



Verbale n. 4 del 01/07/2022

**STRUTTURA ORGANIZZATIVA PER L'ATTIVITA' TECNICO ISTRUTTORIA
 IN MATERIA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

“Verifica assoggettabilità a VAS”, ai sensi dell’art. 22 della L.R.T. n. 10/2020 con contestuale svolgimento della fase preliminare di cui all’art. 23 della stessa legge, relativa alla “Variante n. 7 al regolamento urbanistico con contestuale piano attuativo relativo all’area ex Universal Bench/Autonieri”





Richiamata la deliberazione di G.C. n. 404 del 28/12/2021 con la quale è stata modificata la composizione dell’Autorità competente per la procedura di VAS per i piani e programmi di competenza di questo Comune, con riferimento alla L.R. Toscana 10/2010, con indicazione dei componenti, che risulta così formata:

- Ing. Fernando della Pina, Dirigente dei Lavori Pubblici, Patrimonio e Protezione civile, con funzioni di responsabile;
- Geol. Simone Fialdini, componente;
- Arch. Vinicio Gianfranchi, componente;
- Arch. Fabio Zoppi, componente
- Arch. Alice Fruzzetti, componente.

Dato atto che tale Autorità (denominata di seguito Struttura VAS) deve procedere alla verifica di assoggettabilità al procedimento di VAS ai sensi dell’art. 22 L.R. 10/2010 e s.m.i. con contestuale svolgimento della fase preliminare di cui all’art. 23 della stessa legge, riguardo alla “Variante n. 7 al regolamento urbanistico con contestuale piano attuativo relativo all’area ex Universal Bench/Autonieri”.

Preso atto della documentazione trasmessa dal Settore Pianificazione del Territorio ed Edilizia Privata – Servizio Pianificazione del Territorio, a supporto della richiesta della verifica di assoggettabilità al procedimento di VAS ai sensi dell’art. 22 L.R. 10/2010 con contestuale svolgimento della fase preliminare di cui all’art. 23 della stessa legge, riguardante la “Variante n. 7 al regolamento urbanistico con contestuale piano attuativo relativo all’area ex Universal Bench/Autonieri” acquisita al protocollo n. 33106 del 10.05.2022, composta dai seguenti documenti:

- Documento Preliminare di VAS;
- Relazione variante;
- Quadro conoscitivo;
- Scheda FDB2.09;
- Norme Tecniche di Attuazione;
- Relazione di fattibilità geologica;



- Schema di convenzione;
- Tavola A01 Estratto di mappa – estratto regolamento urbanistico;
- Tavola A02 Planimetria di rilievo;
- Tavola A03 Sezioni di rilievo;
- Tavola A04 Planimetria comparativa;
- Tavola A05 Sezioni comparative;
- Tavola A06 Planimetria generale;
- Tavola A07 Piante;
- Tavola A08 Prospetti e sezioni;
- Tavola A09 Prospetti e sezioni – confronto;
- Tavola A10 Verifica dotazioni pubbliche e pertinenziali;
- Tavola A11 Render e foto inserimento.

Preso atto della nota prot. 45330 del 22.06.2022, con la quale il Settore Pianificazione del Territorio ed Edilizia Privata – Servizio Pianificazione del Territorio ha trasmesso alla Struttura VAS i pareri/contributi presentati dai soggetti competenti in materia ambientale ai fini della verifica di assoggettabilità alla VAS relativamente alla variante e al piano attuativo in oggetto:

- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, acquisito al protocollo dell'Ente con n. 35706 del 19.05.2022;
- Terna Rete Italia, acquisito al protocollo dell'Ente con n. 35771 del 19.05.2022;
- ASMIU, acquisito al protocollo dell'Ente con n. 36051 del 20.05.2022;
- E - Distribuzione, acquisito al protocollo dell'Ente con n. 36836 del 24.05.2022;
- ARPAT – AREA VASTA COSTA – Dipartimento di Massa Carrara – Settore Supporto tecnico, acquisito al protocollo dell'Ente con n. 41576 del 09.06.2022;
- Comando Vigili del Fuoco Massa Carrara, acquisito al protocollo dell'Ente con n. protocollo 41829 del 10.06.2022;
- Regione Toscana – Direzione mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale – Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale, acquisito al protocollo dell'Ente con n. 41941 del 10.06.2022;

L'Ing. Fernando Della Pina, nella sua qualità di Presidente e Responsabile della Struttura VAS a seguito di convocazione per le vie brevi, il giorno 01 (uno) del mese di luglio dell'anno 2022 (duemilaventidue), alle ore 08,30 apre la seduta della riunione della Struttura VAS, prendendo atto che sono presenti presso la sala C.O.C. del Comune di Massa: il Geol. Fialdini, l'Arch. Gianfranchi, l'Arch. Zoppi e l'Arch. Fruzzetti, in qualità di componenti della "Struttura VAS".



[Handwritten signatures and initials on the right margin]

Il Presidente introduce la riunione illustrando la Variante con contestuale Piano Attuativo, oggetto della seduta:

La Variante n. 7 al regolamento urbanistico con contestuale piano attuativo relativo all'area ex Universal Bench/Autonieri, proposto dalla società PIRANI GROUP srl attraverso procura speciale rilasciata dal sig. Cherubino Nieri, legale rappresentante della società proprietaria del compendio UNIVERSAL BENCH srl e AUTONIERI srl, riguarda un'area circondata su tre lati da viabilità pubblica: Via Aurelia, Via degli Olivetti e Via Aprilia. L'intento è di proporre una ristrutturazione urbanistica con ampliamento, cambio di destinazione e sostituzione, dove la nuova destinazione richiesta è di tipo commerciale per medie strutture di vendita con possibilità di una alimentare.

Il Documento Preliminare descrive l'area di intervento ricadente in zona con destinazione artigianale/industriale, localizzata in adiacenza alla "Fascia di bordo dell'Aurelia" individuata dall'attuale RU con previsione di cambi di destinazione ad attività commerciali e servizi sia sui fabbricati esistenti ed in parte su aree libere. L'obiettivo della Variante con contestuale Piano Attuativo è quello di porsi come recupero, riqualificazione e completamento di un'area di particolare interesse strategico, poiché posta all'ingresso della città e costituente un nodo nevralgico sull'asse viario in direzione del polo industriale/commerciale e il mare. La zona in oggetto non rientra nella fascia di bordo a causa di problematiche di carattere idraulico che ad oggi hanno però subito variazioni in ragione di nuove previsioni normative e dei lavori di messa in sicurezza operati sui corsi d'acqua limitrofi interessati.

Dall'analisi delle caratteristiche proprie del sistema ambientale (Atmosfera-La qualità dell'aria, Acque-superficiali, sotterranee e pericolosità idraulica, Suolo-geologia, geomorfologia, sismica e pericolosità), il Documento Preliminare di VAS evidenzia che si tratta di un'Area soggetta ad Alluvioni Frequenti P3 e Poco Frequenti P2, corrispondente rispettivamente ad eventi con tempi di ritorno inferiori ai 30 anni (ex PIME-i4) e non inferiori ai 200 anni (ex PIE-I3), derivanti dal Torrente Cocombola, che comporta il completo allagamento che definisce l'area in P2 e P3, e dalla Fossa Grande che comporta una minore pericolosità principalmente per alluvioni poco frequenti. Gli interventi fatti per la messa in sicurezza del Torrente Cocombola (Ricortola) sono oggetto di revisione delle carte del PS e l'area sarà quindi nuovamente perimetrata. Dal punto di vista della Pericolosità geologica, l'area di studio ricade in Pericolosità geomorfologica bassa (G.1), per quanto riguarda l'aspetto sismico l'area risulta in Pericolosità sismica locale media S2-Zone stabili, infine la zona ricade all'interno del Sito di Interesse Regionale (SIR) per cui è già stata effettuata la caratterizzazione dei terreni ed è già stata restituita agli usi legittimi con Decreto RT 593 del 18.02.2014.

Le previsioni della proposta di Piano configurate nella ristrutturazione urbanistica, sostituzione ed ampliamento dei fabbricati industriali esistenti definiscono nuove destinazioni d'uso per medie strutture commerciali come di seguito elencate: destinazione commerciale (una alimentare e le altre tre non alimentari), magazzini e depositi complementari alle attività commerciali e servizi tecnologici, in continuità con la Fascia di bordo già prevista ad Ovest. L'intervento edilizio proposto, e conseguente al cambio di destinazione d'uso dell'area, considera la situazione morfologica del terreno, posto su due diverse quote di livello rispetto sia al piano superiore della via Aurelia sia a quella inferiore della via Aprilia, con un salto di circa m 3,00. La morfologia del suolo risulta quindi naturalmente predisposta ad una soluzione positiva degli aspetti connessi al rischio idraulico, senza importanti interventi di sicurezza passiva. Sono contemplate fasce di verde privato a mitigazione lungo il corso d'acqua Fossa Grande e nelle aree a parcheggio che saranno di tipo pubblico e privato poste in parte nella zona sottostante il sedime del fabbricato ed in parte sull'area esterna.

SUPERFICI PERMEABILI

Sup. fondiaria	• mq 26.000
Sup Permeabile	• area verde in progetto: mq 3.244; • area parcheggio permeabile: (mq 3.625 x 50%) = mq 1812; • sup. complessiva permeabile: mq 5.056 > 1/25 (mq 1.040)



VERIFICA DOTAZIONI PUBBLICHE E PERTINENZIALI

VERIFICA DOTAZIONE STANDARD Rif.D.M. 1444/1968

UNITA'	SE (mq)	SV (mq)	NORMA 0,6xSE	PROGETTO
M.S. 1 + VICINATO	2.992mq	1.500mq 120 mq	2.394mq	2.538mq
M.S. 2	1.603mq	1.300mq	1.282mq	1.304mq
M.S. 3	2.100mq	1.500mq	1.680mq	1.682mq
TOTALE	6.695mq	4.420mq	5.356mq	5.524mq

N.B. il 50% degli standard è richiesto a parcheggi

VERIFICA DOTAZIONE PARCHEGGI PERTINENZIALI

UNITA'	SE (mq)	SV (mq)	SPAZIO SOSTA STANZIALE Rif. L.122/89 Sup. parch.=V.V./10	SPAZIO SOSTA RELAZIONE Rif. D.P.G.R. 15/R/09 1 mq SV = 2mq parch	NORMA	PROGETTO	POSTI AUTO Rif. dprg 23/R 2020 1 p.e. rel.=25mq	POSTI AUTO PROGETTO
M.S. 1 + VICINATO	2.992mq	1.500mq 120 mq	2.992xH3,50*/10= 1047mq	1.500x2=3.000mq 120x2=240mq	4.287mq	4.653mq	130	142
M.S. 2	1.603mq	1.300mq	1.603xH3,50*/10= 561mq	1.300x2= 2.600mq	3.161mq	3.174mq	104	110
M.S. 3	2.100mq	1.500mq	2.100xH3,50*/10= 735mq	1.500x2= 3.000mq	3.735mq	3.771mq	120	122
TOTALE	6.695mq	4.420mq	2.343mq	8.600mq	11.183mq	11.598mq	354	374

* Altezza virtuale = 3,50m

DOTAZIONE PARCHEGGI

PARCHEGGI ESTERNI	n. 290
PARCHEGGI IN AUTORIMESSA	n. 221
TOTALE	n. 511

INDICI URBANISTICI

ESISTENTE	SE (mq)	H	VOLUME (mc)	VOLUME AMMESSO
CAPANNONE ②	4.672	6	28.032	
FABBRICATO ①	246	4	984	
TOTALE	4.918		29.016	37.721mc
Incremento massimo 30% del volume esistente			8.705	

PROGETTO	SE (mq)	H	VOLUME (mc)
EDIFICIO	5.582	5,65	31.538
	558	4,00	2.232
PORTICATO MS2	100	7	700
PORTICATO MS1+MS3	455	4,65	2.116
TOTALE	6.695		36.586
Incremento 26,089% < 30%			7.570

Il documento prosegue illustrando l'analisi preliminare di coerenza esterna della proposta di Piano al fine di verificare se le differenti opzioni strategiche e gestionali possano coesistere nelle porzioni di territorio coinvolte, identificando eventuali sinergie positive o negative, da valorizzare o da affrontare. Il P.A. mostra elementi di coerenza rispetto agli obiettivi posti sia dal Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana con valenza di Piano Paesaggistico (PIT/PRR), che dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di



[Handwritten signatures and initials]

Massa Carrara (PTCP) e dal Piano Strutturale Comunale, secondo cui l'area in analisi ricade all'interno dell'UTOE n. 2 Zona Industriale Apuana, appartiene al sistema Territoriale di Pianura e al Consorzio ZIA. Il Regolamento Urbanistico Comunale classifica la zona come "Area a prevalente carattere artigianale" e per porzioni molto marginali all'interno delle "Fasce di rispetto dai viali di valore paesaggistico". Per quanto riguarda i tessuti urbanistici, l'area risulta segnalata con "Edifici ed aree di carattere artigianale/produttivo" ed è disciplinata da una specifica scheda normativa (FDB.2.09) contenuta nell'Allegato A alle norme tecniche di attuazione del RU che vi imprime una destinazione d'uso "Commerciale/Direzionale" da attuarsi mediante Piano Attuativo convenzionato esteso a tutta l'area compresa nell'ambito di intervento e redatto nel rispetto delle indicazioni e prescrizioni della scheda stessa. Ai fini della destinazione prevista per l'area, il PaA risulta compatibile con la classificazione acustica vigente in quanto secondo il Piano di Classificazione Acustica Comunale (PCCA), l'area ricade in parte in Classe V-Aree prevalentemente industriali e in parte in classe IV-Aree di intensa attività umana.

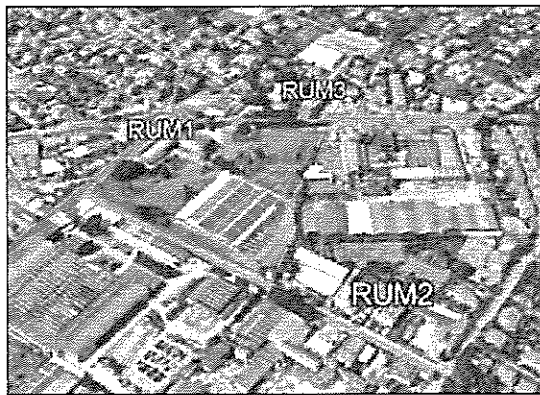
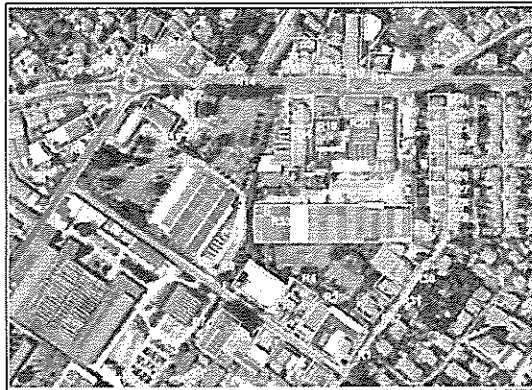
Al fine di individuare le principali "criticità/fragilità" nei confronti delle matrici ambientali interessate su cui porre particolare attenzione in sede di RA di VAS, il Documento Preliminare presenta il seguente approccio matriciale di sintesi:

"Criticità/fragilità" ambientali rilevate	Aspetti da approfondire in sede di RA
<p>Atmosfera:</p> <ol style="list-style-type: none"> Possibili impatti in fase di cantiere correlati alla produzione di polveri, e diffusione in atmosfera, a seguito degli scavi propedeutici alla realizzazione degli interventi. Possibile incremento delle emissioni in atmosfera in fase di esercizio legato al prevedibile aumento di traffico veicolare indotto. Possibile incremento delle emissioni in atmosfera in fase di esercizio legate all'impiego di impianti di riscaldamento previsti. 	<ol style="list-style-type: none"> La tematica sarà approfondita in sede di RA. Si sottolinea come, non trovandoci in una fase di progettazione di dettaglio le informazioni prese alla base per la fase di cantiere saranno frutto di una serie di supposizioni che comunque garantiranno una stima cautelativa del possibile impatto. La valutazione del possibile incremento delle emissioni in atmosfera riferite alla fase di esercizio e legate al prevedibile incremento del traffico veicolare indotto si fonderà sulle considerazioni emergenti dallo studio specialistico (<i>Studio trasportistico</i>) redatto a supporto del RA di VAS all'interno del quale saranno indagati due tipologie di Scenari: lo Stato attuale e lo Stato di progetto. All'interno dello studio trasportistico citato si provvederà ad implementare un modello di simulazione della rete viaria che consentirà di quantificare le conseguenze dell'atteso aumento del numero di veicoli sulla rete viaria esistente. L'offerta di trasporto sarà ricostruita considerando la rete stradale limitrofa all'area di studio ed aggiungendo, nello Stato di progetto, gli archi di accesso previsti per l'area in valutazione. La domanda di trasporto sarà ricostruita mediante l'uso dei dati FCD (Floating Car Data) relativi al Comune di Massa e per mezzo dei risultati dell'esecuzione di una campagna di rilievo del traffico veicolare, eseguita per nr.2 postazioni di rilievo di traffico, posizionate sulla viabilità circostante all'area (una sulla Via Aurelia ed una su Via Olivetti). Il traffico indotto di progetto verrà stimato mediante il Trip Generation Manual (10th Edition) dell'ITE (Institution of Transportation Engineering) a partire dalle superfici e dalle destinazioni d'uso previste dal PA. Infine, gli impatti sulle condizioni di deflusso saranno quantificati mediante il confronto di alcuni indicatori trasportistici estratti dal modello di macrosimulazione, così da verificare la sostenibilità dell'intervento. Il modello di simulazione prescelto consentirà di valutare i percorsi utilizzati dai flussi veicolari che attraversano la zona, la capacità delle arterie ed i livelli di utilizzo di ciascun arco. L'intervallo temporale di analisi sarà rappresentato dall'ora di punta del giorno ferial medio, ovvero il periodo in cui si rilevano i maggiori flussi sulla rete viaria e le maggiori frequentazioni presso le attività commerciali che si andranno a insediare nell'area. Il modello avrà quindi lo scopo di controllare, in generale, le performance della rete ed, in particolare, le conseguenze di scelte progettuali tramite indicatori trasportistici valutati sulle singole sezioni stradali (flussi, velocità medie e rapporto di saturazione). Sulla base delle risultanze di tale studio verranno effettuate le opportune considerazioni, all'interno del RA, in termini di possibili impatti in atmosfera correlati al traffico indotto. Sulla base delle singole superfici edificabili previste per le quattro medie

AOO COMUNE DI MASSA
 Protocollo Interno N. 48541/2022 del 01-07-2022
 Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



"Criticità/fragilità" ambientali rilevate	Aspetti da approfondire in sede di RA
<p>Acque (superficiali e sotterranee):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Possibili impatti in <i>fase di cantiere</i> nei confronti delle acque sotterranee connessi alle attività di scavo in previsione. 2. Possibili impatti in <i>fase di cantiere</i> in ragione della <i>Vulnerabilità dell'acquifero sotterraneo</i>, che nell'area presenta un grado di protezione medio. 3. Incremento dei consumi idrici in <i>fase di esercizio</i> legato alle destinazioni previste. 	<p>strutture di vendita verranno stimate le emissioni annuali di CO₂ equivalente derivanti dall'impiego di impianti termici.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La tematica sarà approfondita in sede di RA focalizzando l'attenzione sulla prevista profondità di scavo propedeutica alla realizzazione delle opere e della profondità della falda rilevata nell'area di studio. 2. La tematica sarà approfondita in sede di RA. 3. All'interno del RA verrà effettuata, sulla base delle destinazioni previste, una stima del previsto consumo idrico per ciascuna media struttura di vendita in analisi.
<p>Rumore:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Possibile impatto acustico in <i>fase di cantiere</i> correlato alle lavorazioni previste. 2. Possibile impatto acustico in <i>fase di esercizio</i> correlato: <ul style="list-style-type: none"> - punto a) alle emissioni acustiche dei macchinari previsti in copertura (UTA) e traffico veicolare interno al comparto (parcheggi) sede del PA; - punto b) emissioni acustiche legate al previsto incremento di traffico veicolare indotto sulla viabilità principale. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Il RA sarà corredato da apposito studio specialistico sulla tematica "rumore" all'interno del quale verrà effettuata una <i>Valutazione previsionale di impatto acustico riferita alla fase di cantiere</i> al fine di stimare il rumore previsto in prossimità dei ricettori (R) individuati più prossimi all'area di intervento. <p>Si sottolinea come, non trovandoci in una fase di progettazione di dettaglio le informazioni prese alla base per la fase di cantiere saranno frutto di una serie di supposizioni (sia riferite al cronoprogramma degli interventi che all'impiego delle macchine operatrici) che comunque garantiranno la simulazione dello scenario maggiormente critico al fine di stimare cautelativamente il possibile impatto.</p> 2. <i>Punto a):</i> All'interno dello studio specialistico citato al punto precedente verrà dedicata una specifica sezione riferita alla <i>valutazione previsionale di impatto acustico per lo Scenario futuro legato alle emissioni acustiche correlate ai macchinari previsti in copertura (UTA) e traffico veicolare interno al comparto (circolazione nei parcheggi)</i>. Al fine di caratterizzare il clima acustico attuale dell'area è stata eseguita una <i>campagna di misure fonometriche</i> (nr. 3 misure da 24 ore in periodo diurno (6:00 - 22:00) e notturno (22:00-06:00)) in prossimità della facciata maggiormente esposta



AOO COMUNE DI MASSA
 Protocollo Interno N. 48541/2022 del 01-07-2022
 Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente









"Criticità/fragilità" ambientali rilevate	Aspetti da approfondire in sede di RA
	<p>dei recettori più prossimi all'area di intervento.</p> <p>Per la simulazione dello <i>stato futuro</i> sarà utilizzato il software specifico IMMI ver. 2017 in grado di valutare il rumore emesso da vari tipi di sorgenti utilizzando vari standard selezionabili a seconda della situazione in esame. Le sorgenti di rumore prescelte per tale simulazione sono distinguibili in: <i>sorgenti puntiformi</i>: impianti a servizio delle strutture; <i>sorgenti lineari</i>: viabilità interna; <i>sorgenti di area</i>: aree di parcheggio. Per le sorgenti lineari i mezzi in ingresso ed uscita dal comparto in analisi saranno considerati in funzione del numero totale degli stalli e riferiti al flusso orario medio diurno; per quanto riguarda le sorgenti di area la stima dei movimenti orari sulle aree di parcheggio sarà ipotizzata in base agli stalli disponibili e supponendo un certo numero di ricambio delle aree di parcheggio.</p> <p><i>Punto b)</i>: In ragione del traffico veicolare indotto correlato alla prevista attrattività dell'area a seguito dell'attuazione delle previsioni di Piano, nonché alla luce dei risultati dello Studio trasportistico, all'interno del RA saranno riportate una serie di considerazioni in merito al <i>possibile impatto acustico legato al previsto incremento di traffico indotto sulla viabilità principale</i>. Per la definizione dello Scenario futuro quindi, si procederà ad un confronto tra lo Scenario riferito alla presenza delle "UTA + traffico veicolare interno al comparto", valutato attraverso la simulazione definita al punto precedente, congiuntamente all'ipotesi di traffico veicolare atteso su Via Aurelia e Via degli Olivetti sulla base delle considerazioni emerse dallo Studio trasportistico.</p>
<p>Suolo e sottosuolo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Corretta applicazione dei regimi normativi del materiale di risulta dalle attività di scavo in <i>fase di cantiere</i>. 2. Possibili impatti in <i>fase di esercizio</i> correlati alla tematica del consumo di suolo; 3. Possibili impatti in <i>fase di esercizio</i> correlati all'impermeabilizzazione del terreno. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. La tematica sarà approfondita in sede di RA fornendo le opportune indicazioni normative per garantire una corretta gestione del materiale di risulta dalle attività di scavo. 2. La tematica sarà approfondita in sede di RA. 3. La tematica sarà approfondita in sede di RA.
<p>Rifiuti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Corretta applicazione dei regimi normativi del materiale classificabile come rifiuto in <i>fase di cantiere</i>. 2. Incremento, in <i>fase di esercizio</i>, nella produzione dei rifiuti. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. La tematica sarà approfondita in sede di RA fornendo le opportune indicazioni normative per garantire una corretta gestione del materiale classificabile come rifiuto prodotto in sede di cantierizzazione. 2. La tematica sarà approfondita in sede di RA.
<p>Paesaggio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Garanzia del corretto ed idoneo inserimento nel contesto dell'intervento in previsione. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. La tematica sarà approfondita in sede di RA attraverso un'analisi dei render prodotti a supporto della proposta di PA.



I pareri e i contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale ai fini della verifica di assoggettabilità alla VAS, sono di seguito riportati:

- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale - Bacini idrografici della Toscana, della Liguria e dell'Umbria

Evidenza che non sono stati presi a riferimento correttamente gli strumenti della pianificazione dell'Autorità di Bacino aventi efficacia per l'area in esame;

- Terna Rete Italia

Comunica che in zona non sono presenti linee elettriche di loro proprietà;

- ASMIU:

rilascia il nulla osta al Piano Attuativo;

- E-Distribuzione

Esprime parere favorevole;

- ARPAT – AREA VASTA COSTA – Dipartimento di Massa Carrara – Settore Supporto Tecnico:

in linea specifica e rispetto ai documenti presentati esprime perplessità in merito alla coerenza fra la previsione di una unità commerciale destinata alla vendita alimentare in un'area che risulta ricadere all'interno dell'UTOE n. 2, "Zona Industriale Apuana". Inoltre rimarca che, ai sensi del DGRT n. 1151/2013, la destinazione d'uso attuale del sito, ai fini dell'individuazione delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) nel suolo e nel sottosuolo di riferimento è riconducibile a quella commerciale/industriale per cui il decreto prescrive che venga garantito il funzionamento dei piezometri già installati e che, in caso di anomalie, vengano riattivate le procedure di legge. In relazione di ciò ritiene che la ditta debba produrre ulteriori approfondimenti anche relativamente alla valutazione di inserire punti vendita di prodotti alimentari, alla valutazione della saturazione commerciale della zona, all'integrazione del quadro conoscitivo con i dati relativi al monitoraggio della falda operato dal 2013 dai piezometri installati e alla stima dei volumi escavati e relativa gestione.

-Comando Vigili del Fuoco Massa Carrara

Ravvisa elementi che potrebbero ricondurre alla presenza di attività soggette al controllo dei Vigili del Fuoco all'interno del nuovo complesso urbanistico che si intende realizzare;

- Regione Toscana – Direzione Mobilità, Infrastrutture e trasporto pubblico locale – Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale:

non rileva elementi di particolare rilevanza per quanto di competenza;

Valutati gli elaborati e dopo un'approfondita discussione in merito,

alla luce di quanto sopra è stato possibile individuare la presenza di "criticità/fragilità" nei confronti delle matrici ambientali interessate (atmosfera, acque, rumore, suolo e sottosuolo, rifiuti e paesaggio) su cui porre particolare attenzione nella fase successiva, pertanto la "Struttura VAS" ritiene che la "Variante n. 7 al regolamento urbanistico con contestuale piano attuativo relativo all'area ex Universal Bench/Autonieri" sia assoggettabile a VAS ai sensi dell'art. 22 della L.R. 10/2010.

AOO COMUNE DI MASSA
 Protocollo Interno N. 48541/2022 del 01-07-2022
 Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Alle ore 10,00 l'Ing. Fernando Della Pina nella sua qualità di Presidente e Responsabile della Struttura VAS, dichiara conclusa la riunione della "Struttura VAS".

Letto, approvato e sottoscritto,

Qualifica	Nome e Cognome	Firma
Presidente	Ing. Fernando Della Pina	
Componente	Geol. Simone Fialdini	
Componente	Arch. Vinicio Gianfranchi	
Componente	Arch. Fabio Zoppi	
Componente	Arch. Alice Fruzzetti	

AOO COMUNE DI MASSA
Protocollo Interno N. 48541/2022 del 01-07-2022
Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente