

**Circondario Val di Cornia
Provincia di Livorno**

Ufficio Urbanistica Comprensoriale

COMUNE DI PIOMBINO

VARIANTE AL P.R.G. E AL P.S. D'AREA

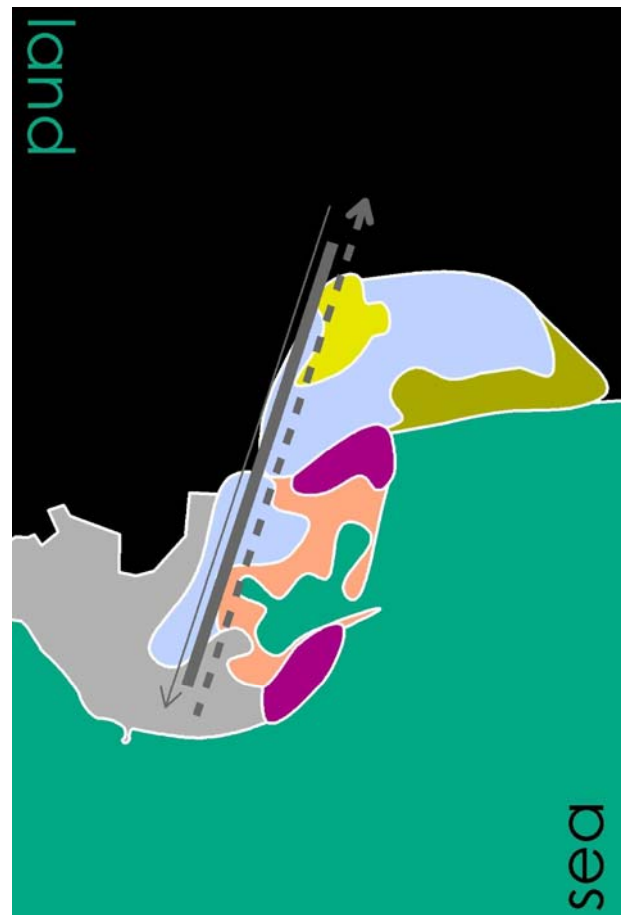
PORTUALITA'

DISTRETTO DELLA NAUTICA

RIASSETTO DELLE AREE INDUSTRIALI

INFRASTRUTTURE CONNESSE

Accordo di pianificazione artt. 22-23 L.R.01/2005



RELAZIONE DI SINTESI

Data:

VALUTAZIONE INTEGRATA DELLA VARIANTE AL P.R.G. E AL P.S. D'AREA PER LA PORTUALITA', IL DISTRETTO DELLA NAUTICA, IL RIASSETTO DELLE AREE INDUSTRIALI E LE INFRASTRUTTURE CONNESSE COMUNE DI PIOMBINO (LI)

relazione di Sintesi

Codice	AI-C04-08V011-03
Versione	03
Data	16/09/08
Stato del documento	Definitivo
Autore	Paolo Nicoletti, Laura Andreazzoli, Orsola Bolognani
Revisione	
Approvazione	Paolo Nicoletti (responsabile del progetto)

Settembre 2008

INDICE

1	Premessa	1
2	Fasi e contenuti del processo di valutazione	2
3	Risultati delle valutazioni, verifica della fattibilità e della coerenza esterna	9
4	Motivazione della scelta della soluzione adottata	11
5	Rapporto ambientale secondo quanto previsto dall'allegato VI del codice dell'ambiente (Dlgs 152/2006 e successive modifiche) e dell'allegato 1 della direttiva europea sulla VAS (direttiva 2001/42/CE)	12
6	Definizione di un appropriato sistema di monitoraggio	17

1 Premessa

Il Circondario della Val di Cornia e l'Amministrazione Comunale di Piombino hanno avviato la procedura di formazione dell'“Accordo di pianificazione finalizzato all'adozione della variante al Prg vigente per la portualità, il distretto nautico, il riassetto delle aree industriali, e all'adozione del nuovo piano regolatore portuale” approvando (rispettivamente con deliberazione n. 13 del 29/02/08 e con deliberazione di giunta n. 70 del 05/03/2008) , un'integrazione dell'avvio del procedimento promosso dallo stesso Circondario (con deliberazione G.E. n. 72 del 24/10/2005) e dal Comune di Piombino (con deliberazione C.C. n. 154 del 23/11/2005) relativamente alla previsione di un nuovo “*distretto della nautica*”.

Con tale atto, il Circondario ha confermato la volontà di anticipare, rispetto alla formazione del Ru, la previsione del nuovo distretto per la nautica, e nello stesso tempo ha espresso l'intenzione di attuare l'accordo di pianificazione promosso dal Comune di Piombino congiuntamente all'Autorità Portuale, avente per oggetto la definizione e la conseguente adozione dei seguenti strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio:

- adozione di variante al PRG vigente del Comune di Piombino con cui si ridefinisce il perimetro dell'ambito portuale (pianificato nel dettaglio dal Piano Regolatore Portuale), si introduce la previsione del distretto della nautica, si ridefiniscono le connessioni infrastrutturali viabilistiche (SS398) e ferroviarie tra l'area portuale ed il distretto nautico con il corridoio plurimodale tirrenico, si ridefinisce l'assetto delle aree industriali ed il connesso ciclo dei rifiuti;
- adozione di variante al P.S. d'Area, con cui si procede alla modifica del tracciato della SS 398 e delle connessioni ferroviarie con la linea Campiglia M.ma-Piombino, nonché ad alcune limitate rettifiche alle perimetrazioni delle invariati strutturali;
- definizione e adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), di competenza dell'Autorità Portuale, la cui successiva approvazione seguirà le procedure previste dalla L. 84/94, con cui si definisce nel dettaglio l'assetto funzionale interno all'ambito portuale in accordo con gli indirizzi del P.S. d'Area e del PRG comunale variato.

Come conseguenza della sottoscrizione dell'APQ del dicembre 2007, la tempistica in esso stabilita ha comportato l'estensione dei contenuti della variante al PRG del Comune di Piombino, inizialmente finalizzata alla sola previsione del nuovo distretto della nautica (come risulta dal primo avvio del procedimento risalente al novembre 2005), anche ai temi del potenziamento del porto commerciale - industriale - passeggeri, al riassetto delle aree industriali ed alla ridefinizione dei corridoi infrastrutturali connessi a tali funzioni. Del resto tali temi sono strettamente connessi sotto il profilo dell'assetto territoriale e funzionale e pertanto sarebbe stato comunque necessario procedere ad una pianificazione integrata e complessiva delle funzioni che si collocano nell'ambito dell'UTOE 8 e 9 individuate dal PS d'Area.

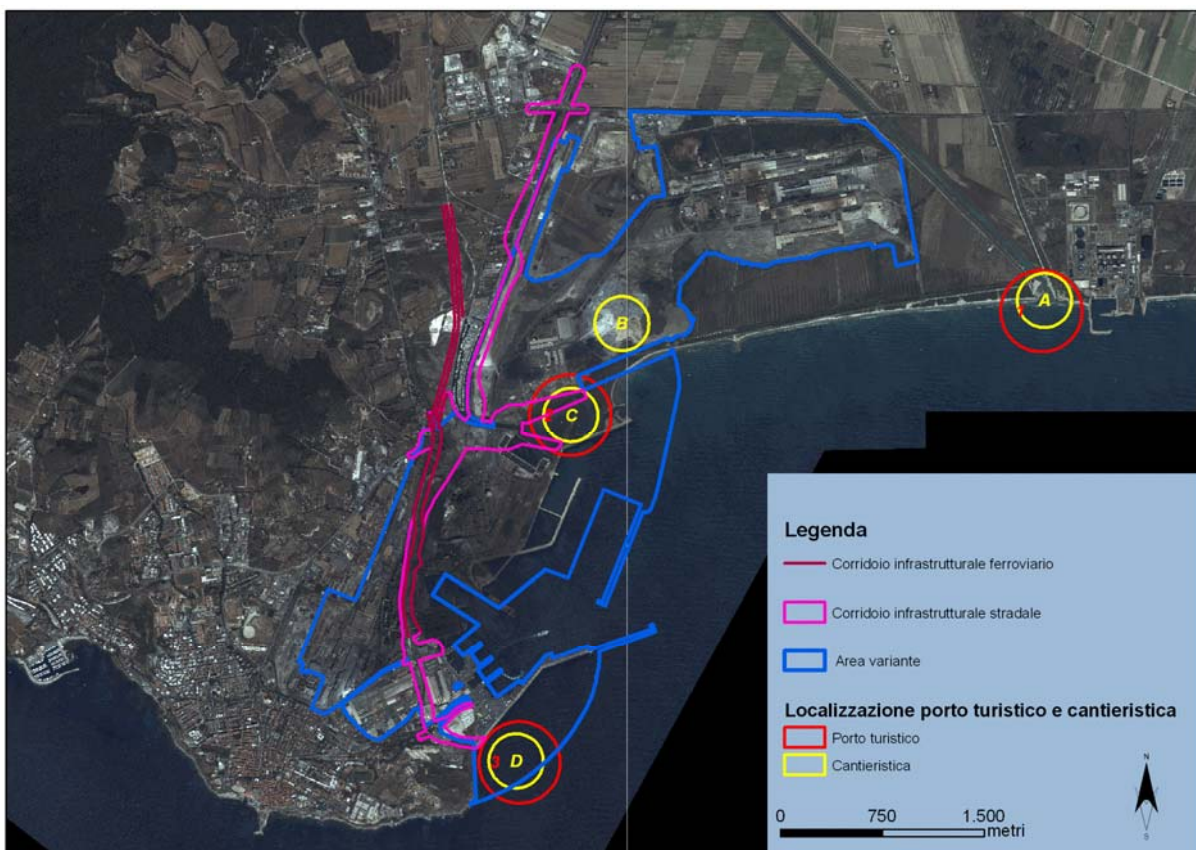
La presente proposta di variante e di attuazione dell'accordo si inserisce in un quadro pianificatorio più ampio rappresentato dal Ru del Val di Cornia di cui ne fa organicamente parte costituendone una cosiddetta “variante anticipatrice”. Infatti, come specificato più approfonditamente nel documento di valutazione iniziale la scelta di percorrere la strada di anticipare alcune opzioni del Ru attraverso lo strumento delle “varianti contestuali” e delle “varianti anticipatrici” consiste essenzialmente nel fatto che si tratta, nella generalità dei casi, di temi di rilevante interesse generale la cui promozione, a partire dalla definizione delle condizioni di fattibilità urbanistica, è ritenuta strategica per il contributo che possono offrire alla diversificazione ed allo sviluppo economico

dell'area; in altri casi si tratta invece di operazioni connesse all'attivazione di finanziamenti pubblici e a programmi rilevanti di riqualificazione urbana.

2 Fasi e contenuti del processo di valutazione

La proposta si colloca in area vasta (per una visione generale si osservi la figura 2.1), che comprende le zone attualmente occupate dagli stabilimenti siderurgici, quelle del porto commerciale, i siti individuati dal Ps d'Area come idonei ad ospitare il futuro porto turistico e la cantieristica e i corridoi infrastrutturali.

Figura 2.1 – Visione d'insieme dell'area oggetto della variante

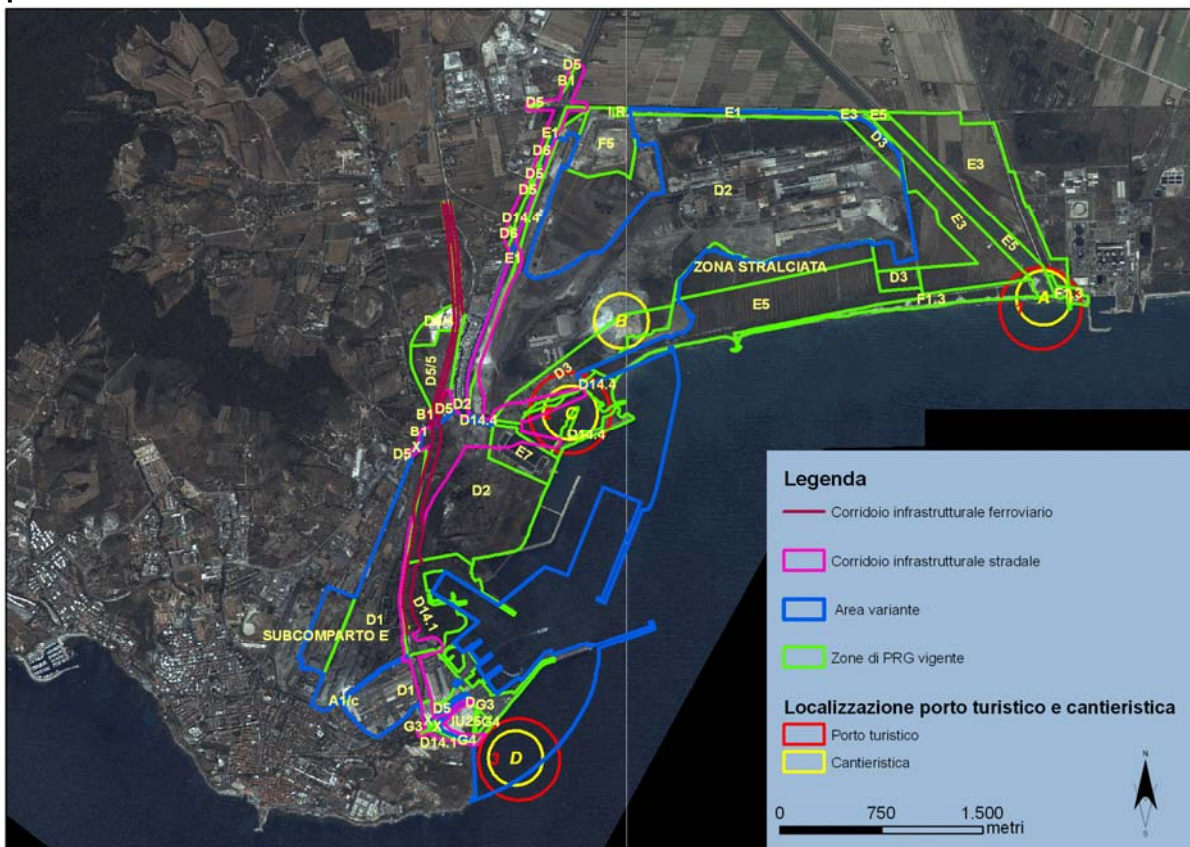


Fonte: Elaborazione AI su dati dell'ufficio di Pino del Circondario della val di Cornia

Le attuali destinazioni delle aree interessate (figura 2.2) sono comprese, in quasi tutte le categorie. Tuttavia le aree con una maggiore estensione rientrano fra quelle di tipo produttivo.

Per quanto riguarda la pianificazione strutturale, l'area interessata è compresa nell'UTOE 9 "Porto e attività produttive e in parte nell'UTOE 8 - "Riconversione Urbana".

Figura 2.2 – Attuali destinazione delle aree interessate dalla proposta di variante e di accordo quadro



Fonte: Elaborazione AI su dati dell'ufficio di Pino del Circondario della val di Cornia

Gli obiettivi di ordine generale della variante possono essere così sintetizzati:

- per la nautica:
 - incentivare il turismo di qualità;
 - favorire e potenziare il processo di diversificazione economica con un nuovo motore di sviluppo;
 - riordinare e riorganizzare le funzioni attualmente legate alla pesca e ai servizi;
- per il porto:
 - migliorare l'accessibilità su gomma e su ferro;
 - sostenere lo sviluppo razionale dell'intera filiera delle merci contribuendo a una più generale crescita dei traffici;
 - consolidare e mantenere il primato nel traffico passeggeri anche aumentando l'offerta per il settore delle crociere;
 - riordinare riorganizzare e razionalizzare le aree portuali;
 - integrare la pianificazione commerciale con quella della nautica da diporto e della pesca;
- per il riassetto delle aree industriali:
 - far fronte all'impatto della globalizzazione, puntando su competitività, efficienza, innovazione ed eccellenza tecnologica nei processi produttivi;

- soddisfare le esigenze di mercati che richiedono prodotti innovativi e altamente sofisticati;
 - garantire uno sviluppo sostenibile sia in termini di relazione con l'ambiente e il territorio, sia in termini di capitale umano;
- per il sistema delle infrastrutture:
- migliorare e potenziare l'accessibilità alla zona portuale (sia su gomma che su ferro).
 - separare il traffico pesante diretto prevalentemente al porto e nelle zone industriali da quello leggero per la città.

Il processo di Valutazione Integrata dell'intero regolamento urbanistico della Val di Cornia in cui rientra, come già accennato in premessa, la presente variante, è stato avviato, secondo quanto disposto dall'art. 11 della legge regionale 1/2005, e dal relativo Regolamento di attuazione e dalla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio con deliberazione della Giunta esecutiva del Circondario n. 7 del 21 gennaio 2008.

Inoltre con deliberazione della Giunta Esecutiva del Circondario n. 18 del 7.04.2008 è stato nominata la sig.ra Laura Pasquinucci, dipendente del Comune di Piombino, quale garante della comunicazione nel procedimento di formazione ed approvazione della variante urbanistica, ai sensi dell'art. 19 della L.R.T. 1/05.

Infine, con deliberazione della Giunta esecutiva del Circondario n. 27 del 22.04.2008 sono state approvate le linee guida del Forum della Val di Cornia per la redazione del Regolamento Urbanistico e delle Varianti contestuali dei Comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto.

Il Forum così costituito rappresenta, anche per la variante in oggetto, l'ambito istruttorio per acquisire apporti tecnici e conoscitivi, volti a incrementare il quadro conoscitivo di riferimento, ed i pareri degli enti/soggetti/autorità territorialmente e funzionalmente interessati, dei soggetti competenti in materia ambientale.

Il processo di valutazione integrata condotto in collaborazione con la Società Ambiente Italia s.r.l. si è svolto in due fasi: una iniziale e una intermedia ai sensi di quanto disposto dal Capo I, Titolo II della LR 1/2005 e dal relativo Regolamento di attuazione.

La **valutazione iniziale** ha preso in considerazione il quadro analitico nel quale si colloca il Progetto oggetto della valutazione, gli scenari di riferimento e gli obiettivi che ci si prefigge di raggiungere attraverso l'intervento. In tale ambito è stata:

- 1 valutata la fattibilità tecnica, amministrativa ed economica degli obiettivi e indicata l'eventuale necessità di impegnare risorse dell'amministrazione;
- 2 valutata la coerenza degli obiettivi con quelli degli altri strumenti di pianificazione e atti di governo che interessano il medesimo territorio (compresi i piani di settore), quali:
 - 3 il Piano di indirizzo Territoriale (PIT) vigente;
 - 4 il Piano territoriale di coordinamento (PTCP) della provincia di Livorno;
 - 5 il Piano energetico regionale;
 - 6 il Piano integrato idrico energetico;
 - 7 il Piano di tutela delle acque del Bacino Toscana Costa;
 - 8 il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI);
 - 9 il Piano dell'Ambito territoriale ottimale (ATO n. 5);
 - 10 il Piano provinciale dei rifiuti urbani e assimilati;
 - 11 Il Piano regionale terzo stralcio relativo alla bonifica delle aree inquinate;

- 12 il Piano strutturale d'Area;
- 13 il Piano comunale di classificazione acustica (PCCA) del comune di Piombino.

L'esito di questa fase si è concretizzato nella predisposizione del documento di scoping e del documento di valutazione iniziale.

Per la condivisione dell'impostazione metodologica del percorso di valutazione integrata (documento di scoping) e dei relativi elaborati afferenti alla variante in oggetto il Responsabile del Procedimento con lettera del 28 gennaio 2008 ha trasmesso una comunicazione e gli stessi elaborati ai seguenti enti/soggetti/ territorialmente e funzionalmente interessati:

- REGIONE TOSCANA - Dipartimento delle politiche territoriali e ambientali;
- REGIONE TOSCANA - Settore Logistica, Porti e Aeroporti;
- REGIONE TOSCANA - Bacino Toscana Costa;
- PROVINCIA DI LIVORNO
- U.R.T.A.T.
- A.T.O. 5 Toscana Costa
- A.T.O. 4 Rifiuti - Livorno
- CONSORZIO DI BONIFICA
- A.R.P.A.T. - Dipartimento Provinciale
- AZIENDA USL n. 6 Livorno - Zona della Val di Cornia U.O. Igiene Sanità pubblica
- AGENZIA REGIONALE RECUPERO RISORSE
- AUTORITA' PORTUALE di PIOMBINO
- DIREZIONE REGIONALE per i Beni culturali e Paesaggistici della Toscana

Sono giunti i seguenti apporti collaborativi e osservazioni:

- Agenzia Regionale Recupero Risorse
- Azienda U.S.L. n. 6 di Piombino: Unità operativa Igiene e Sanità Pubblica

che sono stati presi in considerazione nel documento di valutazione intermedia e nell'elaborazione della proposta.

Si è conclusa così la fase della valutazione iniziale nel processo di valutazione integrata.

Successivamente, quando la proposta di variante aveva raggiunto una definizione adeguatamente avanzata, è stata avviata la fase della **valutazione intermedia** con lo scopo di coinvolgere il pubblico.

Per questo il Garante della comunicazione ha provveduto all'attivazione di vari strumenti tra cui la predisposizione di un sito WEB dedicato, al quale è possibile accedere dalla Home page del sito del Circondario della Val di Cornia o come link dai siti dei comuni di Campiglia Marittima, Piombino e Suvereto. Il sito è costituito da varie sezioni tra cui vi sono quelle dedicate al dibattito (Forum) e all'informazione. Inoltre sul sito viene pubblicata e periodicamente aggiornata una sezione contenente la documentazione tecnica prodotta nelle varie fasi del percorso partecipativo. Tale documentazione oltre a essere scaricabile direttamente dal sito è anche messa a disposizione in formato cartaceo presso la sede dell'URP di Piombino. La sezione dedicata al dibattito permette a chiunque di inviare contributi e richieste scritte.

Per assicurare la partecipazione al processo di valutazione della variante oggetto di discussione e del nuovo Piano regolatore portuale che, sebbene abbia un iter autorizzativo differente, necessita anch'esso di un specifico percorso valutativo che preveda la partecipazione e che, data la

sovrapposizione di alcune questioni affrontate, è stato inserito nel percorso partecipativo più generale, in data 26 maggio 2008, è stata convocata la prima riunione del Forum in cui oltre ad illustrare il percorso generale di valutazione che comprende anche l'adozione del Ru dei comuni della Val di Cornia e sono stati illustrati le proposte relative al tema della nautica, del porto, della grande industria e delle infrastrutture. In questa occasione è stato in particolare approfondito il tema della nautica con l'illustrazione da parte del coordinatore del piano delle possibili alternative prese in considerazione e il tema del porto commerciale con i rappresentanti dell'autorità portuale che a loro volta hanno esposto le principali proposte contenute nel Piano regolatore portuale in fase di redazione.

Successivamente il 16 giugno è stata convocata una seconda riunione del Forum in cui è terminata la discussione in merito ai temi della variante nautica e del porto commerciale ed è iniziato il dibattito sulle proposte di riassetto industriale e delle infrastrutture durante il quale il pubblico ha potuto esprimere il suo punto di vista, chiedere chiarimenti e produrre pareri e contributi.

Considerando l'importanza che per la comunità locale riveste il tema della presenza della grande industria il giorno 24 luglio è stato indetto un terzo incontro del Forum dedicato esclusivamente a questo argomento, invitando i rappresentanti della Lucchini ad illustrare le loro proposte e a presentare i risultati di un proprio studio di valutazione degli effetti che il piano potrebbe produrre. Al termine si è svolta una discussione in cui sono emerse tra tutte due questioni: la realizzazione del nuovo impianto per la produzione di laminati piani ("minimill") che l'azienda richiede di poter costruire in una zona in cui il vigente Prg prevede funzioni urbane e precisamente la porzione di "Città Futura" confinante con l'attuale zona D1 a destinazione industriale (sub comparto E di "Città Futura") e la rilocalizzazione del parco rottami in prossimità dell'area industriale limitrofa al quartiere Cotone – Poggetto.

In relazione all'importanza del tema della grande industria l'amministrazione comunale ha inoltre ritenuto opportuno svolgere un incontro pubblico aperto a tutta la cittadinanza, che si è svolto presso i giardini pubblici del quartiere Poggetto il giorno 28 luglio; detto incontro, se pure al di fuori del percorso partecipativo della Valutazione Integrata, ha comunque consentito di illustrare ai cittadini dei quartieri più direttamente interessati dalle prospettive di sviluppo del piano industriale, le operazioni di maggior rilievo prospettate dalla società Lucchini (presente all'incontro con i propri rappresentanti). Anche in quell'occasione sono stati espressi contributi e osservazioni da parte dei soggetti intervenuti.

Sulla base di quanto emerso nella discussione del 24 e del 28 luglio è stata convocata un'ulteriore riunione del Forum il giorno 8 agosto per proseguire la discussione e il confronto sul tema del riassetto delle aree industriali.

Per il dettaglio delle osservazioni e delle considerazioni espresse in occasione dei diversi incontri tematici del Forum, nonché per i contenuti delle risposte formulate si rinvia ai verbali delle diverse sedute agli atti della Segreteria del Forum istituita presso il Circondario e del Garante della Comunicazione.

Parallelamente alla discussione che si è sviluppata negli incontri del Forum, nell'ambito del tavolo tecnico di coordinamento istituito presso il Comune di Piombino (con deliberazione n.47 del 13.2.2008) per l'attuazione dell'Accordo di Programma Quadro (APQ) già richiamato, è stato attivato un rapporto collaborativo con ARPAT e ASL che hanno formulato specifici contributi in merito ai piani industriali presentati dalle aziende insediate nel SIN ed ai fini dell'impostazione normativa della variante. In particolare nei contributi tecnici formulati da ARPAT si fanno alcune considerazioni tecniche e si forniscono alcuni suggerimenti, che riguardano fondamentalmente:

- l'adozione delle migliori tecnologie disponibili nelle nuove realizzazioni impiantistiche;

- la questione della tempistica nella realizzazione degli interventi previsti dal industriale (principio della contestualità degli interventi finalizzati all'incremento della produzione con interventi funzionali alla mitigazione dell'inquinamento)
- l'inquinamento acustico;
- l'adozione di misure volte a contenere gli spolveramenti delle aree di stoccaggio delle materie prime e degli scarti di lavorazione siderurgica.

Infine è pervenuto attraverso il sito web un contributo del Sig. Adriano Bruschi (mail in data 31 luglio e in data 2 settembre) rappresentate del Circolo di Legambiente di Piombino in cui si richiede che l'amministrazione comunale valuti autonomamente le proposte prospettate dalla società Lucchini in merito alla rilocalizzazione del parco rottami e del nuovo impianto minimill al fine di individuare possibili alternative. In particolare per la rilocalizzazione del parco rottame formula una ipotesi di localizzazione alternativa in prossimità all'area portuale con la contestuale previsione di un piccolo deposito del rottame, funzionale alla ricarica dell'acciaieria, nelle vicinanze di quest'ultima (es: area ex AFO 1).

A conclusione del percorso partecipativo sono stati analizzati i contributi e le osservazioni emersi durante la discussione o pervenuti per iscritto in modo da poterli integrare nella proposta di variante e nel rapporto ambientale che ha definito:

- 1 il quadro conoscitivo dell'ambito di interesse della variante;
- 2 gli obiettivi specifici quale declinazione di quelli più generali indicati nella fase iniziale per ognuno dei temi che li prevedono;
- 3 le azioni per il loro conseguimento;
- 4 le possibili soluzioni alternative per gli argomenti in cui queste sussistevano;
- 5 la coerenza degli obiettivi specifici e delle azioni con gli altri strumenti o atti di pianificazione (coerenza esterna) e, per quel che riguarda le azioni per quei temi che le prevedono, con le linee di indirizzo, gli obiettivi, gli scenari e le eventuali alternative della stessa proposta di piano oggetto della valutazione (coerenza interna).

Sulla base di quanto indicato nei punti precedenti il documento ha quindi valutato:

- 1 la probabilità di realizzazione e l'efficacia delle azioni previste;
- 2 l'effetto atteso sotto il profilo ambientale, economico, sociale, territoriale e sulla salute umana delle medesime azioni;
- 3 le eventuali alternative, dove esistenti.

In merito ai contributi tecnici formulati da ARPAT ed ASL si da atto che le questioni essenziali sono state recepite nell'impostazione normativa della variante, nonché nella previsione di fasce verdi con funzioni di filtro rispetto all'abitato del quartiere Cotone-Poggetto.

In merito all'osservazione e alla proposta formulata dal sig. Bruschi, si evidenzia preliminarmente che l'amministrazione comunale ed i suoi apparati tecnici non possiedono le competenze per valutare sotto il profilo impiantistico e della logistica industriale le proposte contenute nei piani industriali e quindi di ipotizzare soluzioni alternative. Tuttavia anche sulla base di quanto emerso nell'ambito del Forum è stato richiesto all'azienda Lucchini di approfondire, sia sotto il profilo impiantistico, sia sotto il profilo localizzativo la soluzione relativa alla rilocalizzazione del parco rottame al fine di allontanarsi maggiormente dal nucleo residenziale del Cotone-Poggetto. Inoltre, quale misura cautelativa e migliorativa delle attuali condizioni ambientali, nella variante è stata

prevista una fascia a verde di ampiezza media di circa 100 m, per un fronte lineare di circa 600 m, che l'azienda dovrà realizzare a protezione dell'abitato del Cotone-Poggetto

E' stata infine predisposta la presente **relazione di sintesi** che verrà messa a disposizione delle autorità e dei soggetti privati interessati, con le modalità di cui all'art.12 del DPGR 4/R del 9 febbraio 2007.

Il documento, oltre alla descrizione delle fasi del processo di valutazione riportate sopra, contiene:

- 1 i risultati delle valutazioni, la verifica della fattibilità e della coerenza esterna e interna;
- 2 la motivazione della scelta della soluzione adottata;
- 3 il Rapporto Ambientale (allegato B alla presente Relazione), secondo quanto previsto dalla direttiva 2001/42/CE;
- 4 la definizione di un appropriato sistema di monitoraggio.

3 Risultati delle valutazioni, verifica della fattibilità e della coerenza esterna

La verifica sull'effettiva fattibilità è stata svolta analizzando le risorse disponibili, individuando le carenze e indicando nel contempo quelle da attivare per far fronte alle lacune emerse.

La valutazione di coerenza, come affrontata nel Rapporto Ambientale, si riferisce al confronto tra gli obiettivi e le azioni della proposta di variante e quelli degli altri pertinenti piani che insistono sulla zona, di competenza di altri enti o amministrazioni ovvero della stessa amministrazione comunale. Essa è stata svolta confrontando gli obiettivi fissati e le azioni previste dalla variante al Prg con quelli degli altri piani, utilizzando un sistema tabellare in cui è riportato un giudizio qualitativo di coerenza (vedi legenda). In particolare si precisa che per coerenza condizionata si intende quella subordinata all'adozione di misure finalizzate a perseguire gli obiettivi.

Per la variante oggetto di valutazione, non è indispensabile prendere in considerazione tutti i piani che insistono nell'area, ma selezionare quelli che sono stati aggiornati nel periodo intercorso tra l'approvazione del Ps d'Area e la predisposizione di questa variante Pit e Master Plan della rete dei porti (tabella 3.1) e quelli, che per la loro caratteristica di piani basati su scelte localizzative, risultano in un rapporto di reciproco condizionamento con la variante stessa: PCCA e Piano di Bonifica (tabella 3.2). Per tutti gli altri la coerenza è assicurata come conseguenza della coerenza tra gli obiettivi della variante e quelli del Ps che a loro volta sono stati valutati durante il processo di formazione del Ps d'Area (tabella 3.1).

Legenda

▲	Coerente	◀▶	Indifferente	▼	Non coerente	©	Coerenza condizionata
---	----------	----	--------------	---	--------------	---	-----------------------

Tabella 3.1 – Verifica di coerenza con la Pianificazione sovraordinata

Obiettivi de vari strumenti	PIT	Master plan	Ps d'Area
Obiettivi della variante nautica			
1. Incentivare il turismo di qualità	©	▲	▲
2. Favorire e potenziare il processo di diversificazione economica con un nuovo motore di sviluppo	©	▲	▲
3. Riordinare e riorganizzare le funzioni attualmente legate alla pesca e ai servizi	©	▲	▲
Obiettivi del PRP			
1. Migliorare l'accessibilità su gomma e su ferro	©	©	▲
2. Sostenere lo sviluppo razionale dell'intera filiera delle merci contribuendo a una più generale crescita dei traffici	©	▲	▲
3. Consolidare e mantenere il primato nel traffico passeggeri anche aumentando l'offerta per il settore delle crociere	©	▲	▲
4. Riordinare riorganizzare e razionalizzare le aree portuali	©	▲	©
5. Integrare la pianificazione commerciale con quella della nautica da diporto e della pesca	◀▶	▲	◀▶
Obiettivi del Piano di riassetto industriale			
1. Far fronte all'impatto della globalizzazione, puntando su competitività, efficienza, innovazione ed eccellenza tecnologica nei processi produttivi	▲	◀▶	▲
2. Soddisfare le esigenze di mercati che richiedono prodotti innovativi e altamente sofisticati	▲	◀▶	▲
3. Garantire uno sviluppo sostenibile sia in termini di relazione con l'ambiente e il territorio, sia in termini di capitale umano	▲	◀▶	▲
Obiettivi della variante per le infrastrutture			

Obiettivi de vari strumenti	PIT	Master plan	Ps d'Area
1. Migliorare e potenziare l'accessibilità alla zona portuale	▲	▲	▲
2. Separare il traffico pesante diretto prevalentemente al porto e nelle zone industriali da quello leggero per la città	▲	▲	▲

Tabella 3.2 – Verifica di coerenza con la pianificazione di settore

Obiettivi de vari strumenti	PCCA	SIN
Obiettivi della variante nautica		
1. Incentivare il turismo di qualità	©	©
2. Favorire e potenziare il processo di diversificazione economica con un nuovo motore di sviluppo	©	©
3. Riordinare e riorganizzare le funzioni attualmente legate alla pesca e ai servizi	©	©
Obiettivi del PRP		
1. Migliorare l'accessibilità su gomma e su ferro	▲	◀▶
2. Sostenere lo sviluppo razionale dell'intera filiera delle merci contribuendo a una più generale crescita dei traffici	▲	©
3. Consolidare e mantenere il primato nel traffico passeggeri anche aumentando l'offerta per il settore delle crociere	▲	©
4. Riordinare riorganizzare e razionalizzare le aree portuali	▲	©
5. Integrare la pianificazione commerciale con quella della nautica da diporto e della pesca	▲	◀▶
Obiettivi del Piano di riassetto industriale		
1. Far fronte all'impatto della globalizzazione, puntando su competitività, efficienza, innovazione ed eccellenza tecnologica nei processi produttivi	▲	©
2. Soddisfare le esigenze di mercati che richiedono prodotti innovativi e altamente sofisticati	▲	©
3. Garantire uno sviluppo sostenibile sia in termini di relazione con l'ambiente e il territorio, sia in termini di capitale umano	▲	▲
Obiettivi della variante per le infrastrutture		
1. Migliorare e potenziare l'accessibilità alla zona portuale	▲	©
2. Separare il traffico pesante diretto prevalentemente al porto e nelle zone industriali da quello leggero per la città	▲	©

In conclusione la variante risulta coerente con tutti i piani considerati a patto che durante la realizzazione delle azioni previste siano rispettate alcune indicazioni e/o condizioni alla trasformazione che sono state integrate come “misure per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma” ai sensi del Dlgs 152/2006 e successive modifiche, nelle norme tecniche di attuazione della presente variante.

4 Motivazione della scelta della soluzione adottata

Considerando la diversa natura degli strumenti (variante per la nautica e la cantieristica, per il nuovo Piano regolatore portuale, per il riassetto delle aree industriali e per la realizzazione di nuove infrastrutture) che interessano l'intero atto di pianificazione (variante al PRG vigente) non tutti presentano opzioni alternative, anzi solo la variante nautica impone una scelta fra differenti localizzazioni sia per il porto turistico che per l'area da destinare alla cantieristica.

In questo ultimo caso le preferenze sono emerse dall'integrazioni di due analisi: analisi SWOT (contenuta nella sezione della relazione riferita all'argomento) e analisi degli effetti attesi (contenuta nella sezione del rapporto ambientale relativa alla portualità) che hanno permesso di confrontare le soluzioni ipotizzate sotto diversi punti di vista: socioeconomico, ambientale, territoriale e della salute umana. Sulla base di tali analisi la scelta per il porto turistico è ricaduta sulla localizzazione di Poggio Batteria in cui sono previsti un numero di posti barca variabile tra 500 e 700 e un'area per il rimessaggio. Per quanto concerne invece l'area di ca 10 ha da dedicare alla cantieristica l'ubicazione prescelta è quella dell'area della Chiusa in cui vi è anche indicata la possibilità di realizzare fino a 700 posti barca. I motivi che hanno condotto a far prevalere queste alternative sono principalmente di tipo urbanistico e ambientale. Nel primo caso, cioè quello del porto turistico, la necessità di realizzare una infrastruttura portuale, adatta ad ospitare grandi imbarcazioni di considerevole pescaggio, ha portato a privilegiare il sito di Poggio Batteria per la presenza di fondali più che adeguati, per la vicinanza alla città e soprattutto alla sua parte più antica, per la naturale copertura che la costa offre rispetto alla vista dell'acciaieria, nonché in relazione ai limitati impatti sulla dinamica costiera (trattandosi appunto di costa rocciosa). Nel secondo caso, la cantieristica alla Chiusa, invece, è proprio il fatto che si tratta di una zona già urbanizzata, attigua alle aree industriali e vicina al mare che la rende adatta ad ospitare produzioni a carattere evidentemente industriale.

Per gli altri strumenti le motivazioni si basano su considerazioni di ordine differente, anche se è importante sottolineare che, quantunque la discussione sui diversi aspetti fosse già da tempo all'ordine del giorno della comunità locale, una forte accelerazione ad affrontare in modo concreto i problemi, con la prospettiva reale di ottenere risultati in tempi abbastanza certi, è stata fornita dall'Accordo di programma quadro del dicembre 2007, che coinvolge per l'appunto le questioni dell'ampliamento dell'area portuale, il riassetto delle aree industriali e la realizzazione di un nuovo sistema infrastrutturale.

Per questi temi non si tratta di operare la scelta fra alternative possibili, ma piuttosto individuare i fattori che producono benefici alla comunità locale e quelli che risultano critici per i quali prevedere adeguate misure di mitigazione. Si tratta inoltre, per certi questioni, anche di non operare una scelta definitiva; ma lasciare aperte diverse possibilità ognuna egualmente sostenibile, per permettere di meglio definire, durante la fase attuativa, la migliore soluzione, fissando comunque in questa sede criteri specifici che dovranno essere rispettati. Quest'ultimo ragionamento è riferito principalmente alla localizzazione della flotta pescherecci che potrebbe trovare una sua adeguata collocazione sia nell'area della Chiusa che in quella di Poggio Batteria.

5 Rapporto ambientale secondo quanto previsto dall'allegato VI del codice dell'ambiente (Dlgs 152/2006 e successive modifiche) e dell'allegato 1 della direttiva europea sulla VAS (direttiva 2001/42/CE)

Il Rapporto Ambientale allegato a questo documento è articolato in due parti:

- 5 **Quadro Conoscitivo e individuazione dei possibili effetti:** si riferisce all'intera area interessata dalle diverse parti (temi) della presente variante e contiene le informazioni e i dati relativi agli aspetti socio-economici, ambientali e territoriali e sulla salute umana. In questa sezione del rapporto ambientale vengono descritte le attuali condizioni di tutte le risorse e le pressioni a cui quest'ultime potrebbero essere sottoposte in seguito all'attuazione delle previsioni contenute nella stessa variante, attraverso una preventiva stima dei fabbisogni necessari.
- 6 **Coerenza interna, effetti attesi e misure da adottare:** i contenuti di questa seconda parte sono divisi per singoli temi e riguardano:
- 7 **la valutazione della coerenza interna:** serve a verificare se le azioni previste dai vari strumenti sono congruenti tra loro e soprattutto se sono coerenti con gli obiettivi fissati, nel senso che operano con lo scopo del loro perseguimento. Nel caso in esame solo due fra gli strumenti analizzati prevedevano delle azioni effettivamente valutabili e quindi tale analisi si riferisce solo alla variante per la nautica (tabella 5.1) e a quella del porto turistico (tabella 5.2). In realtà anche il Piano industriale prevede azioni finalizzate a perseguire gli obiettivi fissati, ma in questo caso la competenza della loro valutazione non rientra fra le competenze della presente variante.

Tabella 5.1 – Valutazione della coerenza interna della variante per la nautica

▲	<i>Coerente</i>	▼	<i>Non coerente</i>	◄►	<i>Indifferente</i>
---	-----------------	---	---------------------	----	---------------------

Obiettivi	Azioni previste		
	Realizzazione di infrastrutture diportistiche destinate a natanti di dimensioni da grandi a medio-piccoli per un numero di posti barca variabile fra 1.000 e 1.500;	Individuazione di aree per la costruzione delle imbarcazioni, per il rimessaggio e la manutenzione	Rilocalizzazione della flotta pescherecci e la darsena servizi attualmente collocati nell'ambito portuale, prevedendone l'integrazione con i servizi e le attrezzature connesse (quali il mercato ittico)
1. Incentivare il turismo di qualità	▲	◄►	◄►
2. Favorire e potenziare il processo di diversificazione economica con un nuovo motore di sviluppo	▲	▲	◄►
3. Riordinare e riorganizzare le funzioni attualmente legate alla pesca e ai servizi	▲	▲	▲

Tabella 5.2 – Valutazione della coerenza interna del PRP

Obiettivi	Azioni previste				
	Estendimento delle banchine con inserimento di un molo di sottoflutto e creazione di una vasta darsena (Darsena Nord) addossata al molo di sottoflutto	Ampliamento dei terrapieni a servizio degli attracchi per navi ro-ro pax ed adeguamento statico delle strutture di banchinamento	Prolungamento del molo Batteria	Suddivisione funzionale dell'area portuale	Rilocalizzazione del porto pescherecci e della darsena servizi
1. Migliorare l'accessibilità su gomma e su ferro	◄◄	◄◄	◄◄	▲	▲
2. Sostenere lo sviluppo razionale dell'intera filiera delle merci contribuendo a una più generale crescita dei traffici	▲	▲	▲	◄◄	◄◄
3. Consolidare e mantenere il primato nel traffico passeggeri anche aumentando l'offerta per il settore delle crociere	◄◄	▲	◄◄	▲	◄◄
4. Riordinare riorganizzare e razionalizzare le aree portuali	◄◄	◄◄	◄◄	▲	▲
5. Integrare la pianificazione commerciale con quella della nautica da diporto e della pesca	◄◄	◄◄	◄◄	▲	▲

8 **individuazione dei potenziali effetti significativi:** la sostenibilità delle trasformazioni territoriali deve necessariamente fare i conti con la disponibilità delle risorse e anche con la situazione ambientale a scala più ampia. Per questo deve porsi come obiettivi non solo quelli di consumare la minor quantità di risorse possibile attraverso l'adozione di adeguate misure di contenimento e risparmio, ma anche quelli di non produrre ulteriori aggravamenti della situazione ambientale generale, fornendo, al contrario, un contributo per il suo miglioramento. Per far questo è necessario sviluppare almeno un'analisi qualitativa dei potenziali effetti attesi per individuare quelli più significativi verso cui indirizzare le misure di mitigazione. Nel caso in esame gli effetti significativi non derivano soltanto dalle azioni delle singole parti della variante, ma per certi aspetti è l'interconnessione e la reciproca interazione fra le stesse varianti a produrre effetti significativi che quindi devono essere necessariamente analizzati da un punto di vista cumulativo (tabella 5.3). Un esempio su tutti è quello della realizzazione del prolungamento della SS 398 che è presupposto indispensabile perché siano perseguibili quasi tutti gli obiettivi della altri varianti considerate (nautica, porto, industria).

Tabella 5.3 - I potenziali effetti connessi alla realizzazione della variante: valutazione delle alternative

▲	<i>Effetto potenzialmente positivo</i>	▼	<i>Effetto potenzialmente negativo</i>
◊	<i>Effetto con esito incerto</i>		<i>Effetto atteso non significativo</i>

Effetti attesi		Azioni previste				
		Realizzazione del Porto turistico a Poggio Batteria	Realizzazione di aree destinate alla cantieristica nella zona della Chiusa	Ampliamento del porto commerciale e passeggeri	Riassetto delle aree industriali	Realizzazione di nuove infrastrutture
Lotta ai processi di cambiamento climatico	Riduzione emissioni di CO ₂	▼	▼	▼	▲	▲
Tutela dell'ambiente e della salute	Riduzione emissioni atmosferiche per tipologia di inquinante	▼	▼	▼	▲	▲
	Riduzione inquinamento acustico	◊	▼	▼	◊	◊
Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti	Riduzione superfici abbandonate o marginalizzate		▲	▲	▲	◊
	Ottimizzazione gestione dei rifiuti				▲	
	Diminuzione carico organico		▼	▼	◊	
	Riduzione consumo idrico	▼	▼	▼	▲	
Salvaguardia della natura e della biodiversità	Salvaguardia dal rischio idrogeologico					
	Salvaguardia delle specie in via di estinzione o minacciate					
	Salvaguardia delle coste (erosione)			▲		
Solidità della crescita economica	Incremento PIL	▲	▲	▲	▲	
	Innovazione	▲	▲	▲	▲	
	Saldo commerciale positivo	▲	▲	▲	▲	
Coesione sociale	Equa distribuzione del reddito	▲	▲	▲	▲	
Equilibrio finanziario	Sostenibilità finanziaria	◊	▼	◊		◊
	Miglioramento conti pubblici					
Equilibrio mercato lavoro	Incremento tasso di occupazione	▲	▲	▲	▲	
	Innalzamento profilo qualitativo occupazione	▲	▲	▲	▲	
Salvaguardia risorse naturali del territorio	Minimizzazione del consumo di suolo		▲	▼	◊	▼
	Tutela della risorsa idrica		◊		▲	
Qualità e competitività dei sistemi urbani degli insediamenti	Protezione dei sistemi urbani e degli insediamenti	▲			▼	
	Efficienza del sistema insediativi					▲
	Valorizzazione delle specializzazioni funzionali del territorio	▲	▲	▲	▲	

		Azioni previste				
		Realizzazione del Porto turistico a Poggio Batteredia	Realizzazione di are destinate alla cantieristica nella zona della Chiusa	Ampliamento del porto commerciale e passeggeri	Riassetto delle aree industriali	Realizzazione di nuove infrastrutture
Effetti attesi						
	Valorizzazione delle risorse culturali e paesaggistiche	▲				
Efficienza delle reti	Efficienza delle reti infrastrutturali					▲
	Efficienza delle reti tecnologiche					
Tutela e valorizzazione del territorio rurale	Tutela e valorizzazione del territorio agricolo					
	Mantenimento della popolazione residente e delle attività con funzione di presidio attivo del territorio					
Livello e equità salute	Equità della salute					
	Coesione sociale					
	Qualità ambientale		◊		▲	▲
Accessibilità ai servizi sanitari	Accessibilità ai servizi di cura					
	Accessibilità ai servizi di diagnosi ed assistenza preventiva					
Prevenzione	Sicurezza					
	Stili di vita					
Qualità della vita delle fasce deboli	Fruibilità degli spazi urbani e dei trasporti					▲
	Fruibilità dei propri spazi di vita					
	Autonomia personale dei soggetti non autosufficienti					
Aumento tutela, autonomia qualità vita familiare (e dei minori)	Miglioramento degli indicatori demografici e variazione composizione nuclei familiari					
	Qualità della vita familiare					
	Condizione giovanile e disagio dei minori					
	Fruibilità degli spazi urbani e attività sociali da parte di minori e famiglie					
Contrasto all'esclusione sociale e alla povertà	Disagio socio economico	▲	▲	▲	▲	
	Disagio abitativo					
	Integrazione della popolazione immigrata					
	Condizione socio economica dei soggetti del disagio sociale					
Partecipazione al sistema d'offerta	Partecipazione e sviluppo della rete di offerta					
Accessibilità ad elevati livelli di educazione,	Sviluppo dell'offerta educativa e formativa lungo l'arco della vita					

Effetti attesi		Azioni previste				
		Realizzazione del Porto turistico a Poggio Batteredia	Realizzazione di are destinate alla cantieristica nella zona della Chiusa	Ampliamento del porto commerciale e passeggeri	Riassetto delle aree industriali	Realizzazione di nuove infrastrutture
Istruzione e formazione e sostegno alla pari opportunità di genere e alla qualità del lavoro	Sostegno alla qualità del lavoro					
Fruizione di attività culturali e sportive	Domanda culturale e sportiva per tutte le fasce di utenza					
	Promozione attività culturali e sportive rivolte a diffondere le espressioni della cultura e arte correlate con il patrimonio culturale dei territori					
Sostegno alle pari opportunità di genere	Organizzazione tempi e distribuzione dei carichi familiari					
	Differenze di genere nei livelli di istruzione e negli indirizzi di studio					
	Disparità nel mercato del lavoro e segregazione occupazionale					

- **misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti:** materialmente non sono contenute nel rapporto ambientale, ma come chiarito nella premessa sono state incluse nelle norme tecniche di attuazione costituendone parte integrante. Riguardano fondamentalmente due aspetti separati e cioè:
 - misure strettamente riferite alle problematiche ambientali che sono legate anche alla tutela della salute umana: aria, acqua, suolo e sottosuolo, energia, paesaggio e natura, rumore e rifiuti, e a quelle territoriali: scelta delle localizzazioni, qualità urbanistica degli insediamenti, costruzione di un water front, adeguata scelta della localizzazione delle funzioni, sistema della mobilità;
 - misure compensative, soprattutto indirizzate alle previsioni del piano industriale; che legano l'autorizzazione per la realizzazione di nuovi impianti o per la rilocalizzazione di alcuni fra quelli esistenti a particolari condizioni.

6 Definizione di un appropriato sistema di monitoraggio

Per certi aspetti, misure che potrebbero essere considerate misure di monitoraggio sono già inserite nella normativa in quanto alcune azioni vengono collegate conseguentemente alla realizzazione di altre. In ogni caso durante la fase attuativa degli interventi dovranno essere previste verifiche sulle soluzioni adottate al fine di monitorare la loro reale efficacia. Ci si riferisce in particolare agli interventi di mitigazione ipotizzati nel piano industriale, al modo di realizzazione della strada, con la presumibile suddivisione in lotti funzionali, al tipo di attuazione del PRP, per esempio l'avanzamento per stralci e al modo in cui si intende costruire il porto turistico con le sue compatibilità sotto il profilo ambientale, legandolo in particolare a scelte progettuali adeguate e all'utilizzo di materiali congrui con il contesto circostante.