



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 631111, fax 63290 - ccp vari - P.IVA 00290280494 - CAP 57025

Servizio Politiche Ambientali

NUCLEO DI VALUTAZIONE PER LA VIA E LA VAS

Istituito con delibera della G.M. n. 172 del 21 maggio 2010

ai sensi della L.R.T. n. 10 del 12 febbraio 2010

VERBALE DELLA SEDUTA DEL 28 febbraio 2012

Oggetto: Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativamente al progetto definitivo di completamento dell'Autostrada A12 Rosignano – Civitavecchia ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. n. 163/2006. Integrazioni del 15 febbraio 2012, ns prot. n. 3257.

Proponente: S.A.T. Società Autostrada Tirrenica p.A.

Autorità Competente: M.A.T.T.M.

Il giorno 28 febbraio 2012 ore 09.30 presso i locali del Servizio Politiche Ambientali del Comune di Piombino, si riunisce il Nucleo di Valutazione per l'esame delle pratiche oggetto di Valutazione d'Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica.

La riunione fa seguito alla precedente del 24 febbraio 2012 nella quale fu ritenuto necessario fissare un'ulteriore seduta per la messa a punto del parere di competenza comunale da far pervenire alla Regione Toscana. In quella sede era stata invitata a partecipare anche l'Autorità Portuale di Piombino nella persona del Presidente Luciano Guerrieri e dell'Ing. Sandra Muccetti.

Il Dirigente del Servizio Politiche Ambientali Arch. Massimo Zucconi con funzioni di Presidente accerta che sono presenti:

Ing. Riccardo Banchi	Settore LLPP – Comune di Piombino
Arch. Salvatore Sasso	Settore PTE – Comune di Piombino
Geol. Mario Ferrari	Settore LLPP – Comune di Piombino
Dott.ssa Cristina Pollegione	Servizio Politiche Ambientali – Comune di Piombino con funzioni di segreteria

Risultano essere assenti, pur essendo stati invitati:

Dott. Roberto Pietrini

ARPAT Dipartimento Piombino-Elba

Dott. Alessandro Barbieri
Ing. Sandra Muccetti

Azienda USL 6 Zona Val di Cornia
Autorità Portuale di Piombino-Elba

Preso atto che hanno fatto pervenire pareri i seguenti enti/uffici:

- Servizio Protezione civile (Allegato 1);
- Azienda USL 6 Livorno Zona Val di Cornia (Allegato 2).

Si procede con l'esame della documentazione integrativa di cui in oggetto.

Iter amministrativo.

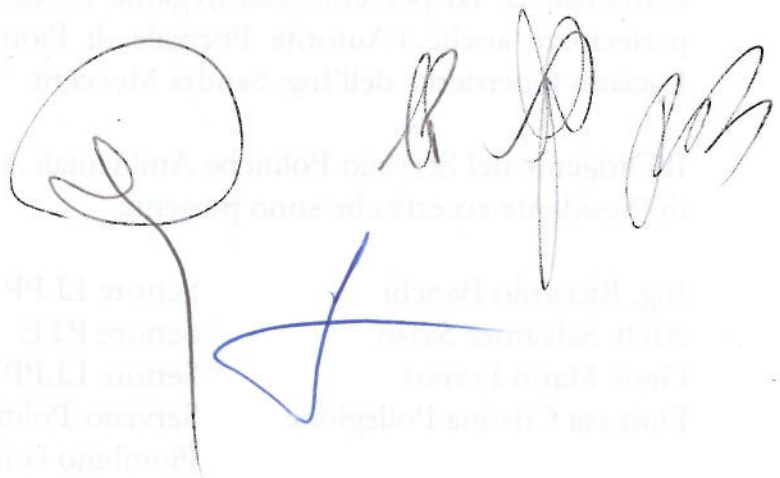
Il proponente ha depositato la documentazione presso il Comune in data 05/07/2011 (ns prot. n. 16898).

La Regione Toscana, in data 19/07/2011 (ns prot. n. 17767), ha richiesto al Comune il parere in materia di VIA ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. n. 163/2006.

Il Comune di Piombino, in data 16/08/2011 (ns prot. n. 20010), ha trasmesso alla Regione Toscana il parere del Nucleo VIA-VAS espresso in data 10/08/2011.

La Regione, nell'ambito del procedimento statale di VIA e di verifica di ottemperanza, ha espresso il proprio parere in data 16 novembre 2011 con DGRT n. 990.

La Regione Toscana, in data 15/02/2012 (ns prot. n. 3257), ha informato il Comune di Piombino dell'avvenuto deposito della documentazione integrativa da parte del proponente, richiedendo nel contempo l'espressione del parere entro 15 giorni dal ricevimento della comunicazione.

The block contains several handwritten signatures in blue ink. On the left, there is a large, stylized signature. To its right, there are three smaller, more distinct signatures. Below the large signature, there is a blue ink stamp that appears to be a stylized 'X' or a similar symbol.

PARERE

Il presente parere risponde alle integrazioni "Febbraio 2012" presentate dalla SAT.

Il parere è articolato in due parti:

1. **Autostrada A 12. Lotto 2. San Pietro in Palazzi – Scarlino**
2. **Bretella di Piombino. Lotto 7**

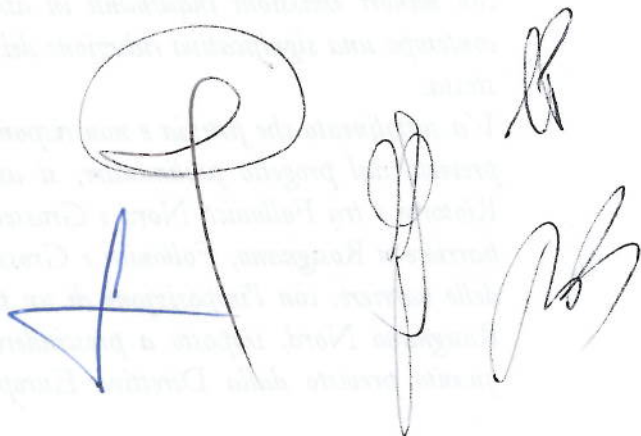
Il parere segue la numerazione dei punti evidenziati negli allegati A e B della DGRT n.990/2011. In particolare:

- **Studio del traffico e pedaggi.** Punti 1 e 11 dell'allegato A della DGRT 990/2011
- **Prolungamento della S.S. 398 fino al porto di Piombino.** Punto 26 dell'allegato B della DGRT 990/2011 e punto 114 dell'allegato A della DGRT 990/2011
- **Studio del traffico relativo alla bretella di Piombino.** Punto 27 dell'allegato B della DGRT 990/2011
- **Rotatorie sulla bretella di Piombino.** Punti 28, 29, 30, 31, 32 dell'allegato B della DGRT 990/2011
- **Interferenza del tracciato della bretella con il SIN di Piombino.** Punto 33 dell'allegato B della DGRT n. 990/2011
- **Alternativa progettuale del tracciato tra le rotatorie R1 e R2.** Punto 34 dell'allegato B della DGRT n. 990/2011

Per ciascun punto sono stati riportati:

- Parere del Nucleo VIA Comunale del 10.08.2011
- Integrazioni SAT del febbraio 2012
- Parere del Nucleo sulle integrazioni

Per quanto non ripreso nel presente parere, si confermano le valutazioni espresse con il precedente parere in data 10 agosto 2011.



1. Autostrada A 12. Lotto 2. San Pietro in Palazzi – Scarlino.

Studio del traffico e pedaggi.

Punti 1 e 11 dell'allegato A della DGRT 990/2011.

Parere Nucleo del 10.08.2011

“La trasformazione della Variante Aurelia in autostrada a pedaggio è destinata a modificare la distribuzione dei flussi di traffico lungo la costa tirrenica tra Rosignano e Civitavecchia. Tanto più alla luce della previsione della nuova barriera di esazione a San Vincenzo che riduce notevolmente il tratto autostradale a “sistema aperto”, in origine previsto nel tratto tra Rosignano e Follonica. Con questo assetto è facilmente prevedibile che il traffico di scorrimento, attualmente assorbito quasi interamente dalla Variante Aurelia, per effetto dei pedaggi, tenda a ridistribuirsi in parte anche sulla vecchia Aurelia la cui configurazione è ormai quella di viabilità locale e urbana.

Il progetto presentato da SAT, inoltre, non risulta corredato da uno specifico piano economico e finanziario che chiarisca l'ammontare delle tariffe, le agevolazioni, la gratuità dei pedaggi e, conseguentemente, le stime sulle prevedibili variazioni dei flussi di traffico tra autostrada e vecchia Aurelia. In mancanza delle suddette informazioni, conformemente a quanto espresso nella nota del Dirigente del Settore LL.PP., il Nucleo non ritiene possibile valutare gli effetti del riordino infrastrutturale e l'effettiva capacità delle strade locali esistenti di assorbire i nuovi flussi in condizione di efficienza e sicurezza.”

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 1 Allegato A Documento AUA013 “... Il traffico ceduto alla Vecchia Aurelia, che costituirà la principale alternativa alla autostrada nel tratto dei lotti 2 e 3, viene stimato nello Studio del Traffico pari al 12% (circa 2.600 veicoli/giorno)...”

Punto 11 Allegato A del Documento AUA013 “Come esposto nell'elaborato STP002 – Integrazione alla verifica di ottemperanza dei lotti 2 e 3”, consegnato da SAT al Ministero dell'Ambiente in data 10.XI.2011, si precisa che il sistema di controllo e pedaggiamento previsto dal progetto definitivo, in sostituzione di quello contemplato dal progetto preliminare, risponde all'obiettivo di assicurare una maggiore equità della leva del pedaggio, una gestione più innovativa del controllo del traffico, la riduzione dei tempi di attesa per le operazioni di esazione del pedaggio con minori emissioni inquinanti in atmosfera e relativo risparmio di carburante; ottenendo al contempo una significativa riduzione dei costi di investimento dell'opera e dei costi di gestione della stessa.

Va sottolineato che fittizia e non rispondente al vero è l'affermazione che con il “sistema aperto”, previsto dal progetto preliminare, si assicurava la gratuità degli spostamenti tra Rosignano e Riomarino e tra Follonica Nord e Grosseto. Il sistema ipotizzato prevedeva la realizzazione di tre barriere a Rosignano, Follonica e Grosseto ed il controllo degli svincoli nelle immediate vicinanze delle barriere, con l'imposizione di un pedaggio forfettario, a cominciare dalla nuova barriera di Rosignano Nord, imposto a prescindere dai chilometri effettivamente percorsi (in contrasto con quanto previsto dalla Direttiva Europea Eurovignette). Tale sistema fa pagare all'utente in

attraversamento ai punti di esazione il pedaggio proprio e il costo della gratuità riconosciuta agli altri utenti.

Il nuovo sistema che verrà realizzato utilizzando le più avanzate tecnologie per l'identificazione automatica del veicolo e per il tele pedaggio, consente così la tracciabilità di ogni singolo spostamento, consente di attribuire un pedaggio strettamente correlato alla percorrenza effettuata e nel contempo spalma l'onerosità dello stesso in maniera da renderlo più sostenibile. Peraltro proprio l'adeguamento delle viabilità esterne consente percorsi alternativi. Tale operazione è integrata con una previsione di esenzione, per le brevi percorrenze, per gli utenti muniti di Telepass per un periodo di cinque anni rivedibile.

Con il nuovo sistema il controllo del pedaggiamento non avverrà agli svincoli, ma sarà un sistema aperto ma virtualmente chiuso, con l'installazione di portali "Free Flow Multilane" su tutto il tracciato, dotati di speciali apparecchiature di controllo. Tali portali, installati in itinere tra uno svincolo e l'altro, integrano le barriere di esazione poste ad una interdistanza media di circa 40/50 km. Le stesse barriere di esazione, oltre ai prudenti sistemi di controllo tradizionali (piste tlp, automatiche e manuali) saranno dotate di piste Free – Flow, senza canalizzazioni in corsie, con le stesse apparecchiature di controllo dei portali."

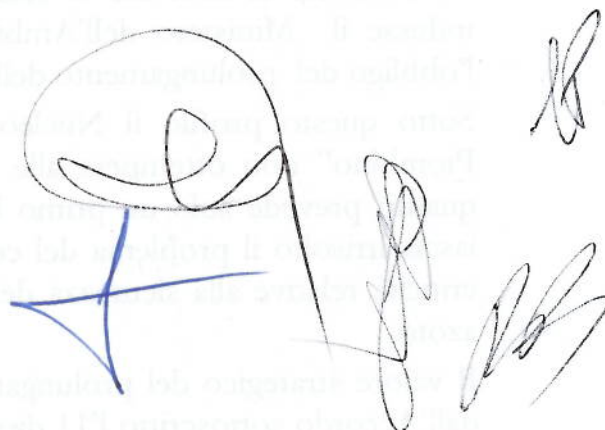
Parere Nucleo su integrazioni:

Le integrazioni non ottemperano alle prescrizioni CIPE del 2008 che prevedevano la gratuità di tutti gli svincoli tra Rosignano sud e Riotorto e tra Follonica nord e Grosseto sud.

Il nuovo sistema di pedaggiamento, tramite i portali "free flow multilane", prefigura, infatti, un sistema virtualmente chiuso che prevede la tracciabilità di ogni singolo spostamento e l'attribuzione di un pedaggio correlato alla percorrenza effettuata.

Inoltre, la mancanza di uno specifico piano economico e finanziario che chiarisca l'ammontare delle tariffe, delle agevolazioni annunciate e dei soggetti beneficiari (utenti o residenti), non consente di valutare le variazioni dei flussi di traffico tra autostrada e vecchia Aurelia. Conseguentemente resta del tutto aleatoria la valutazione sulla effettiva capacità delle strade locali di assorbire i nuovi flussi in condizioni di sicurezza e nel rispetto delle matrici ambientali correlate.

Si conferma pertanto il parere già espresso nella seduta del 10.08.2011.

The block contains several handwritten signatures and initials in blue ink. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'F. P.'. To its right, there are several smaller, more compact signatures and initials, including one that looks like 'R.' and another that is a simple 'S'.

2. Bretella di Piombino. Lotto 7

Prolungamento della S.S. 398 fino al porto di Piombino

Punto 26 dell'allegato B della DGRT 990/2011.

Punto 114 dell'allegato A della DGRT 990/2011.

Parere Nucleo del 10/08/2011.

L'argomento del collegamento con il porto è trattato in vari punti del parere del 10.08.2011. Si riportano alcuni paragrafi.

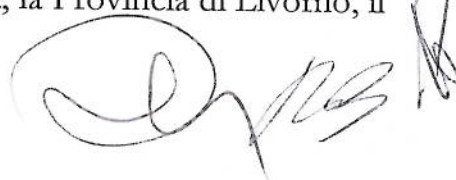
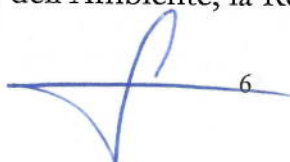
“In via generale, sulla base dei contenuti della pianificazione territoriale, si evidenzia che il prolungamento della S.S. n. 398 fino al porto, connessa e integrata con il progetto autostradale tirrenico, costituisce un obiettivo strategico essenziale per la risoluzione di gravi criticità territoriali, quali il raccordo con il porto, la sicurezza della città e l'inquinamento atmosferico generato dal traffico portuale. La realizzazione dell'intera opera consentirebbe, infatti:

- di ottenere il raccordo diretto del porto con la grande viabilità nazionale, senza le attuali interferenze con i quartieri residenziali e le strade urbane, del tutto insufficienti a supportare i flussi di traffico commerciale e turistico generati dal porto di Piombino;
- di avere una seconda via di accesso, migliorando la sicurezza complessiva di una città di circa 30.000 abitanti all'interno della quale sono collocati grandi impianti industriali (taluni soggetti a rischio d'incidenti rilevanti ai sensi della D.Lgs. 334/99) e un porto d'interesse nazionale;
- di ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico rilevato lungo Viale Unità d'Italia (unico accesso stradale alla città), con valori di biossido di azoto (NO₂) superiori ai limiti di legge. Questa circostanza ha obbligato il Comune di Piombino a dotarsi, nel 2011, di un piano d'azione comunale per il miglioramento della qualità dell'aria (PAC) ai sensi della L.R.T. n. 9/2010. L'azione risolutiva individuata dal PAC è proprio la realizzazione della SS. n. 398 nel tratto compreso tra Montegemoli e il porto.

La necessità di risolvere la criticità dei flussi di traffico che gravano sulla città, indusse il Ministero dell'Ambiente a prescrivere, con il parere VIA del 2006, l'obbligo del prolungamento della SS. n. 398 fino al porto di Piombino.

Sotto questo profilo il Nucleo rileva che il progetto definitivo della “bretella Piombino” non ottempera alle prescrizioni della delibera CIPE n. 116/2008, in quanto prevede solo un primo lotto di penetrazione fino alla località Gagno che lascia irrisolto il problema del collegamento con il porto. Non risolve, inoltre, le criticità relative alla sicurezza della città e all'inquinamento dell'aria da biossido di azoto.

Il valore strategico del prolungamento della S.S. 398 fino al porto è riconfermato dall'Accordo sottoscritto l'11 dicembre 2010 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, il



Comune di Piombino, l'Autorità Portuale di Piombino, l'ANAS, la soc. SAT e la Camera di Commercio di Livorno, a cui si rinvia per gli impegni assunti dai sottoscrittori."

In base alle considerazioni sopra riportate, il Nucleo concludeva che:

"la principale criticità del progetto è costituita dal fatto che l'intervento è limitato ad un primo lotto (Montegemoli - Gagno) che non ottempera alla prescrizione VIA del 2006 relativa al prolungamento della S.S. 398 fino al porto e non consente di valutare compiutamente la funzionalità dell'opera rispetto al tratto ancora da progettare."

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 26 Allegato B Documento AUA013 *"Si fa presente che la lunghezza e le caratteristiche tecniche dell'opera oggetto di pubblicazione sono stati concordati e specificati nel dettaglio attraverso un apposito protocollo di intesa sottoscritto l'11 dicembre 2010, oltre che da SAT, da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità portuale di Piombino, ANAS, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Livorno. Nell'articolo 1 di tale protocollo viene precisato che:*

- il prolungamento della SS 398 a due corsie per senso di marcia è di circa 2,5 km e va dall'intersezione con via della Base Geodetica allo svincolo delle Terre Rosse (Gagno),*
- l'intervento consta anche di tre bretelle di collegamento a 1 corsia per senso di marcia di 700 m., 600 m., e 300 m., che dallo svincolo delle Terre Rosse vanno, rispettivamente, a Viale dell'Unità d'Italia, alla futura zona cantieristica del porto, e alle aree produttive di Gagno e Colmata.*
- SAT metterà a disposizione un contributo finanziario nel limite massimo di 20 €/mln, comprensivo di IVA, al fine di consentire al Comune di Piombino la realizzazione di interventi di miglioramento della viabilità comunale.*

Riguardo al tratto della bretella di penetrazione al porto che va da Gagno e Poggio Batteria, Il Protocollo citato prevede che, una volta risolte le criticità relative in particolare al tema del "Rischio di Incidente Rilevante", tale tratto venga progettato attraverso il coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il supporto del Ministero dell'Ambiente e la collaborazione del Comune e dell'Autorità Portuale. All'interno dell'allegato A, in risposta alla Prescrizione n°114, si è incluso l'elaborato che illustra lo stato di avanzamento del lavoro, che dovrà essere sottoposto al vaglio di tutti gli Enti interessati ed è dunque suscettibile di modifiche, anche sostanziali."

Parere Nucleo su integrazioni:

Si conferma che il progetto definitivo di SAT, relativo al tratto Montegemoli-Gagno, non ottempera alle prescrizioni VIA del 2006 e della Delibera CIPE del 2008 che prevedevano l'obbligo del prolungamento della S.S. 398 fino al porto di Piombino.

Il Protocollo d'intesa dell'11 dicembre 2010 e le integrazioni all'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro, stipulato tra Regione Toscana e Governo in data 16 giugno 2011, confermano l'obiettivo della completa realizzazione dell'opera, compresa la progettazione definitiva del tratto



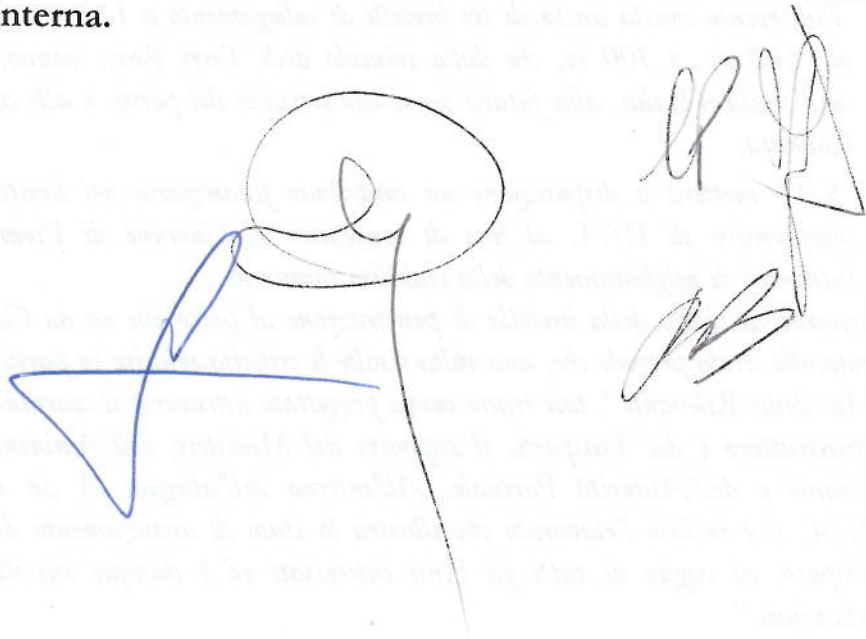
Gagno - Poggio Batteria, individuando altresì impegni finanziari del Ministero delle Infrastrutture e della Regione Toscana.

L'elaborato grafico fornito da SAT per il tratto Gagno - Poggio Batteria, in risposta alla prescrizione n. 114 del parere della Regione Toscana, illustra lo *"stato di avanzamento del lavoro che dovrà essere sottoposto al vaglio di tutti gli enti interessati e dunque suscettibile di modifiche anche sostanziali"*. Si tratta di un elaborato sommario che, come ammesso da SAT, non costituisce progettazione definitiva.

Come tale non consente l'espressione di un parere relativo alla valutazione d'impatto ambientale.

Quale contributo conoscitivo preliminare, si segnala tuttavia che il tracciato individuato nell'elaborato grafico fornito da SAT canalizza il traffico direttamente sulle banchine del porto tra la rotatoria di Portovecchio e Poggio Batteria. Il tracciato proposto fino alla rotatoria di Portovecchio è sostanzialmente conforme alla strumentazione urbanistica vigente mentre il collegamento tra detta rotatoria e l'ambito di Poggio Batteria non ottempera alle previsioni del Piano Strutturale e del Piano Regolatore Comunale che prevedono l'arrivo diretto fino alla rotatoria di Viale Regina Margherita.

Tale soluzione risulta inoltre difforme dal Piano Regolatore del porto che non prevede traffico di scorrimento sulle banchine ma solo viabilità di distribuzione interna.



Studio del traffico relativo alla bretella di Piombino.

Punto 27 dell'allegato B della DGRT 990/2011.

Parere Nucleo del 10/08/2011:

“Nel merito al progetto presentato, si rileva che lo studio sui flussi di traffico è riferito al 2009 e non considera le modifiche apportate successivamente alla viabilità esistente nel tratto tra Fiorentina e Gagno con l'introduzione di un'ulteriore corsia in ingresso a Piombino. Inoltre non sono stati forniti i dati di flusso in base ai quali si è proceduto a dimensionare le “rotatorie”. Si segnala, pertanto, la necessità d'integrare il quadro conoscitivo con i dati comunali rilevati dalla stazione di misura posta in località Gagno e con i dati del modello di “micro simulazione” del traffico veicolare elaborato dall'Autorità Portuale nell'ambito del procedimento VIA del nuovo Piano Regolatore Portuale.”

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 27 Allegato B Documento AUA013 *“Lo studio di traffico utilizzato per la progettazione e allegato al SLA è datato marzo 2011 ed è aggiornato rispetto alle ultime variazioni della viabilità comunale. I dati utilizzati per il dimensionamento delle rotatorie sono ivi riportate. Ulteriori dati potranno essere presi in considerazione nell'ambito dell'attuale rapporto di collaborazione con il Comune di Piombino.”*

Parere Nucleo su integrazioni:

Lo studio richiamato, pur datato marzo 2011, si riferisce ad una campagna rilevamenti del 2009. Nel 2011, inoltre, il Comune ha installato una nuova stazione di rilevamento del traffico in loc. Gagno i cui dati differiscono da quelli forniti da SAT per le punte orarie estive. Tali dati, pertanto, dovranno essere valutati congiuntamente per un corretto dimensionamento delle rotatorie.

The block contains handwritten signatures and initials in blue ink. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'A. F.'. To its right, there are several smaller, more fluid signatures and initials, including one that looks like 'P.H.' and another that is a simple 'H'.

Rotatorie sulla bretella di Piombino

Punti 28, 29, 30, 31, 32 dell'allegato B della DGRT 990/2011.

Punto 28. Rotatoria R1

Parere Nucleo del 10/08/2011:

“La rotatoria R1 in loc. Montegemoli, all'intersezione tra la S.S. n. 398 e la strada della Base Geodetica, non sembra adatta a svincolare in LOS B i flussi di traffico, compatti e concentrati, provenienti dallo sbarco dei traghetti del porto, particolarmente elevati nel periodo estivo. Si deve poi considerare che, nello stesso periodo, anche sulla strada della Base Geodetica si registrano elevati carichi di traffico generati dalle strutture ricettive e dal turismo balneare presente lungo le coste ad est di Piombino, anch'essi concentrati negli orari. Ad est della rotatoria, a poche centinaia di metri, sono inoltre presenti le portinerie degli stabilimenti Lucchini e Tenaris-Dalmine, nonché l'ingresso al polo impiantistico per i rifiuti di Ischia di Crociano. Si prevede quindi la formazione di code, in modo particolare nel periodo estivo. Per queste ragioni sembra più opportuno uno svincolo a livelli sfalsati, come previsto nel progetto preliminare.”

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 28 Allegato B Documento AUA013 *“Sulla base dello studio di traffico, il dimensionamento della rotatoria Montegemoli consente, nei diversi scenari il corretto deflusso del traffico. Non si è quindi ritenuto necessario prevedere uno svincolo a livelli sfalsati.”*

Parere Nucleo su integrazioni:

La differenza sulla stima delle portate di punta influisce sul dimensionamento delle rotatorie ed in particolare sulla R1. Nello studio del traffico sono riportate le matrici OD delle rotatorie per il periodo invernale ed estivo, ma non il calcolo della capacità e della stima dei tempi di attesa sui vari bracci.

In particolare la matrice OD estiva della R1 risulta sottodimensionata in quanto non congruente con i dati rilevati dalla stazione di misura comunale ed inoltre parrebbe che la matrice OD presa in esame da SAT sia quella relativa all'ora di punta del mattino. In estate si nota una seconda ora di punta, con valori di traffico analoghi a quelli della mattina, ma con una matrice OD differente dall'altra. In questa seconda ora di punta è assai rilevante il flusso lungo la strada della base geodetica in rientro verso Piombino, sicuramente superiore a quello della S.S. 398 da Venturina verso Piombino. Si riconferma infine che il meccanismo di arrivo in rotatoria dal Porto e dalle spiagge della Costa Est non è da considerarsi “random” ma in “platoon compatti”.

Si conferma pertanto il precedente parere e la necessità di uno svincolo a livelli sfalsati, come previsto nel progetto preliminare.



10

Punto 29. Tratto compreso tra le rotatorie R1 e R2

Parere Nucleo del 10/08/2011:

“Nel tratto compreso tra la rotatoria R1 e R2 è previsto un viadotto per l'attraversamento del fosso Cornia Vecchia con una tipologia stradale a quattro corsie in categoria D, mentre lo studio del traffico, allegato al progetto, prevede che, nell'ambito del primo lotto della bretella, l'opera sia realizzata a due corsie in categoria E. Si richiede pertanto che sia chiarita l'incongruenza rilevata negli elaborati, precisando che il Nucleo ritiene inammissibile una ulteriore strozzatura della bretella.”

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 29 Allegato B Documento AUA013 *“Nello studio di traffico il tratto dalla R 1 alla R2, vale a dire l'asse 1, è correttamente considerato come a 4 corsie per senso di marcia in categoria E, in perfetta congruenza con il Progetto Definitivo. Il tratto che invece, in prima fase, viene considerato a 2 corsie in categoria E è quello che va dalla R2 alla R3, denominato "asse 1 attraversamento del Cornia". Anche in questo caso in congruenza con il Progetto Definitivo.”*

Parere Nucleo su integrazioni:

Si prende atto dei chiarimenti. Il problema è tuttavia superato dal momento che, con il tracciato alternativo proposto in sinistra idraulica del fosso Cornia Vecchio, il ponte in argomento non verrà più realizzato. La nuova soluzione è infatti ritenuta sensibilmente migliorativa della precedente, da assumere come soluzione definitiva.

Punto 30. Rotatoria R2

Parere Nucleo del 10/08/2011:

“Dalla rotatoria R2 (prima della Chiusa) si dirama la bretella per la “zona della cantieristica nautica” che non prevede, però, il collegamento con il settore nord del porto commerciale/industriale, fondamentale per la fase di cantierizzazione del nuovo Piano regolatore portuale.”

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 30 Allegato B Documento AUA013 *“Il prolungamento del tratto menzionato fino al settore nord del porto commerciale è previsto in fase 2. Si veda la planimetria allegata ai Commenti alle Note della Regione Toscana sulla Verifica di ottemperanza dei lotti 2 e 3 – prescrizione CIPE n°114.”*

Parere Nucleo su integrazioni:

Si ribadisce che il collegamento della bretella con il settore nord del porto commerciale/industriale risulta essenziale anche per la cantierizzazione delle prime opere di messa in sicurezza ambientale, da ritenersi preliminari a qualsiasi altro intervento portuale.

Nella planimetria fornita da SAT con le integrazioni, il suddetto collegamento viene rinviato alla fase due. In ogni caso l'elaborato presentato indica il punto di attraversamento del fosso Cornia Vecchio, ma non fornisce nessuna soluzione progettuale per il collegamento con la zona nord del porto.

In proposito si ricorda che il Piano Regolatore portuale include il collegamento nord con la SS. 398 nella prima fase attuativa.

Sull'argomento il Nucleo richiama anche il proprio precedente parere VIA del 6 settembre 2011 relativo al nuovo Piano Regolatore Portuale.

Punto 31. Rotatoria R3

Parere Nucleo del 10/08/2011:

"La rotatoria R3 (dopo la Chiusa) non canalizza la strada per la zona produttiva del Gagno. Sembra invece opportuno che il collegamento avvenga nella rotatoria e non a semplice "T".

"In considerazione dei rilievi di cui ai punti precedenti, sembra opportuno concentrare sulla rotatoria R3 tutte le diramazioni per Viale Unità d'Italia, le aree produttive del Gagno, la zona della cantieristica e la parte nord del porto commerciale – industriale."

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 31 Allegato B Documento AUA013 *"La rotatoria R3 canalizza tutte le diramazioni citate, tranne quella per la zona ove è prevista la realizzazione del settore nord del porto commerciale, attualmente ancora occupata dalla superficie marina. La funzione di tale diramazione, impossibile da realizzarsi per la presenza dell'area Elettra, verrà svolta, a tempo debito, dal collegamento di cui al punto precedente"*.

Parere Nucleo su integrazioni:

Il nucleo rileva che la soluzione proposta da SAT non canalizza nella rotatoria R3 le diramazioni per la zona produttiva del Gagno e il collegamento con la parte nord del porto. Si riconferma pertanto quanto espresso nel precedente parere in ordine alla necessità che la rotatoria R3 convogli tutte le diramazioni per Viale Unità d'Italia, le aree produttive del Gagno, la zona della cantieristica e la parte nord del porto commerciale/industriale. A tal proposito si richiama l'attenzione di SAT che il PRG del Comune prevede un ampio "corridoio infrastrutturale" in corrispondenza della rotatoria in argomento, all'interno del quale sono ammissibili esclusivamente opere connesse alla SS.398. Si ritiene pertanto che debbano essere meglio precisate le motivazioni tecniche addotte da SAT per l'impossibilità a transitare nel corridoio suddetto.

A tal fine si ribadisce, in ogni caso, il parere del nucleo del 10.08.2011 in ordine alla necessità di realizzare il tratto stradale tra la rotatoria R1 e R3 (compreso l'attraversamento del fosso Cornia Vecchio all'altezza del punto

d'ormeggio delle Terre Rosse) con sezione a due corsie per senso di marcia, così come previsto dal protocollo d'intesa dell'11 dicembre 2010.

Punto 32. Rotatoria all'intersezione con Viale Unità d'Italia, in loc. Gagno.

Parere Nucleo del 10/08/2011:

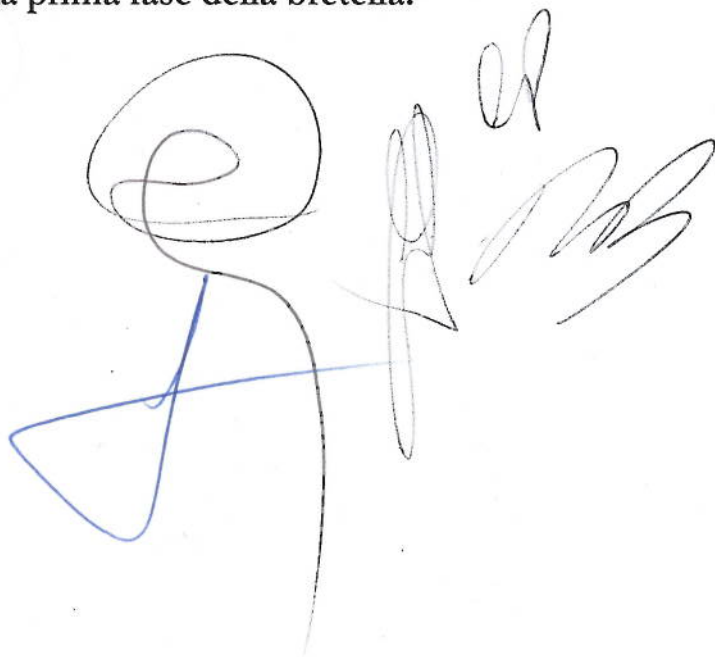
“La rotatoria all'intersezione con Viale Unità d'Italia, in loc. Gagno, necessita di approfondimenti progettuali in quanto non sembra correttamente dimensionata. Inoltre gli elaborati presentati, non rispondenti ad un livello di progettazione definitiva, non consentono di valutare il funzionamento dello svincolo e il suo rapporto con la viabilità esistente.”

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 32 Allegato B Documento AUA013 *“La progettazione della rotatoria in località Gagno verrà sviluppata, nell'ambito del rapporto di collaborazione con il Comune di Piombino”.*

Parere Nucleo su integrazioni

Il nucleo rileva che manca il progetto definitivo dell'intersezione che pure costituisce opera indispensabile della prima fase della bretella.

A large, stylized handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop and a long vertical stroke. To its right are several smaller, more compact handwritten marks and initials, also in blue ink.

Interferenza del tracciato della bretella con il SIN di Piombino.
Punto 33 dell'allegato B della DGRT n. 990/2011.

Parere Nucleo del 10/08/2011:

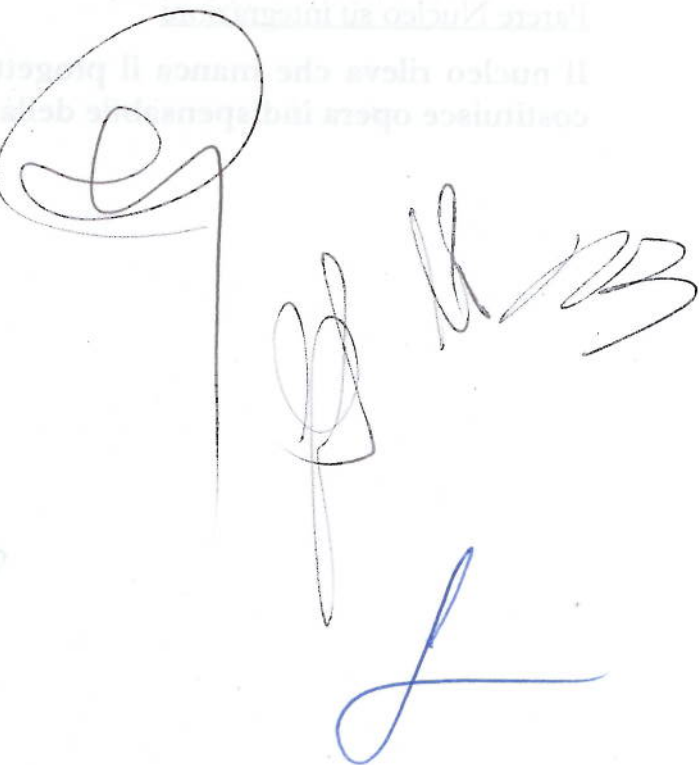
“Dal punto di vista della fattibilità tecnico-amministrativa, il Nucleo rileva che nel progetto non viene evidenziata **l'interferenza con il SIN di Piombino**. Si richiede pertanto che vengano integrati gli elaborati progettuali, valutati i possibili impatti ambientali e definite le azioni da intraprendere per la messa in sicurezza e bonifica con la competente Autorità Ministeriale”

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 33 Allegato B Documento AUA013 *“L'interferenza del tracciato con il SIN di Piombino è stata considerata nell'ambito del SIA.”*

Parere Nucleo su integrazioni:

Non risulta che nel SIA siano stati valutati gli impatti dell'opera con il SIN di Piombino.

The block contains several handwritten signatures and initials. At the top center is a large, stylized signature in black ink. To its right are two sets of initials, also in black ink. Below these, on the right side, is a signature in blue ink. On the left side, there are faint, light blue handwritten marks that appear to be initials or a signature.

Alternativa progettuale del tracciato tra le rotatorie R1 e R2.

Punto 34 dell'allegato B della DGRT n. 990/2011.

Parere Nucleo del 10/08/2011:

“Accogliendo quanto evidenziato nel parere espresso dal Dirigente del Settore LL.PP., il Nucleo ritiene opportuno valutare alternative progettuali per il primo tratto della bretella. Si evidenzia, infatti, che il tracciato proposto, a partire dalla rotatoria R1, corre in destra idraulica del fosso Cornia Vecchia per circa 1,1 km, dopodiché scavalca la ferrovia ed il fosso Cornia Vecchia e corre in sinistra idraulica fino al punto d'ormeggio delle Terre Rosse. Si propone di traslare tutto il tracciato in sinistra idraulica del fosso. Tale soluzione consentirebbe:

- di allontanare la strada dalle abitazioni con conseguente diminuzione degli impatti correlati alle attività di cantiere e di esercizio;
- di diminuire gli espropri, in quanto parte del tracciato correrebbe su terreni di proprietà comunale (vedi Foglio 49 mappale 69, Foglio 50 mappali 2010 e 2011 e Foglio 76 mappale 337);
- di evitare gli attraversamenti dei fossi Montegemoli e Cornia Vecchia;
- di utilizzare aree già degradate e compromesse a livello ambientale;
- di avere migliori caratteristiche geotecniche del sedime, in quanto i terreni in sinistra idraulica del fosso sono stati oggetto di vecchi imbonimenti;
- di avere una diretta continuità spaziale con discariche e impianti pubblici per il trattamento dei rifiuti (discarica ASIU e impianti della soc. TAP)

Integrazioni presentate da SAT febbraio 2012:

Punto 34 Allegato B Documento AUA013 *“L'ipotesi del tracciato della bretella ubicato tutto in sinistra idraulica del fosso Cornia Vecchia è stato studiato e viene allegato al presente documento.”*

Parere Nucleo su integrazioni.

Il nucleo prende atto positivamente dell'alternativa proposta da SAT, ritenuta notevolmente migliorativa della precedente e, come tale, da recepire nella pianificazione territoriale comunale.

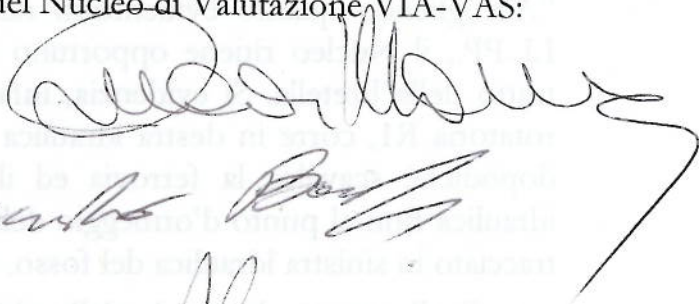
La precedente soluzione, peraltro, non valutava la fattibilità dell'opera dal punto di vista del rischio idraulico sia sotto il profilo della messa in sicurezza dell'opera stessa che per quanto riguarda l'aumento di rischio delle aree al contorno (cfr parere Allegato n. 1).

In connessione con questa variante progettuale, il Nucleo ritiene che debbano essere riviste anche le localizzazioni delle aree di cantiere, così come dettagliatamente riportato nel precedente parere del 10 agosto 2011 (cfr. *Punto 3. Problemi connessi alla cantierizzazione delle opere*). In particolare si ritiene che la strada comunale delle Terre Rosse non debba essere impegnata da traffici di cantiere, in quanto non compatibili con le sue caratteristiche strutturali. Sul punto vedasi anche il parere dell'Azienda Usl 6 Zona Val di Cornia (cfr. Allegato 2).

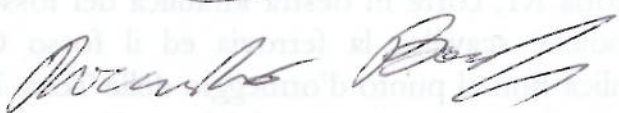
Il Presidente dichiara terminati i lavori del Nucleo di valutazione VIA-VAS alle ore 12.00

Letto e sottoscritto dai componenti del Nucleo di Valutazione VIA-VAS:

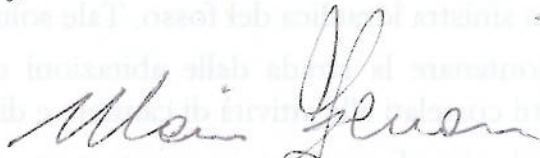
Arch. Massimo Zucconi, Presidente



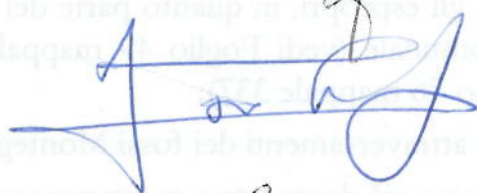
Ing. Riccardo Banchi



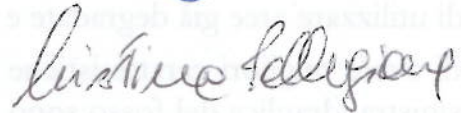
Dott. Geol. Mario Ferrari



Arch. Salvatore Sasso



Dott.ssa Cristina Pollegione, Segretaria





CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111, fax 63290 - ccp 136572 - P.IVA 00290280494 - CAP 57025

Servizio Protezione Civile

PROT. 2012/4070

24/02/2012

Al Dirigente
Servizio Politiche Ambientali
SEDE

Oggetto: Progetto definitivo "Completamento Autostrada A12 – Lotto 2" – integrazioni

In merito alle integrazioni richieste in riferimento al tema del rischio idraulico, il proponente rimanda alla relazione Idrologico-Idraulica - rif. IDR001 - del Progetto definitivo, che in realtà si limita alla verifica della congruità degli attraversamenti dei corsi d'acqua intercettati dall'opera in progetto.

Per quanto sopra, rimane inevasa la richiesta di integrazione così come formulata nel parere di questo ufficio, in atti n. 18950 del 3 Agosto 2011.

Nel rispetto della normativa vigente (Piano di Assetto Idrogeologico e L.R. n.66 del 27.12.2011 art.142 - "interventi nelle aree a Pericolosità Idraulica Molto Elevata") si rende necessaria una verifica di fattibilità che attesti che l'opera sia realizzata in sicurezza idraulica e che la stessa non vada ad aumentare il rischio nelle aree al contorno.

Cordiali saluti

SERVIZIO PROTEZIONE CIVILE

Funzionario

Dr. Geol. M. Ferrari

Responsabile del procedimento: Dr. Geol. Mario Ferrari - Servizio Protezione Civile
mferrari@comune.piombino.li.it - Tel. 0565/63303 Fax: 0565268
Orario di apertura al pubblico: su appuntamento



Azienda USL 6 di Livorno - Dipartimento della Prevenzione
Area Funzionale Val di Cornia
U.P. Igiene, Sanità Pubblica e Medicina Legale
Responsabile: Dott. Alessandro Barbieri
Via R. Fucini 23/B 57025 Piombino - ☎ 0565.67522 ☎ 0565.67569
✉ a.barbieri@sud.usl6.toscana.it

Piombino 23-02-2012

Comune di Piombino
Servizio Politiche Ambientali

prot. n° 16322 del 2012

Oggetto: completamento autostrada A12 Rosignano Civitavecchia -Integrazioni SAT

In relazione all'oggetto si esprimono le seguenti considerazioni:

non si rileva nessuna nota integrativa alle problematiche segnalate nella precedente nota del 9-8-11 e che quindi si ritrascrivono pressoché integralmente

Cantierizzazione e fasi esecutive

Ubicazione

Si esprimono forti dubbi sulla scelta dell'ubicazione dei cantieri, per i disagi che verranno creati in relazione a rumori e polveri generate, sia in fase di realizzazione/costruzione del cantiere, che durante la fase di attività.

Le operazioni descritte sono molto rumorose (impianto di frantumazione, impianto di betonaggio, movimentazione materiali, ecc).

Per il rumore anche nella relazione SAT (studio impatto ambientale pagg. 117 e seguenti) si indica il superamento dei valori consentiti in prossimità degli edifici civili considerati come recettori.

Approvvigionamento e smaltimento acque

E' necessario conoscere l'origine dell'acqua per usi industriali, oltre la quota proveniente dalle precipitazioni atmosferiche: infatti si dice che ci sarà anche un approvvigionamento con autobotti (da quali fonti?).

Per limitare al massimo il consumo di una risorsa che già oggi in Val di Cornia presenta notevoli criticità è opportuno che anche i WC siano alimentati con acqua industriale e non acqua per uso potabile. Deve quindi essere prevista una rete separata -rete duale- per alimentare le cacciate dei WC.

Visto l'utilizzo di acque per il lavaggio dei mezzi, lavaggio ruote, per la bagnatura delle zone di cantiere ecc. (per limitare il sollevamento di polveri) anche se per tali operazioni si utilizza acqua a uso industriale, si considera necessario utilizzare sistemi il più efficienti possibile (es. sistemi a alta pressione) e prevedere un impianto di disinfezione anche di tale acqua per scongiurare aerosol con elevate presenze microbiche e quindi pericolose per la salute delle persone (legionellosi per tutte).

Dott. Alessandro Barbieri

