



Regione Toscana

Seduta n. 184 del 12.04.2017
Determinazione n. 3/AC/2017

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

Autorità competente per la VAS

**Nuovo Piano Regolatore Portuale
Giglio Porto
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 12.04.2017, ai sensi dell'art.23 della LR 10/10, in qualità di autorità competente per la VAS

Presenti: Carla Chiodini, Graziella Ceravolo, Antonella Bonini, Daniele Mazzotta, Paolo Roberti, Stefano Mirri

Assenti: Luigi Idili, Alessandro Franchi, Aldo Ianniello, Emanuela Balocchini, Gennarino Costabile, Marco Masi.

gr

AB

ce

M
1
Oh

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";

premesse che

- il nuovo Piano Regolatore Portuale di Giglio Porto (di seguito PRP) rientra nel campo di applicazione di cui all'art. 5 comma 2 della LR 10/10 e pertanto è stato assoggettato a VAS;
- il PRP vigente è stato approvato con DM 1314 dell'8 maggio 1978;
- con nota prot. 33726 del 24/01/2017 l'APR ha trasmesso al NURV e a tutti i soggetti con competenza ambientale individuati 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. 39868 del 26/01/2017 il presidente del NURV ha richiesto contributi ai componenti del NURV entro il 07.04.2017 ed ha convocato per il giorno 12.04.2017 la seduta del NURV;
- al NURV sono pervenute le seguenti osservazioni/contributi:
 1. ARPAT – ns. prot. 179447 del 05.04.2017;
 2. Settore Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti – nota pervenuta in data 07.04.2017 firmata digitalmente;
 3. Settore Tutela della Natura e del Mare – ns. prot. 191251 del 10.04.2017;

Sono inoltre pervenute alla Segreteria del NURV (mail del 11.04.2017) alcune indicazioni puntuali del Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio e del Settore Genio Civile Valdarno Inferiore e Costa.

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
- 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	ARPAT	<u>Obiettivi e azioni</u> Nel DP viene indicato che in questa fase di lavoro gli obiettivi generali del nuovo Piano Regolatore Portuale non sono stati ancora specificati attraverso la definizione di azioni o trasformazioni fisiche o funzionali dell'area portuale. Nella RG viene solo specificato che il Piano Regolatore Portuale, si configura come riqualificazione dell'infrastruttura portuale esistente, senza variazione alcuna o incremento dei posti barca rispetto allo stato attuale. Nella RG si fa poi riferimento a "eventuali previsioni del sistema di dragaggio fisso in ambito portuale" (rif. Cap. 7. Ulteriori studi da svolgere), senza specificare in modo più chiaro cosa sarà previsto nel PRP. Per quanto sopra esposto l'Agenzia osserva dunque che nel PRP e nel Rapporto Ambientale (di seguito RA) che saranno presentati dovranno essere chiaramente dettagliate le azioni previste e le modalità e tempistiche di attuazione. Viene ritenuto infatti necessario che nel progetto di PRP e nel RA venga riportato un cronoprogramma di attuazione degli interventi previsti e siano fissate

 AR, Cre, AB, Du, 2

fasi intermedie di verifica dell'attuazione e degli effetti ambientali conseguenti.

Rapporto con altri piani e programmi

Nella RG viene indicato che secondo il PTCP:

"Ai fini dell'incremento qualitativo dell'offerta turistica e delle sue ricadute territoriali, si applicheranno i seguenti indirizzi: [...] in particolare negli A.M.T. Isole, Coste e Promontori: [...] - in caso di nuove strutture portuali o ampliamento di quelle esistenti, condizionare la realizzazione di nuovi volumi ricettivi a una valutazione dell'impatto ambientale sull'intero contesto."

L'Agenzia osserva che, al di là della correttezza formale di tale indirizzo, dalla documentazione non risulta chiaro come si pone il nuovo PRP rispetto a tale indirizzo. Nel progetto del PRP e nel RA dovrà pertanto essere chiarita tale questione, specificando se siano previsti nuovi volumi ricettivi e di quale tipologia e cosa ciò comporti in termini di procedimenti amministrativi.

Nel DP viene inoltre fatto riferimento al Piano regionale di sviluppo 2012-2015: l'Agenzia ritiene opportuno fare riferimento anche al PRS 2016-2020 adottato.

Identificazione aspetti ambientali interessati e ambito di influenza

Nel DP viene riportata una tabella con l'indicazione delle *possibili interazioni* tra gli obiettivi di piano e le varie componenti ambientali indicando che l'argomento sarà approfondito successivamente quando saranno definite le azioni di piano. L'Agenzia osserva non essendo definite le azioni non è possibile fare commenti a riguardo. Analogamente non risulta possibile fornire indicazioni di merito sull'ambito di influenza territoriale pur condividendo la metodologia per la sua individuazione,

Caratterizzazione ambientale dell'ambito di influenza

L'argomento è accennato nel DP, in cui è indicato che gli studi a disposizione che riguardano l'area portuale sono piuttosto consistenti e recenti, e fanno riferimento in particolare:

- alla redazione del nuovo piano Strutturale Comunale (2005)
- alla rimozione del relitto della nave Concordia (2013)
- ai lavori di consolidamento della banchina sottoflutto e rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea (2014), che sono stati sottoposti a Valutazione d'Impatto Ambientale regionale.

In relazione agli studi per i "Lavori di consolidamento della banchina sottoflutto e rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea (2014)" (opera sottoposta a VIA), l'Agenzia osserva che si è espressa nell'ambito di due procedure:

- Procedura di VIA ai sensi dell'art. 57 della L.R. 10/10 e s.m.i.
- Procedura ex Art. 81 – D.P.R. n. 616/77 e D.P.R. n. 383/94 e s.m.i., "Progetto esecutivo per lavori di consolidamento della banchina sottoflutto e rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto di Isola del Giglio".

La procedura ex Art. 81 si riferisce alla localizzazione delle opere d'interesse statale per l'accertamento di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi e il Proponente è il Ministero Infrastrutture e Trasporti Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Toscana, Marche e Umbria – Ufficio Operativo di Livorno. Nell'ambito di tale procedimento l'Agenzia ha comunicato la necessità che fossero fornite integrazioni e chiarimenti riguardo alla gestione e caratterizzazione dei sedimenti ed alla gestione delle acque meteoriche dilavanti (nota prot. ARPAT n.16955 del 14/03/2016). Con nota del 22/11/2016 prot. ARPAT n. 77580, l'Agenzia ha specificato che le integrazioni richieste non erano pervenute. Con nota n. 724 del 17/01/2017 (prot. ARPAT n. 3280 del 17/01/2017), il Ministero delle Infrastrutture ha comunicato che la Regione Toscana ha dato atto della conformità urbanistica ed edilizia del progetto con Decreto Dirigenziale numero di adozione 14071 del 19/12/2016.

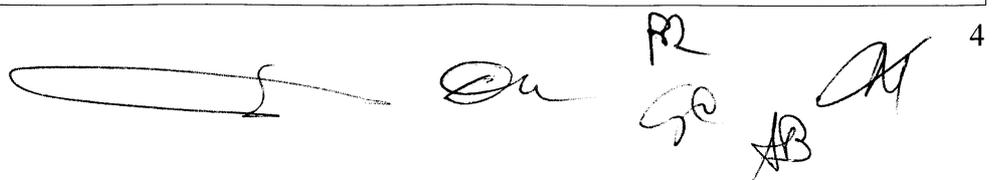
Pertanto pare che il "Progetto esecutivo per lavori di consolidamento della banchina sottoflutto e rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto di Isola del Giglio", non sia ricompreso nella presente fase di VAS, poiché il relativo Decreto Dirigenziale di cui sopra, dà atto della conformità urbanistica ed edilizia del progetto edilizio esecutivo in parola. Inoltre a pag. 32 del DP si specifica che sono a disposizione dati sul dragaggio del Porto dell'Isola del Giglio e ripascimento in località Giglio Porto, facendo riferimento ad un documento già presentato per la procedura ex Art. 81 di cui sopra. A tale proposito si ricorda che le operazioni di caratterizzazione dei sedimenti, dovranno rispettare quanto previsto dal D.M. 173/2016 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini" e dal D.G.R.T n. 1341 del 29/12/2015 (come già segnalato nelle due note dell'Agenzia sopra citate).

Inoltre, per la matrice Acque non è fornita alcuna informazione in merito alla gestione delle acque reflue in ambito portuale.

L'Agenzia osserva che nel RA il quadro conoscitivo di riferimento dovrà essere opportunamente approfondito in funzione delle azioni che saranno previste.



		<p>Possibili effetti ambientali</p> <p>Nel sottoparagrafo 4.5 del DP sono identificati in via preliminare i possibili effetti ambientali, distinguendoli in fase di costruzione e fase di esercizio, rimandandone l'approfondimento al RA. Tra gli impatti della fase di costruzione non risulta indicato alcun effetto conseguente alla realizzazione dell'obiettivo "miglioramento dell'accessibilità a terra con eventuali incrementi delle infrastrutture" e pertanto nel RA dovranno essere valutati gli effetti collegati a questo obiettivo. L'Agenzia conferma che, in mancanza delle azioni, risulta possibile fornire solo alcune indicazioni preliminari e/o metodologiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • indica che risulta necessario correlare le azioni di PRP con le componenti ambientali interessate e dettagliare e giustificare in maniera oggettiva i risultati dell'analisi, arrivando quando possibile ad una valutazione quantitativa degli effetti, così da fissare i riferimenti da utilizzare per la successiva fase di monitoraggio di VAS, come accennato nello stesso DP. • raccomanda una valutazione quantitativa dei possibili effetti sugli aspetti che riguardano l'inquinamento atmosferico, che dovrà essere valutato sia dal punto di vista delle emissioni generate che dal punto di vista delle variazioni indotte nella qualità dell'aria. E' opportuno che le modalità con cui verranno effettuate tali valutazioni attingano non solo alle fonti ufficiali disponibili su scala regionale (IRSE, Rapporto regionale per lo stato di qualità dell'aria, ecc.) ma possibilmente anche a dati di maggiore dettaglio per il territorio. In particolare per le emissioni è consigliabile effettuare stime quantitative utilizzando opportuni fattori di emissione (tratti ad esempio dalla Corinair Guidebook), mentre per la qualità dell'aria dovranno essere esaminate tutte le campagne di misura eventualmente effettuate in precedenza nel Comune anche in concomitanza della rimozione della Costa Concordia. • per quanto riguarda la componente rumore indica la necessità che il Rapporto Ambientale contenga: <ul style="list-style-type: none"> - la valutazione del clima acustico antecedente la realizzazione delle opere; - l'analisi degli effetti acustici delle eventuali modifiche alla circolazione stradale, evidenziandone i tracciati e valutando, mediante confronto con lo scenario attuale, i carichi di traffico che saranno effettivamente circolanti, la composizione dello stesso, la popolazione coinvolta, i livelli attesi nelle abitazioni limitrofe, le eventuali criticità o i miglioramenti attesi; - l'analisi degli effetti acustici delle eventuali modifiche all'area portuale e del possibile incremento del traffico nautico, valutandone la popolazione coinvolta, i livelli attesi nelle abitazioni limitrofe e le eventuali criticità; - l'analisi degli effetti acustici delle attività di modifica dell'area portuale di natura cantieristica (quali ad esempio le attività di dragaggio del fondale e la modifica o realizzazione delle opere di difesa), valutandone i livelli attesi nelle abitazioni limitrofe e le eventuali criticità; - la previsione di eventuali opportuni interventi di mitigazione acustica al fine di limitare i disturbi alla popolazione residente e consentire la convivenza delle diverse destinazioni d'uso del territorio. <p>Ricorda, infine, che la valutazione previsionale di impatto acustico, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, dovrà essere redatta, da tecnico competente in acustica ambientale (TCAA), secondo i criteri stabiliti nella Deliberazione n° 857 del 21/10/2013 – Definizione dei criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico e della relazione previsionale di clima acustico ai sensi dell'art. 12, comma 2 e 3 della LR n° 89/98.</p> <p>Analisi delle alternative e sistema di monitoraggio</p> <p>L'approccio proposto per l'impostazione dell'analisi delle alternative, nel sottoparagrafo 4.6 del DP, appare condivisibile, seppur molto generico; in fase di RA, oltre a descrivere le alternative, dovrà essere circostanziato come siano state valutate e scelte.</p> <p>Nel DP sono riportate alcune indicazioni generiche sulle caratteristiche che dovrà avere il sistema di monitoraggio di VAS.</p> <p>Nella redazione del RA si raccomanda 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. Inoltre ricordiamo l'importanza nel RA di 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 dell'attuazione del processo, sia di valutazione del contributo del PRP) valori obiettivo di riferimento o valori soglia (come previsto dalle LL.GG. ISPRA N.124/2015 citate nel DP) rispetto ai quali confrontare i risultati del monitoraggio e di conseguenza reindirizzare se necessario il Piano. Inoltre i meccanismi di riorientamento del Piano dovrebbero essere impostati già nel RA.</p>
2	Settore Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti	<p>Componente Rifiuti</p> <p>L'aspetto legato ai rifiuti viene menzionato nell'ambito del rapporto preliminare e individuato come uno dei possibili effetti sui quali si dovrà porre particolare attenzione nella predisposizione del rapporto ambientale, che dovrà contenere specifici approfondimenti.</p> <p>In tale fase preliminare i rifiuti vengono individuati tra gli aspetti ambientali che possono interagire con alcuni degli obiettivi del piano, che in questa fase sono enunciati in via generale e non</p>



		<p>ancora declinati in vere e proprie azioni. L'azione "Migliorare la gestione dei rifiuti" figura nell'elenco degli obiettivi ambientali specifici per il PRP di Isola del Giglio. Si indica come possibile un incremento della produzione dei rifiuti nella fase di esercizio.</p> <p>Premesso quanto sopra si forniscono alcune indicazioni relative alla componente rifiuti di cui tener conto in fase di redazione del rapporto ambientale del PRP.</p> <p>Tenuto conto del possibile incremento della produzione dei rifiuti indicato nella presente fase preliminare e degli obiettivi del PRP, tra i quali figura in particolare l'organizzazione e razionalizzazione degli spazi a terra ed a mare al fine di rispondere alle esigenze degli utenti e dei residenti, il rapporto ambientale dovrà prevedere in maniera puntuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la localizzazione degli impianti esistenti di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico, coerentemente con le previsioni del piano redatto ai sensi del d.lgs n. 182/2003 recante "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per rifiuti prodotti dalle navi e residui di carico"; • la localizzazione dell'area portuale destinata alla realizzazione di eventuali nuovi impianti di raccolta e gestione dei rifiuti di cui al punto 1) e di quelle non idonee; • l'individuazione di adeguanti spazi per la raccolta, anche differenziata dei rifiuti prodotti in ambito portuale, anche di carattere commerciale. <p>Per quanto concerne i punti 1 e 2 dovrà essere avviato un confronto con l'autorità marittima competente alla redazione del piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui di carico.</p> <p>Si fa altresì presente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con Delibera del Consiglio Regionale n. 94 del 08.11.2014 è stato approvato il Piano Regionale rifiuti e bonifiche siti inquinati (PRB), che ad oggi costituisce lo strumento di pianificazione in materia di rifiuti al quale fare riferimento; - in particolare si evidenzia che l'allegato 4 del PRB contiene i criteri localizzativi dei nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti, suddivisi tra criteri escludenti, penalizzanti e preferenziali, ai quali occorrerà fare riferimento nel caso di realizzazione di nuovi impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico. <p>Componente Energia</p> <p>Pur presentando Giglio Porto le caratteristiche di un piccolo porto turistico si rileva la mancanza di ogni riferimento a quanto previsto dal recente D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi" e con il suo allegato "Quadro Strategico Nazionale" che prevede nuove infrastrutturazioni anche per i porti al fine di realizzare punti di prelievo di combustibili alternativi (per esempio GNL). In fase di rapporto ambientale tale aspetto andrà debitamente considerato.</p>
3	Settore Tutela della Natura e del Mare	<p><i>In questa fase di lavoro gli obiettivi generali del nuovo Piano Regolatore Portuale non sono ancora stati specificati attraverso la definizione di azioni o trasformazioni fisiche o funzionali dell'area portuale</i></p> <p>Sono infatti definiti nel dettaglio le strategie, gli obiettivi ambientali, gli ambiti zonal relativi al PRP del '78 e ricompresi nel piano strutturale del 2014, ma non sono mai definite le azioni e le progettualità che ne possono derivare, pertanto la genericità del piano e la mancanza di definizione delle azioni non permette di valutare in maniera obiettiva l'analisi degli effetti ambientali sul territorio.</p> <p>Una parte del Molo di sottoflutto del porto, è interessato dal <u>SIC/ZPSC individuato con il codice IT51A0023 Isola del Giglio</u>.</p> <p>Si richiede pertanto che nel RA siano innanzitutto definite e dettagliate le azioni da intraprendere e che nella successiva fase di definizione qualora le progettualità che ne possono derivare siano localizzate in zona limitrofa al SIC/ZPS, e possano interferire con il Sito, siano prese in considerazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le prescrizioni relative all'impatto che le strutture nautiche possono avere sulle aree di interesse comunitario definite a pg.39 del D.P. e relative alla valutazione di incidenza del Piano strutturale Comunale • lo studio di incidenza relativo alla procedura di VIA regionale (D.G.R. n.102 del 16/02/2015) riguardante i lavori di consolidamento della banchina sottoflutto e rifioramento della mantellata esterna della diga foranea • le misure di conservazione relativamente SIC/ZPS Isola del Giglio approvate 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) <p>Più in generale in considerazione della localizzazione degli interventi e dei possibili impatti sul sito che possono derivare dalle fasi di cantiere si richiama comunque il principio di precauzione e la necessità di adottare adeguate misure di mitigazione.</p>

AB

RR

GR

5

Considerato che

La documentazione inviata dal proponente contiene gli elementi conoscitivi e valutativi riassunti di seguito.

Inquadramento pianificatorio e obiettivi del nuovo PRP

Il **Piano Regolatore Portuale** (PRP) del Giglio attualmente **vigente** risale al **1978** (D.M. n. 1314⁴ del 08/05/1978) e pertanto non è stato assoggettato a procedure di valutazione ambientale (VIA); il presente PRP in fase di definizione è sottoposto a VAS.

Il porto di Isola del Giglio è classificato (Legge 84/1994) tra quelli appartenenti alla II categoria, III classe, con funzioni: commerciale, industriale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto.

Successivamente all'**intesa del 2000**, che ha coinvolto il Comune di Isola del Giglio, il Comune di Monte Argentario ed il Compartimento marittimo di Livorno, con l'ausilio del Genio Civile Opere marittime, sono state definite le Linee di sviluppo portuale, anche attraverso adeguamenti tecnico - funzionali delle opere già previste nel PRP approvato, sono stati inoltre definiti gli obiettivi ai fini della definizione delle linee progettuali di pianificazione:

1. individuazione prioritaria di un'area destinata al traffico passeggeri in transito (isola del Giglio, Giannutri - Porto Santo Stefano);
2. previsione di un sistema viario portuale alternativo di decongestionamento del traffico in atto;
3. espansione delle attività marittime attraverso anche la previsione di delocalizzazioni e strutture di servizio;
4. separazione degli ambiti portuali in base alle funzioni.

In base a questi obiettivi il PRP è stato articolato in 5 ambiti zonali all'interno dei quali vengono identificate indicate le destinazioni d'uso e le funzioni principali.

Il **Piano Strutturale** (approvato con DCC 14/2014) definisce i seguenti obiettivi per il porto nella scheda dell'UTOE 1 Porto:

"- Riqualficazione dell'ambito portuale con la revisione ed adeguamento del Piano Regolatore Portuale che sarà accompagnato da uno specifico studio di inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture che terrà conto del tratto di costa interessato, dei valori naturalistici, ambientali e di percezione dell'orizzonte visivo, del contesto urbano e delle preesistenze architettoniche, delle emergenze e delle testimonianze storiche e del sistema delle infrastrutture;

- (...)

- Riqualficazione dell'attuale struttura portuale di Giglio Porto le cui funzioni ammesse saranno:

- *diportismo nautico turistico, comprendente ormeggio e rimessaggio delle imbarcazioni da diporto, servizi per il charter nautico, noleggio e locazione natanti da diporto con riserva di posti barca, e relativi servizi di assistenza;*
- *attrezzature e servizi di cantieristica, manutenzioni e riparazioni;*
- *attrezzature e servizi per la pesca di rilievo locale;*
- *servizi per la sicurezza della navigazione;*
- *servizi agli utenti (ristorazione, biglietteria, bunkeraggio, etc.)."*

Il porto esistente (Del. C.C n. 19 del 18.05.2007) è dotato di ormeggi per circa 247 imbarcazioni (tra sei e dodici metri) e di un attracco per due traghetti.

Nelle more di approvazione del PRP, il Piano Strutturale nell'elaborato allegato alla Relazione illustrativa denominato - *Atto di ricognizione di posti barca esistenti* individua la tipologia, la superficie dello specchio acqueo, il numero dei posti barca e il numero delle concessioni esistenti, le caratteristiche del fondale marino, la presenza o meno dei posti barca per disabili.

Il PS fa propria la suddivisione funzionale in 5 ambiti del vigente PRP e disciplina apposite misure di salvaguardia. Le linee di indirizzo del PS per la portualità sono:

1. l'accessibilità intesa come qualità degli spazi di relazione, che consenta il miglioramento dei flussi di traffico da e per il porto, di attraversamento e di raccordo con la viabilità ordinaria di Isola del Giglio;
2. l'organizzazione funzionale del porto stesso con particolare riguardo alla qualità degli spazi funzionali, aree per la sosta degli autoveicoli, relazionati alle diverse funzioni e attività del porto, privilegiando come localizzazione parcheggi nelle vicinanze del porto, fuori degli spazi di waterfront, con la selezione funzionale delle aree per la sosta temporanea e di servizio;
3. la qualità architettonica degli interventi, per garantire l'equilibrio tra gli assetti urbanistici e quelli infrastrutturali portuali, mirando ad una progettazione che si relazioni con i caratteri storici insediativi ed ambientali del contesto di riferimento, nello specifico la progettazione delle opere di difesa portuale e quella delle attrezzature di servizio, dovranno tenere conto della tutela della relazione visiva con il mare, inteso come elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri.

La legge regionale 28 maggio 2012, n. 23 che ha istituito l'Autorità portuale regionale ha stabilito che le competenze di gestione relative al porto di Isola del Giglio (insieme a quelli di Viareggio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo) prima attribuite al Comune, fossero trasferite alla Autorità Portuale Regionale che quindi elabora il nuovo PRP.



Nel corso del 2015 è stata effettuata una fase di ascolto finalizzata ad aggiornarne il quadro conoscitivo di riferimento rispetto al mutato quadro organizzativo e gestionale del porto e ad allineare le previsioni del piano alle nuove opportunità e sfide poste di fronte agli operatori economici del porto e dell'indotto, con un orizzonte temporale di circa 10 anni. Le criticità evidenziate in tale fase riguardano:

- la carenza di spazio a mare, specialmente nel periodo estivo, per effetto della presenza contemporanea di molte attività differenti, tendenzialmente espansive; i fenomeni di congestione del bacino sono acuiti dalla mancanza di controllo esterno delle manovre in porto;
- la mancanza di servizi al diporto nautico, che riduce la qualità dell'offerta in un settore particolarmente sensibile sul piano economico;
- la sicurezza portuale, in riferimento alla presenza in banchina del distributore di carburanti, alla ristrettezza del bacino portuale in relazione all'intensità d'uso, alle interferenze tra aree di lavoro ed aree di libero accesso, alla carenza dell'impianto antincendio e alla necessità di migliorare alcuni aspetti ambientali;
- i fenomeni di "risacca" nella zona sudorientale del bacino portuale che rendono insicuro l'ormeggio di natanti ed imbarcazioni.

Nel protocollo di intesa del marzo 2014, tra Regione Toscana, l'Autorità Portuale Regionale, la Provincia di Grosseto ed il Comune di Isola del Giglio, sono stati definiti gli **obiettivi**, che tali Enti giudicano essenziali per il miglioramento della efficienza del porto. Gli obiettivi definiti nel Protocollo del 2014 sono stati assunti quali **obiettivi generali del nuovo PRP**:

1. definizione del perimetro dell'ambito portuale a terra ed a mare, anche ai fini della individuazione delle aree nonché i limiti dell'interfaccia porto-città, quale porzione del sistema insediativo nella quale le attività portuali devono rendersi compatibili con quelle urbane;
2. organizzazione e razionalizzazione degli spazi a terra ed a mare al fine di rispondere alle esigenze degli utenti e dei residenti, favorendo la corretta gestione delle concessioni demaniali;
3. efficacia ed efficienza al funzionamento del servizio di collegamento passeggeri;
4. miglioramento della sicurezza interna del bacino portuale, con la previsione di interventi atti a ridurre l'agitazione interna ed i fenomeni di risacca;
5. miglioramento dell'accessibilità a terra con eventuali incrementi delle infrastrutture e eliminazione dei fattori di ostacolo ai flussi di accesso sia pedonali che meccanizzati;
6. miglioramento dell'attrattività del porto, attuata attraverso azioni di riordino e incremento della qualità e dell'efficienza dei servizi, anche in relazione alle attività commerciali che caratterizzano l'ambito del waterfront.

Nel DP viene poi indicato che in questa fase di lavoro gli obiettivi generali del nuovo PRP non sono stati ancora specificati attraverso la definizione di azioni o trasformazioni fisiche o funzionali dell'area portuale; nella Relazione generale viene specificato che il presente PRP, si configura come riqualificazione dell'infrastruttura portuale esistente, senza variazione alcuna o incremento dei posti barca rispetto allo stato attuale.

Nella RG si fa poi riferimento a "eventuali previsioni del sistema di dragaggio fisso in ambito portuale" (rif. Cap. 7. Ulteriori studi da svolgere), senza specificare in modo più chiaro cosa sarà previsto nel PRP.

Rapporto con altri piani e programmi, analisi di coerenza e obiettivi di protezione ambientale

Nella RG viene sviluppata una prima analisi in riferimento al PIT con valenza di Piano Paesaggistico, il Master Plan - La rete dei Porti Toscani, il PRIIM, il Piano Territoriale di Coordinamento PTCP, il Piano Strutturale.

In riferimento al PIT/PPR viene rilevato che il Comune di Isola del Giglio è compreso nei territori costieri dei comuni di Orbetello, Capalbio, Monte Argentario, Manciano, Pitigliano e Sorano della scheda d'*Ambito di paesaggio n. 20 Bassa maremma e ripiani tufacei*.

E' stata svolta una analisi sul sistema vincolistico che ha portato ad evidenziare oltre alle prescrizioni generali per i beni vincolati ope legis, contenuti nella Disciplina dell'elaborato 8B, anche le prescrizioni per il Sistema Costiero del Giglio (tutela ai sensi dell'art.142 c.1 lett.a del Codice) e le disposizioni specifiche del Sistema Costiero n. 11 "Elba e Isole minori" con particolare riferimento alle prescrizioni di cui alla lett. "o" e lett. "p" e dell'Elaborato *Schede - Sezione 4 Elementi identificativi, Direttive e prescrizioni* relative agli immobili ed aree di notevole interesse pubblico per il Vincolo per Decreto in cui ricade il territorio di Isola del Giglio (D.M. 14.12.1959 - G.U. n. 73 del 25.03.1960).

Per quanto riguarda i beni architettonici la Torre del saraceno è posizionata a ridosso del porto la al di fuori della proposta di delimitazione dell'ambito portuale.

Sono riportate nella RG direttive della scheda del sistema costiero: 3.3 Prescrizioni lettera "o" e "p"



“E' ammessa la riqualificazione adeguamento dei porti e approdi esistenti, nonché la modifica degli ormeggi esistenti, definiti al Capitolo 5 del Quadro Conoscitivo del Masterplan, al fin di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazione in porti e approdi turistici a condizione che:

- siano privilegiati gli volti al recupero e al riuso del patrimonio portuale esistente;*
- sia assicurata l'integrazione paesaggistica degli interventi con le specificità dei luoghi, con i caratteri storici ambientali del sistema costiero, tenendo conto delle relazioni figurative e dimensionali con gli insediamento a cui sono connessi;*
- sia mantenuta l'accessibilità e fruizione pubblica e la permanenza di funzioni tradizionali di servizio legate all'insediamento portuale favorendo le attività che preservano l'identità dei luoghi e la fruizione pubblica da parte delle comunità locali;*
- gli interventi concorrano alla qualità dei waterfront e non impediscano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare, che si aprono dai tracciati e dai punti di belvedere, riconosciuti dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, accessibili al pubblico;*
- sia garantita la coerenza rispetto alle dinamiche di trasporto dei sedimenti, evitando nuove strutture a mare in grado di provocare fenomeni di erosione costiera;*
- sia garantita la tutela degli ecosistemi costieri;*
- le opere di difesa portuali e le attrezzature di servizio o siano progettate tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare con la naturalità costiera;*
- siano privilegiati, i pontili, le strutture galleggianti a basso impatto visivo e sia salvaguardata la singolare conformazione geomorfologica della costa.*

Non è ammessa la realizzazione di nuove opere a mare o a terra in grado di provocare fenomeni di erosione costiera.”

Ai sensi dell'art.23 della Disciplina del PIT, il PRP sarà oggetto di conferenza paesaggistica.

Il porto è inserito dal Masterplan – La rete dei Porti Toscani del PIT regionale tra i porti turistici della Toscana nell'Ambito costiero h) – L'Elba e l'arcipelago minore ed è inserito nei porti da adeguare, ampliare e ristrutturare, purché, secondo quanto previsto dal Masterplan, vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II della disciplina di piano.

Secondo il PRIIM Giglio porto rientra nel sistema dei porti di interesse regionale con funzioni commerciali, di trasporto passeggeri (le navi di linea attraccano al pontile Galli), di pesca (ai motopescherecci è destinata una porzione della banchina di ponente) e di diporto nautico.

Secondo il PTCP:

“Ai fini dell'incremento qualitativo dell'offerta turistica e delle sue ricadute territoriali, si applicheranno i seguenti indirizzi: [...] in particolare negli A.M.T. Isole, Coste e Promontori: [...]

- in caso di nuove strutture portuali o ampliamento di quelle esistenti, condizionare la realizzazione di nuovi volumi ricettivi a una valutazione dell'impatto ambientale sull'intero contesto.”

Il DP riporta inoltre una lista di strumenti di pianificazione e programmazione con i quali verrà svolta una verifica di coerenza secondo la metodologia illustrata nel paragrafo 3.3 a pag. 17 del DP.

Vengono inoltre riportati nel DP gli obiettivi di protezione ambientale contenuti nel VII Programma di Azione, la Strategia Nazionale per la Biodiversità, la Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici, il PAER.

Aspetti territoriali e ambientali interessati: possibili interazioni e ambito di influenza

Nel DP vengono indicate alcune possibili interazioni tra gli obiettivi di piano (enunciati in via generale e non ancora declinati in vere e proprie azioni) e le componenti ambientali. L'analisi viene fatta in forma matriciale indicando l'intensità dell'interazione con 1 o 2 crocette senza però rappresentare la direzione dell'effetto (positivo o negativo). Viene indicato che la descrizione delle interazioni verrà approfondita in sede di RA dove saranno definite le azioni.

Nel DP sono riportate alcune considerazioni preliminari, premettendo che tale identificazione dipende dalle azioni specifiche del PRP, non ancora note, e dall'identificazione degli aspetti ambientali interessati. Inoltre viene indicato che in linea generale l'ambito di influenza sarà distinto per le varie matrici:

- coinciderà con l'ambito portuale in senso stretto per quanto riguarda i consumi energetici, la produzione di rifiuti e i consumi di risorse in genere;
- per le risorse suolo, atmosfera, rumore, patrimonio culturale si dovrà considerare l'area di interferenza tra porto e insediamento urbano;



- gli impatti che le modifiche all'area portuale potranno avere su biodiversità, fauna e flora si estenderanno invece all'area interna a terra e all'area a mare limitrofa al porto.

Viene riportata una rappresentazione cartografica schematica dell'ambito di influenza territoriale del PRP.

In riferimento alla caratterizzazione dell'ambito di influenza vengono fornite nel DP alcune informazioni sulle caratteristiche tipologiche, tecniche e dimensionali del porto allo stato attuale.

Viene inoltre indicato che la principale **criticità** dell'attuale configurazione è data dall'esposizione a fenomeni di agitazione interna rilevanti in caso di onde di scirocco che possono compromettere le condizioni di ormeggio delle imbarcazioni più piccole nel periodo invernale.

Un ulteriore elemento di **criticità** è dato dall'incertezza della sua delimitazione rispetto al contesto: sia il contesto a terra, con l'adiacenza all'aggregato urbano e alle strutture residenziali e turistiche, sia il contesto a mare, con l'adiacenza all'area utilizzata a balneazione verso nord. L'elemento che in modo più evidente materializza questa interferenza è il distributore di benzina, che rifornisce natanti e autoveicoli e che è posto proprio in corrispondenza dell'approdo dei traghetti.

Nel DP viene indicato che gli studi che riguardano l'area portuale attualmente disponibili sono piuttosto consistenti e fanno riferimento:

- alla redazione del nuovo piano Strutturale Comunale (2005);
- alla rimozione del relitto della nave Concordia (2013);
- ai lavori di consolidamento della banchina sottoflutto e rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea (2014), che sono stati sottoposti a Valutazione d'Impatto Ambientale regionale.

Il proponente segnala inoltre che sono a disposizione dati e studi aggiornati al 2015 all'interno delle "Indagini di caratterizzazione Chimico-Fisica e Microbiologica dei sedimenti e produzione relazione aggiornata per l'esecuzione del dragaggio del Porto di Isola del Giglio e ripascimento in località Giglio Porto" ai quali rimanda per approfondimenti. In relazione all'ambiente marino nell'area limitrofa al porto il proponente segnala che le conoscenze sono state approfondite in tempi recenti a causa dell'incidente e alle operazioni di recupero che si sono rese necessarie alla nave Concordia. Il RA prenderà in considerazione gli elementi conoscitivi di tali studi.

Vengono quindi riportate per alcune componenti ambientali valutazioni preliminari e indicazione delle principali criticità già in atto:

- per quanto riguarda la componente **atmosfera** viene messa in evidenza la **criticità** esistente dovuta alla presenza dell'attracco traghetti a stretto contatto con l'abitato di Giglio Porto, che nei periodi di maggior fruizione determina, secondo quanto indicato nella VAS del Piano Strutturale, "*frequenti fenomeni di congestione, che originano livelli di inquinamento atmosferici e acustico superiori alla norma*";
- per la componente **rumore** viene indicato che l'area di Giglio Porto è stata classificata in classe IV e pertanto non vengono segnalate criticità;
- per la componente **energia** viene indicato che il fabbisogno energetico è influenzato dai picchi di presenza turistica stagionale (si passa da circa 1450 a 20000 persone presenti sull'isola). Sui fabbisogni elettrici incidono notevolmente i consumi per la dissalazione dell'acqua e le perdite di rete; non vengono segnalate criticità attuali in relazione all'approvvigionamento energetico;
- per la componente **mobilità e traffico** si segnala che, essendo l'isola attraversata da una unica strada provinciale di collegamento che unisce i tre centri abitati, sono frequenti fenomeni di congestione dovuti alla sovrapposizione del traffico portuale e dei flussi di distribuzione locale. Sono segnalate anche condizioni di scarsa sicurezza per i pedoni sia all'interno che all'esterno del centro abitato. Sull'isola è presente un servizio taxi e un servizio autobus per il collegamento tra centri abitati e principali spiagge;
- per la matrice **acque** viene indicato che nel periodo invernale sono sufficienti per l'approvvigionamento idrico due sorgenti mentre nei periodi estivi entrano in funzione due dissalatori: non sono segnalate criticità. Tutte le acque marine risultano balneabili mentre le acque portuali sono soggette a divieto permanente di balneazione: non vengono segnalate pertanto criticità. Non vengono fornite informazioni in merito alla gestione delle acque reflue in ambito portuale.

In relazione agli aspetti idraulici viene segnalato che, relativamente all'area portuale, risulta di interesse il Fosso San Giorgio che drena il versante orientale del Poggio della Chiusa e si sviluppa su tre aste fluviali che confluiscono a monte della strada Giglio Porto-Giglio Castello; il suo tratto finale è tombato in corrispondenza del centro urbano di Giglio Porto e si getta in mare all'interno del porto. Come sottolineato anche dal Rapporto Ambientale del Piano Strutturale comunale, i dati disponibili sulle portate dei corsi d'acqua fanno prevedere portate di piena prevedibili troppo elevate per le opere di tombamento presenti nella parte terminale dei corsi d'acqua, in corrispondenza delle aree urbane, creando le condizioni per fenomeni sporadici di inondazione. Anche a Giglio Porto i

fossi che si immettono nei pressi del porto sono stati intubati con sezioni non idonee ad evitare le condizioni di rischio idraulico;

- per la componente **flora e fauna** vengono indicate le caratteristiche vegetazionali dell'isola e viene indicato che il piano del parco dell'Arcipelago toscano descrive le aree naturali che circondano l'area urbanizzata del porto come un mosaico frammentato di piccoli coltivi e incolti e, a nord, un'area a garighe e macchia bassa. Sui fondali dell'isola si sviluppano praterie di posidonia (*Posidonium oceanicae*) mentre la fauna ittica è costituita soprattutto da cernie, dentici, saraghi e ricciole. Il gruppo animale sicuramente più rappresentato e più interessante dal punto di vista conservazionistico, con un'importanza che risulta essere di livello comunitario, è quello degli Uccelli. Non vengono segnalate criticità.

In relazione ai **Siti Natura 2000** nel Comune di Isola del Giglio sono presenti i seguenti Siti:

- Isola del Giglio: IT 51A0023 SIC, SIR, ZPS;
- Isola di Giannutri, area terrestre e marina: IT 51A0024 SIR, SIC, ZPS.

Il Sito di Importanza Regionale 123 Isola del Giglio comprende la quasi totalità del territorio dell'isola, escludendo i tre centri abitati di Giglio Porto, Giglio Castello e Giglio Campese. La presenza di tre centri abitati, seppur piccoli, e di una rete viaria relativamente diffusa genera un disturbo antropico che, seppur concentrato nei mesi estivi, risulta di notevole entità; la perimetrazione del Parco, che non comprende la totalità dell'isola ed esclude la parte a mare, rappresenta un ulteriore ostacolo alla mitigazione di tale disturbo. Altre criticità interne al sito sono legate agli incendi, all'abbandono delle forme tradizionali di uso del suolo e conseguente riduzione dell'eterogeneità ambientale, all'incremento della popolazione nidificante di gabbiano reale, alla presenza di predatori terrestri introdotti dall'uomo (cani, gatti, ratti) e alla diffusione di specie vegetali e animali alloctone. Le principali elementi di criticità esterne al sito riguardano invece la presenza di cospicui insediamenti turistici con forte artificializzazione delle aree con costa sabbiosa, la presenza di discariche costiere che favoriscono l'aumento del gabbiano reale e l'impatto diretto e indiretto della pesca sugli uccelli marini.

Possibili effetti ambientali ed interazione con i Siti Natura 2000

Nel sottoparagrafo 4.5 del DP sono identificati in via preliminare i possibili effetti ambientali, distinguendoli in fase di costruzione e fase di esercizio, rimandandone l'approfondimento al RA.

Fase di costruzione

- Impatto della costruzione o della modifica delle opere di difesa.
- Impatto dell'eventuale dragaggio dei fondali e smaltimento-riutilizzo dei materiali dragati.
- Impatto dell'installazione degli ormeggi sugli ecosistemi marini.

Fase di esercizio

- Possibile incremento del traffico nautico.
- Possibile incremento delle emissioni derivanti dal traffico dei natanti.
- Possibile incremento della produzione di rifiuti.
- Possibile incremento dei consumi idrici ed energetici per i posti barca.
- Auspicabile decremento della congestione stradale.
- Auspicabile miglioramento dell'integrazione tra porto e insediamento urbano.
- Auspicabile migliore funzionamento dei servizi.
- Auspicabile miglioramento delle condizioni di sicurezza nautica.

Vengono inoltre fornite alcune indicazioni metodologiche su come verrà affrontata nel RA la valutazione degli effetti.

In relazione agli effetti sui Siti Natura 2000 il PS vigente, sottoposto a VINCA, prende in considerazione l'impatto che le strutture nautiche possono avere sulle aree di interesse comunitario e specifica alcune prescrizioni per il PRP che:

- dovrà prevedere esclusivamente l'adozione di strutture facilmente removibili con pontili e frangiflutti galleggianti, in ogni caso nel rispetto della biocenosi marina dei fondali per l'ancoraggio delle strutture;
- dovrà essere realizzato con opere marittime che garantiscano l'assenza di interferenza con la dinamica litoranea al fine di prevenire eventuali processi di alterazione sul trasporto solido costiero e di rifrazioni/diffrangimento del moto ondoso che possano innescare fenomeni di erosione e/o scalzamento del margine costiero;
- non dovrà interferire ed interessare l'habitat della prateria di Posidonia. Eventuali alterazioni dirette o indirette irreversibili a carico dell'habitat di prateria di Posidonia oceanica dovranno essere compensate con azioni recupero o eventuali interventi di re-impianto in aree idonee.

Si prescrive inoltre nel PS di attuare studi conoscitivi e approfondimenti circa le caratteristiche naturalistico ambientali dell'ambito atte a prevedere e compensare eventuali minacce e impatti derivanti dall'esecuzione

 10

delle opere; in particolare dovranno essere previste azioni di riqualificazione delle superfici vegetazionali poste a ridosso dell'area portuale, attraverso l'impianto di specie vegetali autoctone e coerenti con il contesto fitogeografico locale. La riqualificazione del servizio dovrà essere progettata in coerenza con la sensibilità paesaggistica ambientale del contesto.

Analisi delle alternative

Viene proposta una metodologia per affrontare l'individuazione e valutazione di alternative:

- Alternativa zero: continuare con l'attuazione del PRP vigente;
- Alternative strategiche: riguardano la visione a cui si ispira la variante al PRP di Isola del Giglio e quindi la scelta degli obiettivi generali;
- Alternative di assetto di piano: riguardano la configurazione delle opere foranee o la riorganizzazione delle aree a terra, oltre che la localizzazione delle funzioni esistenti, sia lato mare che lato terra;
- Alternative tecnologiche: afferiscono a modalità tecniche di costruzione e realizzazione;
- Alternative temporali e gestionali: sono relative alle modalità attuative del piano (procedurali e finanziarie) e alla scelta della sequenza di fasi di esecuzione.

Le alternative individuate saranno valutate secondo una metodologia che tenga conto degli elementi conoscitivi a disposizione e degli obiettivi generali da perseguire, avendo come guida i criteri fondanti dello sviluppo sostenibile:

- sostenibilità ambientale;
- sostenibilità sociale;
- sostenibilità economica (e procedurale).

Impostazione del sistema di monitoraggio

Nel DP sono riportate alcune indicazioni generiche e tratte per la maggior parte dalla normativa, sulle caratteristiche che dovrà avere il sistema di monitoraggio di VAS.

formula le seguenti osservazioni per la redazione del Rapporto Ambientale e per la formazione del Piano Regolatore Portuale Giglio Porto

Definizione della strategia

1. Considerando che nella presente fase preliminare sono stati declinati in via generale solo gli obiettivi del PRP si ritiene necessario, nella successiva fase di definizione del piano e redazione del RA, dettagliare le azioni previste e le modalità e tempistiche di attuazione. Si ritiene infatti utile integrare la strategia di Piano con un cronoprogramma di massima che definisca la sequenza di attuazione degli interventi indicando quindi anche le priorità; il cronoprogramma dovrà fissare fasi intermedie di verifica dell'attuazione e del controllo degli effetti ambientali conseguenti, anche attraverso il supporto dei report di monitoraggio.
2. Gli esiti della fase di ascolto, tra le altre cose, evidenziano l'esigenza del *"miglioramento di alcuni aspetti ambientali"* che nel DP e nella Relazione generale non vengono ulteriormente specificati. Gli obiettivi di PRP enunciati a pag.41 del Relazione Generale e ripresi nel DP non sembrano integrare in modo esplicito la componente ambientale nella strategia; gli obiettivi ambientali specifici vengono declinati come "strategia a latere" nel DP a pag. 17 (par.3.4). In considerazione delle esigenze emerse in fase di ascolto ed in considerazione dell'elevato pregio ambientale e paesaggistico del contesto in cui si inserisce il porto di Isola del Giglio, ma anche al fine di rendere più efficace l'integrazione della componente ambientale all'interno della strategia del PRP, si chiede di integrare gli obiettivi del PRP con uno specifico obiettivo di sostenibilità ambientale-territoriale/paesaggistica che risponda all'esigenza di miglioramento emersa in fase di ascolto.

Rapporto con altri piani e programmi

3. In riferimento all'analisi degli strumenti della pianificazione sovraordinata sviluppata nella Relazione generale si osserva quanto segue:


AB
RR
Ge

- rapporto con il PTCP – viene indicato che è necessario “in caso di nuove strutture portuali o ampliamento di quelle esistenti, condizionare la realizzazione di nuovi volumi ricettivi a una valutazione dell'impatto ambientale sull'intero contesto.” Dalla documentazione non risulta chiaro come si pone il nuovo PRP rispetto a tale indirizzo. Nel progetto del PRP e nel RA dovrà essere chiarita tale questione, specificando se siano previsti nuovi volumi ricettivi e di quale tipologia e cosa ciò comporti in termini di procedimenti amministrativi poiché con i termini “valutazione di impatto ambientale” ci si riferisce normalmente ad una procedura codificata;
 - rapporto con il PS - definisce tra gli obiettivi nella scheda dell'UTOE 1 Porto “- *Riqualificazione dell'ambito portuale con la revisione ed adeguamento del Piano Regolatore Portuale che sarà accompagnato da uno specifico studio di inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture che terrà conto del tratto di costa interessato, dei valori naturalistici, ambientali e di percezione dell'orizzonte visivo, del contesto urbano e delle preesistenze architettoniche, delle emergenze e delle testimonianze storiche e del sistema delle infrastrutture;*”. Dalla documentazione non risulta chiaro come si pone il nuovo PRP rispetto a tale prescrizione e non risulta indicata la redazione di tale studio di inserimento paesaggistico in accompagnamento del nuovo PRP. Si ritiene necessario, anche ai fini della coerenza con il PS, attuare nella successiva fase di definizione del PRP tale obiettivo del PS.
4. Osserviamo che nel DP viene fatto riferimento al Piano regionale di sviluppo 2012-2015. Visto che è stato adottato il nuovo PRS 2016-2020, anche se non ancora approvato, riteniamo che sarebbe opportuno che il PRG si confrontasse anche con quest'ultimo.

L'analisi del rapporto con altri piani e programmi dovrà inoltre essere estesa al Piano Regionale rifiuti e bonifiche siti inquinati (PRB approvato con DCR n. 94 del 08.11.2014), che ad oggi costituisce lo strumento di pianificazione in materia di rifiuti al quale fare riferimento. In particolare si evidenzia che l'allegato 4 del PRB contiene i criteri localizzativi dei nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti, suddivisi tra criteri escludenti, penalizzanti e preferenziali, ai quali occorrerà fare riferimento nel caso di realizzazione di nuovi impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico.

La suddetta analisi dovrà inoltre essere estesa anche al Piano di Gestione delle Acque dell'Appennino Settentrionale (D.P.C.M. 27 ottobre 2016, GU n.25 del 31-1-2017) ed al Piano di Gestione Rischio Alluvioni dell'Appennino Settentrionale, UoM Toscana Costa (D.P.C.M. 27 ottobre 2016, GU n.28 del 3-2-2017).

Caratterizzazione ambientale

5. Nel Rapporto ambientale dovrà essere approfondita la caratterizzazione ambientale e territoriale dell'ambito di influenza del PRP; in particolare le analisi di dettaglio dovranno essere svolte in funzione delle azioni di piano che non risultano definite nella presente fase preliminare.
6. In relazione agli studi disponibili citati nel paragrafo 4.3 (pag. 26 del DP) ed in particolare agli studi per i “Lavori di consolidamento della banchina sottoflutto e rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea (2014)” si chiede di tenere in considerazione quanto segnalato da ARPAT e riportato nella tabella riassuntiva delle premesse al presente contributo.

Correlazione strategia-componenti ambientali e analisi degli effetti delle azioni del PRP

7. In relazione alla matrice di correlazione tra obiettivi generali e componenti ambientali (par.4.1 pag.22 del DP) non risulta possibile fornire contributi di merito in quanto non è stata definita la direzione dell'effetto (positivo o negativo) e l'analisi è stata svolta sugli obiettivi di piano che il proponente dichiara essere “*enunciati in via generale*”. Analogamente non risulta possibile fornire specifici contributi sui possibili effetti ambientali (par.4.5 pag.34) in considerazione della mancata definizione in questa fase delle azioni a valere sugli obiettivi di PRP. Nella fase di RA si ricorda che è necessario svolgere una valutazione dettagliata degli effetti a livello di singole azioni e scelte di piano con l'eventuale ausilio di un supporto matriciale che comunque dovrà rappresentare solo la sintesi di una analisi di merito per ciascuna componente ambientale.
- Si sottolinea l'importanza, sia nell'identificazione degli aspetti ambientali interessati e dell'ambito di influenza, sia nell'analisi degli effetti ambientali che sarà contenuta nel RA, di mettere in relazione le



azioni del PRP con le componenti ambientali interessate e di dettagliare e giustificare in maniera oggettiva i risultati dell'analisi, arrivando quando possibile ad una valutazione quantitativa di tali effetti, così da fissare i riferimenti da utilizzare per la successiva fase di monitoraggio di VAS (come accennato nello stesso DP). Si indicano a tal proposito possibili approcci metodologici per la valutazione degli effetti sulla componente aria (inquinamento atmosferico e acustico).

7.1 - l'inquinamento atmosferico, che dovrà essere valutato sia dal punto di vista delle emissioni generate che dal punto di vista delle variazioni indotte nella qualità dell'aria. E' opportuno che le modalità con cui verranno effettuate tali valutazioni attingano non solo alle fonti ufficiali disponibili su scala regionale, ovvero l'inventario regionale (IRSE) per le emissioni ed il Rapporto regionale per lo stato di qualità dell'aria, ma possibilmente anche a dati di maggiore dettaglio per il territorio. In particolare per le emissioni è consigliabile effettuare stime quantitative utilizzando opportuni fattori di emissione (tratti ad esempio dalla Corinair Guidebook), mentre per la qualità dell'aria dovranno essere esaminate tutte le campagne di misura eventualmente effettuate in precedenza nel Comune anche in concomitanza della rimozione della Costa Concordia.

7.2 - per l'inquinamento acustico è opportuno, viste le criticità connesse al sistema della mobilità e visto il conseguente obiettivo generale di PRP " *miglioramento dell'accessibilità a terra con eventuali incrementi delle infrastrutture e eliminazione dei fattori di ostacolo ai flussi di accesso sia pedonali che meccanizzati*" che il Rapporto Ambientale contenga:

- la valutazione del clima acustico antecedente la realizzazione delle opere;
- l'analisi degli effetti acustici delle eventuali modifiche alla circolazione stradale evidenziandone i tracciati e valutando, mediante confronto con lo scenario attuale, i carichi di traffico che saranno effettivamente circolanti, la composizione dello stesso, la popolazione coinvolta, i livelli attesi nelle abitazioni limitrofe, le eventuali criticità o i miglioramenti attesi;
- l'analisi degli effetti acustici delle eventuali modifiche all'area portuale e del possibile incremento del traffico nautico, valutandone la popolazione coinvolta, i livelli attesi nelle abitazioni limitrofe e le eventuali criticità;
- l'analisi degli effetti acustici delle attività di modifica dell'area portuale di natura cantieristica (quali ad esempio le attività di dragaggio del fondale e la modifica o realizzazione delle opere di difesa), valutandone i livelli attesi nelle abitazioni limitrofe e le eventuali criticità;
- la previsione di eventuali opportuni interventi di mitigazione acustica al fin di limitare i disturbi alla popolazione residente e consentire la convivenza delle diverse destinazioni d'uso del territorio.

Si ricorda, infine, che la valutazione previsionale di impatto acustico, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, dovrà essere redatta, da tecnico competente in acustica ambientale (TCAA), secondo i criteri stabiliti nella Deliberazione n° 857 del 21/10/2013 – Definizione dei criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico e della relazione previsionale di clima acustico ai sensi dell'art. 12, comma 2 e 3 della LR n° 89/98.

8. In relazione agli aspetti di pericolosità idraulica e di rischio si ritiene necessario prendere in considerazione il PGRA e svolgere un approfondimento valutativo sulla situazione che presenta elementi di criticità. In particolare si rileva la presenza di due fossi che scaricano direttamente all'interno del bacino portuale e i cui tratti terminali risultano tombati per cui " *i dati disponibili sulle portate dei corsi d'acqua fanno prevedere portate di piena prevedibili troppo elevate per le opere di tombamento presenti nella parte terminale dei corsi d'acqua*" come riportato nel PS. Le aree a terra in corrispondenza della parte ovest del bacino portuale risultano in classe di pericolosità elevata e molto elevata a cui corrispondono classi di rischio 3 e 4. Gli approfondimenti richiesti sono in particolare volti a verificare la compatibilità degli interventi del PRP previsti per l'ambito portuale, di cui in questa fase preliminare non viene fatto cenno nella documentazione presentata, con le condizioni di rischio e pericolosità idraulica indotte dai due fossi che si immettono, attraverso un tombamento con sezioni idrauliche non sufficienti, all'interno dello stesso bacino portuale. In tale contesto risulta comunque necessario prevedere ed effettuare l'aggiornamento del quadro conoscitivo riferito alla pericolosità da alluvione del PGRA tramite specifici studi idrologico-idraulici introducendo le " *Analisi di frequenza regionale delle precipitazioni estreme – LSPP*", sviluppate nell'ambito dell'Accordo di collaborazione tra Regione Toscana e Università di Firenze, di cui alla DGRT. 1133/2012. Per quanto attiene le trasformazioni previste in ambiti contraddistinti da pericolosità da alluvione Elevata (P3) dovranno comunque preventivamente essere valutati i condizionamenti alle trasformazioni dall'art. 2 della L.R. 21/2012. Il R.A. dovrà dunque assumere anche l'obiettivo della sicurezza idraulica evidenziando le azioni previste per la gestione del rischio e quelle finalizzate al non aumento dello stesso. Si richiama inoltre la necessità di recepire nel quadro



conoscitivo le analisi e gli studi relativi al tematismo "pericolosità da alluvione costiera", anche al fine della coerenza con il sopra citato PGRA.

9. Nel DP la componente rifiuti viene citata tra gli aspetti ambientali che possono interagire con alcuni degli obiettivi del piano (par.4.1 pag. 21). L'azione "Migliorare la gestione dei rifiuti" figura inoltre nell'elenco degli obiettivi ambientali specifici definiti a pag.33 del DP ma la componente rifiuti non risulta tra gli elementi indicati nel par.4.3 "Caratterizzazione dell'ambito di influenza territoriale". Infine nel par.4.5 viene indicato tra i possibili effetti ambientali un incremento della produzione dei rifiuti nella fase di esercizio. Premesso quanto sopra si ritiene necessario fornire anche per la componente rifiuti un adeguato inquadramento conoscitivo sullo stato attuale dei sistemi di gestione e sui dati di produzione e si forniscono alcune indicazioni di cui tener conto in fase di redazione del rapporto ambientale del PRP.

Tenuto conto del possibile incremento della produzione dei rifiuti indicato nella presente fase preliminare e degli obiettivi del PRP, tra i quali figura in particolare l' *organizzazione e razionalizzazione degli spazi a terra ed a mare al fine di rispondere alle esigenze degli utenti e dei residenti*, il rapporto ambientale dovrà prevedere in maniera puntuale:

- la localizzazione degli impianti esistenti di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico, coerentemente con le previsioni del piano redatto ai sensi del d.lgs n. 182/2003 recante "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per rifiuti prodotti dalle navi e residui di carico";
- la localizzazione dell'area portuale destinata alla realizzazione di eventuali nuovi impianti di raccolta e gestione dei rifiuti di cui al punto 1) e di quelle non idonee;
- l'individuazione di adeguati spazi per la raccolta, anche differenziata dei rifiuti prodotti in ambito portuale, anche di carattere commerciale.

Per quanto concerne i punti 1 e 2 dovrà essere avviato un confronto con l'autorità marittima competente alla redazione del piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui di carico.

10. Pur presentando Giglio Porto le caratteristiche di un piccolo porto turistico si rileva la mancanza di ogni riferimento a quanto previsto dal recente D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi" e con il suo allegato "Quadro Strategico Nazionale" che prevede nuove infrastrutturazioni anche per i porti al fine di realizzare punti di prelievo di combustibili alternativi (per esempio GNL). In fase di rapporto ambientale tale aspetto andrà debitamente considerato.
11. Tra gli impatti della fase di costruzione non risulta indicato alcun effetto conseguente alla realizzazione dell'obiettivo "Miglioramento dell'accessibilità a terra con eventuali incrementi delle infrastrutture" previsto dal protocollo di intesa del 2014 e indicato come obiettivo del presente PRP. Nel RA dovranno essere valutati eventuali effetti legati alle azioni attuative di tale obiettivo.

Valutazione di incidenza ambientale - Santuario dei Cetacei

12. Una parte del Molo di sottoflutto del porto, è interessato dal SIC/ZPSC individuato con il codice IT51A0023 Isola del Giglio. Si richiede pertanto che nel RA siano innanzitutto definite e dettagliate le azioni da intraprendere e che nella successiva fase di definizione, qualora le progettualità che ne possono derivare siano localizzate in zona limitrofa al SIC/ZPS, e possano interferire con il Sito, siano prese in considerazione:
- le prescrizioni relative all'impatto che le strutture nautiche possono avere sulle aree di interesse comunitario definite a pg.39 del D.P. e relative alla valutazione di incidenza del Piano strutturale Comunale
 - lo studio di incidenza relativo alla procedura di VIA regionale (D.G.R. n.102 del 16/02/2015) riguardante i lavori di consolidamento della banchina sottoflutto e rifioramento della mantellata esterna della diga foranea
 - le misure di conservazione relativamente SIC/ZPS Isola del Giglio approvate 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)

Più in generale in considerazione della localizzazione degli interventi e dei possibili impatti sul sito che possono derivare dalle fasi di cantiere si richiama comunque il principio di precauzione e la necessità di adottare adeguate misure di mitigazione.



13. Poiché la parte a mare ricade nel "Santuario dei Mammiferi Marini" Pelagos ai sensi della Legge n.391/2001 e L.R. 30/2015, nel caso che le azioni (in fase di cantiere) interessino o abbiano effetti sul Santuario medesimo, si richiedono specifiche misure di mitigazione per gli impatti e conseguenti monitoraggi a mare sulle specie protette.

Identificazione e valutazione delle alternative

14. L'approccio proposto per l'impostazione dell'analisi delle alternative, nel sottoparagrafo 4.6 del DP, appare condivisibile, seppur molto generico sia nell'identificazione delle diverse categorie di alternative sia nei criteri di valutazione (sostenibilità ambientale, sociale, economica e procedurale) che non sono ulteriormente esplicitati. Si ricorda che, oltre a descrivere le alternative prese in considerazione, nel RA dovrà essere circostanziato in modo dettagliato come siano state valutate e scelte.

Impostazione del sistema di monitoraggio ambientale

15. Nella redazione del RA si raccomanda particolare attenzione nell'individuazione degli indicatori per il monitoraggio relativo alle varie matrici ambientali, da correlare a ciascuna delle attività potenzialmente impattanti, in modo da poter controllare nel tempo l'attuazione delle azioni e gli effetti indotti. Ogni indicatore dovrà essere corredato da 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 nella raccolta dei dati e nell'elaborazione degli stessi; si raccomanda inoltre di fissare per ciascun indicatore valori obiettivo di riferimento o valori soglia (come previsto dalle LL.GG. ISPRA N.124/2015 citate nel DP) rispetto ai quali confrontare i risultati del monitoraggio e di conseguenza reindirizzare se necessario il Piano (ad esempio correlati agli obiettivi – e conseguentemente alle azioni - di sostenibilità del PRP). A livello metodologico dovranno essere illustrati nel piano i meccanismi di riorientamento del Piano stesso e dovrà essere indicata la tempistica dei report di monitoraggio.

Considerazioni di metodo – efficacia della valutazione

16. Si ricorda che tutte le misure di mitigazione che saranno individuate e definite nel RA e che si configurano come indirizzi/prescrizioni per le fasi progettuali e di attuazione, dovranno trovare adeguata esplicitazione all'interno della normativa del PRP.

Carla Chiodini



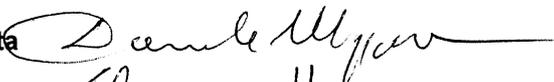
Antonella Bonini



Graziella Ceravolo



Daniele Mazzotta



Stefano Mirri



Paolo Roberti

