

Comune di Castiglione della Pescaia
Provincia di Grosseto

PIANO REGOLATORE PORTUALE PER LA REGOLAMENTAZIONE, SISTEMAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA

ART. 45 - UTOE 1 DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA - DEL PIANO STRUTTURALE COMUNALE

ART. 13 COMMA 10 - ZONA D9 - ZONA DEL PORTO CANALE DI CASTIGLIONE - DEL REGOLAMENTO
URBANISTICO COMUNALE

ART. 86 DELLA LEGGE REGIONALE TOSCANA 10 NOVEMBRE 2014 N. 65 E S.M.I.

DOCUMENTO PRELIMINARE VAS

ai sensi dell'art. 23 della L.R. 10/2010.

AGOSTO 2021

Responsabile del Progetto: dott. ing. Donatella Orlandi

*Collaboratori per la progettazione: dott. arch. Riccardo Cherubini - geom. Marcello Saletti - geom.
Federico Turci*

Responsabile del Procedimento: ing. Donatella Orlandi

Garante dell'informazione e della partecipazione: dott.ssa Giorgia Giannini

SOMMARIO

1 - Premessa. Riferimenti normativi.	2
2 - Contenuti ed obiettivi del Piano Regolatore Portuale.	3
3 - Rapporto con altri pertinenti piani o programmi.	5
4 - Prima valutazione circa i possibili effetti ambientali prodotti dal piano.	7
4.1 Effetti sulla costa.	7
4.2 Effetti sul sistema idrografico.	8
4.3 Effetti sul sistema paesaggio.	8
4.4 Effetti sulle presenze archeologiche e storiche.	9
4.5 Effetti sull'area protetta della Diaccia Botrona.	11
4.6 Effetti sulle componenti acqua, aria, suolo.	12
5 - Probabile evoluzione in assenza di piano regolatore portuale	13
6 - Individuazione dei soggetti competenti	13

1 - Premessa. Riferimenti normativi.

La presente relazione viene redatta contestualmente alla Relazione per l'avvio del procedimento per la formazione del “Piano Regolatore Portuale per la regolamentazione, sistemazione e riqualificazione dell'area portuale di Castiglione della Pescaia”.

I contenuti sono quelli previsti dalla normativa nazionale e regionale di riferimento.

Ai sensi dell'art. 21 della l.r.t. 10/2010 “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)” e s.m.i.”, *“L'attività di valutazione è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani o programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.”*

Il piano in oggetto, come meglio di seguito esplicitato, presenta interferenze con diverse componenti ambientali, a partire dal paesaggio, dai corsi d'acqua e dalla zona umida della Diaccia Botrona, fino alla linea di riva, agli scarichi, ai rifiuti, ecc.

Nel rispetto di quanto disciplinato all'art. 5 bis della l.r.t. 10/2010, il piano regolatore portuale è soggetto a VAS, in quanto, così come meglio esplicitato nella relazione di avvio, si forma unitamente alla variante anticipatoria al nuovo piano strutturale ed al piano operativo.

Le fasi del procedimento di VAS sono descritte all'art. 21 comma 2 lettere da b) ad h) della norma.

Il presente documento preliminare è redatto ai sensi dell'art. 23 della l.r.t. 10/2010 ed accompagna la fase preliminare di avvio del procedimento per la formazione ed approvazione del piano regolatore portuale.

Nel rispetto di quanto disciplinato dal citato art. 23, il presente documento preliminare contiene:

- “a) le indicazioni necessarie inerenti lo specifico piano o programma, relativamente ai possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione;*
- b) i criteri per l'impostazione del rapporto ambientale.”*

Per consentire il corretto svolgimento della fase preliminare, nella quale si raccolgono i contributi da parte dei soggetti competenti circa gli approfondimenti e le valutazioni che dovranno essere compiute nella fase successiva e racchiuse nel Rapporto ambientale, il presente documento preliminare contiene:

- l'identificazione degli aspetti ambientali significativi per l'ambito portuale oggetto di pianificazione, compiuta tenendo conto di quelli che sono i contenuti del rapporto ambientale indicati dall'allegato 2 alla l.r.t. 10/2010;
- una prima valutazione sui possibili effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano stesso, che prevede la regolamentazione, sistemazione e riqualificazione dell'area portuale di Castiglione della Pescaia;

- alcune indicazioni circa gli studi di settore che dovranno essere svolti a supporto del piano stesso;
- una preliminare valutazione dei probabili effetti ambientali che si potranno determinare in caso di assenza di piano;
- l'individuazione dei soggetti istituzionalmente competenti in materia ambientale che potranno essere direttamente coinvolti con la trasmissione del documento preliminare.

2 - Contenuti ed obiettivi del Piano Regolatore Portuale.

Il presente piano si forma in attuazione dello strumento urbanistico vigente ed in conformità a quanto disciplinato dalla Regione Toscana nel Masterplan “La rete dei porti toscani”.

I contenuti del piano sono quelli indicati dalla normativa di riferimento e sinteticamente descritti nell'art. 86 della l.r.t. 65/2014 e s.m.i.. Il regolamento di attuazione disciplinato agli articoli 86 e 87 e che individua, tra l'altro, le modalità di formazione ed il procedimento di attuazione del piano regolatore portuale, nonché gli elaborati ed i contenuti che deve avere il piano per l'ottenimento del parere di idoneità tecnica da parte della regione, ad oggi non è stato ancora approvato.

L'ambito di riferimento è quello che il piano strutturale vigente individua, nella tavola P02_A relativa all' U.T.O.E. di Castiglione della Pescaia, quale sub-utoe della nautica e che ricomprende al suo interno l'asta terminale del fiume Bruna, dalla confluenza del torrente Valle fino alla foce, i canali in destra e sinistra idraulica del fiume, la darsena a mare, la darsenetta interna posta a lato di piazza Ponte Giorgini, le aree a terra ricomprese tra gli specchi acquei ed infine i terreni inedificati posti tra il torrente Valle, il fiume Bruna, la strada provinciale del Padule e via Cassiopea.

Si tratta del primo piano regolatore portuale redatto per il porto canale di Castiglione della Pescaia che pertanto dovrà contenere:

- il quadro conoscitivo della attuale configurazione delle aree e della distribuzione delle funzioni;
- il progetto di redistribuzione delle funzioni all'interno dell'ambito portuale;
- l'individuazione degli interventi strutturali che si rende necessario realizzare sulle strutture portuali in ordine alla loro piena funzionalità, con particolare attenzione alla conformazione dell'imboccatura ed agli interventi volti a migliorare la problematica dell'insabbiamento;
- l'individuazione delle opere di manutenzione ordinaria da prevedere per il mantenimento della piena funzionalità del porto, comprensiva di una loro quantificazione e redistribuzione tra i soggetti individuati quali responsabili;
- la disciplina per la realizzazione degli interventi di riqualificazione ed adeguamento dei fabbricati esistenti nell'ambito portuale;
- l'individuazione degli interventi necessari per l'adeguamento del porto agli standard previsti dalla normativa regionale e nazionale;
- la disciplina per la trasformazione delle aree ad oggi in edificate;
- lo studio, l'adeguamento e l'implementazione dei collegamenti da e per l'area portuale;
- la probabile evoluzione dell'area in assenza di piano regolatore portuale.

Gli obiettivi che si prefigge il piano regolatore portuale sono essenzialmente tre:

- Individuazione e regolamentazione di tutte le funzioni presenti all'interno dell'area portuale;
- Individuazione e progettazione degli interventi necessari per il ripristino della piena funzionalità del porto;
- Adeguamento degli standard alle normative di riferimento.



Figura 1. Vista dall'alto dell'ambito portuale



Figura 2. Vista aerea dell'ambito portuale

3 - Rapporto con altri pertinenti piani o programmi.

Piano Strutturale.

Il piano strutturale vigente disciplina all'interno della UTOE 1 di Castiglione della Pescaia lo sviluppo e la riqualificazione dell'area portuale di Castiglione della Pescaia.

All'interno della UTOE di Castiglione, l'area oggetto del piano è identificata come sub utoe della nautica e suddivisa in 4 ambiti: darsena a mare, porto canale, fiume Bruna, darsena interna. All'interno della subutoe trova ubicazione anche la nuova viabilità di collegamento tra le due sponde del fiume che il piano individua per il decongestionamento del traffico dal capoluogo.

I contenuti del piano regolatore portuale per il quale si avvia il procedimento sono tutti pienamente compatibili con gli indirizzi forniti dal piano strutturale.

Il presente piano non contiene la previsione - presente nel piano strutturale e nel regolamento urbanistico vigenti - di una nuova viabilità per l'attraversamento del fiume Bruna. Non si è ritenuta infatti sostenibile, né dal punto di vista economico finanziario, né da quello paesistico ambientale.

Particolare attenzione sarà invece rivolta alla possibilità di collegamento pedonale e ciclabile con le aree portuali, a partire dalle aree di sosta, con funzione di parcheggio scambiatore, che il piano individua ai margini dell'abitato, sia in destra che in sinistra del fiume in prossimità delle principali arterie di collegamento.

Con deliberazione G.C. 300/2019, successivamente integrata con deliberazione G.C. 197 in data 12 agosto 2021, è stato avviato il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale, in linea con quanto previsto dalla l.r.t. 65/2014.

Il documento di avvio contiene l'individuazione dell'area portuale di Castiglione, che coincide con quella del piano strutturale attuale. Gli indirizzi che il documento di avvio fornisce per tale area sono in linea con quanto previsto dal documento di avvio del piano regolatore portuale.

Regolamento urbanistico

Il regolamento urbanistico vigente, individua come D9 - Zona del Porto Canale di Castiglione, l'area portuale oggetto del presente piano. La norma di cui all'art. 13 comma 10 delle norme del regolamento urbanistico, rinvia la disciplina dell'area all'approvazione del piano regolatore portuale, da redigere secondo gli indirizzi e gli obiettivi contenuti nel piano strutturale.

Per la piena coerenza con lo strumento urbanistico comunale, il procedimento per l'approvazione del piano regolatore portuale verrà portato avanti contestualmente al procedimento di formazione del nuovo piano strutturale e costituirà variante anticipatoria per il nuovo piano operativo, secondo quanto disciplinato dalla l.r.t. 65/2014 e s.m.i. (articoli 10 e seguenti).

Piano Territoriale di Coordinamento

Il Piano Territoriale di Coordinamento vigente della provincia di Grosseto, in linea con il Masterplan regionale vigente all'epoca della sua approvazione, individua il porto di Castiglione della Pescaia come approdo turistico e per esso promuove, all'art. 33 delle norme, la riqualificazione.

Piano di Indirizzo Territoriale

Il piano di indirizzo territoriale regionale disciplina, attraverso il masterplan “La rete dei porti toscani” il possibile sviluppo del porto di Castiglione, che viene classificato come ormeggio/porto turistico. Cioè come ormeggio che ha le condizioni per essere trasformato, attraverso l’approvazione del piano regolatore portuale, in porto turistico. Il documento di aggiornamento del quadro conoscitivo del masterplan “La rete dei porti toscani” classifica l’area portuale di Castiglione come ormeggio/porto turistico, ne individua le funzioni: nautica sociale, diportismo nautico, pesca professionale, noleggio e locazione, pesca turismo, cantieristica, ecc, denunciando altresì le esistenti carenze per quanto riguarda il rispetto degli standard nautici, ambientali e di servizi per attrezzature di base a terra.

Il presente piano, pertanto dà attuazione alle previsioni del masterplan, sia per quanto attiene la trasformazione in porto turistico, sia per quanto attiene l’adeguamento agli standard.

Il presente piano, inoltre, viene redatto nel pieno rispetto di tutti i contenuti della integrazione del piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico regionale approvata con deliberazione Consiglio Regionale 27 marzo 2015 n. 37.

Il PIT/PPR individua come Ambito 18 - Maremma Grossetana - il territorio all’interno del quale è ubicato il comune di Castiglione della Pescaia e per esso detta specifici indirizzi. L’area portuale è soggetta a vincoli ex lege di cui all’articolo 142 comma 1 lett a) e lett c) del codice dei beni culturali, per i quali il PIT/PPR detta obiettivi, direttive e prescrizioni dei quali si è tenuto conto nella formazione del piano regolatore portuale.

Stante quanto sopra descritto, il presente piano risulta pienamente coerente con i contenuti del piano di indirizzo territoriale regionale vigente.

Piano di gestione del rischio di alluvione. Distretto idrografico Appennino Settentrionale.

Il piano di gestione del rischio di alluvione (P.G.R.A.) del Bacino distrettuale dell’Appennino Settentrionale individua tra le aree a pericolosità per alluvioni frequenti l’intero ambito portuale.

Il piano regolatore portuale sarà pertanto redatto nel rispetto delle norme del piano di bacino vigente e, più propriamente, di quanto prescritto dalla l.r.t. 41/2018 e s.m.i., per gli interventi di nuova costruzione e di riqualificazione/adeguamento/ampliamento degli immobili esistenti.

Per quanto attiene i dati relativi ai battenti, alla velocità ed alla magnitudo, si fa riferimento agli studi idraulici redatti nel 2020 dall’ing. David Malossi su incarico dell’amministrazione comunale e con un finanziamento regionale. Studi per i quali l’Autorità di Bacino Distrettuale competente ha ritenuto adeguati i dati considerati quali condizioni al contorno e che accompagneranno il nuovo piano strutturale in corso di formazione.

Vincolo idrogeologico.

L’area portuale di Castiglione è infine soggetta al vincolo idrogeologico di cui al R.D. 3267/1923. Pertanto il piano dovrà verificare, attraverso indagini e studi geologici, la compatibilità degli interventi previsti dal piano con le tutele imposte da tale normativa.

4 - Prima valutazione circa i possibili effetti ambientali prodotti dal piano.

4.1 Effetti sulla costa.

La riqualificazione del porto di Castiglione, stanti le problematiche di insabbiamento e di accessibilità con condizioni meteo avverse, dovrà prevedere opere di modifica ed adeguamento dell'imboccatura.

Qualsiasi modifica compiuta alle opere a mare del porto, non sarà priva di effetti sulla costa e sulla linea di riva in destra e sinistra della foce.

Il PIT/PPR vieta, nella scheda di disciplina relativa al vincolo di cui alla lett a) dell'art. 142 comma 1, la realizzazione di opere a mare o a terra che siano in grado di provocare un aumento dell'erosione costiera.

Pertanto risulta prioritaria la necessità di effettuare approfonditi studi sulla interazione delle opere di nuova previsione e/o modifica all'imboccatura del porto con le correnti marine, il trasporto solido e la linea di riva in destra e sinistra della foce del Bruna.

L'allungamento dei moli effettuato nel corso degli anni ha infatti comportato una modifica della linea di costa che, interagendo con il trasporto solido delle sabbie provenienti dal fiume Bruna e dal fiume Ombrone, ha determinato, come conseguenza, erosione in alcuni tratti di spiaggia e deposito in altri.

Questi fenomeni sono stati via via studiati nel corso degli anni dall'Università di Firenze. Nel dicembre 2013, su incarico dell'amministrazione comunale, il professor Pier Luigi Aminti ha redatto un studio preliminare su modello numerico per la previsione dei possibili scenari sull'evoluzione delle spiagge a nord del porto di Castiglione della Pescaia. Tale studio preliminare ipotizzava la necessità di movimentazione di circa 7500 mc/anno per mantenere in equilibrio il tratto di spiaggia fino a punta Capezzolo ed accompagnava la relazione redatta a supporto del progetto di adeguamento delle strutture portuali del capoluogo, sempre a firma del prof. Aminti.

I risultati di detto studio evidenziavano l'anti economicità della realizzazione della prevista darsena a terra. Ipotizzavano inoltre due possibili configurazioni per la darsena a mare e per le opere all'imboccatura.

Nella formazione del piano regolatore portuale, a partire dai risultati di questo studio, che ovviamente andranno aggiornati alla attuale situazione della linea di costa e dei venti predominanti, si potranno individuare una o più soluzioni per le opere strutturali all'imboccatura del porto che siano in grado di rispondere alle esigenze sopra meglio descritte.

Dovranno pertanto essere investigate:

- le aree antistanti il porto e le spiagge limitrofe sulle quali questo produce effetti, in ordine alla flora e fauna presenti ed al tipo di sedimenti sia in acqua che sulla litorale;
- le aree interne al porto, sempre in ordine ai sedimenti presenti;

- i venti e le correnti predominanti, in ordine al trasporto solido nella situazione attuale e nelle possibili situazioni di progetto. Studio che dovrà dimostrare il non aggravio dell'erosione costiera;
- il fiume Bruna ed i due canali laterali, in ordine alla portata nei diversi mesi dell'anno ed al tipo e quantità di sedimenti trasportati;
- l'agitazione delle acque interne al porto nei diversi possibili scenari delle opere strutturali.

4.2 Effetti sul sistema idrografico.

Il progetto di adeguamento e di riqualificazione del porto, trattandosi di porto canale, produrrà effetti sul sistema idrografico presente.

Tutte le aree sono soggette a rischio per alluvioni frequenti, pertanto il progetto delle opere dovrà tenere conto della possibilità di esondazione, sia del fiume Bruna che del torrente Valle.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta agli ormeggi presenti lungo le sponde del fiume ed alle opere accessorie per l'accesso e la sorveglianza delle imbarcazioni.

Tutti gli interventi dovranno essere previsti in modo da non creare ostacolo al deflusso delle acque e da mantenere in perfetto stato l'efficienza degli argini.

Nel rispetto delle norme di cui alla l.r.t. 41/2018, il progetto degli interventi di nuova costruzione e di ristrutturazione/adeguamento/ampliamento di quelli esistenti dovrà essere accompagnato da studi idraulici che individuino opere idrauliche in grado di garantire per le opere previste il livello di sicurezza R2 come definito dalla norma stessa. Lo studio condotto nel 2020 evidenzia battenti che superano il metro di altezza in molte delle aree portuali, con una magnitudo per lo più molto severa.

Stante quanto sopra, il piano, nel rispetto del quadro normativo, avrà effetti positivi sul sistema idrografico e sull'abitato del capoluogo, dovendo prevedere, magari attraverso l'individuazione di opere di laminazione a monte, unite ad interventi di miglioramento del sistema arginale e di sopraelevazione di aree depresse, interventi che garantiscano un adeguato livello di sicurezza per i fabbricati esistenti e di nuova previsione, nonché per i natanti ormeggiati ed in navigazione e le attività che si svolgono nell'ambito portuale e limitrofo.

4.3 Effetti sul sistema paesaggio.

Il piano regolatore portuale sarà formato nel rispetto dei contenuti, per quanto applicabili, dell'integrazione del piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico (PIT/PPR) approvato dal consiglio regionale toscano con propria deliberazione n.37 del 2015.

Nel dettaglio, il progetto del piano dovrà dimostrare il rispetto di tutte le prescrizioni contenute nella lettera o delle prescrizioni di cui alla scheda 8. Litorale sabbioso dell'Ombrone, valida per la fascia di 300 metri dalla linea di costa.

Il progetto dovrà cioè garantire l'integrazione paesaggistica con l'abitato circostante, mantenere la fruizione pubblica del porto e delle banchine, non interferire negativamente con le visuali pubbliche, privilegiare il recupero ed il riuso del patrimonio edilizio esistente, migliorare il rapporto con i beni culturali circostanti (scavi archeologici).

Quanto sopra è coerente con quanto già espresso nei precedenti paragrafi e potrà essere valutato e dimostrato attraverso sezioni ambientali, studi planivolumetrici e fotoinserimenti, confrontando la situazione attuale con quella di progetto.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta alle visuali che dell'area portuale si hanno dal Ponte Giorgini, dal lungomare di levante e da quello di ponente, dalla strada di circonvallazione, dal mare.

Il piano regolatore portuale, attraverso la progettazione di percorsi di collegamento da e per il porto, consentirà di rivalutare e rivitalizzare non solo gli argini del fiume Bruna, ma anche il vicino parco archeologico delle Paduline.

Per quanto concerne la viabilità e le aree a parcheggio il piano eviterà la previsione di opere infrastrutturali che alterino in maniera negativa il contesto paesaggistico, nella fascia costiera e fluviale. Per questa ragione non si ritiene di dover mantenere la previsione della viabilità di collegamento tra l'abitato in destra e quello in sinistra del fiume tramite la realizzazione di un ponte trasversale al corso d'acqua.

Il piano dovrà altresì garantire e dimostrare, negli studi allegati alle valutazioni paesaggistiche e nel rispetto di quanto disciplinato all'articolo 8 della Disciplina dei beni paesaggistici (Elaborato 8B), la possibilità di convivenza con le specie di flora e fauna presenti nell'ambito fluviale, evitando artificializzazioni diffuse e raggiungendo i prefissati obiettivi di miglioramento della funzionalità del porto attraverso interventi di contenuta modifica degli alvei e delle opere di contenimento del corso d'acqua.

4.4 Effetti sulle presenze archeologiche e storiche.

Il progetto di piano regolatore portuale dovrà altresì valutare i possibili effetti sulle componenti archeologiche presenti nell'area e che sono caratterizzate dai resti presenti in località Paduline e dalle presenze documentate nella vicina area di Serrata Martini.

La Valutazione ambientale strategica sarà pertanto accompagnata da uno studio archeologico redatto da esperto nel settore che individui le presenze archeologiche nelle aree disciplinate del piano e indichi le modalità di progettazione e realizzazione degli interventi che il piano prevede di realizzare, in modo che sia salvaguardata la conservazione dei resti archeologici ed evitato ogni possibile impatto negativo sulle presenze archeologiche nelle aree limitrofe.



Figura 3. Area archeologica in loc. Paduline.

Un altro elemento storico importante del quale si dovrà tenere conto nella progettazione del piano sono le cateratte del Ponte Giorgini, rimosse alcune anni fa a causa del loro forte degrado e del pericolo per la pubblica incolumità. Il piano dovrà valutare la possibilità di ripristino delle cateratte, attraverso la manutenzione straordinaria degli elementi rimossi. Questa opera rappresenta infatti una importante testimonianza del periodo delle bonifiche fortemente caratterizzante il contesto.



Figura 4. Foto del Ponte Giorgini con le cateratte ancora funzionanti

4.5 Effetti sull'area protetta della Diaccia Botrona.

L'ambito portuale di Castiglione confina con la Diaccia Botrona, classificata riserva naturale regionale, zona umida RAMSAR, sito Natura 2000 e zona di protezione speciale dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria.

Si tratta di una importantissima ed unica area umida protetta per la presenza di flora e fauna tipiche delle zone umide.

In adiacenza alla zona del Padule si trova un altro sito Natura 2000, costituito dal *Tombolo da Castiglione della Pescaia a Marina di Grosseto*. Tale area risulta però sufficientemente lontana dall'ambito portuale e pertanto non si ritiene che questo possa avere impatti sull'area protetta del Tombolo.



Figura 5. Individuazione delle aree protette

Il piano non prevede modifiche nelle funzioni e attività esercitate nelle aree limitrofe alla zona protetta del Padule di Diaccia Botrona.

Comunque tutti i possibili effetti determinati sul sito Natura 2000 dalla attuazione del piano dovranno essere valutati in una specifica Valutazione di incidenza che verrà redatta nell'ambito della Valutazione ambientale strategica.

Nella Valutazione di incidenza verranno analizzate tutte le possibili interferenze tra le attività derivanti dalla attuazione delle previsioni di piano e l'habitat protetto.

Potrà altresì indicare limitazioni legate ai diversi periodi dell'anno sulle attività in modo da proteggere, ad esempio, la nidificazione delle specie presenti o la migrazione da e verso l'area umida.

Si ritiene però che, stante la buona convivenza che si è avuta sinora tra le attività portuali e la vita dell'habitat protetto, sarà possibile portare avanti la formazione del piano e la sua attuazione senza creare interferenze negative con la zona umida protetta.

4.6 Effetti sulle componenti acqua, aria, suolo.

Il progetto di piano si forma nel rispetto di tutte le norme in materia di consumo e tutela delle risorse acqua, aria e suolo e tiene conto della peculiarità del luogo.

In primo luogo si evidenzia come il piano non preveda incremento dei posti barca rispetto all'attuale e questo già di per sé garantisce il contenimento dei consumi.

Il piano, altresì, prevede la completa riqualificazione del porto e il suo adeguamento agli standard ed alle norme di tutela ambientale.

Questo non potrà che avere un effetto positivo, rispetto all'attuale, sulle componenti acqua, aria e suolo.

Il processo di formazione del piano si svolgerà attraverso una prima fase di ricognizione e verifica dei consumi attuali, sia in termini di acqua potabile che di energia elettrica.

Il piano dovrà altresì rilevare e verificare il sistema fognario esistente, per la raccolta e lo smaltimento delle acque bianche e nere, prevedendone l'adeguamento alle esigenze ed agli standard richiesti.

Particolare attenzione sarà posta al consumo di acqua per usi industriali legata alla cantieristica ed al lavaggio dei natanti, nonché al suo corretto smaltimento dopo aver effettuato le lavorazioni.

Stante la vicinanza dell'area portuale con l'impianto di depurazione del capoluogo, si ritiene auspicabile la verifica circa la possibilità, da valutare con il gestore unico del servizio idrico integrato, di riutilizzo delle acque in uscita dall'impianto, previo idoneo trattamento.

Il progetto di adeguamento del porto consentirà pertanto una corretta razionalizzazione nei consumi di acqua ed il corretto smaltimento delle acque di scarico, che verranno convogliate all'impianto di depurazione (acque nere), oppure gestite nel rispetto della normativa e rilasciate nel corso d'acqua previo trattamento adeguato.

Per quanto attiene l'aria, gli impatti previsti sono limitati e legati soprattutto al rumore nelle fasi di realizzazione dei lavori. Impatti sull'aria potranno aversi anche nelle aree legate alla cantieristica, derivanti dalle lavorazioni di manutenzione alle imbarcazioni e saranno valutati sia in fase di predisposizione del piano sia, e soprattutto, nella fase di predisposizione dei progetti per la costruzione dei cantieri stessi.

Con riferimento infine al suolo, si evidenzia come il consumo di nuovo suolo previsto si limiti alle aree poste tra il torrente Valle, il fiume Bruna, via Cassiopea e la strada provinciale del padule. Esso non è determinato da ampliamento della ricettività del porto, bensì dal mero adeguamento agli standard dell'ormeggio, per la sua trasformazione in porto turistico. Il previsto ampliamento nelle aree interne consentirà altresì una più funzionale redistribuzione delle funzioni all'interno del comparto portuale.

Nelle aree interne troveranno infatti posto le aree a parcheggio, i servizi per la nautica e le attività di cantieristica, anche attraverso una ridefinizione delle funzioni portuali all'interno dell'area pianificata.

Il progetto di trasformazione di queste aree terrà conto delle problematiche legate al rischio da alluvioni e potrà contribuire alla messa in sicurezza delle aree a valle e quindi del porto attuale.

Si ritiene pertanto che gli impatti che il piano avrà sulla componente suolo siano nel loro complesso positivi, in quanto potranno determinare un generale miglioramento del deflusso delle acque e pertanto una riduzione del rischio da alluvioni.

Tutti questi aspetti saranno dettagliatamente analizzati e valutati nella fase di redazione del Rapporto ambientale.

5 - Probabile evoluzione in assenza di piano regolatore portuale

Il Rapporto ambientale analizzerà anche la probabile evoluzione dell'area in assenza del piano regolatore portuale.

Poiché il porto di Castiglione, allo stato attuale, contiene oltre 900 di posti barca, distribuiti all'interno di concessioni demaniali rilasciate a privati ed all'amministrazione comunale (darsena a mare), si ritiene che i possibili scenari da valutare in assenza di piano siano due:

- a) gestione dell'attuale ambito portuale in assenza di interventi programmati per la manutenzione della navigabilità;
- b) gestione dell'attuale ambito portuale con la programmazione dei soli interventi di manutenzione ammissibili in assenza di piano regolatore portuale per il mantenimento delle condizioni di navigabilità.

Si ritiene che i possibili scenari in assenza di piano avranno un impatto negativo, sicuramente maggiore di quello che potrà avere il piano se attuato. Da un lato perché l'assenza di manutenzioni porterebbe all'inagibilità del porto. Dall'altro perché gli interventi di manutenzione senza una precisa programmazione farebbero lievitare in maniera incontrollata le spese a carico del pubblico. Comunque valutazioni più approfondite saranno effettuate in sede di stesura del rapporto ambientale.

6 - Individuazione dei soggetti competenti

Il piano regolatore portuale è soggetto al processo partecipativo di formazione e di valutazione previsto dalla disciplina regionale di cui alla LR n.10/2010 e s.m.i., attraverso due distinte fasi di consultazione. La prima riguarda la fase preliminare di cui all'art.23 della legge regionale, ed oggetto del presente documento, in cui sono consultati i soggetti competenti in materia ambientale (SCA) chiamati a fornire eventuali contributi, osservazioni ed indicazioni finalizzate a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel "rapporto ambientale" che sarà oggetto della fase successiva, prevista all'art.24 e successivi, che invece ha un carattere più propriamente valutativo.

Il processo viene gestito dall'Autorità Proponente/Procedente in accordo con l'Autorità Competente che per l'amministrazione comunale è stata individuata con la deliberazione della Giunta Comunale n. 99/2012 e 260/2012, con le quali è stata costituita l'Autorità Competente in materia di VAS e di VIA del Comune di Castiglione della Pescaia ed individuati i componenti del nucleo;

Qui di seguito si richiamano i soggetti con specifici compiti ai fini della presente procedura di VAS:

Proponente: Responsabile del Settore Pianificazione, Paesaggio e Ambiente del comune di Castiglione della Pescaia;

Autorità Procedente: Consiglio Comunale del comune di Castiglione della Pescaia;

Autorità Competente: NUV del comune di Castiglione della Pescaia.

Si individuano inoltre i soggetti competenti in materia ambientale ai quali è inviato il documento preliminare ai fini della loro consultazione per la “fase preliminare” :

1. Ministero della Cultura:
Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Siena, Grosseto ed Arezzo;
Segretariato regionale per la Toscana
2. Regione Toscana:
Ambiente ed Energia,
Difesa del Suolo e Protezione Civile,
Urbanistica,
Mobilità infrastrutture e trasporto pubblico locale;
3. Provincia di Grosseto;
4. Agenzia Regionale ARPAT - Dipartimento di Grosseto;
5. Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale;
6. Autorità Idrica Toscana;
7. Acquedotto del Fiora S.p.A.;
8. Consorzio di Bonifica 6 Toscana Sud;
9. Azienda USL Toscana sud est;
10. ATO rifiuti Toscana Sud;
11. Comuni confinanti.

IL RESPONSABILE DEL PROGETTO
Ing. Donatella Orlandi

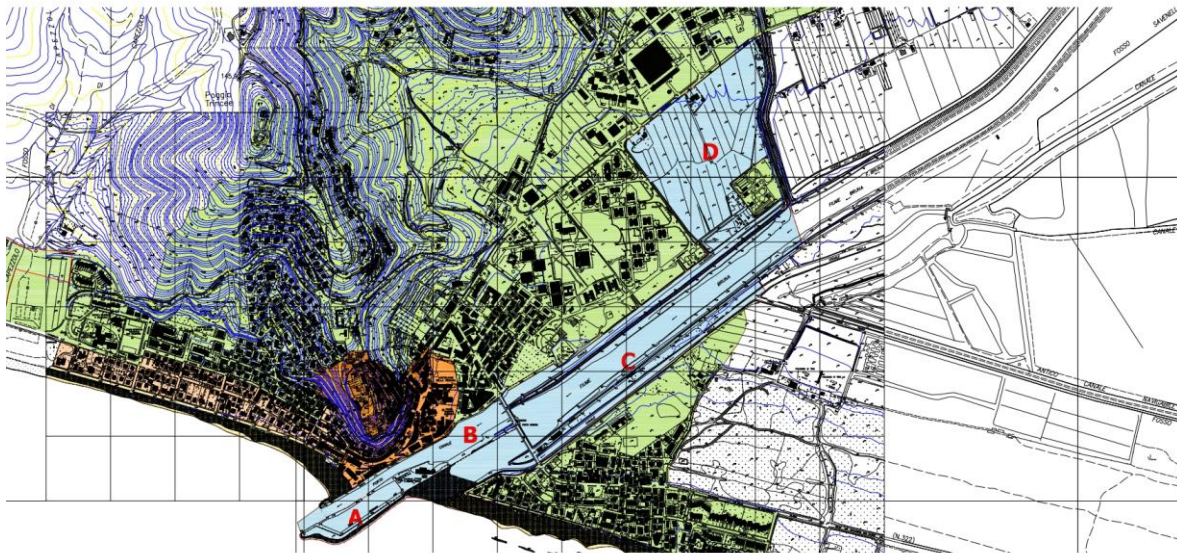
PIANO REGOLATORE PORTUALE PER LA REGOLAMENTAZIONE, SISTEMAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA – ART. 86 L.R.T. 65/2014

Figura 6 - Estratto piano strutturale. Ambito portuale

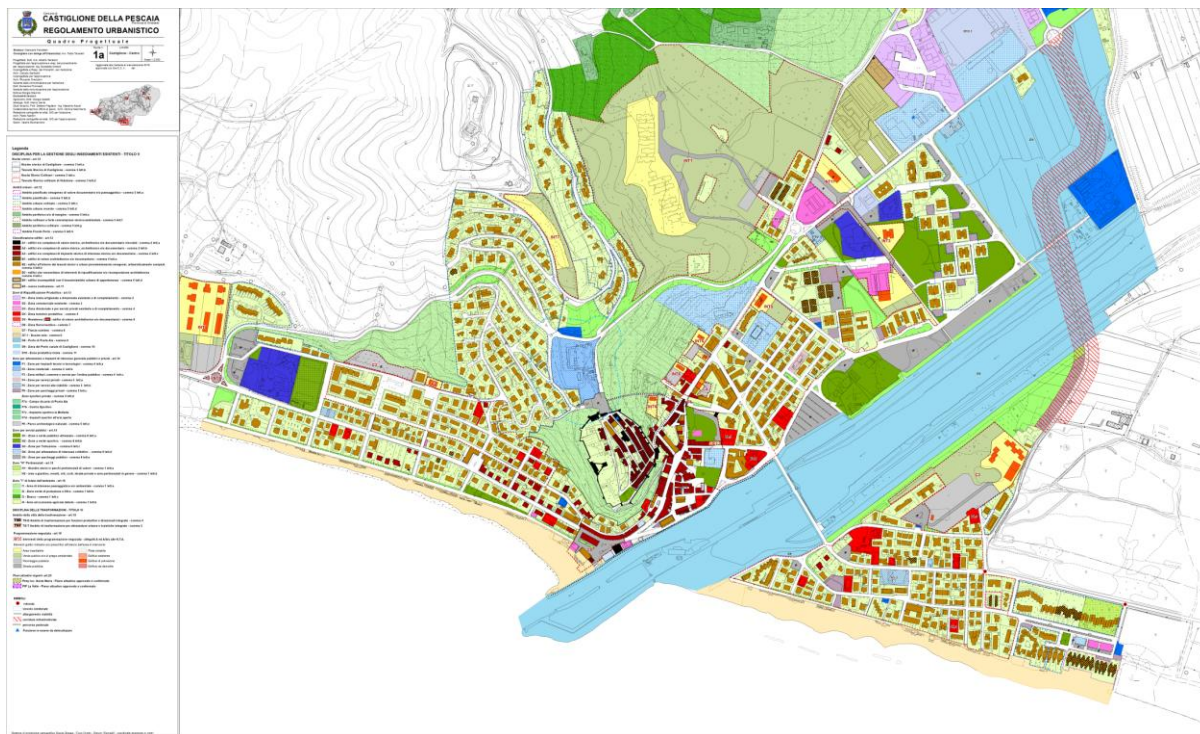


Figura 7 - Tav.1a regolamento urbanistico. Ambito portuale

PIANO REGOLATORE PORTUALE PER LA REGOLAMENTAZIONE, SISTEMAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA – ART. 86 L.R.T. 65/2014



Figura 8 - Ambito portuale. Ortofoto

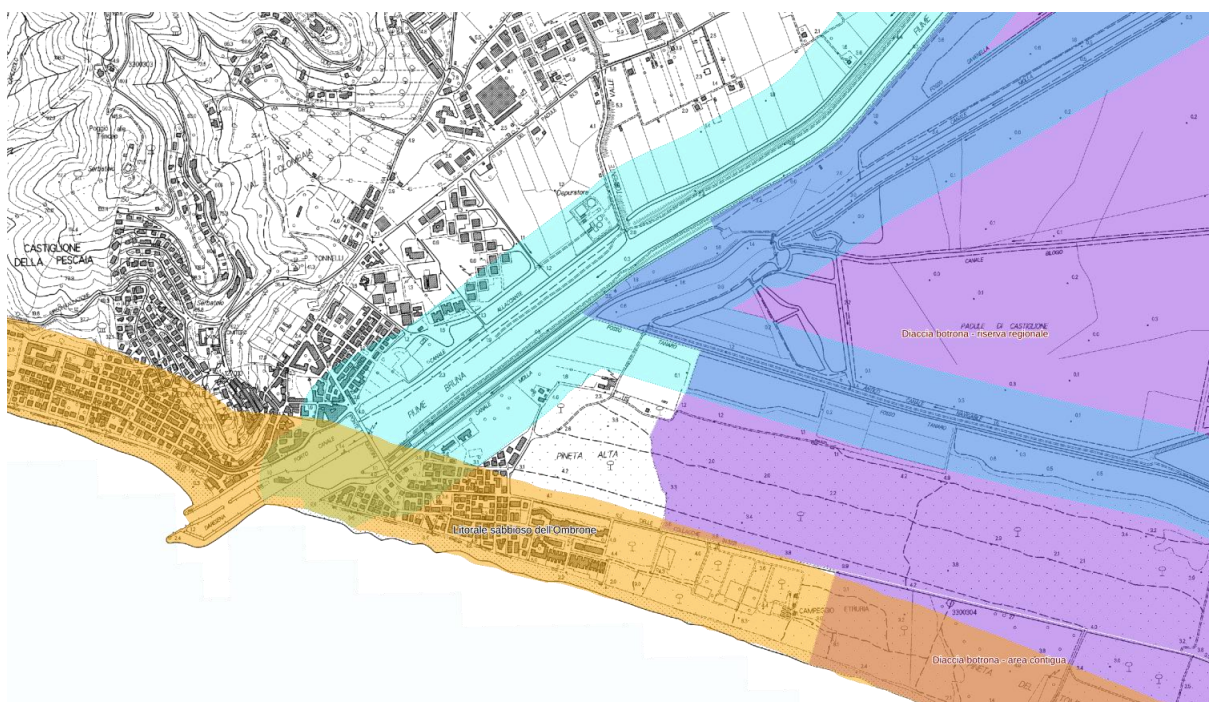


Figura 9 - Aree vincolate ai sensi art. 142 comma 1 lett. a (in arancio) e lett c (in celeste) del D.Lgs. 42/2004(fonte Regione Toscana)

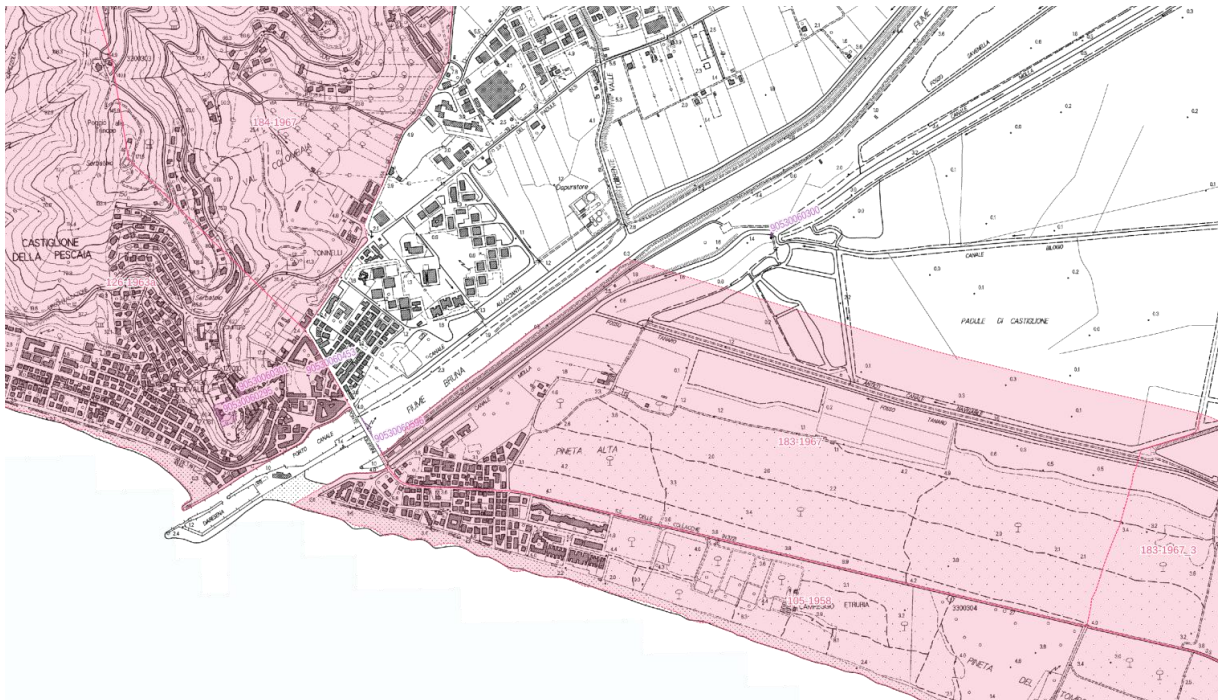
PIANO REGOLATORE PORTUALE PER LA REGOLAMENTAZIONE, SISTEMAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA PORTUALE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA – ART. 86 L.R.T. 65/2014

Figura 10 - Aree di notevole interesse pubblico - Beni architettonici tutelati (fonte Regione Toscana)

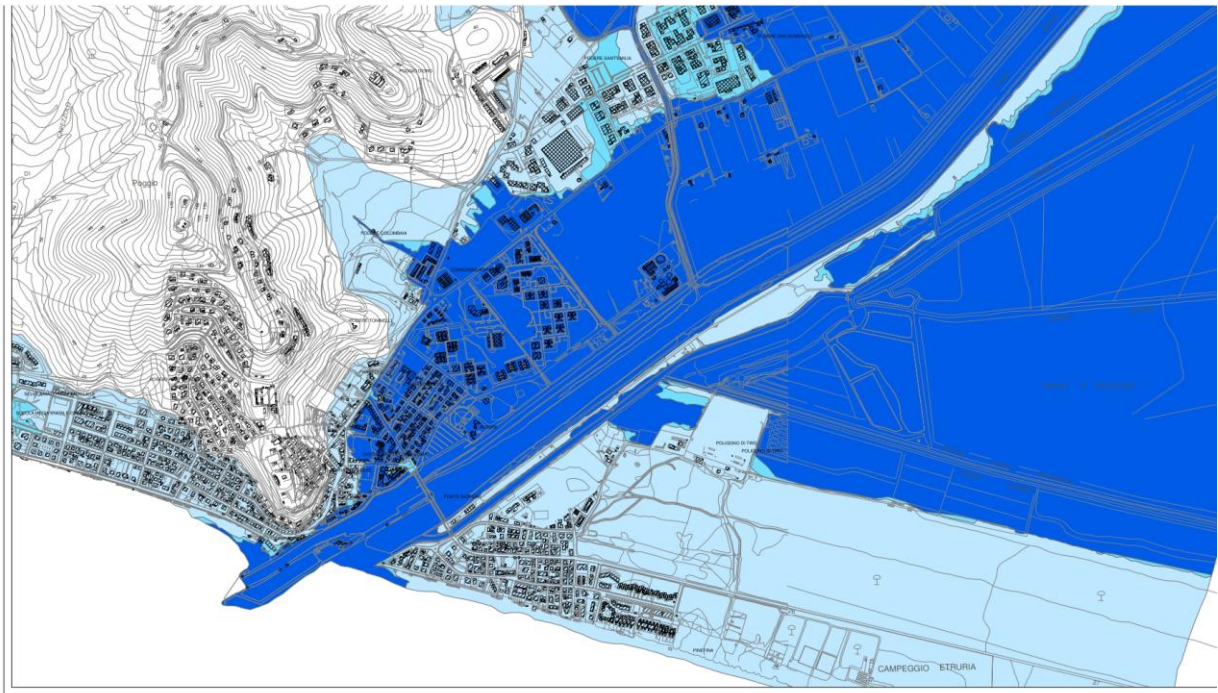


Figura 11 - Estratto studio idraulico anno 2020. Pericolosità idraulica



Figura 12 - Il contesto paesaggistico dal mare



Figura 13 - Il contesto paesaggistico dalla Diaccia Botrona