



Regione Toscana

Seduta n. 173 del 29.03.2016
Determinazione n. 3/AC/2016

NURV (Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)

Autorità competente per la VAS

Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Viareggio Fase Preliminare di VAS

Proponente: Autorità Portuale Regionale (APR)

Autorità procedente: Consiglio Regionale della Toscana

Autorità Competente: NURV della Regione Toscana

Contributo di fase preliminare di VAS

II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.1295/2015 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n.4/2016, nella seduta del 29.03.2016, ai sensi dell'art.23 della LR 10/10, in qualità di autorità competente per la VAS

Presenti: Carla Chiodini, Stefano Mirri, Carmela D'Aiutolo, Cecilia Berengo, Paolo Roberti, Graziella Ceravolo, Antonella Bonini

Assenti: Emanuela Balocchini, Gennarino Costabile, Luigi Idili, Antonella Turci, Marco Masi.

visti

- il d.lgs. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la Parte seconda relativa alle "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)";
- la legge regionale 10/2010 recante "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza";
- la legge regionale 23/2012 recante "Istituzione dell'Autorità portuale regionale. Modifiche alla l.r. 88/1998 e l.r. 1/2005";
- la legge regionale 65/2014 "Norme per il governo del territorio";
- il decreto ministeriale DEC/DSA/2006/01039 di compatibilità ambientale, positivo con prescrizioni.

premesse che

- il PRP del Porto di Viareggio rientra nel campo di applicazione di cui all'art. 5 comma 2 della LR 10/10 e pertanto è stato assoggettato a VAS in quanto quadro di riferimento per progetti sottoposti a VIA o verifica di VIA di cui agli allegati II, III e IV del d.lgs. 152/06;
- il PRP vigente è stato approvato nel 2007 ed è stato sottoposto a VIA di competenza statale chiusa con DEC/DSA/2006/01039 positivo con prescrizioni;
- la presente modifica è sottoposta a VAS ai sensi dell'art.5 comma 2 lettera b bis) della LR 10/10 in quanto variante generale al PRP vigente;
- con nota prot. 279111 del 29/12/15 l'APR ha trasmesso al NURV e a tutti i soggetti con competenza ambientale il documento preliminare di VAS ai fini delle consultazioni di cui all'art.23 della LR 10/10, dando il termine di 90 gg dalla data di trasmissione;
- con nota prot. 3997 del 11/01/2016 il presidente del NURV ha richiesto contributi ai i settori regionali interessati alla formazione del nuovo PRP e alla valutazione ambientale dello stesso;
- al NURV sono pervenute le seguenti osservazioni/contributi:
 1. Direzione Difesa del suolo e Protezione Civile – Settore Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela dell'Acqua – ns. prot. 82012 del 08.03.2016;
 2. Direzione Politiche Mobilità: Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale – Settore Programmazione Porti Commerciali, Interporti e Porti e approdi Turistici – ns. prot. 88120 del 11.03.2016;
 3. Direzione Ambiente ed Energia – Settore Tutela della Natura e del Mare – prot. 96537 del 16.03.2016;
 4. Direzione Ambiente ed Energia – Settore Servizi Pubblici Locali – ns. prot. 99366 del 17.03.2016;
 5. ARPAT – Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS – ns prot. 103830 del 22.03.2016;
 6. Direzione Urbanistica e Politiche Abitative – Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio – ns. prot. 106627 del 23.03.2016;
 7. Direzione Urbanistica e Politiche Abitative – Settore Pianificazione del Territorio – ns. prot. 106627 del 23.03.2016.

esaminati

- i documenti trasmessi dal proponente:
 - Documento di avvio del procedimento – Relazione Generale
 - Documento Preliminare di VAS di cui all'art.23 della LR 10/10
 - Analisi WBS del processo ed ipotesi di cronoprogramma
- le osservazioni e i contributi pervenuti dai settori regionali interessati e dai componenti del NURV che risultano essere agli atti d'ufficio del NURV e che sono state considerate nello svolgimento dell'attività

istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere per gli aspetti pertinenti alle considerazioni ambientali e paesaggistiche, e che sono brevemente sintetizzati nella seguente tabella:

N.	SCA	Osservazione
1	Settore Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela dell'Acqua	<p>- ritiene che nel rapporto ambientale debba essere verificata la coerenza con il Piano di Gestione delle acque del bacino del Fiume Serchio, il cui aggiornamento è stato approvato dal Comitato istituzionale il 3 marzo 2016;</p> <p>- implementare i quadri conoscitivi quadri conoscitivi con quanto riportato nel Piano di Bacino, stralcio Bilancio Idrico del bacino del lago di Massaciuccoli, adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Serchio in data 21 dicembre 2010 con delibera n° 169.</p> <p>- valutare nel RA i nuovi fabbisogni idrici conseguenti le trasformazioni territoriali previste, ed analizzare, in termini di fattibilità tecnica ed economica le varie alternative di approvvigionamento, in relazione ai diversi usi specifici, rapportandole alle previsioni del piano di Ambito e alla programmazione degli interventi strategici del Servizio Idrico Integrato, contenuta nel medesimo Piano di Ambito come aggiornamento della strategia del PAER.</p>
2	Settore Programmazione Porti Commerciali, Interporti e Porti e approdi Turistici	<p><u>- Aspetti di conformità con gli strumenti della pianificazione vigenti</u> Qualora gli interventi individuati dalla Variante al PRP dovessero essere riconducibili - come sembra emergere dagli orientamenti descritti nella documentazione di avvio del procedimento e nel documento preliminare di VAS - alla sola "riqualificazione" delle infrastrutture portuali esistenti (ovvero degli spazi, delle attrezzature e dei servizi correlati al porto), la verifica di conformità dovrà riguardare l'accertamento della mancanza di contrasto con la disciplina dello strumento di pianificazione urbanistica vigente. Tale accertamento - anche ai fini dell'intesa di cui all' Art. 15, comma 4, della LR n. 23/2012 - interessa i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ la delimitazione dell'ambito portuale; ☒ le funzioni ammissibili e le destinazioni d'uso consentite; ☒ il dimensionamento massimo del porto in termini di "posti barca" in acqua; ☒ l'assetto morfologico delle infrastrutture portuali esistenti. <p><u>- Aspetti di coerenza con la Disciplina del Masterplan "La rete dei porti toscani"</u> Con riferimento al Masterplan è opportuno:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ dare atto della coerenza dei contenuti della variante al PRP con gli "Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica", di cui all'Art. 4 della Disciplina; ☒ disciplinare gli interventi di riqualificazione funzionale che la variante intende promuovere nel rispetto condizioni di cui all'Art. 7, comma 3, lettere c) e d) della Disciplina; ☒ verificare lo stato di attuazione del PRP vigente con riferimento al soddisfacimento degli standard nautici, ambientali e per servizi ed attrezzature di base a terra di cui all' Allegato II della Disciplina. <p><u>- Aspetti di coerenza con la LR n. 23/2012 e la LR n. 65/2014</u> In ottemperanza alle disposizioni legislative regionali è opportuno:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ dare atto che non sussistono le condizioni per il ricorso all'accordo di pianificazione (fatto salvo che non si raggiunga con il Comune competente l'intesa di cui all'Art. 15, comma 4); ☒ disciplinare le attività di diportismo nautico a basso impatto ambientale, esercitate con unità da diporto non superiori a ml. 10 di lunghezza (cosiddetta "nautica sociale"); ☒ disciplinare l'attuazione della Variante al PRP nel rispetto del Regolamento regionale di cui all'Art. 87, comma 4.
3	Settore Tutela della Natura e del Mare	<p>Ritiene necessario che lo studio di incidenza che si andrà ad elaborare assuma per il sistema delle aree protette e dei siti Natura 2000, un quadro conoscitivo il più aggiornato possibile, che consenta la conoscenza puntuale del territorio in relazione ai valori tutelati.</p> <p>In riferimento al Sistema Natura 2000 della Regione Toscana il Settore comunica quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in data 9 aprile è entrata in vigore legge regionale 19 marzo 2015 n. 30 "Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico – ambientale regionale" (pubblicata in data 25 marzo 2015 sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana parte prima n. 14) che sostituisce ed abroga le seguenti leggi regionali: <ul style="list-style-type: none"> l.r. 11 aprile 1995, n. 49; l.r. 23 gennaio 1998, n. 7; l.r. 13 agosto 1998, n. 60; l.r. 6 aprile 2000, n. 56. • con D.G.R. 15 dicembre 2015, n. 1223 (Direttiva 92/43/CE "Habitat" - art. 4 e 6 - Approvazione delle misure di conservazione dei SIC (Siti di Importanza Comunitaria) ai fini della loro designazione quali ZSC (Zone Speciali di Conservazione) sono state approvate le misure di conservazione per tutti i Siti di Importanza Comunitaria. Tali misure sito-specifiche riportate negli Allegati B e C della richiamata D.C.R. sostituiscono integralmente, per i SIC e SIC/ZPS e per quanto concerne le specie ed habitat di interesse comunitario, la sezione "Indicazioni per le misure di conservazione" di ciascuna delle relative schede descrittive di cui all'Allegato 1 della D.G.R. 644/04 e della DGR n. 1006/14 di sua integrazione. • ultimo aggiornamento dell'elenco dei Siti Natura 2000 è avvenuto con D.C.R. n. 26 del

CB



Se B AB.



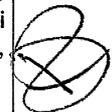
		<p>24 marzo 2015 "Legge regionale 6 aprile 2000, n. 56. Rettifica dei perimetri dei siti Natura 2000 IT5130007 "Padule di Fucecchio" e IT51A0023 "Isola del Giglio" di cui alla deliberazione del Consiglio regionale 1/2014 e aggiornamento dell'allegato D".</p> <ul style="list-style-type: none"> • con DGR DGR 454/08 sono stati individuati i criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a zone di protezione speciale ZPS dando attuazione al D.M. 17.10.2007 del Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare.
4	Settore Servizi Pubblici Locali	<p>-Viene precisato, per quanto attiene alla pianificazione di settore, che con Del. C.R. n. 94 in data 8/11/2014 è stato approvato il nuovo Piano Regionale Rifiuti e Bonifiche (il cui avviso di approvazione è stato pubblicato sul BURT n. 60 del 10/12/2014), che può essere consultato sul sito web della Regione Toscana all'indirizzo: http://www.regione.toscana.it/-/piano-regionale-gestione-rifiuti-e-bonifica-deisiti-inquinati. Il Comune di Viareggio (LU) rientra inoltre nell'Ambito Territoriale Ottimale per la gestione dei rifiuti urbani e assimilati "ATO Toscana Costa" (comprendente le Province di Pisa; Livorno; Lucca; Massa-Carrara), e che gli atti di pianificazione di settore vigenti sono costituiti da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il Piano Provinciale della Provincia di Lucca (ex ATO n. 2), approvato dalla Provincia di Lucca e pubblicato sul BURT del 4/9/2002; - il Piano Straordinario per i primi affidamenti del servizio dell'ATO Toscana Costa di cui alla L.R. 61/2007, recentemente aggiornato da AATO Toscana Costa (avviso di pubblicazione sul BURT n. 42 parte II del 21/10/2015) cui si rimanda. <p>Le Province competenti hanno avviato a suo tempo l'iter per il nuovo Piano Interprovinciale di gestione dei rifiuti dell'ATO Toscana Costa, che tuttavia, a tutt'oggi, non risulta essere stato adottato. Risulta in corso l'iter per l'affidamento del servizio al gestore unico da parte di AATO Costa.</p> <p>-Si ricorda che la gerarchia di azioni comunitaria per la gestione dei rifiuti, recepita a livello nazionale e regionale, prevede di favorire la prevenzione dei rifiuti, il riutilizzo, la raccolta differenziata di qualità delle varie frazioni merceologiche finalizzata al recupero di materiali, e la minimizzazione dello smaltimento finale a discarica.</p> <p>- Si ricorda, per quanto riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, che questa deve avvenire in conformità con quanto previsto dal D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182, attuativo della direttiva 2000/59/CE, che prevede in particolare un apposito piano di raccolta e di gestione dei rifiuti da parte dell'autorità competente.</p> <p>Dalla documentazione in esame (vedi capitolo "rifiuti", pagine 47-48, del paragrafo 4.3 "caratterizzazione dell'ambito di influenza territoriale" del Rapporto preliminare ambientale) risulta che la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico avviene in base ad un "piano di raccolta" adottato dall'Autorità Marittima ai sensi del D.Lgs. 182/2003 con Ordinanza n. 147 del 27/7/2009. Si ritiene opportuno ricordare quanto disposto al comma 6 dell'art. 5 "Piano di raccolta e piano di gestione dei rifiuti" del D.Lgs. 182/2003: <i>"Il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è aggiornato ed approvato in coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti, almeno ogni tre anni e, comunque, in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto"</i>.</p> <p>- Si ritiene opportuno ricordare quanto disposto dal comma 4 dell'art. 5 "Piano di raccolta e piano di gestione dei rifiuti" del D.Lgs. 182/2003 a seguito delle modifiche legislative intervenute (da ultimo con L. 28/12/2015 n. 221): <i>"Nei porti in cui l'Autorità competente è l'Autorità marittima, le prescrizioni di cui al comma 1 sono adottate, d'intesa con la regione competente, con ordinanza che costituisce piano di raccolta, ed integrate a cura della regione, per gli aspetti relativi alla gestione, con il piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 199 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Il comune cura le procedure relative all'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti, d'intesa con l'Autorità marittima per i fini di interesse di quest'ultima. Nei porti di cui al presente comma, spetta alla regione provvedere alla predisposizione dello studio di cui al comma 2 dell'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, nonché alla acquisizione di ogni altra valutazione di compatibilità ambientale inerente al piano di raccolta. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica"</i>.</p> <p>- Si ritiene opportuno, al fine di garantire una separazione tra la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, ed i flussi di rifiuti urbani e assimilati provenienti dalle utenze cittadine, che il Piano Regolatore Portuale di Viareggio ed il Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico siano tra loro coordinati, prevedendo a tal fine adeguate misure, e adeguati spazi di raccolta dei rifiuti del circuito cittadino (ad esempio isole ecologiche).</p> <p>- In via generale, per quanto riguarda le bonifiche dei siti inquinati, oltre al quadro conoscitivo e agli obiettivi di cui al citato Piano Regionale Rifiuti e Bonifiche di cui alla Del. C.R. n. 94 in data 8/11/2014, si ricorda che tramite gli elaborati del sistema informatico SISBON (banca dati dei siti</p>

CB

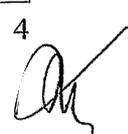








4



		<p>interessati da procedimento di bonifica), riportata nel sito web di ARPAT: http://sira.arpat.toscana.it/apex/f?p=SISBON:HOME:4179289633368883, è possibile ottenere indicazioni sulle varie aree oggetto di procedimento di bonifica presenti nel territorio regionale.</p> <p>- L'art. 4 comma 7 della L.R. 25/1998 dispone che nei capitolati per appalti pubblici di opere, di forniture e di servizi siano inserite specifiche condizioni per favorire l'uso di materiali recuperabili (ad esempio compost di qualità per le sistemazioni a verde; inerti riciclati etc...).</p>
5	ARPAT	<p>- ritiene opportuno che siano meglio specificati nel RA i contenuti di variante e la nuova configurazione del PR fornendo il massimo dettaglio possibile in termini quantitativi e qualitativi – della dotazione di servizi (capacità servizi di fognatura, depurazione, acquedotto), uso di risorse (idriche ed energetiche), traffico indotto, materiale movimentato, ecc.- sia per le previsioni di variante sia per gli effetti ambientali indotti, anche ai fini di un confronto fattivo tra alternative, nello specifico con l'alternativa 0 coincidente con il PRP vigente. Si ritiene inoltre necessario che nel RA venga dato conto delle previsioni specifiche di variante in oggetto in relazione alla VIA già approvata sul PRP vigente.</p> <p>- ritiene necessario che nel progetto di variante e nel RA sia previsto un cronoprogramma di attuazione degli interventi previsti e siano previste fasi intermedie di verifica dell'attuazione e degli effetti ambientali conseguenti.</p> <p>- raccomanda di analizzare gli effetti ambientali delle specifiche azioni di variante, senza fermarsi al livello degli obiettivi di piano (indicazioni metodologiche per il RA, in linea con le LL.GG. ISPRA N.124/2015), e di arrivare possibilmente ad una valutazione quantitativa di tali effetti, così da fissare i riferimenti da utilizzare per la successiva fase di monitoraggio di VAS.</p> <p>- in riferimento alla caratterizzazione dell'ambiente e all'ambito di influenza territoriale, fa presente la Relazione annuale sullo stato della qualità dell'aria relativa ai dati 2014, reperibile dal sito ARPAT e la caratterizzazione acustica contenuta nel PCCA che il Comune di Viareggio ha approvato con D.C.C. n.7 del 7 febbraio 2006 e pubblicata sul BURT in data 21.06.2006.</p> <p>- osserva che l'identificazione preliminare degli effetti ambientali contenuta al paragrafo 4.5 è stata condotta in forma generica e discorsiva in linea con la genericità delle previsioni di variante. Nella successiva fase di RA dovranno pertanto essere entrambi approfonditi. Fornisce tuttavia alcune osservazioni preliminari di merito: GESTIONE DEI SEDIMENTI: chiarire se la realizzazione di un "impianto di by-pass dei sedimenti con sabbiodotto fisso" è parte integrante della variante e in tal caso approfondire la valutazione degli effetti; AMBIENTE IDRICO: ricorda che qualsiasi intervento non dovrà essere effettuato nel periodo della balneazione (aprile-settembre) in modo da non interferire con le attività turistiche e con i monitoraggi delle acque marine; IMPATTO ACUSTICO: osserva che le aree del territorio comunale che sembrerebbero costituire l'area portuale sono inserite dal PCCA in classe IV. A sud e ad est dell'area portuale è possibile, però, individuare delle aree di potenziale influenza acustica delle previsioni di variante che sono situate in classe III e II e che comprendono ampie aree residenziali e aree sensibili (una scuola e il Parco Naturale di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli). Tale influenza è da correlare anche agli interventi che coinvolgono la viabilità afferente alle aree oggetto di variante o comunque interessate dalle previsioni di PRP. ARPAT richiama quindi il quadro prescrittivo del DEC/DSA/2006/01039 di compatibilità ambientale del PRP e segnala la necessità di riportare nel redigendo RA una dettagliata e puntuale verifica di coerenza e conformità tra il PCCA in vigore e le diverse previsioni contenute nella variante oggetto del presente procedimento. Tale verifica per questo tipo di atti di governo del territorio è richiesta, oltre che dalla normativa VAS, anche dagli artt. 13 e 14 del DPGR n.2/R del 2014 (Regolamento regionale di attuazione in materia di inquinamento acustico) ed è fondamentale per verificare che le scelte indicate nell'atto siano compatibili con i criteri di sostenibilità acustica delle aree coinvolte e i vincoli che il Comune ha imposto per la tutela della popolazione dall'inquinamento acustico. Vengono inoltre evidenziate possibili criticità che potranno nascere in relazione alle previsioni di variante che si deducono dalla documentazione presentata: - aumento della capacità ricettiva dell'attracco portuale; - riordino del sistema della mobilità, dell'accessibilità e della sosta; - incremento della potenzialità cantieristica di yacht e megayacht; - riassetto, riqualificazione e crescita degli insediamenti produttivi, commerciali e di servizio legati al settore nautico e turistico-ricettivo anche in aree a stretto contatto con aree urbane residenziali; - attività di cantiere relative ai numerosi interventi previsti di ripristino, riqualificazione o implementazione dei fondali, dei canali e delle strutture portuali. Gli elementi sopra richiamati dovranno essere presi in considerazione nel Rapporto Ambientale per la valutazione degli effetti poiché potrebbero influire in modo significativo sul clima acustico comunale; dovranno essere eventualmente fornite, se necessarie, le misure previste per ridurre,</p>

CB



AB



CE





5



		<p>impedire o compensare gli eventuali impatti negativi.</p> <p>QUALITA' DELL'ARIA e EMISSIONI IN ATMOSFERA: per quanto riguarda la pianificazione inerente la qualità dell'aria ricorda che a seguito della DGRT n. 1182 del 09/12/2015 Viareggio deve provvedere alla redazione dei Piani di Azione Comunale (PAC), per cui ritiene opportuno il coordinamento tra la variante in oggetto e il PAC e tal proposito ricorda la prescrizione n. 8 del Decreto del MATTM di pronuncia di compatibilità ambientale del PRP vigente DEC/DSA/2006/01039 che richiama la necessità di definire un piano della mobilità per far fronte al previsto aumento del traffico ed al fine di garantire il pieno rispetto dei parametri e dei limiti definiti nell'ambito del piano regionale di risanamento della qualità dell'aria.</p> <p>Nel DP non vengono indicate in maniera sufficientemente chiara le modalità con cui si prevede di effettuare la valutazione degli impatti delle emissioni originate dalle attività relative alla realizzazione del Piano sui livelli di qualità dell'aria. E' opportuno che le modalità con cui verranno effettuate tali valutazioni siano argomentate con chiarezza in quanto di notevole importanza ai fini del corretto monitoraggio degli effettivi impatti sulla matrice aria delle azioni di Piano.</p> <p>- rileva che, in relazione all'impostazione del sistema di monitoraggio, sono fornite indicazioni generiche che non consentono una riflessione di merito sugli indicatori. ARPAT fornisce alcune indicazioni metodologiche per l'impostazione del sistema nel RA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • particolare attenzione nell'individuazione degli indicatori per il monitoraggio relativo alle varie matrici ambientali da correlare a ciascuna delle attività potenzialmente impattanti, in modo che permettano in maniera chiara di seguire l'evoluzione nel tempo di tali fattori; • utilizzo di parametri chimici e biologici con i relativi indici per il monitoraggio dell'ambiente idrico e dei sedimenti; • tenere conto, per quanto possibile, nella predisposizione del sistema di monitoraggio di VAS della variante in oggetto, del monitoraggio previsto dal Decreto del MATTM già richiamato; • corredare ciascun indicatore di una scheda tecnica di descrizione, contenente le relative modalità di calcolo e la fonte dei dati, oltre all'indicazione delle relative risorse, ruoli e responsabilità, e di fissare per ciascun indicatore (sia di descrizione del contesto, sia di valutazione degli effetti) valori obiettivo di riferimento o valori soglia, come previsto dalle LL.GG. ISPRA citate, rispetto ai quali confrontare i risultati del monitoraggio e di conseguenza reindirizzare se necessario il Piano.
6	<p>Settore Tutela, Riqualficazion e e Valorizzazione del Paesaggio</p>	<p>- osserva che la variante in oggetto è parte dell'Ambito di Paesaggio "02 Versilia e Costa Apuana" e interessa i seguenti Beni Paesaggistici sottoposti a tutela:</p> <p><u>aree tutelate ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - D.M. 15/12/1959 G.U. 42 del 1960 relativa alla "Fascia costiera sita nel comune di Viareggio"; - D.M. 17/10/1985 G.U. 185 del 1985 relativa alla "zona comprendente l'area intercomunale costiera, la pineta di ponente e frange, la tenuta già Giorni e l'area ex "Albergo Oceano", ricadenti nei comuni di Pisa, Vecchiano, S. Giuliano Terme, Massarosa, Viareggio e Camaiore." <p><u>aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142c.1 del D.lgs 42/2004</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - art. 142, comma 1 lett. a) " I territori costieri [...]"; - art. 142, comma 1 lett. g) " I territori coperti da foreste e boschi [...]" <p>- ritiene necessario, nel RA, sviluppare approfondimenti conoscitivi e l'analisi di coerenza tra i contenuti della variante e il PIT-PPR in riferimento ai seguenti contenuti che comprendono obiettivi, direttive e prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaborato 3B, sezione 4 delle schede relative ai D.M. 15/12/1959 G.U. 42 del 1960, D.M. 17/10/1985 G.U. 185 del 1985; • Elaborato 8B, art. 6 "Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare. (art.142. c.1, lett. a, Codice)" e art. 12 "I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, [...]" (art.142. c.1, lett. g, Codice); • Scheda dei Sistemi costieri n.1 Litorale sabbioso Apuano-Versiliese (Allegato C) dell'elaborato 8B; • Scheda dell' Ambito di Paesaggio "02 Versilia e Costa Apuana"; <p>- Rileva inoltre la necessità di ampliare il campo delle valutazioni circa le possibili interferenze visive, spaziali e funzionali delle previsioni, in riferimento alla loro ubicazione e alle dimensioni, con le suddette aree vincolate. Si suggerisce che tali verifiche, ritenute necessarie al fine di valutare i diversi scenari, vengano corredate da elaborati cartografici, fotografici e di simulazione percettiva (fotoinserimenti).</p>
7	<p>Settore Pianificazione del Territorio</p>	<p>- Segnala la strumentazione urbanistica di cui è dotato il Comune di Viareggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piano Strutturale approvato con D.C.C. n.27 del 29/06/2004; • Con D.C.C. n.69 del 28/11/2011 il Comune di Viareggio ha adottato il Regolamento Urbanistico;

03




		<ul style="list-style-type: none"> • Con D.C.C. 20 del 20/07/2012 il Comune di Viareggio ha revocato la D.C.C. n. 69 del 28/11/2012 di adozione del Regolamento Urbanistico adottato; • Con D.G.C. 169 del 05/08/2014 l'A.C. ha da avvio al procedimento di formazione del Regolamento Urbanistico ai sensi della L.R. 01/2005 e della procedura di VAS ai sensi della L.R. 10/2010; • Il Comune di Viareggio è dotato di Variante generale al P.R.G. vigente approvata con D.C.C. n. 50 del 28/07/1997. <p>- Ricorda che ai sensi dell'art. 85 <i>Porti di Interesse regionale. Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento e riqualificazione di quelli esistenti</i>, le funzioni di programmazione, pianificazione e realizzazione delle opere portuali dei porti regionali di rilevanza commerciale sono esercitate dall'Autorità Portuale di cui alla L.R. 23/2012. Qualora le previsioni localizzative di nuovi porti o la riqualificazione e l'ampliamento di quelli esistenti comportino la modifica del Piano Strutturale o del Piano Operativo, nel caso del Comune di Viareggio, della Variante al PRG vigente approvata con DCC n. 50 del 28/07/1997, si applicano le disposizioni di cui all'art. 45 della L.R. 65/2014, ovvero, si procede mediante Accordo di pianificazione. Contestualmente, sono oggetto dell'Accordo anche l'eventuale definizione o variazione del Piano regolatore generale. Al suddetto accordo partecipano la Regione e la Provincia di Lucca.</p> <p>- Evidenzia che per quanto riguarda il Piano Strutturale approvato con D.C.C. n.27 del 29/06/2004 il porto ricade nell'UTOE n.6 Porto –Darsena Per quanto riguarda la Variante generale al PRP vigente l'area portuale è rappresentata nella TAV. 11;</p> <p>- Osserva che, ai sensi dell'art. 85 co.4 e art. 45 della L.R. 65/2014, coordinati con gli artt. 15 e16 della L.R. 23/2012, qualora i contenuti della Variante al Piano regolatore portuale di Viareggio verificchino la necessità di procedere alla variazione del Piano Strutturale e/o della Variante al PRG vigente, ai fini della necessaria conformazione urbanistica, è necessario procedere mediante Accordo di pianificazione, a cui partecipano anche la Regione e la Provincia</p>
--	--	--

Considerato che

Il porto di Viareggio è uno scalo polifunzionale caratterizzato da attività turistico diportistiche, commerciali e produttive (cantieristica, pesca professionale) che si sviluppano a stretto contatto con il sistema insediativo della città. L'ambito portuale si estende per circa 80 ettari, coincide con l'ambito demaniale e presenta una notevole complessità sia nelle relazioni interne, sia in quelle tra sistema portuale ed ambiente urbano e naturale esterno ad esso.

L'aggiornamento del PRP approvato nel maggio 2007 nasce in sintesi dalle seguenti **esigenze**:

- modificare o correggere imprecisioni e carenze negli apparati normativi e cartografici del PRP vigente che in alcuni casi non consentono di attuare le previsioni del PRP;
- necessità di aggiornamento del quadro conoscitivo (QC): aspetti idraulico-marittimi (sicurezza bacino portuale), interazione tra opere portuali e trasporto solido litoraneo (fenomeno dell'insabbiamento dell'imboccatura portuale), aspetti idraulico-fluviali (connessione con il Canale Burlamacca), aspetti paesaggistici connessi alla qualità urbana degli spazi portuali, aspetti distributivi e funzionali sea-side e land-side (fattori che generano conflitti interni al sistema: localizzazioni critiche, carenze infrastrutturali ecc), aspetti ambientali.

Gli **obiettivi generali** per il Porto sono:

- migliorare l'operatività delle attività produttive presenti in porto;
- ridurre le interferenze con le attività pescherecce e diportistiche;
- consentire il miglioramento della qualità dei servizi
- migliorare la qualità estetica degli spazi aperti pubblicamente fruibili
- favorire le condizioni per una corretta applicazione delle NTA del PRP

Le **azioni** a valere su tali obiettivi sono:

- definizione del perimetro dell'ambito portuale a terra e a mare, nonché i limiti dell'interfaccia porto-città quale porzione del sistema nel quale le attività portuali e quelle urbane devono essere reciprocamente compatibili;
- riduzione delle interferenze funzionali in porto, riorganizzazione razionale degli spazi a terra e a mare;
- accrescimento dotazione infrastrutturale ed impiantistica dei servizi destinati al settore produttivo della grande nautica da diporto;
- promozione dell'insediamento e della crescita di servizi di alta specializzazione per il settore nautico;

Handwritten notes and signatures on the right margin:
 CB
 A large bracket-like mark
 AB
 R
 ME
 A circled mark

- riduzione dell'insabbiamento del bacino portuale e del canale di accesso;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza idraulica e di gestione degli accosti nel Canale Burlamacca (in sinergia con l'Amministrazione Comunale);
- individuazione ed eliminazione dei fattori che rendono problematica la gestione amministrativa dello strumento urbanistico.

Per ciascuna funzione il documento preliminare riporta l'area dedicata, le tendenze e le previsioni della variante in oggetto:

Funzione	Area dedicata	Tendenze	Previsione
Funzione industriale (cantieristica, refitting, riparazioni)	Darsena Italia, Darsena Toscana, Darsena Lucca, Darsena Viareggio (in parte), banchine e piazzali in posizione centrale e specchio acqueo antistante.	Crisi della piccola nautica e conferma della leadership mondiale della cantieristica italiana per la grande nautica sopra i 40 mt. Presenza a Viareggio di un distretto della nautica con un importante indotto e buona capacità di innovazione	Adeguamento delle infrastrutture alle esigenze della grande nautica sopra i 40 mt
Funzione diportistica	Darsena della Madonnina, Darsena Europa (in parte)	Diminuzione del numero di giorni di utilizzo delle imbarcazioni e dei transiti verso porti diversi dall'home port. Indirizzo del settore verso la grande nautica. Presenza di stock di domanda di posti barca non soddisfatta	Riorganizzazione dell'esistente e adeguamento alle esigenze della nautica di grandi dimensioni. Sviluppo del charter nautico, efficientamento dei pb su base stagionale
Funzione diportistica: nautica sociale	Canale Burlamacca, Darsena Lucca (in parte)	Tendenza alla stagionalità dell'ormeggio in acqua con domanda di rimessaggio a secco in inverno per. Tendenza all'uso permanente dell'accosto temporaneo nel canale	Necessaria una regolamentazione per il miglior utilizzo degli spazi di ormeggio del Canale Burlamacca. Necessaria la previsione di rimessaggio a secco per piccole imbarcazioni.
Traffico commerciale	Parte terminale del Canale Burlamacca, avamposto (in progettazione)	Scalo di commercial vessels in porti di media dimensione e navi da crociera di media dimensione (trasbordo con tender)	Rilancio del traffico passeggeri per intercettare un settore commerciale in sviluppo
Funzione peschereccia (pesca professionale, conservazione, vendita, servizi portuali)	Darsena Italia, Darsena Toscana, Darsena Lucca (in parte) Darsena Viareggio	A livello nazionale compensazione della ridotta capacità di pesca con pescaturismo e ittiturismo, conversione verso una pesca sostenibile e l'acquacoltura. In corso la costruzione del mercato del pesce, possibile introduzione di pescaturismo e ittiturismo,	Riqualificazione del naviglio, ottimizzazione delle aree dedicate a terra ed a mare e una maggiore integrazione con le funzioni svolte dal mercato del pesce.
Commercio, ristorazione e ricezione alberghiera	Promiscuità del tessuto urbano sia in ambito portuale che limitrofo al porto.	Maggiore integrazione città/porte nelle aree di waterfront senza creare interferenze. Tendenza alla crescita del settore turistico	Ricerca della sinergia tra attività portuali e turistiche. Valorizzazione delle presenze storiche in ambito portuale e delle correlazioni con il Parco.

L'ambito portuale è stato distinto in 5 sotto-ambiti:

- il porto operativo che contiene le aree portuali strettamente interconnesse alle funzioni portuali;
- l'ambito di interazione porto-città che comprende le attrezzature legate a servizi portuali e servizi urbani (commercio, direzionalità e cultura). Comprende edifici portuali dismessi il cui recupero è legato alla riqualificazione del waterfront;
- gli innesti urbani ossia direttrici che garantiscono il legame fisico e sociale fra città e aree portuali compatibili con le attività della città stessa;
- le connessioni infrastrutturali;
- le correlazioni ambientali.

La variante al PRP individuerà i sotto-ambiti sopraccitati, razionalizzando l'uso degli spazi a terra ed a mare delle attività portuali presenti e definendo le destinazioni d'uso delle aree.

Nella relazione generale si evidenzia inoltre che l'APR intende farsi soggetto promotore di una intesa con il Comune con la quale condividere gli effetti di una modificazione del perimetro dell'ambito portuale che consenta un riordino delle competenze gestionali ed attuative dei due enti su quelle aree di sovrapposizione porto-città per le seguenti aree:

- la porzione di spiaggia all'esterno del molo sopraflutto;
- i giardinetti pubblici di piazza Viani e Piazza Brin;
- l'area del vecchio Mercato ittici e del limitrofo Cantiere Viareggio;

Senza invece la necessità di modificare il perimetro dell'ambito portuale, è opportuno considerare la possibile trasformazione in spazio pubblico liberamente fruibile della diga del molo sopraflutto.

In relazione alle varie **componenti ambientali** nel documento preliminare viene indicato come ciascuna verrà approfondita e su quale ambito territoriale:

- Biodiversità, flora e fauna: aspetto trattato in ragione della contiguità tra porto aree marine e Parco di MSRM anche in relazione alla dinamica costiera. Ambito di studio esteso verso sud.
- Popolazione e salute umana: aspetto trattato in ragione della stretta connessione tra porto, sistema insediativo e funzioni urbane. Ambito di studio sono le aree di interfaccia porto-città.
- Suolo: non è previsto nuovo consumo di suolo. L'aspetto riguarderà soprattutto la dinamica costiera (erosione ed insabbiamento imboccatura) e la necessità di evitare nuove impermeabilizzazioni.
- Acqua: sia in relazione all'ecosistema marino che alle acque interne al porto. Centrale anche l'aspetto del sistema delle acque interne connesse al porto attraverso il Canale Burlamacca.
- Aria: sia in relazione alle emissioni da traffico che alle emissioni sonore. Ambito di studio è quello su cui insiste il sistema dell'accessibilità e della sosta e su cui dovranno essere svolte valutazioni degli aspetti trasportistici: viabilità urbana che connette l'area portuale alle vie di comunicazione principale.
- Fattori climatici, energia: aspetto trattato in relazione all'attuazione di misure per il risparmio energetico e per la riduzione delle emissioni di gas climalteranti.
- Beni materiali e patrimonio culturale, architettonico e archeologico e paesaggistico: il tema verrà trattato in relazione agli obiettivi del piano per la valorizzazione del contesto paesaggistico portuale e degli ambiti di interazione porto-città. Ambito di studio dato dal PIT: "Versilia e costa apuana" e "Litorale sabbioso Apuano-Versiliese".

Il documento preliminare riporta inoltre alcuni elementi conoscitivi, estratti cartografici e risultati di monitoraggi ambientali passati per le varie aree di studio e per le varie componenti ambientali, quale anticipazione del quadro conoscitivo ambientale che sarà sviluppato e approfondito nel rapporto ambientale.

Sono rilevabili, dalle prime informazioni di quadro conoscitivo, le seguenti **criticità** già in essere o **punti di attenzione** per la successiva fase di rapporto ambientale:

- aree a terra del porto densamente utilizzate che si innestano nel sistema insediativo urbano creando un contatto porto-città per il quale devono essere minimizzati gli aspetti di conflittualità e favoriti gli elementi di integrazione. Nel RA sarà oggetto di valutazione il miglioramento della qualità urbana e ambientale generale dell'interfaccia tra porto e città e sarà verificata la diminuzione delle interferenze tra funzioni portuali ed urbane;
- presenza di vincoli ambientali e paesaggistici, aree SIC e ZPS e aree a parco nell'ambito di studio. Il RA conterrà lo studio di incidenza ambientale e una analisi di coerenza rispetto al PIT paesaggio;
- trasporto litoraneo solido da sud verso nord con insabbiamento dell'imboccatura portuale e conseguente necessità di continui dragaggi destinati anche al ripascimento del litorale nord (ipotesi sabbiodotto anche se non oggetto del PRP). Il RA valuterà le interferenze delle strutture foranee con la dinamica costiera.;
- necessità di continui monitoraggi ambientali e caratterizzazione dei sedimenti per le attività di escavo e gestione dei sedimenti. Necessità di estendere i rilievi in corrispondenza del Canale Burlamacca e delle darsene in prospettiva futura;
- criticità del sistema dell'accessibilità e della sosta con conseguenze sulla componente aria e rumore. Il porto è raggiungibile solo da Via Coppino (strada a sezione ridotta) sia provenendo da nord che da sud. I parcheggi sono a raso lungo le darsene. Il RA conterrà i risultati di uno studio recente sui rilievi

di traffico e di rumore e verranno stimate le variazioni di traffico indotte dalle modifiche all'area portuale per quantificare gli effetti indotti nell'area stessa e nel quartiere Darsena. Nel RA verranno eseguite anche le verifiche degli standard a parcheggio;

- trasporto di inquinanti dal lago di Massaciuccoli attraverso il Canale Burlamacca con peggioramento della qualità delle acque interne del porto già influenzate dalle stesse attività portuali (idrocarburi da imbarcazioni, vernici antivegetative, dilavamento piazzali ecc). Il RA valuterà l'eventuale aumento o diminuzione delle pressioni ambientali sul Canale Burlamacca e sull'ambiente marino.;
- acquifero superiore a falda libera con grado di vulnerabilità elevato, presenza di intrusione del cuneo salino nell'area vasta. Il RA, a seguito dell'aumento delle pressioni ambientali dovuto al potenziamento delle capacità ricettive, turistiche, commerciali e produttive, stimerà i dati di consumo idrico attuale e previsto e fornirà le eventuali misure di mitigazione ;
- viste le criticità del decennio passato per il PM10, sono in corso valutazioni relative alla qualità dell'aria locale per il progetto di realizzazione della nuova banchina commerciale: tali valutazioni saranno incluse nel RA. Il RA valuterà l'eventuale aumento dei flussi di traffico con conseguenze anche sulla qualità dell'aria;
- tipologia di produzione di rifiuti promiscua ossia fortemente condizionata dalla commistione tra attività portuali, attività di impresa, commerciali, immobili ad uso abitativo, spazi pubblici ecc.. La gestione ad oggi avviene attraverso il Piano di Ambito ma la disciplina sarà revisionata poiché la produzione di RSU e assimilati dovrà essere inquadrata nel Piano di Ambito dell'ATO. I RA stimerà le pressioni ambientali conseguenti al potenziamento delle capacità ricettive, turistiche, commerciali e produttive.

In modo coerente con gli aspetti ambientali ritenuti significativi sono stati definiti nel documento preliminare gli obiettivi ambientali specifici della variante al PRP (paragrafo 4.4 del documento preliminare) e i possibili effetti oggetto di approfondimento nel rapporto ambientale (paragrafo 4.5) che sono stati riportati nel precedente elenco in collegamento con le criticità.

In riferimento all'**analisi delle alternative** il documento preliminare individua una serie di livelli su poter basare l'analisi: alternativa zero, alternative procedurali, alternative strategiche, alternative di assetto di piano, alternative tecnologiche e alternative temporali e gestionali.

Per il livello di pianificazione di competenza si ritengono particolarmente rilevanti le alternative strategiche e le alternative di assetto di piano, fermo restando che le alternative procedurali dovranno trovare definizione prima dell'adozione del PRP e del RA.

Il PRP sarà corredato da uno **studio di incidenza ambientale** come indicato dal proponente al paragrafo 6.

Il documento preliminare delinea inoltre i caratteri metodologici alla base del **sistema di monitoraggio** che sarà definito compiutamente nel rapporto ambientale.

formula le seguenti osservazioni per la redazione del Rapporto Ambientale e per la formazione del Piano Regolatore del Porto di Viareggio

1. Nel rapporto ambientale chiarire con precisione gli elementi di variante in riferimento alla configurazione finale complessiva del PRP rispetto al PRP vigente ed identificare la dotazione di servizi (capacità servizi di fognatura, depurazione, acquedotto), l'uso di risorse (idriche ed energetiche), il traffico indotto, il materiale movimentato, ecc. anche in termini quantitativi (in linea con le indicazioni metodologiche riprese dalle LL.GG. ISPRA N.124/2015) al fine di fornire un quadro completo per la valutazione degli effetti indotti e per la valutazione delle alternative con specifico riferimento alla alternativa 0 coincidente con il PRP vigente. Si ritiene inoltre necessario mettere in evidenza le previsioni di variante anche in relazione ai contenuti ed alle prescrizioni del decreto VIA DEC/DSA/2006/01039 del 19.10.2006.
2. Si dia evidenza nel rapporto ambientale di come verranno affrontate le criticità rilevate in fase di VIA del PRP 2007 in relazione al sistema dell'accessibilità e della sosta che ha ripercussioni ambientali e territoriali anche in ambito urbano. In particolare si dia atto dell'eventuale stato di avanzamento nell'attuazione delle prescrizioni di cui ai punti 8,9,10 del DEC VIA (DEC/DSA/2006/01039 del 19.10.2006), di eventuali problematiche di tipo amministrativo e/o attuativo riscontrate e sia confermata o meno la loro validità alla luce degli elementi di variante che potrebbero determinare

una conseguente rimodulazione delle esigenze infrastrutturali e gestionali finalizzate a garantire la sostenibilità del sistema di accesso al porto senza aggravii al traffico cittadino con conseguenti effetti negativi sulle componenti aria e rumore.

3. L'analisi di coerenza esterna dovrà essere sviluppata anche in riferimento ai seguenti piani e programmi:

- Piano di Gestione delle acque del bacino del Fiume Serchio, il cui aggiornamento è stato approvato dal Comitato istituzionale il 3 marzo 2016, il Piano di Gestione Rischio Alluvioni adottato;
- PCCA del Comune di Viareggio ed in particolare una dettagliata e puntuale verifica di coerenza e conformità tra il PCCA in vigore e le diverse previsioni contenute nella variante oggetto del presente procedimento. Tale verifica per questo tipo di atti di governo del territorio è richiesta, oltre che dalla normativa VAS, anche dagli artt. 13 e 14 del DPGR n.2/R del 2014 (Regolamento regionale di attuazione in materia di inquinamento acustico) ed è fondamentale per verificare che le scelte indicate nell'atto siano compatibili con i criteri di sostenibilità acustica delle aree coinvolte e i vincoli che il Comune ha imposto per la tutela della popolazione dall'inquinamento acustico;
- PIT-PPR: dovrà essere condotta l'analisi di coerenza tra le previsioni della Variante e gli obiettivi, le direttive e le prescrizioni delle norme del PIT-PPR richiamate nelle premesse del presente contributo valutativo (oss. n.6 Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio);
- la pianificazione in materia di rifiuti di livello regionale e di ATO ed in particolare:
 - con DCR 94/2014 è stato approvato il nuovo Piano Regionale Rifiuti e Bonifiche;
 - il Comune di Viareggio rientra nell'ATO Toscana Costa e gli atti di pianificazione di settore vigenti sono costituiti da: Piano Provinciale della Provincia di Lucca (ex ATO n. 2) e Piano Straordinario per i primi affidamenti del servizio dell'ATO Toscana Costa di cui alla L.R. 61/2007, recentemente aggiornato da AATO Toscana Costa. Le Province competenti hanno avviato a suo tempo l'iter per il nuovo Piano Interprovinciale di gestione dei rifiuti dell'ATO Toscana Costa, che tuttavia, a tutt'oggi, non risulta essere stato adottato. Risulta in corso l'iter per l'affidamento del servizio al gestore unico da parte di AATO Costa.

4. Con riferimento al Masterplan "La rete dei porti Toscani", allegato del PIT, è opportuno:

- dare atto della coerenza dei contenuti della variante al PRP con gli "Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica", di cui all'Art. 4 della Disciplina;
- disciplinare gli interventi di riqualificazione funzionale che la variante intende promuovere nel rispetto condizioni di cui all'Art. 7, comma 3, lettere c) e d) della Disciplina;
- verificare lo stato di attuazione del PRP vigente con riferimento al soddisfacimento degli standard nautici, ambientali e per servizi ed attrezzature di base a terra di cui all' Allegato II della Disciplina.

5. I quadri conoscitivi ambientali dovranno essere integrati anche in riferimento ai seguenti contenuti:

- informazioni desumibili dal Piano di Bacino, stralcio Bilancio Idrico del bacino del lago di Massaciuccoli, adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Serchio in data 21 dicembre 2010 con delibera n° 169;
- informazioni desumibili dal Piano di Gestione Rischio Alluvioni di Distretto;
- per quanto riguarda le bonifiche dei siti inquinati, oltre al quadro conoscitivo e agli obiettivi di cui al Piano Regionale Rifiuti e Bonifiche di cui alla Del. C.R. n. 94 in data 8/11/2014, si ricorda che tramite gli elaborati del sistema informatico SISBON (banca dati dei siti interessati da procedimento di bonifica), è possibile ottenere indicazioni sulle varie aree oggetto di procedimento di bonifica presenti nel territorio regionale;
- Relazione annuale sullo stato della qualità dell'aria relativa ai dati 2014 reperibile nel sito web ARPAT;
- caratterizzazione acustica contenuta nel PCCA approvato dal Comune di Viareggio con DCC n.7 del 7 febbraio 2006 e pubblicato sul BURT in data 21.06.2006;
- contenuti del PIT-PPR con particolare riferimento agli elaborati riportati nelle premesse del presente contributo valutativo (oss.n.6 Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio).

6. Si ritiene necessario valutare nel RA i nuovi fabbisogni idrici conseguenti le trasformazioni territoriali previste, ed analizzare, in termini di fattibilità tecnica ed economica le varie alternative di approvvigionamento, in relazione ai diversi usi specifici, rapportandole alle previsioni del piano di

Ambito e alla programmazione degli interventi strategici del Servizio Idrico Integrato, contenuta nel medesimo Piano di Ambito, come aggiornamento della strategia del PAER.

7. Gli aspetti relativi alla componente rifiuti, ricordando che la gerarchia di azioni comunitaria, nazionale e regionale per la gestione dei rifiuti prevede di favorire la prevenzione dei rifiuti, il riutilizzo, la raccolta differenziata di qualità delle varie frazioni merceologiche finalizzata al recupero di materiali, e la minimizzazione dello smaltimento finale a discarica, dovranno essere adeguatamente sviluppati nel rapporto ambientale tenendo conto dei seguenti elementi:

a) la coerenza con le previsioni della pianificazione di settore di livello regionale e di ATO (richiamata al punto 3):

b) per quanto attiene alla gestione in ambito portuale (rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico):

- la gestione deve avvenire in conformità con quanto previsto dal D.Lgs. 182/2003 che prevede un apposito piano di raccolta e di gestione dei rifiuti da parte dell'autorità competente. Dalla documentazione in esame risulta che l'Autorità Marittima ha adottato un "piano di raccolta" ai sensi del D.Lgs. 182/2003 con Ordinanza n. 147 del 27/7/2009. Si ritiene opportuno tenere presente quanto disposto al comma 6 dell'art. 5 del D.Lgs. 182/2003.
- deve inoltre essere preso in considerazione quanto disposto dal comma 4 dell'art. 5 del D.Lgs. 182/2003 a seguito delle modifiche legislative intervenute (da ultimo con L. 28/12/2015 n. 221).

c) al fine di garantire una separazione tra la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, ed i flussi di rifiuti urbani e assimilati provenienti dalle utenze cittadine, è opportuno che il Piano Regolatore Portuale di Viareggio ed il Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico siano tra loro coordinati, prevedendo a tal fine adeguate misure, e adeguati spazi di raccolta dei rifiuti del circuito cittadino (ad esempio isole ecologiche).

Nelle premesse del presente parere, all'interno del contributo fornito dal Settore Servizi Pubblici Locali (oss.n. 4), sono riportati maggiori dettagli circa i riferimenti sopra richiamati.

8. Per quanto riguarda la componente ambiente idrico si ricorda che qualsiasi intervento con effetti su tale componente non dovrà essere effettuato nel periodo della balneazione (aprile-settembre) in modo da non interferire con le attività turistiche e con i monitoraggi delle acque marine. Dovrà inoltre essere chiarito se la realizzazione di un "impianto di by-pass dei sedimenti con sabbiodotto fisso" è parte integrante della variante e in tal caso approfondire la valutazione degli effetti.

9. Per la componente clima acustico si osserva che le aree del territorio comunale che sembrerebbero costituire l'area portuale sono inserite dal PCCA in classe IV mentre a sud e ad est dell'area portuale è possibile individuare delle aree di potenziale influenza acustica delle previsioni di variante che sono situate in classe III e II e che comprendono ampie aree residenziali e aree sensibili (una scuola e il Parco Naturale di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli). Tale influenza è da correlare anche agli interventi che coinvolgono la viabilità afferente alle aree oggetto di variante o comunque interessate dalle previsioni di PRP. Le possibili criticità che potranno nascere in relazione alle previsioni di variante e che si deducono dalla documentazione presentata sono:

- aumento della capacità ricettiva dell'attracco portuale;
- riordino del sistema della mobilità, dell'accessibilità e della sosta;
- incremento della potenzialità cantieristica di yacht e megayacht;
- riassetto, riqualificazione e crescita degli insediamenti produttivi, commerciali e di servizio legati al settore nautico e turistico-ricettivo anche in aree a stretto contatto con aree urbane residenziali;
- attività di cantiere relative ai numerosi interventi previsti di ripristino, riqualificazione o implementazione dei fondali, dei canali e delle strutture portuali.

Gli elementi sopra richiamati dovranno essere presi in considerazione nel Rapporto Ambientale per la valutazione degli effetti poiché potrebbero influire in modo significativo sul clima acustico comunale; dovranno essere eventualmente fornite, se necessarie, le misure previste per ridurre, impedire o compensare gli eventuali impatti negativi.

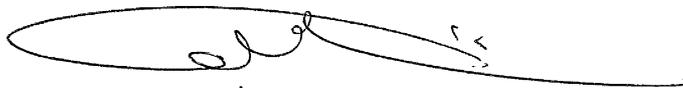
10. Per la componente qualità dell'aria e emissioni in atmosfera si ricorda che a seguito della DGRT n. 1182 del 09/12/2015 Viareggio deve provvedere alla redazione del Piano di Azione Comunale (PAC), per cui si ritiene opportuno il coordinamento tra la variante in oggetto e il redigendo PAC e a

tal proposito si richiama anche la prescrizione n. 8 del Decreto del MATTM di pronuncia di compatibilità ambientale del PRP vigente DEC/DSA/2006/01039 che richiama la necessità di definire un piano della mobilità per far fronte al previsto aumento del traffico ed al fine di garantire il pieno rispetto dei parametri e dei limiti definiti nell'ambito del piano regionale di risanamento della qualità dell'aria. Nel DP non vengono inoltre indicate in maniera sufficientemente chiara le modalità con cui si prevede di effettuare la valutazione degli impatti delle emissioni originate dalle attività relative alla realizzazione del Piano sui livelli di qualità dell'aria. E' opportuno che le modalità con cui verranno effettuate tali valutazioni siano argomentate con chiarezza in quanto di notevole importanza ai fini del corretto monitoraggio degli effettivi impatti sulla matrice aria delle azioni di Piano.

11. Per la componente paesaggio è necessario ampliare il campo delle valutazioni circa le possibili interferenze visive, spaziali e funzionali delle previsioni, in riferimento alla loro ubicazione e alle dimensioni, con le aree vincolate richiamate ai punti 3 e 5 del presente contributo valutativo ed i cui riferimenti di dettaglio sono riportati integralmente nelle premesse (oss.n.6 Settore Tutela, Riqualficazione e Valorizzazione del Paesaggio). Si suggerisce che tali verifiche, ritenute necessarie al fine di valutare i diversi scenari, vengano corredate da elaborati cartografici, fotografici e di simulazione percettiva (fotoinserimenti).
12. In ottemperanza alle disposizioni legislative regionali ed in particolare LR 23/2012 e LR 65/2014 si osservano i seguenti elementi di cui è necessario tener conto nelle successive fasi di definizione e valutazione della Variante in oggetto:
 - ai sensi dell'art. 85 co.4 e art. 45 della L.R. 65/2014, coordinati con gli artt. 15 e16 della L.R. 23/2012, qualora i contenuti della Variante al Piano regolatore portuale di Viareggio verificchino la necessità di procedere alla variazione del Piano Strutturale e/o della Variante al PRG vigente, ai fini della necessaria conformazione urbanistica, è necessario procedere mediante Accordo di pianificazione, a cui partecipano anche la Regione e la Provincia. Nelle premesse del presente contributo valutativo sono forniti i riferimenti normativi di dettaglio e i riferimenti alla strumentazione urbanistica comunale attualmente vigente (oss. n.7 Settore Pianificazione del Territorio);
 - è necessario disciplinare le attività di diportismo nautico a basso impatto ambientale, esercitate con unità da diporto non superiori a ml. 10 di lunghezza (cosiddetta "nautica sociale");
 - è necessario disciplinare l'attuazione della Variante al PRP nel rispetto del Regolamento regionale di cui all'Art. 87, comma 4.
13. Si ritiene necessario includere tra i soggetti con competenze ambientali da consultare nelle successive fasi di elaborazione e valutazione del PRP i Comuni confinanti che potrebbero essere interessati sia dalle ricadute a mare che a terra conseguenti agli interventi e alle strategie previste dal nuovo PRP del Porto di Viareggio. Come indicato dal proponente è prevista una fase di apertura al pubblico nella fase di redazione del PRP; vista l'importanza delle attività di partecipazione anche in relazione agli aspetti ambientali si suggerisce al proponente di includere nel rapporto ambientale le informazioni circa gli esiti di questa fase partecipativa.
14. Viste le strette correlazioni tra il sistema porto e il sistema urbano chiaramente illustrate anche dal proponente nel documento di avvio del procedimento che definisce per il porto di Viareggio *"una condizione ibrida nella quale gli spazi portuali e quelli della città non sono distinguibili. La città è il porto e viceversa"* e poiché il sistema portuale è, in alcuni spazi, disegnato come una parte di città, si ritiene necessario porre particolare attenzione non solo allo spazio del waterfront ma anche a quegli spazi portuali completamente innestati all'interno della città (e per i quali si potrebbe anche identificare l'esclusione dall'ambito portuale come dichiarato dal proponente a pag.58 della relazione di piano) nei quali devono essere conservate e riqualficate le aree che svolgono servizi, ed in particolare anche servizi ecosistemici, per la città; a titolo di esempio ci si riferisce alle aree verdi di Piazza Viani e Piazza Brin.
15. Si ritiene necessario che lo studio di incidenza che si andrà ad elaborare assuma per il sistema delle aree protette e dei siti Natura 2000, un quadro conoscitivo il più aggiornato possibile, che consenta la conoscenza puntuale del territorio in relazione ai valori tutelati. Nelle premesse del presente parere, all'interno del contributo fornito dal Settore Tutela della Natura e del Mare, sono inoltre forniti i riferimenti normativi aggiornati.

16. Si ricorda che il rapporto ambientale dovrà contenere quanto indicato nell'allegato 2 alla LR 10/10 e s.m.i.. Si ricorda inoltre che, in caso di accordo di pianificazione, è consigliabile svolgere un unico procedimento di VAS coordinato ai sensi dell'art. 32 della LR 10/10: un unico documento di valutazione per il nuovo PRP e per le eventuali varianti urbanistiche, ferma restando le responsabilità di ciascuno strumento nelle successive fasi di attuazione anche delle misure di mitigazione e delle attività di monitoraggio. A tal proposito, le misure di mitigazione e compensazione indicate nel rapporto ambientale, dovranno essere integrate nella disciplina del PRP o delle varianti urbanistiche secondo le specifiche responsabilità.
17. In relazione alle successive fasi di attuazione e monitoraggio del PRP si ritiene necessario che il RA contenga un cronoprogramma di attuazione del PRP stesso e degli interventi ambientali correlati (compresi gli interventi di mitigazione) e che venga strutturato un adeguato sistema di monitoraggio con i contenuti previsti dall'art. 29 della LR 10/10. Nel documento preliminare sono fornite indicazioni generiche che non consentono una riflessione di merito sugli indicatori e pertanto si forniscono le seguenti indicazioni di carattere metodologico di cui tenere conto in fase di rapporto ambientale:
- individuare indicatori per il monitoraggio relativo alle varie matrici ambientali da correlare a ciascuna delle attività potenzialmente impattanti, che consentano quindi di seguire l'evoluzione nel tempo di tali fattori;
 - utilizzare parametri chimici e biologici con i relativi indici per il monitoraggio dell'ambiente idrico e dei sedimenti;
 - tenere conto, per quanto possibile ed ancora attuale, del monitoraggio previsto dal DEC/DSA/2006/01039 del 19.10.2006;
 - corredare ciascun indicatore di una scheda tecnica di descrizione, contenente le relative modalità di calcolo e la fonte dei dati, oltre all'indicazione delle relative risorse, ruoli e responsabilità, e di fissare per ciascun indicatore (sia di descrizione del contesto, sia di valutazione degli effetti) valori obiettivo di riferimento o valori soglia, come previsto dalle LL.GG. ISPRA citate, rispetto ai quali confrontare i risultati del monitoraggio e di conseguenza reindirizzare se necessario il Piano.

Carla Chiodini



Stefano Mirri



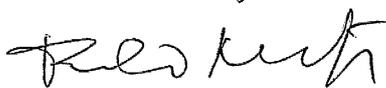
Carmela D'Aiutolo



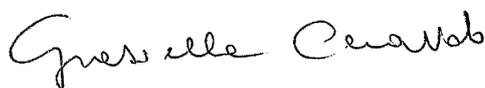
Cecilia Berengo



Paolo Roberti



Graziella Ceravolo



Antonella Bonini

