

Comune di Volterra
luglio 2011

Piano Complesso d'Intervento
**SD2 - I luoghi della
cultura**

Valutazione Ambientale Strategica VAS:
Documento preliminare

Valutazione Integrata:
fase iniziale

Comune di Volterra

luglio 2011

Il Sindaco e assessore all'Urbanistica: Marco Buselli

Il responsabile del procedimento: Vinicio Ceccarelli

progettista: arch. Antonio Mugnai
collaboratori: arch. Roberta Ciccarelli

Siena, 06 luglio 2011

Premessa

La presente relazione costituisce il Documento Preliminare per il nuovo Piano Complesso di Intervento SD02-Docciola del Comune di Volterra (Pisa) ai sensi dell'art. 23 della Legge Regionale 10/2010 e rende conto inoltre dei risultati della fase iniziale della valutazione integrata di cui agli artt. 5 e 6 del Regolamento di attuazione dell'articolo 11, comma 5, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio) in materia di valutazione integrata. Tale documento tiene conto delle norme VAS del D.Lgs. 152/2006 così come aggiornate dal D.Lgs. 4/2008 "Disposizioni correttive ed integrative alle norme in materia ambientale" e ss.mm.ii., riferite alla direttiva comunitaria 2001/42/CE, ed ai criteri riferiti dalle Leggi Regionali Toscane 1/2005 e 10/2010.

1. Contenuti e obiettivi del Piano Complesso di Intervento SD02 -Docciola

Secondo quanto disposto dalla L.R.01/05 il Piano Complesso di Intervento è un atto di governo del territorio che disciplina le trasformazioni del territorio che richiedono l'esecuzione programmata e contestuale di interventi pubblici e privati.

L'efficacia del piano complesso d'intervento:

- a) è limitata alla permanenza in carica della giunta comunale che l'ha promosso e si intende prorogata non oltre i diciotto mesi dall'entrata in carica della nuova giunta comunale, salvo diversa determinazione del comune;
- b) cessa se, entro il termine di cui alla lettera a), non siano stati richiesti i permessi di costruire, ovvero non siano stati approvati i conseguenti progetti esecutivi delle opere pubbliche o i relativi piani attuativi in esso previsti;
- c) nel caso in cui siano consentiti piani d'iniziativa privata, la perdita di efficacia si produce se non sia stata stipulata, entro il termine di cui alla lettera a), la relativa convenzione ovvero i proponenti non abbiano formato un valido atto unilaterale d'obbligo a favore del comune.

Lo schema direttore SD02- I luoghi della cultura, normato dall'art. 62 del Piano Strutturale, si articola nella città storica lungo uno dei due tracciati più antichi di collegamento tra Porta a Selci e S. Giusto e nella città moderna verso l'ex Stazione ferroviaria, fino al complesso del Chiarugi, attraversando l'area ospedaliera. L'obiettivo previsto dal Piano Strutturale è quello di costituire nella città e nel territorio le infrastrutture necessarie per la formazione di un sistema culturale complesso - un sistema integrato di servizi e attività organizzati secondo logiche di "filieri e di rete" - come qualificazione dell'offerta turistico-culturale, direttamente correlata alla fruizione del patrimonio storico-archeologico-ambientale.

Le aree e le azioni di intervento previste dal Piano Strutturale sono così articolate:

a) realizzazione dei due attestamenti principali:

- l'area dell'ex Stazione ferroviaria dove saranno localizzati un parcheggio di attestamento, un'area di scambio bus-auto e servizi per l'informazione sugli eventi culturali, collegata pedonalmente alla città antica;
- l'area di Docciola, da collegare, attraverso Porta Marcoli, con la Cittadella della Cultura descritta al punto d);

b) qualificazione di tre percorsi principali:

- dall'ex Stazione alla Badia, organizzato attraverso la viabilità urbana, a servizio di tutte le attrezzature culturali presenti nel centro;
- dall'ex Stazione al centro socio-culturale del Chiarugi, lungo l'asse dell'ospedale, con diramazioni verso Poggio alle Croci e S. Girolamo (Ostello);
- collegamento tra il percorso centrale via Don Minzoni con il territorio aperto verso le mura etrusche, lungo la direttrice del Botro di Docciola, passando per la fonte, la Porta ed il parcheggio di Docciola;

- c) qualificazione dei luoghi verdi quali l'area storico-archeologica e monumentale della Badia, l'area di S. Giusto, l'area verde di pertinenza dell'Istituto d'arte, i luoghi dell'acqua della fonte di S. Stefano e di Docciola, Poggio alle Croci;
- d) creazione della Cittadella della Cultura attraverso il potenziamento del museo Guarnacci con la realizzazione del suo ampliamento mediante il riuso del complesso immobiliare dell'ex Conservatorio di San Pietro, il collegamento con la Biblioteca, l'Archivio ed altre sedi istituzionali e con gli spazi aperti retrostanti, a costituire una sequenza di luoghi da rendere realmente fruibili.

Il Piano Complesso di Intervento oggetto della presente relazione preliminare di Valutazione Ambientale Strategica, cercherà di dare corpo allo Schema Direttore SD02 - I luoghi della cultura, attraverso un progetto che copre una vasta estensione di territorio e che include parti di centro abitato e spazi aperti situati ai margini di esso.

All'interno del centro abitato il Piano Complesso sarà sviluppato attorno ad un percorso principale sul quale si attestano alcune aree di interesse: il Museo Guarnacci, i luoghi dell'acqua della fonte di S. Stefano e di Docciola, l'area verde di pertinenza dell'Istituto d'Arte e l'area di S. Giusto. Si tratta di aree già esistenti e strutturate che necessitano di interventi di manutenzione, ripristino ed eventualmente ampliamento.

All'esterno del centro abitato il Piano Complesso si occuperà di aree di dimensioni maggiori che hanno tra loro caratteristiche molto diverse: l'area di Docciola, l'area della stazione dismessa, l'area storico-archeologica della Badia, l'area del Chiarugi.

Il Piano Complesso di Intervento SD02- I luoghi della cultura del Comune di Volterra è un piano che, per la complessità di tematiche e l'estensione territoriale che copre, si prevede di attuare attraverso la sua suddivisione in più stralci, questo allo scopo di consentirne una migliore gestione degli interventi, sia dal punto di vista temporale che di fattibilità economica.

Se ne propone in tal senso la suddivisione in quattro stralci di cui si elencano di seguito gli obiettivi generali, in armonia con quelli del Regolamento Urbanistico e del Piano Strutturale.

PRIMO STRALCIO - “Docciola”

L’area di Docciola è attualmente occupata in parte da un parcheggio con circa 300 stalli su fondo in terra battuta mentre per la restante parte è coperta da vegetazione spontanea.

Gli obiettivi generali del primo stralcio sono:

1. realizzare nell’area di Docciola un parcheggio strutturato con una dotazione non inferiore a 450 stalli;
2. realizzare nell’area di Docciola un piazzale che possa costituire un’area eventi vasta ed attrezzata;
3. collegare l’area di Docciola a Porta Marcoli con la realizzazione di un elevatore che risulti visivamente integrato al contesto ambientale;
4. realizzare un secondo elevatore che colleghi all’area della Pista;
5. ripristino dell’antica strada di accesso alle mura fino all’acquedotto etrusco e pulizia della vegetazione attorno alle mura ed alla Porta medievale;
6. ripristino del percorso di collegamento con il territorio aperto verso le mura etrusche, lungo la direttrice del Botro di Docciola, passando per la fonte, la Porta ed il parcheggio di Docciola.



SECONDO STRALCIO - "Stazione"

L'area della Stazione dismessa è attualmente un'area urbana marginale e periferica utilizzata come parcheggio non attrezzato e come area di deposito dei mezzi di trasporto pubblici. Nello stralcio della stazione è incluso anche il percorso pedonale di attraversamento della città storica, il percorso di attraversamento della parte nord dell'abitato di Volterra e le aree verdi che vi si affacciano.

Il percorso pedonale assume un ruolo fondamentale per l'accessibilità al centro antico, viste le distanze abbastanza contenute e soprattutto considerando la presenza di attrattori importanti lungo via Don Minzoni.

Gli obiettivi generali del secondo stralcio sono:

1. realizzare nell'area della Stazione un'area polivalente a servizio delle infrastrutture con parcheggio per automobili ed autobus e punto di collegamento e di erogazione dei servizi turistici;
2. realizzazione di un'area per elisoccorso;
3. riqualificazione e recupero del percorso dell'ex tracciato ferroviario;
4. riqualificazione di Piazza XX Settembre;
5. riqualificazione del percorso principale di attraversamento del centro abitato dall'ex Stazione alla Badia da realizzarsi attraverso la sistemazione della pavimentazione, la verifica della funzionalità degli attraversamenti, la verifica della presenza di aree di sosta;
6. riqualificazione dell'area verde di S. Giusto, dell'area verde di pertinenza dell'Istituto d'arte e dei luoghi dell'acqua della fonte di S. Stefano e di Docciola.

TERZO STRALCIO - “Cittadella della cultura”

Il complesso del Museo Guarnacci e dell'ex Conservatorio di San Pietro si trovano nel centro storico.

L'area storico-archeologica e monumentale della Badia si trova a nord del centro abitato di Volterra ed è attualmente occupata in parte da vegetazione spontanea ed in parte da appezzamenti di olivi che circondano l'edificio della Badia stesso.

Gli obiettivi generali del terzo stralcio sono:

1. creazione della Cittadella della Cultura attraverso il potenziamento del museo Guarnacci con la realizzazione del suo ampliamento mediante il collegamento con la Biblioteca, l'Archivio ed altre sedi istituzionali e con gli spazi aperti retrostanti, non prevedendo, in questa fase, di ricorrere al riuso dell'ex conservatorio di San Pietro.
2. qualificazione dell'area storico-archeologica e monumentale della Badia.



QUARTO STRALCIO - “Chiarugi”

L'area del Chiarugi è attualmente costituita dal percorso di attraversamento dell'area ospedaliera, da un campo da gioco in terra battuta e da un edificio abbandonato, fino a poco tempo fa occupato da associazioni e privati.

Gli obiettivi generali del quarto stralcio sono:

1. recupero dell'edificio del Chiarugi prevedendo un ventaglio di funzioni compatibili con la struttura stessa, il carattere dei luoghi e la natura dello Schema Direttore;
2. qualificazione del percorso pedonale dall'ex Stazione al centro socio-culturale del Chiarugi, lungo l'asse dell'ospedale, con diramazioni verso Poggio alle Croci e S. Girolamo (Ostello);
3. qualificazione dell'area verde di Poggio alle Croci.



2. Relazione con piani, programmi e vincoli gerarchicamente ordinati

Il Piano Complesso di Intervento viene redatto in conformità con i piani ed i programmi gerarchicamente ordinati ed in particolare con il PIT e il PTCP della Provincia di Pisa.

Si può già affermare che gli obiettivi generali del Piano Complesso di Intervento sono rispondenti agli obiettivi generali del PIT e del PTCP come di seguito esemplificato.

2.1. PIT

Il Piano Complesso di intervento SD02- I luoghi della cultura è coerente ad alcuni degli obiettivi individuati dal Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana. In particolare lo Schema Direttore si inserisce nella tematica del primo metaobiettivo che riguarda l'integrazione e la qualificazione della Toscana come "città policentrica" attorno ad uno "statuto" condiviso.

In particolare in relazione al 4° obiettivo conseguente - sostenere la qualità della e nella "città toscana" – il Piano Complesso di Intervento persegue:

- a) il miglioramento dell'accessibilità attraverso l'aumento dell'offerta di posti auto;
- b) il miglioramento dell'accessibilità dai posteggi al centro storico;
- c) il miglioramento della percorribilità di buona parte del centro storico;
- d) il recupero e la valorizzazione di alcune parti monumentali della città storica come le mura e le fonti antiche;
- e) il miglioramento della fruibilità degli spazi verdi pubblici.

2.2. PTCP

Il Piano Complesso di intervento SD02- I luoghi della cultura è coerente ad alcuni degli obiettivi generali individuati dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pisa.

In particolare in riferimento all'art.5 – Obiettivi di Piano - Lo Schema Direttore persegue risulta coerente alle tematiche introdotte dai commi b), c) e d).

Tra gli obiettivi del Piano complesso di Intervento SD02 vi sono infatti la tutela e la valorizzazione dell'identità culturale del territorio, lo sviluppo equilibrato, integrato e sostenibile del territorio, il miglioramento della qualità della vita ed il perseguimento di pari opportunità di vita per tutti i cittadini.

La presente relazione costituisce inoltre la prima fase di valutazione preventiva degli effetti territoriali ed ambientali così come indicato al comma e) art. 5 del PTCP.

Coerentemente con gli indirizzi del PTC il Piano Complesso di Intervento SD02 dovrà curare:

- a) l'uso sostenibile delle risorse essenziali
- b) la conoscenza, conservazione, la valorizzazione ed il recupero della città di Volterra e degli elementi della cultura materiale quali ad esempio le mura, i percorsi pedonali, le fonti antiche;
- d) l'integrazione delle funzioni nel rispetto dei caratteri storico-insediativi, morfologici, paesaggistici, ambientali e socioeconomici;
- f) il miglioramento dell'accessibilità al sistema insediativo in particolare attraverso l'aumento dei posti auto disponibili ed il miglioramento delle caratteristiche morfologiche dei percorsi pedonali; l'integrazione funzionale tra le diverse modalità di trasporto e reti di servizi.

3. stato attuale dell'ambiente

Il Piano Complesso di Intervento SD02- I luoghi della cultura si riferisce al contesto urbano della città di Volterra e pertanto le tematiche relative allo stato attuale dell'ambiente sono trattate con esclusivo riferimento a quanto attiene a questo ambito.

3.1. Mobilità

Lo Schema direttore SD02 interessa in alcune sue parti porzioni di strade che hanno tra loro diverse caratteristiche.

Si tratta in particolare di:

- PRIMO STRALCIO - Docciola
Viale Gabriele D'Annunzio e Viale dei Filosofi: si tratta del principale percorso di "circonvallazione" a nord del nucleo storico di Volterra.
- SECONDO STRALCIO - Stazione
Viale Giosuè Carducci: è un tratto cittadino della S.R.T. 68;
Via della stazione: è la via che parte da Viale Giosuè Carducci e conduce alla stazione dismessa;
Tutto il percorso pedonale di attraversamento del centro storico.
Via Borgo Santo Stefano, via Borgo San Giusto e via Comunale Mandringa: sono le vie di attraversamento e di servizio della parte abitata a nord di Volterra.
- TERZO STRALCIO - Cittadella della cultura
Si trova nel centro storico e ci sono soltanto percorsi pedonali.
- QUARTO STRALCIO - Chiarugi
Strada interna di attraversamento dell'area ospedaliera.

Il tratto più critico relativo al carico di traffico che vi insiste è Viale Giosuè Carducci: si tratta infatti della parte di S.R.T. 68 che attraversa il centro abitato.

Le caratteristiche del manufatto stradale nel tratto in cui la S.R.T. 68 attraversa il centro abitato, cioè la sezione, la pendenza ed i raggi di curvatura determinano delle criticità perché rendono il traffico rallentato o la percorrenza poco sicura, in particolare per la presenza di un numero elevato di mezzi pesanti, in buona parte da correlare alle attività produttive nell'area di Pomarance e di Saline.

Sono stati compiuti nel mese di aprile 2007 rilievi sul traffico in area urbana in un giorno feriale tipo in due postazioni: la prima in località San Lazzerò, molto prossima al tratto di strada che interessa lo SD02, e la seconda in località Palesse.

Il rilievo dei flussi è stato compiuto in tre fasce orarie: mattutina dalle 7.30 alle 9.30; pomeridiana dalle 11.00 alle 14.00; serale dalle 17.00 alle 19.00. Sono state conteggiate le diverse tipologie di veicoli: autovetture, mezzi a 2 ruote, mezzi pesanti; per quest'ultima categoria, ai fini delle valutazioni in oggetto, è parso opportuno distinguere i mezzi definiti "ordinari" cioè autobus di linea (Trasporto Pubblico Locale), quelli turistici e quelli cosiddetti commerciali.

In relazione al periodo di rilievo forse proprio il dato relativo ai mezzi commerciali pesanti potrebbe risultare leggermente sottostimato: in ogni caso dalla lettura dei dati emerge ugualmente in modo significativo la rilevanza della percentuale di passaggi di mezzi pesanti in ambiti urbani ed in corrispondenza di tratti stradali non idonei a tale transito.

Dalla analisi dei dati di rilievo risulta confermata pertanto che le criticità dei tratti urbani della SS. 68 sono legati non tanto alla quantità assoluta di veicoli in transito, quanto dalla forte incidenza dei mezzi pesanti sul totale veicoli e dalla inadeguatezza in alcuni luoghi delle sezioni stradali, in corrispondenza delle quali si vengono a ridurre drasticamente la capacità ed il livello di servizio della strada.

Un ulteriore elemento di criticità presente nel tratto urbano della SS. 68 riguarda le condizioni legate al possibile inquinamento atmosferico ed in particolare a quello acustico.

Nel corso della redazione del Piano di classificazione acustica, approvato nel 2004, è stata effettuata una specifica campagna di rilievi fonometrici durante i quali è stato rilevato che nei centri urbanizzati la responsabilità quasi esclusiva dei livelli sonori è da attribuirsi al traffico veicolare.

Nel centro storico di Volterra, in particolare, le strade non ampie costeggiate da palazzi molto alti fanno sì che il passaggio di autoveicoli, anche se a bassa velocità, produca livelli istantanei di rumore, con fenomeni di amplificazione nel caso di motoveicoli, furgoni e piccoli motocarri, superiori a 70-75 dB(A), a fronte di livelli dell'ordine di 40-45 dB(A) in assenza di tali sorgenti.

3.2. Suolo

Come accennato nella descrizione generale le aree individuate dallo Schema direttore SD02 hanno caratteristiche di suolo tra loro molto diverse.

Una parte di tali aree attraversa il centro abitato ed ha caratteristiche urbane già ben delineate per le quali lo Schema Direttore non prevede variazioni ma semplicemente interventi di ripristino e riqualificazione.

Le aree urbane interessate dallo Schema Direttore sono per la precisione:

- l'area della Stazione dismessa
- parte di via di Porta a Selci
- via Don Minzoni
- piazza XX Settembre
- via di Sotto
- via dei Sarti
- via Bonparenti
- via Ricciarelli Strucciolo
- piazza San Cristoforo
- via San Lino
- la zona del museo Guarnacci con via San Felice, via Ripetta e piazza Avelli

- la fonte di Santo Stefano
- via Borgo Santo Stefano
- l'Istituto d'Arte e la sua area verde di pertinenza
- via Borgo San Giusto
- la chiesa di San Giusto e la sua area verde di pertinenza
- via comunale di Mandringa
- l'area del centro socio-culturale del Chiarugi

Tutte le aree sopra elencate fanno parte integrante del centro abitato e si trovano in classe 3 di pericolosità geomorfologica media.

Si tratta quindi di aree in cui non sono presenti fenomeni di dissesto, tuttavia le condizioni geologico tecniche sono tali da far ritenere che si trova al limite dell'equilibrio e/o può essere interessato da fenomeni di amplificazione della sollecitazione sismica o interessato da episodi di alluvionamento o difficoltoso drenaggio delle acque superficiali.

Ad esclusione dell'area della Stazione dismessa che ricade in sottoclasse 3b, tutte le altre zone sono in sottoclasse 3a ovvero in aree con caratteristiche geomorfologiche, stratigrafiche e litotecniche favorevoli alla stabilità, per cui i fenomeni franosi, pur possibili, coinvolgono porzioni di territorio di ampiezza limitata.

L'area della Stazione dismessa ricade invece in sottoclasse 3b ovvero in aree con caratteristiche geomorfologiche, stratigrafiche e litotecniche sfavorevoli alla stabilità, per cui i fenomeni franosi si manifestano coinvolgendo ampie porzioni di territorio e di sottosuolo. Questa area è infatti interessata dal fenomeno delle coltri detritiche. Una analoga situazione si ritrova nell'area di Docciola, che fa parte delle aree esterne al centro abitato individuate dallo schema direttore SD02.

Le aree extraurbane interessate dallo Schema Direttore sono per la precisione:

- l'area di Docciola
- l'area storico-archeologica e monumentale della Badia
- l'area verde di Poggio alle Croci

Queste aree ricadono ciascuna in parte in sottoclasse 3a ed in parte in sottoclasse 3b, ovvero in aree con caratteristiche geomorfologiche, stratigrafiche e litotecniche sfavorevoli alla stabilità, per cui i fenomeni franosi si manifestano coinvolgendo ampie porzioni di territorio e di sottosuolo.

3.3. Acqua

In riferimento a quanto indicato all'inizio del capitolo 3, il tema della risorsa "acqua" viene trattato in questa relazione con esclusivo riferimento alle problematiche di carattere idrologico.

Il centro abitato di Volterra e le zone ad esso circostanti si trovano in una situazione favorevole di alto morfologico e pertanto tutte le aree individuate dallo Schema Direttore SD02 si trovano in classe 1 di pericolosità idraulica, ovvero in classe di pericolosità irrilevante.

Per quel che riguarda invece la vulnerabilità idrogeologica il centro abitato di Volterra e le zone ad esso circostanti sono classificate in classe 3 vulnerabilità media, sottoclasse 3b. Tale sottoclasse corrisponde a situazioni in cui la risorsa idrica presenta un grado di protezione mediocre.

Pertanto tutte le aree individuate dallo Schema Direttore SD02 si trovano in classe media, sottoclasse 3b di vulnerabilità idrogeologica.

3.4. Aria

3.4.1 Qualità dell'aria

Sul territorio sono assenti centraline per la rilevazione, su basi chimico-fisiche, della qualità dell'aria, non sono state effettuate campagne con mezzi mobili, né è stata effettuato alcun tipo di biomonitoraggio.

Si è, pertanto, preso in considerazione l'inquadramento generale fornito dall'Inventario regionale delle sorgenti di emissioni in aria ambiente per l'anno 2003 (I.R.S.E.) che, per l'intero territorio regionale, ha provveduto a fornire una raccolta coerente di dati sulle emissioni.

Le informazioni contenute nell'IRSE sono strutturate attraverso la suddivisione delle sorgenti di emissione in tre tipologie distinte e definite: sorgenti puntuali, sorgenti lineari (strade, ferrovie, ecc.) e sorgenti diffuse. Dall'Inventario Regionale emerge che nel territorio di Volterra non è localizzata alcuna fonte puntuale, né esistono arterie di comunicazione tali da rientrare nella classificazione di sorgenti lineari di inquinamento.

"In sostanza, l'iter logico che ha guidato la politica regionale nell'acquisizione degli aspetti conoscitivi è sintetizzabile nei seguenti punti:

- *si sono individuati, principalmente attraverso l'analisi dei dati di rilevamento della qualità dell'aria, i principali problemi per la qualità dell'aria in Toscana che nella fattispecie sono, come già accennato, da attribuire all'ozono, alle polveri fini PM10 ed in misura minore, al biossido di azoto ed al benzene. Per tutti questi inquinanti eccetto l'ozono, i superamenti dei valori limite sono stati rilevati essenzialmente nelle aree urbane. Il livello di ozono, inquinante secondario (vedi capitolo 3) presenta invece una distribuzione spaziale abbastanza omogenea con valori più elevati nelle immediate periferie collinari delle aree urbane.*
- *Si sono verificate attraverso l'inventario IRSE le principali categorie di emissione di NOx (precursore dell'inquinante NO2 oltre che di ozono e PM10 secondario), PM10 primario e dei suoi precursori per la componente secondaria (vedi capitolo 3), che nella fattispecie sono state identificate di tre tipologie: emissioni legate alla mobilità (trasporti stradali, porti, aeroporti, ecc.), emissioni legate al riscaldamento domestico (uso di caminetti, stufe, caldaie, ecc.) ed emissioni legate alle attività industriali (processi produttivi, combustione industriale, produzione di energia, ecc.).*

In generale nelle aree urbanizzate della regione, le emissioni legate alla mobilità sono di gran lunga le più significative con percentuali per gli ossidi di azoto e PM10

primario superiori al 70% su base annua e superiori al 60% se ci si riferisce ai soli mesi invernali, nei quali, ovviamente, le emissioni da riscaldamento domestico hanno un peso relativo maggiore. Questo fatto giustifica come, nell'ambito delle politiche di gestione della qualità dell'aria, le azioni regionali si sono concentrate principalmente, anche se non totalmente, sulla mobilità, con azioni tese, sostanzialmente, all'accelerazione del tasso naturale del ricambio del parco circolante con veicoli nuovi, dotati quindi di motorizzazioni con minori emissioni specifiche, ed alla sostituzione o trasformazione a gas metano o GPL dei veicoli circolanti.

Le sorgenti diffuse si confermano come quelle alle quali attribuire la quasi totalità delle emissioni di monossido di carbonio, composti organici volatili, ammoniaca, e PM10 primario, con percentuali dal 79 al 95 %. Anche per gli ossidi di azoto, le sorgenti diffuse rappresentano la più importante tipologia nelle emissioni, ma con una percentuale più contenuta (57%).

Le sorgenti lineari (autostrade, porti, aeroporti) contribuiscono principalmente per le emissioni di ossidi di azoto (18%).

Le sorgenti puntuali si confermano all'origine della quasi totalità delle di emissioni di ossidi di zolfo con una percentuale del 89%, ma rivestono un ruolo importante anche nelle emissioni di ossidi di azoto (24%) e di PM10 primario (15%).”

Dall'analisi dei rilevamenti provinciali risulta che “il territorio della Provincia di Pisa è contraddistinto da significative emissioni di composti organici volatili, dovuti principalmente al distretto industriale conciario nella zona di Santa Croce” e pertanto non interessa il territorio del comune di Volterra.

Si riporta di seguito la tabella relativa alle emissioni totali della Provincia di Pisa divise per macrosettori ove è possibile osservare come la percentuale più alta di inquinanti sia legata ai Trasporti Stradali e all'Uso di solventi.

Macrosettore	CO	%	COV	%	NH ₃	%	NO _x	%	PM ₁₀	%	SO _x	%
Combustione nell'industria dell'energia e trasformazione fonti energetiche	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Impianti di combustione non industriali	3.642	14%	764	4%	4	0%	657	9%	413	41%	62	7%
Impianti di combustione industriale e processi con combustione	160	1%	30	0%	0	0%	1.757	23%	59	6%	703	77%
Processi Produttivi	0	0%	252	1%	0	0%	5	0%	4	0%	0	0%
Estrazione, distribuzione combustibili fossili	0	0%	318	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Uso di solventi	0	0%	10.194	54%	0	0%	0	0%	11	1%	0	0%
Trasporti Stradali	21.798	82%	4.281	23%	130	10%	4.342	57%	346	34%	134	15%
Altre Sorgenti Mobili	373	1%	160	1%	0	0%	867	11%	94	9%	16	2%
Trattamento e Smaltimento Rifiuti	0	0%	461	2%	277	21%	45	1%	1	0%	0	0%
Agricoltura	163	1%	422	2%	924	69%	3	0%	61	6%	0	0%
Natura	297	1%	1.862	10%	0	0%	0	0%	18	2%	0	0%
Totale provinciale	26.434		18.744		1.334		7.675		1.007		915	

3.4.2 Inquinamento acustico

Il Piano di classificazione acustica del Comune di Volterra è stato approvato con D.C.C. n. 78 in data 27/12/2004.

L'intero territorio è stato suddiviso in sei classi acustiche, ciascuna delle quali caratterizzata da differenti e progressivi livelli acustici di immissione ed emissione: la Classe I, propria di luoghi per i quali la quiete risulta essere condizione necessaria per la loro fruibilità, risulta avere i limiti più restrittivi; la Classe VI, propria di aree esclusivamente industriale, è caratterizzata da limiti meno severi.

Nello specifico, il PCCA prevede le seguenti attribuzioni:

Classe I: area cimiteriale, area ospedaliera, area parco archeologico, Istituto S. Chiara;

Classe II: aree boscate e aree naturali protette, edifici e sedimi scolastici;

Classe III: abitato di Volterra e centri minori, area rurale;

Classe IV: fasce pertinenza stradale; insediamenti produttivi a carattere artigianale;

Classe V: zona industriale Prato d'Era, San Quirico, Saline di Volterra (stabilimento Smith), aree estrattive;

Classe VI: area Altair e Saline di Stato.

Attorno alle classi acustiche proprie dei recettori sensibili (classi I e II) o delle aree industriali ed estrattive (classi V e VI) è, inoltre, risultato necessario l'inserimento di opportune "fasce cuscinetto" al fine di eliminare accostamenti classi acustiche non contigue.

Nel corso della redazione del Piano è stata effettuata anche una specifica campagna di rilievi fonometrici i risultati della quale hanno evidenziato valori più elevati nelle zone adiacenti la viabilità principale e valori normalmente compatibili con la destinazione d'uso negli altri punti del territorio. Non sono infatti risultate presenti significative sorgenti di rumore, ma nei centri urbanizzati la responsabilità quasi esclusiva dei livelli sonori è da attribuirsi al traffico veicolare. Le altre fonti principali di rumore sono rappresentate dagli insediamenti industriali siti a Saline di Volterra (i valori più elevati sono stati registrati sulle vie di accesso in presenza di traffico pesante).

Nel centro storico, in particolare, le strade non ampie costeggiate da palazzi molto alti fanno sì che il passaggio di autoveicoli, anche se a bassa velocità, produca livelli istantanei di rumore alti, con fenomeni di amplificazione nel caso di motoveicoli, furgoni e piccoli motocarri.

La misura sulle 24 ore eseguita sulla SS 68, nel tratto iniziale dell'abitato di Saline, ha evidenziato come il rumore prodotto dal traffico rimanga costante per lunga parte della giornata, su valori di 64 dB(A); i livelli tendono a scendere dalle ore 19.00 fino a 50 dB(A) intorno alle ore 02.00. Il Leq notturno è risultato uguale a 56.4 dB(A). Il rilevamento settimanale eseguito all'incrocio delle SS 68 e 439 nell'abitato di Saline evidenzia un Leq diurno giornaliero compreso tra 55.6 (domenica) e 60.9 dB(A) (giovedì); il valore Leq notturno rimane compreso in un range più ristretto: 49.8 dB(A) (notte del lunedì) e 53.6 dB(A) (notte del sabato). Il livello diurno dei sette giorni è risultato uguale a 59.7 dB(A) ed il notturno uguale a 51.2 dB(A).

Il Piano di Classificazione acustica approvato nel dicembre 2004 non presenta accostamenti "critici" (ovvero adiacenze di aree acusticamente non contigue) ma evidenzia la necessità di risanamento acustico in corrispondenza di diversi edifici

scolastici risultati esposti al rumore derivante da intenso traffico veicolare (scuole ubicate nel centro di Volterra, nel Borgo San Lazzero e a Saline di Volterra); i rilievi eseguiti alla Scuola materna "Cappuccini in S. Lazzero", ad esempio, hanno evidenziato un Leq di 67.5 dB(A) sul lato interessato dal traffico della S.R.T. 68 e di 53.1 dB(A) sul retro (Via Giachi), mentre a Saline valori tra 55 dB(A) e 60 dB(A) per il periodo diurno riguardano sia la scuola media, che quella elementare che la materna.

3.5. Energia

Come in tutto il mondo, il trend dei consumi energetici toscani è in crescita. Aumenta di circa il 2% all'anno. Nel 2004 la domanda è stata pari a circa 21 mila Gwh. L'industria ne assorbe il 35% circa, i consumi civili il 32% (di cui il 60% per riscaldamento, produzione di acqua calda e cottura dei cibi), i trasporti il 31,5% e l'agricoltura l'1,5%. In Toscana si producono oltre 19 mila Gwh[1], 2.000 meno di quanti se ne consuma.

Il 28% dell'energia elettrica prodotta in Toscana deriva dal calore della terra: la **geotermia**, di cui è regione leader in Italia, con 711 Mw di potenza installata. Un altro 5% viene dalle altre **fonti rinnovabili**: acqua (317 Mw installati con le centrali idroelettriche), **biomasse**, e in piccolissima parte energia **eolica** (27,8 Mw installati) e **solare** (3 Mw installati di **fotovoltaico**). Il rimanente 77% viene prodotto dalle **centrali termoelettriche**.

La Regione Toscana ha definito le scelte fondamentali della programmazione energetica con la *Legge n. 39 del 2005 "Disposizioni in materia di energia"*, a cui ha fatto seguito l'elaborazione del *Piano di indirizzo energetico regionale (Pier)*.

Il *Piano* fa propri gli obiettivi europei fissati per il 2020: riduzione delle emissioni di gas serra del 20%, miglioramento dell'efficienza energetica del 20%, incremento fino al 20% dell'energia prodotta da fonti rinnovabili.

Obiettivo della Regione è di produrre entro il 2020 il 39% di energia elettrica e il 10% di energia termica impiegando fonti rinnovabili e di ridurre le emissioni annue di anidride carbonica (Co2) di 7,2 milioni di tonnellate.

3.6. Turismo

Il Piano Complesso di Intervento SD02- I luoghi della cultura affronta la tematica dei posti auto a servizio della città di Volterra soprattutto per affrontare le problematiche di sovraffollamento di mezzi a quattro ruote nella stagione turistica.

Le città italiane, in particolar modo quelle toscane, hanno una grande immagine e sono una sorta di grande impresa in un grande gruppo produttivo, l'Italia turistica. Ognuna di loro rappresenta almeno un prodotto, una destinazione più o meno forte. Per questo esiste attualmente una forte concorrenza per far emergere la propria identità, specializzarsi, accaparrarsi funzioni, imprese chiave, settori e comparti strategici.

Si riportano nella tabella seguente i dati relativi alle presenze turistiche elaborati dalla Amministrazione Provinciale di Pisa e dal Comune di Volterra (i dati in corsivo non sono stati pubblicati ma stimati).

Volterra	1999	2000	2001	2002	2003	2004
arrivi totali	60.734	61.008	66.196	64.460	52.394	50.902
arr alberghi	32.348	3.788	34.495	34.207	28.270	29.746
arr. extralberghieri	28.386	57.220	31.701	30.253	24.128	21.156
di cui in agriturismo	4.117	6.325	6.591	6.592	5.978	6.134
presenze totali	175.837	185.675	200.576	186.568	151.227	148.193
presenze alberghi	73.587	70.027	76.933	71.557	60.631	65.590
pres. extralberghieri	102.250	115.648	123.643	115.011	90.596	82.603
di cui in agriturismo	19.500	29.955	31.215	32.183	28.411	28.495
p. letto totali	1.630	1.827	2.004	2.117	2.135	2.197
p. letto alberghieri	555	559	637	759	782	834
p. letto extralberghieri	1.075	1.268	1.367	1.358	1.353	1.363
di cui in agriturismo	263	404	421	402	449	474
tasso occ. alberghiera	36,3%	34,3%	33,1%	25,8%	21,2%	21,5%
tasso occ. totale	29,6%	27,8%	27,4%	24,1%	19,4%	18,5%

In estrema sintesi si riscontra che il turismo culturale, nell'ultimo quinquennio, è in una fase di stallo; gli stranieri sono in calo, specie quelli provenienti dalla Germania. Nonostante questo il carico turistico su una cittadina delle dimensioni di Volterra è piuttosto importante e, per potervi convivere serenamente, necessita di una corretta gestione. In particolar modo appare di nodale importanza il tema dei parcheggi.

4. Individuazione dei possibili effetti ambientali significativi in relazione all'attuazione del Piano Complesso d'Intervento

In relazione a quanto analizzato al precedente capitolo si cercherà in questo di valutare gli effetti attesi in relazione alla proposta di progetto del Piano Complesso di Intervento ed alla messa in atto dei suoi indirizzi.

Si analizzano di seguito le criticità emerse dalla precedente analisi cercando quindi di valutarne gli effetti attesi e prevedibili solo per quel che riguarda gli impatti negativi. Un'analisi più dettagliata di tutti gli effetti attesi anche positivi ed estesa anche ad altri elementi di interesse diversi dall'ambiente e il territorio sarà sviluppata successivamente nelle successive fasi di valutazione integrata e riportata nel documento finale della relazione di sintesi.

Gli effetti ambientali prevedibili in quanto desunti dagli obiettivi del PCI riguardano essenzialmente i seguenti ambiti:

- traffico veicolare
- qualità dell'aria
- aspetti paesaggistici
- nuovo impegno di suolo
- fabbisogno energetico

L'analisi degli effetti ambientali prevedibili viene effettuata, per ogni ambito, in relazione agli interventi attinenti al tema descritti per ogni singolo stralcio al precedente paragrafo 2.

4.1. Traffico veicolare

PRIMO STRALCIO - "Docciola"

1. realizzare nell'area di Docciola un parcheggio strutturato con una dotazione non inferiore a 450 stalli;

Questo intervento potrebbe comportare un aumento del flusso veicolare lungo Viale Gabriele D'Annunzio e Viale dei Filosofi e pertanto dovrà essere verificata l'adeguatezza dell'attuale sezione stradale e valutato il carico aggiunto di traffico veicolare.

2. realizzare nell'area di Docciola un piazzale che possa costituire un'area eventi vasta ed attrezzata;

Questo intervento potrebbe comportare, in occasione degli eventi programmati, un aumento del flusso veicolare lungo Viale Gabriele D'Annunzio e Viale dei Filosofi e pertanto dovrà essere verificata l'adeguatezza dell'attuale sezione stradale e dei posti auto atti ad accogliere il pubblico che parteciperà agli eventi.

SECONDO STRALCIO - "Stazione"

1. realizzare nell'area della Stazione un'area polivalente a servizio delle infrastrutture con parcheggio per automobili ed autobus e punto di collegamento e di erogazione dei servizi turistici;

Questo intervento potrebbe comportare un aumento del flusso veicolare lungo Viale Giosuè Carducci e Via della Stazione e pertanto dovrà essere verificata l'adeguatezza dell'attuale sezione stradale e valutato il carico aggiunto di traffico veicolare.

2. realizzazione di un'area per elisoccorso;

Questo dovrà prevedere un adeguato studio del percorso dei mezzi di soccorso dall'area per elisoccorso fino alla zona ospedaliera.

4. riqualificazione di Piazza XX Settembre;

Questo intervento potrebbe comportare una diminuzione del flusso veicolare attraverso la più o meno completa pedonalizzazione dell'area.

TERZO STRALCIO - "Cittadella della cultura"

Gli interventi previsti in questo stralcio non comportano variazioni di incidenza significativa rispetto al traffico veicolare.

QUARTO STRALCIO - “Chiarugi”

1. recupero dell’edificio del Chiarugi prevedendo un ventaglio di funzioni compatibili con la struttura stessa, il carattere dei luoghi e la natura dello Schema Direttore;

Questo intervento potrebbe comportare un aumento di utenze e quindi un ipotetico, pur lieve, aumento del flusso veicolare lungo l’asse dell’ospedale; comunque sarà pertanto necessario effettuare una verifica dei percorsi dei mezzi su ruote e dei luoghi di sosta.

4.2. Qualità dell’aria

PRIMO STRALCIO - “Docciola”

1. realizzare nell’area di Docciola un parcheggio strutturato con una dotazione non inferiore a 450 stalli;

Questo intervento potrebbe comportare un aumento del flusso veicolare lungo Viale Gabriele D’Annunzio e Viale dei Filosofi e pertanto incidere sulla qualità dell’aria e sul livello di inquinamento acustico. Quest’ultimo potrebbe essere ulteriormente influenzato dalle attività ed eventi previsti dal progetto.

2. realizzare nell’area di Docciola un piazzale che possa costituire un’area eventi vasta ed attrezzata;

Questo intervento potrebbe comportare un aumento del flusso veicolare lungo Viale Gabriele D’Annunzio e Viale dei Filosofi e pertanto incidere sulla qualità dell’aria e sul livello di inquinamento acustico.

SECONDO STRALCIO - “Stazione”

1. realizzare nell’area della Stazione un’area polivalente a servizio delle infrastrutture con parcheggio per automobili ed autobus e punto di collegamento e di erogazione dei servizi turistici;

Questo intervento potrebbe comportare un aumento del flusso veicolare lungo Viale Giosuè Carducci e Via della Stazione e pertanto incidere sulla qualità dell’aria e sul livello di inquinamento acustico.

2. realizzazione di un’area per elisoccorso;

Questo intervento potrebbe incidere sulla qualità dell'aria e sul livello di inquinamento acustico nel momento in cui saranno in opera interventi di soccorso con l'elicottero.

4. riqualificazione di Piazza XX Settembre con il rifacimento della pavimentazione;

Questo intervento potrebbe comportare una diminuzione del flusso veicolare attraverso la più o meno completa pedonalizzazione dell'area e dunque produrre ricadute positive sia sulla qualità dell'aria che sul livello di inquinamento acustico.

TERZO STRALCIO - "Cittadella della cultura"

Gli interventi previsti in questo stralcio non comportano variazioni di incidenza significativa rispetto alla qualità dell'aria.

QUARTO STRALCIO - "Chiarugi"

1. recupero dell'edificio del Chiarugi a valenza prevalentemente socio-culturale ma prevedendo anche altre funzioni compatibili (per esempio socio-sanitario, residenze protette) ;

Questo intervento potrebbe comportare un aumento di utenze e quindi un ipotetico aumento del flusso veicolare lungo l'asse dell'ospedale e pertanto incidere sulla qualità dell'aria e sul livello di inquinamento acustico.

4.3. Aspetti paesaggistici

PRIMO STRALCIO - "Docciola"

1. realizzare nell'area di Docciola un parcheggio strutturato con una dotazione non inferiore a 450 stalli;

Il parcheggio sarà collocato nell'area dove attualmente esiste già un'area parcheggio con circa 300 stalli su fondo in terra battuta. Nel caso in cui fosse prevista la realizzazione di strutture in elevazione queste potrebbero comportare un impatto paesaggistico sull'area e sulle visuali verso le mura e la città storica. In tal caso si dovrà pertanto prevedere una progettazione che studi tale aspetto con l'obiettivo di pervenire alla completa riduzione dell'impatto visivo.

2. realizzare nell'area di Docciola un piazzale che possa costituire un'area eventi vasta ed attrezzata;

Nel caso in cui fosse prevista la realizzazione di strutture in elevazione queste potrebbero comportare un impatto paesaggistico sull'area e sulle visuali verso le mura e la città storica. In tal caso si dovrà pertanto prevedere una progettazione che studi tale aspetto con l'obiettivo di pervenire alla completa riduzione dell'impatto visivo.

3. collegare l'area di Docciola a Porta Marcoli con la realizzazione di un elevatore che risulti visivamente integrato al contesto ambientale;

Il progetto dell'elevatore potrebbe comportare un impatto paesaggistico sull'area e sulle visuali verso le mura e la città storica. Dovrà pertanto attuarsi mediante una progettazione che studi tale aspetto con l'obiettivo di pervenire alla completa riduzione dell'impatto visivo.

4. realizzare un secondo elevatore che colleghi all'area della Pista;

Il progetto dell'elevatore potrebbe comportare un impatto paesaggistico sull'area e sulle visuali verso le mura e la città storica. Dovrà pertanto attuarsi mediante una progettazione che studi tale aspetto con l'obiettivo di pervenire alla completa riduzione dell'impatto visivo.

SECONDO STRALCIO - "Stazione"

1. realizzare nell'area della Stazione un'area polivalente a servizio delle infrastrutture con parcheggio per automobili ed autobus e punto di collegamento e di erogazione dei servizi turistici;

Nel caso in cui fosse prevista la realizzazione di strutture in elevazione queste potrebbero comportare un impatto paesaggistico sull'area e sulle visuali verso le mura e la città storica. In tal caso si dovrà pertanto prevedere una progettazione che studi tale aspetto con l'obiettivo di pervenire alla completa riduzione dell'impatto visivo.

2. realizzazione di un'area per elisoccorso;

Nel caso in cui fosse prevista la realizzazione di strutture in elevazione queste potrebbero comportare un impatto paesaggistico sull'area e sulle visuali verso le mura e la città storica. In tal caso si dovrà pertanto prevedere una

progettazione che studi tale aspetto con l'obiettivo di pervenire alla completa riduzione dell'impatto visivo.

TERZO STRALCIO - "Cittadella della cultura"

Gli interventi previsti in questo stralcio non comportano variazioni di incidenza significativa rispetto agli aspetti paesaggistici.

QUARTO STRALCIO - "Chiarugi"

Gli interventi previsti in questo stralcio non comportano variazioni di incidenza significativa rispetto agli aspetti paesaggistici.

4.4. Fabbisogno energetico

PRIMO STRALCIO - "Docciola"

1. realizzare nell'area di Docciola un parcheggio strutturato con una dotazione non inferiore a 450 stalli;

La realizzazione di un parcheggio strutturato potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione del parcheggio stesso. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

2. realizzare nell'area di Docciola un piazzale che possa costituire un'area eventi vasta ed attrezzata;

La realizzazione di un'area eventi potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione dell'area stessa. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

3. collegare l'area di Docciola a Porta Marcoli con la realizzazione di un elevatore che risulti visivamente integrato al contesto ambientale;

La realizzazione di un elevatore potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione dell'elevatore stesso. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

4. realizzare un secondo elevatore che colleghi all'area della Pista;

La realizzazione di un elevatore potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione dell'elevatore stesso. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

SECONDO STRALCIO - "Stazione"

1. realizzare nell'area della Stazione un'area polivalente a servizio delle infrastrutture con parcheggio per automobili ed autobus e punto di collegamento e di erogazione dei servizi turistici;

La realizzazione di un'area polivalente con parcheggio potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione dell'area stessa. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

2. realizzazione di un'area per elisoccorso;

La realizzazione di un'area per elisoccorso con parcheggio potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione dell'area stessa. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

4. riqualificazione di Piazza XX Settembre con il rifacimento della pavimentazione verificando la fattibilità di un eventuale parcheggio interrato;

La realizzazione di un parcheggio interrato potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione del parcheggio stesso. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

TERZO STRALCIO - "Cittadella della cultura"

1. creazione della Cittadella della Cultura attraverso il potenziamento del museo Guarnacci con la realizzazione del suo ampliamento mediante il riuso del complesso immobiliare dell'ex Conservatorio di San Pietro, il collegamento con la Biblioteca, l'Archivio ed altre sedi istituzionali e con gli spazi aperti retrostanti;

Il potenziamento del museo ed il suo ampliamento potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione degli spazi. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

2. qualificazione dell'area storico-archeologica e monumentale della Badia.

La qualificazione dell'area storico-archeologica e monumentale della Badia potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione degli spazi. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

QUARTO STRALCIO - "Chiarugi"

1. recupero dell'edificio del Chiarugi a valenza prevalentemente socio-culturale ma prevedendo anche altre funzioni compatibili (per esempio sanitario, residenze protette);

Il recupero dell'edificio del Chiarugi potrà comportare la necessità di utilizzo di energia elettrica per la gestione e l'illuminazione degli spazi. Potranno essere preventivamente messe in atto misure progettuali che consentano la creazione di "energia pulita".

4.5. Nuovo impegno di suolo

PRIMO STRALCIO - "Docciola"

1. realizzare nell'area di Docciola un parcheggio strutturato con una dotazione non inferiore a 450 stalli;

Il parcheggio sarà collocato nell'area dove attualmente esiste già un'area parcheggio con circa 300 stalli su fondo in terra battuta con un impatto contenuto sul suolo.

2. realizzare nell'area di Docciola un piazzale che possa costituire un'area eventi vasta ed attrezzata;

L'area eventi sarà collocata nell'area dove attualmente esiste già un'area parcheggio con circa 300 stalli su fondo in terra battuta con un impatto contenuto sul suolo.

SECONDO STRALCIO - “Stazione”

Gli interventi previsti in questo stralcio si trovano in un'area già urbanizzata e pertanto non comportano variazioni di incidenza significativa rispetto al nuovo impegno di suolo.

TERZO STRALCIO - “Cittadella della cultura”

Gli interventi previsti in questo stralcio non comportano variazioni di incidenza significativa rispetto al nuovo impegno di suolo.

QUARTO STRALCIO - “Chiarugi”

Gli interventi previsti in questo stralcio non comportano variazioni di incidenza significativa rispetto al nuovo impegno di suolo.

5. criteri per l'impostazione del rapporto ambientale

Il Rapporto ambientale redatto in sede di Relazione di Sintesi della valutazione integrata si articolerà, in sintesi, in capitoli che tratteranno i seguenti temi:

- la descrizione dei contenuti e degli obiettivi principali del Piano Complesso di Intervento (lettera a)
- la descrizione del contesto ambientale di riferimento con particolare attenzione alle risorse ambientali ed alle caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree interessate da interventi previsti dal Piano Complesso di Intervento (lettera c)
- la verifica di coerenza con altri piani e programmi pertinenti quali PIT e PTCP e con gli obiettivi ambientali stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri (lettera a – e)
- la descrizione degli aspetti relativi allo stato attuale dell'ambiente e la sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano Complesso di Intervento (lettera b)
- l'individuazione dei possibili effetti ambientali che i progetti del Piano Complesso di Intervento possono provocare con riferimento al contesto ambientale rilevato (lettera d – f)
- l'individuazione delle misure previste per impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi (lettera g)
- la sintesi delle ragioni della scelta e delle alternative individuate (lettera h)
- la definizione di un sistema di monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi con l'individuazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la definizione della periodicità di rilevamento e le eventuali misure correttive da adottare (lettera i)
- sintesi non tecnica (lettera j)