

Comune di Campo nell'Elba  
Provincia di Livorno

Variante localizzativa al Piano di Fabbricazione finalizzata all'ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale ed alle relative opere di difesa idraulica con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio

DOCUMENTO DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO  
ai sensi dell'art. 17 - L.R. 65/2014  
con contestuale valenza di documento preliminare di VAS  
di cui all'art. 23 della L.R. 10/2010

Soggetto Proponente:  
Soc. Alatoscana S.p.A.

Autorità Competente VAS:  
Responsabile dell'Area Tecnica – Ing. Alessandro Schezzini

Autorità Procedente:  
Consiglio Comunale

Garante della Comunicazione:  
Geom. Gianni Galli

Responsabile del Procedimento:  
Rag. Alessandra Foresi

## Indice

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2. OBIETTIVI E AZIONI DELLA VARIANTE.....</b>	<b>6</b>
<b>3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE.....</b>	<b>9</b>
<b>4. ANALISI DI COERENZA.....</b>	<b>11</b>
PIANO REGIONALE DI SVILUPPO 2011-2015 .....	11
PIANO REGIONALE INTEGRATO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ (PRIIM).....	11
PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE REGIONE TOSCANA .....	12
PTC PROVINCIA LIVORNO.....	14
PS (ADOTTATO) COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA.....	15
PAI BACINO REGIONALE TOSCANA COSTA .....	15
VINCOLI SOVRAORDINATI.....	17
<b>5. QUADRO CONOSCITIVO DI RIFERIMENTO E RISORSE INTERESSATE DALLE TRASFORMAZIONI.....</b>	<b>18</b>
ASSETTO IDRAULICO.....	18
GEOLOGIA.....	19
CLIMA ACUSTICO .....	20
INCIDENZA ECOLOGICA .....	21
<b>6. ENTI INTERESSATI.....</b>	<b>22</b>
<b>7. PROGRAMMA DELLE ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE.....</b>	<b>26</b>
<b>CRITERI DI ANALISI DEI PRINCIPALI EFFETTI TERRITORIALI E PAESAGGISTICI .....</b>	<b>27</b>
<b>8. CRITERI PER L'IMPOSTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE.....</b>	<b>28</b>
<b>9. DISCIPLINA DELLE TRASFORMAZIONI ESTERNE AL PERIMETRO DEL TERRITORIO URBANIZZATO.....</b>	<b>30</b>

## **1. PREMESSA**

Il presente documento è redatto a supporto dell'avvio del procedimento di *variante localizzativa al Piano di Fabbricazione vigente finalizzata all'ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale ed alle relative opere di difesa idraulica con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio* e delinea, in termini di previsioni trasformative di livello urbanistico, gli obiettivi del progetto di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture *air-side* e *land-side* dell'aeroporto, compresi gli interventi di riassetto idraulico, gli effetti attesi, il quadro conoscitivo di riferimento, gli enti ed i soggetti interessati ai fini dell'acquisizione dei pareri e dei contributi tecnici, nonché alla programmazione del processo partecipativo e di Valutazione Ambientale Strategica.

Ai sensi della L.R. 65/2014, sono quindi di seguito trattati gli aspetti urbanistici, paesaggistici, vincolistici, procedurali attinenti all'avvio della proposta di variante al Piano di Fabbricazione, sviluppando i contenuti richiamati all'art. 17 della citata norma.

Il Comune di Campo nell'Elba è dotato di Piano di Fabbricazione (PdF) approvato con D.G.R. n. 7638 del 14.9.1977. Lo strumento è stato oggetto di una variante gestionale approvata con D.C.C. 18/2009 che ha apportato modifiche alle norme tecniche di attuazione (NTA), senza comunque incidere sulla delimitazione delle zone omogenee individuate nella cartografia del PdF vigente.

Con D.C.C. 17/2014 il Comune ha inoltre adottato il Piano Strutturale, pubblicato sul BURT del 21.5.2014.

Ai sensi del titolo IX - capo 1 (“Disposizioni transitorie e finali”) della L.R. 65/2014, il Comune di Campo nell'Elba ricade nella casistica descritta dall'art. 233, “Disposizioni transitorie per i Comuni dotati solo di Piano Strutturale adottato”. Secondo tali disposizioni, in particolare quelle descritte ai commi 3 e 4, fino all'adozione del Piano Operativo, non sono consentiti gli interventi di cui all'art. 134, comma 1 lettere a), b), f) ed I). Ai sensi dell'art. 238 (“Disposizioni particolari per le opere pubbliche”), sono comunque ammesse le varianti agli strumenti urbanistici generali per la previsione e la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico anche nel caso dei Comuni descritti nell'art. 233.

Inoltre, ai sensi dell'art. 224 ("Disposizioni transitorie per l'individuazione del territorio urbanizzato"), non essendo il Comune di Campo nell'Elba dotato di Piano Strutturale approvato al momento di entrata in vigore della L.R. 65/2014 e quindi non essendo definito il perimetro del territorio urbanizzato, si farà riferimento a quanto previsto dal vigente PTC della Provincia di Livorno.

La proposta di variante alla quale si intende dare avvio, come previsto ex art. 238 comma 1 della L.R. 65/2014, è quindi finalizzata alla previsione e alla realizzazione del progetto di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture *air-side* e *land-side* dell'aeroporto, compresi gli interventi di riassetto idraulico, che assume la valenza di opera di interesse pubblico, procedendo inoltre all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree da acquisire, secondo quanto previsto dal Piano Particellare di Esproprio del Progetto Preliminare per l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture air-side e land-side approvato dalla Conferenza dei Servizi con verbale del 5/03/2014 e da ENAC in via preliminare con nota prot. 5565 del 19/01/2015.

Con riferimento all'iter che ha caratterizzato la progressiva evoluzione dell'infrastruttura aeroportuale in termini di successione di atti finalizzati all'approvazione di progetti, risulta opportuno riepilogare quanto segue.

- con Decreto n. 2642 del 17.5.2001, il progetto di realizzazione della Nuova aerostazione passeggeri dell'aeroporto di Marina di Campo, proposto da Aerelba Spa, a seguito di un procedimento di verifica, era stato escluso dalla procedura di VIA dalla Regione Toscana, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni;
- in data 24.9.2014 era stato avviato un procedimento di verifica di assoggettabilità su istanza di Alatoscana S.p.a. (di seguito: il proponente) relativo all'intervento in oggetto;
- con nota del 3.11.2014, il Settore Valutazione Impatto Ambientale, Valutazione Ambientale Strategica, Opere pubbliche di interesse strategico regionale (Settore VIA) della Regione, in relazione ad un primo esame della documentazione presentata, dei pareri pervenuti dalle Amministrazioni interessate, dei contributi tecnici delle strutture regionali, dell'ARPAT e degli altri Soggetti interessati, aveva inviato al proponente una richiesta di integrazioni, ai sensi dell'art.49, comma 2-bis della L.R.10/2010, al fine di rendere possibile la complessiva valutazione del progetto;
- il proponente non aveva depositato le integrazioni richieste e con nota del 4.12.2014

aveva provveduto al ritiro della domanda di avvio del procedimento, il quale fu pertanto archiviato dal Settore VIA della Regione in data 9.12.2014;

- il proponente, con istanza depositata in data 14.5.2015 e perfezionata il 20.5.2015, ha richiesto alla Regione Toscana Settore VIA l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità, ai sensi degli artt. 48 e 49 della L.R. 10/2010 e art. 15 del D.L. 91/2014, relativo al progetto "Adeguamento e potenziamento delle infrastrutture air-side e land-side dell'Aeroporto dell'Isola d'Elba", in Comune di Campo nell'Elba (LI), trasmettendo i relativi elaborati progettuali ed ambientali, ed ha contestualmente depositato la documentazione prevista anche presso le Amministrazioni interessate;

Il procedimento si è concluso con l'esclusione dalla procedura di VIA con Decreto Dirigenziale n.4366 del 01/10/2015.

Tenendo conto che l'art. 48 della L.R. 10/2010, relativo alla procedura di verifica di assoggettabilità, non comprende alcuna disposizione in merito alle procedure espropriative, che sono normate dalla specifica disciplina di settore (D.P.R. 327/2001 e L.R. 30/2005) e che sono autonome ed indipendenti rispetto alle procedure di VIA, contestualmente alla procedura di variante urbanistica, saranno attivati i procedimenti di convocazione della Conferenza di Copianificazione (L.R. 65/2014. art. 25) e della VAS (L.R. 10/2010), nonché la procedura espropriativa (DPR 327/2001), con lo svolgimento delle rispettive attività partecipative.

Ai sensi di quanto previsto dalla legge regionale della Toscana denominata "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza" (Legge Regionale 12 febbraio 2010 n. 10 e ss.mm.ii.) la variante urbanistica in oggetto viene sottoposta alla procedura di VAS secondo i termini procedurali del citato testo normativo.

Il presente documento, che costituisce anche il Documento Preliminare di cui all'articolo 23 della L.R. n. 10/2010, articolato in ambiti analitici di indagine, delinea dunque un quadro di conoscenze relativo alle condizioni qualitative e quantitative delle scelte di variante, consentendo di individuare specifici obiettivi al fine di garantire la sostenibilità degli interventi già in fase di impostazione preliminare della proposta di variante.

Nel presente Documento Preliminare si individua perciò un primo quadro metodologico e procedurale, in cui vengono effettuate le proposte per l'ambito di influenza della variante e per la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

## **2. OBIETTIVI E AZIONI DELLA VARIANTE**

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. Ha caratteristiche prevalentemente stagionali con notevoli picchi di traffico in stagione estiva.

L'aeroporto esistente e le aree interessate dalla variante al PdF ricadono all'interno della "zona aeroportuale" individuata nella Tav. 1 "Viabilità e zonizzazione di massima – scala 1:5.000" e nella Tav. 3 "Zonizzazione scala 1:2.000 – Marina di Campo, La Pila, Bonalaccia" della cartografia del PdF approvato nel 1977.

La "Zona aeroportuale" individuata in cartografia è normata dall'art. 17 (ex art. 12) delle NTA del PdF vigente. Tale articolo riporta:

"Art. 17 (ex art. 12) Zone per attrezzature aeroportuali 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";

La zona è delimitata a Nord da Via della Bonalaccia e lateralmente da due fossi, ad Est il Fosso della Galea e ad Ovest il Fosso della Pila. A nord del sedime è presente il Fosso dei Forconi. In prossimità del perimetro nord ovest dell'aeroporto è presente la S.P. 25, in relazione alla quale l'ampliamento lato nord determina un'occupazione parziale della fascia di rispetto stradale; è prevista una nuova intersezione tra la S.P. 25 e la strada della Bonalaccia.

L'aeroporto è dotato di una pista di volo con orientamento 161° / 341° (Runway 16/34), in conglomerato bituminoso (cb), caratterizzata da una lunghezza di 949 m, ed una larghezza utile di 23m. L'area effettivamente pavimentata, però, si estende anche oltre le testate di pista per una lunghezza complessiva dell'area pavimentata in cb di circa 1.198 m e per una larghezza totale di 37 m (larghezza corpo portante pista pari a 30 m + shoulder di larghezza 3,5 m per lato). La pista è collegata al piazzale di sosta aeromobili, avente una superficie di circa 11.000 m<sup>2</sup>, da due raccordi "A" e "B", entrambi di larghezza pari a 15m. L'aeroporto è inoltre dotato di una piazzola per il decollo e l'atterraggio degli elicotteri in corrispondenza del raccordo "A";

La pista è quindi sostanzialmente orientata in direzione nord – sud. Gli atterraggi ed i

decolli da e verso sud (atterraggi in direzione 34 e decolli in direzione 16) sono quelli prevalenti (70 % dei casi).

Nelle 3 settimane di maggior traffico, durante l'anno, si verificano, allo stato attuale circa 379 movimenti (riconducibili ad aerei civili ed elicotteri); a seguito degli interventi si ipotizza che allo stato di progetto vi sia un incremento dei voli del 30 %.

Gli interventi previsti dal progetto riguardano sia l'air-side (adeguamento e potenziamento della capacità operativa dello scalo) che il land-side (miglioramento della funzionalità del terminal e dei servizi ai passeggeri).

In particolare i principali interventi previsti sono:

1. realizzazione della chiusura all-seasons della nuova piazza coperta dell'aerostazione;
2. realizzazione del II lotto fase B della nuova aerostazione; adeguamento della vecchia aerostazione per attività operative; adeguamento della viabilità di accesso all'aerostazione e del parcheggio esistente;
3. realizzazione del parcheggio remoto e della relativa viabilità di accesso;
4. adeguamento della testata nord della pista ed allungamento della pista;
5. interventi relativi alla radioassistenza; realizzazione del piazzale di aviazione generale lato nord-est;
6. adeguamento del piazzale di aviazione generale lato ovest;
7. relative dotazioni antincendio;
8. realizzazione di manufatto per il ricovero di mezzi;
9. realizzazione di alcuni hangar per aviazione generale;
10. adeguamenti della rete idraulica interna al sedime aeroportuale;
11. deviazione della strada comunale della Bonalaccia a nord del sedime aeroportuale e deviazione delle tubazioni idriche poste in corrispondenza della strada;
12. deviazione di una tratta del Fosso della Pila ad ovest del sedime aeroportuale; spostamento e rifacimento di alcuni tratti della recinzione aeroportuale, in parte con caratteristiche di frangivista, ai fini della sicurezza stradale.

PdF VIGENTE	PROPOSTA DI VARIANTE																										
LEGENDA																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">LEGENDA</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Funzioni esistenti e di progetto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td>Area interessata dalle trasformazioni della variante</td></tr> <tr> <td></td><td>Area di localizzazione delle opere con apposizione VPE</td></tr> <tr> <td></td><td>Infrastruttura aeroportuale esistente</td></tr> <tr> <td></td><td>Infrastruttura aeroportuale di previsione</td></tr> <tr> <td></td><td>Viabilità esistente</td></tr> <tr> <td></td><td>Viabilità di previsione</td></tr> <tr> <td></td><td>Idrografia esistente</td></tr> <tr> <td></td><td>Idrografia di previsione</td></tr> <tr> <th colspan="2">Destinazioni d'uso (fonte: tav. 3 Zonizzazione)</th></tr> <tr> <td></td><td>ZONA AEROPORTUALE</td></tr> <tr> <td></td><td>ZONA DI RISPETTO STRADALE</td></tr> </tbody> </table>		LEGENDA		Funzioni esistenti e di progetto			Area interessata dalle trasformazioni della variante		Area di localizzazione delle opere con apposizione VPE		Infrastruttura aeroportuale esistente		Infrastruttura aeroportuale di previsione		Viabilità esistente		Viabilità di previsione		Idrografia esistente		Idrografia di previsione	Destinazioni d'uso (fonte: tav. 3 Zonizzazione)			ZONA AEROPORTUALE		ZONA DI RISPETTO STRADALE
LEGENDA																											
Funzioni esistenti e di progetto																											
	Area interessata dalle trasformazioni della variante																										
	Area di localizzazione delle opere con apposizione VPE																										
	Infrastruttura aeroportuale esistente																										
	Infrastruttura aeroportuale di previsione																										
	Viabilità esistente																										
	Viabilità di previsione																										
	Idrografia esistente																										
	Idrografia di previsione																										
Destinazioni d'uso (fonte: tav. 3 Zonizzazione)																											
	ZONA AEROPORTUALE																										
	ZONA DI RISPETTO STRADALE																										

### **3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE**

Le previsioni delle opere di ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale, tenendo conto dei necessari requisiti di safety aeroportuale e delle caratteristiche territoriali e morfologiche del contesto di inserimento, sono sottoposte a vincoli che le rendono non diversamente localizzabili.

Ciò è dovuto principalmente alle prescrizioni di carattere aeronautico e di sicurezza aeroportuale dettate dall'ENAC nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" ed alla necessità di adeguare l'aeroporto ai livelli di traffico attesi, che incidono direttamente sul dimensionamento delle infrastrutture.

Di seguito sono analizzati i singoli interventi, riportando quanto descritto nell'elaborato "01-AV-GN-RTG Relazione Tecnica Generale" del Progetto Preliminare, in termini di confronto di alternative.

#### *1. Ampliamento per messa a norma della RESA nord*

*L'ampliamento a nord del sedime aeroportuale è strettamente connesso alla messa a norma della RESA nord (area di sicurezza di fine pista) che risulta tra le principali prescrizioni del TEAM di Certificazione ENAC. Per ottemperare è necessario che questa area passi dagli attuali 81 m di lunghezza ai 90 m prescritti dal regolamento ENAC.*

*L'alternativa alla soluzione di progetto di ampliare l'area verso nord, necessiterebbe di una traslazione a sud delle soglie pista, soluzione che però sposterebbe soltanto la problematica. Infatti in testata sud i fossi che delimitano perimetralmente l'attuale sedime (Fosso della Pila ad ovest e della Galea ad est) si restringono formando una "V" con la conseguenza che, per l'ampliamento del sedime, risulterebbe necessario deviare non solo un tratto del Fosso della Pila (di lunghezza ancora maggiore rispetto a quello prospettato nel progetto preliminare) ma anche un tratto del Fosso della Galea. La soluzione comporterebbe elevate difficoltà tecniche e un incremento dei costi anche alla luce della presenza, a sud della pista, di numerosi edifici e abitazioni private che rendono tale soluzione di difficile attuazione.*

#### *2. Piazzale per aviazione AG lato nord-est*

*La realizzazione del nuovo piazzale in posizione nord-est nasce dall'esigenza di reperire nuove aree per:*

- - Aree di sosta da destinarsi all'aviazione generale;

- - Aree per lo stoccaggio di bagagli sospetti o materiali (al fine di soddisfare le prescrizioni ENAC in materia di security); Aree per la segregazione di aeromobili soggetti ad azioni illegali o similari ai sensi del regolamento ENAC.

*Le ragioni per il quale si è scelto di collocare il piazzale nelle aree di ampliamento nord sono le seguenti:*

- L'area si trova in zona isolata e sufficientemente distante dal terminal e da altre costruzioni;
- La zona risulta essere l'unica posta al di fuori delle superfici di sicurezza della pista e con dimensioni sufficienti ad ospitare un nuovo piazzale Il collocamento in tale posizione facilita il collegamento con la pista di volo.

*La conformazione del sedime e i vincoli fisici e morfologici dell'area in cui è inserito, rendono i terreni scelti per la realizzazione del piazzale la soluzione migliore e concretamente realizzabile a fronte di costi sostenibili.*

### **3. Viabilità e parcheggi fronte terminal e adeguamento piazzale AG lato sud-est**

*Gli interventi relativi alla viabilità e parcheggi fronte terminal e al piazzale per aviazione generale posto a sud del piazzale aeromobili consistono in una riqualifica e un adeguamento delle capacità portanti delle pavimentazioni. Visto anche la ridotta disponibilità di aree sia circostanti il terminal sia il piazzale aeromobili, non risultano di facile e concreta realizzazione interventi differenti rispetto a quelli prospettati nel progetto preliminare.*

### **4. Deviazione di un tratto del Fosso della Pila**

*Così come per gli altri interventi sopra analizzati, anche la necessità di deviazione di un tratto del Fosso della Pila risulta essere fondamentale per il potenziamento della pista. Infatti gli attuali argini in terra del fosso, nel passaggio di categoria della pista da 1C a 2C si troverebbero all'interno delle superfici di sicurezza aeroportuali costituendo un ostacolo non compatibile con le prescrizioni contenute nel Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.*

*L'alternativa potrebbe essere quella di spostare le soglie pista verso nord con la conseguenza però di dover incrementare le aree di ampliamento, coinvolgendo anche la strada SP25 con conseguenti oneri e costi molto maggiori rispetto alla deviazione del tratto di fosso prospettata nel progetto preliminare, senza contare i maggiori disagi arrecati alla comunità.*

## **4. ANALISI DI COERENZA**

### **Piano Regionale di Sviluppo 2011-2015**

In relazione alla coerenza esterna degli obietti della variante, il Programma regionale di sviluppo (PRS) 2011-2015 (Risoluzione del Consiglio Regionale n. 49 del 29.6.2011), prevede tra gli Indirizzi di legislatura per le Politiche per le Infrastrutture e Mobilità, di “qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico locale, [...] garantendo inoltre la continuità territoriale con l’arcipelago toscano e l’isola d’Elba e migliori collegamenti anche di carattere turistico con i porti e gli aeroporti toscani”. Il PRS 2011-2015 persegue inoltre la finalità di “favorire l’ulteriore sviluppo del settore turistico nella nostra Regione in senso qualitativamente elevato, anche mediante il completamento e l’ammmodernamento delle infrastrutture esistenti”.

### **Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (Priim)**

Il PRIIM costituisce lo strumento di programmazione regionale del settore aeroportuale ai sensi della Legge Regionale n. 44 del 2 agosto 2013 “Disposizioni in materia di programmazione regionale”. A tal fine, sono previste azioni finalizzate all’attivazione di collegamenti aerei con l’Isola d’Elba. Il PRIIM, ai fini della programmazione regionale, definisce la classificazione degli aeroporti costituenti il sistema toscano che individua l’aeroporto Teseo Tesei (Marina di Campo Isola d’Elba) quale “Aeroporto di interesse nazionale e regionale”. Si segnala che nell’ambito dell’obiettivo di PRIIM “2. Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico”, è stato individuato un obiettivo specifico finalizzato a “Garantire e qualificare la continuità territoriale con l’arcipelago toscano e l’Isola d’Elba”, per la cui attuazione sono previste (azione 2.4.2) “Azioni finalizzate ai collegamenti aerei con l’Isola d’Elba”. I collegamenti aerei di continuità territoriale con gli scali di Firenze, Pisa, Milano Linate, sono stati attivati il 27/10/2014.

Il progetto è stato esaminato rispetto all’obiettivo di PRIIM relativo agli “Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana”, con particolare riferimento all’obiettivo specifico “Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un’ottica di pianificazione integrata di attività e servizi

e del relativo sviluppo", ed alla relativa azione 4.5.2 "Miglioramento e qualificazione offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi", che prevede esplicitamente "il rafforzamento della dotazione infrastrutturale e dell'accessibilità agli scali". Gli interventi sullo scalo previsti dal progetto preliminare risultano pertanto in coerenza con i richiamati obiettivi del PRIIM;

### **Piano di Indirizzo Territoriale Regione Toscana**

Il Documento di piano del master plan Il Sistema Aeroportuale Toscano del PIT definisce ed individua il ruolo degli scali aeroportuali della Regione Toscana, ai fini del governo del territorio, evidenziando che gli aeroporti di interesse nazionale e regionale comprendono lo scalo dell'Isola d'Elba. L'intervento di adeguamento dello scalo aeroportuale dell'Isola d'Elba risulta pertanto coerente con le previsioni e la disciplina del PIT.

Per quanto riguarda l'integrazione del PIT con valenza di piano paesaggistico, approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n. 37 del 27.3.2015, che rappresenta il quadro di riferimento istruttorio e per le valutazioni in merito ai caratteri del paesaggio, il territorio del Comune di Campo nell'Elba risulta incluso nell'ambito n. 16 "Colline metallifere e Elba".

L'area di variante è sottoposta inoltre:

- all'art. 19 comma 1 della Disciplina di Piano in merito agli interventi da realizzarsi nelle aree e sui beni di cui all'art. 134 del D.Lgs. 42/2004;
- alle prescrizioni contenute nella Scheda di vincolo di cui all'Elaborato 3B – Sezione 4 – DM 18.8.1952;
- alle prescrizioni contenute nella Disciplina dei Beni paesaggistici – Elaborato 8B – Articolo 8, per quanto riguarda i fiumi, torrenti, corsi d'acqua, quali aree tutelate per legge.

In relazione all'Invariante Strutturale 1 "I caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici" l'area di variante è inclusa nel sistema morfogenetico dell'Alta Pianura (ALP) ed in prossimità del sistema Collina a versanti ripidi sulle Unità Liguri (CLVr).

In relazione all'Invariante Strutturale 2 "I caratteri ecosistemici del paesaggio" l'area di variante è inclusa nelle superfici artificiali ed in minima parte, a nord, nella rete degli ecosistemi agropastorali (matrice agroecosistemica di pianura).

In relazione all'Invariante Strutturale 3 "Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali" l'area di variante è inclusa nel morfotipo insediativo "Pettine delle penetranti vallive sull'Aurelia", articolazione 4.2 Val di Cornia e Isola d'Elba, figura componente: la testa costiera di porto di Piombino e l'isola d'Elba.

In relazione all'Invariante Strutturale 4 "I caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali" l'area di variante è relativa alla morfotipologia del mosaico colturale complesso a maglia fitta di pianura e delle prime pendici collinari.

La proposta di variante favorisce in particolare l'attuazione dei seguenti obiettivi di qualità.

**Obiettivo 1 Salvaguardare i caratteri idro-geo- morfologici, ecosistemi, storici e identitari delle aree costiere e delle pianure alluvionali retrostanti**

1.6 - assicurare che eventuali nuove espansioni e nuovi carichi insediativi siano coerenti per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne la qualità morfologica e percettiva;

1.8 - tutelare e valorizzare i caratteri storici e identitari degli insediamenti costieri e le loro relazioni funzionali e percettive con il mare, e riqualificare i fronti urbani degradati;

1.9 - salvaguardare la permeabilità percettiva dei litorali e garantire l'accessibilità alla fascia costiera, nel rispetto dei valori paesaggistici;

**Obiettivo 4 Tutelare l'alto valore del paesaggio costiero dell'Isola d'Elba, Pianosa, Montecristo e delle isole minori (Cerboli, Palmaiola, isolotti satelliti elbani e di Pianosa) costituito da peculiari caratteri geomorfologici delle coste rocciose, da un complesso ecomosaico di interesse conservazionistico e da un significativo patrimonio insediativo di valore storico e identitario**

4.1 - conservare l'integrità del sistema costiero roccioso di elevato valore naturalistico caratterizzato da una notevole diversità morfologica (con elementi peculiari come le forme derivanti da processi di alterazione dei graniti e le morfosculture dell'erosione eolica), cromatica e geologica e dalla presenza di numerosi habitat e specie vegetali

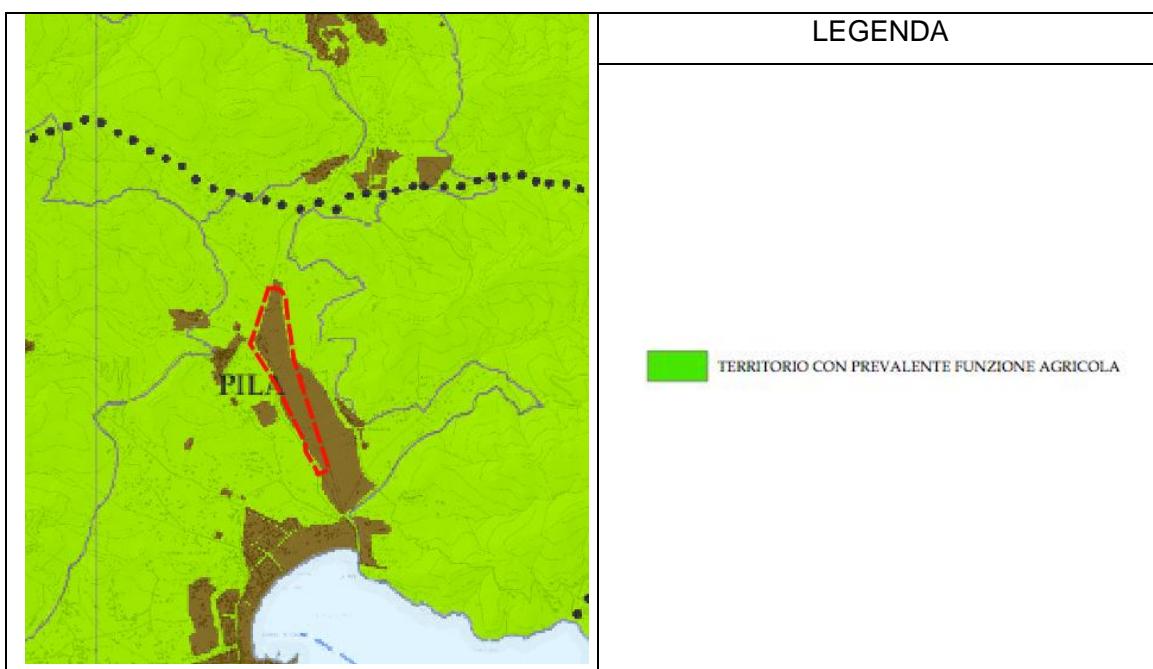
endemiche, migliorando livelli di sostenibilità ambientale del turismo costiero;

4.2 - arginare ulteriori processi di urbanizzazione, definire i confini degli insediamenti, conservare e qualificare i margini urbani e promuovere interventi di riqualificazione e recupero delle aree compromesse, con particolare riferimento alle aree ricadenti in zone di valore naturalistico per la presenza di agroecosistemi tradizionali (Capoliveri, Rio Marina – Rio nell’Elba), di aree umide (Mola, Schiopparello e delle Saline di San Giovanni) e di habitat costieri (Capoliveri, Portoferraio e nelle fasce costiere di Lacona);

4.4 - salvaguardare l’integrità storica e culturale dei centri e dei nuclei antichi e le visuali panoramiche da essi offerte, con particolare riferimento agli scorci panoramici di alto valore paesaggistico di Capoliveri, Marciana, Rio nell’Elba, delle frazioni inerpicate di Campo nell’Elba.

### **PTC Provincia Livorno**

L’area oggetto di ampliamento e potenziamento ricade all’interno del territorio urbanizzato, ovvero all’esterno delle aree a prevalente funzione agricola individuate nel P.T.C. della Provincia di Livorno (Decreto del Presidente n. 46 del 13.3.2015 - PTCP DEFINIZIONE DI CARTOGRAFIA INTEGRATIVA DEL QUADRO CONOSCITIVO FINALIZZATA ALL’INDIVIDUAZIONE DELLA PERIMETRAZIONE DEL TERRITORIO URBANIZZATO EX ART. 224 L.R. 65/2014).



### **PS (adottato) Comune di Campo nell'Elba**

Con riferimento al Piano Strutturale adottato, l'aeroporto e l'area oggetto di ampliamento e potenziamento ricadono interamente all'interno dell'areale denominato "aeroporto" individuato nella "Tav PS 04 – scala 1:10.000 – UTOE" della cartografia.

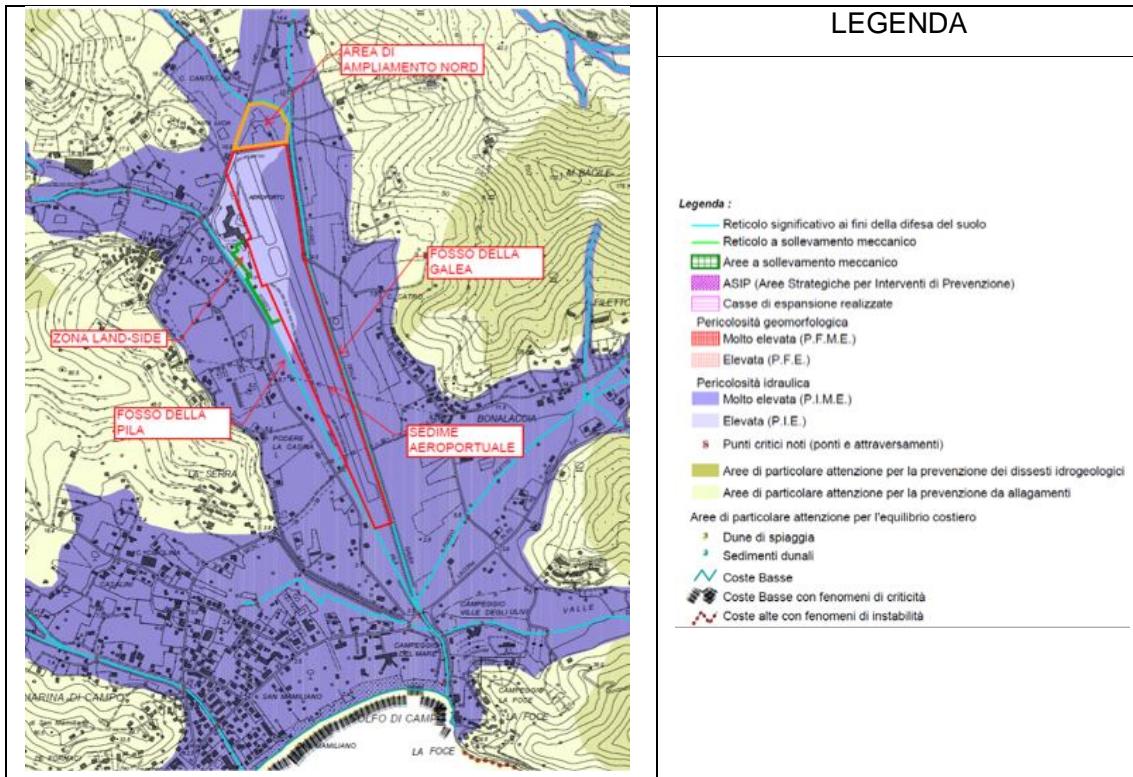
### **PAI Bacino Regionale Toscana Costa**

Il piano di Assetto Idrogeologico del Bacino Toscana Costa è stato adottato per ciò che concerneva le misure di salvaguardia con delibera G.R. N.831 del 23 luglio 2001, successivamente la delibera G.R. N.1330 del 20 dicembre 2004 adottava totalmente il Piano di Assetto Idrogeologico che con atto di delibera del Consiglio Regionale N.13 del 25 gennaio 2005 ne approvava i contenuti.

Successivamente all'approvazione del P.A.I. il quadro conoscitivo delle pericolosità idraulica e geomorfologica è stato aggiornato in raccordo con le Amministrazioni Comunali che hanno provveduto nel frattempo ad adeguare al P.A.I. i propri strumenti di governo del territorio.

Nel 2012 è stato condotto uno studio idraulico da parte dello studio INGEO con sede in Lucca che ha portato ad una riclassificazione della pericolosità idraulica dell'area su cui insiste l'aerostazione. Il suddetto studio (redatto a supporto della richiesta di acquisizione del titolo abilitativo necessario per la realizzazione del Lotto II dell'aerostazione stessa i cui lavori si sono conclusi nel 2014) aveva come obiettivo la determinazione dei battenti idraulici che si possono verificare nell'area di intervento in relazione a fenomeni aventi tempo di ritorno di 200 e 30 anni che all'epoca si trovava in area P.I.M.E.

Le conclusioni dello studio sono rappresentate nella seguente tavola n. 44 "Carta di Tutela del Territorio" del Piano di Assetto Idrogeologico datata Novembre 2012.



Le aree interessate dagli interventi previsti dalla variante sono quindi classificate in parte a pericolosità idraulica elevata (PIE) ed in parte a pericolosità idraulica molto elevata (PIME), secondo quanto previsto dal Piano per l'assetto idrogeologico (PAI) del Bacino regionale Toscana Costa.

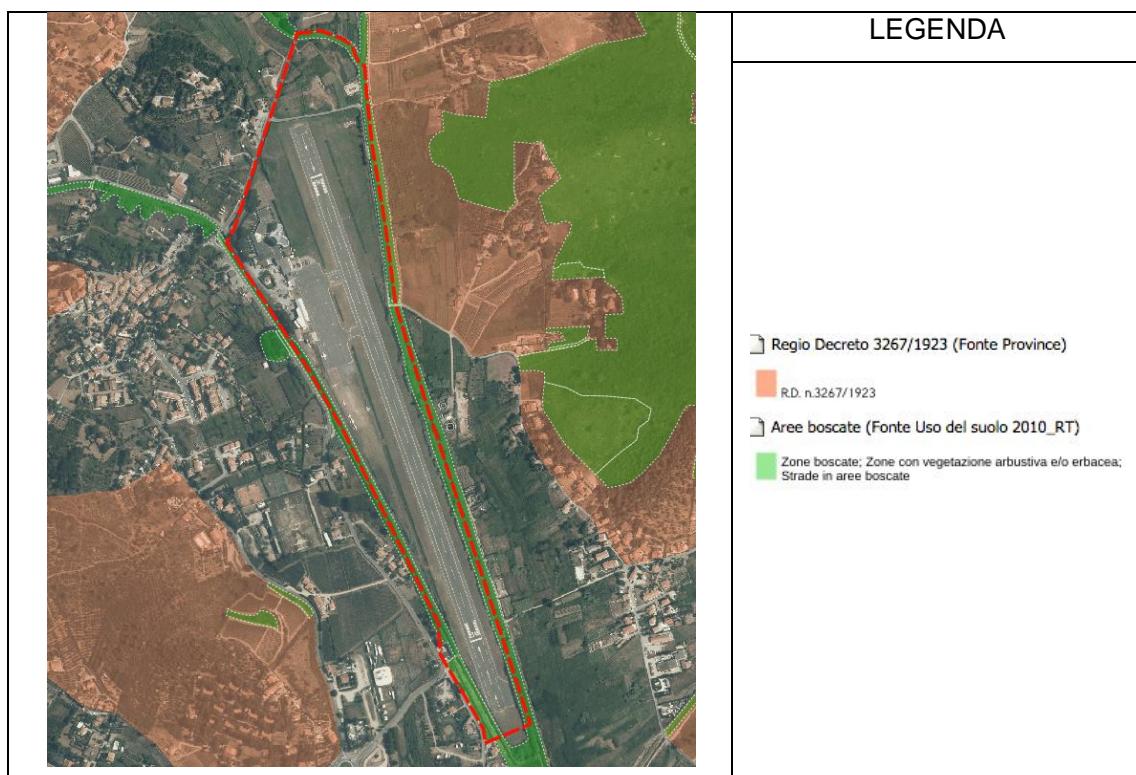
Tale classificazione è stata inoltre recepita nella Variante al Piano di Fabbricazione esistente approvata con Delibera del Consiglio Comunale del Comune di Campo nell'Elba n. 10 del 14/02/2013 “Aggiornamento delle indagini geologiche ed idrauliche indicate allo strumento urbanistico vigente per la declassificazione 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”.

## Vincoli sovraordinati

In relazione al vincolo paesaggistico, l'area oggetto di trasformazione è tutelata:

- ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 (immobili ed aree dichiarate di notevole interesse pubblico), con riferimento al D.M. 18.8.1952 (l'intero territorio del Comune di Campo nell'Elba situato nell'Isola d'Elba e comprendente l'isola di Pianosa) ;
- in parte ai sensi del D.Lgs 42/2004, art. 142 comma 1, lett. c, Fiumi, torrenti, corsi d'acqua (aree tutelate per legge).

In relazione al vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D.L. 3267/1923 e della L.R. 39/2000, questo ultimo riguarda solo le aree relative ai tracciati del Fosso della Pila e del Fosso della Galea.



## **5. QUADRO CONOSCITIVO DI RIFERIMENTO E RISORSE INTERESSATE DALLE TRASFORMAZIONI**

Il quadro conoscitivo di riferimento è costituito, innanzitutto, dai seguenti strumenti pianificatori, sovraordinati e comunali:

il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana (PIT), il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pisa (PTC), il Piano di Bacino, Stralcio Assetto Idrogeologico, il Piano Strutturale (PS.) e dai dati e dalle risultanze delle analisi ambientali condotte nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto Preliminare.

### **ASSETTO IDRAULICO**

Tutti i Comuni dell'Isola d'Elba sono stati compresi tra le zone a rischio di carenza di risorse idriche nel Piano Straordinario Emergenza Idrica 2012 (All. 1 del D.P.G.R. n. 142 del 4/7/2012) e che non è escluso possano esserci nuove situazioni di carenza idrica.

L'idrografia di riferimento per la variante è composta dal Fosso della Pila, dal Fosso della Galea e dal Rio Forcione che confluisce nel Fosso della Pila.



Dal punto di vista idraulico, dato atto delle specifiche indicazioni fornite dal proponente nella documentazione presentata nell'ambito della progettazione preliminare, ed in particolare per gli aspetti relativi alla verifica del rischio idraulico e quelli relativi alla deviazione di un tratto del Fosso della Pila, si rileva che nelle successive fasi dovrà essere effettuata l'analisi dettagliata dell'effettivo rischio e la progettazione definitiva delle opere di mitigazione.

Nell'ambito delle attività di progettazione preliminare, per quanto riguarda gli aspetti idraulici, il proponente Alatoscana aveva preso in esame le disposizioni del R.D. 523/1904 e della L.R. 21/2012, nonché del vigente PAI del Bacino Toscana Costa, prevedendo specifiche misure di autosicurezza idraulica e di non aggravio delle condizioni al contorno.

Secondo quanto dichiarato dal proponente, le modalità di raccolta e convogliamento delle AMD dalle nuove superfici impermeabili non creeranno un aggravio delle condizioni idrauliche presenti allo stato attuale, in virtù dell'adozione di un sistema di invaso con bocche tarate nei pozzetti terminali di recapito. Sono state previste specifiche indicazioni sui sistemi di protezione civile da mettere in atto in caso di eventi alluvionali che dovessero coinvolgere la pista o il terminal.

Si rimanda all'elaborato di Progetto Preliminare 02-AV-GN-RTG-INT\_Rel integrativa per una più completa ed approfondita trattazione.

## **GEOLOGIA**

Dagli elaborati geologici del vigente strumento urbanistico del Comune di Campo nell'Elba (Variante 2013 al Programma di Fabbricazione), risulta che:

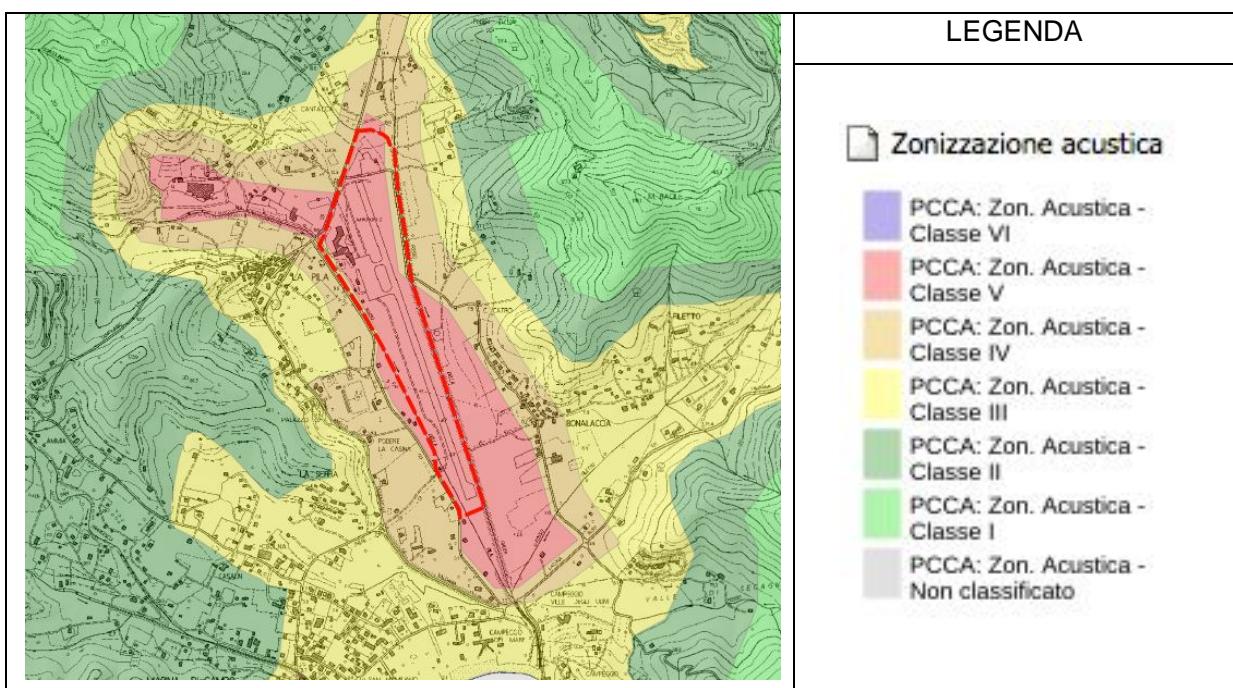
- l'area in esame è classificata a pericolosità geomorfologica bassa;
- l'area è caratterizzata dalla presenza di depositi alluvionali sciolti a permeabilità media nei quali è presente una falda libera alla profondità compresa tra – 1 m e – 7 m.

La vulnerabilità idrogeologica è estremamente elevata; nelle porzioni in cui affiorano i depositi alluvionali siamo in presenza di un acquifero freatico libero;

- la pericolosità sismica locale è elevata (S3), in quanto si ritrovano depositi alluvionali a prevalente composizione limoso-sabbiosa da sciolti a poco addensati e la presenza di una falda superficiale.

## CLIMA ACUSTICO

Il Piano comunale di classificazione acustica (PCCA) del Comune di Campo nell'Elba individua l'area aeroportuale come "sedime aeroportuale" in applicazione del D.M. 31.10.1997; il relativo perimetro è circondato da una fascia di territorio in classe IV e da una successiva fascia in classe III.



Con riferimento ai limiti del PCCA viene confermato un uso esclusivamente diurno della pista dalle ore 6:00 e alle ore 22:00 La campagna di misure effettuate con l'impiego contemporaneo di n. 3 catene fonometriche di classe 1 è stata orientata alla calibrazione del modello utilizzato per i calcoli previsionali dell'impatto acustico nella fase di esercizio. I risultati dei calcoli relativi a tale fase evidenziano possibili superamenti dei limiti di emissione fissati dal vigente PCCA del Comune di Campo nell'Elba in prossimità di alcuni edifici a sud (ubicati in classe II) e a nord dell'aeroporto (ubicati in classe III e IV). Tali superamenti (la cui entità rimane presso i ricettori esaminati entro i 2 dB(A) di precisione del modello) sono principalmente dovuti alle ipotesi cautelative sul traffico aeroportuale considerato (+30% rispetto a quello medio delle tre settimana di maggior traffico nel 2013) nel modello previsionale utilizzato dal proponente.

## **INCIDENZA ECOLOGICA**

Le aree interessate dalle trasformazioni non ricadono all'interno di Aree naturali protette né di Siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) né di siti di interesse regionale (SIR).

Tuttavia in prossimità sono presenti il SIC IT 5160012 Monte Capanne e Promontorio dell'Enfola ed il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano.

All'interno della documentazione relativa al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto Preliminare è stata presentata specifica documentazione relativa alla valutazione di incidenza, sviluppata a livello di screening, secondo le linee guida della Commissione Europea.

Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, con nota del 1.7.2015, evidenziava di ritenere che possa essere esclusa la presenza di effetti negativi significativi sull'ambiente, tali da richiedere per la loro precisa individuazione e valutazione e per l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione ad essi relative, l'elaborazione di una studio di impatto ambientale e lo svolgimento di una procedura di valutazione di incidenza.

Si rimanda comunque alle valutazioni di competenza, il parere relativo alla eventuale sottoposizione della procedura di variante alla Valutazione di Incidenza Ecologica da integrare alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

## **6. ENTI INTERESSATI**

Di seguito sono indicati gli enti e gli organismi pubblici ai quali sarà richiesto un contributo tecnico a supporto del procedimento specificando il termine entro il quale il contributo deve pervenire.

Si premette che le previsioni di variante sono quadro di riferimento per un progetto già sottoposto alla procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi della L.R. 10/2010, di competenza della Regione Toscana ai sensi dell'art. 45, comma 1 della citata legge regionale.

E' opportuno in questa fase tenere prioritariamente con che il Settore VIA della Regione ha già richiesto, con note del 21.5.2015, i pareri delle Amministrazioni interessate ed i contributi tecnici istruttori degli Uffici regionali, di ARPAT, della competente Azienda USL e degli altri Soggetti interessati. Sono in seguito pervenuti al Settore VIA della Regione i pareri della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, della Soprintendenza Belle arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno e del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano; nonché i contributi tecnici istruttori di ASA Spa, dell'ARPAT Settore VIA-VAS, dell'Azienda USL 6 di Livorno, del Settore regionale Tutela riqualificazione e valorizzazione del paesaggio, della A.C. Mobilità ed Infrastrutture, del Settore regionale Rifiuti e Bonifiche dei siti inquinati, del Settore regionale Energia, Tutela della qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico ed acustico, del Settore regionale Tutela e gestione delle risorse idriche, del Settore regionale Difesa del suolo e del Genio Civile di Bacino Toscana Sud.

Risultà pervenuta altresì Settore VIA della Regione una comunicazione da parte del Segretariato regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per la Toscana.

In data 3.7.2015 è stata avanzata al proponente del progetto, da parte del Settore VIA della Regione, una richiesta di integrazioni e chiarimenti in merito alla documentazione presentata, richiesta completata in data 6.7.2015 a cui è seguito il deposito da parte del proponente in data 31.7.2015 (prot. Regione Toscana del 3.8.2015).

Conseguentemente a quanto sopra, il Settore VIA della Regione ha richiesto, con note del 6.8.2015, i pareri ed i contributi tecnici istruttori dei Soggetti interessati.

Sono pervenuti al Settore VIA della Regione i pareri della Soprintendenza Archeologica della Toscana e della Soprintendenza Belle arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno; nonché i contributi tecnici istruttori di ARPAT, del Settore regionale Energia, tutela della qualità dell'aria e dall'inquinamento acustico ed elettromagnetico, del Settore regionale Pianificazione del territorio, del Settore regionale Tutela riqualificazione e valorizzazione del paesaggio, del Genio Civile di Bacino Toscana Sud, del Settore regionale Rifiuti e bonifiche dei siti inquinati.

La Provincia di Livorno, di Campo nell'Elba ed il Comune di Marciana non ha espresso parere.

In relazione ai riscontri pervenuti al Settore VIA della Regione nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto si riepilogano di seguito i principali esiti.

5. Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, con nota del 1.7.2015, richiama la propria comunicazione del 3.11.2014, nella quale evidenziava di ritenere che possa essere esclusa la presenza di effetti negativi significativi sull'ambiente, tali da richiedere per la loro precisa individuazione e valutazione e per l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione ad essi relative, l'elaborazione di una studio di impatto ambientale e lo svolgimento di una procedura di valutazione;
6. la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, con note del 17.6.2015 e del 4.9.2015, rilascia parere favorevole, ma dal momento che l'area limitrofa è a rischio archeologico suggerisce una specifica prescrizione riportata nel quadro prescrittivo conclusivo di cui al provvedimento conclusivo di esclusione dalla procedura di VIA;
7. la Soprintendenza Belle arti e paesaggio di Pisa e Livorno, nel proprio parere conclusivo del 16.9.2015, si esprime favorevolmente confermando le prescrizioni espresse nella nota del 3.3.2014. Ulteriori indicazioni in merito alle opere di mitigazione saranno trasmesse dalla Soprintendenza con riferimento alle

successive fasi di progettazione;

8. l'Azienda Servizi Ambientali - ASA Spa, Soggetto gestore del servizio idrico integrato, nel proprio contributo del 17.6.2015, si esprime favorevolmente sul progetto in esame e propone una prescrizione che viene recepita delle quadri prescrittivi finali.

Dato infine atto di quanto evidenziato nei contributi tecnici raccolti dal Settore VIA della Regione e pervenuti dagli Uffici regionali interessati, dalla Azienda Sanitaria di Livorno e da ARPAT, dai quali, tra l'altro, risultano:

1. la posizione favorevole delle strutture regionali competenti in materia di mobilità ed infrastrutture, di rifiuti, di tutela e gestione delle risorse idriche e di rumore nonché le indicazioni dalle medesime fornite; - specifiche indicazioni delle strutture regionali competenti in materia di paesaggio, di pianificazione del territorio e di idraulica;
2. la posizione dell'Azienda USL 6 di Livorno che non rileva aspetti di competenza;
3. la posizione di ARPAT, la quale ritiene che il progetto possa essere escluso dalla procedura di VIA, nel rispetto di alcune prescrizioni. Le prescrizioni e le indicazioni emerse nel corso dell'istruttoria vengono recepite nel quadro prescrittivo conclusivo di cui al provvedimento conclusivo di esclusione dalla procedura di VIA.

Tenendo conto del quadro in precedenza delineato, ai fini della valutazione della presente proposta di variante, si ritiene utile richiedere un contributo tecnico agli stessi soggetti che si sono altresì espressi nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto Preliminare, richiedendone un contributo che dovrà pervenire entro 30 (trenta) giorni dalla data di ricevimento degli atti che costituiscono l'avvio del procedimento.

I soggetti a cui saranno trasmessi gli atti al fine di acquisirne il relativo contributo e/o parere tecnico sono i seguenti:

1. Comune di Marciana;
2. Provincia di Livorno;
3. Regione Toscana Settore Valutazione Impatto Ambientale, Valutazione Ambientale Strategica, Opere pubbliche di interesse strategico regionale;
4. Regione Toscana Settore Tutela riqualificazione e valorizzazione del paesaggio;
5. Regione Toscana Settore Mobilità ed Infrastrutture;
6. Regione Toscana Settore Rifiuti e Bonifiche dei siti inquinati;
7. Regione Toscana Settore Energia, Tutela della qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico ed acustico;
8. Regione Toscana Settore Tutela e gestione delle risorse idriche;
9. Regione Toscana Settore Difesa del suolo e del Genio Civile di Bacino Toscana Sud;
10. Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana;
11. Soprintendenza Belle arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno;
12. Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano;
13. ASA Spa;
14. ARPAT Settore VIA-VAS;
15. Azienda USL 6 di Livorno;
16. Alatoscana Spa.

## **7. PROGRAMMA DELLE ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE**

Per consentire lo svolgimento delle attività partecipative, di confronto e condivisione della proposta di variante, sono previste le seguenti fasi:

1. presentazione del progetto in seduta consiliare, contestualmente alla deliberazione dell'avvio del procedimento;
2. svolgimento della Conferenza di Copianificazione (L.R. 65/2014 - art. 25) che coinvolge la Regione Toscana con la convocazione della Provincia e del Comune;
3. svolgimento delle attività informative e consultive del processo partecipativo della VAS (L.R. 10/2010) che garantisce l'informazione e la partecipazione, assicurando l'intervento di chiunque intenda fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti possibili effetti connessi con l'attuazione della variante. Per facilitare l'informazione e la partecipazione del pubblico, il Rapporto Ambientale della procedura di VAS verrà accompagnato da una sintesi non tecnica che illustra con linguaggio chiaro e non specialistico i contenuti dell'atto urbanistico e del rapporto ambientale;
4. notifica dell'avviso dell'avvio del procedimento espropriativo ai proprietari interessati (DPR 327/2001) con possibilità di presentazione delle osservazioni, da parte degli interessati. Nel caso di adozione di una variante per la realizzazione di un'opera pubblica, l'invio avviene almeno venti giorni prima della relativa delibera del Consiglio Comunale.

Per la gestione delle attività in precedenza elencate, viene nominato Garante dell'Informazione e della Partecipazione:

il Dott. Andrea Meo Segretario Comunale del Comune di Campo nell'Elba.

## **CRITERI DI ANALISI DEI PRINCIPALI EFFETTI TERRITORIALI E PAESAGGISTICI**

Al fine di valutare se l'attuazione della variante possa produrre alterazioni delle componenti ambientali, agendo sia singolarmente su ogni risorsa interessata che operando in modo cumulativo e sinergico, si procederà a valutare, attraverso un sistema di matrici coassiali il complesso delle relazioni deterministiche tra le misure previste dalla variante con le opere progettate, tra le opere e le potenziali pressioni generabili (in termini di effetti) e tra le pressioni ed i ricettori interessati.

Gli approfondimenti verteranno in particolare sulle risorse interessate dalle trasformazioni (ricettori) e saranno utilizzati, in relazione al principio di non duplicazione delle valutazioni, anche i risultati e gli esiti delle attività analitiche di cui al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto Preliminare.

## **8. CRITERI PER L'IMPOSTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

Tenendo conto di quanto in precedenza analizzato, della rilevanza delle trasformazioni a livello territoriale e di quanto previsto dalla L.R. 10/2010 in merito ai criteri di assoggettabilità a VAS delle modifiche ai piani si ritiene opportuno procedere, in fase di adozione della variante, alla predisposizione del rapporto ambientale redatto secondo quanto disposto dall'art.24 della L.R. 10/2010 ed, in particolare, secondo l'allegato II della medesima e dell'Allegato al D.Lgs. 152/2006.

Il Rapporto Ambientale della procedura di VAS della variante sarà redatto attraverso un'attività coordinata di analisi strategica, articolata secondo i passaggi seguenti, anche con l'integrazione degli gli apporti collaborativi che potranno pervenire dai vari soggetti competenti in materia ambientale.

1. Integrazione degli obiettivi generali e specifici di sostenibilità ambientale a partire da quelli contenuti nella normativa comunitaria, nazionale e regionale.
2. Implementazione della coerenza della proposta di variante, sia rispetto agli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio che interessano lo stesso ambito territoriale, che rispetto agli obiettivi perseguiti dalla variante stessa.
3. Definizione dello stato attuale dell'ambiente mediante la raccolta dei dati relativi alle varie risorse anche a partire da dati ed analisi già sviluppate nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto Preliminare.
4. Individuazione, descrizione e valutazione dei possibili effetti significativi della variante sull'ambiente.
5. Individuazione di opportune soluzioni finalizzate alla eliminazione e riduzione degli elementi di criticità ambientale emersi a valle della valutazione degli effetti.
6. Analisi effetti cumulativi di eventuali altre previsioni o di ricadute delle previsioni.

7. Per quanto riguarda l'individuazione del sistema di monitoraggio ed in particolare l'insieme di indicatori ambientali da utilizzare per il controllo degli effetti ambientali connessi all'attuazione della variante, sarà impostato un piano di monitoraggio coordinato con quello altresì prescritto in fase di verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto Preliminare e riferito in particolare agli aspetti di verifica di diretta competenza del Comune.

## **9. DISCIPLINA DELLE TRASFORMAZIONI ESTERNE AL PERIMETRO DEL TERRITORIO URBANIZZATO**

Nelle more della formazione dei nuovi strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica, di adeguamento alla L.R. 65/2014, l'art. 224 della medesima legge dispone, in via transitoria, di considerare "territorio urbanizzato" quelle parti non individuate come "aree a esclusiva o prevalente funzione agricola".

Ai sensi dell'art. 4 e.2 della L.R.25/2014, le trasformazioni che comportano impegno di suolo non edificato a fini insediativi o infrastrutturali sono consentite esclusivamente nell'ambito del "territorio urbanizzato", fatte salve le previsioni non residenziali, che possono essere approvate mediante la Conferenza di Copianificazione, ai sensi dell'art. 25 della stessa disciplina.

Si propone, contestualmente all'avvio del procedimento della variante in analisi, l'attivazione del procedimento di cui all'art. 25 della L.R. 65/2014.