

Comune di Campo nell'Elba

Provincia di Livorno

Variante localizzativa al Piano di Fabbricazione finalizzata Adeguamento e potenziamento delle infrastrutture air-side e land-side dell'Aeroporto ed alle relative opere di riassetto idraulico con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio

#### SINTESI NON TECNICA

ai sensi dell'art. 24 c. 4 della L.R. 10/2010

Soggetto Proponente e Autorità Procedente

Consiglio Comunale

Autorità Competente VAS:

Responsabile dell'Area Tecnica – Ing. Alessandro Schezzini

Garante della Comunicazione:

Rag. Alessandra Foresi

Responsabile del Procedimento:

Geom. Gianni Galli



## Indice

<b><u>1. PREMESSA.....</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>2. LA PROPOSTA DI VARIANTE AL PIANO DI FABBRICAZIONE .....</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>3. L'ANALISI DI COERENZA.....</u></b>	<b><u>11</u></b>
ANALISI DI COERENZA ESTERNA.....	14
<b><u>4. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO .....</u></b>	<b><u>16</u></b>
VINCOLI.....	16
CLIMA ACUSTICO .....	17
QUALITÀ DELL'ARIA.....	21
SISTEMI IDRAULICI .....	25
SUOLO E SOTTOSUOLO .....	26
SISTEMI ECOLOGICI .....	27
INFRASTRUTTURE .....	28
ASPETTI STORICO-CULTURALI E PAESAGGISTICI .....	31
<b><u>5. EFFETTI POTENZIALMENTE GENERABILI .....</u></b>	<b><u>34</u></b>
<b><u>6. MISURE DI MITIGAZIONE .....</u></b>	<b><u>38</u></b>
<b><u>7. MISURE DI MONITORAGGIO .....</u></b>	<b><u>45</u></b>





## 1. PREMESSA

Il presente documento rappresenta la Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica della *Variante localizzativa al Piano di Fabbricazione finalizzata Adeguamento e potenziamento delle infrastrutture air-side e land-side dell'Aeroporto ed alle relative opere di riassetto idraulico con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio* ed è redatto al fine di rendere più agevole la consultazione pubblica.

Il presente documento sintetizza gli argomenti trattati dal Rapporto Ambientale relativo alla proposta di Variante.

La necessità di sottoporre il procedimento a Valutazione Ambientale Strategica è scaturita, oltre che da una determinazione specifica dell'Autorità Competente, anche da un'indicazione resa in fase di avvio del procedimento soprattutto in relazione alla rilevanza delle trasformazioni a livello territoriale ed a quanto previsto dalla L.R. 10/2010 in merito ai criteri di assoggettabilità a VAS delle modifiche ai piani.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo che permette di valutare se piani, programmi e loro modifiche possono avere un impatto significativo sull'ambiente.

L'obiettivo della VAS, infatti, è quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, contribuendo all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione ed approvazione di piani e programmi, assicurando che siano coerenti rispetto agli obiettivi di sostenibilità e che contribuiscano allo sviluppo sostenibile.

Come previsto dall'Art.21 della LR. 10/2010 e ss.mm.ii. la VAS è caratterizzata dalle seguenti fasi:

1. lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità (quando prevista dalla legge);
2. la fase preliminare per l'impostazione e la definizione dei contenuti del rapporto ambientale;
3. l'elaborazione del rapporto ambientale;
4. lo svolgimento di consultazioni;
5. la valutazione del piano o programma, del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, con espressione del parere motivato;
6. la decisione;

7. l'informazione sulla decisione;
8. il monitoraggio.

I soggetti coinvolti in tale processo sono:

1. l'autorità competente: l'organo della pubblica amministrazione, cui compete l'espressione del parere motivato di VAS;
2. l'autorità procedente: l'organo della pubblica amministrazione che adotta e approva il piano, oggetto alla valutazione ambientale strategica;
3. proponente: soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma oggetto della valutazione ambientale strategica;
4. i soggetti competenti in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi;
5. il pubblico: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o gruppi di persone.

Nel caso in esame il soggetto proponente coincide con l'autorità procedente che è il Consiglio Comunale. L'autorità competente è individuata nella persona del Responsabile dell'Area Tecnica – Ing. Alessandro Schezzini, mentre il Garante della Comunicazione è la Rag. Alessandra Foresi.

## 2. LA PROPOSTA DI VARIANTE AL PIANO DI FABBRICAZIONE

La proposta di variante riguarda in maniera specifica l'aeroporto di Marina di Campo, aeroporto civile aperto al traffico nazionale privato e commerciale, al traffico internazionale privato e al traffico internazionale commerciale proveniente dai paesi europei. Lo scalo ha caratteristiche prevalentemente stagionali con picchi di traffico in stagione estiva.

L'aeroporto è dotato di una pista di volo con orientamento 161° / 341° (Runway 16/34), in conglomerato bituminoso (cb), caratterizzata da una lunghezza di 949 m, ed una larghezza utile di 23m. L'area effettivamente pavimentata, però, si estende anche oltre le testate di pista per una lunghezza complessiva dell'area pavimentata in cb di circa 1.198 m e per una larghezza totale di 37 m (larghezza corpo portante pista pari a 30 m + shoulder di larghezza 3,5 m per lato) . La pista è collegata al piazzale di sosta aeromobili, avente una superficie di circa 11.000 m<sup>2</sup>, da due raccordi "A" e "B", entrambi di larghezza pari a 15m. L'aeroporto è inoltre dotato di una piazzola per il decollo e l'atterraggio degli elicotteri in corrispondenza del raccordo "A";

La pista è quindi sostanzialmente orientata in direzione nord – sud. Gli atterraggi ed i decolli da e verso sud (atterraggi in direzione 34 e decolli in direzione 16) sono quelli prevalenti (70 % dei casi).

Nelle 3 settimane di maggior traffico, durante l'anno, si verificano, allo stato attuale circa 379 movimenti (riconducibili ad aerei civili ed elicotteri); a seguito degli interventi si ipotizza che allo stato di progetto vi sia un incremento dei voli del 30 %.

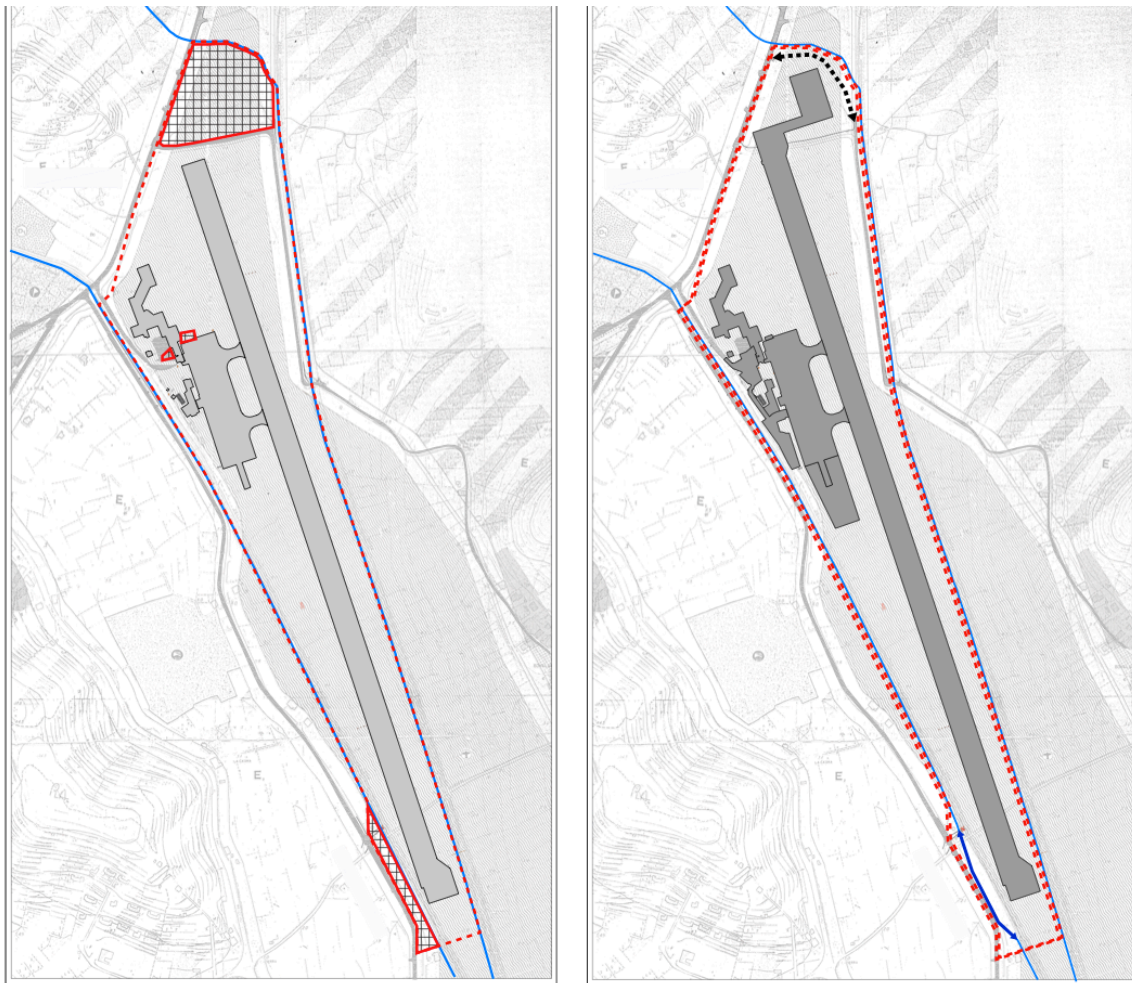
La strategia di sviluppo sottesa alla variante in analisi riguarda quindi l'implementazione di un complesso programmatico volto a favorire il potenziamento dell'aeroporto di Marina di Campo per aumentare lo sviluppo turistico locale da e per l'Isola d'Elba, nonché per migliorare la mobilità collettiva, costituendo la continuità territoriale, così come sancito dalla Regione Toscana, come alternativa ai trasporti navali tradizionali.

La variante riguarda principalmente specifiche previsioni finalizzate a definire le condizioni orientate al completamento ed adeguamento normativo della pista dell'aeroporto per il potenziamento della infrastruttura presente sul territorio, l'incremento della sicurezza dello scalo e dei servizi ai passeggeri. Ciò permetterà di non incorrere in limitazioni che potrebbero provocare una riduzione di richieste di scalo da parte dei

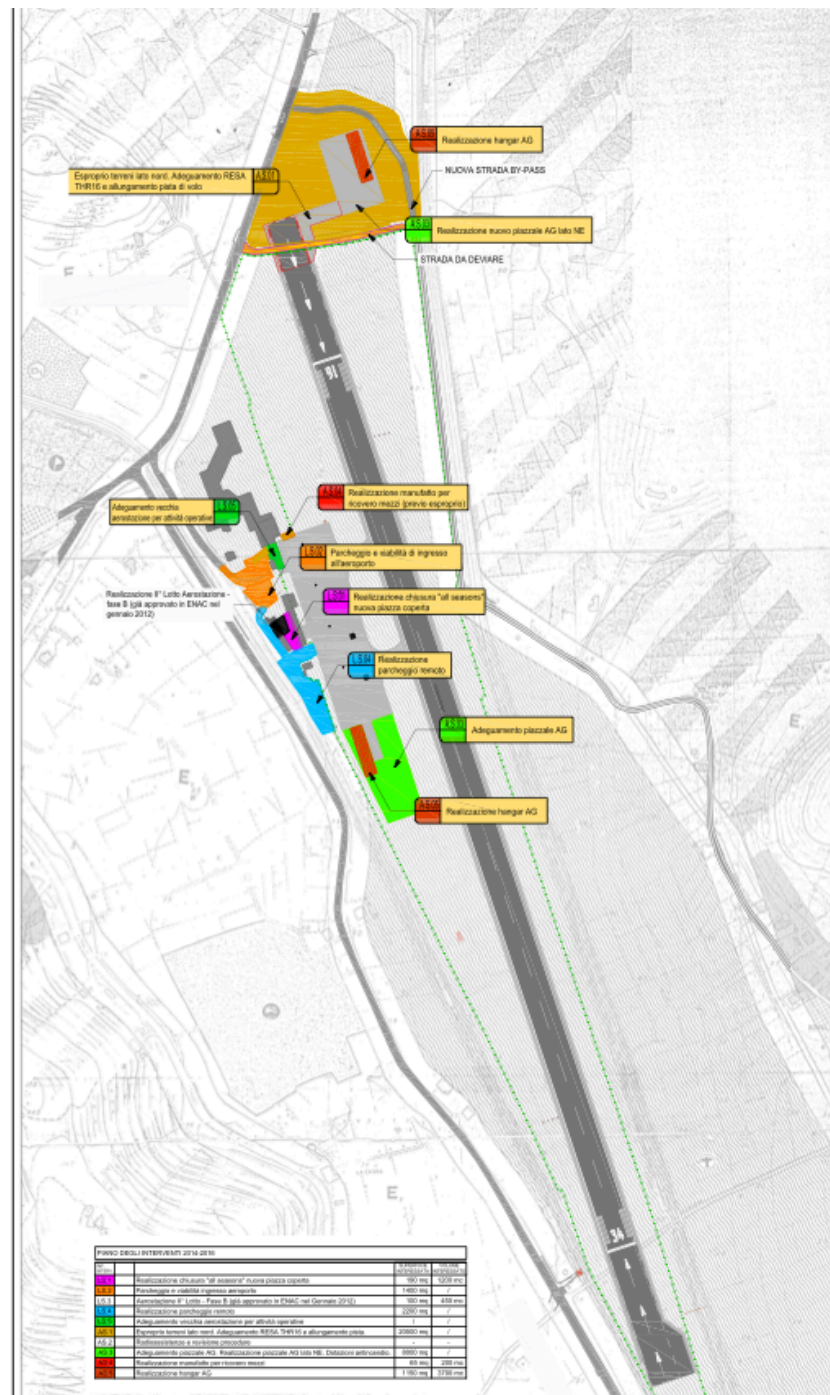
vettori aerei, con ripercussioni negative sull'intera economia dell'isola.

Dal punto di vista operativo, si prevede di localizzare sulla cartografia del Piano di Fabbricazione gli interventi previsti dal Progetto Preliminare approvato definendo altresì le aree oggetto di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio coerentemente con il Piano Particellare di Esproprio.

La variante prevede quindi di considerare quale area oggetto di trasformazioni quella perimetrata dalla linea tratteggiata rossa. All'interno di questa sono individuate le aree interessate dal vincolo preordinato all'esproprio che consentiranno l'attuazione delle previsioni di variante. Il resto delle aree interessate sono infatti già nella disponibilità del proponente del progetto preliminare.



Le azioni sottese alla variante riguardano inoltre il riassetto viabilistico delle aree a nord con la deviazione della S.C. della Bonalaccia e con la relativa previsione di un nuovo tratto che permetta la connessione con la strada provinciale 25. In termini di previsioni relative al riassetto idraulico è prevista l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate dalle opere di deviazione del fosso della Pila nel tratto posto in prossimità con la testata sud della pista.



In particolare, gli interventi del progetto di potenziamento dell'infrastruttura, che riguardano sia l'air-side (adeguamento e potenziamento della capacità operativa dello scalo) che il land-side (miglioramento della funzionalità del terminal e dei servizi ai passeggeri) sono:

1. realizzazione della chiusura all-seasons della nuova piazza coperta dell'aerostazione;
2. realizzazione del II lotto fase B della nuova aerostazione; adeguamento della vecchia aerostazione per attività operative; adeguamento della viabilità di accesso all'aerostazione e del parcheggio esistente;
3. realizzazione del parcheggio remoto e della relativa viabilità di accesso;
4. adeguamento della testata nord della pista ed allungamento della pista;
5. interventi relativi alla radioassistenza; realizzazione del piazzale di aviazione generale lato nord-est;
6. adeguamento del piazzale di aviazione generale lato ovest;
7. relative dotazioni antincendio;
8. realizzazione di manufatto per il ricovero di mezzi;
9. realizzazione di alcuni hangar per aviazione generale;
10. adeguamenti della rete idraulica interna al sedime aeroportuale;
11. deviazione della strada comunale della Bonalaccia a nord del sedime aeroportuale e deviazione delle tubazioni idriche poste in corrispondenza della strada;
12. deviazione di una tratto del Fosso della Pila ad ovest del sedime aeroportuale; spostamento e rifacimento di alcuni tratti della recinzione aeroportuale, in parte con caratteristiche di frangivista, ai fini della sicurezza stradale.

### 3. L'ANALISI DI COERENZA

A partire dal quadro strategico in precedenza delineato, nella tabella seguente sono indicati gli obiettivi generali, gli obiettivi specifici e le azioni che realizzano piena coerenza interna.

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
Ob. G01: supportare lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale nell'ottica della continuità territoriale e della creazione di un'offerta strutturata di sistemi di mobilità alternativi al trasporto navale.	<p>Ob. S01: individuare e definire aree da acquisire per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale.</p> <p>Ob. S02: riconfigurare l'assetto viabilistico a nord del sedime aeroportuale coerentemente con lo sviluppo di nuove aree funzionali all'infrastruttura aeroportuale, intervenendo su via della Bonalaccia.</p>	<p>A. 01: realizzazione della chiusura all-seasons della nuova piazza coperta dell'aerostazione;</p> <p>A. 02: realizzazione del II lotto fase B della nuova aerostazione; adeguamento della vecchia aerostazione per attività operative; adeguamento della viabilità di accesso all'aerostazione e del parcheggio esistente;</p>

<p>Ob. G01: supportare lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale nell'ottica della continuità territoriale e della creazione di un'offerta strutturata di sistemi di mobilità alternativi al trasporto navale.</p>		<p>A. 03: realizzazione del parcheggio remoto e della relativa viabilità di accesso;</p> <p>A. 04: adeguamento della testata nord della pista ed allungamento della pista;</p> <p>A. 05: interventi relativi alla radioassistenza; realizzazione del piazzale di aviazione generale lato nord-est;</p> <p>A. 06: adeguamento del piazzale di aviazione generale lato ovest;</p>
<p>Ob. G02: favorire l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo esistenti nel rispetto dei requisiti di sicurezza aeronautica.</p>	<p>Ob. S03: riconfigurare l'assetto idraulico nel rispetto delle esigenze di safety aeroportuale, anche intervenendo su un tratto del Fosso della Pila ad ovest del sedime aeroportuale.</p>	<p>A. 07: relative dotazioni antincendio;</p> <p>A. 08: realizzazione di manufatto per il ricovero di mezzi;</p> <p>A. 09: realizzazione di alcuni hangar per aviazione generale;</p> <p>A. 10: adeguamenti della rete idraulica interna al sedime aeroportuale;</p> <p>A. 11: deviazione della strada comunale della Bonalaccia a nord del sedime aeroportuale e deviazione delle tubazioni idriche poste in corrispondenza della strada;</p> <p>A. 12: deviazione di una tratto del Fosso della Pila ad ovest del sedime aeroportuale;</p>



		spostamento e rifacimento di alcuni tratti della recinzione aeroportuale, in parte con caratteristiche di frangivista, ai fini della sicurezza stradale.
Ob. G03: individuare idonei tracciati viabilistici alternativi per il collegamento delle infrastrutture esistenti coerentemente con le esigenze di sviluppo aeroportuale.	<p>Ob. S01: individuare e definire aree da acquisire per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale.</p> <p>Ob. S02: riconfigurare l'assetto viabilistico a nord del sedime aeroportuale coerentemente con lo sviluppo di nuove aree funzionali all'infrastruttura aeroportuale, intervenendo su via della Bonalaccia.</p>	A. 11: deviazione della strada comunale della Bonalaccia a nord del sedime aeroportuale e deviazione delle tubazioni idriche poste in corrispondenza della strada;
Ob. G04: individuare modalità di intervento al fine di creare un equilibrio tra assetto idraulico ed esigenze di sicurezza del volo.	<p>Ob. S01: individuare e definire aree da acquisire per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale.</p> <p>Ob. S03: riconfigurare l'assetto idraulico nel rispetto delle esigenze di safety aeroportuale, anche</p>	<p>A. 10: adeguamenti della rete idraulica interna al sedime aeroportuale;</p> <p>A. 12: deviazione di una tratto del Fosso della Pila ad ovest del sedime aeroportuale; spostamento e rifacimento di alcuni tratti della recinzione</p>

	intervenendo su un tratto del Fosso della Pila ad ovest del sedime aeroportuale.	aeroporto, in parte con caratteristiche di frangivista, ai fini della sicurezza stradale.
--	--	---

### **Analisi di coerenza esterna**

Il Comune di Campo nell'Elba è dotato di Piano di Fabbricazione (PdF) approvato con D.G.R. n. 7638 del 14.9.1977. Lo strumento è stato oggetto di una variante gestionale approvata con D.C.C. 18/2009 che ha apportato modifiche alle norme tecniche di attuazione (NTA), senza comunque incidere sulla delimitazione delle zone omogenee individuate nella cartografia del PdF vigente.

L'aeroporto esistente e le aree interessate dalla variante al PdF ricadono all'interno della "zona aeroportuale" individuata nella Tav. 1 "Viabilità e zonizzazione di massima – scala 1:5.000" e nella Tav. 3 "Zonizzazione scala 1:2.000 – Marina di Campo, La Pila, Bonalaccia" della cartografia del PdF approvato nel 1977.

La "Zona aeroportuale" individuata in cartografia è normata dall'art. 17 (ex art. 12) delle NTA del PdF vigente. Tale articolo riporta:

"Art. 17 (ex art. 12) Zone per attrezzature aeroportuali 1) Destinazione d'uso: aeroporto, attività ed impianti ad esso connesso. Sono ammesse costruzioni e servizi occorrenti per il funzionamento delle attività aeroportuali secondo le norme vigenti in materia";

Ai sensi del titolo IX - capo 1 ("Disposizioni transitorie e finali") della L.R. 65/2014, il Comune di Campo nell'Elba ricade nella casistica descritta dall'art. 233, "Disposizioni transitorie per i Comuni dotati solo di Piano Strutturale adottato". Secondo tali disposizioni, in particolare quelle descritte ai commi 3 e 4, fino all'adozione del Piano Operativo, non sono consentiti gli interventi di cui all'art. 134, comma 1 lettere a), b), f) ed l). Ai sensi dell'art. 238 ("Disposizioni particolari per le opere pubbliche"), sono comunque ammesse le varianti agli strumenti urbanistici generali per la previsione e la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico anche nel caso dei Comuni descritti nell'art. 233.

Inoltre, ai sensi dell'art. 224 (“Disposizioni transitorie per l'individuazione del territorio urbanizzato”), non essendo il Comune di Campo nell'Elba dotato di Piano Strutturale approvato al momento di entrata in vigore della L.R. 65/2014 e quindi non essendo definito il perimetro del territorio urbanizzato, si farà riferimento a quanto previsto dal vigente PTC della Provincia di Livorno.

La proposta di variante alla quale si intende dare avvio, come previsto ex art. 238 comma 1 della L.R. 65/2014, è quindi finalizzata alla previsione e alla realizzazione del progetto di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture *air-side* e *land-side* dell'aeroporto, compresi gli interventi di riassetto idraulico, che assume la valenza di opera di interesse pubblico, procedendo inoltre all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree da acquisire, secondo quanto previsto dal Piano Particellare di Esproprio del Progetto Preliminare per l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture *air-side* e *land-side* approvato dalla Conferenza dei Servizi con verbale del 5/03/2014 e da ENAC in via preliminare con nota prot. 5565 del 19/01/2015.

All'interno del Rapporto Ambientale è stata svolta l'analisi della coerenza tra il quadro strategico della variante e i seguenti strumenti pianificatori, sovraordinati e comunali: il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana (PIT), il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pisa (PTC), il Piano di Bacino, Stralcio Assetto Idrogeologico, il Piano Strutturale (PS.) e dai dati e dalle risultanze delle analisi ambientali condotte nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto Preliminare.

Dall'analisi non risultano particolari aspetti di criticità, quanto di necessità di svolgere approfondimenti relativamente agli aspetti idraulici con particolare riferimento alla valutazione e alla gestione del rischio di alluvioni.

#### 4. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

La zona interessata dalle previsioni della variante è delimitata a Nord da Via della Bonalaccia e lateralmente da due fossi, ad Est il Fosso della Galea e ad Ovest il Fosso della Pila. A nord del sedime è presente il Fosso dei Forconi. In prossimità del perimetro nord ovest dell'aeroporto è presente la S.P. 25, in relazione alla quale l'ampliamento lato nord determina un'occupazione parziale della fascia di rispetto stradale; è prevista una nuova intersezione tra la S.P. 25 e la strada della Bonalaccia.



#### Vincoli

Per quanto riguarda i vincoli In relazione al vincolo paesaggistico, l'area oggetto di trasformazione è tutelata:

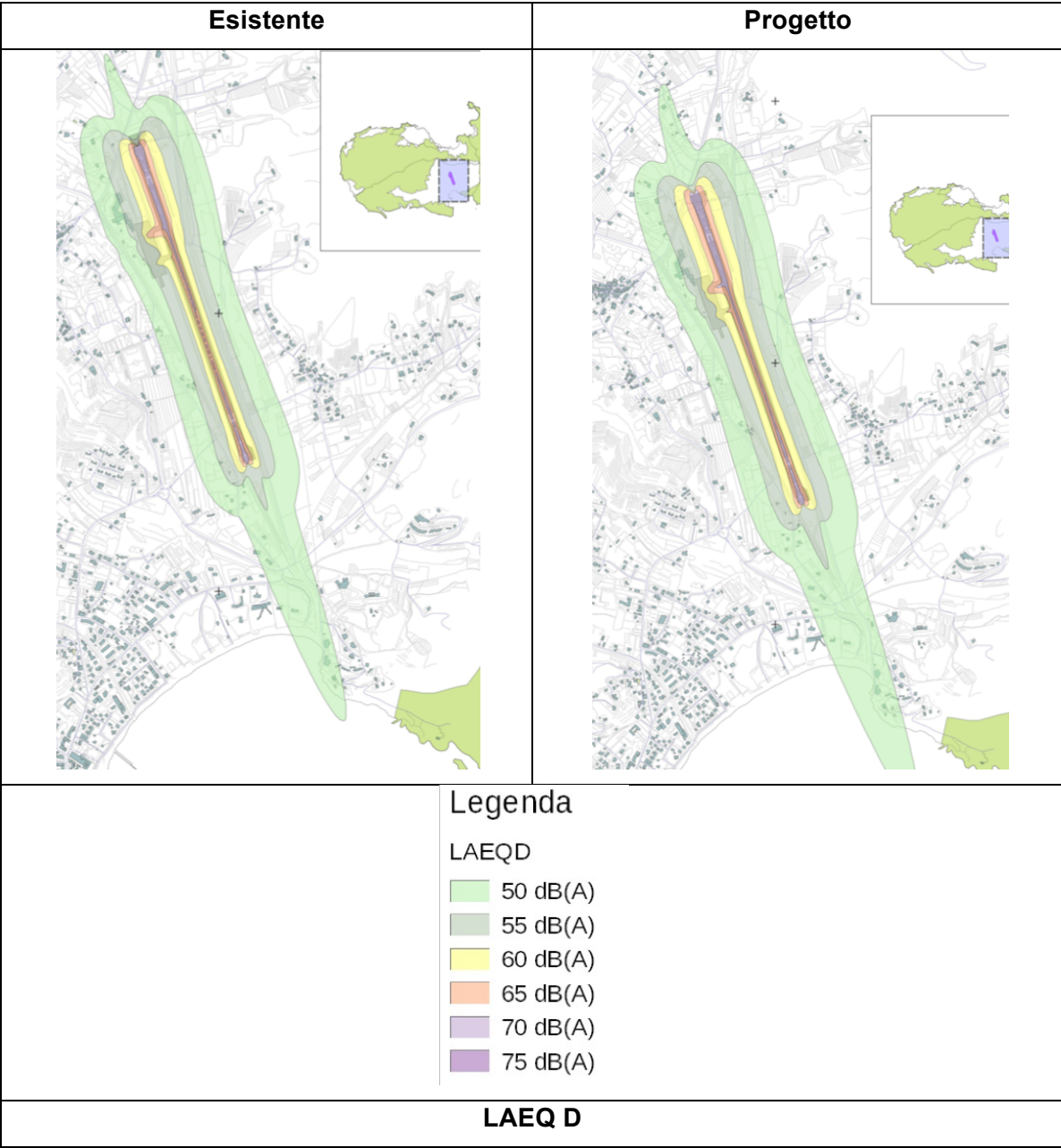
- ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 (immobili ed aree dichiarate di notevole interesse pubblico), con riferimento al D.M. 18.8.1952 (l'intero territorio del Comune di Campo nell'Elba situato nell'Isola d'Elba e comprendente l'isola di Pianosa) ;
- in parte ai sensi del D.Lgs 42/2004, art. 142 comma 1, lett. c, Fiumi, torrenti, corsi d'acqua (aree tutelate per legge).

In relazione al vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D.L. 3267/1923 e della L.R. 39/2000, questo ultimo riguarda solo le aree relative ai tracciati del Fosso della Pila e del Fosso della Galea.

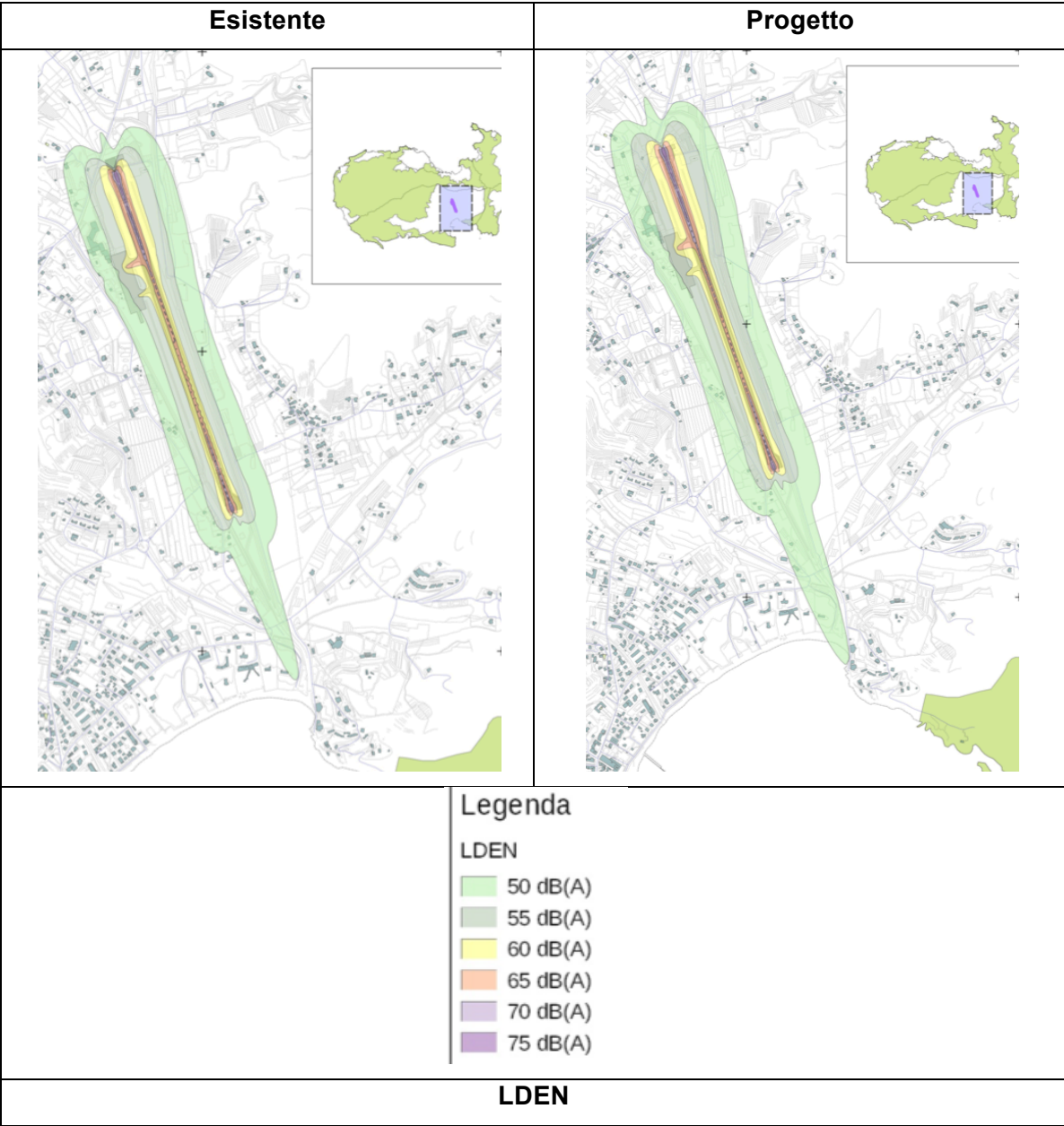
### **Clima acustico**

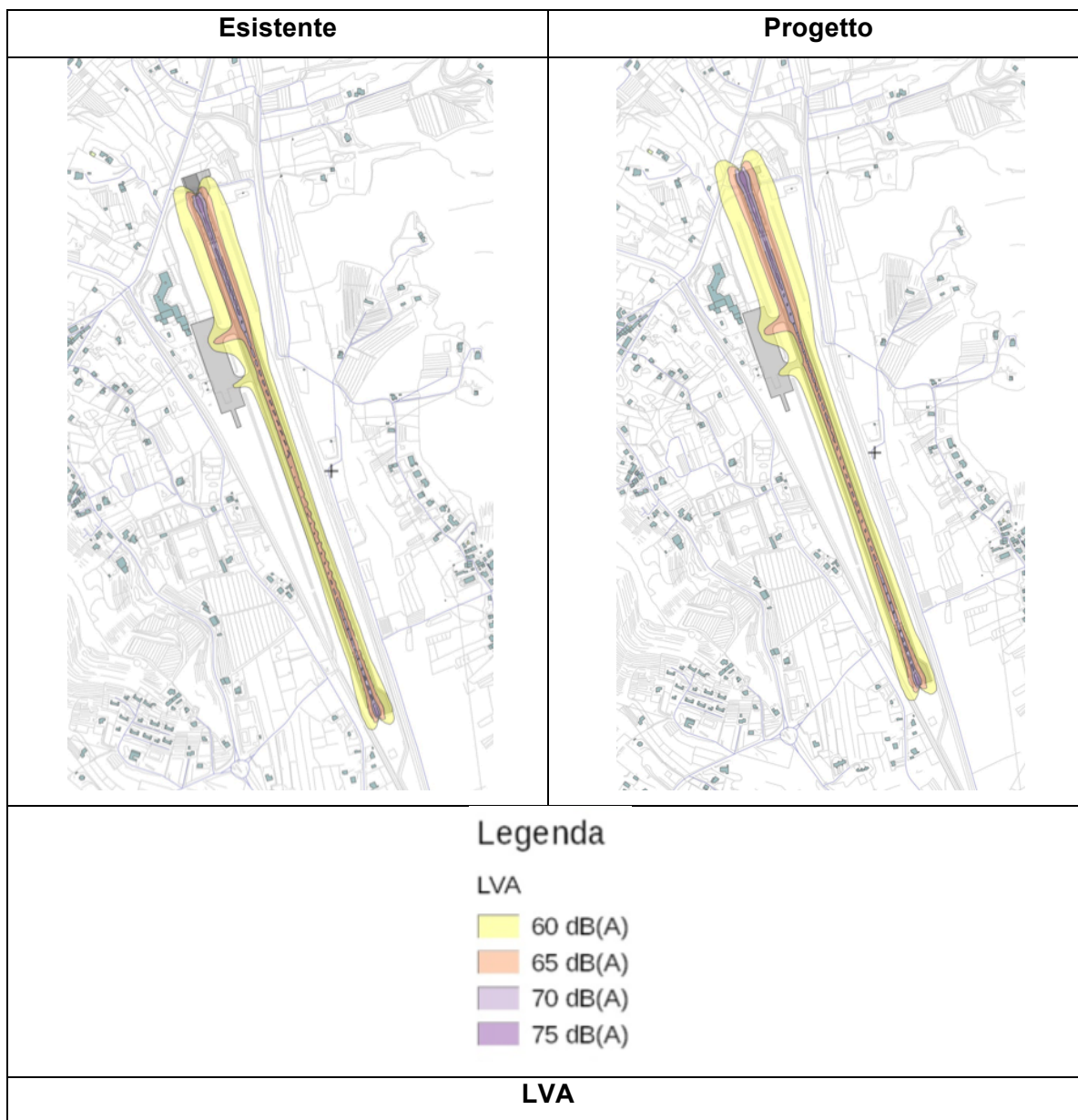
Con riferimento alle analisi sviluppate nell'ambito della valutazione di impatto acustico (VIAC) del progetto preliminare dell'opera sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, in relazione ai ai limiti del PCCA viene confermato un uso esclusivamente diurno della pista dalle ore 6:00 e alle ore 22:00.

I risultati ottenuti confermano, per le condizioni di esercizio utilizzate nelle simulazioni teoriche, le ipotesi evidenziate nella richiesta di integrazioni, di superamento del limite di emissione diurno fissato dal nuovo PCCA di Campo nell'Elba in prossimità di alcuni edifici a sud e a nord dell'aeroporto. I superamenti riscontrati sono di entità ridotta (non superiori a 2 dB(A) presso tutti gli edifici esaminati) e si verificano in corrispondenza dello scenario di simulazione che prende in esame le tre settimane di maggior traffico registrate nel 2013 con un incremento del 30% del traffico aereo per tenere conto del futuro potenziamento dell'aeroporto. In documentazione è anche specificato che per la restante parte dell'anno il traffico aereo è mediamente molto inferiore a quello considerato nelle simulazioni. Inoltre si evidenzia che i superamenti riscontrati rientrano nel margine di incertezza dei risultati delle simulazioni teoriche e che l'incremento del 30 % del traffico aereo è da ritenersi puramente cautelativo e potrebbe non verificarsi nella realtà poiché il potenziamento dell'aeroporto è principalmente rivolto a risanare l'attuale situazione dello scalo elbano e, comunque, i trend dei flussi aerei negli scali nazionali per i prossimi anni sono previsti in calo.







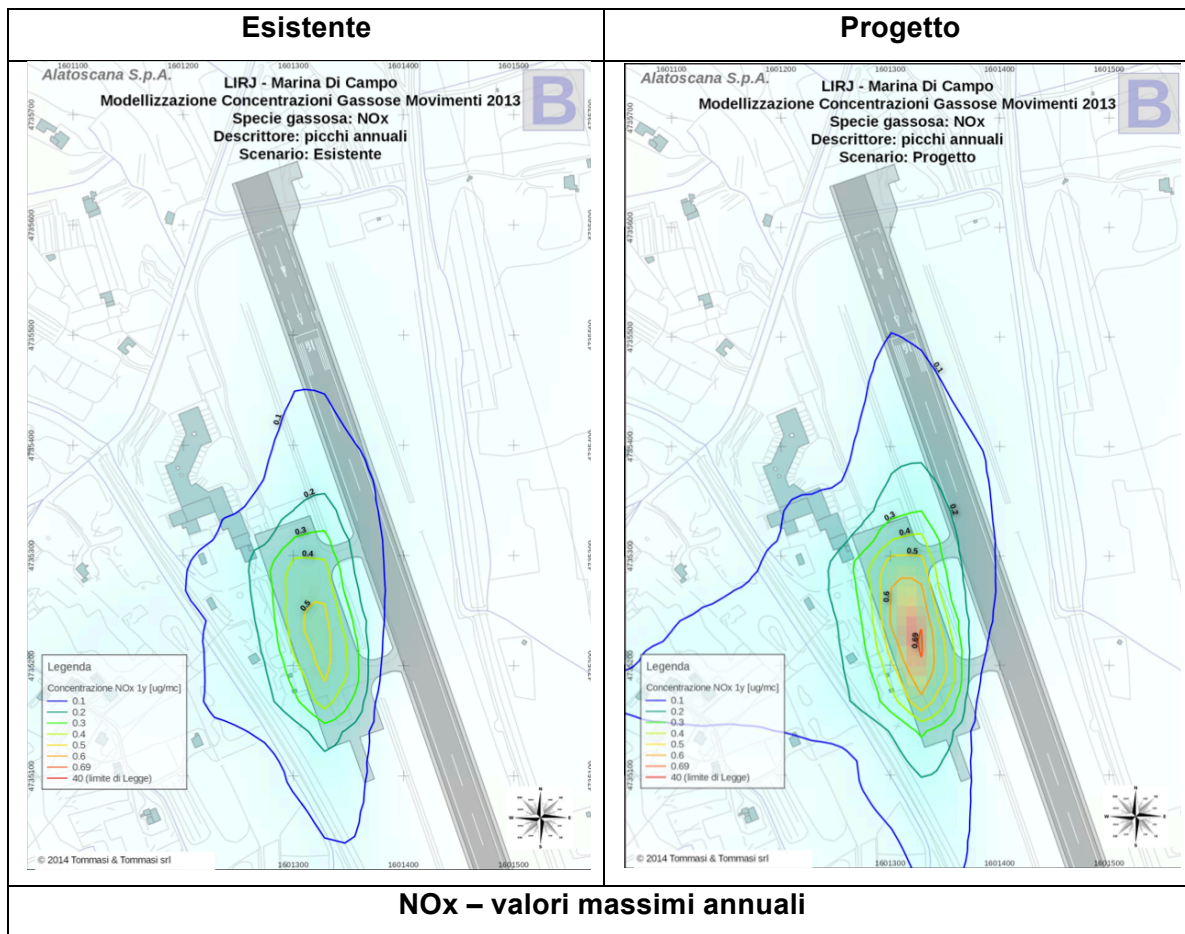


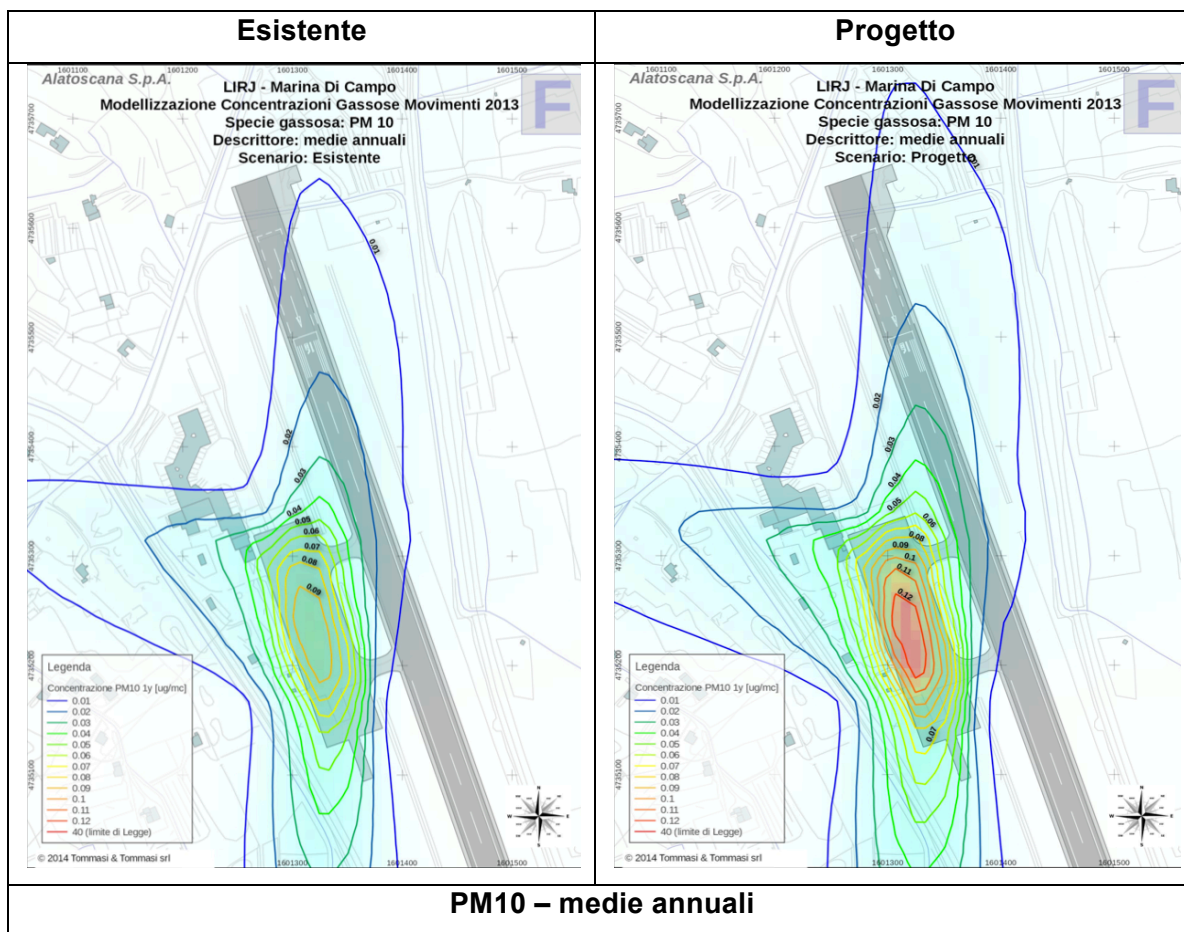


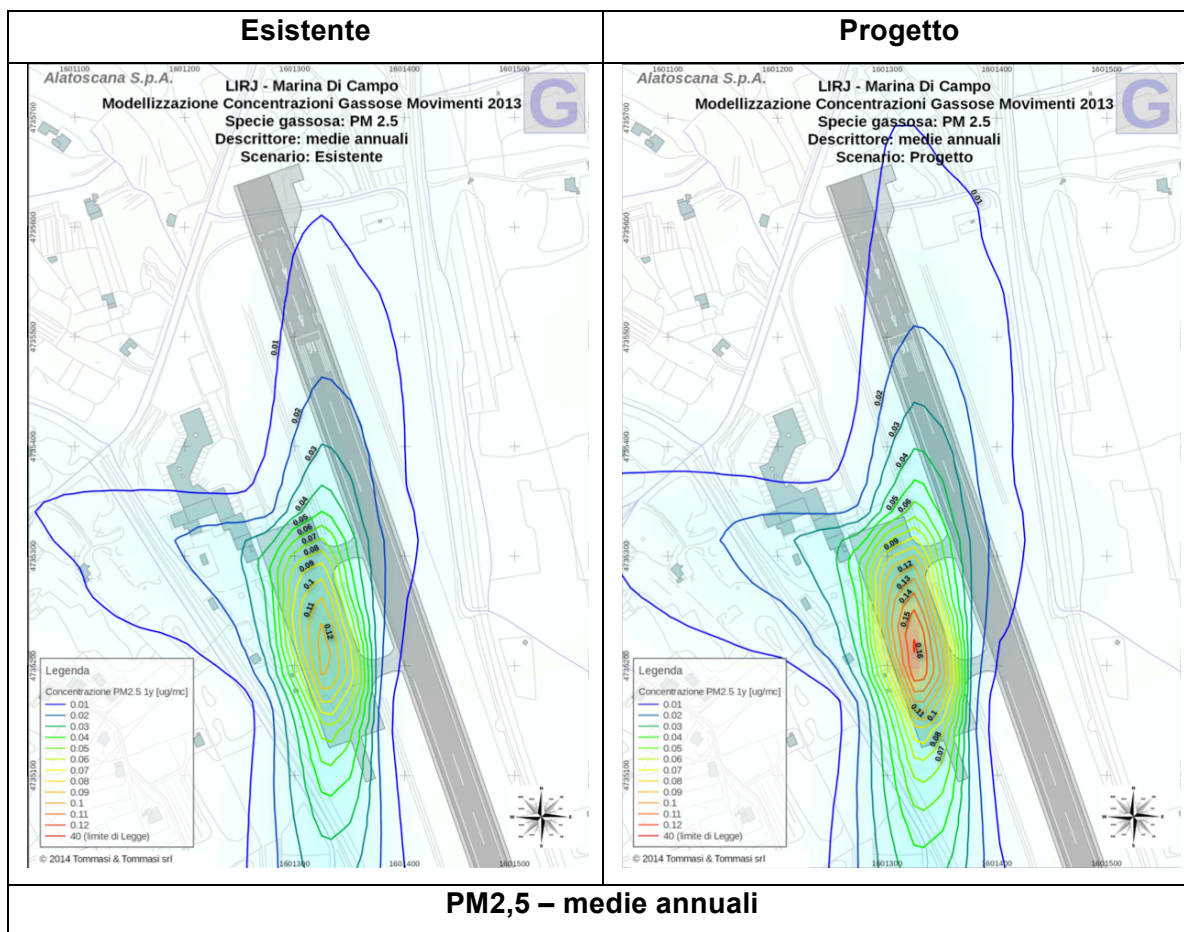
## Qualità dell'aria

Per la caratterizzazione della qualità dell'aria locale si è fatto riferimento alle simulazioni sviluppate nell'ambito dello Studio Preliminare Ambientale del progetto preliminare.

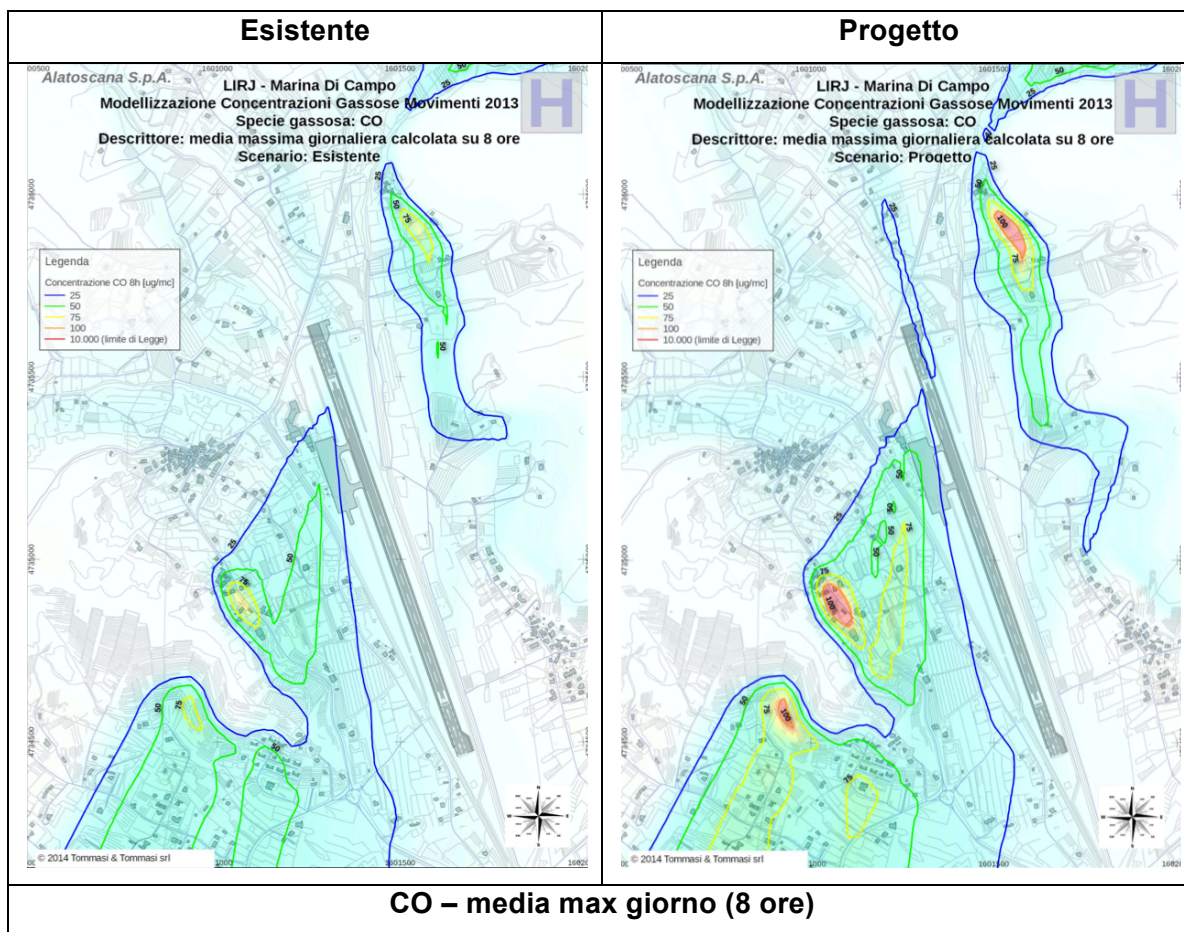
Di seguito si riportano le tavole che indicano le concentrazioni dei principali inquinanti atmosferici nello stato esistente e di progetto.











## **Sistemi idraulici**

Tutti i Comuni dell'Elba sono stati compresi tra le zone a rischio di carenza di risorse idriche nel Piano Straordinario Emergenza Idrica 2012 (All. 1 del D.P.G.R. n. 142 del 4/7/2012) e che non è escluso possano esserci nuove situazioni di carenza idrica. A tal proposito, nell'ambito dell'istruttoria del procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA del progetto preliminare, è stato acquisito il contributo favorevole del Gestore del servizio idrico integrato, ASA Spa.

In relazione alla qualità delle acque destinate al consumo umano, in prossimità dell'area interessate dalle trasformazioni è presente un punto di campionamento corrispondente al pozzo della Bonalaccia.

I dati sullo stato qualitativo delle acque di balneazione, tratti da SIRA ARPAT, indicano uno stato "BUONO" per tutti i parametri chimici oggetto di monitoraggio.

## Suolo e sottosuolo

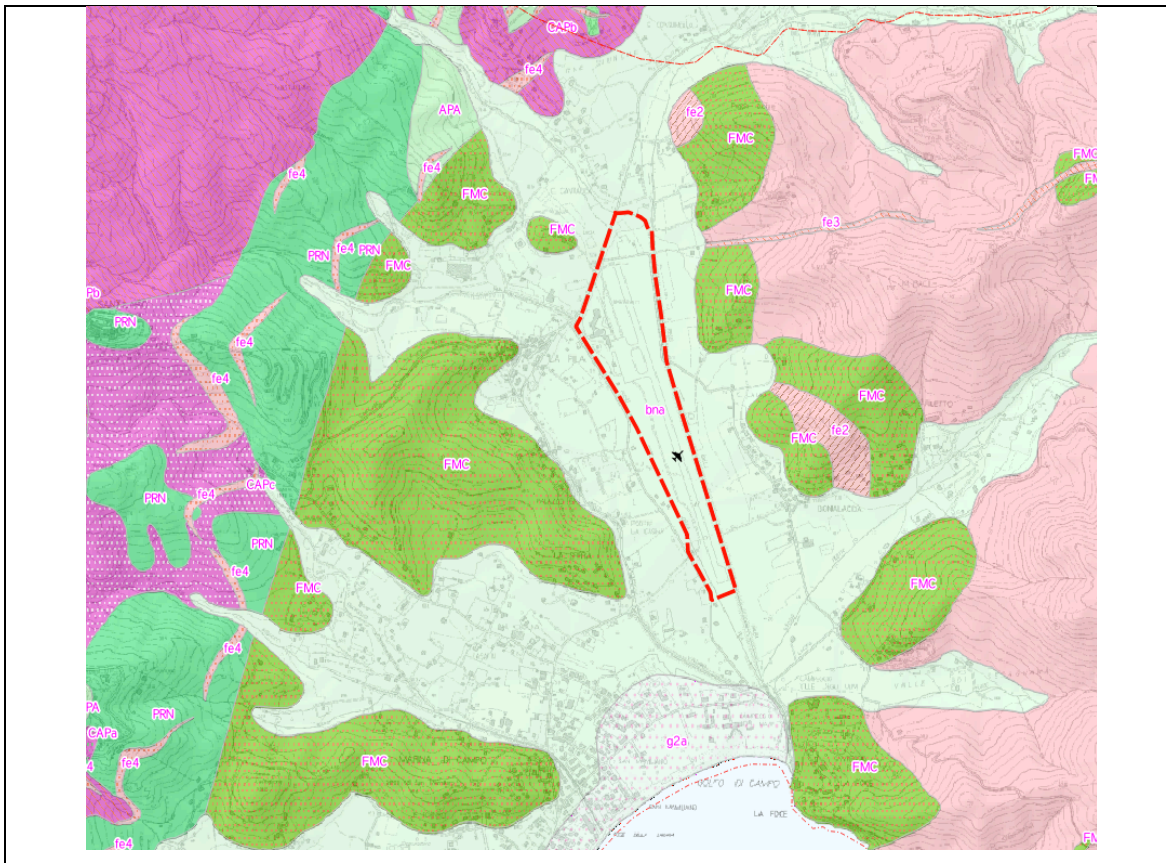
Dagli elaborati geologici del vigente strumento urbanistico del Comune di Campo nell'Elba (Variante 2013 al Programma di Fabbricazione), risulta che:

- l'area in esame è classificata a pericolosità geomorfologica bassa;
- l'area è caratterizzata dalla presenza di depositi alluvionali

La vulnerabilità idrogeologica è estremamente elevata; nelle porzioni in cui affiorano i depositi alluvionali siamo in presenza di un acquifero freatico libero;

- la pericolosità sismica locale è elevata (S3), in quanto si ritrovano depositi alluvionali a prevalente composizione limoso-sabbiosa da sciolti a poco addensati e la presenza di una falda superficiale.

Come di seguito riportato, l'area in analisi è caratterizzata dalla presenza di depositi alluvionali sciolti a permeabilità media nei quali è presente una falda libera alla profondità compresa tra – 1 m e – 7 m (Pleistocene superiore - Olocene).



## **Sistemi ecologici**

Le aree interessate dalle trasformazioni non ricadono all'interno di Aree naturali protette né di Siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) né di siti di interesse regionale (SIR).

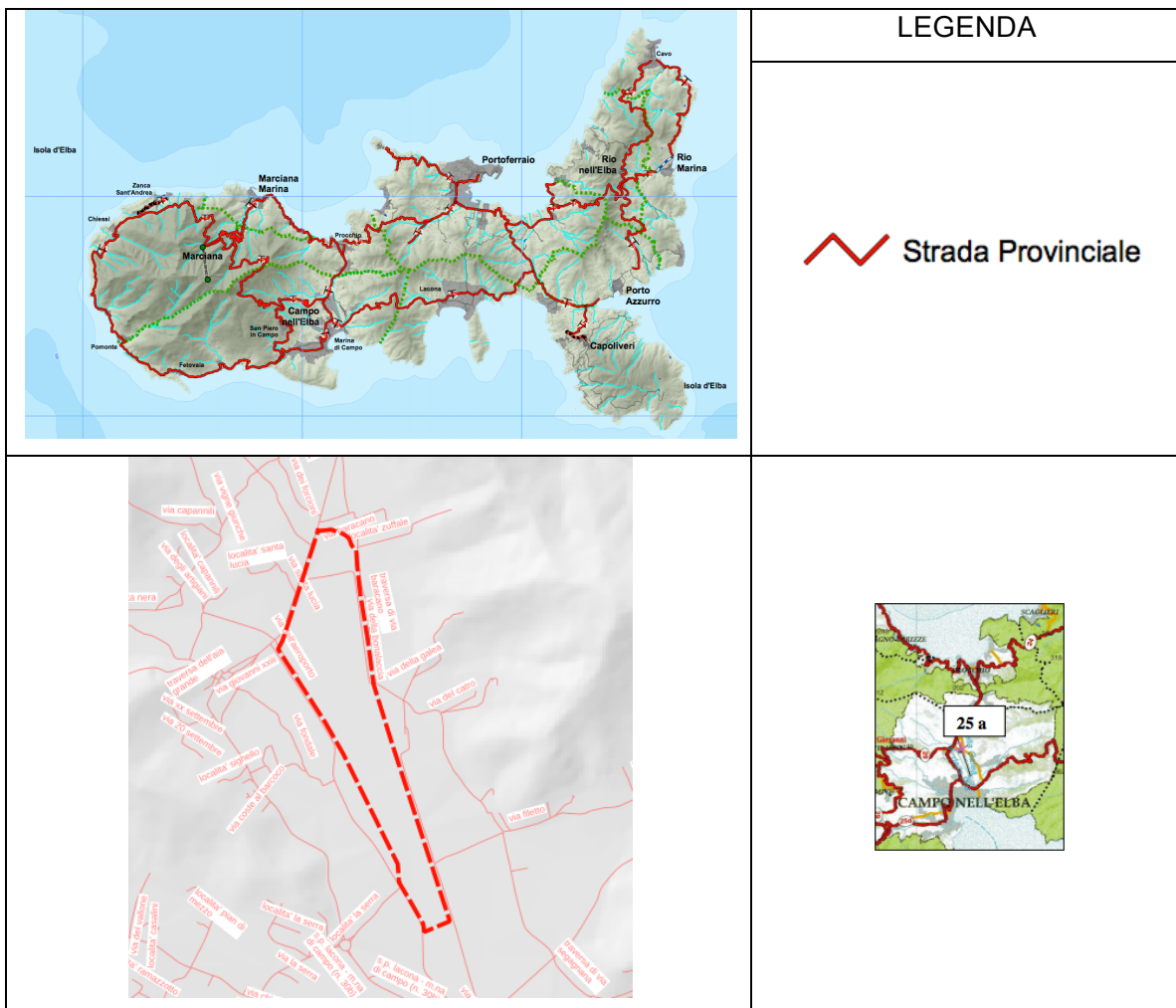
Tuttavia in prossimità sono presenti il SIC IT 5160012 Monte Capanne e Promontorio dell'Enfola ed il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano.

All'interno della documentazione relativa al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto Preliminare è stata presentata specifica documentazione relativa alla valutazione di incidenza, sviluppata a livello di screening, secondo le linee guida della Commissione Europea.

Il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, con nota del 1.7.2015, evidenziava di ritenere che possa essere esclusa la presenza di effetti negativi significativi sull'ambiente, tali da richiedere per la loro precisa individuazione e valutazione e per l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione ad essi relative, l'elaborazione di uno studio di impatto ambientale e lo svolgimento di una procedura di valutazione di incidenza.

## Infrastrutture

Secondo quanto riportato nella tavola relativa al “Sistema funzionale provinciale delle infrastrutture invarianti” del PTC, l’area di variante è interessata dalla presenza della SP 25 Procchio- Marina di Campo che attraversa i comuni di Marciana e Campo nell’Elba per una lunghezza di Km.: 5,700 La strada è presente anche al Catasto Storico (1840/45) quale strada comunitativa primaria (rotabile).



Si tratta della viabilità di congiungimento dalla S.P. 24 a S.P.30b e collegamento tra i centri urbani Procchio e Marina di Campo con valenza storica di viabilità di collegamento trasversale principale. In relazione alla valenza paesistico/panoramica, il tracciato si



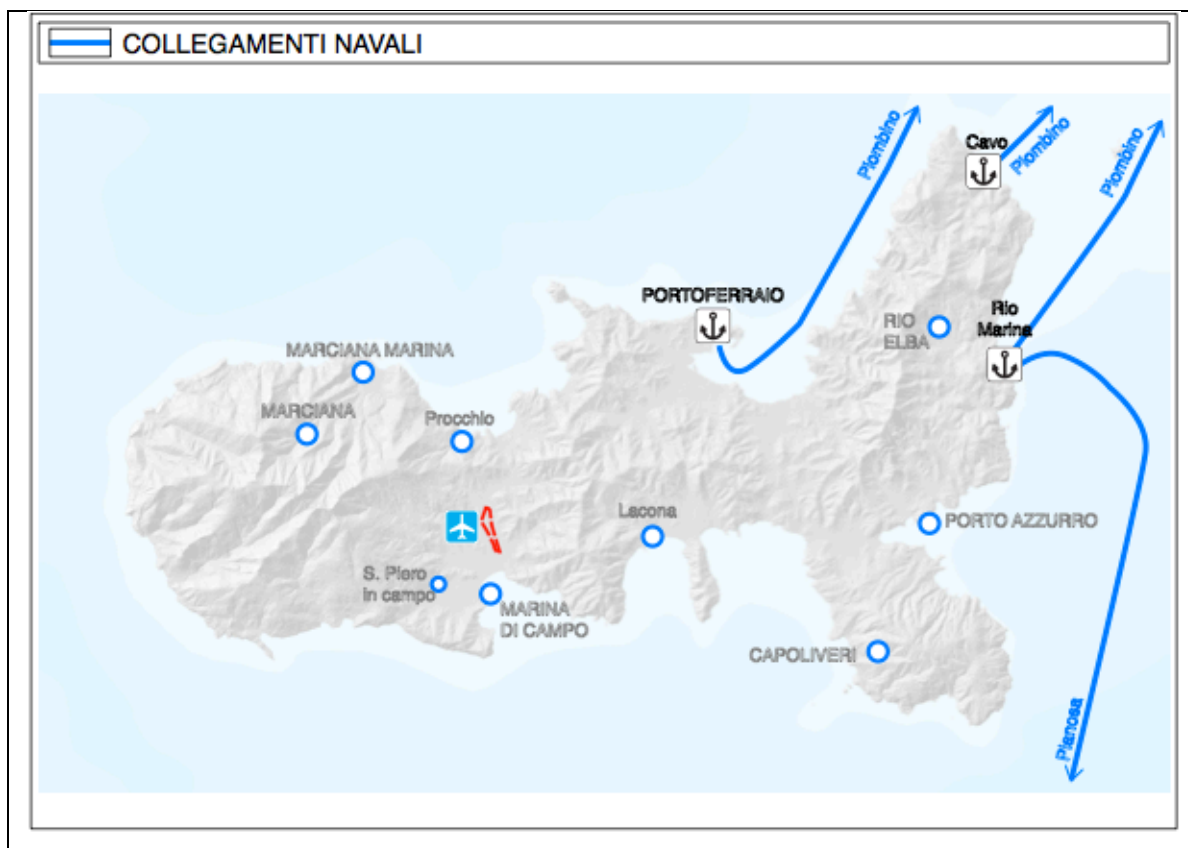
diparte soprattutto in area urbanizzata, ad eccezione per il tratto in quota, nel quale si apprezzano punti panoramici di forte valenza paesistica.

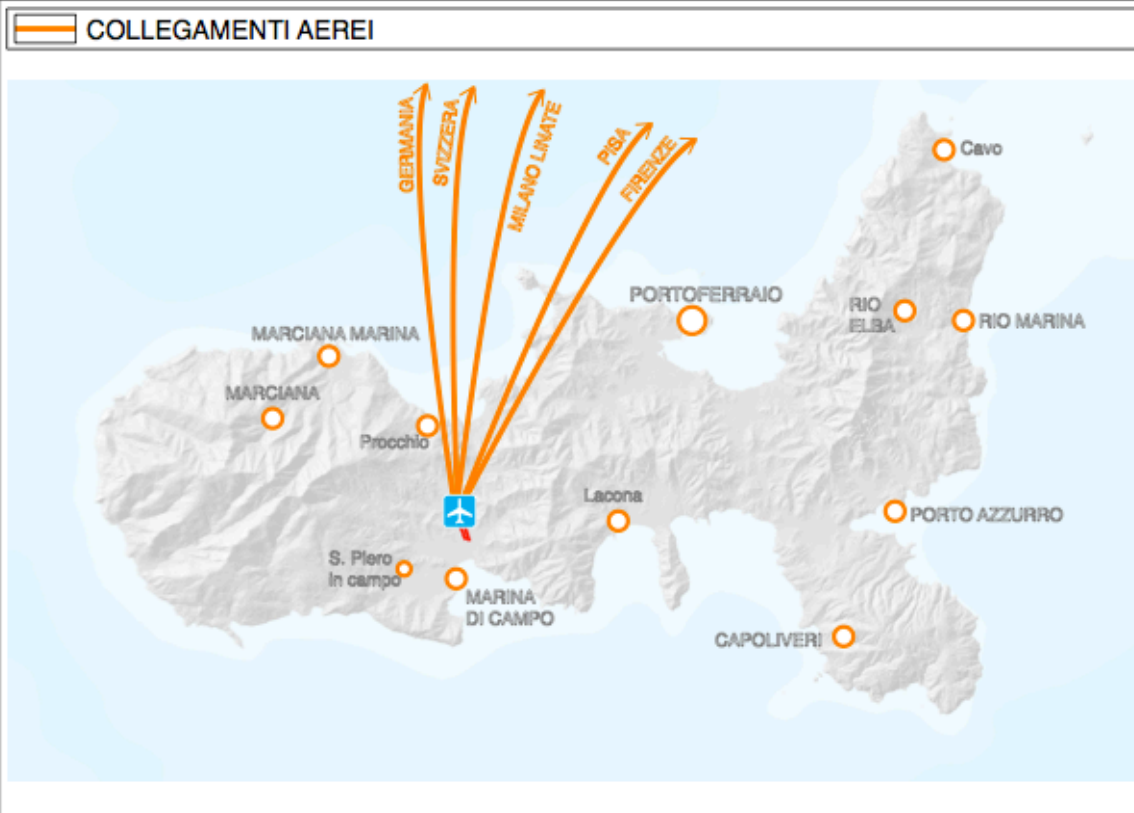
Secondo quanto riportato dal PTC della Provincia di Livorno, la strada si caratterizza con un flusso turistico piuttosto basso, termini funzionali di valenza commerciale/logistica, si configura come strada principale a valenza locale. Valenza commerciale/logistica. Si caratterizza come strada principale a valenza di servizio locale.

In relazione alle caratteristiche della variante, la SP sarà un elemento di rilievo del sistema delle connessioni infrastrutturali tra l'aeroporto ed il resto dell'Isola.

In fase di partecipazione alla Conferenza di Copianificazione è stata sviluppata una cartografia di inquadramento generale dei sistemi di connessione dell'Isola d'Elba.

Come si può verificare dagli estratti grafici riportati, il collegamento aereo rappresenta un'alternativa ad ampio raggio ai trasporti navali permettendo di raggiungere, oltre che destinazioni nazionali anche la Svizzera e la Germania.



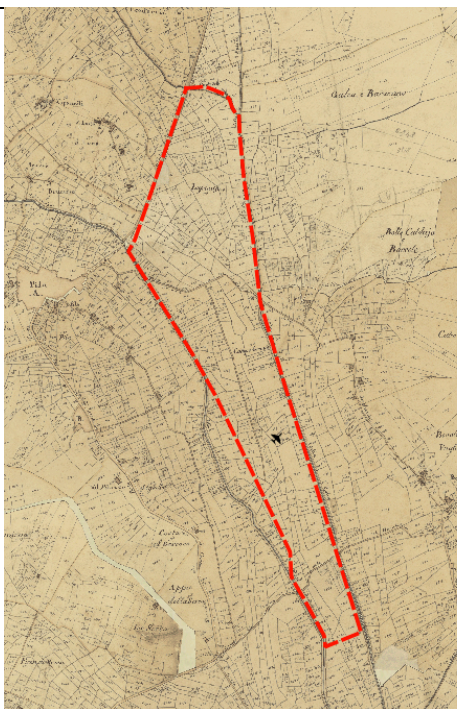


## **Aspetti storico-culturali e paesaggistici**

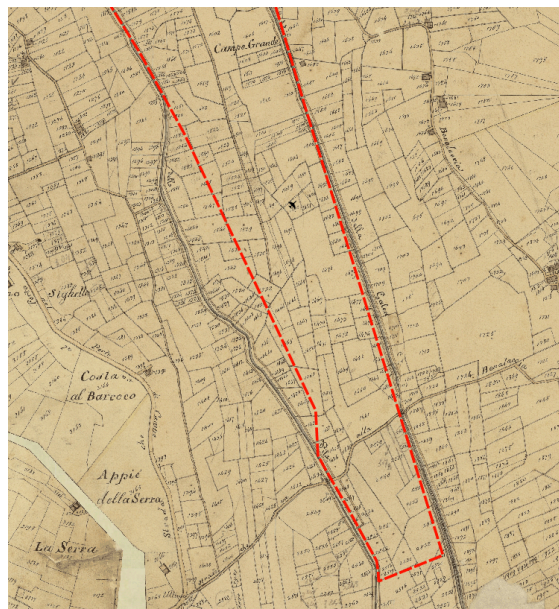
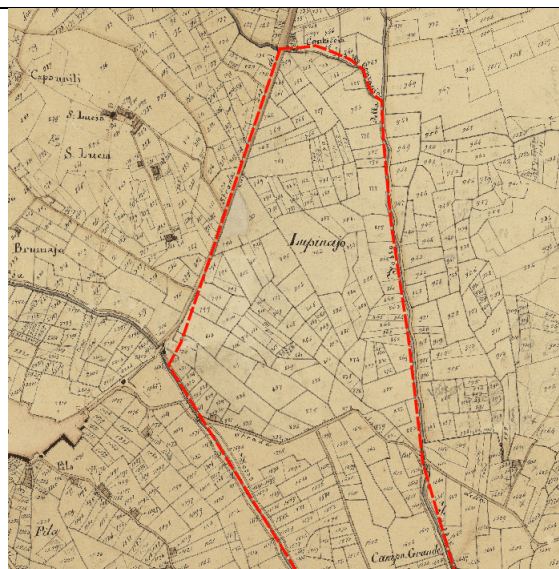
L'area di variante, è inserita in un ambito territoriale caratterizzato da alto valore paesaggistico ed ambientale con ampia varietà di morfologie e tipologie ambientali, sia terrestri che costiere, nel quale l'attività antropica nel corso dei secoli ha spesso lasciato un'impronta non trascurabile.

L'infrastrutturazione che caratterizza l'assetto attuale ha profondamente sconvolto i connotati di un'area originariamente rurale caratterizzata da assetti policolturali di ridotta dimensione ed edifici attestati sugli assi viari principali. Lo sviluppo insediativo del dopoguerra, guidato principalmente dal turismo, ha cancellato progressivamente numerose tracce di questo assetto imponendo un modello urbanistico che non è stato in grado di dialogare con i valori patrimoniali del contesto di inserimento. Il mosaico agroecopaesaggistico ne è risultato alterato con l'estensivizzazione delle colture di pianura e l'abbandono dei coltivi pedecollinari che ha portato ad un notevole avanzamento della superficie boscata.

All'interno del Rapporto Ambientale è stato svolto un confronto tra l'assetto di epoca storica con quello attuale tramite carte del Catasto Leopoldino (1841) e foto aeree attuali e del 1952, analizzando i tratti salienti delle immagini si nota quanto l'alterazione morfologica dell'assetto territoriale sia stata significativa.

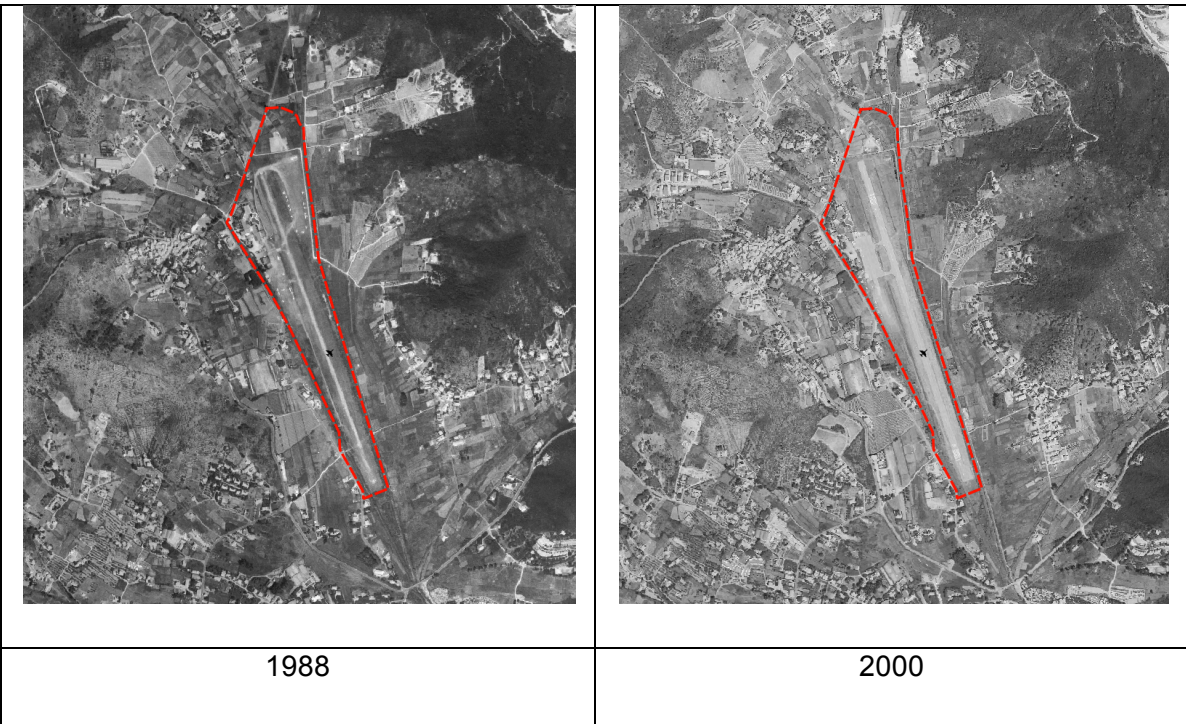
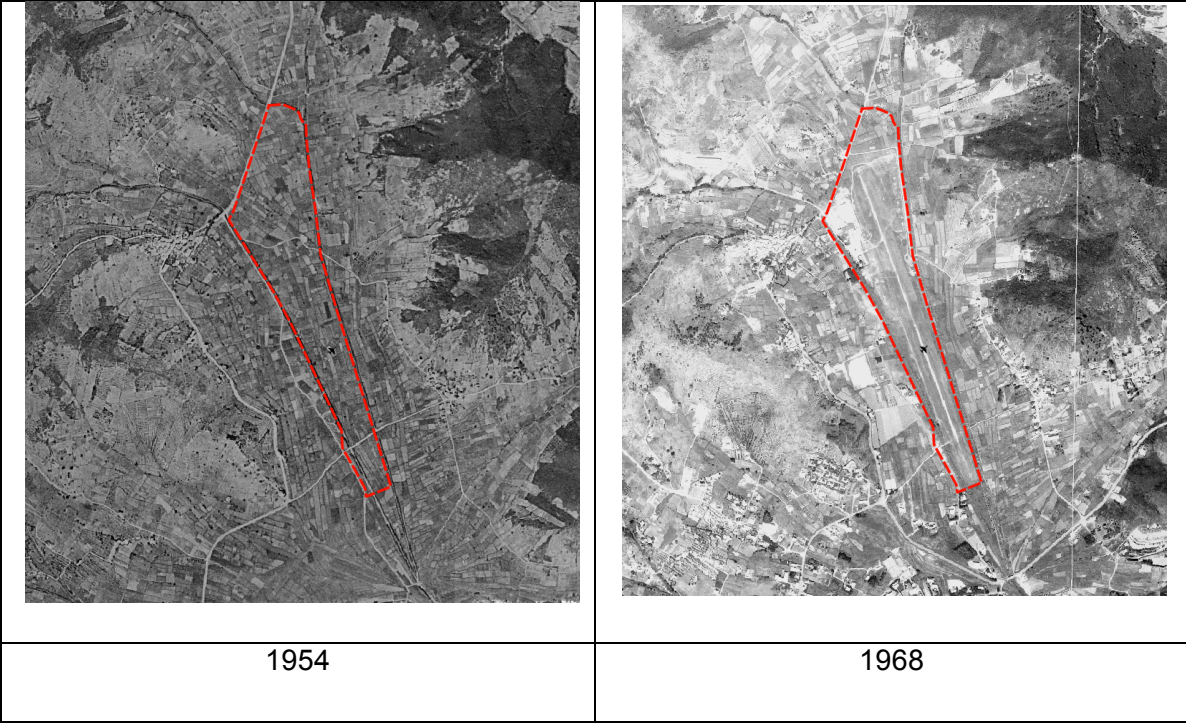


Identificativo	187_E06I
Tipo di mappa	Foglio
Comunità	Marciana
Comune	Campo nell'Elba
Nome sezione	BARBATOJA E TAMBONE
Sezione	E
Foglio	6
Particelle	da 1065 a 2079
Anno	1841
Dimensione (mm)	737 x 550
Scala numerica	1:2500
Edizione	Impianto
Autore/i	Turchi Angelo (Angiolo)
Revisore/i	Senza Revisore
Catasto	Catasto Generale della Toscana - Isole
Tipo di supporto	Carta
Stato di conservazione	Discreto
Restaurata	Sì
Ente di conservazione	Archivio di Stato di Livorno
Segnatura archivistica	ASLI, Catasto mappe, 1734



Fonte: Catasto Generale della Toscana – Isole (1841)





## 5. EFFETTI POTENZIALMENTE GENERABILI

Come di seguito illustrato, i principali effetti potenzialmente generabili sono relativi ad un possibile aumento delle emissioni atmosferiche ed acustiche in occasione dei picchi di traffico del periodo estivo, che è il periodo dell'anno in cui, soprattutto a causa dei flussi turistici si concentra la maggiore fruizione dell'isola e quindi delle infrastrutture.

LEGENDA	
++	effetto potenzialmente molto positivo
+	effetto potenzialmente positivo
-	effetto potenzialmente negativo ma con incidenza poco significativa sulle risorse
--	effetto potenzialmente negativo con incidenza significativa sulle risorse
o	effetto con esito incerto
	effetto non significativo

Matrice di analisi dei potenziali effetti correlati all'attuazione delle previsioni di variante			
		Entità effetto	Analisi
Fattori climatici	efficienza energetica ed emissioni di anidride carbonica	+	Gli interventi sugli edifici esistenti prevedono la sostituzione degli infissi e l'installazione di impianti ad alta efficienza energetica in grado di ottimizzare i consumi e ridurre le emissioni.
	energia prodotta da fonti rinnovabili	+	E' prevista la produzione di energia tramite l'utilizzo di pompe di calore.
Aria	emissioni atmosferiche	-	L'incremento delle emissioni atmosferiche non è da

			considerarsi rilevante, tenendo conto del quadro di riferimento relativamente alla qualità dell'aria locale. Tuttavia, l'azione combinata delle emissioni da trasporto aereo e da trasporto stradale potrebbe determinare un incremento, limitatamente alla stagione estiva, delle concentrazioni di inquinanti atmosferici.
Rumore	inquinamento acustico	-	L'incremento delle emissioni acustiche potrebbe determinare il superamento del limite di emissione diurno del PCCA in prossimità di alcuni edifici a sud del sedime aeroportuale.
Rifiuti	gestione dei rifiuti		
Acqua	gestione dei reflui	o	Le previsioni di variante, essendo attinenti a trasformazioni principalmente relative all'assetto infrastrutturale non determineranno particolari effetti sul sistema acqua. Non è previsto un aumento del fabbisogno idrico; non sono previste aree destinate alla manutenzione ed al lavaggio degli aeromobili.
	utilizzo risorsa idrica		
Biodiversità, flora e fauna	specie, habitat e fitocenosi	o	Nelle analisi a supporto della progettazione sono state escluse potenziali incidenze sulle componenti ecologiche e naturalistiche.
Suolo	consumo di suolo	-	Il potenziamento dell'infrastruttura, con particolare riferimento alla realizzazione delle nuove aree a

			nord, dei parcheggi e dei piazzali, determinerà una incidenza negativa alla riduzione del consumo di suolo con l'incremento delle superfici impermeabilizzate.
Salute	inquinamento elettromagnetico	o	Le previsioni di variante, essendo attinenti a trasformazioni principalmente relative all'assetto infrastrutturale non determineranno particolari effetti in termini di emissioni elettromagnetiche e/o di immissione di radiazioni ionizzanti.
	radiazioni ionizzanti		
Popolazione	permanenza della popolazione residente	++	Gli effetti positivi, che corrispondono agli effetti attesi dall'attuazione delle previsioni di variante sono relativi all'incremento delle dotazioni di servizi con la conseguente attivazione di risorse locali. L'azione sinergica di questi elementi potrà mettere in valore le risorse del patrimonio locale verso un incremento dello sviluppo economico per il territorio comunale e per quello dell'Isola.
	sistema economico		
	occupazione		
	servizi		
	accessibilità degli spazi di vita		
Patrimonio culturale, paesaggio, beni materiali	risorse storico-culturali	o	L'assetto paesaggistico in termini percettivi sarà alterato in misura non particolarmente rilevante. Non si prevedono effetti su mantenimento degli assetti infrastrutturali con particolare riferimento ai tracciati storici ed alle permanenze, oltre che agli elementi della struttura territoriale
	risorse paesaggistiche		
	sistemi urbani e insediamenti		
	reti infrastrutturali e tecnologiche		
	specializzazioni funzionali e attrattività del territorio		
	territorio agricolo		



			di lunga durata.
--	--	--	------------------

Relativamente agli ulteriori impatti in fase di sistemazione e costruzione delle opere si possono individuare i noti disturbi arrecati dall'attività di cantierizzazione.

Fattore causale	Causa secondaria	Effetto	Componente ambientale
<ul style="list-style-type: none"> <li>Preparazione del sito: movimenti terra, scavi, rinterrati, ecc.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sollevamento e trasporto polveri.</li> <li>Allontanamento o distruzione fauna</li> <li>Possibili fenomeni di erosione</li> <li>Incidenti agli operatori</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Atmosfera</li> <li>Flora e fauna</li> <li>Suolo</li> <li>Salute pubblica</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Interventi di regimazione idraulica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Variazione del bilancio idrogeologico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifica del livello di falda</li> <li>Rischi di esaurimento di pozzi e sorgenti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ambiente idrico</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Esercizio del cantiere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Degrado del paesaggio</li> <li>Aumento del traffico veicolare</li> <li>Attività di mezzi all'opera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sottrazione di aree</li> <li>Inquinamento atmosferico</li> <li>Aumento del livello medio di intensità sonora</li> <li>Aumento vibrazioni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Paesaggio</li> <li>Salute pubblica</li> <li>Rumore e salute pubblica</li> <li>Rumore e vibrazioni</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilizzo di cave per materiali di costruzione</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Impatti connessi alla coltivazione di cave</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suolo e sottosuolo</li> </ul>

**Tab.: potenziali impatti connessi con l'apertura e la gestione di un cantiere**

## 6. MISURE DI MITIGAZIONE

L'insieme delle misure atte a impedire, ridurre o compensare nel modo più completo possibile gli effetti ambientali potenzialmente negativi è stato stabilito nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale del progetto preliminare

Tutte le misure prescrittive sono state individuate coerentemente con quanto contenuto all'interno del provvedimento conclusivo di cui al Decreto Dirigenziale n.4366 del 01/10/2015 che di seguito si riportano integralmente.

### a. Aspetti generali

1. Si ricorda che, in applicazione della normativa vigente in materia, risultano ancora da espletare, per l'aeroporto di Campo nell'Elba, i seguenti obblighi di legge del gestore aeroportuale: individuazione dei confini delle aree di rispetto e caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale ai sensi del D.M. 31/10/1997; definizione degli indici di classificazione aeroportuale di cui all'art. 7 del D.M. 20/05/1999 finalizzati anche alla pianificazione delle azioni di risanamento acustico di cui all'art. 10, comma 5, della L. 447/95; definizione delle procedure antirumore di cui all'art.5 del D.M. 31/10/1997.

2. Si ricorda quanto previsto dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dalla L.R. 65/2014 in merito all'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica.

3. Si ricordano, con riferimento alle opere rientranti nell'art. 83 del D.P.R. 380/2001, gli adempimenti sugli aspetti sismici di cui al succitato decreto ed alla L.R. 65/2014.

4. Le indicazioni relative alla fase di costruzione previste dal proponente nella documentazione presentata nell'ambito del presente procedimento e quelle contenute nelle prescrizioni che seguono devono essere raccolte in un Piano di gestione ambientale, comprendente anche un Piano per le situazioni di emergenza ambientale (ad esempio in caso di sversamento di idrocarburi). Tale Piano deve essere allegato alla documentazione necessaria per l'ottenimento del titolo edilizio; le indicazioni ivi contenute devono essere rese obbligatorie per le imprese esecutrici delle opere.

*(Soggetto competente al controllo: Comune di Campo nell'Elba, nell'ambito delle competenze per il rilascio del titolo edilizio di cui alla L.R. 65/2014).*

### b. Aspetti progettuali

1. In fase di costruzione, il proponente deve prevedere idoneo presidio e/o recinzione delle aree oggetto di lavorazione, onde impedirne l'accesso ai non addetti, nonché apposita segnaletica.  
*(Soggetto competente al controllo: Azienda sanitaria di Livorno, nell'ambito delle competenze di cui al D.Lgs. 81/2008)*

2. Al termine delle attività di costruzione, ovvero della singola porzione dell'opera, il proponente deve procedere al recupero ambientale di tutte le aree soggette a movimento di terra in conseguenza dei cantieri; al ripristino della viabilità pubblica e privata utilizzata nonché delle opere di regimazione delle acque eventualmente danneggiate in seguito alle lavorazioni. A tal proposito si ricorda quanto previsto dalla D.C.R. 155/1997 in materia di utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica.

Si raccomanda di riutilizzare il terreno vegetale di scotico (*topsoil*), ove qualitativamente idoneo,

conservandone la fertilità agronomica; tale terreno, nell'eventualità che ne risulti necessario un temporaneo accantonamento, deve essere disposto in appositi cumuli, non più alti di 2 metri e protetti dall'erosione. Il proponente può inoltre fare riferimento a quanto previsto dalle Linee Guida ISPRA 65.2/2010 *"Il trattamento dei suoli nei ripristini ambientali legati alle infrastrutture"*.

3. Il proponente deve adottare specifici accorgimenti per evitare l'imbrattamento della viabilità, dovuto ai mezzi in uscita dai cantieri. Non è consentito il lavaggio delle betoniere nell'ambito del sito di progetto, fatto salvo il caso in cui sia prevista una specifica vasca impermeabile in cui immettere le acque di lavaggio, le quali devono essere gestite ai sensi della parte terza del D. Lgs 152/2006 o smaltite come rifiuto.

4. Almeno 12 mesi prima dell'eventuale dismissione dell'opera in esame, deve essere presentato all'Ufficio competente per le procedure di VIA il progetto preliminare degli interventi di smantellamento delle opere realizzate (ivi incluse le modalità di recupero o smaltimento dei materiali così ricavati), nonché dei lavori di recupero morfologico e vegetazionale.

### c. Aspetti ambientali

#### *Atmosfera*

1. Come segnalato da ARPAT, ai fini della mitigazione delle emissioni in atmosfera derivanti dalla fase di cantiere devono essere attuate le misure di mitigazione contenute nei documenti R.02 del 24.4.2015 e R.03 del 30.7.2015, depositati dal proponente nell'ambito del presente procedimento. Tali documenti devono essere inseriti nel capitolato di appalto e resi obbligatori per le imprese esecutrici. Si prescrive inoltre che siano estese all'intera area di lavorazione le modalità e le procedure previste nel documento R.03, relativamente al trattamento a calce in presenza di recettori a distanze inferiori ai 100 m.

*(Prescrizione soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Campo nell'Elba, ai fini del rilascio del titolo edilizio di cui alla L.R. 65/2014).*

2. Ai fini del monitoraggio della qualità dell'aria, il proponente deve effettuare una campagna *ante-operam* ed una *post-operam*, secondo le modalità indicate nel documento R.03 del 30.7.2015 depositato dal proponente, concordando preventivamente i dettagli operativi di tali campagne con ARPAT, cui dovranno essere comunicati tempestivamente gli esiti delle misure. Si raccomanda che, in linea generale, le misure siano effettuate nel rispetto delle "Linee guida" adottate dal Ministero dell'Ambiente.

#### *Ambiente idrico, suolo e sottosuolo*

3. Come segnalato da ARPAT, in merito alla tutela delle acque, il proponente deve: - integrare il documento "Prescrizioni operative per l'impresa esecutrice" con le indicazioni fornite nella relazione "2-AV-GN-RTG-INT\_Rel integrativa"; - oltre a quanto indicato dal proponente nella documentazione depositata, deve essere effettuata una scelta oculata di prodotti impiegati per il confezionamento del calcestruzzo (quali: additivi, sostanze scasseranti dei getti) in base al minor contenuto di sostanze pericolose ed all'elevata compatibilità ambientale. *(Prescrizione soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Campo nell'Elba, ai fini del rilascio del titolo edilizio di cui alla L.R. 65/2014).*

4. Inoltre al fine della tutela della risorsa idrica, come in parte già indicato a livello preliminare nella documentazione presentata dal proponente, relativamente alla fase di costruzione: a. devono essere adottate tutte le misure necessarie per evitare dispersione di inquinanti e impedire contaminazioni delle acque derivanti da tutte le nuove opere previste in progetto anche a seguito di incidente. In particolare, al fine di evitare il rischio del rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi, il proponente deve parcheggiare, effettuare la manutenzione ed eseguire i rifornimenti di carburanti e lubrificanti su un'area impermeabilizzata attrezzata con idonei presidi di sicurezza (sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e dalle acque di prima pioggia), nonché controllare giornalmente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi. I depositi di

idrocarburi devono essere posti in bacini di contenimento coperti, opportunamente dimensionati e collocati in condizioni di sicurezza dal punto di vista idraulico e geomorfologico. Il proponente deve tenere a disposizione, durante le attività di esecuzione dei lavori previsti, idonei presidi da utilizzare in caso di sversamento (ad esempio materiali assorbenti) ed indicare per iscritto alle imprese appaltatrici le procedure operative da mettere in atto (ad esempio rimozione della porzione di suolo contaminata). Al termine della fase di costruzione il proponente deve procedere al recupero o smaltimento delle pavimentazioni provvisorie realizzate nell'ambito dei cantieri. Il proponente deve individuare un'area specifica, appositamente delimitata, destinata al deposito temporaneo dei materiali scavati nell'ambito del progetto in esame e prevedere accorgimenti atti ad evitare dilavamento dei materiali terrosi;

b. le AMPP (art. 2 della L.R. 20/2006 e artt. 38 e seguenti del Regolamento Regionale 46R/2008, con indicazione generale per le AMD), relative alle aree potenzialmente contaminate, devono essere convogliate ad una vasca appositamente dimensionata per i successivi trattamenti;

c. è necessario attuare tutte le più idonee misure atte a scongiurare inquinamento in falda anche evitando l'infiltrazione di eventuali inquinanti dalla superficie (anche in relazione alle nuove opere di fondazione);

d. fatta salva la posizione favorevole di ASA Spa, acquisita nell'ambito del presente procedimento, relativamente al fabbisogno idrico ed alle esigenze di fognatura e depurazione, ai fini del rilascio del titolo edilizio, è necessario che il proponente si confronti anche con l'Autorità Idrica Toscana. *(La lettera d della presente prescrizione è soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Campo nell'Elba, ai fini del rilascio del titolo edilizio di cui alla L.R. 65/2014).*

5. Il proponente, nell'esecuzione delle opere previste, deve adottare tecniche di scavo e realizzazione delle fondazioni che assicurino la tutela delle acque di falda, anche con riferimento al livello raggiunto dalla falda al momento degli scavi.

6. Si ricorda quanto previsto dall'articolo 8 della L.R. 20/2006 in merito all'autorizzazione allo scarico della AMPP, fuori della pubblica fognatura. Sono fatte salve le competenze di controllo di cui alla citata legge regionale e di cui al relativo regolamento attuativo.

7. Dato atto che la valutazione dei battenti idraulici è stata effettuata facendo riferimento ad uno studio idraulico redatto nel febbraio 2012 e che la Regione Toscana si è dotata, nell'anno 2012, di nuove mappe dei parametri delle linee segnalatrici di possibilità pluviometrica, ai fini del rilascio del titolo edilizio, occorre implementare il calcolo dei battenti idraulici, utilizzando le suddette curve.

*(Prescrizione soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Campo nell'Elba, ai fini del rilascio del titolo edilizio di cui alla L.R. 65/2014).*

8. Si ricorda quanto previsto da: a. la L.R. 21/2012, artt. 2 e 3, in materia di adempimenti e procedure relative alla messa in sicurezza idraulica delle aree PIME; b. l'allegato A al Regolamento Regionale 53R/2011; c. gli articoli 5 e 6 delle Norme del PAI del Bacino Toscana Costa, relativamente alle aree PIE e PIME. In particolare, con riferimento all'art. 5 comma 11 lettera c) delle Norme, si ricorda che gli interventi previsti: c1. devono essere realizzati con accorgimenti e modalità tali da garantire di non subire e non procurare danni nel caso di allagamenti nelle aree in argomento; c2. non devono precludere la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio; c3. non devono concorrere ad aumentare il rischio in altre aree.

9. In materia di distanze di opere ed interventi dai corsi d'acqua, si ricorda quanto previsto dall'art. 96 del R.D. 523/1904 e dall'art. 1 della L.R. 21/2012.

10. La realizzazione degli interventi previsti deve garantire la possibilità di effettuare gli interventi di manutenzione delle opere idrauliche relative ai corsi d'acqua presenti in prossimità del sedime

aeroportuale.

#### *Paesaggio e Beni culturali*

11. Come segnalato dalla competente Soprintendenza, il proponente deve conformarsi alle prescrizioni contenute nella nota prot. 2901 del 3.3.2014 (che si allega in copia al presente provvedimento quale parte integrante – Allegato A). Si ricorda che la Soprintendenza può prescrivere ulteriori misure di mitigazione, con riferimento ai successivi livelli di progettazione.

*(Prescrizione soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Campo nell'Elba, ed a parere della competente Soprintendenza, ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004).*

12. Fatte salve le esigenze di sicurezza aeronautica ed aeroportuale e di tutela della qualità delle acque, si prescrive che:

a. gli interventi non comportino aumento dell'impermeabilizzazione del suolo e siano realizzati con tecniche e materiali ecocompatibili evitando l'utilizzo di nuove strutture in muratura;

b. le aree destinate a parcheggio ed in generale la viabilità interna costituita da strade e piazzole sia realizzata con materiali drenanti di colore terroso o con prati armati da apposite reti carrabili.

*(Prescrizione soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Campo nell'Elba ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004).*

13. Si raccomanda inoltre che: a. le opere e la sistemazione delle aree esterne contribuiscano alla riqualificazione delle aree maggiormente degradate e sottoutilizzate; b. sia garantita la qualità estetica percettiva dell'inserimento delle opere; c. l'impatto paesaggistico degli interventi previsti sia il più possibile contenuto in riferimento alle visuali panoramiche dalla viabilità esistente adiacente e di maggior frequentazione.

14. Come segnalato dalla competente Soprintendenza archeologica, il proponente deve prevedere il controllo in corso d'opera di tutti i lavori di scavo, compresi quelli per l'apertura della pista di transito. Il controllo deve essere effettuato da un archeologo o da una ditta archeologica a carico del proponente e sotto la supervisione della Soprintendenza, alla quale deve essere comunicato il nominativo dell'archeologo o della ditta archeologica a cui è stato affidato l'incarico e la data di inizio dei lavori di scavo. Si ricorda che l'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche nell'area interessata dall'intervento potrebbe comportare una variante al progetto approvato nonché la necessità di effettuare, sempre a carico del proponente, indagini archeologiche volte alla documentazione ed alla tutela dei rinvenimenti.

*(Soggetto competente al controllo: Soprintendenza Archeologica della Toscana, nell'ambito delle competenze di cui al D.Lgs. 42/2004)*

#### *Rumore*

15. Per quanto riguarda la fase di cantiere, si ricorda l'obbligo di rispetto dei limiti di rumorosità di cui al D.P.C.M. 14.11.1997, in tutte le fasi dei lavori. L'eventuale ricorso alle procedure di richiesta di deroga al rispetto dei limiti, di cui all'art. 16 e all'Allegato 4 del Regolamento regionale 2R/2014, per particolari fasi dei lavori, dovrà essere giustificato (dal proponente l'opera) e valutato (dall'Amministrazione Comunale competente) caso per caso in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori interessati.

16. Dato atto di quanto ricordato al capoverso precedente, per quanto riguarda la fase di cantiere, ai fini del rilascio del titolo edilizio e sulla base della documentazione depositata nell'ambito del presente procedimento, il proponente deve presentare al Comune competente la specifica documentazione sull'impatto acustico previsto durante le fasi di cantiere più rumorose predisposta ai sensi del regolamento comunale vigente, del Regolamento Regionale 2R/2014 e della D.G.R. 857/2013. La documentazione deve specificare, tra le altre cose, le tipologie di attività rumorose previste, gli orari e la durata, i macchinari impiegati (che dovranno essere conformi alle normative tecniche di omologazione di cui al D.Lgs. 262/2002), i livelli di rumore previsti in prossimità degli

edifici più esposti e la verifica del rispetto dei limiti di legge. Nel caso in cui si ravvisasse la necessità di richiedere eventuali deroghe al Comune competente, deve essere specificata anche la durata dei periodi in cui si prevede che le attività svolte possano produrre il superamento dei limiti di legge e la descrizione in dettaglio dei metodi e degli interventi previsti per la riduzione dell'impatto acustico ai ricettori.

*(Soggetto competente al controllo: Comune interessato, nell'ambito delle competenze di cui alla L.R. 89/1998)*

17. Per quanto riguarda la fase di esercizio, non oltre i tre mesi dall'avvio a regime dello scalo aeroportuale *post-operam*, devono essere avviate le specifiche indagini strumentali indicate in documentazione al fine di valutare gli effettivi livelli di rumore presenti presso i ricettori in cui è stato previsto, in base alle simulazioni teoriche, il superamento dei limiti di legge. I risultati dei primi tre mesi di indagini strumentali devono essere trasmessi, mediante apposite relazioni, agli enti competenti (Regione, Comune, ARPAT, Azienda USL 6). Gli stessi Enti potranno eventualmente richiedere i risultati dei successivi periodi di monitoraggio ai fini di controllo e verifica. La strumentazione e le modalità di misura devono essere conformi alle disposizioni del D.M. 16/3/1998 e del D.M. 20/5/1999.

Il dettaglio operativo del piano di monitoraggio *post-operam* nonché delle azioni da porre in atto in caso di accertamento del superamento dei limiti di legge devono essere concordati con ARPAT. Con riferimento alle postazioni di misura individuate, deve essere caratterizzato lo stato del clima acustico *ante-operam* presso le stesse.

Qualora, in base ai risultati delle indagini strumentali di cui alla presente prescrizione, risultasse l'effettivo superamento dei limiti di legge presso i ricettori indagati, dovranno essere poste in atto le necessarie azioni, tra cui le procedure indicate nella documentazione integrativa presentata dal proponente, per la mitigazione dei livelli di rumore ai ricettori al fine del rispetto dei limiti normativi.

*(Soggetto competente al controllo: Comune interessato, nell'ambito delle competenze di cui alla L.R. 89/1998)*

#### *Rifiuti e bonifiche. Materiali di scavo*

18. Premesso che: - per la realizzazione delle opere in progetto è previsto lo scavo e riutilizzo di circa 3.200 m3 di terre, previa caratterizzazione della compatibilità ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/2006; - nella documentazione trasmessa dal proponente sono riportati i riferimenti tabellari normativi sia di colonna A che di colonna B della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla parte quarta del D.Lgs. 152/2006, senza specificare la destinazione finale delle diverse aree; ai fini del rilascio del titolo edilizio: a. tale destinazione deve essere indicata in opportuna planimetria; b. il proponente deve precisare le aree di riutilizzo all'interno del cantiere, e verificare tutte le condizioni previste dall'art 185 comma 1 lettera c) del D.Lgs. 152/2006, che esclude dal regime dei rifiuti "il suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, ove sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato". *(Prescrizione soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Campo nell'Elba, ai fini del rilascio del titolo edilizio di cui alla L.R. 65/2014)*

19. Dato atto che il progetto prevede: - la movimentazione di terre per lo spostamento di un tratto del Fosso della Pila e che tale intervento comporta una differenza tra le terre scavate (terra degli argini e dei sedimenti fluviali del letto, scavo nuova sezione rettangolare) e riporti (realizzazione del nuovo tratto deviato, livellamento del terreno delle aree interessate); - che una parte consistente di tali materiali sarà reimpiegata all'interno del cantiere; - che il materiale escavato, sia nel caso di suo reimpiego in sito sia per la parte eccedente, verrà comunque sottoposto ad accertamento, per valutare la sua eventuale contaminazione, nelle successive fasi di progettazione, attraverso prelievo di campioni di terreno direttamente nei siti oggetto di scavo; - che le modalità di gestione delle terre ed il regime normativo in cui operare saranno quindi definiti successivamente in tali sedi; si ricorda che, ai fini del rilascio del titolo edilizio: a. devono essere precisate le destinazioni dei materiali di scavo; b. il riutilizzo dei materiali di scavo deve essere effettuato in piena conformità con la normativa vigente; c. i materiali di scavo in esubero non destinati a riutilizzo, così come quelli che dovessero risultare non idonei, devono essere avviati a

impianti di recupero o smaltimento come rifiuti ai sensi della normativa di settore, privilegiando il recupero (parte quarta del D.Lgs. 152/2006).

20. La documentazione evidenzia che è previsto il trattamento a calce per la stabilizzazione del sottofondo su cui impostare la fondazione stradale della pista aeroportuale e della nuova viabilità stradale: non risulta chiaro se tale stabilizzazione sarà effettuata sul materiale movimentato negli scavi o se interessa il fondo scavo non movimentato. Ciò premesso, si ricorda che qualora tale trattamento riguardi il materiale movimentato, quest'ultimo non potrà essere gestito nell'ambito dell'art. 185 del D.Lgs. 152/2006, ma piuttosto ai sensi dell'art. 41bis D.L. 98/2013.

21. In merito alla gestione del materiale di fresatura bituminoso, si ricorda che la gestione di tali rifiuti è disciplinata dalla parte quarta del D.Lgs. 152/2006 e comprende le fasi di classificazione della eventuale pericolosità, dell'assegnazione di uno dei due codici CER ("miscele bituminose contenenti catrame di carbone" con codice CER 170301\*, "rifiuto pericoloso, e "miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 170301\*" con codice CER 170302, rifiuto non pericoloso), della corretta attività di deposito temporaneo, di trasporto e di recupero, in procedura ordinaria o semplificata, da parte di una ditta autorizzata.

Fatto salvo quanto riportato al capoverso precedente, si ricorda inoltre che la gestione dei quantitativi di materiali provenienti da demolizioni deve essere tenuta ben separata dalla gestione delle terre e rocce di scavo. Si ricorda infine che i rifiuti da costruzione e demolizione, in quanto tali, debbono essere avviati a recupero o smaltimento ai sensi della normativa di settore (parte quarta del D.Lgs. 152/2006), privilegiando le forme di recupero.

22. Relativamente al materiale misto granulare stabilizzato (MGS), che il proponente intende riutilizzare, si ricorda che tale materiale di origine non nota ricade cautelativamente nella definizione di "matrice di riporto", costituita da una miscela eterogenea di materiali di origine antropica e di terreno, ai sensi dell'art. 3 comma 1 del D.L. 2/2012, convertito dalla L. 28/2012, come modificato dall'art. 41 comma 3 del D.L. 69/2013. Si ricorda inoltre che l'equiparazione di tale matrice di riporto a suolo escavato non contaminato, ai fini dell'esclusione dal regime dei rifiuti ai sensi dell'art. 185 comma 1 lett. b) del D.Lgs. 152/06, è subordinata, oltre che al rispetto dei limiti tabellari (Tabella 1, colonna A o B), all'accertamento di conformità del test di cessione effettuato sui materiali granulari con le metodiche previste ai sensi dell'art. 9 del D.M. 5/2/1998 (i limiti di confronto per l'eluato di tale test di cessione sono quelli di cui alla Tabella 2 dell'Allegato 5 della parte quarta del D.Lgs. 152/2006, ai fini della tutela delle risorse idriche sotterranee).

Si ricorda infine che le terre da scavo e la matrice riporto (MGS), per le quali non siano soddisfatti i requisiti precedentemente descritti, sono soggette alle regolamentazioni previste dalla disciplina dei rifiuti ai sensi della parte quarta del D.Lgs. 152/2006.

23. Si ricorda che i rifiuti prodotti in fase di cantiere e di esercizio devono essere opportunamente raccolti ed avviati a recupero e/o smaltimento secondo le norme di legge (parte quarta del D.Lgs. 152/2006), privilegiando la raccolta differenziata e il recupero.

24. Si ricorda infine che: a. in relazione alle attività di cantiere, devono essere adottate tutte le misure necessarie per evitare possibili inquinamenti dell'ambiente; b. qualora si dovessero presentare problematiche inerenti il ritrovamento di terreni e/o acque inquinati, devono essere attivate le procedure di messa in sicurezza e bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/2006, parte quarta; c. l'art. 4 comma 7 della L.R. 25/1998 dispone che nei capitolati per appalti pubblici di opere, di forniture e di servizi siano inserite specifiche condizioni per favorire l'uso di materiali recuperabili (ad esempio il compost di qualità per le sistemazioni a verde).

#### *Salute e sicurezza pubbliche*

25. Sulla base della documentazione presentata dal proponente nell'ambito del presente procedimento, nell'ambito del Piano di sicurezza e coordinamento di cui al D.Lgs. 81/2008, devono, tra l'altro, essere indicate specifiche misure di prevenzione per quanto riguarda le attività da svolgersi nelle aree a pericolosità idraulica, al fine di garantire la sicurezza degli addetti in fase di costruzione.



*(Soggetto competente al controllo: Azienda Sanitaria di Livorno, nell'ambito delle competenze di cui al D.Lgs. 81/2008).*

*Aspetti infrastrutturali*

26. Con riferimento alle opere previste all'estremità nord del sedime aeroportuale, ai fini del rilascio del titolo edilizio, il proponente deve concordare nel dettaglio con la Provincia di Livorno le misure necessarie ad assicurare la sicurezza della circolazione viaria lungo la S.P. 25, nel rispetto del Codice della Strada e del relativo Regolamento attuativo.

*(Soggetto competente al controllo: Provincia di Livorno in qualità di Ente proprietario della strada interessata)*

27. Per quanto riguarda l'intersezione della nuova via della Bonalaccia con la S.P. 25, ai fini del rilascio del titolo edilizio, il proponente deve concordare nel dettaglio con la Provincia di Livorno le misure necessarie ad assicurare la sicurezza della circolazione viaria, nel rispetto del Codice della Strada e del relativo Regolamento attuativo, nonché del D.M. 19.4.2006.

*(Soggetto competente al controllo: Provincia di Livorno in qualità di Ente proprietario della strada interessata)*

28. Il proponente, ai fini del rilascio del titolo edilizio, deve prevedere una programmazione del traffico degli automezzi impiegati per il periodo relativo alle attività di cantiere, finalizzata ad evitare interferenze e pericoli per la circolazione. Gli innesti con la viabilità pubblica devono essere realizzati in modo da non ostacolare la sicurezza e la scorrevolezza del traffico. E' fatto salvo quanto previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento attuativo.

*(Soggetti competenti al controllo: Comune di Campo nell'Elba e Provincia di Livorno in qualità di Enti proprietari delle strade interessate)*

29. Ai fini del rilascio del titolo edilizio, il proponente deve evidenziare nel dettaglio le interferenze delle attività di progetto con le infrastrutture ed i sottoservizi presenti nelle aree interessate dal progetto in esame, adottando i necessari accorgimenti di mitigazione, sentiti i Soggetti gestori. In particolare il progetto esecutivo deve essere inviato all'Autorità Idrica Toscana ed ad ASA Spa, al fine di definire nel dettaglio le modalità operative ed esecutive dei previsti lavori di deviazione delle condotte idriche.

*(Prescrizione soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Campo nell'Elba, ai fini del rilascio del titolo edilizio di cui alla L.R. 65/2014)*

## 7. MISURE DI MONITORAGGIO

Per quanto riguarda il controllo degli effetti connessi con l'attuazione della variante sarà impostato un sistema di monitoraggio specifico per la variante.

Il monitoraggio proposto per il controllo degli effetti significativi connessi con l'attuazione della variante e per il controllo dello stato di attuazione delle azioni previste è finalizzato alla verifica:

- della pertinenza degli obiettivi e del grado di conseguimento degli stessi,
- dell'efficacia ed efficienza degli interventi previsti e delle soluzioni adottate,
- della compatibilità ambientale,

e dovrà essere implementato per verificare principalmente:

- stadio di attuazione delle azioni della variante,
- tipologia e numero di nuovi vettori insediati presso l'aeroporto,
- grado di realizzazione e di efficacia delle misure di mitigazione
- esiti delle attività di monitoraggio ambientale programmate nell'ambito del Piano di Gestione Ambientale.

In particolare, fermo restando quanto attiene la procedura di ottemperanza di competenza del Comune relativamente alle misure prescrittive di cui al provvedimento conclusivo della verifica di assoggettabilità a VIA del progetto preliminare, risulta opportuno predisporre, nell'ambito del Piano di Gestione Ambientale, un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che tenga conto dello stato attuale di tutte le Componenti Ambientali oggetto di analisi, al fine di ottenere una completa Banca Dati ambientale di riferimento, finalizzata a un corretto sviluppo temporale e gestionale del Piano stesso.

Il PMA dovrà essere articolato almeno attraverso le seguenti fasi:

- Ante Operam: allo scopo di definire e caratterizzare lo stato attuale delle componenti ambientali interessate, prima dell'inizio dei lavori e della messa in esercizio delle opere previste;
- Corso d'Opera: allo scopo di controllare gli impatti durante le lavorazioni di cantiere e verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione e delle misure di controllo;

- Post Operam: allo scopo di controllare gli impatti derivanti dall'esercizio delle opere previste.

Alle attività di monitoraggio dovranno essere affiancate specifiche attività di comunicazione dei dati rilevati, a beneficio della Cittadinanza interessata.

Ai fini delle attività di comunicazione di cui sopra, dovrà essere previsto, di concerto con il soggetto proponente il progetto dell'infrastruttura, un idoneo sistema di trasmissione e condivisione dei dati, affinché gli Enti di controllo ed il Comune possano disporre di un sistema di interfaccia (anche tramite sito web dedicato e/o webgis) e di accesso ai dati in tempo reale per verificare le tendenze evolutive in atto e predisporre, con il supporto degli Enti competenti, azioni di controllo, anche in caso di eventuali segnalazioni e/o anomalie rilevate.