

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO MOTORISTICO E STRUTTURE RICETTIVE IN COMPLESSO “TENUTA ISABELLA” POSTO A SUD DELLA FRAZIONE DI PARDOSSI, ALL’INTERNO DELLA S.P. N. 23.

V.A.S.– RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

Pontedera, 11 giugno 2012

Il Responsabile dell’U.O.
Pianificazione Urbanistica, Ambiente e Protezione Civile

arch. Fausto CONDELLO



La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) è un processo finalizzato a inserire considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente. Il principio guida della V.A.S. è quello di precauzione, che consiste nell'integrazione dell'interesse ambientale rispetto agli altri interessi (tipicamente socio-economici) che determinano piani e politiche di sviluppo del territorio e costituisce in sostanza elemento costruttivo, valutativo, gestionale e di monitoraggio. Essa deve essere considerata come un processo sistematico teso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte dalla comunità ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti, affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale e poste sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale.

In base a tali definizioni la V.A.S. diviene uno strumento di aiuto alla decisione, più che un processo decisionale in se stesso e in quest'ottica viene considerata come uno strumento utile per rafforzare le decisioni delle Autorità responsabili e delle istituzioni al fine di indirizzarle verso una politica di sviluppo sostenibile.

Il complesso delle procedure individuate nella Direttiva 2001/42/CE che ha introdotto per la prima volta la materia a livello U.E. (più avanti semplicemente "Direttiva"), rappresenta uno strumento di supporto sia per il proponente che per il decisore per la formazione degli indirizzi e delle scelte di pianificazione, fornendo opzioni alternative rispetto al raggiungimento di un obiettivo mediante la determinazione dei possibili impatti delle azioni prospettate. In sostanza la V.A.S. diventa per il Piano/Programma, elemento costruttivo, valutativo, gestionale e di monitoraggio, dove quest'ultimo rappresenta uno degli aspetti dinamici, finalizzato a controllare e, se del caso, contrastare gli effetti negativi impreveduti derivanti dall'attuazione di un piano o programma e adottare misure correttive al processo in atto.

Come sarà evidente nel prossimo paragrafo, il panorama normativo proprio della V.A.S. è assai recente e si inserisce in una consolidata prassi della pianificazione territoriale e, per questo, foriera di interpretazioni e pesatura dai diversi soggetti chiamati ad attuarne contenuti e principi. Nei principi e negli obiettivi già ricordati e che la contraddistinguono, è importante sottolineare come la *Direttiva* venga a sottolineare quanto la valutazione debba essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma e anteriormente la sua adozione, riconoscendo, inoltre, la necessità di valutare gli effetti di piani e programmi per poterne tenere conto nella redazione degli stessi. In seno al concetto di adozione, tuttavia, nel prosieguo di questa relazione saranno effettuate alcune valutazioni terminologiche, stante il diverso significato attribuito dalla legge al processo decisionale che, in sede, nazionale e regionale governa l'approvazione degli atti di pianificazione e di governo del territorio. Peraltro deve essere fugata ogni falsa certezza in base alla quale la V.A.S. conduca a redigere progetti di maggior qualità e minor costo: è semmai verificato a livello nazionale come l'eccessivo ricorso agli strumenti di approfondimento ambientale fornisca

strumenti sui generis ai vari soggetti che sono chiamati ad esprimersi col risultato di esasperare i costi dei procedimenti, della realizzazione degli interventi (non solo in termini economici) e conduca ad aumentare considerevolmente gli impatti delle opere “accessorie” richieste dai vari portatori d’interesse.

QUADRO CONOSCITIVO

La cosiddetta “Direttiva VAS” è stata introdotta nella Unione Europea dalla Direttiva 2001/42/CE, prima ricordata, entrata in vigore il 21 luglio 2001 e nella legislazione nazionale con il D.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, in vigore dal 31 luglio 2007, modificato e integrato dal D.Lgs. n. 4 del 16 gennaio 2008 a sua volta in vigore dal 13/02/2008. Nella Direttiva europea, troviamo espressi alcuni punti programmatici e/o definizioni che è utile riassumere:

- definisce il rapporto ambientale, ovvero la parte della documentazione del piano o programma in cui sono individuati, decritti e valutati gli effetti significativi che l’adozione del piano o programma potrebbe avere sull’ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell’ambito territoriale del piano o programma (*screening*);
- prevede apposite consultazioni: la proposta di piano o programma e il relativo rapporto ambientale devono essere messi a disposizione delle autorità e del pubblico che devono poter esprimere il loro parere (*scoping*);
- demanda agli Stati membri numerosi aspetti quali la definizione e individuazione delle autorità competenti e/o ambientali e dei rispettivi ruoli e responsabilità, le modalità per l’informazione e la consultazione, la definizione della fase di screening dei Piani e Programmi da sottoporre a Valutazione;
- introduce la funzione di monitoraggio, finalizzato a controllare e contrastare gli effetti negativi impreveduti derivanti dall’attuazione di un piano o programma e adottare misure correttive al processo in atto.

Nel contesto normativo nazionale, come già accennato il riferimento normativo della V.A.S. in Italia è rappresentato dal Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, meglio noto come Testo Unico sull’Ambiente, che riorganizza e integra gran parte della precedente normativa in materia. Dopo un periodo di “riflessione” in data 31 luglio 2007 è entrata integralmente in vigore la Parte Seconda del Decreto, dedicata proprio alle procedure di valutazione ambientale strategica (V.A.S.), di valutazione d’impatto ambientale (V.I.A.) e di autorizzazione ambientale integrata (A.A.I.).

I primi articoli della Parte seconda del D.Lgs. 152/2006, oltre a illustrare le definizioni più importanti, stabiliscono i contenuti e gli obiettivi delle procedure di valutazione, prevedendo altresì l’istituzione di una commissione tecnico – consultiva competente tanto per la V.A.S., quanto per la V.I.A. Gli articoli 7 e seguenti disciplinano la V.A.S., definendone l’ambito di applicazione e individuando i programmi e piani soggetti a valutazione ambientale. L’art. 8 chiarisce che la fase di valutazione strategica

deve intervenire prima dell'approvazione dei piani/programmi e contestualmente alla fase preparatoria degli stessi. L'art. 9 prevede la predisposizione di un rapporto ambientale a corredo della documentazione del piano/programma da adottare e/o approvare. I documenti di piano/programma e il rapporto ambientale devono essere messi a disposizione delle autorità competenti e dei soggetti interessati mediante idonea pubblicazione e garantendone l'accesso agli interessati. L'art. 12, infine, prevede che la procedura si concluda con il giudizio di compatibilità ambientale e, quindi, con l'approvazione del piano/programma, a cui segue una ulteriore fase di pubblicazione e una fase di monitoraggio degli effetti ambientali.

Detto brevemente del panorama europeo e nazionale, la Regione Toscana si è distinta nel promulgare una legge (n. 10 del 12 febbraio 2010) che mettesse ordine e razionalità in una pletora di disposizioni normative che rischiavano di determinare una sovrapposizione e una ripetizione di analisi e valutazioni poco consone con la necessità di assicurare efficacia ai processi decisionali in tema di assetto del territorio. Seguendo il dettato dell'articolo 35 del d.lgs. 152/2006 che stabilisce che le regioni adeguano il proprio ordinamento alle disposizioni del decreto medesimo entro dodici mesi dall'entrata in vigore dello stesso e che in mancanza di norme vigenti regionali trovano diretta applicazione le norme del decreto stesso, la Toscana ha operato un opportuno adattamento di una materia particolare alle peculiarità locali e territoriali, ancorché la materia rientri nella competenza legislativa esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione.

Per espressa dichiarazione in preambolo, per quanto riguarda la V.A.S., la finalità generale della L.R. 12 febbraio 2010, n. 10 (più avanti indicata semplicemente come Legge) è pertanto quella di dotare la Regione di una propria normativa organica della materia, che dia attuazione alla complessiva regolamentazione contenuta nella normativa nazionale in materia adeguando al contempo la regolamentazione stessa alle peculiarità della realtà regionale. In riferimento alla V.I.A., quella di ottemperare all'adeguamento tempestivo della legge regionale 3 novembre 1998, n. 79 [Norme per l'applicazione della valutazione di impatto ambientale], con una normativa "innovata", che qualifichi ulteriormente l'ordinamento regionale della materia, consentendo alla Regione di perseguire, con una strumentazione il più possibile adeguata anche sotto il profilo giuridico, l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile.

Tornando alla V.A.S., le finalità enunciate al punto precedente sono perseguite attraverso il fondamentale criterio dell'integrazione sistematica, ed a tutti i livelli pianificatori, della valutazione ambientale nell'ambito delle complessive valutazioni degli atti medesimi; tale obiettivo è perseguito sia direttamente attraverso la fonte normativa primaria costituita dalla stessa legge, sia mediante l'apposito regolamento, poi emanato sotto il nome di D.P.G.R. 23 giugno 2011, n. 24/R [Regolamento di disciplina del processo di formazione, monitoraggio e valutazione degli strumenti di programmazione di competenza della Regione (...)]. Tale fonte specifica unifica la materia della V.A.S. su piani e programmi anche se con regole diversificate per adeguarle alle peculiarità rispettive. Pertanto il regolamento d'attuazione riguarda sia la V.A.S. sui piani e programmi regionali, sia la V.A.S. sui piani e programmi di settore di competenza

comunale, provinciale, di altri enti locali o degli enti parco regionali, sia quella sugli atti di governo del territorio e gli strumenti di pianificazione territoriale comunali e provinciali.

È inoltre risultato necessario, per quanto riguarda la V.A.S., individuare nella legge regionale, in modo più preciso ed anche differenziato rispetto al D.Lgs. 152/2006, le diverse funzioni affidate all'autorità *procedente* ed al *proponente*, allo scopo di garantire la massima trasparenza nell'applicazione del principio contenuto decreto legislativo stesso che richiede la separazione tra autorità procedente ed autorità competente per la V.A.S., confermando nella legge regionale la specificità del sistema toscano, che ha preso avvio con la normativa regionale sul governo del territorio e sulla valutazione integrata dei piani e programmi (leggi regionali nn. 5/1995; 49/1999; 1/2005) ed è fondato sulla ripartizione delle responsabilità tra le singole amministrazioni locali e la Regione e sulla titolarità dell'approvazione dei piani/programmi affidata alle assemblee elettive.

Purtroppo, come spesso accade al quadro normativo, seppure a breve distanza dalla pubblicazione della L.R. n. 10/2010, la Regione Toscana dopo alcuni correttivi già introdotti con L.R. 30 dicembre 2010, n. 69, ha ritenuto di modificarne ancora il contenuto con L.R. 17 febbraio 2012, n. 6, che ne ha determinato una nuova stesura complessiva, tutto frutto di una serie di disposizioni correlate novellate (nazionali e regionali) e di contributi giunti da più parti per una migliore aderenza agli scopi precipui.

Di particolare rilevanza, per gli scopi del presente studio, appare l'introduzione specifica dei casi in cui la V.A.S. è necessaria (art. 5) e quelli in cui è esclusa (art. 6), facendo venir meno alcune interpretazioni variegata di soggetti diversi, anche pubblici, nonché la duplicazioni di procedimenti concorrenti lo stesso piano o programma già oggetto d'esame in quanto riferibile a singole opere, fermo restando l'eventualità della Valutazione impatto ambientale. E ancora, si sottolinea come il procedimento per la V.A.S. sia non solo ricompreso all'interno di quelli previsto per l'elaborazione, l'adozione, l'approvazione di piani e programmi, ma il suo avvio possa essere avviato indifferentemente dall'autorità procedente o dal proponente all'avvio del procedimento di formazione del piano o programma, dovendosi poi concludere prima della sua approvazione (art. 7).

Con riferimento alle definizioni dell'art. 4 della legge, il quadro normativo rimane fermo nel definire finalità e ruoli dell'autorità competente che, in tutte la attribuzioni, deve risultare indipendente rispetto all'autorità procedente, con adeguato grado di autonomia e competenza in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale.

Il regolamento n. 24/R/2011 risulta, al momento, l'unica disposizione attuativa emanata dalla Regione in attuazione dell'art. 38 della L.R. n. 10/2010 e, pertanto, pur risultando concepita per i piani e programmi la cui approvazione è di competenza regionale, può risultare un valido modello per essere seguito, con opportuni adattamenti, anche all'ambito comunale. Dunque in ambito regionale l'autorità competente per la V.A.S. è stata individuata nella Giunta, con il supporto tecnico-amministrativo del nucleo unificato regionale di valutazione e verifica (NURV), mentre l'autorità procedente è individuata nel Consiglio regionale, quale organo che ha la titolarità all'approvazione dei piani e programmi regionali.

Allo scopo di far aderire adeguatamente le norme alle peculiarità del territorio, il Comune di Pontedera ha ritenuto, con delibera di G.M. n. 76 del 3 maggio 2012, di individuare il Dirigente del 3° Settore “Gestione servizi e progettazione”, quale autorità competente.

Al fine di ricomprendere in modo coordinato tutte le procedure rivolte alla valutazione degli impatti sulle varie componenti ambientali, con la L.R. n. 10/2010 sono state introdotte modifiche alla L.R. 56/2000 con riferimento alla procedura relativa alla valutazione di incidenza, in attuazione della direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, e della direttiva 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici. Sulla base della normativa citata, la valutazione di incidenza costituisce una procedura obbligatoria per tutti i piani, programmi ed interventi non specificatamente rivolti al mantenimento in stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nei siti di importanza regionale, di cui alla L.R. n. 56/2000, ma che possono avere incidenze significative sul sito, pertanto tale procedura viene inserita in modo organico e funzionale nell’ambito del quadro complessivo della valutazione degli effetti ambientali che comprende anche i processi relativi alla V.A.S. e alla V.I.A.

Preambolo alla Valutazione

Allo scopo di consentire una migliore lettura della relazione nel suo prosieguo, è opportuno preliminarmente soffermare l’attenzione su alcune definizioni e nel delineare il quadro operativo entro il quale sarà svolta la valutazione stessa.

Con riferimento all’art. 4 della Legge, l’oggetto della valutazione è certamente un atto di pianificazione [cfr. lett. a)] peraltro già previsto nelle linee generali dallo strumento urbanistico vigente, sottoposto a elaborazione adozione e approvazione dal comune. Scopo della valutazione è individuare, laddove esistano, gli impatti ambientali [cfr. lett. b)] intesi come alterazioni delle relazioni fra fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici derivanti dall’attuazione delle previsioni contenuti nella variante de quo; l’alterazione può essere qualitativa o quantitativa, diretta o indiretta, a breve o a lungo termine, permanente o temporanea, singola o cumulativa, positiva o negativa.

Per quanto riguarda l’ambito di applicazione [cfr. art. 5], il testo novellato con le modifiche introdotte nel dicembre 2010 e successivamente nel febbraio 2012, chiarisce che il progetto di p.p. e la variante al R.U. rientrano nella V.A.S. in quanto piano elaborato per la destinazione dei suoli che definisce quadro di riferimento per la localizzazione, l’approvazione, l’autorizzazione e la realizzazione di progetto sottoposto a V.I.A. [cfr. lett. a)], quale risulta la costruzione dell’autodromo; peraltro la V.A.S. risulta necessaria anche in relazione al fatto che, se pure l’ambito territoriale in oggetto è già destinata ad attività sportive, turistico-ricreative, la mera modifica in oggetto costituisce motivo d’inclusione fatti salve le eccezioni indicate dal comma 3 in tema di valutazione preventiva a cui, nel caso in esame, si prescinde.

In tema, tuttavia, è opportuno sottolineare che in piena aderenza al principio della non duplicazione della valutazioni, nella fase propedeutica all’adozione la V.A.S. è ritenuto dovesse essere ricompresa nella

valutazione integrata (V.I.) ex art. 11 della L.R. n. 1/2005; per questa ragione la V.I. fa parte sostanziale dei documenti adottati e contiene le analisi e le considerazioni necessarie alla dimostrazione della coerenza del progetto in parola (vedi).

A questo punto è tuttavia importante riferire l'attività svolta al dettato dell'art. 8 e 10 della legge sulla semplificazione dei procedimenti e sul raccordo normativo con le altre leggi in materia di programmazione e governo del territorio.

Interpretando tale disposizione, l'U.O. Pianificazione Urbanistica, Ambiente e Protezione Civile del Comune di Pontedera, stante la necessità di coordinare lo svolgimento della valutazione in seno alle varie istituzioni locali interessate e preso atto delle finalità prime della variante tesa, lo ricordiamo, a consentire la costruzione di un impianto motoristico con relativi accessori funzionali, ha ritenuto opportuno cercare un'intesa in tal senso con la Provincia di Pisa, competente ai sensi dell'Allegato B2 della L.R. n. 10/2010. E' indubbio infatti che, pur valutando la variante strettamente di natura operativa e non strategica, il suo svolgimento e analisi abbracci piani e programmi gerarchicamente ordinati e funzionalmente collegati quali sono i parametri fissati dalla strumentazione territoriale della Provincia.

In considerazione che la variante risulta oggi senza dubbio soggetta a V.A.S. in relazione al fatto che diviene quadro di riferimento per la realizzazione di un'infrastruttura che sarebbe poi stata soggetta a verifica d'assoggettabilità a V.I.A., in data 15 dicembre 2010 ha provveduto alla pubblicazione del progetto sul B.U.R.T. e ad avviato la richiesta di Verifica d'assoggettabilità alla Provincia di Pisa. Il legislatore è infatti chiaro nell'affermare come "Al fine di evitare duplicazioni le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione di cui al Capo III, sono coordinate con quelle previste per specifici piani e programmi. (...)" [cfr. comma 4, art. 8]. E di estrema chiarezza, infatti, come il dettato della Legge preveda che:

- Per i piani e programmi di cui alla L.R. n. 1/2005, la procedura di verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 22 e quella per la fase preliminare di cui all'articolo 23, possono essere effettuate contemporaneamente; in tal caso il proponente e l'autorità competente concordano che la conclusione degli adempimenti di cui agli articoli 22 e 23 debba avvenire entro il termine di novanta giorni dalla trasmissione del documento preliminare, comprendente il periodo di trenta giorni previsto per la consultazione di cui al comma 3 dell'articolo 22. Resta fermo che il documento preliminare comprende i contenuti dei documenti di cui agli articoli 22 e 23 [cfr. comma 5];
- Per i piani e programmi disciplinati dalla L.R. n. 1/2005, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica vengono adottati contestualmente alla proposta di piano o programma, e le consultazioni di cui all'articolo 25, vengono effettuate contemporaneamente alle osservazioni di cui all'articolo 17 della L.R. n. 1/2005 sul piano o programma adottato, fermo restando il termine di sessanta giorni di cui all'articolo 25, comma 2 [cfr. comma 6].

La necessità di coordinamento diviene prescrittiva con il contenuto del secondo comma dell'art. 10 dove è chiaramente previsto l'effettuazione della V.A.S. nel processo di V.I. in caso di piani e programmi disciplinati dalla L.R. n. 1/2005.

In relazione all'analisi compiuta in sede preliminare all'adozione del p.p. e relativa variante, deve essere ricordato, tuttavia, come la non preventiva effettuazione della V.A.S. fosse anche indotta dalla considerazione di operare una piccola modifica allo strumento di governo del territorio su quale era stata svolta valutazione degli effetti ambientali ai sensi dell'art. 32 della L.R. n. 5/1995.

Nella redazione della presente valutazione e del relativo rapporto ambientale, saranno inseriti le informazioni come richieste dall'Allegato I della Parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ed ii. e, in particolare:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano e del rapporto con gli altri piani/programmi pertinenti;
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano;
- c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano;
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, pertinenti al piano e come se ne sia tenuto conto durante la sua preparazione;
- f) possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti legati alla biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali;
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente in relazione all'attuazione del piano;
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste;
- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano;
- j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui ai punti precedenti.

Ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. n. 152/2006, e dell'art. 25 della L.R. n.10/2010, prima dell'approvazione del piano dovrà essere messa a disposizione del pubblico e di altre autorità ambientali il rapporto ambientale, dandone opportuna notizia, per eventuali contributi e osservazioni.

In relazione ancora alle definizioni date dalla legge e agli attori che concorrono alla redazione, adozione e approvazione del piano particolareggiato e della contestuale variante all'atto di governo del territorio vigente, detto dell'individuazione dell'Autorità competente, è opportuno chiarire chi riveste i ruoli di proponente e autorità procedente.

Affermato il principio della separazione tra autorità proponente e quella competente, sia in sede comunitaria, nazionale e regionale, il legislatore ha chiarito che se l'autorità procedente è la P.A. che approva il piano/programma, quella competente è comunque il soggetto pubblico cui compete l'adozione del provvedimento di verifica d'assoggettabilità, l'espressione del parere motivato e che collabora con l'autorità procedente o con il proponente il piano o programma nelle fasi di espletamento della VAS. Parimenti il

proponente è il soggetto pubblico o privato, diverso dall'autorità procedente, che elabora il piano soggetto alle disposizioni di legge [cfr. art. 4, lett. h), i) ed l)]. In relazione all'assetto tecnico-amministrativo degli enti locali, l'indubbia indeterminatezza che scaturisce dall'applicazione delle predette definizioni, impone che siano chiariti realmente i ruoli di ciascun soggetto che partecipa al processo di elaborazione, valutazione e approvazione del p.p. e della contestuale variante in oggetto. E' preliminarmente importante sottolineare, oltremodo, che per la fattispecie del progetto il suo recepimento ufficiale con l'avvio della procedura ex art. 15 della L.R. n. 1/2005 da parte dell'A.C. concernente la variante al R.U., esclude la possibilità che, nel quadro della legge in esame e della V.A.S., il proponente possa essere individuato nel Dirigente responsabile della predisposizione dell'atto di governo del territorio ovvero nel Responsabile del procedimento di cui all'art. 16 della L.R. n. 1/2005.

Fatta chiarezza sui ruoli e sulle figure che concorrono a questa VAS, il relativo procedimento deve intendersi ricompreso all'interno del processo di avvio, analisi, redazione, adozione e approvazione della variante iniziata con delibera G.M. n. 46/2010. Essa, pertanto, si concluderà prima dell'approvazione.

RAPPORTO AMBIENTALE

Premessa e sintesi della ragioni di scelta effettuate

(lett. h, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

Nel caso specifico della variante al regolamento urbanistico che ci accingiamo a esaminare, la decisione di procedere alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano, rispetto al lungo percorso di formazione del Piano iniziato nel marzo 2010 con la delibera di G.M. n. 46 concernente l'avvio di procedimento ai sensi dell'art. 15 della L.R. n. 1/2005, è stata assunta solo in tempi recenti. La decisione, peraltro già oggetto di considerazione, è scaturita una volta delineato meglio il quadro normativo con le successive modifiche introdotte alla Legge da L.R. n. 30 dicembre 2010, n. 69 e il recente regolamento n. 24/R/2011 e alla luce di alcuni contributi pervenuti dalla stessa Regione Toscana, con nota del Settore Strumenti della Valutazione e dello Sviluppo sostenibile del 6 luglio 2011 inviata al Settore Pianificazione del Territorio il giorno successivo nell'ambito delle osservazioni ex art. 17 della L.R. n. 1/2002 al piano adottato. L'osservazione, su cui torneremo nella sede opportuna in occasione dell'approvazione del progetto, da un lato mette in evidenza come V.A.S. e V.I. dovrebbero svolgersi in maniera coordinata, dall'altro (in mancanza del regolamento previsto dall'art. 10 della legge) richiama l'applicazione diretta delle norme della stessa legge, con i necessari agganci, possibili, alle procedure della L.R. n. 1/2005. Il contributo eccipe la mancanza di attivazione della fase preliminare ex art. 23, ricordando come nell'ambito della V.A.S./V.I. possa ricavarsi la procedura d'assoggettabilità a V.I.A. del progetto dell'impianto motoristico (che peraltro l'A.C. aveva cercato di attivare in collaborazione con la provincia come sopra ricordato, non trovando però la necessaria risposta in merito).

Ricordando come già un parte considerevole di analisi era stata svolta all'avvio di procedimento grazie allo screening del proponente e alla Valutazione integrata contenuta nella relazione ex art. 16 della

L.R. n. 1/2005, di seguito si procederà ad approfondire lo studio come richiesto dalle norme e osservazioni sopra ricordate.

Il processo di VAS, a corredo del Piano adottato, risulta necessariamente condizionato da questa circostanza e in particolare dalla modifica normativa intervenuta alla legge n. 10/2010. Tuttavia, come è noto agli addetti ai lavori che più rifulgono da uno sterile formalismo nozionistico, la V.A.S., più che essere un Atto o un documento definitivo deve essere considerata un *processo* che accompagna il Piano sia nella sua fase di definizione sia in quella di attuazione e di verifica degli effetti delle scelte operate in relazione al *feed back* ambientale. In tal senso, la scelta di sottoporre il Piano alla VAS può risultare comunque positiva e lungimirante in vista delle prospettive future di monitoraggio e di gestione sostenibile del territorio interessato, cui il progetto – ne siamo convinti – porterà una valorizzazione.

Deve essere ricordato, inoltre, che il metodo di lavoro adottato durante il percorso di elaborazione del piano particolareggiato si è basato su studi approfonditi e solide basi conoscitive delle componenti ambientali (geologia, geomorfologia, idrogeologia, pedologia, uso del suolo, beni ambientali, beni culturali, rischi ambientali, ecc.) nonché sull'elaborazione delle informazioni per giungere a definire l'attitudine del territorio ad accogliere la trasformazione urbanistico-ambientale, secondo criteri di uso corretto e razionale delle risorse e della sostenibilità più in generale.

Le scelte fondamentali del progetto e della contestuale variante al regolamento urbanistico, come è evidente dal modello concettuale proposto, sono state effettuate attraverso il confronto tra le caratteristiche e le attitudini del territorio ed i requisiti che lo stesso deve avere per rispondere in maniera ottimale alla domanda d'uso avanzata dai proponenti, in relazione alle diverse attività o esigenze imprenditoriali ma anche della popolazione dell'intero territorio comunale ed extracomunale, sulla base delle aspettative di crescita e opportunità economico-sociali, con soluzioni nuove e fuori dai canoni finora seguiti che hanno relegato il settore turistico legato all'attività sportiva, agonistica e amatoriale, a ruoli meno che secondari.

Si può senz'altro affermare che il processo di pianificazione risultava di per sé già impostato secondo criteri corretti di analisi territoriale e di sostenibilità ambientale e che, dunque, esso era teso a pervenire, per quanto possibile, ad una soluzione sostenibile sotto vari profili, così come è tra gli obiettivi del procedimento logico proprio della VAS. Sotto il profilo della consultazione e della partecipazione, poi, alcune delle scelte fondamentali o strategiche alla base del progetto, nel corso del tempo, come già detto, sono state sottoposte confronti istituzionali e pubblici e, come è prevedibile, la prima proposta ha subito, nel tempo, perfezionamenti e modifiche che, pur mantenendo l'impronta originaria, ha cercato di mediare alcune richieste provenienti da tutti i soggetti coinvolti.

La scelta può avvenire per una specifica alternativa o con scelte intermedie, da verificarsi nel corso del processo complessivo. Potrebbero infatti insorgere elementi (conoscitivi o partecipativi) che potrebbero portare ad azioni di feed-back e a riformulazioni della alternativa inizialmente scelta. In secondo luogo la VAS si occupa di analizzare, dal un punto di vista della compatibilità ambientale, gli obiettivi della variante e del piano particolareggiato, incrociandoli con un elenco di principi di sostenibilità (prima matrice). In una terza fase gli obiettivi sono in seguito declinati in azioni, che sono valutate rispetto alle componenti

ambientali, ed in particolare rispetto a quelle risultate maggiormente critiche dal quadro conoscitivo (seconda matrice). Da entrambi i confronti scaturiscono delle schede di approfondimento delle interazioni negative, o potenzialmente tali, per le quali vengono considerate soluzioni alternative e vengono suggerite misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti. Un ulteriore e preciso elemento di valutazione è costituito dalle carte di idoneità alla trasformazione del territorio che rappresentano quelle che sono le peculiarità ambientali delle aree, tali da disincentivare la trasformazione dei suoli che risultano particolarmente sensibili o pregiati. Si tratta dunque in prima istanza di mappare alcuni elementi di criticità o problematicità, per poi operare una valutazione e suddividere il territorio in classi di idoneità alla trasformazione. È da tener presente che le carte in oggetto si basano solo su considerazioni di carattere ambientale, rimandando ai contenuti del progetto presentato (documenti, relazioni e rappresentazioni corografiche) le scelte di effettiva trasformabilità dei suoli dei suoli sulla base di considerazioni più squisitamente urbanistiche (per esempio vincoli e parametri restrittivi).

Nella elaborazione della seconda fase, che porterà al Rapporto Ambientale finale o conclusivo, si seguiranno i nuovi indirizzi che dovrebbero essere emanati dal settore alla luce delle risultanze dei pareri degli enti preposti in materia ambientale progetto urbanistico.

Il percorso che si propone per la redazione della V.A.S. si basa sull'esperienza maturata nella elaborazione di Valutazioni Ambientali Strategiche precedenti. Per quanto riguarda questa **prima fase**, si consegna questo **primo rapporto ambientale** in cui si sono seguiti indirizzi generali, anche scaturiti dai contenuti dello Screening del proponente

Le ragioni della scelta sono state esposte o resi evidenti dalla necessità di valorizzare il territorio nella misura in cui questo possa costituire una risorsa e una risposta al crescente bisogno di alternative all'attuale filiera produttiva e imprenditoriale.

Contenuti del progetto

(lett. a, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

Si ritiene che la descrizione effettuata in sede di adozione con la relazione illustrativa ex art. 16 della L.R. sia aderente agli scopi del presente lavoro per il capitolo in oggetto; pertanto, qui di seguito viene sostanzialmente riproposta.

Dunque, con riferimento anche agli estratti cartografici, il progetto prevede l'utilizzazione della parte sud-est e centrale della zona degli attuali comparti individuati dalle schede B1 e B2, posti nel Subsistema agricolo di pianura, ad ovest del territorio comunale, per la realizzazione di un'area destinata ad un impianto motoristico (circuiti) con annesse strutture funzionali; la parte a nord dell'area è destinata prevalentemente allo sviluppo e alla valorizzazione delle destinazioni turistiche e ricreative, ovvero del tempo libero e del relax. In analogia ad altri con simili caratteristiche, il R.U. individua "Comparti edilizi di particolare valore ambientale e/o urbanistico" quali quelli in esame per disciplinare gli interventi possibili in subordine a particolari modalità operative definite in schede elencate nella tav. 6B allegato alle N.T.A. del R.U.

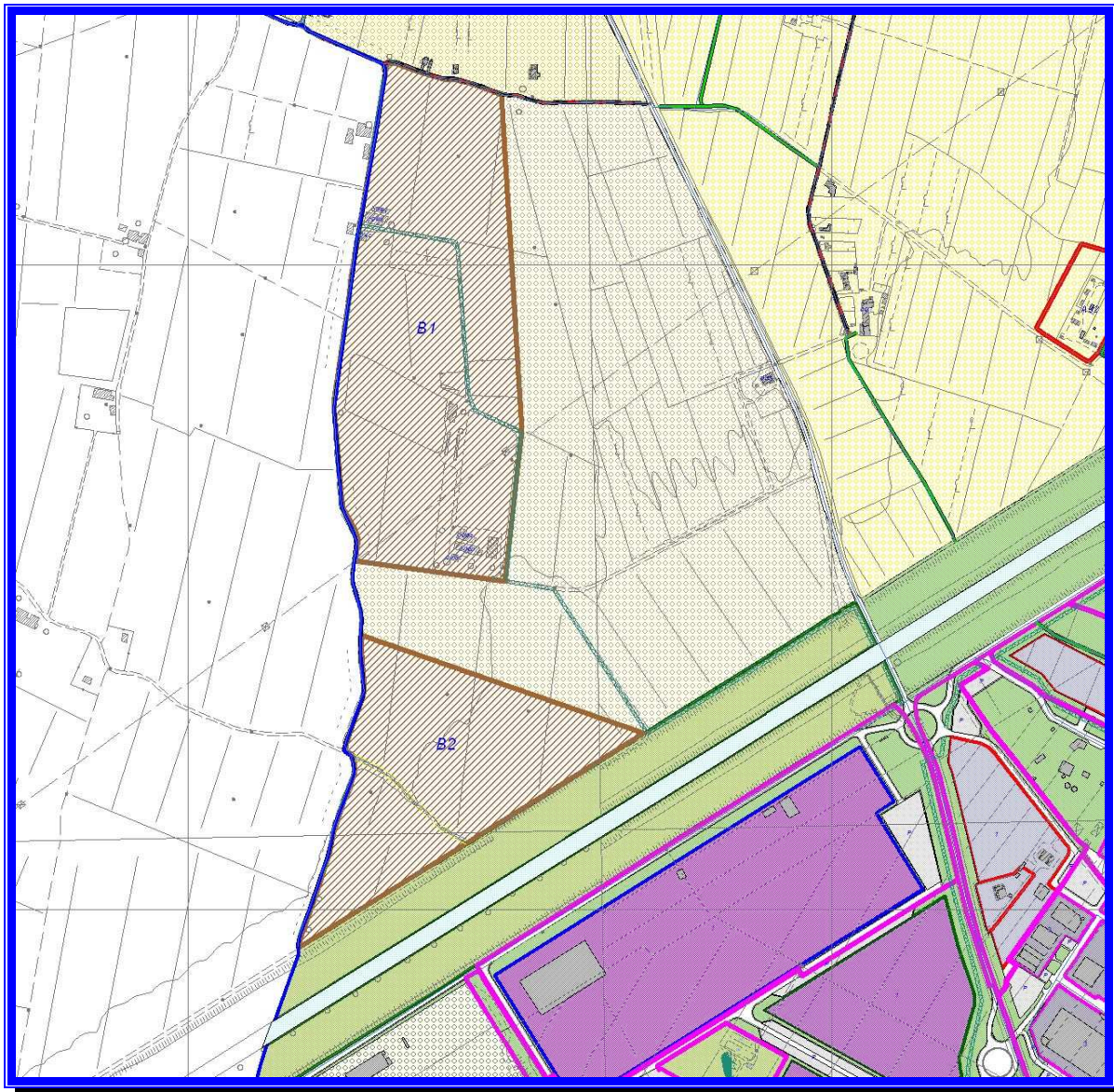


Figura 1 – R.U. :comparti di cui alle schede B1 e B2 nel sistema agricolo di pianura (aree evidenziate con opportuna resinatura).

Allo stato attuale, i due comparti (vedi stralcio corografico in fig. 1), ancorché suddivisi in due aree distinte condividono la vocazione sportiva e turistico-ricettiva, differenziandosi solo nelle peculiarità della scheda B2 che individua, oggi, una prevalente destinazione ad attività sportiva di tiro a piattello. Nel loro complesso le due zone e l'area circostante (complessivamente posta ad ovest del territorio a confine con il comune di Cascina e delimitate sul lato est dal Canale Scolmatore del fiume Arno) hanno visto da anni attività sportive e ricreative circoscritte all'ippica, alla pesca sportiva, all'agriturismo. Cogliendo questa attitudine, il R.U. per il comparto circoscritto alla scheda B1 (indicato anche come "Tenuta Isabella")¹ ha mantenuto le stesse destinazioni con l'aggiunta anche di quelle commerciali e artigianali, nonché una minima

¹ Vedi Allegato 1

quantità di uso residenziale nei limiti e per lo svolgimento delle funzioni principali. Quanto alla scheda B2², fermo restando il quadro generale delineato, lo strumento urbanistico ha invece circoscritto attività particolare quali quelle del tiro a piattello in adesione ad alcuni programmi dei proprietari (poi venuti meno) e alla constatazione che, per la collocazione geografica, quest'area offriva le migliori condizioni morfologiche per minimizzare l'impatto, soprattutto sonoro, con alcune case abitate sparse nella campagna circostante.

La "diluizione" degli interventi su una superficie territoriale più ampia (si passa dai circa 295.000 m² della somma dei due comparti attuali a circa 390.000 m² del comparto modificato) non riveste motivazioni di mero consumo di territorio ma consente, viceversa, il mantenimento di una cospicua attività agricola che, se anche connaturata alla destinazione turistica (nella fattispecie *agrituristica*) rappresenta pur sempre la vocazione naturale delle aree e dell'intorno ambientale. E' infatti importante sottolineare come se il circuito motoristico previsto possa far pensare ad una trasformazione dei suoli invasiva e specialistica, viceversa si evidenzia per il grande "respiro" dato allo sviluppo del tracciato e lo studio del suo inserimento nell'ambiente; particolari che consentono di mantenere e utilizzare gran parte delle aree circostanti per l'attività agricola per la quale l'azienda titolare dei terreni non vuole sorgano sostanziali pregiudizi.

Il circuito, sommariamente già denominato nella proposta "*Autodromo del vento*"³ risulta progettato in modo tale da poter essere utilizzato anche secondo due tracciati distinti e avrà una larghezza minima di 12 m e massima di 16 m, misurando complessivamente 3.500 m; inoltre secondo le più moderne normative di categoria, nonché secondo i più aggiornati sistemi di calcolo e simulazione, vi saranno vie di fuga opportunamente dimensionate. L'area interessata dal sedime del vero e proprio autodromo è pari a circa 249.000 m², di cui 22.500 m² utilizzati per paddock e parcheggi; l'edificabilità sarà tuttavia limitata alle strutture di servizio e prevede la realizzazione di un edificio ad uso garage-box, direzione piste, realizzati secondo normative sportive internazionali nonché secondo i criteri più moderno per il contenimento energetico e l'utilizzo di fonti rinnovabili di energia. L'intera area dovrà essere circondata da un'adeguata piantumazione onde attenuare sia l'impatto visivo complessivo sia la pressione sonora durante le gare che, comunque, si dovrà mantenere a livelli compatibili con la zonizzazione acustica e le presenze della poche abitazioni civili, seppure a distanza ragguardevole dalla zona in oggetto. Peraltro la zonizzazione è, parimenti, oggetto di aggiornamento in virtù delle nuove destinazioni ammissibili.

Oltre all'impianto motoristico fine a se stesso, il progetto si esplica per una discreta capacità edilizia con la realizzazione di albergo, discoteca, ristorante e luoghi di attività sportiva non agonistica.

Il progetto prevede la costruzione ex-novo di una struttura alberghiera di 100 posti letto con annessi spazi destinati al ristoro, alla convegnistica e ad altre attività sportive al coperto (fitness/benessere), con un edificio con caratteristiche avanzate in tema di materiali eco-compatibili e capace di inserirsi senza traumi nell'area dove, peraltro non registrano emergenze degne di nota.

² Vedi Allegato 2

³ Il nome è poi mutato in "Autodromo Giovanni Agnelli"

Ai nuovi manufatti si aggiunge la trasformazione dell'attuale edificio attrezzi della tenuta in spazio per l'intrattenimento musicale, teatrale ed espositivo, capace di rispondere ad una domanda diffusa e presente nel comprensorio del comune e oltre, dove spazi di questa natura spesso hanno finora visto nascere strutture inadeguate in aree marginali e prive della necessaria sicurezza e di un'adeguata accessibilità. La ristrutturazione prevede il suo completo revamping con una struttura caratterizzata dall'impiego di materiali ad alta assorbenza sonora, dove non mancheranno spazi di foresteria per gli addetti al locale.

Parcheggi privati e di relazione completeranno la dotazione infrastrutturale, conferendo al complesso quella connotazione più volte sottolineata capace di costituire una forte attrazione per tutto l'hinterland ed essere, nel contempo, meta di visitatori extra regionali.

L'accesso veicolare all'area trasformata è previsto avvenga con nuovo e razionale accesso stradale con derivazione dalla S.P. n. 23 di Gello mediante intersezione a rotatoria appositamente ideata; all'interno la viabilità d'impianto utilizzerà la rete vicinale e poderale esistente opportunamente adeguata e potenziata per le nuove funzioni distributive che dovrà assolvere, fermo restando le due direttrici principali volte l'una a servire principalmente le strutture ricettive e l'altra quelle sportive. Tutta la viabilità è prevista sia convenientemente arredata ai lati per assolvere alla doppia funzione mimetizzazione visiva e ulteriore attenuazione di qualsivoglia pressione sonora indotta dai veicoli i quali, comunque, saranno costretti a procedere a bassa velocità con opportuni accorgimenti progettuali (dossi/dissuasori). Accanto alla viabilità per veicoli a motore, il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile che, seppure connaturato alle nuove infrastrutture, risulta d'interesse generale poiché capace di assolvere al collegamento tra la frazione de I Pardossi e la riva destra del Canale Scolmatore del Fiume Arno, naturale e fisico confine sud del comparto.

In tema di viabilità va anche ricordato come proprio il progetto del circuito dovrà essere parzialmente traslato e modificato proprio nella sua parte più prossima al Canale Scolmatore in virtù della necessità di lasciare un sufficiente franco tale da poter stabilire il corridoio infrastrutturale destinato ad accogliere il tracciato del previsto nuovo collegamento ferroviario Pontedera-Livorno, i cui studi sono ancora nella fase preliminare, fermo restando la quasi obbligata scelta del tracciato di massima.

La capacità edificatoria indotta dalle realizzazioni previste si esplica quindi su una superficie di ampio respiro che giustifica la fusione e l'aumento della superficie complessiva dei due comparti territoriali oggi individuati. La particolarità dell'impianto e le strutture ad essa pertinenti e complementari, comportano la necessità di uno spazio più ampio per una migliore loro articolazione e distribuzione. La statistica essenziale del progetto è riassunta di seguito, significando che i dati attuali sono riferiti alla somma dei due comparti B1 e B2:

<i>Parametro</i>	<i>Attuale</i>	<i>Progetto</i>	<i>Differenza</i>	<i>note</i>
<i>Superficie Territoriale</i>	<i>295.000 m²</i>	<i>389.330 m²</i>	<i>+ 94.330 m²</i>	
<i>Superficie Fondiaria totale</i>		<i>317.400 m²</i>		
<i>Superficie Utile Lorda totale</i>		<i>21.895 m²</i>		

Nel dettaglio la nuova capacità edificatoria si esplica come elencato nella seguente tabella:

Comparto		S.F.(m²)	S.C.(m²)	R.C.	S.U.L.(m²)	Parch.(m²)	Strade	Note
1	Impianti sportivi	14.000	600	4%	600	2.200		
2	Albergo	12.500	2.400	20%	11.100	3.600		
3	Area commerciale	1.500	230	15%	235	690		
4	Ristorante e Acqua sport	23.400	900	5%	900	1.560		
5	Circuito e annessi	248.900	3.600	1,5%	6.302		45.100	1
6	Discoteca	9.600	2.600	25%	2.488	2.800		
7	Edificio "Tenuta Isabella"	4.000	2.350	25%	120			2
8	Produzione energia rinnovabile	3.500	150	5%	150			
9	Area ENEL	1.110						3
Strade e spazi ad uso pubblico		33.000				5.400	21.400	
Note:								

Fermo restando l'obbligo a realizzare le opere di interesse pubblico, l'attuazione degli interventi di trasformazione urbanistica è ragionevole consentire possano avvenire anche in maniera differita e indipendente sui singoli lotti previsti, ognuno con le relative potenzialità. Il fabbisogno di energia nascente dalle attività del centro sarà assicurato da sistemi utilizzando fonti rinnovabili e/o a basso impatto sull'ambiente, quali estese superfici fotovoltaiche sulle coperture ovvero, secondo la prima ipotesi, bruciatori ad olio vegetale che, probabilmente, lasceranno però il posto a torri eoliche, capaci di assicurare nel complesso il quantitativo necessario al fabbisogno specifico e immettere in rete il surplus grazie alla vicinanza delle reti di trasporto a filo aereo dell'ente gestore.

Fabbisogno energia elettrica:

Comparto	Potenza elettrica (kW)	Produzione con fotovoltaico (kW)	Differenza
Impianti sportivi	50	50	Zero
Albergo	150	150	Zero
Area commerciale	50	20	-30
Ristorante e Acqua sport	50	50	Zero
Circuito e annessi	400	400	Zero
Discoteca	100	100	Zero
Edificio "Tenuta Isabella"	20	Zero	-20
Spazi uso pubblico	30	Zero	-30
Totale	850	770	-80

Risulta come il complesso sia in gran parte autosufficiente, lasciando alla fornitura esterna solo una parte residuale della potenza elettrica necessaria, qualora condizioni meteo-climatiche non consentano l'utilizzo della risorsa naturale. Come già anticipato, infatti, la primitiva ipotesi di affiancare alla produzione di energia elettrica attraverso pannelli fotovoltaici (collocati prevalentemente sulle coperture di nuovi edifici) con un impianto locale di produzione di energia da biomassa liquida (olii vegetali), è oggetto di nuova valutazione in ordine ai costi/benefici di natura ambientale, riassunti anche in questo studio. In prime istanza è stato previsto che l'impianto consti di cinque cogeneratori per una potenza globale di 4,8 MW, costituiti da gruppo elettronici da 0,965 Mw ciascuno con annessi trasformatori per elevare la tensione fino a 20.000 volt

e serbatoio dell'olio (colza); il tutto collegato ad una cabina ENEL per la consegna alla rete della corrente elettrica prodotta. Questa soluzione, tuttavia e come sopra anticipato, sarà sostituita con un impianto eolico adeguato alle esigenze energetiche dell'Azienda agricola e del complesso progettato.

Il complesso turistico-sportivo, si connatura anche per la necessità di una cospicua risorse idrica e di un efficace sistema di smaltimento reflui, seppure con carichi concentrati massimi solo episodicamente. E' utile tuttavia considerare che in tema di consumo idrico si stanno concentrando le attenzioni del Gestore (Acque S.p.a.) che, dopo anni di sostanziale sottovalutazione, è dell'avviso di operare necessari approfondimenti di ordine generale.

Per la risorsa idrico-potabile, come evidenziato in tabella, il progetto fa prevedere fabbisogno di picco di acqua di 183.050 litri ogni giorno pari a 2,11 m³/sec. Il dato è senz'altro importante e sottolinea quanto il progetto, oltre ad essere sopportato dalle risorse disponibili direttamente nell'area, non debba arrecare nocimento all'attuale attingimento/emungimento. Significando come le indagini preliminari effettuate fanno ritenere esistere un risorsa "autoctona", in accordo con Acque S.p.a. dovranno essere intraprese iniziative e forme di gestione mirate al corretto sfruttamento, razionalizzando l'uso potabile e diversificando al massimo il riciclo delle acque provenienti dagli usi domestici e assimilati. L'accertata progettazione dei fabbricati con idonei sistemi di accumulo, contribuirà alla diminuzione della pressione sulla risorsa che sarà indotta dal diverso carico urbanistico e dalle diverse destinazioni d'uso, agricole e non.

In analogia all'adduzione, anche il tema degli scarichi delle acque reflue⁴ diventa significativo. Oggi la zona è sostanzialmente priva di reti fognarie, salvo quanto riscontrabile nella frazione de I Paradossi. Al fine di non apportare alcun carico agli impianti di trattamento esistenti, il comparto potrà contare su un completo sistema di trattamento locale delle acque reflue, tale da consentire di recapitare nei corsi d'acque esistenti secondo i parametri fissati dalla normativa in materia⁵. Il carico di abitanti equivalenti⁶ è pari al numero degli abitanti/utenti presenti o potenziali (585⁷) ed è di tutta evidenza come il dato non sia secondario per realizzare, in fase esecutiva, una adeguata rete fognaria.

Analoga attenzione dovrà essere posta nella raccolta dei rifiuti generati dal complesso, significativamente alla luce della peculiare attività turistico-ricettiva, ma anche dalla "specializzazione" indotta dall'attività agonistica e amatoriale. Alla bisogna e in accordo con Geofor, potranno essere localizzate anche aree di stoccaggio interne al complesso per la corretta differenziazione dei rifiuti e la razionalizzazione della raccolta in tempi e fasi opportune.

Fabbisogno idrico-potabile:

⁴ Ai sensi della lett. g) del comma 1 dell'art. 74 del D.Lgs. n. 152/2006, sono acque reflue domestiche le acque reflue provenienti da insediamenti di tipo residenziale e da servizi e derivanti prevalentemente dal metabolismo umano e da attività domestiche.

⁵ D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ed ii.

⁶ L'Abitante Equivalente (a.e.) è definito all'art. 74 comma 1 lett. a) del D.Lgs. n. 152/2006 come "carico organico biodegradabile avente una richiesta di ossigeno a 5 giorni (BOD5) pari a 60 grammi di ossigeno al giorno".

⁷ Valutabili sulla scorta del parametro 1 ab/30m² SUL, previsto dalle N.T.A. del R.U.

<i>Comparto</i>	<i>Abitanti equivalenti/giorno</i>	<i>Litri/giorno</i>	<i>note</i>
<i>Impianti sportivi</i>	50	17.500	
<i>Albergo</i>	100	35.000	
<i>Area commerciale</i>	8	2.800	
<i>Ristorante e Acqua sport</i>	95	33.250	
<i>Circuito e annessi</i>	200	70.000	
<i>Discoteca</i>	55	19.250	
<i>Edificio "Tenuta Isabella"</i>	15	5.250	
<i>Totale</i>	523	183.050	1
<i>Il calcolo è effettuato sulla scorta di un consumo medio giornaliero di 350 litri per abitante.</i>			

Stato dell'ambiente e sua probabile evoluzione

(lett. b, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

L'area ove è previsto avvenga l'intervento di trasformazione urbanistica è posta a sud-ovest del territori comunale e confina con le amministrazioni di Cascina e Calcinaia. Si tratta di una vasta piana alluvionale tributaria dell'Arno, oggi però circoscritta a sud dal Canale Scolmatore realizzato tra gli anni Cinquanta e Settanta del secolo scorso; ad est essa risulta delimitata dal tracciato della via provinciale di Gello (S.P. n. 23), mentre complessivamente la sua connotazione morfologica è pianeggiante con l'utilizzo per attività agricole estensive. La realizzazione del Canale e, più di recente, quella di un terrapieno ad uso dell'abortito progetto di un impianto sportivo di tiro al piattello, hanno conferito all'area una morfologia alterata rispetto alla piatta plaga di qualche decennio fa: detto dell'evidente terrapieno anche lo scavo dell'opera idraulica ha comportato il riporto di considerevoli quantitativi di terra ai sui margini.

Le **attività antropiche**, insieme a molti altri fattori tra i quali quelli climatici, sociali, pedologici, qui come altrove, hanno rappresentano un elemento di fondamentale del determinare la trasformazione e l'evoluzione dell'ambiente nel corso dei secoli ed in questo senso l'azione dell'uomo ha avuto un peso notevole, significativamente dagli anni Trenta del secolo scorso. Negli anni della ricostruzione post bellica, la necessità di aumentare la produzione industriale da un lato, e la necessità di meccanizzare la produzione agricola dall'alto ha creato condizioni ideali all'agricoltura, creando domanda per introdurre tecniche produttive alternative, anche con l'introduzione vi strumenti quali i concimi minerali. Emblematica la produzione di urea quale sottoprodotto di scarto dell'industria siderurgica e divenuta elemento primario nella fertilizzazione, ma anche gli anticrittogamici, gli insetticidi. I risultati sono stati quelle di un aumento delle rese unitarie, peraltro non eccezionali. La tendenza sempre maggiore ad abbandonare le attività più onerose, anche per la politica di incentivazione per singole attività, ha portato ad una drastica riduzione della presenza di bestiame nelle aziende con conseguente mancanza di sostanza organica disponibile per le colture; i terreni col passar del tempo si sono impoveriti creando scompensi sempre maggiori a cui si sopperiva con l'aumento delle somministrazioni di elementi nutritivi di sintesi che a loro volta hanno comportato una ancor maggiore diminuzione della fertilità dei terreni e un decremento della produttività dei fondi. Tale tendenza

produttivistica ha manifestato i suoi limiti per le drastiche modificazioni apportate all'ambiente fino agli anni Settanta e Ottanta.

La progressiva meccanizzazione dell'agricoltura ha comportato una sempre minore attenzione e cura nel rispetto della geometria dell'agro-mosaico con la scomparsa di molte fosse, corridoi, siepi e formazioni lineari ed a filare, per accorpate i campi e permettere l'utilizzo di macchine sempre più grandi, degli alberi sparsi e delle "prode" di viti maritate ai margini dei campi, della vegetazione colturale sulle scarpate e sugli argini e tutto ciò che non permetteva od ostacolava l'utilizzo di macchinari agricoli sempre più potenti e grandi ha comportato un dissesto idrogeologico di cui soltanto oggi possiamo valutare, certo con una profonda trasformazione nella direzione di una progressiva banalizzazione del paesaggio.

Di concerto, le aziende hanno sempre più sviluppato la tendenza ad adeguarsi, a modernizzarsi e, non ultimo, a specializzarsi nella monocoltura per le colture erbacee occupando un solo settore ed abbandonando la cultura della rotazione e della coltivazione promiscua che, in effetti, oggi è praticamente scomparsa. Abbiamo perduto la figura del "contadino", attento osservatore della natura che accudiva alle proprie coltivazioni forte delle proprie conoscenze agresti, ed è stato sostituito dall'"Impresa Agricola" forte delle nuove tecnologie messe a disposizione dall'industria ed attenta preminentemente al risultato economico. In generale i risultati di questi modelli, da un punto di vista produttivo, non sono stati così eccezionali, perché la giacitura dei terreni, la fragilità delle sistemazioni idrauliche e/o altri fattori intrinseci al territorio ne hanno impedita la piena realizzazione con la conseguenza che l'attività agricola non è riuscita a stare al passo con i tempi e ha finito poi per determinare il completo abbandono di colture e/o tecniche di coltivazione tipiche, se non, infine, proprio dell'attività agricola tout court.

In definitiva, al giorno d'oggi, è impossibile parlare di ambiente e di paesaggio naturale se non prendendo in considerazione anche tutti i fattori di trasformazione causati dalle attività umane. Oggi, le grandi proprietà fondiarie (tipiche della zona) si sono trovate orfane dei mezzadri e, per mantenere l'attività economicamente accettabile, hanno finito per esasperare la semplificazione degli assetti fondiari così come la semplificazione delle tecniche di produzione e facilitare l'uso delle macchine che per lo più vengono fornite da contoterzisti che hanno quindi un costo orario o a superficie e pertanto risultano indifferenti a mantenere l'antico assetto delle opere di intercettazione ed allontanamento delle acque. Gli ordinamenti produttivi non sono più improntati al mantenimento del capitale terra inteso come fertilità agronomica e in quest'area (come altrove del resto) per le molti proprietari già imprenditori agricoli è risultato più conveniente accedere alla logica degli aiuti pubblico piuttosto che a quella della produttività ma solo a quella degli aiuti.

Con l'eccezione delle aree di proprietà del proponente (Azienda Agricola Tenuta Isabella), le altre hanno visto trasformare gli edifici rurali in residenza da parte di una nuova borghesia, apparentemente lungimirante nel confronti di questa scelta che non avrebbe dovuto disconoscere il particolare contesto. Dove invece è sopravvissuta la piccola proprietà, ancorché minoritaria e part-time, il paesaggio risulta più movimentato, ma le colture si sono diversificate tra erbacee ed arboree, vengono praticate rotazioni anche se purtroppo sempre più strette ed infine una zona è sempre dedicata alle ortive. Questa nota positiva è stata

spesso accompagnata dal proliferare di piccoli annessi di fortuna, indispensabili per la coltivazione ed il rifugio di animali di bassa corte ed in quanto unica possibilità di appoggio per il ricovero degli attrezzi ma per lo più privi di inserimento ambientale.

Sono queste le condizioni per le quali negli ultimi anni non è stato più possibile ignorare le emergenti e pressanti problematiche ambientali quali la palese desertificazione del paesaggio della pianura, la coltivazione di pioppo a “toppe”, i dissesti idrogeologici e per ultimo, ma non per questo meno importante, un certo disordine urbanistico che ha caratterizzato le campagne.

Un elemento d’evoluzione dell’ambiente, oltre a quello determinato dagli interventi connaturati al progetto di variante in parola, è determinato dalla probabile realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra Pontedera e Livorno per il quale, nella zona di studio, il tracciato ipotizzato corre in sponda destra del Canale Scolmatore. Di tale eventualità infrastrutturale si sono poste già importanti basi grazie al concorso dell’unanime interesse di Enti locali e Regione Toscana.

Caratteristiche ambientali ed eventuali problematiche collegate

(lett. c e d, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

Le aree interessate dal progetto sono adibite pressoché esclusivamente ad utilizzo agricolo estensivo ed hanno una copertura vegetazionale tipica del seminativo irriguo - seminativo semplice ed in particolare sono utilizzate per cereali autunno, oltre ad alcune coltivazioni da frutto e da legno, per lo più poste oltre i confini comunali. Risulta diffusa la coltivazione della barbabietola e del mais, così come del pomodoro. Sono comunque tutte colture di introduzione antropica che non hanno lasciato alcun spazio alle formazioni naturali. La classificazione a seminativo irriguo dei terreni lascia presupporre anche per il futuro la possibilità di effettuare colture di pieno campo da medio-alto reddito.

Le aree afferenti alla pianura dello Scolmatore per quanto non ancora urbanizzate sono adibite esclusivamente ad utilizzo agricolo ed hanno una copertura vegetazionale tipica del seminativo semplice estensivo, spoglio di qualsivoglia alberatura e con affossature che vengono ripristinate annualmente, sebbene sempre con minore attenzione e periodicità.

La zona a Sud-Ovest in sinistra dello Scolmatore (non interessata dal progetto in parola ma certamente prossima) risulta occupata da attività di “trattamento e recupero” materiali e rifiuti ed ha praticamente perduto qualsivoglia interesse agricolo. Gli stessi limiti fisici venutisi a creare con la realizzazione della superstrada oltre alla S.P. n. 23 di Gello e la strada per Lavaiano hanno comportato anche una relativa difficoltà di spostamento per i mezzi agricoli oltre e soprattutto ad una potenziale fonte di inquinanti per le derrate ritraibili da tali campi. La zona a Sud-Ovest in destra dello Scolmatore oltre alla Tenuta Isabella è dunque l’unica che presenta una certa realtà agricola che si riconduce ad una attività, ma che, con altre proprietà, diventa sempre più diversificata man mano che ci avviciniamo al centro abitato di Fornacette (Calcinaia) a Nord e a I Pardossi a Ovest e a per il sempre maggior frazionamento delle superfici. La zona posta tra la città, le propaggini della frazione di Fornacette (Calcinaia) e la S.P. n. 23 di Gello, in

Sinistra dello Scolmatore, é in buona parte edificata ed i relativamente pochi campi rimasti sono abbandonati e/o destinati al pascolo dell'unico imprenditore in tal senso: risultano completamente spogli per la fascia interessata dallo sviluppo industriale lungo la strada che corre parallela al canale.

Le limitazioni naturali, l'attività agricola e le infrastrutture realizzate nel tempo dall'uomo hanno comportato un radicale stravolgimento delle "pasture", l'inserimento di ostacoli quasi insormontabili allo spostamento della fauna terrestre ed una selezione rilevante dell'avifauna. In particolare il quadrilatero viario di grande flusso che delimita queste aree, ulteriormente potenziato da ostacoli naturali e/o antropici quali l'Arno, l'Era, lo Scolmatore etc. risulta inospitale. I campi sono molto grandi e le colture si sono ridotte a poche, il paesaggio è prevalentemente spoglio e non offre più ambienti idonei alla nidificazione dell'avifauna ad esclusione di poche specie che stazionano e/o si sono adattate nell'ambito urbano.

Di particolare rilevanza è la presenza di uccelli tipici degli ambienti marini attratti dalla possibilità di procurarsi nutrimento nella discarica di Gello e nei seminativi limitrofi. La loro presenza è a carattere diurno con spostamento da e verso il mare in stormi molto numerosi: al mattino per venire a nutrirsi ed alla sera per andare a riparare per la notte. Oltre l'effetto visivo non congruo per le nostre zone la loro presenza è di ulteriore disturbo per l'equilibrio faunistico in quanto si nutrono anche delle uova e dei pulcini di altre specie che ancora tentano di nidificare all'intorno.

Da un esame a vista sono state rilevate impronte di ungulati solo in vicinanza dello scolmatore che rimane di fatto l'unico corridoio utile per le loro incursioni nei coltivi, e sono comunque di scarsa rilevanza. Nell'alveo e sulle sponde dello stesso sono facilmente rinvenibili Aironi, Gallinelle d'Acqua, Anatidi ed altri acquatici che con molta probabilità sono riconducibili alle più rappresentate popolazioni presenti nelle aree umide di Collesalveti, Stagno e della costa.

Se, di concerto, veniamo ad analizzare i singoli sistemi ambientali, notiamo come le risorse del territorio interessato siano sotto una confortante situazione.

Per il **sistema acqua**, la porzione di territorio oggetto della variante e del piano particolareggiato è caratterizzato ancora da una buona rete di fossi campestri che drenano le acque superficiali del territorio aperto, attraverso i quali defluiscono anche talune acque depurate provenienti da taluni insediamenti residenziali o ad questi assimilabili. La pressione indotta dallo sviluppo urbanistico della città hanno indotto (come già anticipato nell'analisi storica precedente) una modifica progressiva del reticolo idraulico minore, apportando anche variazioni al suo funzionamento, con ristagni di acqua in caso di eventi meteo di particolare entità, prima assenti.

Nell'esaminare il **sistema suolo e sottosuolo**, la porzione interessata si colloca, come già detto, all'interno della pianura alluvionale, dove in superficie (30 m) prevalgono formazioni argillose, limo sabbiose e taluni depositi ghiaiosi. Nel complesso, tuttavia, il quadro litologico e litotecnico risulta abbastanza omogeneo con il sottosuolo caratterizzato da terreni prevalentemente coesivi con uno stato di consistenza da medio a medio-basso.

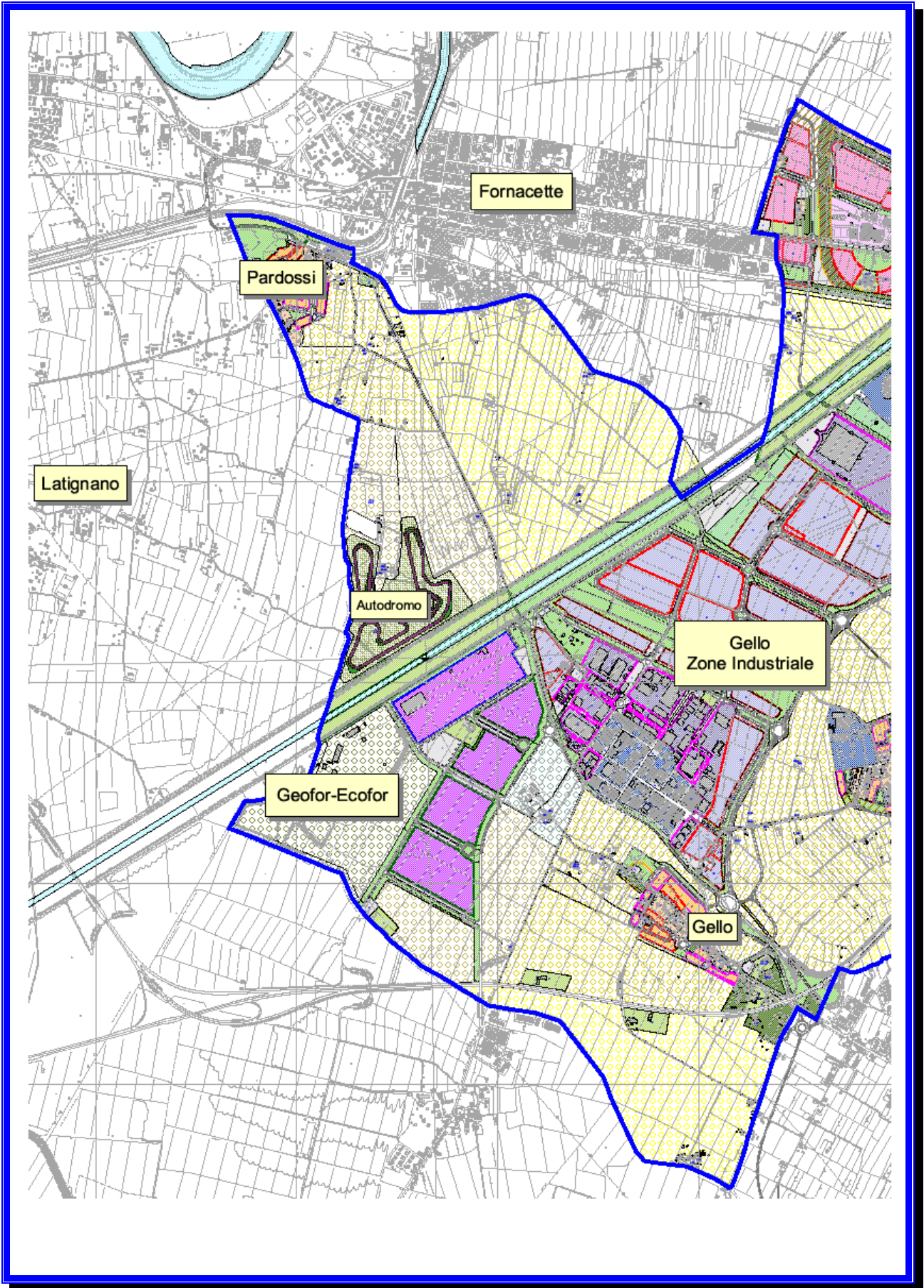


Figura 2 – Corografia generale

Per il **sistema aria** risulta in evidenza l'analisi dell'inquinamento acustico e quello atmosferico. Cominciando da quest'ultimo, l'analisi della mobilità veicolare mette intanto in evidenza come il flusso sulle strade principali circostanti (FI-PI-LI, S.P. n. 23, SS. n. 67 e S.S. n. 67 bis), così come sulle strade d'impianto, sia caratterizzato oggi da correnti a flusso alternato e interrotto che non viene alterato in previsione dell'attuazione dello stato di progetto. I tratti rettilinei presentano un livello di servizio⁸ di buona qualità, caratterizzato solo da rallentamenti in corrispondenza delle intersezioni, presenti significativamente a sud e a nord della zona d'interesse, dove la prevista intersezione a rotatoria per l'accesso al complesso non implica variazioni di flusso veicolare, della sua qualità di marcia e di tempi d'attesa e, quindi, di disturbo.

Passando all'esame dello scenario acustico indotto, le analisi compiute in fase propedeutica al progetto e nelle fasi successive descrivono il tipico andamento di strade (significativamente la provinciale) ad elevata percorrenza con rumorosità indotta costante nel periodo diurno (circa 70 dB), con particolare concentrazione tra le 8,00 e le 20,00 (periodo coincidente con il maggior afflusso pendolare alle attività della vicina zona industriale di Gello). Di notte la pressione sonora indotta scende a livelli trascurabili in concomitanza con la quasi assenza di circolazione veicolare, rimando solo percettibile la rumorosità di fondo valutabili in circa 45 dB.

Per quel che concerne la qualità dell'aria in relazione alle sostanze inquinanti presenti, indotte dalle fonti naturali o di origine antropica, i fattori determinanti sono indotti ancora una volta dal traffico veicolare, dalle attività produttive circostanti, tutto all'unisono con il clima che caratterizza la pianura S-O. Per pesarne la qualità, gli inquinanti dell'aria considerati sono l'ossido di carbonio (CO), l'ossido di azoto (NO_x) e le polveri fini (PM10), in rapporto ai limiti di legge.

Per tutti l'indotto inquinante, per la zona in esame, è ovviamente determinato dai veicoli marcianti sulle strade circostanti e interne all'area (con l'esclusione della S.G.C.), dove a causa delle fasi di marcia che caratterizzano gli archi stradali interessati (motori al minimo, accelerazioni, decelerazioni, soste semaforiche, ecc.) la maggior concentrazione si ha presso le frazioni di Fornacette e Pardossi (da 217,7 a 113,4 kg/km*d di CO, da 45,3 a 24,0 kg/km*d di NO, da 4,1 a 2,2 kg/km*d di PM10) e medie concentrazioni nelle sezioni stradali della S.P. di Gello e all'interno delle aree interessate (da 161,5 a 129,6 kg/km*d di CO, da 38,7 a 26,1 kg/km*d di NO, da 3,4 a 2,4 kg/km*d di PM10).

Sulla concentrazione influisce anche lo stato dinamico dell'aria determinato dal clima prevalente e dalle evoluzioni meteo riscontrabili da dati storici. Nella valutazione interviene anche la situazione dei venti dove prevalgono quelli da Sud, Sud-Est e Sud-Ovest.

Il sistema aria è caratterizzato anche da **radazioni non ionizzanti** indotte dalla presenza e dalla previsione di linee elettriche ad alta e altissima tensione (AT-AAT). L'elettrodotto esistente a tensione d'esercizio di 380 kV (linea Acciaiolo-Marginone configurata in doppia terna) verrà affiancato da un nuovo

⁸ Livello di Servizio (L.d.S.) è il parametro in grado di valutare il livello di libertà di manovra dei conducenti durante la marcia e quindi la qualità del flusso veicolare.

elettrodotto con tensione d'esercizio 132 kV in semplice terna di collegamento tra l'esistente linea a 132 kV "Cascina-Pontedera" e la zona industriale a destinazione speciale di Pontedera-Gello.

Per la prima (linea a 380 kV) il campo magnetico prodotto e valutato dall'ARPAT nella fascia di rispetto/vincolo più prossima alle condutture sia hanno valori inferiori a 0,4 μ T (micro Tesla) che divengono pari a 3 μ T per la porzione appena più distante; la seconda, con le stesse considerazioni, presenta valori pari a 3 μ T.

Protezione dell'ambiente

(lett. e, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

Nel quadro delineatosi a seguito dell'evoluzione sopra descritta, non sono valsi a gran ché anche iniziative pubbliche (U.E., Stato, Regione) a sostegno di una riqualificazione agronomica e geomorfologica sulla base di una diversificazione territoriale, partendo dalle situazione di maggior disagio. Se da un lato si è fatta strada sempre più la consapevolezza e la necessità di disporre di ambienti naturali efficienti dal punto di vista agricolo e ambientale, insieme alla necessità sempre più manifesta esigenza di migliorare la qualità della vita ci fa capire che non possiamo più parlare con indifferenza di agricoltura ma che dobbiamo interpretare la realtà "rurale" anche come un mondo che può offrire l'opportunità diverse legate al turismo e allo sport, al tempo libero e all'aggregazione sociale.

Nel quadro normativo stabilito dal piano strutturale vigente, le aree di studio fanno parte del sistema agricolo di pianura dove gli obiettivi d'interesse sono quelli del mantenimento e potenziamento dell'attività agricola e di quelle ad essa collegate, la tutela del patrimonio edilizio storicizzato e della maglia viaria secondaria, la tutela dei corsi d'acqua ivi compreso il reticolo minore. Questi aspetti rivestono anche "invarianti strutturali" insieme al *paesaggio* nella sua accezione più ampia, che diventano prescrizioni quando si tratti di incentivare l'ordinata coltivazione del suolo e la promozione del riformarsi di vegetazione spontanea dove cessi (temporaneamente o definitivamente) la coltivazione dei suoli.

In tema di fauna presente nell'area, una serie di evoluzioni antropiche registrate e fin qui brevemente riassunte, hanno comportato una compressione della presenza di tortore, upupe, passeri, cardellini, gazze, falchi, fagiani e lepri per la cui popolazione l'impianto motoristico non può creare particolare disturbo, fatta eccezione per la stretta occupazione di suolo della pista e, peraltro, durante l'attività motoristica. A riprova di questo assunto stanno i numerosi esempi di circuiti nazionali e non dove l'habitat all'intorno, dopo un primo breve periodo di ambientamento, si è addirittura rafforzato dalla circostanza che le strutture specialistiche comportano automatico vincolo di non esercizio sconosciuto del suolo.

Effetti significativi sull'ambiente

(lett. f, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

Le operazioni di monitoraggio e di verifica della sostenibilità ambientale delle azioni di Piano richiedono di aver definito chiaramente i passaggi che fanno da supporto alla logica che sta alla base della sostenibilità.

In base ai dati della letteratura specialistica, i concetti ed i criteri che consentono di definire in maniera chiara e sintetica se una determinata azione può essere definita ambientalmente sostenibile sono i seguenti:

1. l'azione considerata, tra tutte le alternative possibili, è quella che minimizza gli impatti ambientali negativi;
2. l'azione è tale per cui gli impatti residui ricadono nel campo dell'ammissibilità;
3. l'azione, unitamente alle altre eventuali conseguenze connesse, deve compensare le eventuali perdite di naturalità in maniera tale che il bilancio d'impatto tra perdite e guadagni sia almeno a saldo nullo;
4. l'azione deve essere concepita in maniera tale da garantire il massimo dell'equità nella distribuzione spaziale, temporale e sociale degli impatti e dei benefici.

A proposito della *sostenibilità ecologica*, si deve prioritariamente osservare che ogni scelta di piano che concerna l'espansione del costruito sugli spazi agro-naturali comporta, indubbiamente, una riduzione del *patrimonio di naturalità* del territorio. Questa riduzione, per ovvie ragioni e come nel caso in esame, non dovrebbe riguardare ecosistemi dotati di caratteristiche di *geodiversità* e *biodiversità* rare e irriproducibili, che in sede di pianificazione non sono stati individuati e, pertanto, non sottoponibili a vincolo di tutela conservativa. In sostanza la perdita di naturalità, se e nella misura in cui viene ad esplicarsi sul progetto, riguarda un ecosistema già modificato, comunque dotato di un buon grado di riproducibilità, grazie all'esempio storico offerto fino ad oggi, che può venire fin da ora impostato con interventi di compensazione grazie ad opportuni interventi di *rinaturazione*, *calmierazione* e *arredo* che il progetto contiene in forma semplificata nella fase in cui oggi si trova, ma che devono venire adeguatamente progettati in sede esecutiva per essere realizzati contestualmente alle nuove infrastrutture sportive.

In sostanza non siamo di fronte ad una perdita di naturalità, nella misura in cui il progetto in parola non scombina o compromette la vocazione oggi posseduta, peraltro compensata con *azioni* mirate colte ad incrementare la naturalità degli ambiti di vincolo e rispetto delle opere previste, tutto al fine di realizzare un bilancio tra impatti negativi e impatti positivi a saldo nullo, senza significativa perdita del valore ecologico dell'area. Naturalità non scombinata anche nella misura in cui le medesime aree non vengono ad essere sottoutilizzate o, peggio, non utilizzate rispetto alla mera conservazione ideale che oggi si pretende di fare in luogo di una vera imprenditorialità agricola, oggi largamente latitante.

Se, di concerto, veniamo ad analizzare i singoli sistemi ambientali, notiamo come le risorse del territorio interessato siano sotto una confortante situazione.

Per il **sistema acqua**, la porzione di territorio oggetto della variante e del piano particolareggiato è caratterizzato ancora da una buona rete di fossi campestri che drenano le acque superficiali del territorio aperto, attraverso i quali defluiscono anche talune acque depurate provenienti da taluni insediamenti residenziali o ad questi assimilabili. La pressione indotta dallo sviluppo urbanistico della città hanno indotto (come già anticipato nell'analisi storica precedente) una modifica progressiva del reticolo idraulico minore, apportando anche variazioni al suo funzionamento, con ristagni di acqua in caso di eventi meteo di particolare entità, prima assenti.

Per il **sistema aria** l'attuazione delle previsioni urbanistiche della variante ha imposto e impone la valutazione dei livelli sonori previsti e/o prevedibili sull'impianto motoristico. Le simulazioni hanno interessato il livello orario massimo di moto e auto, nonché quello derivante dall'attività media dell'autodromo e delle strutture di concerto e d'insieme. Le sorgenti sonore principali risultano essere l'Hotel, il ristorante, il parco acquatico, l'edificio destinato ad accogliere attività commerciali di vicinato e il centro sportivo esterno, tutte con livelli di potenza stimati tra 80 e 90 dB, mentre quelle indotte dal traffico veicolare sulla viabilità interna. Si attesta intorno ai 50 dB. L'autodromo si gioverà del fatto che i mezzi in prova o in gara (tranne rare occasioni) saranno dotati dei cosiddetti dbkiller e all'intorno del circuito saranno disposte barriere acustiche che impediranno la propagazione del suono in direzione dei punti sensibili più vicini, sebbene tutti si trovino a distanza considerevole.

Lo stato atmosferico e la concentrazione degli inquinanti attuali non verrà ad essere sostanzialmente mutata a seguito della realizzazione degli interventi connessi dalla variante e della presenza di diverse e più attività. Il CO potrà avere solo lievi incrementi tali da farlo passare da 1,0 mg a 1,5 mg sulla viabilità di Gello, mentre l'area d'interesse presenterà valori oscillanti tra 0,5 e 1,0 mg.. Anche gli NO_x e le PM10 che, analogamente al monossido di carbonio presentano concentrazioni più sensibili in prossimità degli assi viari, non subiranno sostanziali modifiche con l'attuazione degli interventi.

Il contenuto del progetto in parola non appare indirizzato all'incremento degli spazi urbanizzati, concetto generalmente inteso come sinonimo di sviluppo della città e del territorio, e non comporta inesorabilmente un decremento del valore di agro-naturalità. Il bilancio d'impatto del progetto con la relativa perdita di naturalità viene compensata da una crescita economica e sociale cui dovrà aggiungersi necessariamente un aumento di naturalità nella misura di un incremento della cura e della gestione dello spazio aperto in modo da realizzare un bilancio ecologico a saldo nullo, tutto allo scopo di tendere alla sostenibilità forte, che in pratica risulta l'unica maniera per assicurare alle generazioni future un patrimonio di geodiversità, di biodiversità e di naturalità che sia almeno non inferiore a quello ereditato dalle generazioni precedenti.

Uno scenario quale quello presentato dal progetto è capace di garantire la conservazione del capitale naturale e, nello stesso tempo assicurare l'incremento di valore economico rappresentato dalla crescita urbana e produttiva. Si traduce in una compensazione a saldo positivo (soluzione ottimale), non facile da comprendere se l'analisi venga circoscritta a questa singola parte del territorio di Pontedera che è un comune in condizioni di crescita demografica per motivi legati significativamente all'immigrazione (+ 12% dal 2004 al 2008), connaturato dalla necessità di nuova dotazione di servizi e di forti pressioni indotte anche dall'area metropolitana di Pisa-Cascina e di quella del comprensorio del Cuoio, nonché capoluogo di fatto della Valdera, tutto nel contesto di un bilancio complessivo che includa l'intero territorio comunale.

Per gli altri fattori inquinanti, fisici e chimici, saranno messi in atto sistemi di riduzione e contenimento già sommariamente descritti.

Per l'inquinamento acustico, deve essere tenuto presente come l'aggiornamento del piano comunale di classificazione acustica consenta un miglior inserimento del progetto e induca ad una più attenta

progettazione degli interventi a favore dell'intorno, comunque scarsamente abitato. Fasce di rispetto dove saranno collocate barriere artificiali e naturali, saranno necessarie per contenere la pressione sonora nei limiti di legge e contenere anche l'impatto acustico-visivo che potrebbe indurre ad una maggiore sensibilità dei recettori.

Per ottemperare al rispetto delle fasce di prima approssimazione indotte dalla presenza degli elettrodotti e determinate sulla scorta del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 29 maggio 2008, i fabbricati di progetto non dovranno essere mai destinati a depositi di materiale infiammabile o esplosivo, né essere di disturbo all'esercizio della rete; le aree sottostanti non dovranno trovarsi, egualmente, depositi di gas. Le eventuali piantumazioni o l'installazione di torri e lampioni dovranno ottemperare a disposizioni del DM 449/1988.

Misure previste per compensare gli effetti sull'ambiente

(lett. g, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

Per quanto concerne il sistema acqua, la variante con il suo contenuto di nuova urbanizzazione pur contenuta a quanto necessario al buon funzionamento delle nuove infrastrutture sportive, saranno accompagnate da interventi di ricucitura e collegamento idraulico del reticolo a monte e a valle dell'intervento. Questo determinerà un indubbio aumento del carico idrologico prodotto da una maggiore impermeabilizzazione rispetto alla situazione attuale.

Allo stato di sviluppo del progetto, ad esclusione della pista le rimanenti superfici pavimentate saranno realizzate con elementi polimerici alveolari (o simili) in modo da ridurre al minimo le impermeabilizzazioni del suolo. Il progetto deve evitare rialzamenti delle quote di campagna, con il solo rimodellamento altimetrico senza riporto di volumi di terra, nei limiti della necessità di mettere in sicurezza idraulica il sedime degli edifici.

Le nuove, seppure contenute, superfici impermeabili implicano l'aumento delle portate meteoriche verso i recettori presenti nell'area e al suo contorno che saranno fatte gravare solo minimamente sul Rio Moneta (nel limite di non superare la portata attuale del corso d'acqua) mentre il resto sarà convogliato verso il rio Pozzale grazie alla sua sezione più ampia.

Parimenti le reti fognarie "bianche" saranno progettate in modo da favorire il massimo invaso di acqua, con ampie dimensioni, ridotta profondità e bassa pendenza, tutto allo scopo di non alterare e pregiudicare l'attuale funzionamento del reticolo idrografico interno all'area d'intervento.

Misure previste per il monitoraggio

(lett. i, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

Per le prerogative del piano particolareggiato conseguente alla variante e per le attività che vi verranno svolte, i proponenti o loro aventi causa a qualsiasi titolo, in aggiunta agli obblighi di natura generale in tema

di corretta e totale esecuzione delle opere di urbanizzazione, dovranno ottemperare ad una serie di prescrizioni e modalità operative di seguito riassunte. Esse concernono modalità di gestione proprie del complesso, ma anche attività di monitoraggio vere e proprie.

Chi gestirà e il complesso insieme alla proprietà dovrà garantire, a propria cura e spese, un idoneo collegamento con bus gratuito, pubblico tra la città e il complesso e viceversa, tale da permettere il suo facile e rapido accesso in occasione della manifestazioni e degli eventi, nonché allo scopo di ridurre, per quanto possibile, l'uso del mezzo privato per l'analogo tragitto, con beneficio economico-ambientale. Allo scopo potranno essere messi a disposizione appositi mezzi privati omologati secondo la normativa vigente, ovvero di società operanti nel settore mediante apposite convenzioni.

Al Comune di Pontedera sarà messo a disposizione un idoneo spazio, di almeno 150,00 m² e all'interno dell'edificio ad uso garage/box del circuito motoristico, per la promozione sportiva, ricreativa, turistica e sociale del territorio, dal fine di significare la ricaduta economico-sociale dell'intervento e tendere al saldo positivo o nullo dell'impatto e della riduzione parziale della superficie agro-rurale. Per li stesi obiettivi, i gestori e/o proprietari metteranno a disposizione gratuita la sala convegni dell'albergo, per le manifestazioni, incontri, conferenze che vorrà indire l'A.C. o altri soggetti col patrocinio dell'A.C., per un congruo periodo di giorni ogni anno.

Senza venire meno alle condizioni precedenti, gli obiettivi saranno inoltre garantiti dalla messa a disposizione gratuita per almeno 5 giorni all'anno dell'intera area dell'impianto motoristico per lo svolgimento della manifestazioni ed eventi proprie del Comune di Pontedera e per almeno 5 giorni il solo *paddock*. Parimenti, anche gli spazi, le attrezzature e il circuito saranno messi a disposizione per le attività didattiche concernenti corsi di guida sicura che saranno attivati, direttamente o indirettamente, dall'A.C., in funzione di un programma annuale concordato tra le parti.

Per effettuare il controllo sullo stato dell'ambiente e la sua conservazione nei limiti oggi esaminati e riscontrati, in accordo con l'A.C., i proponenti e/o i gestori dell'impianto dovranno comunicare preventivamente il calendario degli eventi e delle attività previste nel circuito sportivo all'inizio di ogni anno e/o stagione agonistica. Inoltre e ancora in accordo con l'A.C., il circuito potrà essere utilizzato per taluni giorni ogni anno per attività ciclo-amatoriali. L'attività motoristica nel circuito dovrà svolgersi in orario diurno, inderogabilmente dalle ore 9,00 alle 13,00 e dalle ore 14,00 alle 18,00 nei mesi da ottobre a marzo e dalle 14,00 alle 20,00 nel restante periodo.

A garanzia di tutto ciò, i proponenti e/o il loro aventi causa, ovvero i gestori degli impianti o loro parti, non potranno opporsi alla costituzione di un comitato pubblico per la sorveglianza e la verifica delle attività proprie del complesso sportivo-motoristico, costituito da membri dell'A.C. e da pubblici cittadini rappresentativi della collettività locale, al fine di monitorare e vigilare sul rispetto dei patti convenzionali e dei parametri fissati nel progetto e delle norme collegate.

Il monitoraggio dei parametri ambientali esaminati (acqua, aria, suolo) saranno monitorati attraverso opportune stazioni di analisi e lettura dei dati, costantemente posti sotto il controllo pubblico.

Sintesi non tecnica

(lett. j, All. I, parte II del D.Lgs n. 152/2006).

Il progetto e la relativa variante sono relativi alla proposta di realizzare un circuito motoristico con relative strutture ricettive in area oggi già disciplinata dal regolamento urbanistico, nell'ambito turistico-ricettivo e per il tempo libero macroscopicamente individuato nella "Tenuta Isabella". Per il progetto è prevista una nuova perimetrazione dei due ambiti senza aumento di carico urbanistico in relazione alle potenzialità e peculiarità accordate dallo strumento di governo del territorio.

Con il nuovo assetto complessivo, l'area risultante (posta a sud della frazione de "I Pardossi") verrebbe ad accogliere un nuovo centro di natura prettamente sportiva e ricettiva con annessi servizi, la cui importanza risulta fondamentale per il comune e il territorio limitrofo. I due comparti esistenti, già regolati dalle schede norma citate, comportano già peculiarità e possibili insediamenti che il progetto in parola non viene a modificare nella sostanza ma, semmai, a specializzare. L'area più prossima al Canale Scolmatore è in grado di offrire la migliore localizzazione per un circuito motoristico omologato di Grado 1/Cat. A (rif. normativa ACI-CSAI, FIA, FIM e FIK) per tutte le discipline motoristiche su strada; la seconda area, più a nord, è adatta a strutturare in maniera razionale e organica le velleità turistiche e del "tempo libero" con albergo, ristorante, discoteca e servizi sportivi.

Nel loro complesso le due aree che il progetto unifica in unico ambito, hanno visto da anni attività sportive e ricreative circoscritte all'ippiche, alla pesca sportiva, all'agriturismo. Cogliendo questa attitudine il R.U. approvato nel 2006 ha mantenuto le stesse destinazioni con l'aggiunta anche di quelle commerciali e artigianali, nonché una minima quantità di uso residenziale nei limiti e per lo svolgimento delle funzioni principali per la parte già regolata dalla scheda-norma B1, mentre per la zona già regolata dalla scheda B2, fermo restando il quadro generale delineato, il R.U. ha invece circoscritto attività particolare quali quelle del tiro a piattello in adesione ad alcuni programmi dei proprietari (poi venuti meno) e alla constatazione che, per la collocazione geografica, quest'area offriva le migliori condizioni morfologiche per minimizzare l'impatto, soprattutto sonoro, con alcune case abitate sparse nella campagna circostante, distanti in media 800-1000 m.

Lasciando agli elaborati di dettaglio la migliore sua descrizione, il progetto prevede l'utilizzazione della parte sud-est e centrale quale area destinata prevalentemente all'impianto motoristico (circuito) con annesso strutture funzionali, mentre la parte a nord sarebbe destinata prevalentemente allo sviluppo e alla valorizzazione delle destinazioni turistiche e ricreative, ovvero del tempo libero e del relax. La "diluizione" degli interventi su una superficie territoriale più ampia (si passa dai circa 295.000 m² della somma dei due comparti attuali a circa 390.000 m² del comparto modificato) consente anche il mantenimento di una cospicua attività agricola che rappresenta pur sempre la vocazione naturale delle aree e dell'intorno ambientale. E' infatti importante sottolineare come se il circuito motoristico previsto possa far pensare ad una trasformazione dei suoli invasiva e specialistica, viceversa si evidenzia per il grande "respiro" dato allo sviluppo del tracciato e lo studio del suo inserimento nell'ambiente; particolari che consentono di mantenere

e utilizzare gran parte delle aree circostanti per l'attività agricola per la quale l'azienda titolare dei terreni non vuole sorgano sostanziali pregiudizi.

Il circuito, sommariamente già denominato “*Autodromo del vento*”, risulta progettato in modo tale da poter essere utilizzato anche secondo due tracciati distinti e avrà una larghezza minima di 12 m e massima di 16 m, misurando complessivamente 3.500 m; inoltre secondo le più moderne normative di categoria, nonché secondo i più aggiornati sistemi di calcolo e simulazione, vi saranno vie di fuga opportunamente dimensionate (omologato di Grado 1/Cat. A con rif. normativa ACI-CSAI, FIA, FIM e FIK, per tutte le discipline motoristiche su strada). L'area interessata dal sedime del vero e proprio autodromo è pari a circa 249.000 m², di cui 22.500 m² utilizzati per paddock e parcheggi; l'edificabilità sarà tuttavia limitata alle strutture di servizio e prevede la realizzazione di un edificio ad uso garage-box, direzione piste, realizzati secondo normative sportive internazionali nonché secondo i criteri più moderno per il contenimento energetico e l'utilizzo di fonti rinnovabili di energia. L'intera area dovrà essere circondata da un'adeguata piantumazione onde attenuare sia l'impatto visivo complessivo sia la pressione sonora durante le gare che, comunque, si dovrà mantenersi a livelli compatibili con la zonizzazione acustica e le presenze della poche abitazioni civili, seppure a distanza ragguardevole dalla zona in oggetto.

Come già ricordato, accanto alla struttura sportiva specialistica, si annovera il rigetto di una struttura alberghiera di 100 posti letto con annessi spazi destinati alla ristorazione, alla convegnistica, alle attività sportive. Si aggiunge ai nuovi manufatti anche la trasformazione dell'attuale edificio attrezzi della tenuta in spazio per l'intrattenimento musicale, teatrale ed espositivo. Parcheggi privati e di relazione completeranno la dotazione infrastrutturale, conferendo al complesso quella connotazione più volte sottolineata capace di costituire una forte attrazione per tutto l'hinterland ed essere, nel contempo, meta di visitatori extra regionali.

In ultimo ma non meno importante, il fabbisogno di energia nascente dalle attività del centro sarà assicurato da sistemi utilizzanti fonti rinnovabili e/o a basso impatto sull'ambiente, quali estese superfici fotovoltaiche sulle coperture ovvero impianti eolici in luogo dei previsti impianti a biomassa, capaci entrambi di assicurare il quantitativo necessario e immettere in rete il surplus grazie alla vicinanza delle reti di trasporto a filo aereo dell'ente gestore.

E' importante sottolineare come esso sia connotato da una fattiva cooperazione tra l'iniziativa privata e le esigenze di pubblico interesse per la collettività. In un quadro di reciproca partecipazione alle prerogative di un complesso capace di essere stimolo per uno sviluppo del territorio senza indurre fenomeni perversi di consumo indiscriminato di risorse ovvero di limitare l'attuale benessere ambientale complessivo, sarà data particolare cura alla regolamentazione delle attività e alle attività d'interesse pubblico curate, direttamente o indirettamente, dall'A.C.

Le caratteristiche e le finalità del progetto dell'autodromo, obbligano a sottoporre il progetto alla verifica di assoggettabilità a valutazione d'impatto ambientale nell'ambito della valutazione ambientale strategica che fa parte della valutazione integrata propria della legge urbanistica. Qui si riportano, quindi, le sintesi del rapporto ambientale preliminare della V.A.S. e, per questa ragione, si riassumono i passaggi principali del procedimento occorso dopo la presentazione dell'istanza da parte dei proponenti.

Il progetto in parola è stato presentato al Comune di Pontedera (ente interessato), in forma di proposta preliminare in data 31 dicembre 2009; dopo alcune valutazioni di opportunità, l'A.C. ne ha avviato la procedura per quel che concerne la sola variante allo strumento urbanistico vigente e, significativamente, al solo R.U. Per questo con delibera n. 46/2010 è stato dato formale avvio ai sensi dell'art. 15 della L.R.n 1/2005, insieme ad altri argomenti di varia natura.

Dopo una prima istruttoria, i cui esiti sono stati comunicati ai proponenti in data 22 gennaio 2010, hanno presentato la documentazione sopra elencata. La proposta presentata al comune, ai fini della verifica in parola, è stata assunta ai sensi del comma 3 dell'art. 48 della L.R. n. 10/2010. Dell'avvenuto deposito è stato dato avviso sul B.U.R.T. e all'Albo pretorio in data 15 dicembre 2010 con i dati indicati dal comma 4 del medesimo articolo.

In questo quadro, infatti e ai sensi delle norme specifiche in materia urbanistica, si inserisce in un articolato processo di valutazione integrata come previsto dall'art. 14 della L.R. n. 1/2005 nel quale è contenuta anche la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) la effettuazione è subordinata a valutazione della significatività degli effetti ambientali (cfr. artt. 5 e 22 della L.R n. 10/2010), in relazione al fatto che il progetto costituisce variante al P.R.G.

Quale ente competente all'espressione del parere, la verifica è operata dalla provincia successivamente all'adozione e in relazione a ciò con lettera del 17 dicembre 2010 è stata trasmessa al Settore pianificazione del territorio della provinciali Pisa, il progetto e i relativi allegati ai fini dell'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 1/2005 e dell'art. 48 della L.R. n. 10/2010.

L'analisi dello stato di fatto dell'area interessata dal progetto non ha messo in evidenza particolari criticità d'impatto che non siano contrastate da adeguate attenzioni progettuali e prescrizioni normative dell'ente pubblico. L'uso dei suoli è attualmente e prevalentemente quello agricolo e tale rimarrà anche a seguito della realizzazione dell'autodromo e delle necessarie pertinenze nonché degli altri edifici specialistici volti ad elevare la risposta turistico-sportiva dell'intera Valdera. Bypassando le scarse emergenze ambientali rappresentate dai terreni incolti e prossimi al laghetto artificiale (realizzato peraltro senza processi di valutazione alcuna negli anni Ottanta), più prossimi ai manufatti della Tenuta Isabella sono previsti interventi di valorizzazione ambientale con la difesa della vegetazione di pregio esistente, la prosecuzione delle colture arboree e, più in generale, di salvaguardia dell'attività agricola anche per rispondere alla domanda di turismo mirato in tale direzione.

L'impatto sulla fauna risulta modesto o insignificante in ragione dell'attuale ecosistema e per la scarsa ingerenza delle nuove strutture in tema di flussi migratori, riproduzione e stanzialità, rispetto alla situazione attuale.

Sono interessati alla valutazione i seguenti enti:

- Regione Toscana – Direzione Generale delle Politiche territoriali;
- Provincia di Pisa – Servizio Ambiente;
- ARPAT – Dipartimento di Pisa;

- Consorzio Bonifica dei Fiumi e dei Fossi di Pisa;
- Azienda U.S.L. n. 5, Pisa;
- Comune di Cascina;
- Comune di Calcinaia;
- EGO Virgo – European Gravitational Observatory – di Cascina.

Il Responsabile dell'U.O.

Pianificazione Urbanistica, Ambiente e Protezione Civile

arch. Fausto CONDELLO

Allegato 1

SCHEDA B1 ~ Tenuta Isabella

Descrizione

Il complesso della *Tenuta Isabella* comprende al proprio interno attività sportive, ricreative e attività turistico-ricettive. E' ubicato a confine con il Comune di Cascina a est della Strada Provinciale di Gello, fra il Canale Scolmatore e I Pardossi. La struttura svolge da anni una attività di carattere ricreativo e turistico-ricettivo. Il centro sportivo ha necessità, per poter svolgere le proprie attività, di ulteriori spazi per servizi turistico-ricettivi.

Obiettivi

- Mantenimento e incremento delle attività sportive e turistico-ricettive esistenti.
- Valorizzazione del centro ricreativo esistente come centro di attrazione turistica, sportiva e di interesse pubblico nell'ambito di una valorizzazione turistica della Valdera.

Funzioni e Destinazioni D'uso

Le destinazioni d'uso ammesse sono:

- turistico-ricettive e per il tempo libero;
- commerciali (negozi di vicinato) e artigianali di servizio;
- pubbliche e/o di interesse pubblico;
- residenziali nei limiti e per lo svolgimento delle funzioni principali.

Strumenti Attuativi

Gli interventi dovranno essere attuati attraverso un Piano particolareggiato di iniziativa privata convenzionato con l'individuazione delle nuove funzioni e destinazioni d'uso, le volumetrie aggiuntive necessarie per le nuove destinazioni e funzioni, le opere di urbanizzazione necessarie, le opere di riqualificazione agricola, ambientale e paesaggistica, le parti da cedere al comune per funzioni pubbliche e di interesse pubblico, i tempi necessari e le relative garanzie finanziarie per l'esecuzione delle opere pubbliche previste.

Indirizzi e Prescrizioni

- Il centro della *Tenuta Isabella* potrà incrementare le proprie attività turistico-ricettive di 100 posti letto, compreso tutti i servizi necessari, comprendendo in essi tutte le superfici necessarie per servizi alberghieri diretti e indiretti: fra questi sono compresi ristorazione, locali per la convegnistica, spazi per lo sport e il tempo libero, aperti e scoperti, servizi direzionali e per la promozione delle attività, attività commerciali di vicinato e artigianali di servizio: l'ubicazione e il dimensionamento dei servizi necessari allo svolgimento delle funzioni turistico-ricettive sarà effettuato in sede di piano particolareggiato in funzione delle effettive attività da inserire e delle caratteristiche prestazionali e qualitative delle stesse.
 - o Il piano particolareggiato di dettaglio dovrà individuare la sistemazione planivolumetrica complessiva del centro sportivo compreso le attività turistico-ricettive.
- Gli interventi sui fabbricati storicizzati di cui all'allegato C del presente R.U. dovranno essere realizzati secondo quanto prescritto all'art. 14 delle N.T.A. del R.U.
- Per i fabbricati esistenti non compresi nell'Allegato 6C sono possibili tutti gli interventi previsti dall'art. 15 delle N.T.A. del R.U.
- Sia i nuovi volumi che le strutture pertinenziali dovranno essere realizzati in modo progettualmente compatibile con la qualità ambientale dei luoghi sia in termini di materiali e finiture che di tipologie.
- Per le funzioni turistico-ricettive e per quelle residenziali dovranno essere realizzati parcheggi privati nella misura pari al 50% della SUL di progetto: questi dovranno comunque essere ben distribuiti e inseriti nel contesto ambientale in modo assolutamente non impattante sull'ambiente.
- Dovranno essere reperiti standards pubblici nella misura di 30 m² di cui 15 m² a parcheggio e 15 m² a verde pubblico attrezzato; m²/ab da calcolare sulle nuove strutture turistico-ricettive

SCHEDA B2 ~ Tiro a piattello – Zona scolmatore

Descrizione

E' un'area destinata dal R.U. a funzioni sportive di tiro al piattello posto in prossimità del canale scolmatore a confine con il Comune di Cascina:

Obbiettivi

Consentire lo svolgimento di detta attività rumorosa lontano dai centri abitati.

Funzioni e Destinazioni d'uso

Le sole destinazioni d'uso ammesse sono quelle turistico-ricettive e per il tempo libero;

Strumenti Attuativi

Per la realizzazione degli interventi previsti si dovrà approntare un piano particolareggiato di iniziativa pubblica e/o privata convenzionato con l'individuazione delle funzioni e destinazioni d'uso che si intendono inserire nell'area, le opere di urbanizzazione necessarie, le opere di riqualificazione ambientale e paesaggistica.

Indirizzi e Prescrizioni

- Per lo svolgimento dell'attività potranno essere realizzate strutture di servizio (ristoro, servizi igienici, reception, ecc.) nella misura massima di 300 m² di SUL. così come definita all'art. 5 delle N.T.A
- Le strutture di servizio dovranno essere realizzate ad un piano e con materiali adeguati all'ambiente rurale.
- La struttura si dovrà dotare dei parcheggi privati necessari.
- L'area dovrà essere mantenuta piantumata al contorno.