



COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA
Provincia di Livorno

AREA TECNICA

DETERMINAZIONE N. 1 DEL 08/01/2016

**OGGETTO: VARIANTE LOCALIZZATIVA AL PIANO DI FABBRICAZIONE FINALIZZATA
ALL'AMPLIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE ED ALLE RELATIVE**

OPERE DI DIFESA IDRAULICA - ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.)

PREMESSO che, il Sindaco con Decreto n.16 del 9 Settembre 2014, ha individuato nell'Ing. Alessandro SCHEZZINI, il Responsabile dei Servizi: Area Tecnica LL.PP./AMBIENTE e Area Tecnica Edilizia ed Urbanistica, unitamente al potere di assumere impegni di spesa ai sensi dell'art.27 comma 9° del D. Lgs. n.77/95 e ss.mm.ii.;

- L'Aeroporto di Marina di Campo è un aeroporto civile aperto al traffico nazionale privato e commerciale, al traffico internazionale privato e al traffico internazionale commerciale proveniente dai paesi europei e costituisce un preminente interesse pubblico, svolgendo un servizio di pubblico interesse quale quello del trasporto aereo, particolarmente importante data l'economia prettamente turistica dell'Isola d'Elba;

- Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 328 del 6/09/2013 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 232 del 03/10/2013 "Imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Elba- Marina di Campo- Pisa e viceversa, Elba-Marina di Campo- Firenze e viceversa, Elba- Marina di Campo- Milano Linate e viceversa" nel quale si dichiara, tra le altre cose, che: " il servizio aereo di linea sulle rotte Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa, costituisce un servizio d'interesse economico generale."

- Con il sopra richiamato Decreto delle competenti strutture dello Stato, è stata sancita la continuità territoriale, con l'imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte da Marina di Campo e viceversa per Firenze, Pisa e Milano Linate;

- Con Delibera di Giunta Regionale n. 141 del 24/02/2014, la Regione Toscana, "per favorire l'ulteriore sviluppo del settore turistico nella nostra regione in senso qualitativamente elevato, anche mediante il completamento e l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti" , approvando il piano dettagliato degli interventi allegato allo "Studio di Fattibilità del piano investimenti 2014-16" presentato dalla società Alatoscana S.p.A. ha giudicato lo stesso:"coerente con le previsioni e gli indirizzi della D.G.R. n. 148/20012 a seguito di verifica degli uffici regionali, ed in coerenza con il PAR FAS 2007 – 2013", destinando un finanziamento pari a Euro 2.000.000 per gli interventi occorrenti, in quanto funzionali al mantenimento della continuità territoriale con l'Isola d'Elba;

- L'aeroporto di Marina di Campo, gestito dalla soc. ALATOSCANA SPA, a maggioranza di capitale pubblico, possiede una certificazione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), per l'atterraggio degli attuali velivoli ed è certificato con codice 1C ICAO (Certificazione Internazionale) per gli aeromobili in codice 2 e quindi in deroga rispetto alla effettiva codificazione ENAC, e che si rende pertanto necessario, per la prosecuzione del servizio nel rispetto degli standard operativi e di sicurezza del settore, realizzare le opere di completamento ed adeguamento normativo della pista e della stazione aeroportuale;

- È obbiettivo di questa Amministrazione favorire il potenziamento dell'aeroporto di Marina di Campo per aumentare lo sviluppo turistico locale da e per l'Isola d'Elba, nonché per migliorare la mobilità collettiva, costituendo la continuità territoriale, così come sancito dalla Regione Toscana, alternativa ai trasporti navali tradizionali;

- Si rende necessario procedere alle opere di completamento ed adeguamento normativo della pista e della stazione aeroportuale ai fini del potenziamento della infrastruttura presente sul territorio, della sicurezza dello scalo e dei servizi ai passeggeri anche per

non incorrere in limitazioni che potrebbero provocare una riduzione di richieste di scalo da parte dei vettori aerei, con ripercussioni negative sull'intera economia dell'isola;

VISTI E RICHIAMATI:

- Il Piano di Fabbricazione, approvato con Deliberazioni del C.C. n. 54 del 28.09.1974 e n. 55 del 29.10.1974, successivamente integrate con deliberazione del C.C. n. 14 del 14/04/1975, ed approvato in via definitiva con Deliberazione del Consiglio regionale n. 7638 del 14/09/1977, oltre successive modifiche, varianti ed integrazioni (Variante al Piano di Fabbricazione approvata con C.C. del 25.09.2009) e "Aggiornamento delle indagini geologiche ed idrauliche allegate allo strumento urbanistico vigente per la declassificazione della classe di pericolosità idraulica nell'ambito territoriale compreso tra la strada provinciale n.25 anello occidentale, i fossi Pila, Galea e Rio dei Forcioni - variante al piano di fabbricazione" approvato con D.C.C, n. 10 del 14.02.2013.

- Le Norme Tecniche di Attuazione vigenti che individuano, all'interno degli strumenti Urbanistici vigenti, il sedime aeroportuale all'interno della zonizzazione "area aeroportuale" regolamentata dall'Art. 17 - "Zone per attrezzature aeroportuali ", con la seguente normativa: "1. Destinazione d'uso: aeroporto, attività ed impianti ad esso connesso. Sono ammesse costruzioni e servizi occorrenti per il funzionamento delle attività aeroportuali secondo le norme vigenti in materia. "

L'istanza presentata da ALATOSCANA S.P.A. AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO ISOLA D'ELBA di cui al prot. n. 1997 del 07/02/2014, nella quale richiede un complesso di interventi finalizzato al "Adeguamento e potenziamento delle infrastrutture dell'aeroporto dell'isola d'Elba in land-side e air-side" anche a seguito di specifiche richieste dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) per quanto riguarda la sicurezza della navigazione aerea;

- gli strumenti della pianificazione sotto elencati, sovraordinanti il quadro previsionale comunale:

il PIT della Regione Toscana, con valenza paesaggistica, approvato e vigente;

il PTC della Provincia di Livorno, approvato e vigente;

il Piano di Bacino, Stralcio Assetto Idrogeologico approvato e vigente;

RICHIAMATI INOLTRE:

- la L.R. 10 novembre 2014, n. 65 "Norme per il governo del territorio"

- la L.R. Toscana 12,02.2010 n. 10 "Norme in materia di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e di Valutazione di Incidenza" così come, da ultimo, modificata dalla L.R. Toscana 17 febbraio 2012 n. 6;

- il D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

- il DPR 8 giugno 2001, n. 327, "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità" e ss.mm.ii.;

CONSIDERATO CHE:

- il progetto preliminare presentato prevede la messa a norma della RESA (34) in testata 16, (criticità già emersa con il Team di Certificazione ENAC nel corso degli audit del 2013). Infatti, allo stato attuale, il perimetro nord del sedime aeroportuale è in aderenza alla strada comunale della Bonalaccia, il che, non consente l'allungamento della RESA (34) dagli attuali 81 m ai 90 m previsti dal Regolamento ENAC già per gli aeroporti di codice 1C. Inoltre l'incremento delle dimensioni delle superfici di sicurezza e di delimitazione degli ostacoli, così come previste dal regolamento ENAC per l'adeguamento a codice 2C delle superfici di sicurezza a sud (Strip e RESA in testata 34), è tale da interferire, per alcuni tratti, con gli argini in terra di un breve tratto del fosso de La Pila;

il progetto di Alatoscana spa, pertanto, prevede lo spostamento della strada comunale della Bonalaccia lungo il perimetro dell'aeroporto con l'acquisizione dei terreni a nord del sedime aeroportuale, nonché la deviazione (a cura dell'Ufficio tecnico del Genio Civile Regionale) di un breve tratto del fosso de La Pila, mediante la realizzazione di arginature in e.a. onde eliminare le interferenze aeronautiche e permettere l'ampliamento delle superfici di sicurezza per la navigazione aerea, rispetto allo stato attuale;

il progetto prevede inoltre, altri interventi definiti in land-side per il miglioramento della funzionalità del terminal e dei servizi ai passeggeri, anche mediante la previsione dell'ampliamento dei parcheggi, anche di lunga sosta;

il progetto è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) di competenza della Regione Toscana ed il relativo procedimento si è concluso con l'esclusione dalla procedura di V.I.A. con Decreto Dirigenziale n.4366 del 01/10/2015.

tutte le opere sono finalizzate alla funzionalità ed alla sicurezza dell'infrastruttura presente che costituisce un servizio di pubblico interesse e riveste importanza strategica

DATO ATTO CHE:

- ai sensi dell'art. 8, comma 5, della L.R. n. 10/2010, le procedure per la fase preliminare di V.A.S. di cui all'art. 23 possono essere effettuate contemporaneamente all'avvio del procedimento, al fine di evitare la duplicazione delle procedure di deposito;

- il Documento di avvio del procedimento tratta i seguenti contenuti:

- definizione degli obiettivi della variante e delle azioni conseguenti;
- l'individuazione delle trasformazioni al di fuori del territorio urbanizzato; gli effetti territoriali e paesaggistici attesi;
- la verifica di coerenza con gli obiettivi di qualità delle invarianti del PIT con valenza paesaggistica;
- il quadro conoscitivo, comprensivo della ricognizione dei vincoli sovraordinati, del patrimonio territoriale e dello stato di attuazione della pianificazione;
- l'indicazione degli enti e organi pubblici ai quali richiedere un contributo tecnico e la definizione del termine entro cui dovrà pervenire lo stesso contributo;
- l'indicazione degli enti ed organi pubblici competenti all'emanazione di pareri, nulla osta o assensi;
- il programma delle attività di informazione e di partecipazione della cittadinanza alla formazione dell'atto di governo del territorio;
- individuazione del Garante dell'Informazione e della partecipazione;

- in attuazione dei disposti della normativa vigente in materia urbanistica e di tutela

ambientale, il Documento di Avvio del procedimento ha contemporaneamente valore di documento di avvio ai sensi dell'art.17 della L.R. n. 65/2014 e di document preliminare di V.A.S. ai sensi dell'art. 23 della L.R.10/2010, contenendo anche:

- le indicazioni necessarie inerenti lo specifico atto urbanistico relativamente ai possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione secondo criteri individuati nell'art. 1 della L.R. 10/2010;
- i criteri per l'impostazione del rapporto ambientale;

Preso atto che il Quadro Conoscitivo di riferimento contenuto nel Documento d'Avvio potrà essere implementato nelle fasi di formazione del presente atto;

VISTI:

- lo Statuto Comunale ed i vigenti regolamenti comunali;
- La L.R.T. n. 10 del 12/02/2010 e ss.mm.ii.;
- il Testo Unico D. Lgs. n.267 del 18 Agosto 2000

DETERMINA

Per quanto detto in premessa:

- 1 Che la variante in parola sia assoggettata a Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.);
- 2 Di dare avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), contestualmente all'avvio del procedimento di formazione della variante, ai sensi dell'art. 7 della stessa legge regionale e dell'art. 17, comma 2 della L.R. n. 65/2014;
3. Di trasmettere la presente Determinazione al Responsabile Area Amministrativa per la pubblicazione all'Albo Pretorio on-line;

IL RESPONSABILE
SCHEZZINI ALESSANDRO
(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)