioni d'uso delle aree di uso pubblico e consolida l'attuale distribuzione delle concessioni demaniali a terra regolandone l'organizzazione.

** Le immagini i disegni e la ricerca storica sono tratte dal testo "Le isole Pontine attraverso i tempi" e Piano del Colore 2001 studio Lemme - Morlacchi approvato dal Comune di Ponza nel 2001*

4 - Le proposte progettuali

Sul lembo di terraferma e sul prospiciente specchio acqueo definito Porto Rifugio, si dispiegano le competenze dei molteplici soggetti Istituzionali individuati dal complesso corredo di norme e atti amministrativi che dal “Codice della Navigazione” in poi regolano le azioni e le attività che in quest’ambito si intende realizzare.

L’Agenzia del Demanio a cui è assegnato il compito di cura del patrimonio immobiliare dello Stato, in questo caso quello compreso all’interno della dividente demaniale, rappresenta il referente primario per ogni ipotesi di utilizzo e/o trasformazione.

Pur con le norme nazionali sul decentramento amministrativo e le relativa attività legislativa e amministrativa della Regione Lazio comprensiva di deleghe ai Comuni, le procedure in materia di interventi sul suolo demaniale mantengono un significativo livello di complessità a cui non si sottraggono anche le iniziative volte ad introdurre elementi di riequilibrio territoriale e riordino amministrativo proprie di questo strumento di pianificazione attuativa.

E’ pertanto il Comune l’Istituzione territoriale chiamata a coniugare gli obiettivi di sviluppo ordinato e sostenibile, con le risposte al consolidato comparto economico del turismo nautico – balneare.

Su tale tracciato si muove la riorganizzazione dell’insieme delle concessioni demaniali a terra e in acqua, insieme all’introduzione di una gerarchia d’uso degli spazi nell’ambito territoriale definito dal perimetro della zona portuale.

Gli elementi centrali che sono alla base del Piano Particolareggiato si muovono nelle seguenti direzioni:

- Mantenimento e tutela delle attività economiche legate al settore della pesca e dei relativi servizi di commercializzazione a terra;
- Presa d’atto dell’attuale livello di sviluppo del sistema turistico locale basato sulla nautica da diporto e sulle attività correlate alla stagione balneare;
- Potenziamento e riorganizzazione dei servizi legati alla nautica da diporto;
- Individuazione degli ambiti territoriali destinati ad attività collettive e relativa regolamentazione d’uso.

4.1 - La presenza di una piccola flotta di imbarcazioni destinate alla pesca professionale, testimonia una lunga e consolidata vocazione economica che ha resistito agli estesi mutamenti del sistema produttivo locale e alle progressive difficoltà del ceto peschereccio italiano, alle prese con le complessità del contesto ambientale e alla conseguente necessità di adeguarsi ad una pesca sostenibile sotto ogni aspetto.

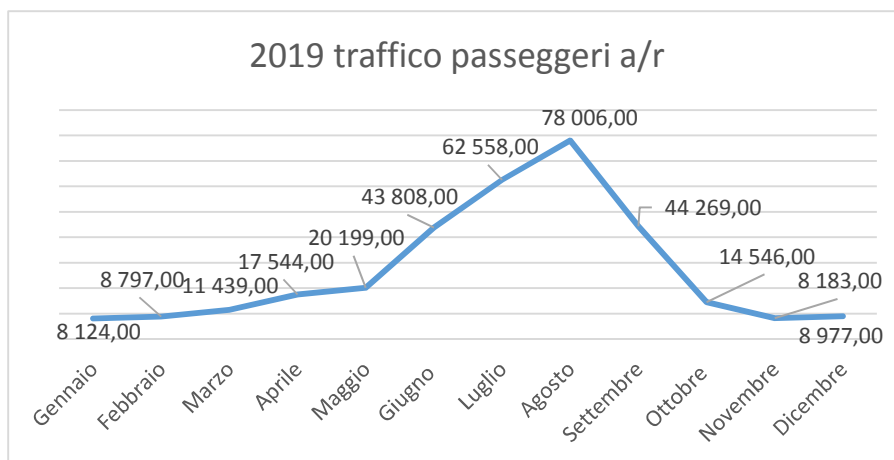
Rimane pertanto pressoché invariata la superficie dello specchio acqueo destinato all'ormeggio delle imbarcazioni per la pesca professionale, collocato come sempre lungo la banchina, (oggi denominata Banchina Di Fazio), progettata e realizzata con grande perizia dall'Ing. Winspeare alla fine del XVI secolo il quale non poteva certo immaginare le problematiche derivanti dall'odierno traffico veicolare che non potendo accedere ad altra soluzione deve necessariamente utilizzare la banchina quale collegamento con il Molo Musco e il centro storico di Ponza.

Lungo la banchina e nelle immediate vicinanze, aldilà della dividente demaniale, sono altresì collocati i laboratori per la lavorazione del pescato e per la relativa commercializzazione, decisivi, tra l'altro, anche per la qualità della ristorazione ponzese.

4.2 - Come già affermato in precedenza, sulla porzione a terra della zona portuale il PPzP individua nell'attuale stratificazione dell'imprenditoria locale un punto fermo sul quale far convergere una normativa capace di coniugare flessibilità e univoca interpretazione.

Proprio l'incertezza interpretativa di norme e regolamenti, nonché la già citata articolazione dei livelli di governo, rende particolarmente complessa la gestione amministrativa delle molteplici esigenze che questo tessuto produttivo avanza alla pubblica amministrazione in particolare nei periodi in cui si moltiplica al presenza turistica sull'isola.

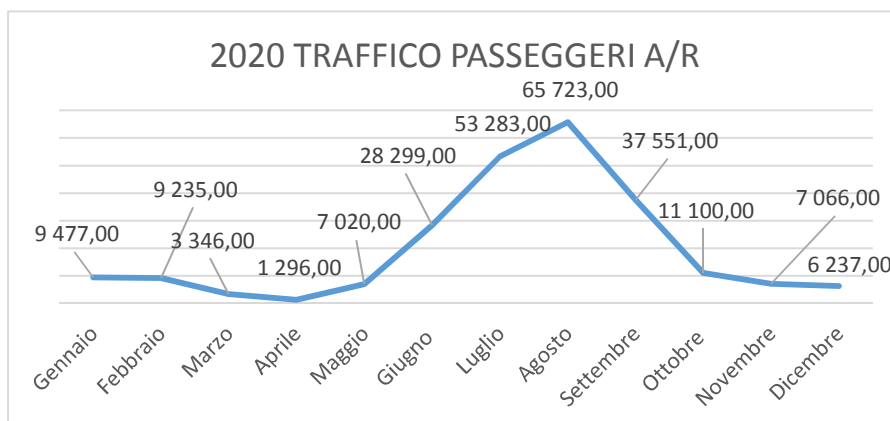
Le seguenti tabelle, (Regione Lazio - Assessorato ai Lavori Pubblici - Area Trasporto marittimo, relazione



generale su servizi di trasporto pubblico marittimo tra e con le isole di Ponza e Ventotene – gennaio 2023) indicano chiaramente l'andamento e la dimensione dei flussi demografici legati alla stagione turistica balneare evidenziando

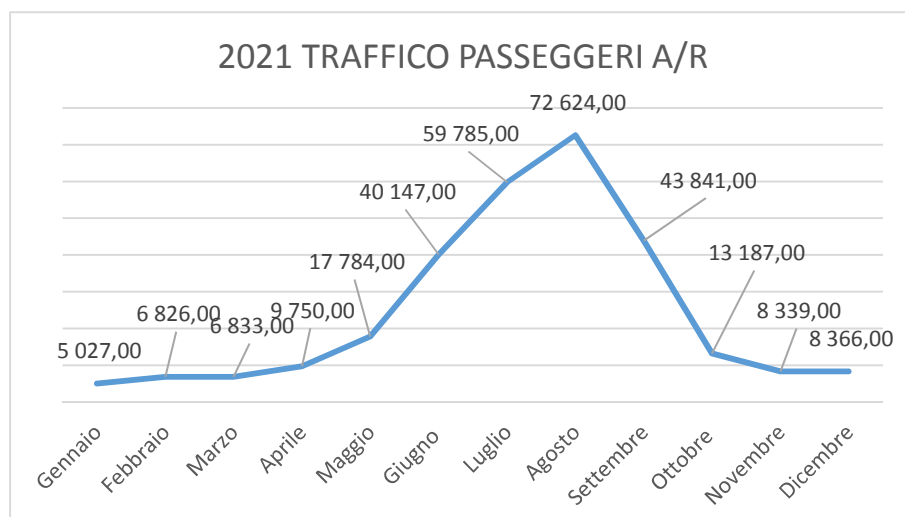
un rapporto sul totale annuo degli spostamenti pari a circa il 75%.

La dimensione delle concessioni demaniali a terra risponde pertanto alla tempistica e alla



estensione di tale fluttuazione demografica con un equilibrio, in termini di efficienza ed efficacia

economica, consolidato alla data attuale.



Il PdZP non introduce sostanziali variazioni in termini di superficie limitandosi alla presa d'atto dell'attuale organizzazione degli spazi regolati, tuttavia, in modo da non interferire con le superfici di interesse pubblico.

Tale fattispecie si registra sull'area pubblica di Sant'Antonio (ora F1) dove si ritiene necessario evitare ulteriori occupazione del suolo pubblico pur mantenevo le attuali superfici commerciali.

Una problematica molto partecipata tra operatori economici e P.A. è quella relativa alla dislocazione dei cosiddetti "Punti d'Ombra" funzionali a garantire le migliori condizioni per quelle attività economiche che necessitano di spazi all'aperto; la modesta dimensione dei Punti d'Ombra (nell'ordine di 3/6 mq) traferisce alla Norme Tecniche di Attuazione e ai regolamenti comunali, il compito di definirne le modalità di richiesta ed esecuzione.

Allo stato attuale la superficie complessiva delle attività economiche distribuite sull'intero tratto di terra ferma compreso nell'abito della Zona Portuale, risulta pari a mq.2036 praticamente identica alla proposta di progetto che la quantifica in mq.2003; anche la distribuzione sul territorio non subisce modificazioni, mantenendo una significativa concentrazione nell'area della cosiddetta "Banchina Nuova" fortemente sottoposta al traffico di sbarco e attraversamento.

Nell'ambito di Santa Maria resta inalterato il posizionamento e la superficie dei cantieri navali, come pure quello relativo agli esercizi di ristorazione.

4.3 – Il potenziamento e la riorganizzazione dei servizi legati alla nautica da diporto rappresenta il nucleo centrale della proposta progettuale di dettaglio che raccoglie sia le molteplici sollecitazioni in tal senso provenienti sia dal comparto economico di riferimento, sia dalla stessa Istituzione locale che intende cogliere da tale incremento soluzioni per altre problematiche correlate.

L'incremento della dotazione di posti barca individua nello specchio acqueo ricompreso tra lo Scoglio di Frisio e Punta Torrione, l'ambito nel quale posizionare quattro pontili adibiti all'ormeggio di natanti e imbarcazioni da diporto.

I pontili vengono posizionati in maniera ortogonale ad una passerella galleggiante di collegamento che funge non solo da raccordo tra i pontili, ma assolve anche alla funzione di percorso pedonale alternativo al tunnel romano che collega la zona di Giancos con l'abitato di Santa Maria.

L'attraversamento pedonale del tunnel rappresenta, nella stagione estiva caratterizzata dai numeri sopra indicati, evidenti rischi legati sia ai possibili impatti con i veicoli, sia all'inalazione dei fumi di scarico largamente presenti nei momenti di massimo transito veicolare.

Naturalmente tale alternativa pedonale troverebbe ragion d'essere esclusivamente nella stagione turistica, quando le condizioni meteomarine garantiscono la percorribilità in sicurezza e le attività legate al diporto nautico tornano operative.

L'alternativa pedonale rappresenta una possibile opportunità o più semplicemente un elemento di interesse per il turismo estivo, cosa ben diversa è invece la dotazione dei posti barca che con l'organizzazione dei quattro pontili consentono l'ormeggio a circa 40 imbarcazioni e 115 natanti, incrementando sensibilmente l'offerta complessiva fornita dal porto di Ponza.

I pontili galleggianti dovranno altresì garantire (in testata) lo spazio per le postazioni di guardiania da realizzare con opere di facile rimozione e uniformi sotto il profilo estetico.

La progettazione esecutiva dovrà ovviamente farsi carico delle soluzioni strutturali e del rapporto con le norme ambientali e nautiche di riferimento, in questa sede la soluzione proposta ha valutato positivamente le principali problematiche ambientali presenti:

- Piano d'Assetto Idrogeologico: tutto il sistema dei percorsi e pontili è posizionato al di fuori della fascia a pericolo di frana (art. 16 NTA Misure di Salvaguardia progetto PAI) che invece interessa tutta la costa prospiciente.

La sola porzione ricompresa nel tratto finale a Santa Maria, risulta messa in sicurezza dai lavori di mitigazione del rischio frana autorizzati dall'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio al sig. Serto Nunzio con nota prot. 179935/08/12 del 23.04.2012;

- Esposizione e moto ondoso: come ampiamente noto, il Porto Rifugio di Ponza è caratterizzato dalle difficoltà derivate dall'esposizione ai venti di Levante e Grecale responsabili, seppur in limitate occasioni, delle difficoltà di attracco (rotazione) dei traghetti di linea.

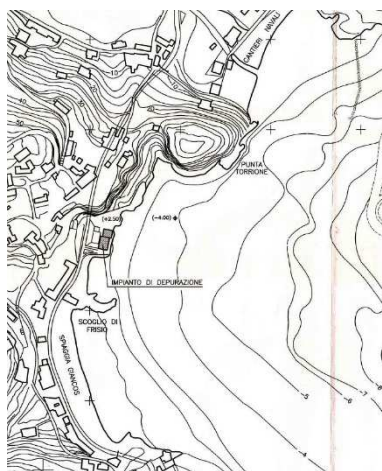
Il comune di Ponza è impegnato da tempo nella soluzione di tali problematiche mediante la realizzazione delle opere di difesa previste dal Nuovo Piano Regolatore Portuale redatto nel 2004 dall'Ufficio Genio Civile Opere Marittime.

Gli studi a supporto di tale Piano Regolatore hanno indagato il regime dei venti e i relativi settori di traversia, (capaci di generare agitazioni ondose più o meno pericolose), da cui sono derivate le proposte per la realizzazione di importanti soluzioni strutturali.

Gli impegni finanziari che ne derivano rappresentano i motivi che non hanno ancora consentito tali realizzazioni, tuttavia gli studi e i dati che accompagnano quel progetto consentono di poter affermare che gli “*eventi di moto ondoso prevalenti in autunno ed in inverno sono quelli provenienti dai settori di levante e ponente, mentre in primavera e in estate gli stati di mare predominanti provengono dal settore di ponente*”

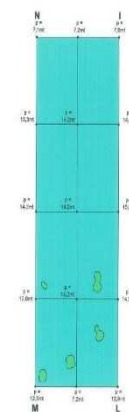
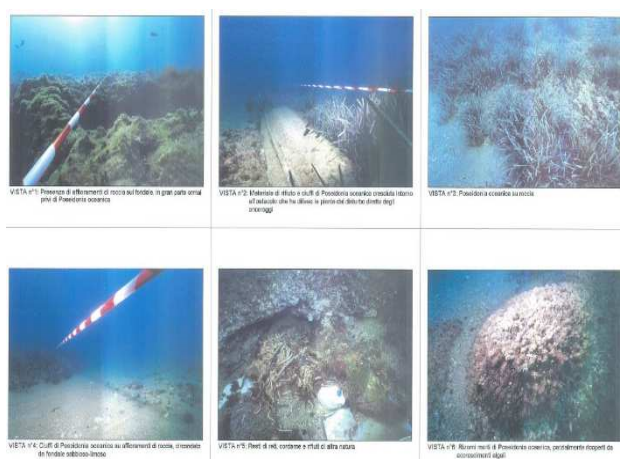
Ne consegue che l'inevitabile esposizione ad est dell'intero porto non consente, per i nuovi pontili, altro posizionamento diverso da quanto proposto, tuttavia, essendo finalizzati ad una operatività esclusivamente estivo/primaverile, possono giovare della prevalenza del moto ondoso predominante da ovest.

- Caratteristiche dei fondali: il tratto di mare interessato dal posizionamento dei pontili



e dalla passerella di collegamento è caratterizzato da fondali che variano dai 4 agli 8 metri di profondità tali da garantire le migliori condizioni di ormeggio dei natanti e delle imbarcazioni da diporto.

Le verifiche ambientali prodotte a corredo del Piano Regolatore Portuale del 2004 hanno interessato anche lo specchio acqueo in esame indagando sulla presenza di praterie di Posidonia Oceanica con risultati compatibili con i pontili galleggianti e i relativi sistemi di ancoraggio



La **1Analisi fondali e Posidonia nel tratto Giancos Santa Maria**

localizzazione e le dimensioni dei nuovi pontili determinano una rilevante riorganizzazione dell'offerta turistica che, ovviamente, non può limitarsi al solo dato quantitativo sul quale vanno necessariamente applicati gli elementi di modernizzazione, efficienza ed adeguamento normativo propri della progettazione dei porti turistici.

In questa
direzione la
scelta ubicativa si
presenta
particolarmente
adatta per
agevolare le
progettazioni
esecutive relative
alla rete fognaria
per la raccolta di
acque nere
prodotte dalle



2Marinella Giancos Santamaria - inserimento pontili

imbarcazioni, data la presenza del depuratore comunale nelle immediate vicinanze; il doppio accesso ai pontili, Giancos e Santa Maria, facilita inoltre le soluzioni legate allo smaltimento dei rifiuti, ai sistemi di controllo e antincendio, ai servizi a terra e non meno rilevante, data la morfologia dell'isola, gli spazi parcheggio incrementati sul versante Giancos.

Lo specchio acqueo complessivamente occupato dalla soluzione "Marinella di Giancos – Punta Torrione", (corpi morti inclusi) risulta essere di mq. 24.150 ricomprendendo al proprio interno le superfici collegate alle precedenti concessioni demaniali indicate dalle PZ 086 e PZ 044 (mq 2790) e rispettivamente collocate negli specchia acquei di Santa Maria e Giancos.

L'inclusione delle due ex PZ nel nuovo spazio acqueo, pur non rappresentando una condizione rilevante sotto il profilo dimensionale, evidenzia invece uno dei principali obiettivi che il Comune di Ponza intende perseguire: la spiaggia di Giancos.

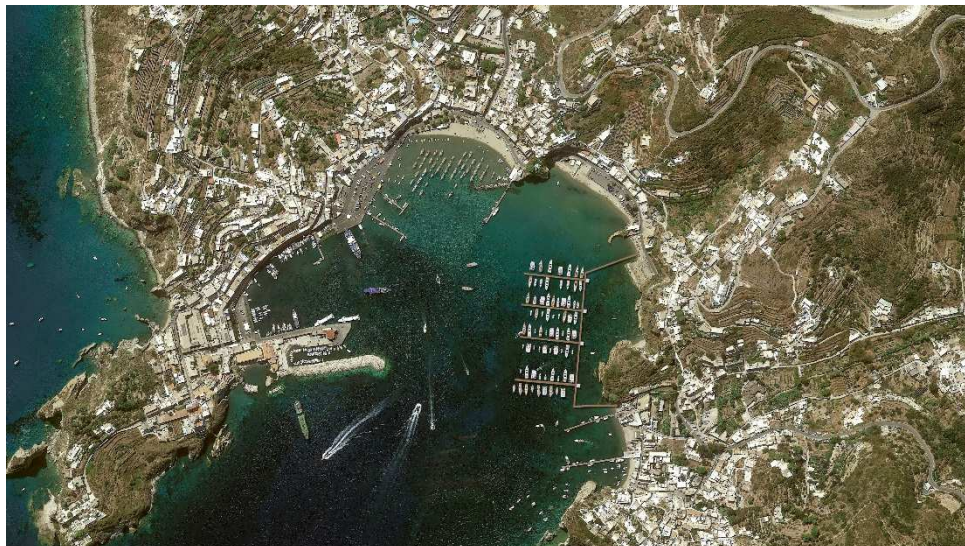
L'arenile di Giancos è stato utilizzato per lungo tempo, quale base di accesso ai pontili presenti nell'antistante specchio acqueo, divenendo di fatto un'area funzionale e a disposizione della nautica da diporto.

Le verifiche sulle concessioni demaniali condotte dal Comune di Ponza nell'ultimo decennio, hanno prodotto la revoca di due delle tre concessioni presenti consentendo in tal modo alla popolazione, soprattutto quella residente, la frequentazione dell'arenile principalmente per scopi elio terapeutici; l'assorbimento del residuo pontile con l'annesso specchio acqueo all'interno della soluzione "Marinella di Giancos – Punta Torrione", consegna invece l'intera spiaggia di Giancos ai cittadini di Ponza che possono in tal modo avere a completa disposizione un "litorale urbano".

Il riutilizzo della spiaggia di Giancos per finalità collettive, non deve apparire come un elemento marginale nell'ambito della pianificazione di dettaglio in un tessuto urbano fortemente

consolidato: tale scelta irrobustisce invece i limitati spazi di aggregazione sociale capaci di travalicare la stagione turistico balneare.

Insieme al retrostante piazzale e al minuscolo spazio gioco per bambini, oltre alla nuova liea di parcheggi pubblici, l'intera area di Giancos si offre all'utilizzo collettivo soprattutto quando si spengono le luci della stagione estiva e alla popolazione residente resta la necessità, oltre gli spazi virtuali, di mantenere attive le relazioni e i contatti sociali principalmente nei luoghi riconosciuti e riconoscibili dalla identità isolana.



3Marinella Giancos Santa Maria inserimento pontili

Se i nuovi pontili determinano i mutamenti sopra descritti per ciò che concerne la spiaggia e la retrostante area di Giancos, anche la zona di Santa Maria vede implementare il proprio appeal turistico oltre che

confermare la propria funzione esclusiva per i servizi forniti dai due cantieri navali esistenti.

Come ben visibile dalla documentazione grafica, l'accesso ai pontili avviene sia dal lato Giancos, sia da quello Santa Maria in una teorica ripartizione alla pari; naturalmente non è l'aritmetica a determinare il livello di interesse e praticabilità di una determinata area, è tuttavia innegabile che un punto di accesso ad uno spazio di ormeggio per circa duecento natanti possa incrementare l'attrattività turistica dell'intera zona.

4.4 - Il potenziamento e la riorganizzazione dei servizi legati alla nautica da diporto contempla

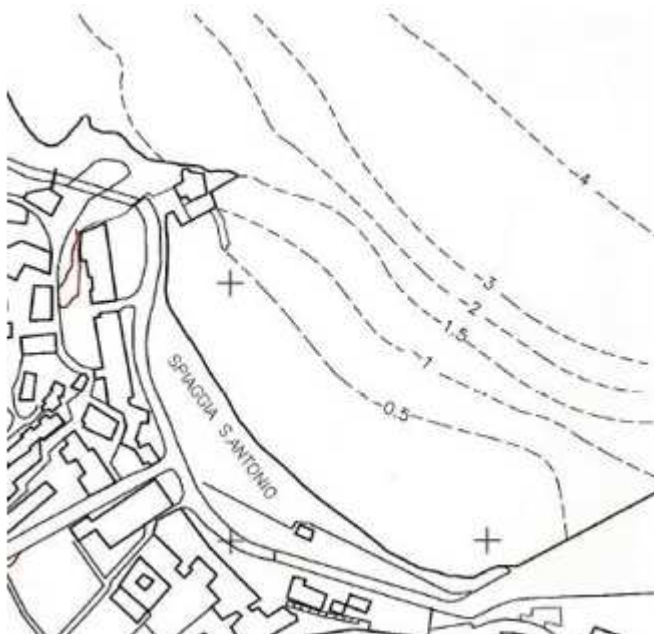


4 gli attuali ormeggi a Sant'Antonio

l'ulteriore obiettivo di "riordinare", per quanto possibile, l'attuale distribuzione dei punti di ormeggio, favorendo in tal modo la migliore accessibilità e

gestione oltre al più efficace compito di controllo e verifica.

Tale obiettivo trova particolare peso nello specchio acqueo prospiciente la spiaggia di Sant'Antonio attualmente occupato da concessioni demaniali per un totale di 4198 mq. che si sommano in un indistinto campo boe agevolato dal basso fondale e sollecitato dalla giornaliera attività di noleggio.



L'obiettivo, ambizioso, che viene perseguito è quello della realizzazione di un campo boe destinato esclusivamente a natanti da diporto, (max. 8 metri) organizzato e ordinato secondo una articolazione capace di fornire risposte sia alla molteplicità delle imprese del settore,

sia alle esigenze dei residenti che reclamano una disponibilità di posti barca ben superiore a quanto a tutt'oggi reperibile.

La soluzione proposta organizza gli specchi acquei secondo un ordine geometrico con due canali di accesso/uscita (larghezza 8 metri) ortogonali tra loro e finalizzati a convogliare i natanti in relazione alle rispettive zone di ormeggio anch'esse separate da vie d'acqua (larghezza 4 metri) tutte convergenti sulla corsia centrale.

L'ormeggio riservato ai residenti, attualmente non regolato, viene garantito attraverso la predisposizione 4 specchi acquei per un totale di mq.3058, mentre nei rimanenti 6 specchi acquei la superficie prevista ammonta complessivamente a mq.4595 mq. per un totale complessivo di mq.7653.

L'articolazione degli specchi acquei così concepita, così come le passerelle pedonali di collegamento e accesso previste sulla spiaggia, provano ad agevolare sia i notevoli afflussi turistici, sia la conduzione stessa delle attività imprenditoriali, sia la gestione amministrativa e di controllo dal parte della P.A.

Anche in questo caso la progettazione esecutiva dovrà definire le compatibilità ambientali con particolare riferimento alle modalità e caratteristiche di fissaggio dei gavitelli, agevolate comunque dal basso fondale completamente sabbioso.

4.5 – Negli ulteriori ambiti che caratterizzano il Porto Rifugio di Ponza, non vengono introdotte particolare innovazioni rispetto allo stato attuale. Nel tratto individuato dalla Banchina Nuova si

prevede ad integrazione dello stato attuale, uno specchio acqueo (mq.130) destinato ad un servizio particolarmente apprezzato dal sistema economico locale: taxi boat.

Questo servizio, attivo ovviamente solo nella stagione turistico balneare, risulta particolarmente utile per i collegamenti con la spiaggia di Frontone e la relativa offerta del divertimento, così pure con il sistema della ristorazione presente a Santa Maria.

Pertanto, nello specchio acqueo prospiciente la Banchina Nuova, la superficie complessiva destinata attualmente al diporto nautico subisce un leggero incremento passando dagli attuali 6286 mq ai 6493mq.

Nel tratto Banchina di Fazio così come nella Banchina Mamozio, non sono previsti incrementi di spazio per il diporto nautico rimanendo invariati gli attuali 3589 mq.

Unica variazione introdotta 215 mq destinati all'ormeggio esclusivo per residenti nella Banchina Di Fazio.

Il tema dell'ormeggio per i residenti è particolarmente presente nell'opinione pubblica ponzese e pertanto viene raccolto dalla P.A.; a tale scopo si prevede una riorganizzazione degli specchi acquei nell'area della Caletta con un incremento della superficie destinata all'ormeggio dei residenti passando pertanto dagli attuali 642 mq ai nuovi 1268 mq con un incremento di mq. 626.

Tranne la variazione sopra descritta relativa agli ormeggi per residenti, nell'area Molo Musco - La caletta non si producono ulteriori variazioni lasciando così totalmente inalterati gli attuali specchi acquei tra i quali è presente quello destinato ai mezzi militari in uso alla locale Capitaneria di Porto e alle altre Forze dell'Ordine presenti sull'Isola.

Sul lato esterno della Caletta, in prossimità della scogliera frangi flutti, si prevede il posizionamento di un piccolo pontile galleggiante necessario per superare le attuali difficoltà di attracco dei piccoli battelli, "tender", di servizio alle imbarcazioni da diporto, di stazza e livello turistico più elevato, ancorate all'esterno della zona portuale, che si aggiunge alla passerella posizionata sulla scogliera per garantire un più agevole accesso alle imbarcazione in ormeggio.

4.6 – La porzione di territorio all'interno della Zona Portuale, così definita dal PRG, è quella compresa tra la dividente demaniale e la linea di costa dove il limite dimensionale è inversamente proporzionale alla densità degli interessi socio economici che ne derivano.

Tale presupposto oggettivo non consente, all'interno di questo strumento attuativo, di reperire ulteriori aree al di fuori del perimetro della Zona Portuale, compito, peraltro non semplice, da assegnare ad una futura pianificazione urbanistica di livello generale.

In questa sede, pertanto, l'obiettivo perseguito è quello di ridefinire gli spazi disponibili all'interno di destinazioni d'uso maggiormente funzionali ad un più ordinato utilizzo e ad una più agevole gestione amministrativa.

Come già affermato in precedenza è questo l'ambito dove si articola il flusso principale delle dinamiche sociali ed economiche che si sovrappone alle procedure proprie del demanio marittimo rendendo così particolarmente complesso il governo e la gestione di tale porzione di terraferma; prescrivere pertanto una gerarchia di funzioni attraverso l'individuazione di specifiche destinazioni d'uso rappresenta un decisivo passo in avanti sul piano amministrativo e una "normalizzazione" nei rapporti con il sistema economico locale particolarmente attivo nella stagione turistico balneare.

Pur con l'indispensabile flessibilità, le NTA indicano le funzioni assegnate alle tre zone F (attrezzature collettive) che si differenziano essenzialmente tra quelle destinate in via esclusiva ad aree pedonali e spazi per spettacoli e manifestazioni artistiche, e quelle dove gli spazi parcheggio possono alternarsi temporaneamente con le manifestazioni fieristiche e commerciali.

Nella zona F3, ubicata nella zona Banchina Nuova a ridosso della postazione di attracco e partenza dei traghetti di linea, viene introdotta la possibilità di accogliere l'eventuale delocalizzazione dei locali attualmente destinati alla biglietteria; tale eventualità, legata a pregressi contenziosi non ancora conclusi, non potrà comportare nessun incremento delle attuali superfici utili, altezze e volumi, ribadendo in tal senso la rinuncia del presente PPzP, all'introduzione di parametri edilizi per incrementi di superfici o volumi.

L'attuale e limitata disponibilità di parcheggi pubblici, viene affrontata

destinando un settore dell'area antistante l'arenile di Giancos (F1 nel PPzP) a tale finalità, impegnando complessivamente una superficie di 860 mq che, per postazioni a pettine, consente il parcheggio simultaneo di circa 65 autovetture.

Ulteriori piccole soluzioni per il parcheggio pubblico sono state individuate in altre porzioni dell'area portuale per un totale complessivo di 1435 mq.; un dato ben superiore agli attuali 130 mq disponibili, che tuttavia non può soddisfare le esigenze del traffico veicolare nel periodo

Superfici a terra destinate ad usi collettivi					
STATO ATTUALE			STATO FUTURO		
VP	Verde Pubblico Attrezzat	mq.	VP	Verde Pubblico Attre	mq.
	Giancos	170,00		Giancos	170,00
F1	Attrezzature Collettive		F1	Attrezzature Colletti	
	Giancos	1482,00		Giancos	1 798,00
	S.Antonio	774,00		S.Antonio	814,00
		2 256,00			2 612,00
F2	Attrezzature Collettive		F2	Attrezzature Colletti	
	B.Nuova			B.Nuova	2 804,00
	Caletta			Caletta	1 216,00
	Mamozio			Mamozio	904,00
					4 924,00
F3	Attrezzature Collettive		F3	Attrezzature Colletti	
	B.Nuova	0		B.Nuova	847,00
P1	Parcheggi pubblici		P1	Parcheggi pubblici	
	S.Maria	0		S.Maria	155,00
	Giancos	0		Giancos	860,00
	B.Nuova	0		B.Nuova	290,00
	S.antonio	130,00		S.antonio	130,00
					1 435,00
P2	Parcheggi privati/riservati		P2	rcheggi privati/riserv	
	Caletta	0		Caletta	137,00
	Banchina N.	84,00		Banchina	84,00
					221,00

turistico ricreativo, a cui andranno fornite risposte al di fuori dell'area portuale e con nuove soluzioni gestionali.

Le attività economiche attualmente presenti nello spazio a terra della Zona Portuale e le relative superfici assentite, restano nel loro insieme praticamente invariate mantenendo pressoché identico il dato complessivo che resta fermo ai 2003 mq con un leggerissimo decremento di circa 30 mq; all'interno di questo dato d'insieme non vengono modificate le precedenti tipologie proprie del Demanio Marittimo divise tra opere di facile e difficile rimozione.

Un'ulteriore conferma va sottolineata ed è quella riferita agli attuali cantieri navali ubicati sull'arenile di Santa Maria fin dalla metà del secolo scorso quando la pesca professionale rivestiva un ruolo primario nell'economia locale e il turismo balneare era ben lontano dagli odierni standard.

Oggi queste strutture svolgono un lavoro prezioso rivolto principalmente verso altri modelli di navigazione, mantenendo tuttavia un elevato livello di professionalità artigianale da conservare e sviluppare.

In attesa di una nuova e futura organizzazione dell'intero sistema portuale ponzese, non è possibile accedere a forme di delocalizzazione capaci di restituire l'intera spiaggia al suggestivo nucleo edilizio di Santa Maria mantenendo intatta la dimensione fisica ed economica delle aziende legate alla costruzione, manutenzione e cura delle imbarcazioni destinate al solo turismo nautico o ancora alla pesca professionale.

Per una più articolata e dettagliata analisi delle variazioni e conferma tra lo stato attuale e le proposte avanzate con tale strumento attuativo, si allegano la tabella riepilogativa tra lo stato attuale e quello futuro, nonché le tabelle analitiche della Regione Lazio (2022) pubblicate sul BURL n.34 del 27.04.2022 dove sono incluse anche le concessioni demaniali (da 51 a 56) rilasciate nell'area di Cala Feola non interessata da questa programmazione la cui sintesi è riportata nello schema successivo.

Comune di Ponza Concessioni demaniali al 31.12.2022 – Burl n.34 del 27.04.2022 *(solo ambito Zona Portuale)							
Tot.mq	Superficie scoperta	Opere di facile rimozione	Opere di difficile rimozione	Pertinenze	Totale superficie coperta	Fronte mare	Specchio acqueo
	1 421,20	314,00	457,09	0,00	771,09	0,00	24.383,00*

Si può dunque affermare che il Comune di Ponza, attraverso tale strumento urbanistico di dettaglio concentrato nello spazio definito dalla Zona Portuale, coglie gli obiettivi prefissati:

- la conferma e la regolamentazione dell'attuale dislocazione a terra del sistema economico legato non solo alla stagione turistico balneare, ma anche a quelle attività vitali al superamento della monostagionalità e dunque a servizio della popolazione residente;
- la definizione, con le relative destinazioni d'uso, delle aree di interesse collettivo che interagiscono con la pressione derivante dai flussi turistici e con le attività proprie della popolazione locale anche al di fuori della stagione balneare;
- il potenziamento controllato e ordinato della disponibilità di spazi per le varie tipologie di ormeggio che da un lato arricchiscono l'attrattività del porto di ponza per la nautica da diporto, dall'altro garantiscono maggiori spazi per i residenti. Un potenziamento che pur incrementando la superficie degli specchi acqui asserviti, lascia intatte le funzioni proprie del porto rifugio evitando qualsiasi interferenza con la navigazione di linea e le più generali condizioni di sicurezza;
- la completa restituzione della spiaggia di Giancos alla popolazione residente. Naturalmente disponibile per chiunque, ma la sottolineatura relativa alla residenzialità è funzionale esclusivamente a sottolineare il valore identitario che tale scelta trasferisce agli abitanti di Ponza.

Allegati:

1. Tabella riepilogo complessivo stato attuale e futuro delle superfici demaniali e relative destinazioni d'uso;
2. Albo regionale delle concessioni demaniali marittime per finalità turistico ricreative - Regione Lazio, Det. N.G05441 del 20/04/2023