



Relazione preliminare di analisi critica della Proposta di Piano di Utilizzazione degli Arenili (PUA) 2026 – Roma Capitale

A) Osservazioni tecnico-amministrative sul modello di governance del litorale

Analisi tecnica della “Relazione Tecnica d’Ufficio – Confronto tra il Piano Adottato 2022 e Proposta 2026”, allegata alla proposta di adozione definitiva del Piano di Utilizzazione degli Arenili (PUA) del litorale di Roma Capitale.

L’analisi non si concentra sul dibattito ideologico favorevole o contrario al cambiamento del modello balneare romano, ma sui profili di coerenza amministrativa, sostenibilità attuativa e rapporto tra pianificazione urbanistica, gestione demaniale e transitorio concessorio.

Dalla documentazione emerge infatti un elemento centrale: il PUA 2026, pur non configurandosi come strumento urbanistico generale, introduce un modello integrato di governance del litorale con rilevanti effetti territoriali, funzionali e concessori simili ad uno strumento di pianificazione urbanistica dell’arenile fondato su modularità gestionale, aggregazione funzionale delle concessioni e progressiva riconfigurazione morfologica delle strutture esistenti.

1. Da strumento settoriale/regolamentare di disciplina dell’utilizzazione degli arenili, alla governance modulare del litorale

Uno degli elementi più rilevanti introdotti dalla proposta 2026 è il sistema articolato in:

- SAMB (Sub-Ambiti)
- UMI (Unità Minime di Intervento)
- ACM (Aree di Concentrazione dei Manufatti).

La relazione tecnica d’ufficio (Prot. QF/2026/ 0014156) del 7/5/2026 afferma espressamente che:

“Il sistema delle UMI conferisce al litorale un assetto modulare e flessibile”.

Tale formulazione appare particolarmente significativa poiché evidenzia un mutamento sostanziale della funzione del PUA. Il litorale non viene più trattato esclusivamente come spazio da regolamentare, ma come insieme di unità funzionali modulari, aggregabili e riconfigurabili ai fini della



- gestione concessoria
- riqualificazione edilizia
- redistribuzione dei servizi
- concentrazione delle volumetrie
- programmazione economico-funzionale dell'arenile.

La stessa relazione chiarisce infatti che:

- le UMI rappresentano “la cellula fondamentale di gestione”
- possono essere assegnate “singolarmente o in aggregazione”
- costituiscono “strumento strategico per la gestione delle concessioni demaniali”
- sono funzionali anche “alla definizione dei bandi”.

Ne emerge pertanto una struttura amministrativa fortemente orientata alla flessibilità gestionale del demanio marittimo.

2. Il tema del transitorio e della incompletezza del quadro conoscitivo

Uno dei profili più delicati della proposta riguarda il rapporto tra pianificazione e stato reale dei beni. La relazione evidenzia infatti che:

- i rilievi sullo stato dei luoghi sono stati aggiornati
- è stato effettuato il censimento delle concessioni;

ma la verifica della legittimità dei manufatti risulta ancora “in fase di completamento”.

Il documento precisa infatti che:

“l'Amministrazione ha avviato una sistematica attività di verifica dello stato legittimo dei manufatti/strutture presenti sul litorale (...) attualmente in fase di completamento”.

Tale circostanza apre un tema amministrativamente rilevante. Il PUA definisce infatti:

- aggregazioni funzionali
- redistribuzioni della SUL
- strategie di riordino
- concentrazione dei manufatti,
- assetti concessori futuri

in un contesto in cui il quadro definitivo relativo alla legittimità edilizia e demaniale delle strutture esistenti non risulta ancora definitivamente consolidato.

La questione non implica automaticamente un vizio di legittimità del P.U.A, ma pone un problema di stabilità del quadro pianificatorio e di certezza amministrativa del processo attuativo.



3. La strategia di “diradamento” e la trasformazione morfologica del litorale

La relazione utilizza l’espressione “*strategia di diradamento dei manufatti presenti sul litorale*”.

Il PUA quindi non si limita a disciplinare l’uso degli arenili, ma orienta esplicitamente una trasformazione fisica e morfologica del waterfront.

La strategia individuata si articola infatti attraverso:

- demolizione delle irregolarità
- rimozione dei manufatti illegittimi
- demolizione e ricostruzione a parità di SUL
- redistribuzione spaziale dei servizi
- concentrazione delle volumetrie nelle ACM.

Tale modello implica inevitabilmente:

- costi economici rilevanti
- potenziali contenziosi
- problemi di sostenibilità gestionale
- necessità di coordinamento tra procedimenti edilizi, demaniali e concessori.

Tuttavia, nella relazione tecnica esaminata, non emergono approfondimenti puntuali relativi:

- agli effetti economici del transitorio
- agli eventuali indennizzi
- alla sostenibilità finanziaria delle trasformazioni
- alla gestione delle attività esistenti durante la fase di riordino
- alla quantificazione dei possibili effetti contenziosi.

4. Il rapporto tra PUA e procedure concessorie

Particolarmente rilevante appare il rapporto strutturale tra pianificazione urbanistica e sistema concessorio.

La relazione afferma infatti che:

- le UMI sono funzionali “alla definizione dei bandi”
- il sistema è concepito per “favorire una gestione puntuale delle procedure di evidenza pubblica”
- ed è finalizzato a coordinare “procedimenti concessori ed urbanistico-edilizi”.



Questo elemento appare particolarmente importante poiché evidenzia come il PUA non costituisca uno strumento separato rispetto alla ridefinizione del sistema concessorio del litorale, ma ne rappresenti parte integrante.

Ne deriva una **questione centrale**: il Piano sta pianificando un assetto futuro ancora da costruire oppure sta progressivamente consolidando un riassetto amministrativo già avviato nel periodo transitorio attraverso bandi, assegnazioni, verifiche, demolizioni, riordini funzionali e riconfigurazioni delle tipologie di utilizzo?

5. Concentrazione delle volumetrie ed equilibrio economico del modello

Ulteriore elemento di rilievo riguarda l'introduzione delle ACM – Aree di Concentrazione dei Manufatti.

La finalità dichiarata è:

- “riordinare le volumetrie disperse”
- concentrare i servizi balneari
- massimizzare la superficie libera da ingombri fissi
- tutelare gli aspetti percettivi e visuali del litorale.

Tuttavia, il combinato disposto tra:

- aggregazione delle UMI
- concentrazione dei servizi
- modularità gestionale
- possibilità di assegnazioni aggregate

sembra orientare il sistema verso modelli gestionali caratterizzati da maggiore capacità finanziaria e organizzativa.

La nuova struttura del litorale appare quindi potenzialmente più compatibile con operatori in grado di sostenere:

- economie di scala
- investimenti infrastrutturali
- processi di riordino complessi
- gestioni integrate di più unità funzionali.

Anche su tale profilo emergono quindi interrogativi rilevanti relativi:

- all'equilibrio competitivo
- all'accessibilità economica del sistema
- alla sostenibilità per operatori di minori dimensioni



- agli effetti complessivi del nuovo modello sul tessuto storico delle concessioni balneari di Roma Capitale.

B) Profili relativi alla mobilità, alla capacità di carico territoriale e alla sostenibilità infrastrutturale

Poiché il PUA 2026 assume contenuti sistemici, trasformativi e integrati con processi di rigenerazione territoriale, cresce la necessità di supportare le scelte con analisi quantitative sulla sostenibilità infrastrutturale e sulla capacità reale del sistema della mobilità.

1. Il tema della capacità di carico territoriale nel PUA 2026

La relazione tecnica richiama espressamente la necessità di considerare:

“le ripercussioni sul sistema infrastrutturale e della capacità di carico dello stesso”.

Il concetto di “capacità di carico” implica necessariamente una valutazione integrata tra:

- pressione antropica
- flussi di accesso
- domanda di mobilità
- infrastrutture disponibili
- accessibilità carrabile e pedonale
- trasporto pubblico
- sostenibilità dei carichi stagionali
- compatibilità territoriale delle trasformazioni previste.

La stessa relazione evidenzia:

- il coordinamento con il PUMS
- la connessione con il progetto “Parco del Mare”
- la previsione di “parcheggi green”
- il potenziamento della ciclabilità
- la ridefinizione dei sistemi di accesso e delle spiagge di pubblica fruizione
- la nuova articolazione del litorale attraverso SAMB, UMI e aggregazioni funzionali.

Tali elementi dimostrano che il tema della mobilità non costituisce un aspetto marginale del Piano, ma rappresenta un elemento strutturale del nuovo modello di fruizione del waterfront.

2. Assenza di evidenze quantitative sui flussi e sulla sostenibilità trasportistica



Pur in presenza di richiami alla capacità di carico territoriale e al coordinamento infrastrutturale, dalla documentazione esaminata non emergono, almeno nella relazione tecnica analizzata:

- studi trasportistici organici
- modellazioni dei flussi veicolari e pedonali
- simulazioni dei carichi stagionali
- analisi quantitative della domanda di mobilità
- valutazioni sulla capacità della rete stradale
- simulazioni sugli effetti della redistribuzione delle funzioni
- verifiche comparative tra assetto attuale e assetto previsto
- chiara quantificazione degli impatti derivanti dal nuovo modello di organizzazione dell'arenile.

Il tema appare particolarmente rilevante poiché il PUA 2026:

- ridefinisce la distribuzione delle funzioni
- introduce nuove polarità di utilizzo
- concentra servizi e manufatti
- prevede aggregazioni funzionali
- modifica l'assetto degli accessi
- si coordina con ulteriori trasformazioni territoriali in corso sul waterfront ostiense.

In assenza di analisi quantitative adeguate, risulta quindi difficile verificare:

- la sostenibilità dei nuovi carichi antropici
- la capacità reale del sistema infrastrutturale
- l'impatto sulle reti di accesso
- la compatibilità del nuovo assetto con le caratteristiche morfologiche e trasportistiche del litorale romano.

3. La specificità territoriale di Ostia e il rischio di modelli non contestualizzati

Il litorale romano presenta caratteristiche infrastrutturali e morfologiche profondamente differenti rispetto ad altri modelli costieri frequentemente richiamati nel dibattito pubblico. A differenza di altri waterfront turistici consolidati, il sistema ostiense è caratterizzato da:

- forte dipendenza dalla mobilità automobilistica
- limitato numero di assi infrastrutturali strutturanti
- elevata pressione stagionale concentrata
- criticità croniche lungo gli accessi principali
- fragilità della rete longitudinale costiera
- forte squilibrio tra domanda estiva e capacità infrastrutturale ordinaria
- limitata integrazione ferro-mare



- struttura urbana dispersa e non assimilabile ai modelli storicamente sviluppati attorno alla mobilità lenta o ferroviaria.

In tale quadro, il semplice richiamo:

- al PUMS
- al "Parco del Mare"
- alla ciclabilità
- alla previsione di parcheggi

non appare di per sé sufficiente a dimostrare la sostenibilità sistemica del nuovo modello di fruizione previsto dal PUA.

4. Rapporto tra trasformazioni funzionali e mobilità

Il PUA 2026 introduce un sistema territoriale fortemente dinamico e modulare attraverso:

- SAMB
- UMI
- aggregazioni funzionali
- concentrazione dei manufatti
- redistribuzione delle tipologie di utilizzo
- riorganizzazione dei servizi balneari.

Tali elementi incidono inevitabilmente:

- sulla localizzazione dei flussi
- sulla pressione veicolare
- sui punti di accesso
- sulla domanda di sosta
- sui carichi pedonali
- sulla distribuzione territoriale della fruizione del litorale.

La stessa previsione:

- di spiagge libere ogni 300 metri
- della redistribuzione dei servizi
- della concentrazione dei manufatti
- delle aggregazioni delle UMI,

presuppone necessariamente un approfondimento quantitativo sul rapporto tra:

- accessibilità
- capacità di assorbimento dei flussi
- sicurezza



- mobilità di emergenza
- domanda di parcheggio
- sostenibilità complessiva del sistema.

Tale approfondimento non appare chiaramente desumibile dalla Relazione.

5. Il problema della verifica preventiva della sostenibilità territoriale

Uno dei punti più rilevanti riguarda il rapporto tra:

- trasformazione funzionale del waterfront
- preventiva dimostrazione della sostenibilità infrastrutturale del nuovo modello.

Nel momento in cui il PUA:

- ridefinisce funzioni
- concentra servizi
- modifica l'assetto della fruizione
- coordina processi di rigenerazione
- si integra con ulteriori trasformazioni urbane e territoriali,

la verifica della sostenibilità dei flussi non può essere considerata elemento secondario o meramente accessorio. Al contrario, essa rappresenta una condizione essenziale per valutare:

- la reale attuabilità del modello
- la compatibilità con il territorio
- la sostenibilità ambientale
- la funzionalità dei sistemi di accesso
- la coerenza complessiva del nuovo assetto del litorale.

Conclusioni

Dalla documentazione esaminata emerge con chiarezza che il PUA 2026 non rappresenta soltanto un aggiornamento tecnico del piano adottato nel 2022, ma un cambio di paradigma nella gestione del litorale romano. La proposta introduce infatti:

- una forte modularizzazione amministrativa del demanio
- strumenti di aggregazione funzionale
- strategie di trasformazione morfologica del waterfront
- coordinamento strutturale tra urbanistica, patrimonio e sistema concessorio.

Tuttavia, proprio l'ambizione del modello rende centrali alcuni interrogativi ancora aperti:



- la stabilità del quadro conoscitivo
- la gestione del transitorio
- la sostenibilità economica delle trasformazioni
- il rapporto tra pianificazione e procedure già avviate
- la concentrazione gestionale del sistema
- gli effetti amministrativi e contenziosi derivanti dalla fase di attuazione.

Si tratta di profili che appaiono meritevoli di ulteriore approfondimento tecnico e amministrativo nell'ambito del procedimento di approvazione definitiva del P.U.A.

Inoltre, il PUA 2026 attribuisce grande rilievo:

- al coordinamento infrastrutturale
- alla capacità di carico territoriale
- alla redistribuzione funzionale del litorale
- all'integrazione con ulteriori trasformazioni del waterfront.

Tuttavia, nella relazione tecnica, non sembrano emergere con sufficiente chiarezza:

- analisi quantitative dei flussi
- modellazioni trasportistiche
- verifiche comparative dei carichi
- simulazioni stagionali
- valutazioni dettagliate sulla capacità reale del sistema infrastrutturale ostiense di sostenere il nuovo modello di fruizione previsto dal Piano.

Tale aspetto appare particolarmente rilevante alla luce della specificità territoriale del litorale romano, caratterizzato da una struttura infrastrutturale fragile e da elevati livelli di pressione stagionale. Ne deriva pertanto l'esigenza di un ulteriore approfondimento tecnico finalizzato a verificare:

- la sostenibilità dei nuovi assetti funzionali
- la compatibilità dei carichi previsti
- la reale capacità del sistema della mobilità di sostenere le trasformazioni introdotte dal PUA 2026.

PROPOSTA

1. CAPOCOTTA/CASTELPORZIANO

Proposta di Riordino della Mobilità Costiera nel Tratto Castelporziano – Capocotta – SP601
Premessa Il presente documento riordina e sviluppa in forma organica le considerazioni



tecniche, urbanistiche e territoriali relative alla fascia costiera compresa tra Castelporziano, Capocotta e la Strada Provinciale 601, con particolare riferimento alla gestione della mobilità stagionale connessa alle strutture balneari e agli accessi alla Tenuta Presidenziale. L'analisi prende origine dalla documentazione fotografica e satellitare raccolta nel corso degli anni, dalla quale emerge in modo evidente una trasformazione territoriale ormai consolidata del sistema costiero. La fascia compresa tra la SP601 e la viabilità di servizio interna alla Tenuta non può più essere considerata un sistema naturale integro o integralmente rinaturalizzabile, poiché negli ultimi decenni è stata progressivamente trasformata in una infrastruttura turistica lineare utilizzata stabilmente per mobilità, sosta e accesso alle attività balneari. La proposta qui sviluppata non si fonda quindi sull'idea di introdurre una nuova urbanizzazione della costa, ma sulla necessità di governare e regolamentare un utilizzo infrastrutturale già esistente di fatto, oggi caratterizzato da forte disordine funzionale, degrado diffuso, elevata pressione automobilistica e assenza di una pianificazione organica. Stato Attuale dell'Area La documentazione fotografica storica e contemporanea evidenzia che lungo il tratto della SP601 prospiciente Castelporziano e Capocotta si è consolidato nel tempo un sistema di mobilità balneare ad alta intensità stagionale. L'apertura degli accessi alla Tenuta Presidenziale, la presenza dei chioschi balneari, l'aumento della frequentazione turistica e l'utilizzo spontaneo delle fasce laterali come parcheggi lineari hanno progressivamente modificato l'assetto originario dell'area. La fascia compresa tra la carreggiata principale della SP601 e la strada interna alla Tenuta viene ormai utilizzata stabilmente come infrastruttura di supporto alla mobilità balneare. Durante la stagione estiva la sosta automobilistica occupa in modo continuo le banchine laterali, determinando una forte frammentazione territoriale, attraversamenti pedonali irregolari e una significativa riduzione della sicurezza stradale. Il sistema attuale produce inoltre congestione veicolare, rallentamenti, emissioni concentrate dovute alle lunghe code stagionali e degrado diffuso delle superfici laterali. La situazione esistente non rappresenta quindi una condizione di equilibrio ambientale o naturalistico, ma un assetto infrastrutturale spontaneo e non regolato. Impossibilità della Rinaturalizzazione Integrale Uno dei punti centrali dell'analisi riguarda la possibilità di una completa rinaturalizzazione della fascia costiera compresa tra la SP601 e la strada interna della Tenuta. L'osservazione del territorio e delle trasformazioni intervenute negli ultimi trent'anni porta alla conclusione che tale ipotesi non sia realisticamente perseguibile. La presenza di una doppia infrastruttura lineare, costituita dalla litoranea e dalla viabilità interna parallela, ha ormai compromesso la continuità ecologica originaria del sistema dunale-retrodunale. A ciò si aggiunge l'intensa pressione antropica derivante dall'utilizzo balneare stagionale, che ha trasformato l'area in un paesaggio ibrido nel quale componenti naturali residue convivono con servizi, mobilità e infrastrutture. Continuare a considerare tale fascia come integralmente naturalistica rischia di produrre un paradosso amministrativo: impedire qualsiasi intervento di riordino mantenendo però una situazione di degrado permanente. La mancata pianificazione non determina infatti tutela ambientale, ma lascia il territorio in una condizione di uso spontaneo incontrollato. Per questo motivo la proposta si fonda su un principio di realismo territoriale: prendere atto della trasformazione ormai consolidata dell'area e intervenire per ridurre gli impatti complessivi attraverso una infrastruttura ordinata, controllata e sostenibile. Proposta di Mobilità Integrata La soluzione proposta riguarda la realizzazione di un sistema integrato di mobilità lungo il lato interno della SP601, utilizzando la fascia già compromessa e oggi occupata dalla sosta spontanea. L'intervento si



articolerebbe attraverso la realizzazione di una corsia preferenziale dedicata al trasporto pubblico stagionale, una pista ciclabile protetta, parcheggi organizzati e attraversamenti pedonali regolamentati verso le strutture balneari. La corsia preferenziale consentirebbe di migliorare radicalmente il trasporto pubblico costiero, riducendo i tempi di percorrenza degli autobus e diminuendo la dipendenza dal mezzo privato. La pista ciclabile protetta permetterebbe di creare una continuità di mobilità lenta lungo il litorale romano, collegando il sistema costiero tra Ostia, Castelporziano, Capocotta e Torvaianica.

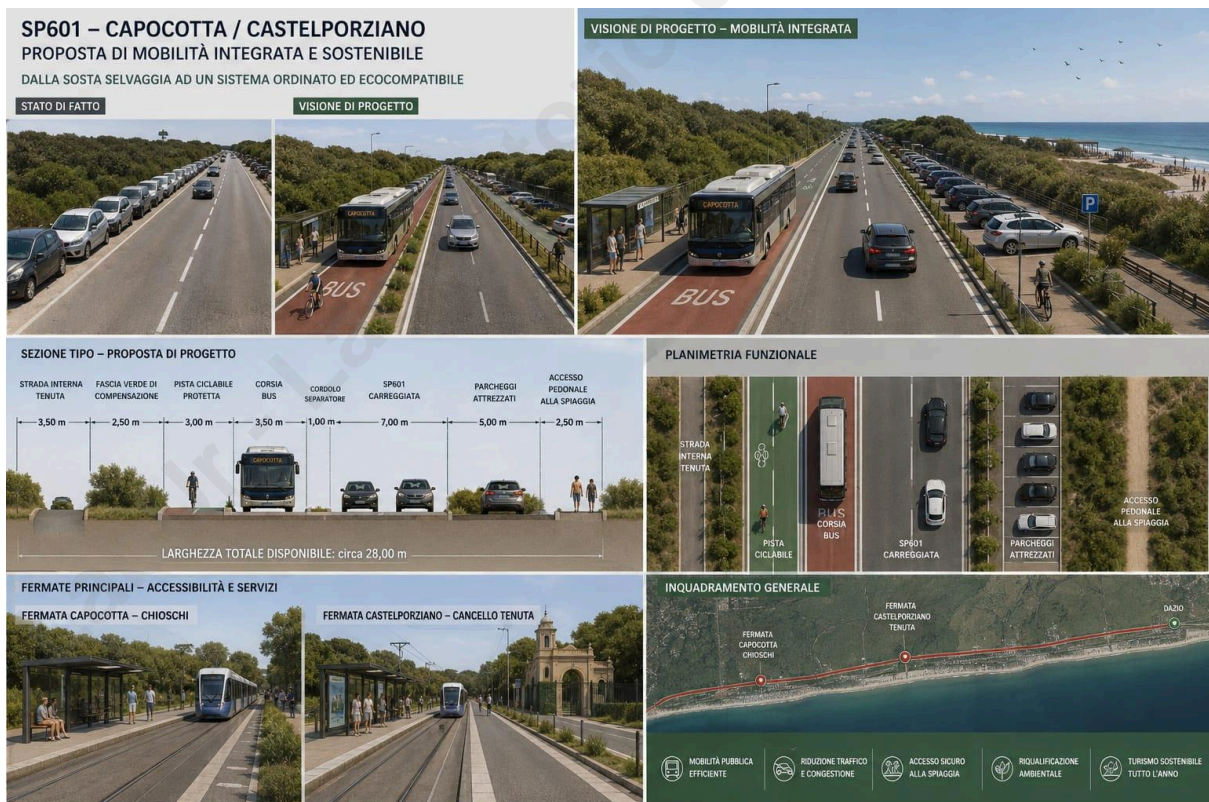
La riorganizzazione della sosta eliminerebbe il fenomeno dell'occupazione casuale delle banchine laterali, introducendo parcheggi regolamentati e controllati con minore impatto territoriale. Gli attraversamenti pedonali potrebbero essere messi in sicurezza attraverso percorsi dedicati e sistemi di accesso organizzati verso i chioschi e le spiagge. La proposta non mira quindi ad aumentare indiscriminatamente il traffico automobilistico, ma a trasformare una situazione caotica in un sistema di mobilità costiera gestito e controllato. **Compatibilità Ambientale** L'intervento dovrebbe essere accompagnato da specifiche valutazioni ambientali e paesaggistiche. L'utilizzo di materiali drenanti, mitigazioni vegetazionali, superfici permeabili e opere leggere consentirebbe di ridurre l'impatto attualmente prodotto dalla pressione automobilistica diffusa. La regolamentazione della sosta e dei flussi potrebbe inoltre diminuire il degrado oggi generato dall'uso spontaneo delle aree laterali. L'obiettivo della proposta è quello di ridurre l'impronta ecologica complessiva del sistema attuale, non di incrementarla. La priorità dovrebbe essere assegnata al trasporto pubblico, alla ciclabilità e alla riduzione della congestione veicolare stagionale. **Ipotesi di Metropolitana Leggera di Superficie** L'analisi della fascia territoriale compresa tra la SP601 e la strada interna alla Tenuta consente di ipotizzare, almeno in termini preliminari, la possibilità di destinare il corridoio anche a una futura infrastruttura di trasporto rapido di superficie. Le immagini satellitari e le ortofoto mostrano infatti una larghezza territoriale che, in diversi tratti, appare compatibile con l'inserimento di un sistema tranviario leggero o di una metropolitana leggera di superficie. Dal punto di vista tecnico, la soluzione più realistica non sarebbe una metropolitana tradizionale, ma una linea tranviaria veloce costiera o un sistema di trasporto rapido leggero in sede riservata. Le fermate potrebbero essere collocate in corrispondenza dei principali poli balneari e degli accessi alla Tenuta, in particolare all'altezza dei chioschi di Castelporziano e del sistema di Capocotta.

Tuttavia, la realizzazione di una infrastruttura ferroviaria richiederebbe rilievi topografici dettagliati, studi di fattibilità tecnica, valutazioni ambientali e verifiche sulla continuità delle sezioni disponibili. In alcuni tratti potrebbe essere necessario adottare soluzioni a binario singolo con raddoppi selettivi, oppure sistemi tramviari leggeri integrati con la corsia bus. Per questo motivo la proposta più razionale appare quella di classificare la fascia interna come corridoio strategico di mobilità pubblica costiera, predisponendola inizialmente per autobus veloci e ciclabilità, ma salvaguardando la possibilità futura di inserimento di una linea tranviaria leggera. **Inquadramento Urbanistico e Rapporto con il Piano di Utilizzazione degli Arenili** La proposta può essere sviluppata come emendamento tecnico al Piano di Utilizzazione degli Arenili di Roma Capitale. L'intervento non dovrebbe essere interpretato come espansione edilizia o urbanizzazione costiera, ma come riordino funzionale di una infrastruttura turistica già esistente di fatto. L'obiettivo urbanistico principale consiste nel

trasformare una situazione di utilizzo spontaneo e non regolato in un sistema coerente di mobilità integrata. La classificazione della fascia interna come corridoio infrastrutturale di mobilità pubblica consentirebbe di pianificare in modo organico:

- il trasporto pubblico stagionale;
- la ciclabilità costiera;
- la regolamentazione della sosta;
- la sicurezza degli attraversamenti;
- la riduzione dell’impatto ambientale diffuso.

L’intervento dovrebbe essere coordinato con la Tenuta Presidenziale di Castelporziano, Roma Capitale, la Regione Lazio e gli enti ambientali competenti. Conclusioni L’insieme delle immagini raccolte e delle analisi territoriali effettuate dimostra che il tratto costiero compreso tra Castelporziano e Capocotta è già oggi utilizzato come infrastruttura turistica lineare stagionale. La continuità naturalistica originaria della fascia compresa tra la SP601 e la strada interna della Tenuta risulta ormai definitivamente compromessa dall’uso consolidato degli ultimi decenni.





EMENDAMENTI

1. Dopo il periodo relativo alla messa in coerenza con le nuove previsioni di sviluppo del territorio si propone di aggiungere:

“Con particolare riferimento agli ambiti di Capocotta e Castelporziano, il PUA dovrà promuovere specifici approfondimenti finalizzati al riordino della mobilità balneare stagionale, della sosta spontanea e dei sistemi di accessibilità costiera, favorendo soluzioni integrate orientate alla riduzione della pressione automobilistica lineare e al miglioramento della sicurezza degli attraversamenti. In coerenza con l’orizzonte temporale pluridecennale del Piano, tali approfondimenti potranno altresì valutare la salvaguardia di possibili corridoi strategici per future forme di trasporto pubblico costiero rapido di superficie, compatibili con la tutela ambientale e paesaggistica dell’area.”

2. Dopo il periodo relativo alla capacità di carico del sistema infrastrutturale si propone di aggiungere:

“Le previsioni del PUA dovranno essere accompagnate da specifici approfondimenti tecnico-transportistici finalizzati alla valutazione dei flussi stagionali, della sostenibilità infrastrutturale, della capacità di assorbimento della domanda di mobilità e degli effetti derivanti dalla redistribuzione funzionale delle UMI e dei SAMB, con particolare riferimento ai sistemi di accessibilità costiera e alla pressione antropica stagionale.”

3. Dopo il periodo relativo alle strategie di riordino e diradamento dei manufatti si propone di aggiungere:

“Le previsioni di riordino, concentrazione dei manufatti, redistribuzione delle funzioni e aggregazione delle UMI dovranno essere accompagnate da specifici approfondimenti tecnico-amministrativi relativi alla sostenibilità attuativa del transitorio, con particolare riferimento:

- *allo stato legittimo dei manufatti esistenti;*
- *agli effetti derivanti dalle procedure di verifica e regolarizzazione in corso;*
- *agli impatti economici e gestionali delle eventuali demolizioni e ricollocazioni;*
- *alla continuità funzionale delle attività esistenti;*
- *nonché ai possibili effetti contenziosi derivanti dall’attuazione progressiva del Piano.”*