

ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO DA PARTE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE  
SULLA PROCEDURA DI VAS AI SENSI DELL'ART. 15 D. LGS. 152/2006 E DELL'ART. 26  
L.R.T. 10/2010 - VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE DI CASTIGLIONE DELLA  
PESCAIA IN ACCORDO DI PIANIFICAZIONE PER L'AMPLIAMENTO DEL PORTO DI  
PUNTA ALA

### L'AUTORITÀ COMPETENTE

VISTO il D.Lgs. 2 aprile 2006 n. 152 e s.m.i. "Norme in materia ambientale", approvato in  
applicazione della Direttiva europea 2001/42/CE del 27/06/2001;

VISTA la L.R.T. 12 febbraio 2010, n. 10, "Norme in materia di valutazione ambientale strategica  
(VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza;

VISTE le deliberazioni G.C. 99/2012 e 260/2012 con le quali sono stati individuati i componenti  
del nucleo costituente l'autorità competente del Comune, in ottemperanza a quanto già stabilito dal  
Consiglio;

PREMESSO che:

- con Del. G.C. n. 26 del 31 gennaio 2011 è stato definito l'atto di avvio del procedimento per la  
formazione della variante al Piano Strutturale in accordo di pianificazione per l'ampliamento del  
Porto di Punta Ala;
- con nota prot. 36141 del 29 novembre 2012 il responsabile del procedimento trasmetteva ai  
soggetti competenti in materia ambientale ed all'autorità competente il documento preliminare  
redatto ai sensi dell'art. 23 della l.r.t. 10/2010;
- con Deliberazione Giunta Comunale 37/2014 del 29/04/2014 è stata adottata la variante, ai sensi  
dell'articolo 22 comma 3 della legge regionale n. 1 del 3/1/2005, la "Variante al Piano  
Strutturale del Comune di Castiglione della Pescaia in accordo di pianificazione ai sensi dell'art.  
21 l.r.t. 1/2005 per l'ampliamento e la riqualificazione del porto turistico di Punta Ala";

DATO ATTO che:

- con nota prot. 16324 del 5 giugno 2013 copia del rapporto ambientale e degli allegati è stata  
trasmessa ai soggetti individuati come competenti in materia ambientale ai sensi e per gli effetti  
di quanto previsto dall'art 22 comma 1 bis della l.r.t. 1/2005 e s.m.i. e dell'art. 23 della l.r.t.  
10/2010;
- in data 17 luglio 2013 veniva rilevata la coerenza e la compatibilità della variante al PS in  
oggetto con la disciplina e quadro conoscitivo del masterplan dei porti allegato al PIT, nonché  
con il PTC vigente della Provincia di Grosseto altresì rilevando la necessità della procedura  
dell'accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 9 comma 1 della disciplina del Masterplan dei  
porti allegato al PIT;
- l'Ing. Donatella Orlandi in qualità di Autorità Procedente ha trasmesso ai soggetti competenti in  
materia ambientale, a mezzo posta elettronica, apposito avviso riguardo l'adozione della  
variante in oggetto;

VISTA la convocazione effettuata dal responsabile del procedimento a tutti i componenti  
dell'Autorità Competente per la riunione in data odierna;

PRESO ATTO dei seguenti pareri/contributi, valutati per l'espressione del presente parere,  
pervenuti a seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale.

**Acquedotto del Fiora** – prot. num. 17728 del 01/07/2014

**Autorità idrica Toscana** – prot. num. 19439 del 17/07/2014

**ARPAT** – Dipartimento di Grosseto – prot. num. 20796 del 31/07/2014;

VALUTATO che:

- il contributo ARPAT (*all. A*) ha rilevato alcune lacune nella redazione del Rapporto Ambientale relativa ai possibili impatti significativi sull'ambiente, alle misure per impedire, ridurre e compensare possibile eventuali impatti negativi significati ed al monitoraggio;
- a giudizio di questa Autorità Competente, tali integrazioni risultano necessarie ai fini dell'espressioni del parere motivato;

#### RINVIA L'ESPRESSIONE DEL PROPRIO PARERE

una volta acquisite le integrazioni necessarie ad ottemperare alle carenze rilevate dal contributo ARPAT.

Si dispone altresì la trasmissione immediata del presente documento al proponente affinché lo stesso possa prendere atto dei contenuti e predisporre la documentazione necessaria ai fini dell'espressione del parere.

Il presente verbale è stato approvato con votazione unanime dei membri presenti nella seduta dell'Autorità Competente tenutasi in data odierna.

Castiglione della Pescaia, 13/11/2013

Arch. Riccardo Cherubini

Arch. Michele Basta

Arch. Monica Maccherini

Dott. agr. Edoardo Pastorelli

Dott. Geol. Marco Serrai





**CONTRIBUTO ISTRUTTORIO IN MATERIA DI VAS**

Per:

**• LE PROCEDURE DI CONSULTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

Class.: GR.01.17.07/1.5

**Riferimento:**

Variante al Piano Strutturale del Comune di Castiglione della Pescaia per ampliamento e riqualificazione del porto di Punta Ala - procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per consultazione del Rapporto Ambientale.

Richiesta di contributo istruttorio del Comune di Castiglione della Pescaia prot. n. 13729 del 22/05/2014, prot. ARPAT n. 34394 stessa data.

Autorità Procedente: Settore Pianificazione e Gestione del Territorio

Autorità Competente: non indicata

**Riferimenti precedenti:**

Contributo istruttorio ARPAT prot. n. 40776/2013 ai sensi degli artt. n. 22, 22 e 23 L.R. 10/2010 e smi per la variante al Piano Strutturale del Comune di Castiglione della Pescaia, ampliamento e riqualificazione del porto di Punta Ala.

**Documentazione esaminata:**

Documentazione messa a disposizione dal Comune di Castiglione della Pescaia tramite accesso al link: <http://www.comune.castiglionedellapescaia.gr.it> e Rapporto Ambientale (RA) inviato via mail dal Responsabile del Settore Pianificazione e Gestione del Territorio del Comune di Castiglione della Pescaia in data 26/06/2014.

Si ricorda che ARPAT fornisce il proprio contributo in qualità di Ente con competenze in materia ambientale, secondo quanto previsto dalla L.R. n.30/2009.

**Sintesi dei contenuti della documentazione esaminata**

Si premette che il Rapporto Ambientale trasmesso via mail in data 26/06/2014 differisce in alcune parti da quello presente nel link di cui sopra.

La documentazione riporta che il porto di Punta Ala necessita di riqualificazione ed ampliamento per rispondere alla necessità di mantenimento ed adeguamento delle opere e degli impianti esistenti e della richiesta, attuale ed in prospettiva, dell'utenza pubblica e della nautica da diporto. Gli obiettivi principali, concreti e generali della riqualificazione, possono essere identificati nei seguenti:

- miglioramento della viabilità nautica e della sicurezza degli ormeggi attraverso una nuova definizione ed un ampliamento delle strutture di difesa dell'ingresso del porto dai venti di traversia;
- riqualificazione e ampliamento delle aree e dei servizi forniti per le funzioni di interesse pubblico (transito, charter, pescherecci, base nautica accessibile, eventi nautici);
- creazione di un adeguato numero di ormeggi in grado di ospitare imbarcazioni di prestigio che contribuiscano ad elevare gli standard qualitativi dell'offerta territoriale integrata e offrano sostegno al comparto produttivo della nautica toscana;
- incremento degli spazi e adeguamento delle strutture dedicate all'attività cantieristica e di manutenzione anche delle imbarcazioni superiori ai 20 m;
- armonizzazione della struttura portuale esistente.

L'esame preliminare degli studi di settore e dei vincoli ad essi associati ha consentito di identificare l'area intorno alla quale sarà opportuno lavorare per la collocazione dell'ampliamento dell'attuale



porto e per definire le sue caratteristiche di massima. L'analisi del moto ondoso e del trasporto solido litoraneo, dell'erosione costiera, della prateria di Posidonia, del rischio archeologico e delle caratteristiche dei fondali, hanno consentito di tracciare un'area potenziale, consistente in un nuovo bacino acqueo nella zona dell'avamposto, prevedendo indicativamente un incremento dell'area in concessione entro il 10-20% dell'attuale superficie e garantendo adeguati fondali e condizioni di accesso.

L'ampliamento e la riqualificazione del porto, come meglio evidenziato negli elaborati allegati al progetto, prevederanno:

- la modifica dell'avamposto attraverso la costruzione di nuovi moli di protezione dalle traversie da N-NE mediante cassoni diga e riutilizzo di parte dell'attuale scogliera, nel rispetto di Punta del Barbiere e delle sue adiacenze;
- la realizzazione di un'area che fornisca una fruizione pubblica del porto superiore all'attuale capacità (transiti, charter nautico, regate, base nautica accessibile, accoglienza flotta peschereccia in condizioni meteo avverse);
- la realizzazione di posti barca di dimensioni rispondenti ad indicazioni di mercato;
- l'ammodernamento degli impianti e dei servizi esistenti;
- l'incremento dell'efficienza energetica degli impianti portuali, introduzione di energie rinnovabili e ottimizzazione della gestione ambientale integrata;
- l'ampliamento dell'area di cantiere della Società Marina di Punta Ala;
- la redistribuzione dei parcheggi;
- il miglioramento della qualità ricettiva, dell'accoglienza e della rappresentanza.

L'area in esame è sottoposta a Vincolo Paesaggistico di cui al D.M. 03/07/1962 G.U. n.187, "zona a monte e a mare della strada provinciale da Castiglione della Pescaia a Follonica, caratterizzata da monti coperti di macchi mediterranea degradanti verso il mare", vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs. 42/04 art. 142 lettere: a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare e Vincolo Idrogeologico di cui al R.D. 3267/23. L'area SIR più vicina al Porto di Punta Ala, si estende a sud del porto stesso ed è denominata SIR 107 "Punta Ala e isolotto dello Sparviero" e SIC omonimo (cod. natura 2000 IT51A0007).

Secondo quanto riportato, i risultati degli studi effettuati per determinare il flusso sedimentario nell'intorno del porto di Punta Ala concordano nell'identificare in questo punto il confine fra due unità fisiografiche distinte e quindi un flusso di sedimenti nullo. In realtà sia a nord che a sud del porto si assiste ad uno spostamento di sabbia fine che va ad insabbiare sia la spiaggia meridionale, sia l'imboccatura del porto stesso. E' stato ritenuto che ciò sia da associare, non tanto ad un trasporto sedimentario a scala regionale, quanto a flussi indotti da fenomeni locali. La morfologia dei fondali del limite meridionale della spiaggia di Punta Ala può giustificare flussi di sedimenti in uscita da un varco nella beach rock e diretti verso nord-ovest, che possono poi venire richiamati nella zona protetta all'imboccatura del porto. In alternativa possono scorrere lungo la diga foranea e finire, per fenomeni di diffrazione delle onde, sull'estremità della struttura, nella spiaggia meridionale.

Lo studio sulla modellistica per la valutazione degli effetti indotti sulla costa dalla modifica dell'imboccatura del porto, ha evidenziato che il prolungamento della diga principale dello stesso, purché non vada a sporgere oltre Punta Hidalgo, non influenza in modo significativo il campo di correnti e di trasporto sulle spiagge di Punta Ala. Il modello ha inoltre evidenziato che le variazioni del trasporto di sedimenti sono limitate all'area antistante l'attuale imboccatura, dove si ha una sensibile riduzione del trasporto ed una prevedibile assenza di fenomeni di insabbiamento. Complessivamente le nuove opere sono state ritenute per lo più ininfluenti sull'equilibrio della spiaggia, ma per le mareggiate provenienti da 280° e 285°N il modello ha evidenza che la nuova configurazione della diga concorre al riequilibrio dei fenomeni erosivi sulla spiaggia, riducendo l'entità del trasporto litoraneo vicino a riva.



Le simulazioni eseguite sulla propagazione delle onde provenienti da 51° N relativamente allo ampliamento del porto, hanno evidenziato una riduzione del livello di agitazione dell'imboccatura.

Dal paragrafo 3.1.3 fino al paragrafo 3.1.6 del RA, è descritto il rilevamento dei fondali antistanti alla spiaggia di Punta Ala, effettuato il 17/05/2009; è presente l'elenco delle specie marine incontrate nel corso del rilevamento, sono presenti le foto dei fondali, anche di quelli in corrispondenza dell'area di potenziale ampliamento del porto. Le conclusioni, paragrafo 3.1.7, sono che la Posidonia oceanica si presenta con un tipico aspetto a "macchie" a circa 20-25 m dalla linea di riva, per poi divenire più compatta e uniforme verso il largo. In tutte le zone investigate, la Posidonia ha colonizzato solo le pareti rocciose dei canali sottomarini, mentre sul fondo è presente solo sabbia. Lungo i transetti ubicati nell'area di potenziale ampliamento dell'imboccatura del Porto i fondali sono sabbiosi salvo alcune zone con limitate macchie di Posidonia nella porzione più a NE del transetto esterno alla Diga Foranea.

Al paragrafo 8 del RA vengono descritti i possibili impatti, sulle varie componenti ambientali, legati all'ampliamento ed alla riqualificazione del porto di Punta Ala. Nelle tabelle 2-8/c e 2-8/e (matrici degli impatti potenziali nelle fasi di costruzione ed esercizio del porto), sono individuati i fattori potenziali di perturbazione (seconda colonna), le diverse componenti e sottocomponenti ambientali (terza colonna), il tipo di effetto, diretto o indiretto (quarta colonna) e le interferenze potenziali (quinta colonna).

Alle tabelle 3-8/c e 3-8/e, sono descritte le matrici degli impatti potenziali significativi, sia nella fase di costruzione che di cantiere, con indicazioni sulle tipologie d'impatto (secondari, cumulativi e sinergici; a breve, medio e lungo termine; permanenti e temporanei; positivi e negativi).

Al paragrafo 11 Monitoraggio e controllo degli impatti ambientali, è riportato che *"In fase di sviluppo del progetto saranno eseguite indagini sulla batimetria e sulle caratteristiche geotecniche dei fondali oggetto di dragaggi e di riempimenti. Come raccomandato nel rapporto di rischio archeologico, sarà opportuno prevedere il monitoraggio in corso d'opera da terre di eventuali operazioni di approfondimento dei fondali. I materiali dragati saranno sottoposti a preventivo campionamento e caratterizzazione con prove di laboratorio al fine di valutare il loro potenziale utilizzo per i ripascimenti degli arenili adiacenti. Per quanto possibile si cercherà di perseguire il criterio di riutilizzo dei materiali esistenti. L'impiego di energie rinnovabili e del risparmio energetico produrrà rapporti periodici a verifica delle ipotesi progettuali assunte nella progettazione"*.

## Osservazioni

In relazione ai rilevamenti condotti nel maggio 2009 sui fondali antistanti la spiaggia di Punta Ala ed all'area di possibile ampliamento del porto, si ricorda che ai fini dell'istruttoria, le risultanze analitiche possono essere considerate valide, purché non si siano verificati eventi naturali o artificiali che abbiano modificato la situazione preesistente, per un periodo massimo di due anni dalla data delle stesse, ai sensi del "Manuale per la movimentazione di sedimenti marini" di MATTM-ICRAM-APAT - 2007.

Per quanto riguarda la lettera f)<sup>1</sup> dell'allegato 2 alla LR 10/10 e smi, nella tabella 2-8/C, fase di costruzione, relativamente al fattore "rilascio effluenti liquidi" è stato evidenziato l'effetto diretto sull'ambiente idrico, con modificazione della qualità delle acque superficiali e del regime idrologico, ma non un effetto diretto sulla modificazione della qualità delle acque marine. L'effetto diretto sulla

<sup>1</sup> f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori; devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;



qualità delle acque marine, dovrebbe essere preso in considerazione nella fase di costruzione, come è stato fatto per la fase di esercizio.

Alle tabelle 3-8/c e 3-8/e sono descritti i tipi di impatto su molte componenti e sottocomponenti ambientali, tuttavia non sono presenti le componenti ambientali "*Fondali marini, Ambiente idrico ed Idrogeologia (suolo e sottosuolo)*", per le quali, alle tabelle 2-8/c e 2-8/e erano stati evidenziati effetti diretti (esempio, fattore perturbativo realizzazione di fondazioni, componente fondali marini, effetto diretto alle unità ecosistemiche per occupazioni di superfici etc.). Si ritiene pertanto che le tabelle 3-8 debbano essere completate con le tre componenti ambientali di cui sopra.

Per le motivazioni legate all'individuazione degli impatti, risulta anche da revisionare la tabella 4-8, Matrice degli impatti effettivi.

Relativamente alle misure di cui alla lettera g)<sup>2</sup> dell'Allegato 2 alla LR 10/10 e smi, queste dovranno essere riviste ed integrate alla luce degli effettivi impatti ambientali (vedi richieste sopra esplicitate per la lettera f)).

Infine, per il sistema di monitoraggio, di cui alla lettera i)<sup>3</sup> del sopra citato Allegato 2, dovranno essere stabiliti indicatori che rendano conto dell'effetto della variante sull'ambiente, correlati agli indicatori di stato; dovranno essere indicati le responsabilità, i ruoli, le risorse necessarie per l'attuazione del monitoraggio (chi fa cosa, con che tempistiche e con che modalità, con quali risorse, modalità di informazione sugli esiti del monitoraggio, individuazione dello scostamento dagli impatti attesi oltre il quale è prevista la reindirizzazione delle azioni della variante).

Grosseto, 31/07/2014

Il Responsabile del Settore Supporto Tecnico  
(Dott. Roberto Palmieri)\*

*\* "Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993."*

<sup>2</sup> g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;

<sup>3</sup> i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;