



**PARERE MOTIVATO
n.63 del 9 Aprile 2019**

OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità per la Variante al Piano degli Interventi "Porta della Laguna Nord" nel Comune di Cavallino – Treporti (VE). Riesame a seguito del Parere della Commissione Regionale per la VAS n. 167 del 08.11.2018.

L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS

PREMESSO CHE

- con la Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio ed in materia di paesaggio", la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- l'art. 6 comma 3 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale", concernente "procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC) e s.m.i, prevede che in caso di modifiche minori di piani e programmi che determinino l'uso di piccole aree a livello locale, debba essere posta in essere la procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art. 12 del medesimo Decreto;
- l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente a cui spetta l'adozione del provvedimento di Verifica di Assoggettabilità, nonché l'elaborazione del parere motivato di cui agli artt. 12 e 15 del D.lgs 152/2006, stabilisce che sia, ai sensi e per gli effetti dell'art. 7 del medesimo Decreto, la Commissione Regionale per la VAS, nominata con DGR 1222 del 26.07.16;
- con Deliberazione n. 791 del 31 marzo 2009 la Giunta Regionale ha approvato le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante;
- con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione Regionale VAS, per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV) nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi funzione svolta ora dalla Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV);
- con Deliberazione n. 1646 del 7 agosto 2012 la Giunta Regionale ha preso atto del parere della Commissione VAS n. 84/12 che fornisce le linee di indirizzo applicative a seguito del c.d. Decreto Sviluppo;
- con Deliberazione n. 1717 del 3 ottobre 2013 la Giunta Regionale ha preso atto del parere della Commissione VAS n. 73/13 che ha fornito alcune linee di indirizzo applicativo a seguito della Sentenza della Corte Costituzionale n. 58/2013;



- La Commissione VAS si è riunita in data 9 Aprile 2019 come da nota di convocazione in data 5 Aprile 2019 prot. n.137342;

ESAMINATA la documentazione trasmessa dal Comune di Cavallino – Treporti con nota prot. n. 10514 del 18.05.2018 acquisita al protocollo regionale al n.190334 del 23.05.2018, relativa alla richiesta di Verifica di Assoggettabilità per la Variante al Piano degli Interventi;

PRESO ATTO CHE la Commissione Regionale per la VAS con parere n. 167 del 08.11.2018 ha disposto che, *“Il Rapporto Ambientale Preliminare relativo alla “Variante al Piano degli Interventi in attuazione dell’accordo tra soggetti pubblici e privati ai sensi dell’Art. 6 della LR 11/04 denominato “Porta d’acqua della Laguna Nord”, in Comune di Cavallino Treporti”, debba essere integrato con un generale e complessivo aggiornamento dei dati ambientali relativamente allo stato dell’ambiente di tutte le matrici considerate e relativamente all’area oggetto di accordo.*

Il RAP integrato dovrà inoltre riportare negli estratti cartografici la corretta localizzazione dell’area oggetto di accordo, oltre ad un’adeguata individuazione delle azioni e degli effetti derivanti dall’attuazione degli interventi previsti per ogni singola U.M.I., al fine di poter escludere il verificarsi di effetti significativi sulle matrici ambientali considerate.

Inoltre per le matrici ambientali suolo e sottosuolo, flussi di traffico (veicolare acqueo e terrestre), acque superficiali, in considerazione dell’ampliamento della darsena e paesaggio, considerati i vincoli insistenti sull’area, è necessario un puntuale approfondimento degli effetti derivanti dall’attuazione di quanto previsto dall’accordo, in quanto non sufficientemente considerati e valutati.”.

PRESO ATTO CHE il Comune di Cavallino Treporti con nota acquisita al prot. regionale con n.14644 del 14.01.2019 ha provveduto a trasmettere una nuova versione del Rapporto Ambientale Preliminare integrata con quanto previsto dal parere motivato VAS n. 167 del 08.11.2018 e che pertanto, vista la sostanzialità del nuovo documento, si è ritenuta necessaria una nuova richiesta di parere agli enti;

PRESO ATTO CHE sono pervenuti i seguenti pareri da parte dei soggetti competenti in materia ambientale:

- Parere n. 684 dell’8.02.19 assunto al prot. reg. al n. 55476 dell’8.02.19 del Distretto delle Alpi Orientali;
- Parere n. 1546 del 14.02.19 assunto al prot. reg. al n. 63909 del 14.02.19 del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale;
- Parere n. 2442 del 15.02.19 assunto al prot. reg. al n. 66415 del 15.02.19 della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna;
- Parere n. 17422 del 18.02.19 assunto al prot. reg. al n. 67530 del 18.02.19 di ARPAV,

pubblicati e scaricabili al seguente indirizzo internet <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;

ESAMINATI gli atti, comprensivi del RAP, della Valutazione di Incidenza Ambientale n. 182/2018 pubblicata al seguente indirizzo internet: <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;

OSSERVAZIONI

Con nota acquisita al prot. reg. n. 14644 del 14.01.2019 il Responsabile del Servizio Urbanistica del Comune di Cavallino – Treporti ha fatto pervenire documentazione contenete anche “Dichiarazione in merito alle osservazioni accolte”, precisando quanto segue:



“Richiamata la nostra nota n. 17760 del 27/08/2018, si indica, fra le osservazioni accolte, quella che ha attinenza con aspetti ambientali:

- 1.18 di Movimento 5 Stelle.

Le altre osservazioni accolte non hanno attinenza con gli aspetti ambientali in quanto riferite ad aspetti procedurali o contrattuali. L'osservazione n. 2 Marina Fiorita, accolta, non ha attinenza con gli aspetti ambientali ai fini della Valutazione Ambientale Strategica poiché l'area era già destinata dai seguenti strumenti urbanistici a:

- VPRG di adeguamento al PALAV (previgente strumento urbanistico) - Attrezzature di interesse comune - Parco, Gioco, Sport (anno 2005);
- Piano di Assetto del Territorio, Tav. 4 Trasformabilità, ambito contrassegnato con la lettera S Impianti Sportivi (anno 2012);
- Piano degli Interventi, individuato come ZTO Fc Attrezzature per parco, gioco, sport (anno 2013);

In quanto area già destinata nella strumentazione previgente e vigente ad ospitare impianti sportivi, la sua consistenza in termini di aspetti di compatibilità idraulica, idrogeologica e viabilistica era stata valutata all'atto dell'approvazione dei medesimi strumenti. L'area è infatti edificabile per intervento diretto e tutto quanto attiene agli aspetti ambientali in ambito edilizio è rimandato alla fase di rilascio del permesso di costruire.”

Unicamente con riferimento alla succitata osservazione “1.18”, accolta e dichiarata dal RUP avere attinenza con aspetti ambientali, si riporta di seguito estratto del prospetto trasmesso dal Comune di Cavallino Treponti con nota pec acquisita al prot. regionale n. 352028 del 29.08.2018:

n	data	prot. n	richiedente	osservazione	controdeduzione	Parere Servizio Urbanistica
1	26/06/2015	14169	Movimento 5 Stelle Bellemo Giorgia	L'osservazione è composta di più punti che si riportano come segue:		
				18. Parco biciclette: verrà realizzato un parco pubblico di mq 2505 da realizzarsi tra l'area a parcheggio e l'area dedicata a bici park (lettera W, Tav. 1.5 “Assetto Planivolumetrico”); un parco alla fine dei parcheggi, una lingua di terra lunga e stretta dove verrà adibito il parcheggio delle biciclette, un mezzo che nel mondo, per avvantaggiarne l'uso, gli viene sempre dato posto in aree adiacenti alle stazioni dei mezzi di trasporto pubblici. Sembra che il progetto nasca per esigenze personali e non dalle effettive priorità per quel che riguarda mobilità e i servizi.	PARZIALMENTE ACCOLTA Premesso che il percorso tra il parcheggio delle biciclette previsto e il terminal acqueo sarà protetto, si preciserà in convenzione che potranno essere previsti altri parcheggi per biciclette in area più limitrofa al terminal.	Si ritiene che l'osservazione abbia attinenza con gli aspetti ambientali in quanto potenzialmente incentiva l'uso della bicicletta e riduce quello dell'automobile. Data l'ampiezza delle aree, i nuovi parcheggi per biciclette potranno trovare spazio senza che ciò costituisca modifica al progetto.



Si prende atto del parere di coerenza relativamente al punto dell'osservazione riferito alla proposta di Rapporto Ambientale Preliminare, ovvero aventi attinenza con questioni ambientali, per le parti non in contrasto con il presente parere.

CONSIDERATO CHE l'oggetto della presente istanza è la Variante al Piano degli Interventi per recepimento della proposta di Accordo Pubblico Privato ex art. 6 della LR 11/04 "Porta della Laguna Nord" del Comune di Cavallino Treporti. L'Accordo interviene in un'area individuata dal PAT con un'area di "Proposta d'Ambito di interesse strategico", di cui alla Tav. 4 - Trasformabilità e dalla relativa "Scheda Normativa n. 7a". La Scheda suddivide il complesso della Porta d'acqua di Treporti in tre sub ambiti, "Terminal Ricevitoria", "Waterfront Saccagnana" e "Via Ricevitoria Zona Nord", all'interno del quale è possibile intervenire con trasformazioni urbanistiche in Accordo di Programma/Accordo Pubblico Privato. Quindi attraverso una variante urbanistica che contestualmente approva un Piano Urbanistico Attuativo/Planivolumetrico, fatto salvo quanto già consentito dalla strumentazione urbanistica vigente, ossia l'edificazione per intervento diretto. L'ambito in oggetto si trova nel quadrante ovest dell'isola di Saccagnana, nodale punto di interscambio terra - acqua con le isole della Laguna Nord. L'area costituisce uno dei due "Terminal acquei" del territorio di Cavallino Treporti, l'altro è quello di Punta Sabbioni.

Il PAT mantiene e rinnova la caratterizzazione di area strategica dell'ambito e pone i presupposti urbanistico - amministrativi per consolidare e per potenziare la funzione di terminal di interscambio modale terra - acqua infatti, all'interno dello strumento di piano, l'area è individuata come "Contesti territoriali destinati alla proposta di ambito a rilevanza strategica", descritta e disciplinata da apposita scheda, inserita nell'allegato 1 alle Norme di Attuazione "Proposta di ambiti di rilevanza strategica", soggetto ad Accordo di Programma.

Complessivamente, l'iter prevede l'acquisizione dei pareri di Consorzio di Bonifica, Bacino Idrografico Litorale Veneto, Provveditorato interregionale alle Opere Pubbliche, Regione Veneto Direzione Urbanistica e Commissione regionale VAS, trattandosi di ambito per proposte di interesse strategico con valenza sovracomunale.

L'Accordo comprende due tipologie di intervento edilizio quali "Il Terminal", definito con un PUA e oggetto della presente valutazione, posto nel tratto finale fronte laguna e la "Remiera", con intervento diretto sul fronte Saccagnana più ad est. Infatti, anche secondo quanto indicato nella Valutazione di Compatibilità Idraulica, "... la presente Valutazione non comprende l'area oggetto di permuta, posta a sud, su cui andrà realizzato il manufatto prefabbricato da destinare a "Remiera", che sarà oggetto di una specifica Valutazione dopo che verrà definita con il comune di Cavallino Treporti la sistemazione generale dell'intera area interessata alla permuta."

La previsione di ampliamento in accordo del "Terminal di Treporti" interessa quindi una superficie suddivisa in 6 Unità Minime di Intervento (UMI) individuate come: "UMI 1 Piazza", "UMI 2 Area a parcheggi e box", "UMI 3 Area per attività commerciali e direzionali", "UMI 4 Area per rimessaggio imbarcazioni", "UMI 5 Darsena" e "UMI 6 Area per attività ricettiva"; le funzioni insediate sono quindi commerciali, direzionali, ricettive e artigianali, con previsione di parcheggi, box auto e ampliamento della darsena esistente. Con riferimento alle singole UMI e secondo quanto evidenziato nella "Relazione di Compatibilità Idraulica", una superficie di circa 26.000 mq risulta già completamente impermeabilizzata (UMI 1, 3 e parte della 2); con le 6 UMI, il PUA mira a disporre in modo organico le opere di urbanizzazione e gli edifici con funzioni pubbliche e private, mirando a garantire un evoluto sistema di servizi ai cittadini, ai turisti e alle attività economiche e sportive, nel rispetto della natura dei luoghi in un ambito di indubbio pregio ambientale.

Allo stato attuale, come evidenziato nella strumentazione vigente, l'area versa in una situazione logistica di forte promiscuità e di "scucitura" delle funzioni allocate, presentandosi attualmente come parzialmente fortemente antropizzata e caratterizzata dalla presenza di edifici destinati alla funzione del terminal, di box e di parcheggi scoperti. Le aree circostanti comprendono campi non coltivati in stato di abbandono e un piccolo ambito agricolo residuale, che non fa parte del sistema agricolo del Cavallino, oggetto di tutela.



Nell'area si rilevano la presenza di siepi arboree autoctone lungo il confine nord, di una piccola area boscata a nord est e del viale alberato lungo via della Ricevitoria: tutti elementi che sono individuati e salvaguardati dal PAT e dal PI. Le siepi arboree autoctone lungo il confine nord e la piccola area boscata a nord est, dovranno essere mantenute e saranno oggetto di grande attenzione nella manutenzione e di implementazione lungo i confini nord e nord-est, mentre il viale alberato lungo via della Ricevitoria è fuori ambito dell'Accordo e ricade sotto la gestione diretta del Comune. Nell'attuazione di quanto previsto, dovranno comunque essere rispettate le indicazioni del richiamato *"Prontuario per la qualità Architettonica e la mitigazione dell'Ambiente"* collegato al PI.

Si rileva come nelle aree verdi di frangia e nel boschetto a ridosso del confine, siano state previste "modellazioni morbide", definite come maggiormente adeguate ad accompagnare la morfologia naturale dei terreni. Oltre alla succitata "modellazione del terreno", è prevista la disposizione degli elementi vegetazionali collocati autonomamente rispetto al tracciato, ma consoni alla struttura morfologica e orografica del contesto; interventi questi che, oltre ad assicurare localmente l'effetto tampone vegetazionale, mirano alla ricomposizione del paesaggio al quadro percettivo d'insieme, infatti, secondo quanto evidenziato, il sistema a filari alberati o a massa boschiva diviene tema per la ricostruzione verde del fronte e dell'area in adiacenza con la laguna. L'Accordo si pone anche l'obiettivo di una migliore organizzazione dei flussi delle varie modalità di trasporto e dell'intermodalità terra - acqua, unita al potenziamento ed alla valorizzazione dei servizi già presenti, modificando la parte terminale dell'asse viario, limitandone il transito ai soli mezzi pubblici e costituendo di fatto una zona a traffico limitato. E' prevista una rotatoria per i mezzi privati a monte della zona a traffico limitato, configurando una diversa e migliore distribuzione degli accessi pedonali e carrai alle aree contermini, adeguandola alla nuova conformazione dei parcheggi e delle funzioni che vi saranno allocate. Infatti, secondo quanto evidenziato nel RAP e nello specifico nella *"Valutazione dell'impatto sulla mobilità e sul traffico generato dall'intervento nel terminal di Treporti"*, in atti e che fa parte integrante del PUA nell'Accordo di Programma, la progettualità una volta realizzata determinerà un aumento poco significativo del traffico locale e le attuali infrastrutture viabilistiche saranno in grado di accogliere i nuovi flussi. Infatti, la previsione progettuale determinerà un incremento, benché modesto, del traffico stesso direttamente correlato soprattutto alle nuove attività insediabili nell'area, a destinazione commerciale direzionale ed extra alberghiera, aumento definito comunque "marginale" e che sarà compensato da un migliore scorrimento e da una minore congestione nella rete viaria. A ogni buon conto, nel rispetto del *"Principio di Precauzione"*, si evidenzia la necessità, al fine della tutela della sicurezza e della salute umana, la predisposizione di un piano di monitoraggio della mobilità/flussi di traffico, in coerenza con quanto previsto dal piano di monitoraggio del PAT e finalizzato al porre in essere eventuali azioni di miglioramento viabilistico e infrastrutturale, qualora le previsioni progettuali, soprattutto relativamente ai flussi di traffico con riferimento alla nuova sistemazione viabilistica e di accessibilità e intermodalità prevista, non confermino i risultati attesi di decongestionamento, miglioramento dei flussi e complessiva fruibilità degli spazi e di messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali. La volontà dell'Accordo è quindi quella di riqualificare l'intero ambito, potenziando e organizzando al meglio tutte le funzioni presenti in virtù della crescente domanda di servizi residenziali, turistici e sportivi che si è potuta verificare in questi ultimi anni.

La darsena, "UMI 5 Darsena", sarà ampliata su uno spazio acqueo verso nord che usufruisce già di una concessione acqueea da parte del Provveditorato alle Opere Pubbliche (ex Magistrato alle Acque) e date le dimensioni potrà ospitare imbarcazioni di piccola taglia adatte per lo sviluppo del turismo *slow motion* nella laguna nord; la darsena esistente è realizzata con pontili galleggianti che costituiscono un sistema fisso di ormeggio ecocompatibile che permette il rispetto dell'ambiente marino. Secondo quanto evidenziato nella documentazione esaminata, i corpi galleggianti che compongono il sistema di ancoraggio, grazie all'immersione molto ridotta, non interferiscono con il movimento delle correnti e della fauna acquatica, non incidendo in questo modo sull'ambiente marino. Pertanto, l'ampliamento della darsena dovrà svilupparsi coerentemente rispetto all'esistente.



Particolare attenzione è stata posta ai nuovi collegamenti pedonali con l'imbarcadero, che risultano essere focali per la messa in sicurezza dei pedoni evitando gli attraversamenti di flussi veicolari. Inoltre, secondo quanto evidenziato, i parcheggi a terra e standard dovranno essere realizzati nel rispetto di quanto previsto dalle N.T.O. del P.I. per i soli posti barca in ampliamento agli standard a parcheggio previsti a terra. Tutti gli interventi dovranno inserirsi con il minor impatto visivo nel contesto ambientale e paesaggistico.

Per quanto riguarda gli scarichi, è previsto che le acque nere siano scaricate al depuratore, garantendo in questo modo l'assoluta protezione della acque superficiali e sotterranee da inquinamenti. Con riferimento alle acque meteoriche, queste saranno trattate e scaricate in laguna com'è indicato dal "Progetto di invarianza idraulica" allegato al PUA e nel rispetto delle previsioni del Piano regionale di Tutela delle Acque; in particolare per le aree a parcheggio è previsto un apposito sistema di depurazione delle acque di prima pioggia che, una volta depurate, verranno immesse in laguna. Per quanto riguarda l'area di rimessaggio dovrà essere realizzato un secondo sistema per la raccolta delle acque piovane e quelle provenienti da eventuali lavorazioni, che avrà le apposite vasche di decantazione e successivamente allacciato al depuratore esistente e secondo quanto evidenziato, qualora non fosse possibile collegare la rete fognaria interna al collettore urbano, nonché tutte le opere indispensabili a prevenire l'inquinamento del bacino acqueo, i progetti dovranno prevedere la realizzazione di un impianto di depurazione autonomo.

Complessivamente, le considerazioni ambientali svolte nel RAP, sono state sviluppate come una descrizione dello stato ambientale dei luoghi mutuato a scala territoriale comunale e derivante dalle considerazioni del Quadro Conoscitivo del PAT, solo parzialmente aggiornato con dati ambientali desunti dalle autorità ambientali competenti, comportando quindi la necessità, al fine del rispetto del "Principio di Precauzione", della tutela delle matrici ambientali e della salute umana, il rispetto di quanto previsto dal "Prontuario per la qualità Architettonica e la mitigazione dell'Ambiente" di cui al PI, di quanto puntualmente previsto ai paragrafi "08. Opere di mitigazione", "8.1 Mitigazioni delle aree di lavorazione e rimessaggio a terra dei natanti", "8.2 Mitigazione delle nuove edificazioni a servizio della darsena e box auto", "8.3 Opere di illuminazione pubblica e privata", "8.4 Opere di mitigazione degli ambienti lagunari e dei canali" e "9 Sistema di gestione delle acque reflue e di prima pioggia" della "Relazione" allegata all'Accordo e delle NTA dell'Accordo medesimo, in atti.

In considerazione del Piano di Emergenza Comunale, prima dell'attuazione di quanto previsto nella presente variante, dovrà essere verificato che gli ambiti oggetto di variante non siano interferenti con le specifiche e dedicate aree individuate dal "Piano di Emergenza Comunale".

VISTA la relazione istruttoria predisposta dall'Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV, in data 9 aprile 2019 dalla quale emerge che la Variante al Piano degli Interventi "Porta della Laguna Nord" nel Comune di Cavallino – Treport, non debba essere sottoposta a procedura VAS, in quanto non determina effetti significativi sull'ambiente.

VISTE

- La Direttiva 2001/42/CE
- La L.R. 11/2004 e s.m.i.
- L'art. 6 co. 3 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.
- La DGR 791/2009
- La DGR 1646/2012
- La DGR 1717/2013



**TUTTO CIÒ CONSIDERATO
ESPRIME IL PARERE DI NON ASSOGETTARE
ALLA PROCEDURA V.A.S.**

la Variante al Piano degli Interventi "Porta della Laguna Nord" nel Comune di Cavallino – Treporti, in quanto non determina effetti significativi sull'ambiente, con le seguenti prescrizioni da ottemperarsi in sede di attuazione:

- **Prima dell'attuazione:**
 - deve essere verificato che gli ambiti oggetto di variante non siano interferenti con le specifiche e dedicate aree individuate dal "*Piano di Emergenza Comunale*".
- **In fase di attuazione:**
 - devono essere messe in atto tutte le misure di mitigazione e/o compensazione previste nel RAP, negli studi specialistici, nella "*Relazione Tecnica*", nelle *Norme Tecniche di Attuazione*" e nel "*Prontuario per la qualità Architettonica e la mitigazione dell'Ambiente*" di cui al PI;
 - devono essere recepite le indicazioni e/o prescrizioni previste nei pareri delle Autorità Ambientali consultate.
- Devono essere recepiti gli esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale:
 - dando atto che non sono state riconosciute dall'autorità regionale per la valutazione di incidenza le fattispecie di non necessità della valutazione di incidenza numero 1, 8 e 10 del paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. 1400/2017 e che è ammessa l'attuazione degli interventi della presente istanza qualora:
 - A. non sia in contrasto con i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalle DD.G.R. n. 786/2016, 1331/2017, 1709/2017;
 - B. ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone;
 - C. non sia in contrasto con la disciplina del Testo Unico per l'Ambiente di cui al D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Infine, deve essere predisposto, al fine della tutela della sicurezza e della salute umana, un piano di monitoraggio della mobilità/flussi di traffico, in coerenza con quanto previsto dal piano di monitoraggio del PAT e finalizzato al porre in essere eventuali azioni di miglioramento viabilistico e infrastrutturale, qualora le previsioni progettuali, soprattutto relativamente ai flussi di traffico e alla nuova sistemazione viabilistica, di accessibilità e di intermodalità prevista, non confermino i risultati attesi di decongestionamento, miglioramento dei flussi e complessiva fruibilità degli spazi e di messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali.



Da ultimo si sottolinea che, in conformità a quanto previsto dal D. Lgs 152/06 parte seconda e ss.mm.ii. e in particolare dagli artt. 4, 5 e 6, la valutazione effettuata ha la finalità di assicurare che l'attuazione del piano/programma, sia compatibile con le condizioni per lo sviluppo sostenibile, nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e del patrimonio culturale, nell'ottica di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica.

La valutazione non attiene a questioni afferenti la procedura urbanistica espletata.

Il Presidente
della Commissione Regionale VAS
(Direttore della Direzione Commissioni Valutazioni)
Dott. Luigi Masia

Il presente parere è controfirmato anche dal Direttore dell'Unità Organizzativa Commissioni (VAS - VINCA - NUVV) quale responsabile del procedimento amministrativo

Il Direttore di UO
Commissioni VAS VINCA NUVV
Dott. Geol. Corrado Soccorso

Il presente parere si compone di 8 pagine