

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Riqualificazione ed ampliamento del Porto di Punta Ala Stralcio Funzionale opere marittime

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2/f	<i>Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri – Adeguamento tecnico di porto esistente costituito da un intervento di riqualificazione e ampliamento.</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

Il porto di Punta Ala, concepito negli anni '60 ed operativo dal 1976, necessita di interventi di riqualificazione ed adeguamento delle opere marittime esistenti, al fine di garantire una maggior sicurezza dell'infrastruttura a servizio dell'utenza pubblica e di adeguare le strutture portuali all'attuale richiesta della nautica da diporto.

Occorre evidenziare che, in attuazione alle disposizioni del Piano di Indirizzo Territoriale regionale (PIT), i Comuni hanno il compito di individuare, nell'ambito dei propri strumenti di pianificazione, le aree a mare e/o fluviali che ospitano ormeggi tenendo conto anche delle concessioni demaniali rilasciate. In tal modo il Comune di Castiglione della Pescaia ha così approvato in via definitiva il Piano Regolatore Portuale (PRP) e la contestuale variante al Regolamento Urbanistico, dopo aver approvato la variante al Piano Strutturale in accordo di pianificazione e la sua contestuale Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ottenuta previa approvazione da parte delle Amministrazioni competenti (Delibera Comunale del 29 maggio 2015) e della definitiva ratifica da parte del Consiglio Regionale il 28 luglio 2015 ai sensi dell'art.43, comma 2 della L.R. 65/2014, oltre alla Valutazione Ambientale Strategica ed alla Verifica di Conformità del PRP al PIT con Valenza di Piano Paesaggistico della Regione Toscana.

Il PRP prevede la riqualificazione delle infrastrutture mirata ad un efficientamento ambientale, tecnologico e dei servizi, anche mediante un ampliamento dello specchio acqueo verso nord nel quale è possibile un prolungamento delle opere di difesa esistenti.

Il progetto sottoposto alla presente Valutazione preliminare costituisce la naturale evoluzione progettuale delle disposizioni contenute nel PRP, già valutato positivamente sotto il profilo ambientale nella procedura VAS sopra richiamata. Tutte le indicazioni progettuali e gli approfondimenti ambientali contenute nelle

raccomandazioni del parere VAS, sono state implementate nel presente progetto.

La necessità del PRP e dunque del progetto in valutazione nasce da molteplici criticità riscontrate della configurazione attuale, tra le quali:

- trovare soluzioni praticabili sicure per realizzare le opere di difesa della traversia di Grecale;
- limitata disponibilità di ormeggi per le funzioni di interesse pubblico (transiti, charter, regate, ospitalità pescherecci in condizioni meteo avverse, base nautica accessibile);
- richieste di ormeggi di maggiori dimensioni espresse dal mercato, con riferimento anche alla nautica maggiore, da generarsi, a partire dagli 885 posti barca attuali, nel rispetto del numero di 1000 ormeggi, come stabilito dall'Accordo di Pianificazione recepito nel PIT;
- necessità di potenziamento dell'offerta dei parcheggi;
- necessità di potenziamento dell'area cantieristica in base all'attuale richiesta di mercato;
- potenziamento dell'efficientamento energetico;
- potenziamento dei servizi igienici in relazione alla richiesta di ormeggi di cui sopra;
- gestione delle interferenze presenti tra la viabilità portuale e la viabilità cantieristica per il raggiungimento della torre di controllo e della stazione carburanti;
- limitata capacità di organizzazione congressuale ed eventi

In relazione a quanto sopra il Comune di Castiglione della Pescaia ha adottato e approvato il Piano Regolatore Portuale per la riqualificazione e l'ampliamento del Porto di Punta Ala ponendosi i seguenti obiettivi:

- Miglioramento della viabilità nautica e della sicurezza degli ormeggi attraverso una nuova definizione ed un ampliamento delle strutture di difesa dell'ingresso del porto dai venti di traversia (grecale);
- Riqualificazione e ampliamento delle aree e dei servizi forniti per le funzioni di interesse pubblico (transito, charter, pescherecci, base nautica accessibile, eventi nautici);
- Realizzazione di ormeggi in numero e in dimensioni in grado di ospitare imbarcazioni attualmente prodotte dalla nautica da diporto, tra le quali anche quelle di prestigio che contribuiscano ad elevare gli standard qualitativi dell'offerta territoriale integrata. Quanto sopra costituirà valido sostegno al comparto produttivo della nautica toscana che si presenta come uno tra i settori trainanti dell'economia regionale grazie alla qualità delle produzioni dei poli cantieristici di eccellenza che vantano il riconoscimento di un marchio di qualità a livello internazionale per le produzioni toscane.
- Incremento degli spazi e adeguamento delle strutture dedicate alla attività cantieristica e di manutenzione anche delle imbarcazioni superiori ai 20 m.
- Armonizzazione della struttura portuale esistente rispetto ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II della disciplina del Master Plan della Portualità della Regione Toscana, che consenta, per quanto possibile, di ridurre le criticità presenti.
- Riqualificazione e integrazione delle strutture di accoglienza, con particolare attenzione alla offerta di spazi dedicati alla congressualità e ai percorsi museali, il tutto tenendo conto della necessità di Innalzamento del livello di sostenibilità ambientale dell'intero sistema;
- Valorizzazione dell'impatto del Porto sull'economia dell'area e del waterfront con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità e di uso degli spazi; come indicato nel Piano strutturale e nel Master Plan Regionale La Rete dei porti toscani (vedasi punti successivi);
- Promozione e tutela di tutte quelle attività produttive che trovano nei porti lo strumento logistico indispensabile alla propria operatività, a sostegno dello sviluppo del turismo e dell'economia locale, prevedendo in tal senso la riserva di una quota di posti barca per il charter nautico;
- Revisione dell'offerta dei posti dedicati agli utenti in transito con una nuova collocazione funzionale alle specifiche esigenze;
- Sostegno alla qualificazione dei porti e approdi esistenti sotto il profilo della dotazione dei servizi aggiuntivi al diportista e alla crescita di attività connesse alla nautica quali il rimessaggio e la

piccola cantieristica.

L'intervento proposto, oltre a garantire il raggiungimento degli obiettivi contenuti nel PRP e negli strumenti urbanistici sovraordinati (PIT-PPR, PTC, PS, RU) dei quali risulta in sostanza una attuazione (Piano attuativo come da LR. 65/2014), comporterà il miglioramento delle seguenti aspetti ambientali presenti nel contesto nel quale si inserisce l'area portuale:

- *Concorrenza al riequilibrio delle spiagge.* La modellistica numerica, eseguita dall'Università di Firenze nell'ambito degli Studi di Settore a supporto del PRP, evidenzia che la nuova configurazione della diga, grazie al suo prolungamento, concorre al riequilibrio delle spiagge site a nord di Punta Hidalgo, riducendo l'entità delle correnti litoranee e del conseguente trasporto litoraneo vicino a riva, principale causa dell'erosione.
- *Contrasto dei fenomeni erosivi della falesia presente nell'attuale imbocco del porto.* Il prolungamento della Diga Foranea verso nord ed il nuovo piazzale Cantiere costituiscono una riduzione del campo di moto delle correnti litoranee che attualmente insistono direttamente sulla stessa.
- *Interventi di ripascimento del litorale a nord di punta Hidalgo (Progetto Regione Toscana – 2016/DC/12).* Il progetto di ripascimento della Regione Toscana, già in fase di esecuzione per quanto riguarda il primo lotto (realizzazione di pennelli in massi naturali), prevede - dei 100 mila mc previsti dal progetto esecutivo - l'utilizzo di circa 70 mila mc di sabbie provenienti dall'imboccatura del porto di Punta Ala, che verranno reimpiegati per il ripascimento di 1,2 km di litorale, unitamente alla realizzazione di 5 pennelli costituiti da opere a gettata in massi naturali perpendicolari alla costa, al fine di proteggere la duna retrostante ad oggi interessata da importanti fenomeni di erosione al piede. Il progetto esecutivo del ripascimento regionale, che comprende anche il Piano della caratterizzazione dei sedimenti ai sensi del D.M. 173/2016, elaborato dal Settore della R. Toscana "Genio Civile Sud" è stato già escluso dalla VIA regionale con DD 13165 del 13/09/2017 (si vedano gli allegati ALL9_Decreto non assoggettabilità riequilibrio litorale, ALL10_Relazione generale riequilibrio litorale, ALL11_Planimetria di progetto riequilibrio litorale).
- *Efficientamento energetico del porto esistente.* Attualmente il Porto di Punta Ala consuma nell'insieme delle attività (Porto-YCPA-Cantiere) circa 760.000 KWh/anno di energia elettrica. Il consumo di gas metano è dell'ordine di 10.000 mc/anno. Per migliorare i consumi energetici, il progetto di ampliamento utilizzerà ove possibile tecnologie oggi disponibili e praticabili nel campo delle fonti rinnovabili e dei risparmi energetici. Gli impianti di illuminazione verranno razionalizzati e riqualificati mediante tecnologie a basso consumo, ridefinizione dei punti illuminanti e delle fasce temporali di accensione (LED, crepuscolari, ecc.). È previsto, ove paesaggisticamente compatibile, l'utilizzo del solare termico per la produzione di acqua calda e per il preriscaldamento degli ambienti e l'impiego del fotovoltaico con inverter ed accumulo.
- *Risparmio ed ottimizzazione della risorsa idrica.* Si prevede che Il Porto di Punta Ala sia dotato di tre distinti circuiti idraulici (potabile, industriale, antincendio). L'acqua industriale viene utilizzata per usi industriali (legati all'area cantiere), per il servizio antincendio, per il lavaggio delle imbarcazioni, per l'irrigazione delle aree verdi e per i wc e gli orinatoi dei servizi igienici. L'acqua potabile è utilizzata per tutti gli usi sanitari. La fornitura è garantita dalla società Acquedotto del Fiora. Per quanto riguarda l'acqua industriale il progetto prevede anche la produzione diretta mediante l'utilizzo di impianto di dissalazione e successivo stoccaggio della produzione in appositi serbatoi esistenti. L'attuazione di quest'ultima tecnologia permette la riduzione del prelievo di acqua proveniente dai pozzi ubicati nel comprensorio di Punta Ala.
- *Difesa del bacino portuale dai venti provenienti dal settore di Grecale.* La configurazione attuale delle opere di difesa non consente l'adeguata protezione dei bacini interni dai venti di Grecale, i quali sono responsabili di agitazioni ondose interne, anche dovuta alla particolare esposizione dell'imboccatura portuale verso nord-est, che creano disagi all'utenza. La configurazione proposta dal progetto, verificata dall'Università di Firenze con l'utilizzo di modellazione numerica, garantisce il rispetto delle condizioni di comfort disposte dalle vigenti Raccomandazione Tecniche AIPCN-PIANC.
- *Ospitalità alla flotta peschereccia di Castiglione della Pescaia in inverno in condizioni meteo avverse.* Attualmente la flotta peschereccia, in condizioni meteo avverse invernali, viene ospitata,

su autorizzazione della Capitaneria di Porto, presso i pontili di transito. Attualmente il porto non dispone di banchine di ormeggio adeguatamente attrezzate all'accoglienza dei pescherecci. La nuova configurazione predispone una banchina di 80 m attrezzata allo scopo di poterli ormeggiare in condizioni meteo avverse invernali.

- *Adeguamento della ricettività portuale alla domanda dell'utenza diportistica.* Il porto attuale, concepito negli anni '70, ha risposto perfettamente alla domanda della nautica coeva. Ad oggi risulta sempre più inadeguato ad accogliere le imbarcazioni che si sono evolute dimensionalmente. Il progetto attua una riqualificazione dimensionale dei posti di ormeggio esistenti e la realizzazione di nuovi in grado di rispondere alla domanda dell'attuale nautica diportistica.
- *Potenziamento delle strutture destinate all'attività cantieristica.* L'attività cantieristica costituisce attività economica importante per il territorio (impiego di manodopera qualificata), oltre a fornire servizi essenziali all'utenza portuale, sia in condizioni ordinarie sia in condizioni di emergenza. Il potenziamento della stessa consente il rilancio dell'attività economica sul territorio ed il potenziamento dell'intera infrastruttura in continuità con l'adeguamento della ricettività portuale.

La Marina di Punta Ala Spa, quale attuatore delle previsioni urbanistiche contenute nel PRP e negli strumenti urbanistici sovraordinati (PIT-PPR, PTC, PS, RU), ha elaborato il relativo progetto definitivo in conformità alle disposizioni urbanistiche, adattandolo ai criteri di *best practice* e miglior utilizzazione della struttura portuale individuati nel corso di una pluriennale gestione della stessa.

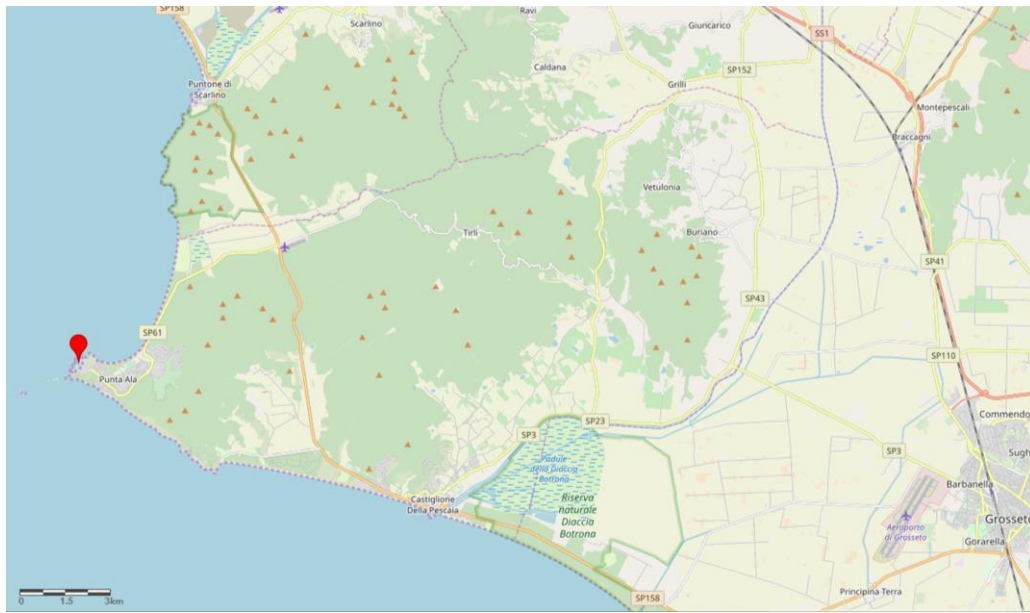
4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

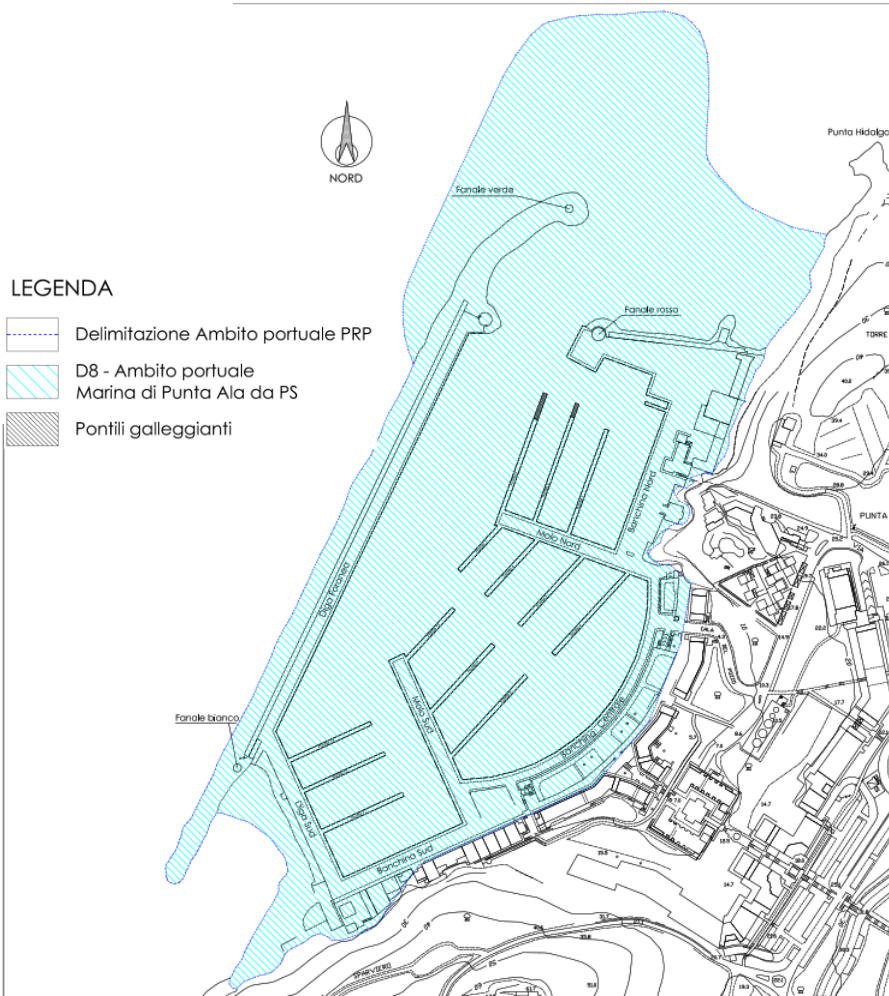
Punta Ala, frazione del Comune di Castiglione della Pescaia (GR), è situata sull'omonimo promontorio. Il moderno centro turistico si è sviluppato nel corso del XX secolo, in particolare negli anni settanta, mediante nuclei residenziali, campi da golf, un campo da polo, centri sportivi, un porto turistico, stabilimenti balneari e centro servizi. Il Porto di Punta Ala è ubicato tra Punta Hidalgo e Punta Ala, che delimitano a Sud il Golfo di Follonica. Le rotte di avvicinamento al Porto provenienti dai quadranti settentrionali passano per il Canale di Piombino, delimitato da una parte da Capo della Vita dell'Elba e dall'altra dal massiccio roccioso che culmina col Monte Massoncello alto 286 m, che crea una costa alta e rocciosa che inizia da Porto Baratti e si sviluppa fino al porto di Piombino. Gli approdi più prossimi sono Piombino (12 mn.), Castiglione della Pescaia (7 mn.), Porto Azzurro (15 mn.), Portoferraio (20 mn.), Talamone (24 mn.). Via terra i collegamenti sono granititi prevalentemente dalla Via Aurelia (SS1), e dalla linea ferroviaria Grosseto-Livorno attraverso le stazioni ferroviarie di Grosseto (km.42) e di Follonica (km.22).

L'attuale approdo turistico, protetto da una diga foranea che ha andamento da Nord e Sud, è suddiviso in tre seni nei quali possono trovar posto 885 imbarcazioni, a vela ed a motore, fino a 40 mt. di lunghezza e su fondali che raggiungono i 5 mt. Gli ormeggi sono realizzati con corpi morti senza gavittello e sono dotati di anelli e bitte (con ancoraggi sommersi). Completano le dotazioni del porto ampi parcheggi, i quali consentono di raggiungere le imbarcazioni con le autovetture, ed un cantiere nautico per le operazioni di manutenzione e rimessaggio delle imbarcazioni, dotato di vasca di alaggio 20 m x 6,5 m, travel lift da 75 tonnellate e impianto di raccolta, trattamento e conferimento in fognatura delle acque di prima pioggia.

Il porto turistico di Punta Ala è totalmente ricompreso all'interno dell'area demaniale assentita alla società Marina di Punta Ala S.p.A., titolare della concessione demaniale marittima n. 423 registro atti, n. 189 registro concessioni stipulata a Livorno in data 16 aprile 1976 (come modificato con atto suppletivo n. 427 registro atti in data 14 aprile 1977, con atto suppletivo n. 443 registro atti in data 29 settembre 1980 e con atto suppletivo n. 467 registro atti e n. 40 registro atti in data 6 luglio 2007). In data 29/05/2023 la società Marina di Punta Ala S.p.A. ha firmato l'estensione della concessione demaniale fino al 15/06/2078.



Il porto è insignito con continuità di Bandiera Blu dal 1990.



Stralcio della tavola di PRP Tav. PR1 "Ambito portuale"

Le opere di difesa del porto (diga foranea, molo sopraflutto sud e sottoflutto nord) sono del tipo a gettata con scogliera a massi naturali e nucleo in tout-venant. La profondità dei bacini interni, interessati da fondali sabbiosi con rari affioramenti rocciosi, varia da 2 m (filo banchina) a 4,5 m (imboccatura portuale attuale). L'interazione fra il moto ondoso in ingresso e la conformazione planimetrico-strutturale del porto fanno sì che all'interno dei bacini siano agenti correnti marine che livellano il fondale interno, l'imboccatura e l'avamposto. Tale fenomeno ha permesso alle strutture portuali di raggiungere i 40 anni di attività senza mai dover ricorrere a cicliche operazioni di dragaggio. Per la lettura delle funzioni esistenti del PRP si rimanda all'Allegato 1 ALL1_PRP_PR1 Ambito portuale.

L'area del Porto non risulta compresa in Siti che costituiscono elementi della Rete Ecologia Europea denominata Rete Natura 2000. L'area SIR più vicina si estende a sud, oltre il Porto di Punta Ala, denominata SIR 107 "Punta Ala e isolotto dello Sparviero" e SIC omonimo (cod. natura 2000 (IT51A0007)), si tratta di un'estesa fascia per una superficie di 335,4 ha impostata su versanti rocciosi che si immergono direttamente in mare dove le componenti oggetto di tutela sono rappresentate esclusivamente da elementi ed esemplari della flora mediterranea.

Il tratto di mare che circonda il promontorio di Punta Ala ricade nell'EUAP 1174 "Santuario dei mammiferi marini nel Mediterraneo", un'area interessata dalla presenza nei mesi estivi di cetacei di tutte le specie regolari del Mediterraneo. Tale area si estende tra la penisola di Giens, in Francia, la costa settentrionale della Sardegna e la costa continentale italiana fino al confine toscano-laziale.



Come premesso, il Progetto Definitivo non solo farà proprie le disposizioni contenute nel PRP, già valutato positivamente sotto il profilo ambientale nella procedura VAS, ma sarà accompagnato da uno Studio di Incidenza Ambientale ed un Piano di Monitoraggio Ambientale orientati anche al controllo della presenza di cetacei in fase di cantiere ed alla definizione di misure di mitigazione in grado di minimizzare le interferenze con l'ambiente marino in generale e con possibili impatti dovuti alla generazione di rumore sottomarino dannoso per tale specie. Si rimanda all'Allegato 3 ALL3_AreeProtette_RegimeVincoli per l'inquadramento delle aree protette in prossimità dell'area di intervento.

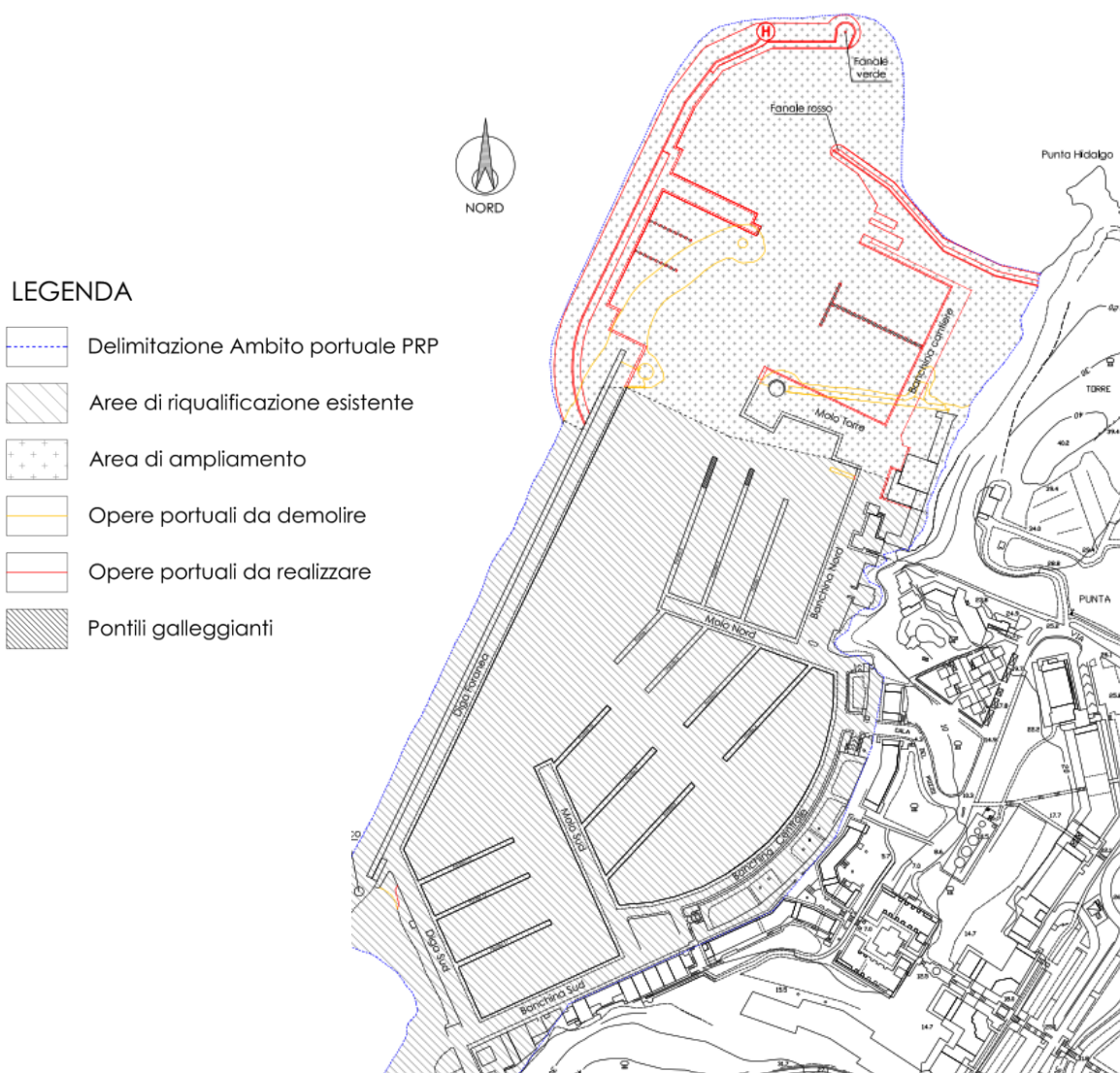
5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.



Stralcio della tavola di PRP Tav. PR2 "Assetto portuale"

Il Progetto è stato sviluppato in attuazione del PRP per la riqualificazione e l'ampliamento del Porto di Punta Ala approvato dal Comune di Castiglione della Pescaia in data 28/08/2018 con Deliberazione di Consiglio n. 70. Si rimanda all' ALL2_PRP_Assetto_Portuale e all'ALL4_per la zonizzazione prevista dal PRP. Ogni singola previsione ed intervento sviluppato dal progetto è conforme alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, comunali e sovraordinati.

Le previsioni del PRP saranno attuate attraverso una serie di sotto progetti che verranno raggruppati in stralci funzionali, in funzione della loro eseguibilità. **Di seguito si elencano gli interventi dello stralcio funzionale relativo alle opere marittime oggetto della presente valutazione preliminare inerente le opere marittime.**

Il Progetto Definitivo (PD) dello stralcio funzionale relativo alle opere marittime osserva le seguenti condizioni di base imposte nelle procedure autorizzative già esperite:

- l'area complessiva dell'ampliamento ammonta a 81.610 m², di cui 51.226 m² di specchio acqueo, 30.384 m² di aree a terra (sopra il livello medio mare);
- le opere marittime di difesa, di prolungamento della diga foranea (434 m) e di trasposizione verso nord dell'esistente diga sottoflutto (192 m), verranno realizzate in continuità tipologica e geometrica con l'esistente.
- il PD prevede il completo riutilizzo dei materiali oggetto di salpamento dell'attuale avandiga per la realizzazione di nuclei e mantellate minimizzando così l'impiego di materiale proveniente da cava. In linea con le disposizioni delle NTA del PRP i sedimenti derivanti dal dragaggio del porto potranno essere utilizzati per la realizzazione dei riempimenti, come definito nello "studio specialistico sulla gestione dei sedimenti di dragaggio", e, se compatibili ed idonei, prioritariamente per il ripascimento dei litorali limitrofi al porto;
- le operazioni di costruzione avverranno sia via terra che via mare, cercando di implementare quest'ultima modalità al fine di minimizzare i potenziali impatti;
- durante la stagione che si estende da maggio a settembre le lavorazioni verranno ridotte;
- tutte le lavorazioni saranno eseguite garantendo la continuità operativa del porto;
- tutte le lavorazioni verranno concepite nell'ottemperanza delle misure mitigative e compensative previste nel Rapporto Ambientale sottoposto dalla procedura VAS (inerenti rumore, ecosistemi marini, fondali marini, qualità dell'aria, paesaggio, beni archeologici). La messa in pratica di dette misure sarà oggetto di appositi studi (confronto ante/costruzione/esercizio) che potranno, ove necessario, ricorrere a specifiche modellazioni;
- in particolare le operazioni di dragaggio saranno oggetto di sopralluogo per bonifica di ordigni bellici e di monitoraggio archeologico ed ambientale;
- i sottoservizi portuali verranno alloggiati in appositi cavedi realizzati in continuità tipologica e geometrica con l'esistente (coperti da pavimentazione a mosaico con porfido);
- i canali navigabili e l'imboccatura sono realizzati in ottemperanza delle Raccomandazioni Tecniche AIPCN-PIANC;
- la diga grecale, realizzata, come previsto dalle finalità del PRP, per ridurre l'agitazione ondosa provocata da stati di mare generati localmente dai venti di grecale, potrà essere realizzata mediante l'utilizzo di frangiflutti galleggiante. Tale soluzione oltre a garantire l'attenuazione del moto ondoso, riduce l'occupazione delle opere al suolo e assicura un miglior ricambio idrico per le acque interne del porto;
- la nuova configurazione delle opere di difesa, conforme a quanto previsto dal PRP, concorre, come dimostrato dalle modellazioni numeriche di cui agli Studi di Settore del PRP, al riequilibrio del litorale sabbioso posto a nord dell'area portuale;
- l'impronta al fondo delle opere di ampliamento ricade su fondali sabbiosi, non interessati dalle praterie di Posidonia.

Si rimanda all'allegato ALL5_OOMM_PlanimetriaProgetto.

Dragaggio, salpamento e Piano di Mantenimento fondali

Le aree soggette a dragaggio del PD (vedi Allegato ALL6_OOMM_PlanimetriaDragaggi), comprensive degli interventi della Regione Toscana di cui al progetto 2016/DC/12, ricadono in quelle previste dal PRP indicate nella tavola PR7.

L'intervento di cui all'Allegato 6 prevede di adeguare i fondali esistenti alla profondità di -7.0 m lungo il canale

di accesso, nell'avamposto e all'interno della nuova darsena di maestrale. All'interno della nuova darsena Hidalgo è previsto un adeguamento dei fondali alla quota -4.0 m mentre in corrispondenza della vasca di alaggio è prevista una regolarizzazione dei fondali a quota -5.0 m.



Stralcio della tavola di PRP “Carta dei dragaggi e riempimenti” e individuazione delle opere da salpare e ricollocare

Considerata l'estensione degli specchi acquei oggetto delle attività di dragaggio (pari a 44.400 m²), e le quote dei fondali attuali, complessivamente il volume di dragaggio risulta piuttosto contenuto e ammonta complessivamente a circa 50.000 m³.

Affiancate alle operazioni di dragaggio saranno eseguite anche operazioni di salpamento del materiale lapideo esistente dalle attuali opere di difesa. Detto materiale verrà ricollocato sulla mantellata delle nuove opere, al fine di mantenere l'aspetto esterno coerente con l'aging delle opere di difesa della parte esistente. Tale previsione risponde alle disposizioni della Soprintendenza per i Beni culturali e Paesaggistici.

I sedimenti prelevati durante le operazioni di dragaggio potranno assolvere, in ordine di priorità, a due attività:

- Ripascimento delle spiagge del litorale comunale;
- Riempimento di strutture appartenenti al porto, per i materiali non idonei ai ripascimenti.

L'intervento 2016-DC-12, “Recupero e riequilibrio del litorale di Punta Ala” della Regione Toscana, già concluso, ha previsto l'utilizzo di una parte dei sedimenti situati all'imboccatura del porto attuale accompagnato da una valutazione di non assoggettabilità a VIA (in allegato Decreto relativo)

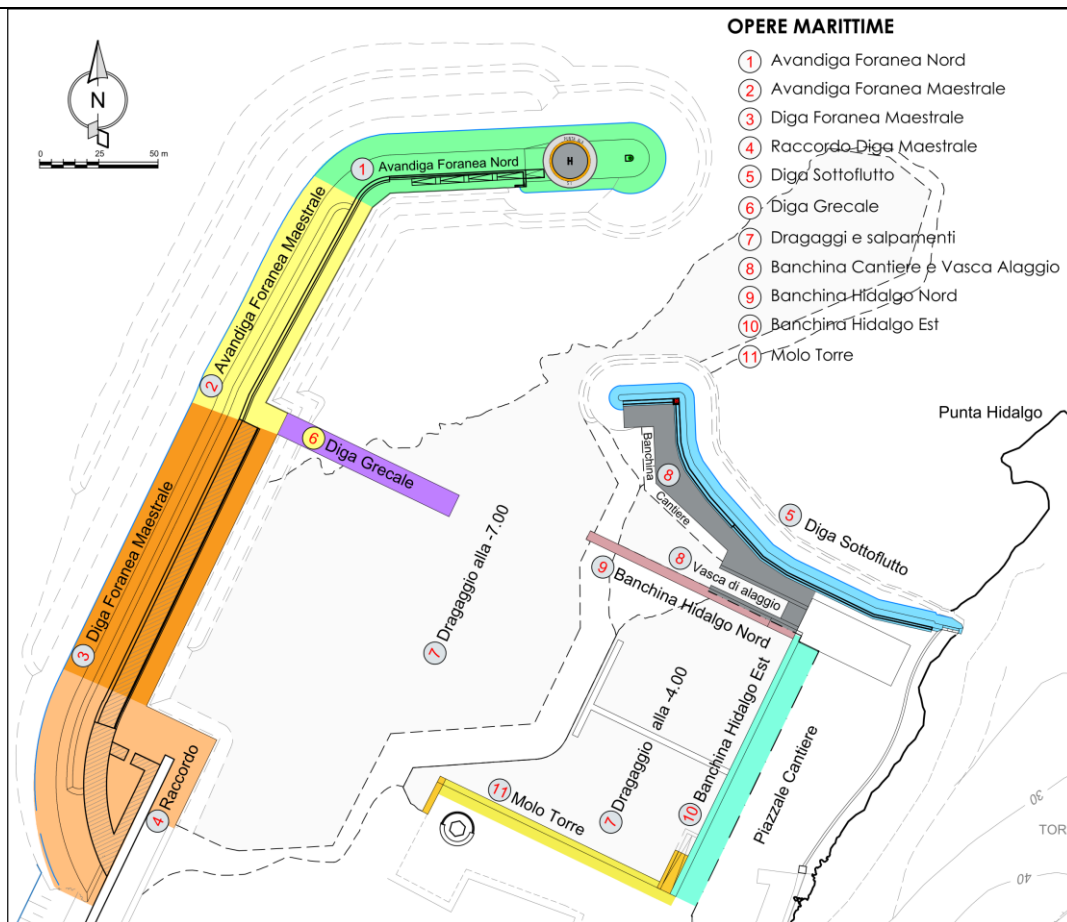
Opere civili marittime di ampliamento del porto vedi

ALL5_OOMM_PlanimetriaProgetto

ALL6_OOMM_PlanimetriaDragaggi

ALL7_OOMM_SezioniTipologiche

Con riferimento allo stralcio planimetrico di progetto mostrato nella seguente figura si riporta una sintesi della configurazione di progetto delle nuove opere marittime.



Stralcio della planimetria di progetto con indicazione dei diversi corpi d'opera

Prolungamento diga foranea di sopraflutto

La parte di diga foranea di sopraflutto da realizzare costituisce di fatto un prolungamento dell'attuale diga foranea del porto, in continuità tipologica e geometrica con l'esistente: opere a gettata con massi naturali e banchinamenti a blocchi di cls non armato sovrapposti. La nuova opera risulta radicata in corrispondenza dell'estremità nordorientale della diga foranea e, dopo un primo tratto di raccordo di circa 53 m, si sviluppa con un allineamento rettilineo suddiviso in due segmenti: la **diga foranea di maestrale** (L = 148.2 m) e l'**avandiga foranea di maestrale** (L = 123.3 m) su fondali che variano da un minimo di -4.0 m sul l.m.m. a -14.0 m l.m.m.. In seguito la diga curva verso Est per poi proseguire con un secondo tratto rettilineo, denominato **avandiga foranea nord**, per circa 110 m, fino a giungere in testata su fondali di circa -10 m.

È stata scelta una soluzione a scogliera in massi naturali, messi in opera "a gettata", con muro paraonde di coronamento in calcestruzzo che presenta una quota sommitale di +4.50 m slm, al fine di contenere al minimo la potenziale tracimazione del moto ondoso in occasione degli stati di mare più estremi.

La mantellata della diga foranea sarà realizzata con i materiali provenienti da cave integrandoli con il materiale proveniente dall'avandiga esistente in salpamento.

Il tratto terminale dell'avandiga foranea nord, di lunghezza pari a circa 52 m, in analogia con lo stato attuale, è costituito da una diga in massi naturali senza massiccio di coronamento con cresta posta a quota +3.50 m. Internamente, per consentire l'ormeggio delle imbarcazioni, la nuova diga foranea di sopraflutto prevede la formazione di un **banchinamento a parete verticale** con quota sommitale posta a +1,30 m slm, realizzato con blocchi di calcestruzzo sovrapposti imbasati su uno scanno di imbasamento costituito da pietrame scelto. La sovrastruttura di banchina gettata in opera consente, in continuità con l'esistente (copertura porfido), l'alloggio dei cavodi che ospiteranno i sottoservizi portuali (acqua, elettricità, fognatura, reti IT, ecc.).

Lungo la diga foranea di maestrale il muro paraonde è configurato in modo da ricavare, lato porto, in continuità con l'esistente dei locali di servizio, con altezza utile di 2.2 m, destinati alla realizzazione di box auto/magazzinetti per gli utenti del porto.

Nel tratto di radicamento della nuova diga foranea, come previsto da PRP, la sovrastruttura di coronamento della diga foranea è stata configurata in modo da ricavare dei locali di altezza utile 3.0 m con funzione commerciale e di servizio portuale.

Spostamento verso nord della diga foranea sottoflutto

Lo spostamento verso nord dell'esistente diga foranea di sottoflutto verrà realizzata, in analogia alla diga di sottoflutto, come un'opera a gettata in massi naturali con mantellata costituita da massi naturali di peso 1.5 – 3.0 t con un elemento di coronamento in calcestruzzo che fissa la cresta della diga a quota +2.50 m.

La diga è radicata a terra, al piede della falesia che si estende tra Punta Ala e Punta Hidalgo, e segue un allineamento SE-NO pressoché parallelo all'attuale Molo Torre, da cui risulta distaccato di circa 120 m in direzione NE. La diga di sottoflutto si sviluppa per circa 192 m su fondali che degradano naturalmente dalla linea di riva fino ad incontrare la -6.00 in prossimità della testata.

Diga Grecale

La diga grecale, radicata sul lato interno della diga sopraflutto in corrispondenza del passaggio tra la diga foranea di maestrale e l'avandiga foranea di maestrale, delimita internamente l'avamposto dalla darsena maxy yacht di maestrale.

L'opera è finalizzata a proteggere gli specchi acquei interni dal moto ondoso proveniente dal settore di traversia di Grecale (20°N-45°N), che anche oggi rappresenta una delle limitazioni al comfort e alla sicurezza dei natanti all'ormeggio in porto.

Per la realizzazione di tale opera sarà possibile prevedere l'impiego di una diga frangiflutti galleggiante (c.d. "floating breakwater") costituita con elementi prefabbricati galleggianti ad elevato dislocamento continuo, di dimensioni 20 m x 10 m, ormeggiati per mezzo di catene e corpi morti per formare un frangiflutti, carrabile, di sviluppo complessivo pari a 80 m che consente inoltre l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza fino a 60-70 m su entrambi i lati.

Banchinamenti interni darsena Hidalgo (Molo Torre, Hidalgo Est)

I lati Sud ed Est della nuova darsena Hidalgo sono delimitati da due banchine a parete verticale, denominate Molo Torre e Banchina Hidalgo Est, rispettivamente di lunghezza pari a 109 m e 117 m, costituite da massi sovrapposti di calcestruzzo imbasati, ad una profondità di -4,00 m slm, su uno scanno in pietrame messo in opera all'interno di una trincea di fondazione scavata fino a quota -5.00 m slm.

La quota di banchina è posta a +1,10 m slm. Il coronamento della banchina è realizzato con un getto in opera di calcestruzzo di larghezza variabile tra 2.5 m e 3.0 m all'interno del quale sono ricavati i cavedi che ospiteranno i sottoservizi portuali, sempre realizzati in continuità con l'esistente. Sul fronte lato mare la banchina è completata da una veletta prefabbricata in cemento armato ammorzata alla sovrastruttura.

Per la realizzazione del Molo Torre saranno operati interventi di salpamento della scogliera e del nucleo dell'opera di difesa esistente (molo sottoflutto nord) unitamente all'intervento di dragaggio per adeguare i fondali della nuova darsena alla profondità di -4,0 m slm.

A tergo delle banchine è previsto un riempimento, anche con la possibilità di utilizzare il materiale proveniente dal dragaggio e dai salpamenti, per la formazione di un'area conquistata a mare dove verrà realizzato il nuovo piazzale di cantiere a quota +1,10 m.

Banchina Hidalgo Nord

Il margine lato Nord della nuova Darsena Hidalgo è delimitato dalla Banchina Hidalgo Nord, un pontile di lunghezza pari a 96.9 m, realizzato con un impalcato in calcestruzzo fondato su pali trivellati, che consente l'ormeggio, per buona parte della sua lunghezza, su entrambi i lati. Il lato sud del pontile potrà ospitare la flotta peschereccia di Castiglione della Pescaia in periodo invernale quando si verificheranno condizioni meteo avverse.

Area di alaggio

In adiacenza alla Banchina Hidalgo Nord, a ridosso della nuova diga sottoflutto, è prevista la realizzazione dell'area di alaggio/varo, costituita da una vasca di dimensioni: 8,0 m x 30,0 m al cui interno è assicurata una profondità di 5,0 m.

Per consentire le operazioni di alaggio e varo con il travel lift è prevista la realizzazione di due sporgenti di larghezza 1,50 m, realizzati con travi di calcestruzzo fondate su pali trivellati di grosso diametro che si estendono dal margine della area di cantiere conquistata a mare per una lunghezza di 41 m.

A tergo della vasca di alaggio e varo è prevista la realizzazione di una pavimentazione armata per permettere il transito e la sosta di mezzi pesanti quali quelli soggetti alle attività di alaggio/varo.

Banchina cantiere

Sul versante interno della nuova diga sottoflutto verrà realizzato un banchinamento “a giorno” costituito da un impalcato, realizzato con travi e solette in calcestruzzo armato, fondato su pali trivellati. Al di sotto dell’impalcato è presente una scogliera in massi naturali posta a protezione del nucleo dell’opera foranea. La stessa tipologia costruttiva è adottata per conterminare il lato corto della vasca di alaggio.

Piazzale cantiere

Il porto è attualmente dotato di un cantiere navale, composto da aree coperte (capannone, uffici, officine, ecc.) e da aree scoperte (piazzali, parcheggi, aree di movimentazione travel, vasche di alaggio/varo, ecc.), già dotato di impianto di raccolta e primo trattamento delle acque di lavaggio e di prima pioggia, pavimentazione con adeguata pendenza per la canalizzazione delle acque, isola ecologica per lo stoccaggio dei rifiuti. L’attività ivi svolta è certificata secondo i criteri delle normative ambientali vigenti.

Il presente stralcio funzionale, in accordo alle previsioni di PRP, prevede l’ampliamento dei piazzali di cantiere verso nord unitamente alla realizzazione di una nuova vasca di alaggio come già descritto in precedenza. I piazzali sono realizzati a tergo della banchina Hidalgo Est, mediante riempimento (con materiale di dragaggio, salpamento o materiale da cava) e pavimentazione superficiale idonea ai carichi in movimentazione (travel lift, boatmover, ecc.). Detti piazzali costituiranno un importante presidio contro il fenomeno erosivo che attualmente insiste sulla falesia retrostante (vedi Paragrafo 3 *Contrasto dei fenomeni erosivi della falesia presente nell’attuale imbocco del porto*).

La delimitazione superficiale dell’area è garantita dal molo sottoflutto nord, da una fascia di rispetto a verde interposta tra i piazzali e la adiacente falesia rocciosa di Punta Hidalgo (come prescritto dalla Soprintendenza in sede di verifica di conformazione paesaggistica già citata) e da una delimitazione in rete metallica e new-jersey in cemento armato per quanto riguarda il fronte lato porto (la rete metallica sarà adornata di arredi verdi verticali).

Le aree di lavorazione saranno anche dotate di un sistema di raccolta e primo trattamento delle acque di prima pioggia.

Provenienza dei materiali

I materiali necessari per la realizzazione delle scogliere saranno reperiti da cave e dal riutilizzo dei salpamenti sopra descritti.

Le principali cave ubicate in prossimità dell’area portuale sono situate a Venturina (LI) (Cava di Monte Valerio – 50 km), a Montorsaio (GR) (55 km) e a Campiglia Marittima (LI) (50 km).

I calcestruzzi saranno approvvigionati, per quanto possibile, negli impianti di betonaggio più prossimi al porto (Scarlino km 25; Grosseto km 45).

Per i trasporti via mare il porto attrezzato più vicino (banchine, piazzali, vie di comunicazione, ecc.) è quello di Piombino, distante 12 mn.

Fasi realizzative e attività di cantiere

La pianificazione delle fasi di realizzazione delle opere in progetto e delle conseguenti attività di cantiere è stata effettuata minimizzando le interferenze fra le aree di cantiere, le attività diportistiche del porto ed il tessuto abitativo circostante, il tutto volto a minimizzare i potenziali impatti sull’ambiente.

Fase 1: inizio formazione del prolungamento diga sopraflutto

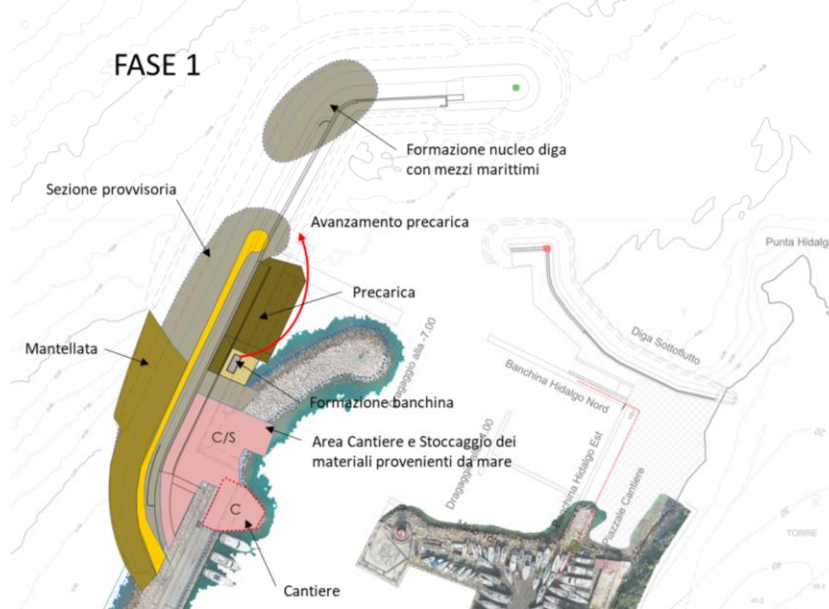
La Fase 1 dei lavori di realizzazione prevede l’avvio delle operazioni di predisposizione del cantiere e la formazione del primo tratto della diga foranea sopraflutto (c.d. diga foranea di maestrale). Per tale attività si è previsto di installare le area di cantiere all’estremità dell’attuale diga foranea da dove potranno essere avviate le lavorazioni per la formazione del radicamento della diga. Successivamente l’area di cantiere, una volta realizzata una adeguata protezione nei confronti del moto ondoso con una diga foranea in sagoma provvisoria, potrà estendersi al fine di realizzare un’ampia area di stoccaggio per gli approvvigionamenti dei materiali (sia via terra sia via mare).

Proseguendo con la formazione del corpo diga e della mantellata esterna, una volta conclusa la fase di

precarica, potrà avere inizio anche la posa in opera dei banchinamenti retrostanti ad esclusione di quelli posti al raccordo fra la diga foranea esistente e la diga foranea maestrale.

Le lavorazioni saranno eseguite prediligendo, per quanto possibile, l'approvvigionamento e la realizzazione delle opere con mezzi marittimi, motopontoni con gru a grappo, bettoline a fondo apribile e, tenuto conto delle limitazioni operative e tecniche (fondali, tipologie lavorative, condizioni meteo, ecc.), con mezzi che operano da terra, escavatori, ruspe, gru a grappo.

La durata di questa prima fase è mediamente stimata in circa 12 mesi solari.



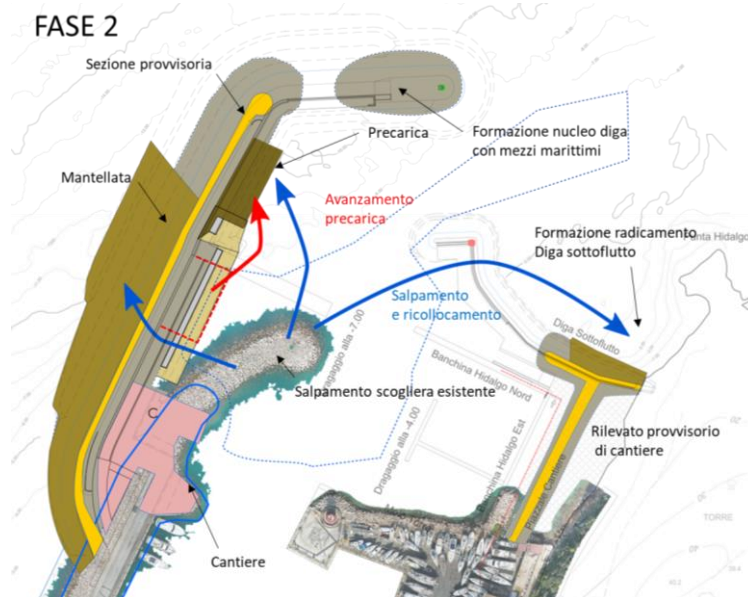
Fase 2: avanzamento avandiga foranea di maestrale, radicamento sottoflutto, salpamenti

La seconda fase di attuazione prevede la formazione del corpo diga dell'avandiga foranea di maestrale che avverrà con le stesse modalità di avanzamento descritte in precedenza, necessarie per attendere i tempi di precarica, operando con un corpo diga in sagoma provvisoria.

Contestualmente alla formazione del radicamento del nuovo molo sottoflutto, realizzato da terra con mezzi terrestri, verrà avviato il salpamento del tratto terminale dell'attuale diga foranea. I massi provenienti dal salpamento saranno riposizionati sulle nuove opere di difesa.

Allo stesso tempo potranno essere completate le fasi di realizzazione del banchinamento interno retrostante alla diga foranea di maestrale ad eccezione del tratto di banchina in corrispondenza del raccordo tra l'attuale diga foranea e la nuova opera.

Per questa fase lavorativa è stata stimata una durata di 10 mesi solari.

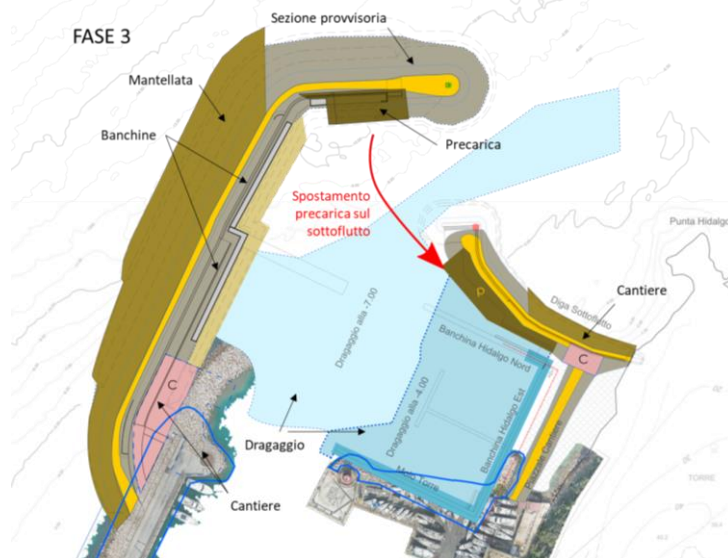


Fase 3: Avanzamento avandiga foranea nord, molo sottoflutto, dragaggi

La Fase 3 di realizzazione prevede l'avvio dei lavori per la formazione dell'avandiga foranea nord, in analogia con le modalità di esecuzione precedentemente illustrate.

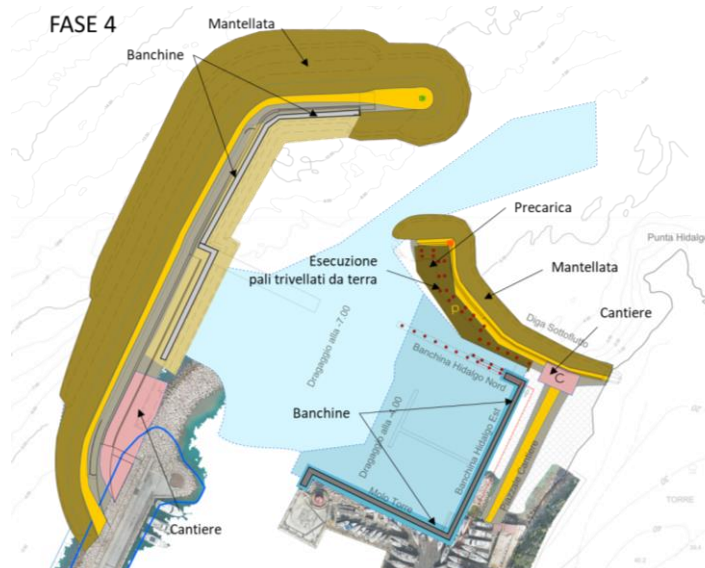
In questa fase, una volta assicurata una adeguata protezione nei confronti del moto ondoso, verranno portati a completamento gli interventi di salpamento della diga foranea esistente e della scogliera posta a protezione del molo sottoflutto esistente. Contestualmente verranno eseguiti gli interventi di dragaggio previsti per l'adeguamento dei fondali alle quote di progetto che verranno eseguiti con draghe che operano meccanicamente (draghe a secchie, a cucchiaio o a benna mordente), idraulicamente (aspiranti/refluenti, a strascico) o con una versione combinata delle due.

L'avanzamento dei lavori prevedrà in questa fase un riposizionamento delle aree di cantiere. In ragione delle fasi successive di lavorazione è stato previsto di allestire un'area di cantiere in radice al nuovo molo sottoflutto. La durata stimata per questa fase realizzativa è di 9 mesi solari.



Fase 4: Avandiga foranea nord, avviamento lavori per la Darsena Hidalgo e la banchina cantiere

In questa quarta fase di realizzazione verranno ultimati i lavori di formazione del corpo diga dell'avandiga foranea nord con il contestuale completamento delle banchine retrostanti. Per la Darsena Hidalgo verranno avviati i lavori di posa dei massi prefabbricati per la formazione delle banchine e verranno eseguiti i pali trivellati di fondazione per la banchina Hidalgo Nord e per la banchina cantiere. Per tali attività saranno impiegati mezzi che operano da mare e da terra, sfruttando l'ampio rilevato in sagoma provvisoria del molo sottoflutto previsto per la fase di precarica. È stata stimata una durata complessiva di questa fase realizzativa pari a 8 mesi.

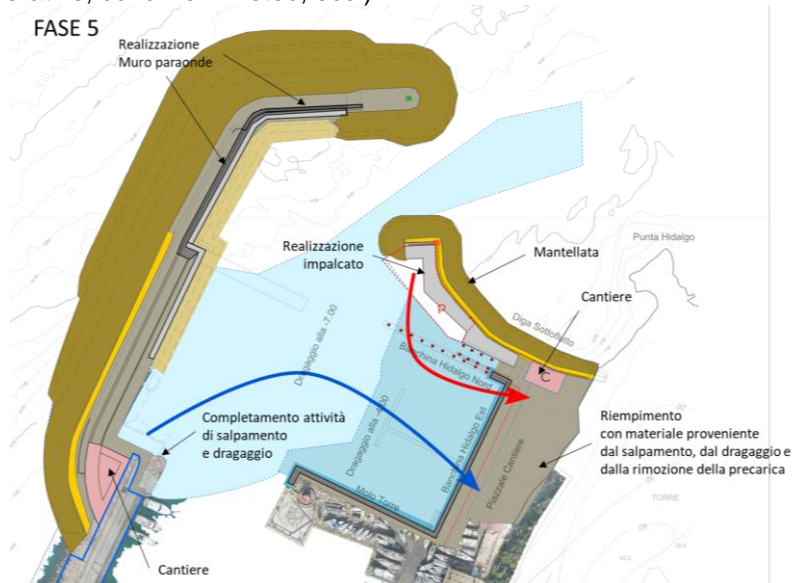


Fase 5: Completamento banchine, piazzali cantiere, dragaggi e salpamenti

La Fase 5 contempla i lavori per la realizzazione dei muri di coronamento della diga di sopraflutto eseguiti a partire dalla testa della diga a tornare indietro. Contestualmente verranno ultimate le operazioni di demolizione, salpamento e dragaggio alla radice del nuovo molo sopraflutto per consentire la posa in opera degli ultimi tratti di banchina a massi sovrapposti. I materiali provenienti da queste attività potranno essere messi a riempimento per la formazione del piazzale di cantiere.

A seguire sarà realizzato il banchinamento "a giorno" lungo il lato interno del molo sottoflutto per la formazione della banchina cantiere. Verranno inizialmente posate in opera le travi di calcestruzzo armato, che preferibilmente verranno approvvigionate via mare dal cantiere di prefabbricazione. In seguito verrà completata l'opera con un getto di calcestruzzo armato sostenuto da solette prefabbricate con funzione di cassero collaborante (c.d. "predalles").

Le operazioni previste per questa fase, di durata pari a circa 5 mesi, saranno eseguite preferendo per quanto possibile il trasporto e l'esecuzione delle opere da mare, tenuto conto delle limitazioni operative e tecniche (fondali, tipologie lavorative, condizioni meteo, ecc.).



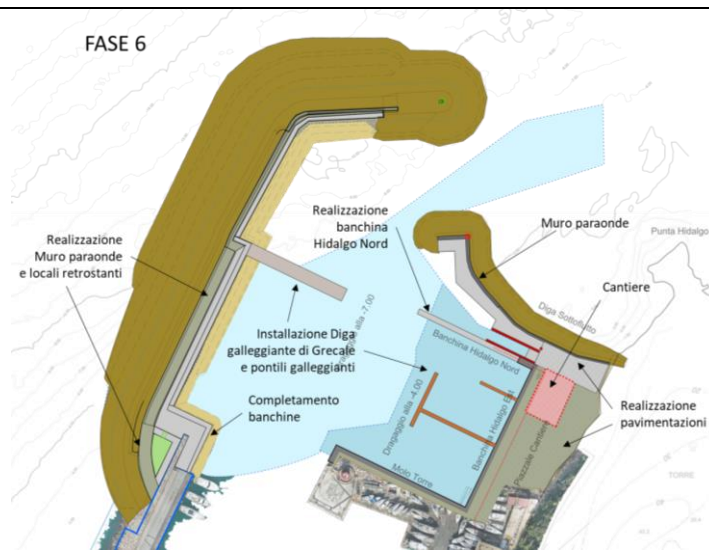
Fase 6: fase conclusiva dei lavori

La fase conclusiva dei lavori (Fase 6) vede il completamento dei muri di coronamento della diga di sopraflutto compresa la realizzazione dei locali box e di servizio retrostanti al muro unitamente alla realizzazione dell'ultimi tratti di banchina nella zona di raccordo tra la diga esistente e la nuova diga foranea di maestrale.

Sul fronte della darsena Hidalgo e del molo sottoflutto i lavori vengono ultimati con la realizzazione del coronamento della diga sottoflutto, la formazione del pontile su pali Hidalgo Nord a cui fanno seguito le attività per il completamento dei piazzali con la realizzazione delle pavimentazioni.

L'ultima fase dei lavori, per la quale è stata stimata una durata di circa 5 mesi, vede anche l'installazione della diga galleggiante di Grecale e dei pontili galleggianti della darsena Hidalgo. Queste forniture potranno essere realizzate in prossimità del porto in aree appositamente attrezzate (es. Scarlino, Piombino) e trasportate via mare fino al Marina di Punta Ala senza generare pertanto ulteriori interferenze nell'area di cantiere.

In questa fase conclusiva il cantiere temporaneo potrà essere allestito all'interno della nuova area cantieristica, le lavorazioni saranno prevalentemente realizzate con mezzi terrestri (betoniere, pompe per il calcestruzzo, asfaltatrici, elevatori) privilegiando dove possibile l'approvvigionamento delle forniture da mare.



Cronoprogramma dei lavori

In ragione delle fasi realizzative precedentemente descritte, vista la riduzione delle attività prevista tra i primi di maggio e fine settembre, valutando la possibilità di sovrapporre in una certa misura le fasi realizzative previste, è stato formulato il seguente cronoprogramma sintetico che complessivamente prevede il completamento dei lavori in 42 mesi solari.

Opere Marittime	durata (mesi)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42				
FASE 1	12	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█																																		
FASE 2	10													█	█	█	█	█	█	█	█	█	█																								
FASE 3	9																																														
FASE 4	8																																														
FASE 5	6																																														
FASE 6	5																																														

Misure di mitigazione in fase di realizzazione

Per quanto riguarda la valutazione degli impatti in fase di cantiere, sulla base di quanto approfondito nel Rapporto Ambientale del PRP (Vedi ALL8_Rapporto_Ambientale) ad ogni attività di cantiere sono stati associati i fattori perturbativi che potrebbero determinare impatti ambientali. Ai fattori perturbativi potenziali individuati sono state associate le interferenze potenziali e dunque le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare gli impatti negativi con le aree sensibili.

Con riferimento alla Matrice degli Impatti Effettivi, sono state ipotizzate le misure di mitigazione di seguito sintetizzate che sono state poi implementate dalle prescrizioni fornite dal Parere relativo alla VAS del PRP:

Qualità dell'Aria

Saranno utilizzate procedure e mezzi d'opera forniti di adeguati sistemi di filtrazione delle emissioni. Anche se l'impatto in atmosfera legato alle emissioni delle polveri può essere considerato limitato al periodo di svolgimento di particolari lavorazioni, dovranno essere adottate misure di salvaguardia dell'ambiente e in particolare:

- saranno utilizzati mezzi di cantiere rispondenti ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, dotati di sistemi di abbattimento del particolato, per i quali prevedere frequenti manutenzioni e verifiche dell'efficienza, anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;
- impianto per il lavaggio delle ruote dei mezzi d'opera
- impiegare, ove possibile, apparecchi con motore elettrico;
- ridurre la velocità dei mezzi di trasporto lungo la viabilità di servizio (velocità < 20 Km/h).

- applicare le misure di contenimento delle emissioni diffuse di polveri, contenute nella Parte I dell'Allegato V alla Parte Quinta del D.Lgs. 152/2006.

Benché non si ritiene possa verificarsi una modifica sostanziale della qualità del clima atmosferico, al fine di controllare il quadro emissivo legato alla fase di cantiere, sarà redatto un Piano di Monitoraggio che, attraverso delle misurazioni ante operam ed in corso d'opera, consentirà di intervenire in caso di superamenti dei limiti stabiliti dalla normativa di settore. I monitoraggi saranno concordati con il competente soggetto (ARPAT) che verificherà il rispetto delle prescrizioni assegnate.

Fondali Marini

Le soluzioni progettuali sono state sviluppate sul criterio di minimizzazione degli impegni di fondale marino per le fondazioni e per lo svolgimento dei lavori. La composizione dei fondali marini oggetto delle opere di fondazione, come risulta dalle indagini geognostiche effettuate e dalla caratterizzazione dei sedimenti, è caratterizzato da alternanze di strati sabbioso-limosi-argillosi intercalati a banchi di sabbie miste a posidonie morte ("matte").

La qualità dei sedimenti fornita dalle analisi chimiche condotte nel 2010 non ha evidenziato livelli di contaminazione che possano pregiudicare lo stato dell'ambiente idrico marino in fase di cantiere.

Ecosistemi Marini

In merito al possibile aumento della torbidità in fase di costruzione, per le attività di dragaggio e predisposizione delle aree di fondale, oltre all'utilizzo di panne galleggianti, sarà adottato un programma operativo che terrà conto delle più favorevoli condizioni meteo marine e stagionali (esclusione del periodo estivo).

Potrà essere elaborato un Piano di Monitoraggio, con predisposizione di una sonda multi parametrica e campionamenti, per il monitoraggio dello stato di fondo, contestualmente all'avanzamento delle lavorazioni di dragaggio.

Durante i lavori, devono essere messe in atto le necessarie misure di mitigazione per tutelare la flora e la fauna come previsto dalla L.R. 30/2015.

Come anticipato nelle premesse in fase di Progetto Definitivo sarà redatto un Piano di Monitoraggio Ambientale mirato al controllo della presenza di cetacei in fase di cantiere ed alla definizione di misure di mitigazione in grado di minimizzare le interferenze con l'ambiente marino in generale

Rumore

Saranno utilizzati mezzi d'opera provvisti di adeguati sistemi di abbattimento delle emissioni sonore.

Prima dell'avvio del cantiere dovrà essere richiesta l'autorizzazione in deroga al superamento dei limiti di emissione sonora, con i contenuti del regolamento regionale di cui al D.P.G.R. 2/R del 8.1.2014 e le informazioni necessarie ad una corretta valutazione;

Dovrà essere tenuto conto delle eventuali ulteriori prescrizioni della Azienda Sanitaria sulla deroga non semplificata, vista la durata del cantiere.

Come definito per la Componente Atmosfera, benché non si ritiene possa verificarsi una modifica sostanziale della qualità del clima acustico, al fine di controllare il quadro emissivo legato alla fase di cantiere, sarà redatto un Piano di Monitoraggio che, attraverso delle misurazioni ante operam ed in corso d'opera, consentirà di intervenire in caso di superamenti dei limiti stabiliti dalla normativa di settore.

Paesaggio

A salvaguardia della fruibilità visiva delle zone portuali interessate dal cantiere da parte del pubblico pedonale, nell'ambito delle attività di confinamento delle aree di cantiere stesse, saranno utilizzate opportune barriere visive. Le nuove strutture di difesa della diga foranea saranno realizzate per quanto possibile con materiale di recupero dal salpamento dell'attuale avandiga, integrata con materiale paesaggisticamente compatibile, per quanto concerne gli arredi e i complementi architettonici dovranno essere realizzati in continuità con l'esistente. Si sottolinea, inoltre, che la Soprintendenza non ha rilevato profili di contrasto tra l'intervento in valutazione e le specifiche prescrizioni dei Beni Paesaggistici.

Beni archeologici

La Soprintendenza Archeologica delle Arti e Paesaggio per le Province di Siena, Grosseto e Arezzo, esaminate le caratteristiche tecniche dell'intervento, ha comunicato il suo nulla osta ad opere di scavo a condizione vengano sottoposte a sorveglianza archeologica. Durante la fase di costruzione verrà eseguito un

monitoraggio in corso d'opera, il quale prevede il controllo dei materiali di risulta degli scavi, così come previsto dalla Relazione archeologica allegata al PRP.

Misure di mitigazione in fase di esercizio

Per quanto riguarda la **fase di esercizio** del progetto in valutazione, ovvero di piena attività della Marina di Punta Ala è utile sottolineare che le emissioni in atmosfera consistono essenzialmente in:

- prodotti di combustione delle caldaie a servizio del Porto;
- prodotti della combustione (NO_x, SO_x, CO) emessi dai veicoli che circolano nel Porto e dai mezzi del Cantiere Navale,
- prodotti della combustione (NO_x, SO_x, CO) emessi dai natanti.

In primis è necessario sottolineare che l'aumento di posti barca previsto dal progetto è minimo, (i nuovi posti barca sono 127 con i quali si arriva a un totale di 973 posti barca a fronte di un massimo autorizzato di 1000 ormeggi). Nell'ambito dei programmati interventi di riqualificazione dell'area portuale esistente, il percorso di mitigazione attivato con la procedura VAS relativa alla Variante al PS, ha visto la sostituzione della vecchia caldaia a Gasolio installata a servizio degli uffici e servizi igienici con una efficiente sistema a gas metano e sono state installate colonnine elettriche per auto e l'efficientamento energetico dei servizi igienici installando LED.

Per quanto concerne i mezzi che circolano nell'area portuale essi sono soggetti alle prescrizioni ed alle verifiche di legge per le quali sono autorizzati a circolare. Le emissioni dei mezzi impiegati nell'area del Cantiere Navale rispettano le disposizioni del Decreto di compatibilità ambientale in materia di emissioni sotto la responsabilità del Gestore del Cantiere come previsto dagli obblighi contrattuali.

Per quanto concerne i rifiuti speciali pericolosi MPA gestisce la raccolta e lo smaltimento in modo controllato dei rifiuti attraverso l'affidamento a ditte esterne specializzate. Ciascun prelievo e smaltimento di rifiuti pericolosi è corredato di apposita documentazione rilasciata dalle Ditte specializzate in conformità alla normativa vigente (D.L. n. 22 del 5.02.07 Art. 15).

MPA conserva, gestita presso la Segreteria Tecnica (SET), tutta la documentazione certificativa del prelievo e trasporto unitamente al Registro di carico e scarico dei rifiuti e inoltre annualmente i dati della gestione ambientale (MUD) alla Camera di Commercio di Grosseto per via informatica.

L'area portuale attualmente è comprensiva al suo interno di una viabilità veicolare e di una dotazione di parcheggi che è stata sviluppata precedentemente alla definizione dei relativi standard regionali. I parcheggi sono assegnati in via esclusiva ai diportisti.

Il progetto dedica particolare attenzione ai suddetti aspetti nel rispetto delle normative urbanistiche e degli standard di cui al PIT art. 88 comma 7 lettera e).

Si rammenta che l'incremento di posti di ormeggio previsti dal PRP si stima che non generi un percepibile incremento di veicoli da e verso il porto tale da necessitare particolari interventi sulla viabilità stessa.

Il sistema della viabilità da e verso il porto attualmente non presenta criticità apparenti, in quanto la fruibilità del porto prevede un limitato uso dei veicoli a motore, riguardante esclusivamente il momento di arrivo e partenza dalla località, non prevedendo di norma utilizzi giornalieri dei mezzi stessi. In particolare i nuovi ormeggi individuati è prevedibile siano utilizzati da diportisti in transito che raggiungono la località senza mezzi propri.

Negli ultimi cinque anni il porto è stato dotato di un servizio puntuale di raccolta differenziata, strutturato sul porto anche mediante la realizzazione di due isole ecologiche. Il Marina si è anche dotato di dispositivo galleggiante SEABIN per la raccolta di rifiuti galleggianti ed eventuali emulsioni oleose.

In conclusione si ritiene che l'incremento di posti barca proposti dal progetto di ampliamento, in confronto alla previsione del Masterplan dei Porti della Toscana, non produca un impatto negativo ambientale rispetto alla situazione ex ante.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Concessione demaniale marittima n. 423 registro atti, n. 189 registro concessioni stipulata a Livorno in data 16 aprile 1976 (come modificato con atto suppletivo n. 427 registro atti in data 14 aprile 1977, con atto suppletivo n. 443 registro atti in data 29 settembre 1980 e con atto suppletivo n. 467 registro atti e n. 40 registro atti in data 6 luglio 2007)
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> VAS - Il PRP del Porto di Punta Ala, di cui il progetto in valutazione rappresenta l'attuazione, è stato approvato dal Comune di Castiglione della Pescaia in data 28/08/2018 con Deliberazione di Consiglio n. 70.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Il Comune di Castiglione della Pescaia ha approvato in via definitiva il Piano Regolatore Portuale e la contestuale variante al Regolamento Urbanistico, dopo aver approvato la variante al Piano Strutturale in accordo di pianificazione e la sua contestuale Valutazione Ambientale Strategica, ottenuta previa approvazione da parte delle Amministrazioni competenti (Delibera Comunale del 29 maggio 2015) e della definitiva ratifica da parte del Consiglio Regionale il 28 luglio 2015 ai sensi dell'art.43, comma 2 della L.R. 65/2014, oltre alla Valutazione Ambientale Strategica ed alla Verifica di Conformità del PRP al PIT con Valenza di Piano Paesaggistico della Regione Toscana.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Comune di Castiglione della Pescaia</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Comune di Castiglione della Pescaia</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Regione Toscana</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A 13 km dall'area di intervento si trova la foce del Fiume Bruna A 15 Km circa si trova la zona umida S.I.R. denominata Diaccia Botrona
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di progetto è ricompresa nella fascia costiera di 300 m tutelata ai sensi dell'art. 142, lett. a), del D.Lgs. 42/04 (Vedi ALL3_AreeProtette_RegimeVincoli)
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area d'intervento non ricade in zone montuose o forestate, tuttavia si specifica che alle spalle dell'attuale porto turistico sono presenti falesie e coste rocciose con tipiche formazioni vegetali a <i>Juniperus phoenicea</i> o a <i>Euphorbia dendroides</i> .
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area del Porto non risulta compresa in Siti che costituiscono elementi della Rete Ecologia Europea denominata Rete Natura 2000. L'area SIR più vicina si estende a sud, oltre il Porto di Punta Ala, denominata SIR 107 "Punta Ala e isolotto dello Sparviero" e SIC omonimo (cod. natura 2000 (IT51A0007), si tratta di un'estesa fascia per una superficie di 335,4 ha impostata su versanti rocciosi che si immergono direttamente in mare dove le componenti oggetto di tutela sono rappresentate esclusivamente da elementi ed esemplari della flora mediterranea. Lo specchio acqueo del porto ricade nell'estesa area EUAP1174 "Santuario dei Cetacei" compresa tra la penisola di Giens, in Francia, la costa settentrionale della Sardegna e la costa continentale italiana fino al confine toscano-laziale. Vedi ALL2_AreeProtette_RegimeVincoli

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	! centri a maggior densità demografica si trovano oltre i 20 km di distanza : Follonica (21339 abitanti), Castiglione della Pescaia (7289 abitanti) e Scarlino (3829 abitanti)
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intero territorio di Punta Ala risulta interessato dai seguenti vincoli ex art. 136 del D.Lgs 42/04: D.M. del 29.04.1959 ("Pineta litoranea fra la foce dell'Alma e Punta Ala") e D.M. del 03.07.1962 ("Zona montuosa tra Forte Rocchette, Punta Ala, la strada provinciale e il mare"). Inoltre l'area del Porto è ricompresa nel vicolo ex art.142 del D.Lgs 42/04 comma 1 lettera b "territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia". Entro il perimetro dell'area in cui è prevista l'espansione del Porto, compresa tra l'attuale imboccatura e Punta Hidalgo, non sono noti rinvenimenti d'interesse archeologico sulla base della documentazione pregressa, tuttavia, come specificato in precedenza le operazioni saranno sorvegliare da un archeologo (ALL9_Conferenza paesaggistica PRP).
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intero territorio della provincia di Grosseto è luogo di produzione: dell'olio extravergine di oliva Toscano IGP; del pecorino toscano DOP; del vino DOC Maremma Toscana. Le opere in progetto non interferiscono con luoghi di produzione agricola di particolare qualità e tipicità.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nelle immediate vicinanze delle aree di intervento non sono presenti siti contaminati di interesse nazionale o regionale.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il Porto ricade all'interno delle aree soggette a Vincolo Idrogeologico, ai sensi del R.D. n. 3267/1923. Vedi Allegato
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in aree a rischio secondo disposizione del PAI o del PGRA dell'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona Sismica 4 - zona con pericolosità sismica molto bassa.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nessuna.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Lo specchio di mare antistante l'imboccatura del porto attuale verrà utilizzato per la realizzazione delle opere civili e marittime in ampliamento destinate ad un adeguamento tecnico dell'infrastruttura, sia per quanto riguarda gli standard delle nuove imbarcazioni, sia per quanto riguarda la protezione dai venti di Grecale. Durante le fasi di realizzazione verranno approfonditi i fondali mediante dragaggio e verrà attuato un monitoraggio ambientale ed archeologico delle operazioni di messa in opera. Sarà dunque condotto un monitoraggio annuale dei fondali, per rilevare eventuali insabbiamenti all'interno dei bacini e nel canale di imboccatura del porto.</p>		<p><i>Perché:</i> Le analisi ambientali condotte durante la procedura VAS relativa al PRP hanno dimostrato che gli unici impatti effettivi prodotti dall'intervento saranno temporanei (legati alla sola fase di realizzazione) e caratterizzati da un'intensità bassa (non in grado di indurre significative modificazioni del sistema considerato). Al contrario, la modellistica numerica, eseguita dall'Università di Firenze nell'ambito degli Studi di Settore a supporto del PRP, ha evidenziato che la nuova configurazione della diga, grazie al suo prolungamento, concorre al riequilibrio delle spiagge site a nord di Punta Hidalgo, riducendo l'entità delle correnti litoranee e del conseguente trasporto litoraneo vicino a riva, principale causa dell'erosione. Nel particolare l'attuazione dell'intervento proposto consentirà: - Il riequilibrio delle spiagge site a nord di Punta Hidalgo, riducendo l'entità delle correnti litoranee e del conseguente trasporto litoraneo vicino a riva, principale causa dell'erosione. - Il prolungamento della Diga Foranea verso nord ed il nuovo piazzale Cantiere costituiscono una riduzione del campo di moto delle correnti litoranee che attualmente insistono direttamente sulla stessa. - Il ripascimento del litorale a nord di punta Hidalgo.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> Per la realizzazione delle opere di difesa saranno impiegati i massi naturali attualmente componenti l'attuale avandiga e l'attuale molo sottoflutto nord. Per le quantità mancanti saranno utilizzati massi naturali trasportati dalle cave ubicate nelle vicinanze dell'insediamento di Punta Ala. Le principali cave ubicate in prossimità dell'area portuale sono situate a Venturina (LI) (Cava di Monte Valerio – 50 km), a Montorsaio (GR) (55 km) e a Campiglia Marittima (LI) (50 km).		<i>Perché:</i> Il progetto prevede il completo riutilizzo dei materiali provenienti da salpamento e demolizione delle strutture dell'attuale imbocco del porto per la realizzazione delle nuove opere di difesa. È previsto un complementare utilizzo di materiale da cava che comunque risulta molto inferiore se si dovesse realizzare ex novo una struttura portuale. Sotto il profilo energetico, superata la fase di realizzazione delle infrastrutture, l'aumento dei consumi dettato dall'inserimento nella flotta di progetto dei maxi yachts sarà accompagnato da un efficientamento energetico dell'intera infrastruttura portuale, il quale comporterà un miglioramento ambientale permanente. Sotto il profilo idrico nel porto verrà implementato un impianto di dissalazione che permetterà la produzione di acqua industriale captando la risorsa idrica direttamente da mare, limitando l'attuale modalità di approvvigionamento, consistente nella captazione dai pozzi presenti nel comprensorio di Punta Ala.	

<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Non è previsto l'uso di sostanze pericolose o nocive per la salute umana</p>		<p><i>Perché:</i> In fase di costruzione i rifiuti saranno posizionati e sorvegliati entro apposite aree di stoccaggio, tali da non impattare sulle matrici ambientali limitrofe. Gli sfridi prodotti durante le fasi di realizzazione sono riferiti per lo più ad acciai, calcestruzzi, demolizioni di opere in cemento armato ed asfalti. I rifiuti verranno adeguatamente separati e successivamente smaltiti secondo le disposizioni vigenti in materia.</p> <p>In fase di esercizio i rifiuti dell'area cantiere saranno stoccati e sorvegliati in apposite isole ecologiche a servizio dell'area, tali da non impattare sulle matrici ambientali limitrofe. In fase di esercizio si prevede: lo stoccaggio e smaltimento dei rifiuti prodotti dall'attività cantieristica (batterie esauste, zinchi, acque di lavaggio, vernici, ecc.). I rifiuti verranno adeguatamente separati e successivamente smaltiti secondo le disposizioni vigenti in materia.</p>	

<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> In fase di costruzione l'eventuale produzione sarà oggetto di filiera di gestione interna, mirata al riutilizzo del rifiuto, ove consentito, o al suo smaltimento secondo le disposizioni di legge vigenti. In fase di esercizio è prevista la produzione di rifiuti solidi assimilabili agli urbani, speciali e non, in continuità con la produzione dell'esistente</p>		<p><i>Perché:</i> L'operatività del porto è regolata da un Regolamento interno approvato dall'Autorità competente, che definisce anche le procedure di gestione inerenti al rispetto della qualità ambientale tra cui lo smaltimento rifiuti speciali e non. Per quanto concerne i rifiuti assimilabili agli urbani e quelli specifici non pericolosi, la raccolta ed il conferimento a discarica è a carico del Comune di Castiglione della Pescaia. Per quanto concerne i rifiuti speciali pericolosi (Olii minerali esausti, batterie al piombo, acque di sentina delle imbarcazioni, ecc), l'Ente gestore del Porto garantisce la raccolta e lo smaltimento in modo controllato attraverso l'affidamento a Ditte esterne specializzate. Per completezza di informazioni si veda anche la risposta al punto precedente.</p>	

<p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La fase di cantiere del progetto sarà interessata da emissioni dovute ai gas di scarico dei mezzi d'opera, alla generazione di polvere ed al traffico indotto dai mezzi per il trasporto dei materiali da e verso il sito (CO, NO_x, SO_x e PM₁₀).</p> <p>Le emissioni in atmosfera connesse all'esercizio dell'infrastruttura portuale sono riconducibili: prodotti di combustione delle caldaie a servizio del Porto esistente (non oggetto di valutazione); prodotti della combustione (NO_x, SO_x, CO) emessi dai veicoli che circolano nel Porto e dai mezzi del Cantiere Navale; prodotti della combustione (NO_x, SO_x, CO) emessi dai natanti. Tuttavia è importante sottolineare che l'aumento previsto dal progetto è di circa 127 posti barca, minimo rispetto alle previsioni ben più permissive del Masterplan dei porti della Toscana. Per tali considerazioni non si reputa possa insorgere una modifica negativa del clima atmosferico in fase di esercizio.</p>		<p><i>Perché:</i> Sulla base delle considerazioni ambientali di carattere preliminare condotte in sede di VAS, non si prevedono sostanziali alterazioni sulla componente in argomento. Per quanto riguarda l'approvvigionamento del cantiere, realizzato via terra e via mare attraverso il Porto di Piombino, distante 12 mn, occorre evidenziare che il collegamento viario tra il porto e la viabilità principale della grande comunicazione, nel tratto limitrofo all'area portuale, è costituito dalla SP61, L'area di cantiere sarà allestita lungo il tratto terminale dell'attuale diga foranea predisponendo un punto di attracco temporaneo per favorire l'approvvigionamento delle forniture da mare riducendo pertanto al minimo le interferenze dei mezzi di cantiere con il porto e con l'abitato limitrofo. È importante ricordare, come descritto nei punti precedenti che sono state ipotizzate misure di mitigazione atte a scongiurare una alterazione negativa del clima atmosferico. Saranno utilizzate procedure e mezzi d'opera forniti di adeguati sistemi di filtrazione delle emissioni. Anche se l'impatto in atmosfera legato alle emissioni delle polveri può essere considerato limitato al periodo di svolgimento di particolari lavorazioni, dovranno essere adottate misure di salvaguardia dell'ambiente e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - utilizzare, per le macchine di cantiere, possibilmente carburanti diesel a basso tenore di zolfo con filtri di abbattimento del particolato; - impiegare ove possibile, apparecchi con motore elettrico; - ridurre la velocità dei mezzi di trasporto lungo la viabilità di servizio (velocità < 20 Km/h). - applicare le misure di contenimento delle emissioni diffuse di polveri, contenute nella Parte I dell'Allegato V alla Parte Quinta del D.Lgs. 152/2006. <p>Inoltre, a maggior tutela della conservazione dello stato di qualità dell'aria si prevede l'effettuazione di monitoraggi ante, durante e post operam orientati a controllare eventuali superamenti dei limiti di legge. Nelle successive fasi di progettazione sarà redatto un Piano di Monitoraggio dedicato alla componente atmosfera. Si stima che l'incremento di posti previsto non possa generare un percepibile incremento di veicoli da e verso il porto in grado di modificare negativamente il clima atmosferico ex ante.</p>	

<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: La fase di cantiere del progetto sarà interessata da emissioni acustiche dovute ai mezzi di cantiere legate alle lavorazioni ed all'approvvigionamento del cantiere stesso.</p> <p>Durante il normale esercizio si prevede un livello di immissione sonora generato dalle attività portuali compatibile con il Regolamento Portuale, e con zonizzazione acustica comunale (Classe IV). Come detto per la Componente Atmosfera, è importante evidenziare che l'aumento previsto dal progetto è di 127 posti barca, minimo rispetto alle previsioni ben più permissive del Masterplan dei porti della Toscana. Per tali considerazioni non si reputa possa insorgere una modifica negativa del clima acustico in fase di esercizio.</p>		<p>Perché: Durante le fasi di cantiere verrà richiesto alle imprese esecutrici l'applicazione delle misure mitigative già concordate con gli Enti in sede di procedura VAS: utilizzo di mezzi d'opera provvisti di adeguati sistemi di abbattimento delle emissioni sonore; cantiere attivo solo nelle ore diurne; monitoraggio acustico per le fasi più rumorose dei lavori. Prima dell'avvio dei cantieri dovrà essere inoltre richiesta l'autorizzazione in deroga al superamento dei limiti di emissione sonora, (regolamento regionale di cui al D.P.G.R. 2/R del 8.1.2014). L'area di cantiere sarà allestita lungo il tratto terminale dell'attuale diga foranea predisponendo un punto di attracco temporaneo per favorire l'approvvigionamento delle forniture da mare riducendo pertanto al minimo le interferenze dei mezzi di cantiere con il porto e con l'abitato limitrofo. Inoltre, a maggior tutela della conservazione dello stato di qualità del clima acustico si prevede l'effettuazione di monitoraggi ante, durante e post operam orientati a controllare eventuali superamenti dei limiti di legge. Nelle successive fasi di progettazione sarà redatto un Piano di Monitoraggio dedicato alla componente rumore. Si stima che l'incremento di posti previsto non possa generare un percepibile incremento di veicoli da e verso il porto in grado di modificare negativamente il clima acustico ex ante.</p>	

<p>7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> Considerando la tipologia di lavorazioni previste, non si prevede la possibilità di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti a terra o in acqua. Qualora in cantiere fosse necessario utilizzare sostanze inquinanti per effettuare lavorazione particolari, le stesse saranno conservate in luogo idoneo, pavimentato, delimitato con possibilità di raccolta di eventuali sversamenti, e le lavorazioni svolte adoteranno opportune tutele (teli impermeabili ed altri dispositivi per il contenimento della diffusione e dispersione di inquinanti a terra). I mezzi di cantiere che effettueranno le operazioni di dragaggio e di posa in opera delle opere di difesa per evitare la dispersione di eventuali sversamenti accidentali di olii o idrocarburi in mare e la messa in sospensione di elementi o composti chimici contaminati, saranno equipaggiati con panne galleggianti dotate di gonne e di dispositivi di protezione ambientale.</p>	<p><i>Perché:</i> Lo Studio specialistico sulla gestione dei sedimenti di dragaggio allegato al progetto ha portato alle seguenti conclusioni. - I materiali di dragaggio potranno essere riutilizzati per realizzare i riempimenti dei nuovi piazzali - I materiali di dragaggio potranno essere prioritariamente riutilizzati per il ripascimento delle spiagge situate a Nord del porto, recuperando il profilo litoraneo degli anni '90, perso negli ultimi decenni a causa dei fenomeni erosivi (come da NTA del PRP) - La tessitura dei sedimenti risulta compatibile con quella già rilevata in precedenti campionamenti lungo il litorale di Punta Ala. - Il Piano di Gestione Dragaggi previsto risulta essere fattibile sia dal punto di vista tecnico che ambientale. Si evidenzia inoltre che la gestione dei materiali dragati seguirà quanto previsto dal D.M. 24.01.1996 e dal "Manuale per la movimentazione di sedimenti marini" ICRAM, APAT, MATTM 2007. Inoltre nello Studio sopracitato si evidenzia che il Decreto Ministero, Ambiente 15/07/2016 n° 173, nella procedura per la Autorizzazione all'immersione di materiali di escavo di fondali marini, richiede una analisi e valutazione di tutte le informazioni reperibili riguardo le analisi chimico fisiche eseguite sui sedimenti. In questa fase sono stati raccolti i dati disponibili che, in attesa della conferma con le analisi di specifiche che saranno eseguite in sede di progetto esecutivo, evidenziano l'assenza di contaminazioni e l'idoneità fisica dei sedimenti all'uso previsto. Infine si ricorda, come citato nei punti precedenti che saranno attuate un complesso di azioni di mitigazioni atte a scongiurare rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare.</p>	<p><i>Perché:</i> La tipologia di progetto ed in complesso delle mitigazioni descritti nei punti soprariportati esclude la possibilità dell'insorgenza di incidenti per la salute umana o l'ambiente.</p>		

<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'area del Porto non risulta compresa in Siti che costituiscono elementi della Rete Ecologia Europea denominata Rete Natura 2000, mentre lo specchio acqueo ricade dell'EUAP 1174 "Santuario dei mammiferi marini". L'area inoltre è vincolata ai sensi degli art. 136 e 142 c.1, l.b del D.Lgs 42/04.</p>		<p><i>Perché:</i> Le attività di ampliamento del porto interesseranno solo un'area costiera con profondità massima 12 m, non frequentata da cetacei. Tuttavia, a maggior tutela, le lavorazioni saranno organizzate secondo uno specifico programma operativo e monitoraggio, il quale terrà conto delle più favorevoli condizioni meteo marine e stagionali, al fine di limitare la torbidità delle acque nelle zone adiacenti il cantiere. Per quanto riguarda le relazioni tra la fase di realizzazione del progetto e la presenza del "Santuario dei mammiferi marini" nelle successive fasi sarà elaborato uno Studio di Incidenza Ambientale ed un Piano di Monitoraggio Ambientale orientato anche al controllo della presenza di cetacei in fase di cantiere ed alla definizione di misure di mitigazione in grado di minimizzare le interferenze con l'ambiente marino in generale e con possibili impatti Tuttavia, ad ora è possibile richiamare a protezione dell'area naturale protette il complesso delle misure di mitigazione individuate per l'Ambiente Idrico. In fase di esercizio l'incremento della capacità diportistica del porto non comporterà flussi di traffico incompatibili con l'area marina in oggetto. Per quanto riguarda il vincolo paesaggistico le previsioni PRP (strumento a carattere attuativo) sono state già sottoposte a valutazione paesaggistica sia durante la procedura VAS, sia durante la verifica di conformità con il PIT-PPR. Sul progetto la Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio delle Province di Siena, Grosseto e Arezzo ha espresso due pareri favorevoli (prot. N. 16848/2018 e 20898/2018)._____ (ALL9_Conferenza paesaggistica PRP)</p>	

<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> Le aree sensibili sono quelle già richiamate alla Tabella 8</p>	<p><i>Perché:</i> Le aree sensibili sono quelle già richiamate alla Tabella 8</p>			
<p><i>Descrizione:</i> Dagli studi effettuati non risultano elementi idrologici e che possano limitare la fattibilità dell'opera.</p>	<p><i>Perché:</i> Gli interventi in progetto non interferiscono con corpi idrici superficiali o sotterranei</p>			

<p>12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La principale arteria stradale della zona è la SS1 Aurelia</p>		<p><i>Perché:</i> La distanza media tra la SS1 e l'area di intervento è di circa 25-30km. Molte delle attività previste in progetto verranno eseguite con mezzi marittimi, non interferendo dunque con i flussi di traffico locale. Le operazioni di costruzione avverranno, ove possibile, prevalentemente via mare, non escludendo tuttavia la possibilità di operare da terra. Il collegamento viario che collega il porto alla viabilità principale della grande comunicazione, nel tratto limitrofo all'area portuale, è costituito dalla SP61. È importante sottolineare che anche se alcune lavorazioni e approvvigionamenti coinvolgeranno mezzi terrestri, questi interesseranno la SS1 nei periodi in cui il tasso di utilizzo di tale viabilità è bassissimo o basso (periodi autunnali, invernali ed inizio primavera).</p>	

<p>13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il promontorio di Punta Ala è un elemento paesaggistico caratterizzante il tratto di costa del comune di Castiglione della Pescaia, molto frequentata soprattutto nel periodo estivo. La disciplina di Piano del PIT-PPR descrive il porto di Punta Ala come un insediamento moderno classificato come elemento costitutivo antropico nella scheda d'ambito n.9053015, e lo definisce: "elemento qualificante della zona, che ha acquisito in tal senso un ulteriore punto di vista panoramico dal quale apprezzare le peculiarità del luogo."</p>		<p><i>Perché:</i> L'intervento di modifica della imboccatura del Porto è stato sottoposto a valutazione di compatibilità paesaggistica attraverso la verifica dell'impatto visivo dalla costa, dal mare e dai rilievi circostanti (punti di vista accessibili al pubblico). Per mitigare l'intrusione visiva prodotta dalle nuove opere il progetto prevede il riutilizzo dei massi salpati della scogliera dell'attuale avamposto per la parte di prolungamento verso Nord della Diga Foranea, e del riutilizzo degli stessi massi della scogliera che costituisce l'attuale diga di sottoflutto Nord per realizzare la stessa traslata verso Nord. Ciò mitigherà sensibilmente l'impatto paesaggistico, rafforzando la percezione visiva di continuità con il porto esistente. Le altezze sul medio mare delle opere di difesa subiranno un aumento in quota di soli 0,50 m, risultando non intrusiva per chi arriva da mare e non modificando la vista di chi osserva da terra (come evinto dalla documentazione presentata in sede di Conformazione del PRP al PIT - CONFORMAZIONE DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE ALLA DISCIPLINA STATUTARIA DEL PIT-PPR Relazione Tecnico Illustrativa).</p>	
	<p><i>Descrizione:</i> L'attuale assetto urbano in cui si inserisce l'ampliamento del Porto di Punta Ala risale alla metà degli anni '60.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevede consumo di suolo non già antropizzato</p>	

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Il PRP per l'ampliamento e la riqualificazione del Porto di Punta Ala è uno strumento attuativo di livello comunale approvato in accordo con le previsioni dei Piani sovraordinati, varianti ed approvati in accordo di pianificazione da Comune, Provincia e Regione.		<i>Perché:</i> Il Progetto oggetto di valutazione rispetta puntualmente le indicazioni del PRP (due procedimenti di VAS svolti ed una verifica di conformazione) e pertanto sussiste una coerenza piena tra gli interventi e le previsioni di sviluppo contenute in tutti i livelli di pianificazione territoriale e ambientale vigenti sull'area.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nel centro abitato di Punta Ala risiedono circa 400 abitanti, mentre la popolazione dell'intero comune di Castiglione della Pescaia raggiunge le 7230 unità		<i>Perché:</i> L'area d'intervento non ricade in una zona densamente popolata.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'abitato di Punta Ala non sono presenti ricettori sensibili.		<i>Perché:</i> Nell'abitato di Punta Ala non sono presenti ricettori sensibili.	

<p>18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area interessata dal progetto di ampliamento del porto turistico non sono presenti aree boscate, estrattive o agricole di pregio. Il litorale del Comune di Castiglione della Pescaia ha una invece una spiccata vocazione turistica, che vede nel porto turistico di Punta Ala uno dei principali poli di attrazione. Nella provincia di Grosseto risultano iscritte circa 200 imbarcazioni dedite alla pesca professionale. La marina di Castiglione è la terza della provincia dopo Orbetello e Porto Santo Stefano.</p>		<p><i>Perché:</i> La realizzazione degli interventi di ampliamento produrrà un impatto positivo sia sul comparto turistico, riqualificando e rilanciando il Porto sia come struttura diportistica di primo livello sia come centro velico internazionale. Per quanto riguarda il comparto della pesca professionale l'ampliamento del porto e la realizzazione delle difese dai venti di fortunale offriranno un ricovero sicuro alla flotta peschereccia nei mesi invernali in condizioni meteo avverse.</p>	

<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Nelle immediate vicinanze delle aree di progetto non si rilevano aree soggette a bonifica (nazionale o regionale) o zone in cui vengono superati i limiti di qualità previsti dalla normativa per Aria, Corpi idrici, rumore, inquinamento dei suoli.</p>		<p>Perché: Le opere non avranno alcuna interferenza sul reticolo idrografico e sulle caratteristiche idrogeologiche. La modellistica numerica, eseguita dall'Università di Firenze nell'ambito degli Studi di Settore a supporto del PRP, evidenzia che la nuova configurazione della diga, grazie al suo prolungamento, concorre al riequilibrio delle spiagge site a nord di Punta Hidalgo, riducendo l'entità delle correnti litoranee e del conseguente trasporto litoraneo vicino a riva, principale causa dell'erosione. Nella valutazione di compatibilità paesaggistica allegata al PRP si legge: "l'ampliamento previsto prevalentemente a mare nell'area antistante l'attuale ingresso al porto, non comporta modificazione della morfologia della falesia. L'unico impegno di aree a terra è limitato all'allargamento dei piazzali del cantiere verso Nord in un'area già condizionata dalla presenza dello stesso, si ritiene pertanto che la modifica non comporti significative alterazioni morfologiche". Ad integrazione di quanto riportato è opportuno chiarire che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'area di ampliamento non contiene la falesia; • Il nuovo piazzale Cantiere sarà realizzato ad una quota di 1,10 m, e non direttamente a contatto con il piede della falesia. Il fronte interessato all'opera presenta una lunghezza di circa 130 m; • Al piede della falesia sarà realizzata una fascia verde di rispetto, che costituirà anche funzione di drenaggio e canalizzazione delle acque piovane. • Non sono previsti interventi sul corpo in elevazione della falesia derivanti dalla funzionalità dell'area portuale. • Eventuali interventi puntuali di messa in sicurezza della falesia, se necessari, saranno realizzati nella fascia di sicurezza, secondo il disposto dell'art.14 delle norme di PAI, mediante le prassi appartenenti all'Ingegneria naturalistica. 	

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Gli interventi proposti non ricadono in aree soggette a condizioni climatiche estreme, a rischio sismico o soggette a subsidenza.</p>		<p><i>Perché:</i> Le opere non avranno alcuna interferenza sul reticolo idrografico e sulle caratteristiche idrogeologiche. La modellistica numerica, eseguita dall'Università di Firenze nell'ambito degli Studi di Settore a supporto del PRP, evidenzia che la nuova configurazione della diga, grazie al suo prolungamento, concorre al riequilibrio delle spiagge site a nord di Punta Hidalgo, riducendo l'entità delle correnti litoranee e del conseguente trasporto litoraneo vicino a riva, principale causa dell'erosione. Nella valutazione di compatibilità paesaggistica allegata al PRP si legge: "l'ampliamento previsto prevalentemente a mare nell'area antistante l'attuale ingresso al porto, non comporta modificazione della morfologia della falesia. L'unico impegno di aree a terra è limitato all'allargamento dei piazzali del cantiere verso Nord in un'area già condizionata dalla presenza dello stesso, si ritiene pertanto che la modifica non comporti significative alterazioni morfologiche". Ad integrazione di quanto riportato è opportuno chiarire che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'area di ampliamento non contiene la falesia; • Il nuovo piazzale Cantiere sarà realizzato ad una quota di 1,10 m, e non direttamente a contatto con il piede della falesia. Il fronte interessato all'opera presenta una lunghezza di circa 130 m; • Al piede della falesia sarà realizzata una fascia verde di rispetto, che costituirà anche funzione di drenaggio e canalizzazione delle acque piovane. • Non sono previsti interventi sul corpo in elevazione della falesia derivanti dalla funzionalità dell'area portuale. • Eventuali interventi puntuali di messa in sicurezza della falesia, se necessari, saranno realizzati nella fascia di sicurezza, secondo il disposto dell'art.14 delle norme di PAI, mediante le prassi appartenenti all'Ingegneria naturalistica 	

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i> Nelle aree limitrofe al Porto di Punta Ala non sono previsti ulteriori progetti di sviluppo. Le previsioni del PRP sono inoltre coordinate, anche sotto il profilo ambientale, dalla pianificazione strutturale del comune di Castiglione e dal PIT regionale. L'unico progetto già approvato nelle vicinanze è recupero e riequilibrio del litorale di Punta Ala 2016-DC-12 gestito dal Genio Civile Toscana SUD		<i>Perché:</i> L'unico effetto cumulato rilevabile nel medio periodo è di tipo positivo prodotto dal coordinamento delle attività di ampliamento del porto e il progetto di recupero e riequilibrio del litorale di Punta Ala 2016-DC-12 in merito alla gestione congiunta dei sedimenti dragati, i quali verranno reimpiegati nell'ambito dei ripascimenti oggetto del progetto sopraccitato. Il progetto è tuttora in corso di svolgimento.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non ricorre tale condizione		<i>Perché:</i> Non ricorre tale condizione	

1. Allegati			
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p>			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	PRP PR1 Ambito portuale	1:1000	ALL1_PRP_PR1 Ambito portuale
2	PRP PR2 Assetto portuale_	1:1000	ALL2_PRP_PR2 Assetto portuale
3	Aree Protette e Regime dei vincoli	Varie	ALL3_AreeProtette_RegimeVincoli
4	PRP PR04 zonizzazione assetto portuale di ampliamento	1:1000	ALL4_PRP_Zonizzazione_assetto_portuale_ampliamento
5	Progetto Definitivo Stralcio Funzionale Opere Marittime Planimetria di	1:1500	ALL5_OOmm_PlanimetriaProgetto

	Progetto		
6	Progetto Definitivo Stralcio Funzionale Opere Marittime Planimetria interventi di dragaggio	1:2000	ALL6_OOmm_PlanimetriaDragaggi
7	Progetto Definitivo Stralcio Funzionale Opere Marittime Sezioni tipologiche di intervento	Varie	ALL7_OOmm_SezioniTipologiche
8	Rapporto Ambientale del PRP	-	ALL8_Rapporto_Ambientale
9	Conferenza Paesaggistica PRP	-	ALL9_CONFERENZA PAESAGGISTICA PRP
10	Decreto non assoggettabilità a VIA del Progetto preliminare di "Recupero e riequilibrio del litorale di Punta Ala"	-	ALL10_Decreto non assoggettabilità riequilibrio litorale
11	Relazione generale e illustrativa del Progetto preliminare di "Recupero e riequilibrio del litorale di Punta Ala"	-	ALL11_Relazione generale riequilibrio litorale
12	Planimetria di progetto - Progetto esecutivo del riequilibrio del litorale		ALL12_Planimetria di progetto riequilibrio litorale

Il/La dichiarante
Alessandro Fantini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.