



***AREA TECNICA – LAVORI
PUBBLICI E AMBIENTE***

Comune di Campo nell'Elba

Provincia di Livorno

DETERMINAZIONE DEL RESPONSABILE

AREA TECNICA – LAVORI PUBBLICI E AMBIENTE

N. 21 del 13/02/2013

OGGETTO: PROVVEDIMENTO DI NON ASSOGGETTABILITA' A V.A.S. DELLA VERIFICA, A NORMA DELLA L.R.T. 10/2010 PER: "AGGIORNAMENTO DELLE INDAGINI GEOLOGICHE ED IDRAULICHE ALLEGATE ALLO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE PER LA DECLASSIFICAZIONE DELLA CLASSE DI PERICOLOSITÀ IDRAULICA NELL'AMBITO TERRITORIALE COMPRESO FRA LA STRADA PROVINCIALE N. 25 ANELLO OCCIDENTALE, I FOSSI LA PILA, GALEA E RIO DEL FORCIONI - VARIANTE AL PIANO DI FABBRICAZIONE - ADOZIONE ART. 17 DELLA L.R. N. 1/2005 SMI - "

IL RESPONSABILE MALTINTI ARCH. SANDRA

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA LL.PP./AMBIENTE E

L'AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS

RICHIAMATI I SEGUENTI ATTI:

- Delibera di Giunta Comunale n.85 del 30/07/2012 "Valutazione di impatto ambientale e valutazione di incidenza – individuazione del Responsabile della struttura operativa per le procedure di VIA",
- Delibera di Giunta Comunale n. 106 del 18/10/2012 di avvio al procedimento - ai sensi dell'art. 15 LR n. 1/2005 - e nomina del Garante della Comunicazione - ai sensi dell'art. 19 LR n. 1/2005 – per *l'aggiornamento delle indagini geologiche ed idrauliche allegate allo strumento urbanistico vigente ai fini della declassificazione della classe di pericolosità idraulica nell'ambito territoriale compreso fra la strada Provinciale n. 25 Anello Occidentale, i Fossi Pila, Galea e Rio dei Forcioni con Variante al Piano di Fabbricazione*”;
- Delibera di Consiglio Comunale n. 48 del 30/11/2012 di adozione, ai sensi dell'art. 17 della L.R.T. n.1/2005 e s.m.i. della Variante al Piano di Fabbricazione per l'aggiornamento delle indagini geologiche ed idrauliche in parola;
- Delibera di Giunta Comunale n. 19 del 12/02/2013 di integrazione della precedente delibera G.C. 85/2012 sopra riportata ed individuazione dell'Autorità Competente in materia di VAS;

PREMESSO CHE:

- è obiettivo dell'Amministrazione favorire il potenziamento dell'aeroporto di Marina di Campo in quanto costituisce un'alternativa ai trasporti navali tradizionali per la continuità territoriale dell'isola d'Elba;
- che la Soc. Aerelba, con nota del 24/10/2011 prot. n. 15085, al fine di garantire gli adeguati standards del settore, ha richiesto di procedere al completamento ed ampliamento della stazione aeroportuale (come da nota dell'ENAC del 23/4/2012 con la quale lo stesso Ente fornisce le indicazioni ed i riferimenti normativi);
- che per detta variante risulta necessario verificare, ai sensi dell'art. 5 comma 3 lett. B) della L.R. 10/2010 l'assoggettabilità al procedimento di VAS (Valutazione Ambientale Strategica);

PRESO ATTO CHE:

- con la sopra citata Delibera di Giunta Comunale 106/2012, era stata inizialmente individuata la medesima come "Autorità Competente" e come tale aveva iniziato le procedure amministrative e gli adempimenti relativi, inviando ai soggetti competenti in materia ambientale, il documento preliminare, al fine di acquisirne i relativi pareri e gli eventuali apporti collaborativi e precisamente a:
 - Regione Toscana;

- Provincia di Livorno;
 - ARPAT;
 - Soprintendenza per i beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, artistici ed Etnoantropologici per le Province di Pisa e Livorno;
 - ATO 5 Acqua;
 - ATO 4 Rifiuti;
 - URTT Ufficio Regionale Tutela del Territorio;
 - Autorità di Bacino Toscana Costa;
- I seguenti soggetti competenti non hanno espresso pareri riguardo all'assoggettabilità a VAS della variante in oggetto:
- Regione Toscana;
 - ATO 5 Acqua;
 - ATO 4 Rifiuti
 - URTT Ufficio Regionale Tutela del Territorio;

VISTI i Contributi istruttori in materia di VAS espressi da:

- Provincia di Livorno;
- Soprintendenza per i beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, artistici ed Etnoantropologici per le Province di Pisa e Livorno;
- ARPAT;
- Autorità di Bacino Toscana Costa;

e nello specifico:

- Provincia di Livorno – “ ... in relazione all'azione di cui all'oggetto, il PTC riconosce ed assume il Piano stralcio di assetto idrogeologico (P.A.I.) (art. 5 Disciplina), facendone propri gli obiettivi, indicazioni e prescrizioni, così come riconosciuto dall'art. 72 che individua ed articola la risorsa suolo. Inoltre, sempre per la stessa risorsa, all'art. 73 “Gli obiettivi indirizzi e prestazioni generali” vengono forniti tutta una serie di indicazioni e prescrizioni alle quali occorrerà attenersi in previsione di qualsivoglia intervento di prevenzione e tutela del suolo.
In relazione all'ambito aeroportuale, per il cui ampliamento e miglioramento della funzionalità dello stesso, è necessaria la variante in oggetto, si evidenzia che il PTC individua tale struttura come invariante strutturale del Sistema Funzionale dei nodi infrastrutturali, e come uno degli elementi di interesse provinciale quale punto di maggior rilievo del sistema infrastrutturale provinciale e regionale (art. 41 Disciplina)

Infine per la salvaguardia della risorsa paesaggio, occorre tenere presente di quanto espressamente riportato nel documento delle N.T.A. per la Risorsa Paesaggio in relazione al Sistema di paesaggio Insulare (art. 8), della presenza di valori paesaggistici e di invarianti strutturali del paesaggio (individuabili nell'apposita cartografia) e una verifica delle strategie di paesaggio (Parte II strategie di paesaggistiche di governo del territorio)”
- Soprintendenza per i beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, artistici ed Etnoantropologici per le Province di Pisa e Livorno – “... questo ufficio concorda con la proposta di variante da sottoporre alla procedura di assoggettabilità così come prevista nell'allegato C della delibera di GM n. 106 del 18/10/2012”
- Autorità di Bacino Toscana Costa – “... preso atto degli elaborati tecnici prodotti, si comunica che gli stessi sono risultati sviluppati in maniera coerente rispetto ai criteri del PAI. Pertanto nell'ambito territoriale compreso tra la Strada Provinciale n. 25 Anello Occidentale, i Fossi la Pila, Galea e Rio Forcioni, le perimetrazioni delle pericolosità Idrauliche Elevate (PIE) e Molto Elevate (PIME), così come risultanti negli studi prodotti, possono essere assunte da codesta Amministrazione, ai sensi dell'art. 25, comma 3 delle vigenti norme del PAI, in termini di aggiornamento del quadro conoscitivo dello stesso PAI”

- ARPAT – “... 1. Caratteristiche del piano o programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

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

La variante in oggetto, con il passaggio da classe P.I.M.E. a P.I.E. permetterà di richiedere titolo abitativo per l'ampliamento della stazione aeroportuale esistente.

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

La Variante in esame costituisce quadro di riferimento anche per Piano di bacino sovraordinato. La verifica di tale compatibilità, che esula dalle competenze tecniche di ARPAT è rimandata agli Enti preposti.

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

Si ritiene che la variante in esame abbia un limitato potenziale per promuovere forme di sviluppo sostenibile. Tuttavia, per l'intervento edificatorio da cui è scaturita l'esigenza della Variante, si raccomanda l'adozione di pratiche di architettura ecosostenibile.

Si ritiene opportuno ricordare che l'Arcipelago Toscano nel Piano di Azione Ambientale Regionale è stato individuato come area a rischio per i rifiuti e per l'approvvigionamento idrico.

Nello specifico l'esame delle singole matrici ambientali:

Suolo e sottosuolo

La riclassificazione dell'area da P.I.M.E. a P.I.E., effettuata al fine di permettere, con l'edificazione di nuove strutture edilizie, l'adeguamento agli attuali standard di settore dell'Area aeroportuale, rappresenta in sé, un ulteriore, seppur modesto, impatto sull'ambiente. Per minimizzare tali impatti si raccomanda che la riclassificazione di pericolosità idraulica non comporti, mediante un meccanismo a cascata, la realizzazione di ulteriori interventi edilizi ubicati nelle aree circostanti l'area aeroportuale.

Una particolare criticità è legata alla eventuale presenza di serbatoi interrati, che in caso di battente idraulico potrebbero non garantire la tenuta del liquido contenuto all'interno. Si ritiene opportuno evitarne l'installazione nelle aree soggette a rischio idraulico, e per i serbatoi in essere è necessario conoscerne la localizzazione e controllarne la capacità di contenimento.

Per quanto attiene l'esame degli effetti conseguenti agli ipotizzati interventi edilizi si evidenzia come questi dovranno essere oggetto di specifica valutazione d'impatto ambientale.

Ambiente Idrico

La sezione trasversale e il tracciato dei corpi idrici presenti nell'area oggetto di variante (fossi Pila, Forcioni, Galea), influenza intrinsecamente la velocità di deflusso nelle diverse aste fluviali, il trasporto solido verso valle, quindi l'equilibrio costiero, la risalita di acque marine lungo i corsi d'acqua superficiali ed inoltre incide -sull'equilibrio delle falde idriche.

In considerazione del rilievo dell'attività balneare nell'intera isola e delle criticità già note nel reperimento della risorsa idrica, si ritiene che le eventuali modifiche per la messa in sicurezza idraulica dei corpi idrici individuati dovranno essere oggetto di un'attenta analisi per valutarne gli impatti sul contorno.

Per gli interventi eventualmente realizzati di rinforzo o di innalzamento degli argini spondali, negli attraversamenti e nelle confluenze, etc. si raccomanda l'adozione di interventi di ingegneria naturalistica, evitando opere in cemento armato laddove non sia indispensabile.

Atmosfera

Per quanto attiene l'esame degli effetti conseguenti agli ipotizzati interventi edilizi si evidenzia come questi dovranno essere oggetto di specifica valutazione d'impatto ambientale.

Agenti Fisici, Rumore

Non si ravvedono impatti significativi su questa matrice ambientale, direttamente legati alla modifica della classificazione di pericolosità idraulica. Gli effetti conseguenti all'eventuale ampliamento della stazione aeroportuale dovranno essere oggetto di specifica valutazione d'impatto acustico.

Rifiuti

Per quanto attiene l'esame degli effetti conseguenti agli ipotizzati interventi edilizi si evidenzia come questi dovranno essere oggetto di specifica valutazione d'impatto ambientale, sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio.

Scarichi idrici

Per quanto attiene l'esame degli effetti conseguenti agli ipotizzati interventi edilizi si evidenzia come questi dovranno essere oggetto di specifica valutazione d'impatto ambientale, sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio.

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

Si ritiene che non vi siano elementi di connessione rilevanti tra la normativa comunitaria nel settore dell'ambiente e la Variante in esame.

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

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

Gli impatti prevedibili, legati ai possibili interventi edilizi di riqualificazione della stazione aeroportuale, sebbene siano di lieve entità, sono da ritenersi probabili, con effetti duraturi e difficilmente reversibili.

- *carattere cumulativo degli impatti*

Non si evidenziano criticità in merito.

- *natura transfrontaliera degli impatti*

Gli impatti che possono conseguire dal progetto in esame hanno carattere locale.

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

L'esame dei documenti tecnici di declassazione della pericolosità idraulica a supporto della Variante in esame esula dai compiti istituzionali (oltre che tecnici) di ARPAT, per la cui valutazione si rimanda agli Enti preposti.

Le opere di messa in sicurezza, la tutela dei corsi d'acqua mediante adeguate manutenzioni, le misure di mitigazione e la compensazione del rischio idraulico risultano di importanza prioritaria ai fini della sostenibilità dell'uso del suolo e determinano il livello di rischio atteso per la salute umana e per l'ambiente.

Nella progettazione dei manufatti dovranno essere individuati volumi compensativi per sopperire alla sottrazione di volume utile per l'acqua in caso di esondazioni duecentennali e a verificare che non si creino incrementi di rischio idraulico in altre aree, anche in considerazione dei rischi ambientali, dovuti ad esempio, alla fuoriuscita di sostanze inquinanti da serbatoi interrati.

Tali interventi nell'area, attinente alla zona aeroportuale, da declassare a pericolosità idraulica elevata, verranno dettagliate nelle successive fasi attuative, come indicato al punto 4 della Variante.

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

Dagli elaborati presentati si deduce che la Variante ha per oggetto un terreno di dimensioni contenute e superficie indicativa stimabile cartograficamente in circa 7500 mq, già destinata nel Piano di Fabbricazione vigente, ad Area aeroportuale.

- *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite e dell'utilizzo intensivo del suolo;*

L'area di Campo nell'Elba si caratterizza per il suo particolare valore ambientale e storico paesaggistico.

L'utilizzo intensivo del suolo registrato in questi ultimi anni ha certamente aggravato gli effetti del recente evento del 7 novembre 2011, del quale ancora non è stato valutato con esattezza il tempo di ritorno, come sostenuto a pag.35 del Rapporto preliminare di assoggettabilità.

In particolare la zona aeroportuale, in base a quanto indicato nell'Allegato A punto 6, ha rivestito importanza strategica nella gestione dell'emergenza, in quanto è stato possibile utilizzarla come centro di raccolta per la popolazione colpita dall'alluvione, pur essendo stata classificata come PIME.

L'evidenza dei fatti impone senza dubbio un attento riesame delle procedure e dei piani di emergenza dell'area aeroportuale e limitrofa.

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

L'area in oggetto è sottoposta, come tutto il territorio comunale, a vincolo di tutela paesaggistico (ex. L. 1497/39 e D.M. 18/8/1952). Si ritiene tuttavia che la ridotta estensione dell'area e la sua continuità con il nucleo urbano di Marina di Campo consenta di non aggravare gli elementi di criticità individuati per l'area vincolata dal piano paesaggistico del PIT.

Conclusioni:

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si concorda con il Proponente sulla possibilità di escludere la Variante in oggetto alle fasi successive della procedura di VAS.

Per la realizzazione dei nuovi interventi edificatori, la cui richiesta di autorizzazione è resa possibile dalla presente Variante, si raccomanda l'adozione di criteri volti alla riduzione dell'impatto sull'ambiente, al risparmio idrico ed energetico, curando altresì il corretto inserimento dei nuovi volumi nel paesaggio esistente.”

RITENUTO:

- di fare propria, quale Autorità Competente nominata a seguito della Delibera di Giunta n. 19 del 12/02/2013 sopra richiamata, la procedura già espletata, con la finalità di non aggravare il procedimento intrapreso, in conformità ai principi che regolano l'attività amministrativa che deve perseguire i fini determinati dalla legge ed è retta da criteri di economicità e di efficacia, secondo le modalità previste dalla legge 7/08/1991 n. 241 e s.m.i.;
- che, ai sensi dell'art. 18 della citata L.R.T. 12/02/2010 n. 10 e s.m.i., le scelte e la tipologia dei contenuti nella Variante, così come motivate dalla necessità di garantire gli adeguati standard del settore aeroportuale, per il completamento ed ampliamento della stazione aeroportuale, individuino quali soggetti competenti da consultare in materia ambientale: la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, l'ARPAT, la Soprintendenza per i beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, artistici ed Etnoantropologici per le Province di Pisa e Livorno, l'ATO 5 Acqua, l'ATO 4 Rifiuti, l'URTT Ufficio Regionale Tutela del Territorio e l'Autorità di Bacino Toscana Costa;

- che le consultazioni siano state espletate, così come indica la legge e che, comunque la pubblicità e la trasparenza dell'azione amministrativa sia garantita anche dalla successiva fase di pubblicazione ed osservazioni legate alla definitiva approvazione della Variante di cui trattasi;
- che le analisi svolte dal rapporto preliminare e dai contributi pervenuti, devono consentire all'Autorità Competente di stabilire, se sussistono o meno impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, come normato dall'art. 6, comma 1, del D.Lgs. n. 152/2006 e diventa quindi necessario stabilire cosa debba intendersi per *"impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale"*;
- che a tal fine occorre far riferimento alla definizione data dall'art. 5, lettera c), del richiamato D.lgs. n. 152/2006, ove per *"impatto significativo"* si intende *"l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti"*;
- che ogni piano e programma, inteso come atto e provvedimento di pianificazione e di programmazione che prevede una trasformazione del territorio, determina un'alterazione dell'ambiente, occorre in questa sede, valutarne la consistenza *"significativa"* e, nell'ipotesi che tale valutazione sia ritenuta tale, la variante di cui trattasi, dovrà essere assoggettata a VAS;
- che la portata del termine *"significativo"* si ritiene che possa essere apprezzata tenendo conto delle disposizioni che stabiliscono quali piani/programmi devono essere assoggettati obbligatoriamente a VAS, riconoscendo quindi implicitamente che tali piani/programmi portano conseguentemente un impatto *"significativo"*;
- che secondo base quanto riportato all'art. 6 , comma 2, del richiamato D.lgs. n. 152/2006, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e programmi:
 - a)** *"che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;*
 - b)** *per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni"*;
- che gli allegati II, III, e IV del suddetto D.Lgs. n. 152/2006 attengono:
 - l'allegato II - ad un elenco di progetti di competenza statale di grande impatto ambientale (es. raffinerie, centrali termiche, trattamento di combustibili nucleari, elettrodotti, ecc.);
 - l'allegato III - ad un elenco di progetti di competenza regionale, anch'essi di grande impatto ambientale (es. recupero di suoli dal mare per una superficie superiore a 200ha, utilizzo non energetico di acque superficiali con derivazioni superiori a lt 100 /sec, impianti termici per la produzione di energia elettrica superiore a 150MW, ecc.);
 - l'allegato IV - ad un elenco di progetti ancora di competenza regionale, ma sottoposti alla verifica di assoggettabilità ed anch'essi di grande impatto

ambientale (es. villaggi turistici di superficie superiore a 5 ha, centri residenziali turistici ed esercizi alberghieri con oltre 300 posti letti o volume edificato superiore a 25.000 mc);

- che i piani/programmi di cui sopra ed i suddetti allegati indicano una serie di progetti e dettano i parametri per i quali gli stessi sono ritenuti di impatto significativo e, quindi, di converso, forniscono elementi e parametri a cui rapportare le valutazioni condotte ed acquisite dalla variante per l'aggiornamento delle indagini geologiche ed idrauliche per la declassificazione della classe di pericolosità idraulica, che comporta variante al vigente strumento urbanistico, al fine di stabilire se la stessa debba essere assoggettata o meno alla VAS;

Ciò premesso e considerato, sentita l'Autorità Procedente ed in accordo con essa, valutato il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta, nonché dai pareri pervenuti successivamente dagli enti chiamati a partecipare al procedimento, in merito agli *"impatti significativi"* generati dal progetto sull'ambiente e sul patrimonio culturale si evidenzia quanto segue:

- dalle argomentazioni della documentazione e dai pareri espressi, si è potuto constatare la ridotta incidenza della proposta variante sulle matrici ambientali. L'effetto positivo dell'intervento è di contro rappresentato dal miglioramento dell'offerta aeroportuale e dall'adeguamento agli standard, con un modesto consumo di suolo peraltro già inglobato all'interno dell'area dedicata allo spazio di pertinenza dell'aeroporto;
- a ciò deve aggiungersi la possibilità di sviluppo delle comunicazioni e delle interconnessioni turistiche di largo raggio e della possibilità di ulteriore sviluppo turistico importante in tempi di crisi economica quale quella che sta vivendo l'Italia e l'Elba in particolare, migliorando la fruibilità pubblica e le condizioni di transito e soggiorno degli utenti, nell'auspicato sviluppo della struttura che rappresenta per l'Elba l'unico accesso aereo;
- le dimensioni e le caratteristiche dell'intervento proposto non fanno ipotizzare effetti significativi sulla qualità dell'ambiente, sulla produzione di rifiuti, sui consumi idrici e delle emissioni in atmosfera, come si evince dalla documentazione in atti;
- dal punto di vista paesaggistico, premesso che il progetto edilizio dovrà necessariamente essere sottoposto al giudizio ambientale da parte della competente commissione, e successivamente della competente Sovrintendenza, si può rilevare sin d'ora che se è oggettivamente vero che la struttura dovrà porsi in relazione all'intorno ambientale vincolato ex lege, è altrettanto vero che la stessa si relazionerà in modo più coerente ed omogeneo con gli edifici preesistenti, di cui costituiscono il completamento nell'ambito della zona aeroportuale;

RITENUTO, alla luce dei riferimenti normativi riportati in premessa e tenuto conto dei criteri per la verifica di assoggettabilità elencati all'allegato I del D.Lgs. n° 152/2006, dei contenuti dell'allegato II alla direttiva dell'Unione Europea 2001/42/CE del 27/06/2001 e delle osservazioni pervenute, nonché in ragione delle argomentazioni sopra esposte, di escludere la variante in argomento da un più ampio procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, in quanto l'intervento proposto, nel suo complesso, non comporta *"significativi impatti"* sull'ambiente e sul patrimonio culturale;

VISTO il D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i. "Norme in materia ambientale" approvato in applicazione della Direttiva europea 2001/42/CE del 27/6/2011;

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

DETERMINA

1. di non assoggettare a valutazione ambientale strategica la variante oggetto del documento preliminare preso in esame da questa Autorità Competente e trasmesso dall'autorità Proponente ai sensi di legge, a condizione che vengano recepite e conseguentemente incluse nella variante, le osservazioni e le raccomandazioni degli Enti preposti di cui in premessa;
2. di dare incarico al Responsabile dell'Area Tecnica Edilizia Privata Urbanistica e Demanio di verificare che le misure di mitigazione e compensazione individuate nel documento preliminare della VAS, nei pareri e nelle note , interne ed esterne, e nelle altre condizioni sopra riportate, vengano trasferite nell'apparato normativo del piano urbanistico di cui trattasi;
3. di dare mandato al Garante della Comunicazione di pubblicare la presente delibera sul sito web dell'Amministrazione comunale di Campo nell'Elba;
4. Il presente documento verrà trasmesso all'ufficio Area Tecnica Edilizia Privata – Urbanistica e Demanio, in qualità di Autorità Proponente della variante, il quale provvederà a espletare le successive fasi del procedimento, ai sensi di legge;
5. di precisare che, ai sensi dell'articolo 3 comma 4 della legge 241/90, il presente provvedimento può essere impugnato dinanzi al TAR entro 60 giorni con ricorso giurisdizionale oppure entro 120 giorni con ricorso straordinario amministrativo al Capo dello Stato e che il Responsabile del Procedimento è l'arch. Sandra Maltinti, responsabile dell'Area Lavori Pubblici ed Ambiente.