



COMUNE DI GROSSETO

SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO

Servizio Pianificazione Urbanistica



PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE DEL COMUNE DI GROSSETO

ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione

DOCUMENTO PRELIMINARE
PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS
ai sensi dell'art. 22 della L.R.T. 10/2010

COORDINATORE

Arch. Marco De Bianchi

PROGETTISTI

Arch.. Alessandro Bisdomini

Arch. Silvia Tedeschi

ASSISTENZA CARTOGRAFICA

Geom. Carlo Marcoaldi

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Dott. Letizia Corso

ASSISTENZA AMMINISTRATIVA

Dott. Marta Baici

Sommario

PREMESSA.....	3
QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	3
RIFERIMENTI NORMATIVI NAZIONALI	3
● Riferimenti normativi regionali.....	4
DESCRIZIONE DEL PIANO PROPOSTO	4
CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'	7
● 1. CARATTERISTICHE DEL PIANO:.....	7
● 2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE, TENENDO CONTO IN PARTICOLARE, DEI SEGUENTI ELEMENTI:	9
CONCLUSIONI.....	11

PREMESSA

Il presente documento costituisce elaborato ai fini della Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica del presente Piano di Settore. Tale documento contiene le informazioni e i dati necessari all'accertamento degli impatti significativi sull'ambiente del Piano di Rischio Aeroportuale.

La VAS, Valutazione Ambientale Strategica, in recepimento della Direttiva 2001/42/CE, riguarda i programmi e i piani che possono avere un impatto significativo sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Tale valutazione è preordinata ad integrare il procedimento di elaborazione, adozione e approvazione di detti piani o programmi con le valutazioni ambientali, assicurando la formazione delle condizioni per uno sviluppo sostenibile, nella consapevolezza che i cambiamenti ambientali sono causati non solo dalla realizzazione di nuovi progetti, ma già anche dalle decisioni strategiche che li prevedono. Con la procedura di VAS si attua così l'integrazione fra obiettivi, criteri ambientali e di sostenibilità nei processi decisionali strategici garantendo la corretta gestione delle risorse.

QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi nazionali

La Direttiva 2001/42/CE è stata recepita in Italia dal D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006, la cui parte seconda, contenente le procedure in materia di VIA e VAS, è entrata in vigore il 31 luglio 2007, poi modificata dal D.lgs. 16 gennaio 2008 n. 4.

Il campo di applicazione della VAS è ad oggi definito dall'art. 7 del D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152, in particolare:

il comma 1: fa riferimento a piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale;

il comma 2: fa riferimento a piani e programmi che costituiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, la localizzazione e la realizzazione di opere

d'interesse nazionale o regionale soggette a valutazione d'impatto ambientale (VIA) o verifica di assoggettabilità (allegati II, III e IV del decreto);

il comma 3: prevede la verifica di assoggettabilità (art. 12) per i piani e programmi aventi le caratteristiche di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale o per le modifiche minori di detti piani e programmi;

il comma 3 bis: stabilisce che l'autorità competente valuta, secondo le disposizioni dell'art. 12, se i piani e programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che costituiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti possono avere effetti significativi sull'ambiente.

Riferimenti normativi regionali

La Regione Toscana ha prodotto, già a partire dal 1995, e quindi, in anticipo sull'approvazione della Direttiva europea, una legge sul governo del territorio che, innovando consistentemente la prassi di pianificazione territoriale dei vari livelli di governo, in un'ottica di sussidiarietà, ha, di fatto, inserito la Valutazione degli Effetti Ambientali negli strumenti urbanistici.

Successivamente, con Deliberazione di Giunta sono state approvate le "Istruzioni tecniche per la valutazione degli atti di programmazione e pianificazione territoriale degli Enti Locali", un Manuale per l'applicazione delle valutazioni e infine, Norme Tecniche di raccordo tra la valutazione degli effetti ambientali nei piani e la VIA.

Tale materia è attualmente regolamentata dalla Legge Regionale n° 10/2010 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione d'impatto ambientale (VIA) e di valutazione d'incidenza. In particolare l'articolo 22 disciplina la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS.

DESCRIZIONE DEL PIANO PROPOSTO

Il presente Piano di rischio aeroportuale è redatto ai sensi dell'articolo 707, comma 5, del Codice della Navigazione Aerea. Tale articolo introduce un limite di

edificabilità e d'uso sulle aree limitrofe agli aeroporti, prevedendo che, nelle direzioni di atterraggio e di decollo, possono essere soltanto autorizzate opere ed attività compatibili con i Piani di Rischio. Tali piani sono adottati dai Comuni territorialmente interessati nel rispetto del Regolamento ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti. Obiettivo dei Piani di Rischio è rafforzare i livelli di tutela alle attività aeroportuali, nelle aree limitrofe agli aeroporti, nonché salvaguardare l'incolumità pubblica contenendo il rischio di danni alle persone e alle cose in caso di incidente.

Secondo quanto previsto dal Regolamento per la costruzione e la gestione degli aeroporti, i piani di rischio devono essere redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali. Per quanto riguarda la porzione militare, e secondo le conferme pervenute dal Comando del IV° Stormo, al momento non sono previsti piani che vadano a modificare lo stato attuale tali da incidere sulla struttura dei piani di rispetto; pertanto il piano di rischio è stato redatto secondo l'attuale struttura, con la pista di atterraggio classificata di codice 4.

Sulla base delle indicazioni fornite al capitolo 9.6 dal citato Regolamento, sono state individuate le diverse zone di tutela, previste per piste di volo di codice 4, cosiddette zone A, B, C, e D.

Sulle varie aree è stata condotta un'analisi sulla consistenza dimensionale e funzionale degli insediamenti esistenti, sulle previsioni urbanistiche vigenti in corso di attuazione e su quelle introdotte dal nuovo Regolamento Urbanistico, nonché sulla presenza di attività soggette a controllo di prevenzione incendi, al fine di aggiornare il quadro conoscitivo per la redazione del Piano di Rischio.

Per ogni area di tutela, inoltre, si è provveduto ad analizzare gli indici territoriali minimo, medio e massimo del patrimonio edilizio esistente e di quello in corso di attuazione.

Sulla base dei dati raccolti sono stati calcolati i valori medi per ognuno dei tre indici di riferimento, arrotondati per eccesso a valori di più semplice comparazione, da applicarsi per l'esame di raffronto nelle nuove previsioni

urbanistiche, che sono risultate tutte compatibili, vista la contestuale realizzazione dei due Piani.

Nelle Norme Tecniche, a corredo del Piano di rischio, sono individuati pertanto gli indici che non devono essere superati nella realizzazione dei nuovi interventi edificatori, e limitazioni d'uso, per quelle attività che possono creare pericolo d'incendio, esplosione e danno ambientale.

Il Piano di Rischio aeroportuale, al fine dell'inquadramento procedurale dell'iter di approvazione, può essere assimilato ad un Piano di Settore, che non ha valenza urbanistica, (art. 10 della LRT 1/2005 e s.m.i.) **che non determina pertanto variazioni** agli strumenti della Pianificazione Territoriale.

Il Piano di Rischio è coerente con il Regolamento Urbanistico; il Quadro Conoscitivo del RU già contiene la perimetrazione delle aree di tutela, si veda in proposito l'elaborato QC_09 approvato con DCC n.48/2013.

Le norme del presente Piano, non incidono sulla destinazione urbanistica delle aree interessate, né sulle classi del vigente PCCA, ma ne declinano l'utilizzo secondo la disciplina nazionale prevista in materia.

Al fine di meglio comprendere i margini progettuali esistenti sul Piano in argomento, di seguito si riporta il paragrafo del Regolamento ENAC che definisce i contenuti delle aree di tutela.

6.6 Prescrizioni per la redazione del piano di rischio

Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia.

✍ Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

☞ *Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.*

☞ *Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.*

☞ *Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...*

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;

- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;

- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale.

Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio.

CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

Dall'allegato I della Legge Regionale Toscana n° 10 del 12/02/2010 sono di seguito ripresi i criteri da adottare per la verifica di assoggettabilità.

1. CARATTERISTICHE DEL PIANO:

• in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;

Il Piano di rischio, nell'ambito delle aree di tutela individuate, costituisce quadro di riferimento per le possibili attività da insediare, nonché per l'ubicazione di nuovi interventi edilizi.

• in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;

Il Piano di rischio influenza gli strumenti della pianificazione urbanistica, in particolare, le previsioni del Regolamento Urbanistico, vista la parallela elaborazione dei due strumenti, tengono conto delle prescrizioni del presente piano per le aree di tutela individuate. Al contempo, il Piano di Rischio risulta coerente con la Pianificazione vigente.

Il progetto in esame è finalizzato al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

-limitare al massimo il carico antropico;

-evitare insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva;

-evitare costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;

-evitare insediamento di attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Gli obiettivi specifici del presente Piano risultano coerenti con gli obiettivi dei piani e programmi gerarchicamente ordinati.

• la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;

Come precedentemente specificato, il Piano definisce alcune limitazioni per il dimensionamento degli interventi edificatori, delle tipologie insediative consentite e delle attività da insediare; si tratta di modifiche che aggiungono qualità insediativa, coerentemente con la legge regionale e i relativi regolamenti, tutte finalizzate a garantire, nelle aree limitrofe all'aeroporto, un miglioramento delle condizioni di sicurezza, preferendo il recupero del patrimonio edilizio esistente, limitando l'ulteriore aumento del carico insediativo.

• problemi ambientali relativi al piano o al programma;

Non si rilevano problemi di natura ambientale eventualmente causati dall'attuazione del Piano proposto.

Le aree di tutela del presente Piano sono in parte interessate dal Vincolo Paesaggistico di cui al D.Lgs. 42/2004 - Art. 142 "Aree tutelate per legge" lettera c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde e piedi degli argini. Nell'elaborato grafico, allegato in calce al presente rapporto preliminare, sono rappresentati tutti i vincoli ambientali e paesaggistici, di cui, come sopra detto, solo quello di cui all'articolo 142, lettera c), risulta interessare parte delle zone di tutela del Piano di Rischio.

- **la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).**

Il presente Piano non ha rilevanza per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore ambiente.

●2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE, TENENDO CONTO IN PARTICOLARE, DEI SEGUENTI ELEMENTI:

- **probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;**

Il Piano non interferisce sulla durata e la reversibilità degli effetti prodotti che restano permanenti così come previsto dallo strumento urbanistico.

- **carattere cumulativo degli impatti;**

non comporta effetto cumulativo.

- **natura transfrontaliera degli impatti;**

non determina implicazioni di natura transfrontaliera.

- **rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);**

Il Piano non comporta rischi per la salute umana, in quanto la finalità propria di questo strumento è quella di limitare l'insediamento di attività che possano determinare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

• **entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);**

L'area geografica coinvolta è una piccola porzione del territorio comunale, scarsamente antropizzata, di circa 1248 ettari, infatti la maggior parte delle zone di tutela attengono il territorio agricolo, con insediamenti residenziali rurali e non, sparsi e/o annessi agricoli, oltre ad alcune aree destinate all'orticoltura per l'autoconsumo e per il tempo libero, qualificate da un'accentuata frammentazione fondiaria, con piccoli annessi di servizio destinati a magazzino o rimessa attrezzi.

Le zone di tutela, a nord-est della pista di atterraggio, investono due aree artigianali, mentre a sud-ovest della pista di atterraggio le aree di tutela ricomprendono un piccolo insediamento residenziale in località Principina Terra, realizzato negli anni ottanta ed ormai consolidatosi, nonché una lottizzazione d'iniziativa privata, con destinazione anch'essa residenziale e, nella parte pubblica, un mercatino rionale a servizio del nucleo abitato, corrispondente a strutture per il commercio di vicinato. Ancora più a sud è presente un centro ricettivo denominato "Fattoria La Principina". E' inoltre presente un luogo per il culto.

Ad Est della pista di atterraggio rientrano alcuni insediamenti residenziali degli anni '70/'80, a due/tre elevazioni e bassa densità abitativa, oltre ad altre piccole aree produttive.

• **valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:**

- **delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale.**

Il Piano è compatibile con l'uso del suolo.

Il territorio interessato ricade, quasi nella sua totalità, in aree a pericolosità geomorfologica media, e, solo in piccola parte, in pericolosità elevata.

Il rischio idraulico è quasi interamente a pericolosità media, salvo la zona del Pianetto, che essendo stata interessata dagli eventi alluvionali del 2012, è stata riclassificata in pericolosità molto elevata.

Non vi sono sull'area beni monumentali.

Dagli studi effettuati per la redazione del Regolamento Urbanistico si riscontra la presenza di rischio archeologico fino alla classe 5; pertanto, in fase di attuazione degli interventi edificatori, dovranno essere rispettate le prescrizioni relative alle rispettive classi di rischio.

Si rileva inoltre, all'interno della zona di tutela "D" un luogo di culto.

–del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo.

Il Piano, per la sua stessa intrinseca natura, non prevede un utilizzo intensivo del suolo, anzi pone notevoli limitazioni al suo sfruttamento. Non si ravvisano pertanto rischi per la qualità ambientale.

• impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Il territorio è tutelato, in piccola parte, dall'articolo 142 del D.Lgs n° 42/2004, lettera c). All'interno del perimetro del Piano di Rischio aeroportuale non si rileva la presenza di altre aree protette tra cui SIC e SIR e pertanto non necessita dell'elaborazione della valutazione di incidenza.

CONCLUSIONI

Riassumendo possiamo sintetizzare nel seguente modo la verifica degli impatti, evidenziando che il Piano stesso, per sua natura, rappresenta una misura di

mitigazione delle previsioni di RU già oggetto di specifica valutazione ambientale strategica:

- Pianificazione ed uso del suolo impatto poco significativo;
- Rispetto degli standard urbanistici impatto significativamente positivo;
- Compatibilità con l'uso del suolo impatto poco significativo;
- Rischio geologico – sismico impatto poco significativo;
- Rischio inondazione impatto poco significativo;
- Interferenza con le acque sotterranee nessun impatto;
- Risorse biologiche nessun impatto;
- Risorse culturali nessun impatto;
- Viste panoramiche nessun impatto;
- Cambiamento di visuale dopo la realizzazione nessun impatto;
- Inquinamento luminoso nessun impatto;
- Aumento del volume di traffico nessun impatto;
- Compatibilità percorsi pedonali nessun impatto;
- Rumore connesso alle attività di progetto impatto poco significativo;
- Rumore in fase di costruzione impatto poco significativo;
- Qualità dell'aria nessun impatto;
- Fabbisogno ed adduzione di acqua potabile nessun impatto;
- Raccolta e trattamento acque reflue nessun impatto;
- Raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani nessun impatto;
- Utilizzo energie alternative nessun impatto.

Alla luce delle considerazioni sopra effettuate, considerato che il Piano in oggetto nello specifico:

1. non rientra nelle fattispecie prevista dall'art. 5, comma 2 della L.R.T. 10/2010, bensì assoggettabile a verifica ai sensi dell'art. 5, comma 3, lett. C
2. non prevede specificatamente la localizzazione di progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale;

3. non rientra nella fattispecie di cui all'art. 5 bis, comma 1, lett. f, della LRT 10/2010, in quanto il Piano non determina variazioni agli strumenti della Pianificazione Territoriale;

4. non comporta significativi effetti sull'ambiente;

si propone l'esclusione dello stesso dalla procedura di "Valutazione Ambientale Strategica (VAS)" di cui all'art. 21 della L.R.T. 10/2010.