



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111, 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 10 agosto 2011

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

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

Autorità Competente: M.A.T.T.M.

Il giorno 10 agosto 2011 ore 09.00 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 29 luglio 2011 nella quale fu ritenuto necessario approfondire maggiormente il progetto in esame.

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

Ing. Riccardo Banchi
Arch. Salvatore Sasso
Dott. Alessandro Barbieri
Dott.ssa Cristina Pollegione

Settore LLPP – Comune di Piombino
Settore PTE – Comune di Piombino
Azienda USL 6 Zona Val di Cornia
Servizio Politiche Ambientali – Comune di Piombino con funzioni di segreteria

Sono inoltre presente in quanto invitati:

Geom. Antonio Saviozzi, Tecnico
Dott. Enrico Barbarese, Direttore
Dott. Giuseppe Tabani, Dirigente

Autorità Portuale di Piombino
A.S.I.U. S.p.A.
A.S.I.U. S.p.A.

Risultano essere assenti, pur essendo stati invitati:

Ing. Marcello Ceccanti
Geol. Mario Ferrari
Dott. Angela Ilari

ARPAT Servizio Sub provinciale di Piombino
Settore LLPP – Comune di Piombino
Tiemme S.p.A.

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

- Settore di Programmazione Territoriale ed Economica (Allegati 1 e 1 bis);
- Dirigente Settore Lavori Pubblici (Allegato 2);

- Servizio Protezione civile (Allegato 3);
- Azienda USL 6 Livorno Zona Val di Cornia (Allegato 4).

Hanno fatto pervenire note a verbale:

- ASIU (Allegato 5)
- Autorità Portuale di Piombino (Allegato 6)

Si procede con l'esame della seguente pratica depositata all'ufficio VIA/VAS comunale.

Oggetto del parere.

L'intervento consiste nell'adeguamento della S.S. n. 1 "Variante Aurelia" in autostrada nel tratto compreso tra Rosignano e Civitavecchia. La realizzazione dell'opera avverrà per lotti. Il territorio comunale di Piombino è interessato dalla realizzazione del:

- Lotto 2: San Pietro in Palazzi – Scarlino;
- Lotto 7: Bretella di Piombino;

Il progetto preliminare del lotto 2 è stato oggetto di una precedente VIA nel 2006 da parte del Ministero dell'Ambiente. Per queste opere è ora necessaria la verifica di ottemperanza rispetto alle prescrizioni fornite in sede approvazione con delibera CIPE n. 116 del 18/12/2008 (GU n. 110 del 14.05.2009).

Il lotto 7 costituisce, invece, nuovo progetto, redatto a seguito delle prescrizioni del parere VIA del 2006 e della delibera CIPE n.116/2008 sopra richiamata. Dalla relazione generale STP002 della SAT, allegato A "Verifica di ottemperanza", risulta che nella delibera CIPE veniva prescritta la realizzazione *"del tratto della SS.398 di penetrazione al porto di Piombino per il quale il soggetto aggiudicatore si è assunto l'onere del finanziamento, della progettazione e costruzione"*. In particolare veniva prescritto:

- che le suddette opere venissero "progettate a livello di definitivo (classe B)";
- che il relativo progetto fosse presentato "unitamente al progetto definitivo dell'asse principale ai sensi dell'art.167, comma 5, del D.Lgs 163/2006";
- che le suddette opere fossero "realizzate prima o contestualmente ai lavori per la realizzazione dell'autostrada".

Il lotto 7 è pertanto soggetto a procedura VIA.

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.

PARERE

Sulla base della documentazione presentata, dei pareri pervenuti e della discussione svolta, il Nucleo di valutazione VIA-VAS esprime il seguente parere relativo al lotto 2 dell'A12 e al lotto 7 della bretella di Piombino.

2

1. **Coerenza con la pianificazione urbanistica e le strategie di adeguamento delle infrastrutture stradali.**

Le opere oggetto di valutazione (autostrada A12 e bretella per Piombino) sono conformi agli strumenti di pianificazione del Comune, con le seguenti eccezioni, meglio precisate nel parere del Settore Programmazione Territoriale ed Economica a cui si rinvia:

- lievi interferenze dell'A12 con terreni destinati ad usi agricoli (E1), ritenute comunque irrilevanti ai fini morfologici e urbanistici;
- lievi interferenze della bretella con ambiti produttivi (D2) in prossimità della foce del fosso Cornia Vecchia.

In materia di vincoli sovraordinati, si evidenzia che brevi tratti dell' A12 e l'intero tracciato della bretella sono soggetti a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/04.

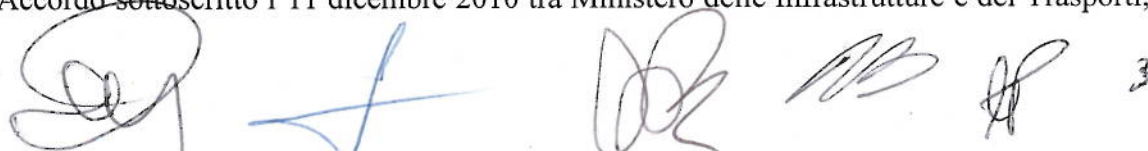
In via generale, sulla base dei contenuti della pianificazione territoriale sopra richiamata, si evidenzia che il prolungamento della S.S. n. 398 fino al porto, connessa e integrata con il progetto autostradale tirrenico, costituisce un obiettivo strategico essenziale per la risoluzione di gravi criticità 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.

2. **Considerazioni generali sui progetti delle nuove infrastrutture.**

Dal punto di vista progettuale le opere in esame mettono in luce carenze evidenziate nei punti che seguono.

A12: dalla Variante Aurelia all'Autostrada

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.

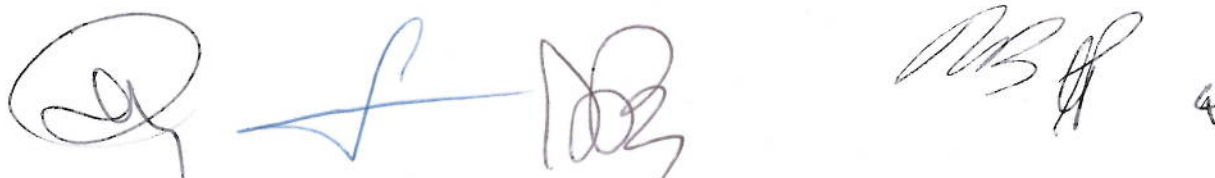
Il progetto presentato da SAT, inoltre, non risulta corredato da uno specifico piano economico e finanziario che chiarisca l'ammontare delle tariffe, le agevolazioni, la gratuità dei pedaggi e, conseguentemente, le stime sulle prevedibili variazioni dei flussi di traffico tra autostrada e vecchia Aurelia. 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.

La bretella di Piombino

Come già richiamato, 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.

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.

Sulla base degli approfondimenti effettuati dal settore LL.PP., dall'Autorità Portuale di Piombino e dal Nucleo, sono emerse, inoltre, le seguenti **criticità progettuali**:



- 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.
- 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.
- 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.
- il tratto tra le rotatorie R2 ed R3, a differenza del precedente, prevede un'unica corsia per senso di marcia. Costituisce pertanto una strozzatura da evitare, anche in prefigurazione del proseguimento dell'infrastruttura fino al porto.
- 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.
- 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.
- sulla base del parere dall'Autorità Portuale, prefigurando le problematiche connesse al prolungamento dell'infrastruttura fino al porto e all'attraversamento delle aree industriali, si segnala l'opportunità di prevedere sin da ora "parcheggi di accumulo" del traffico al fine di evitare possibili incolonnamenti all'interno delle aree industriali soggette a rischio d'incidente rilevante.
- dal punto di vista dell'impatto acustico, si rileva che il tracciato della bretella interferisce in modo significativo con i nuclei abitati di Colmata e di Gagno. Nel progetto sono indicate barriere fonoassorbenti per circa 500 mt.. La valutazione sull'efficienza delle barriere proposte sarà oggetto della verifica sullo studio acustico che sta effettuando ARPAT. A tal fine si richiede che vengano fornite le tavole QAMB 08, QAMB 09, QAMB 10 e QAMB 11.

- dal punto di vista del rischio idraulico si evidenzia che il tratto compreso tra la S.P. 23 bis e il fosso Montegemoli, in loc. Colmata, ricade in area a pericolosità idraulica molto elevata. Si richiede, pertanto, uno specifico approfondimento progettuale in quanto il rilevato stradale previsto in destra del fosso Cornia Vecchia potrebbe accentuare i fattori di rischio in caso di piene.

Dal punto di vista della **classificazione tipologica** si rileva che, diversamente da quanto prescritto nel parere VIA del 2006 che richiedeva la progettazione di una strada in categoria B (strada extraurbana principale), il progetto definitivo presentato prevede una categoria D (strada urbana di scorrimento) che nel tratto tra le rotonde R2 – R3 si riduce a un'unica corsia per senso di marcia.

Si rileva inoltre che non viene precisato quale ente dovrà assumere l'**onere della gestione e manutenzione** dell'opera una volta ultimati i lavori.

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.

In relazione alla **qualità della falda e dei terreni** in destra del fosso Cornia Vecchia, esterni al SIN, le analisi condotte nell'ambito del SIA hanno evidenziato situazioni puntuali di compromissione ambientale con superamenti dei limiti fissati dalle tabelle dell'Allegato 5, Titolo V, Parte Quarta, del D.Lgs. 152/06. Si richiede pertanto di produrre la relativa documentazione per l'attivazione delle procedure di all'art. 244 del D.Lgs. 152/06 (cartografia con ubicazione dei sondaggi, descrizione delle attività svolte sia in campo che in laboratorio, certificati analitici, ecc.).

Infine, 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)

3. Problemi connessi alla cantierizzazione delle opere

Localizzazione delle aree di cantiere e viabilità connessa



Dal punto di vista urbanistico, le aree di cantiere interessano prevalentemente zone agricole E1 e zone produttive D2. Non determinando trasformazione durevole e permanente del suolo, possono considerarsi ammissibili. Per la sistemazione dei cantieri dovranno essere osservate le disposizioni di cui all'art. 16, punto 2, del vigente Regolamento Edilizio del Comune di Piombino in materia di *Manufatti per cantieri edili*, in particolare per quanto riguarda le caratteristiche ed i requisiti dei manufatti da installare e la loro successiva completa rimozione, a conclusione dei lavori, con ripristino delle aree utilizzate.

L'area di cantiere CO 01 e l'area di supporto 01 sono entrambe localizzate lungo la strada comunale delle Terre Rosse. Si tratta di una viabilità con sezione stradale insufficiente a sopportare gli incrementi di traffico di mezzi, pesanti e leggeri, prodotti dalle attività di cantiere. Se ne propone pertanto lo spostamento in altre aree, con particolare attenzione a quelle in sinistra idraulica del fosso Cornia Vecchia, anche in relazione all'ipotesi di realizzazione dell'intera bretella in sinistra del suddetto fosso avanzata in precedenza.

L'area di supporto 02 risulta collocata nelle immediate vicinanze delle abitazioni del Gagno. Se ne richiede la traslazione in zone più distanti dall'abitato e, in ogni caso, si prescrive la messa in opera di misure di mitigazione degli impatti ambientali dovuti a rumori, polveri, ecc.

Si rileva infine che viene indicata la presenza di un refettorio per 150 persone del quale, però, non si rileva l'ubicazione negli elaborati progettuali relativi alla cantierizzazione.

Rifiuti e Terre e rocce da scavo

La documentazione progettuale non è sufficientemente dettagliata per quanto riguarda la produzione e la gestione dei rifiuti, sia pericolosi che non pericolosi. Si richiede pertanto di esplicitare le tipologie dei rifiuti prodotti e le modalità di raccolta, recupero e/o smaltimento.

Si richiede, inoltre, di fornire la stima delle terre movimentate durante la realizzazione dell'opera. Si ricorda che per il reimpiego delle terre e rocce da scavo, in conformità con quanto disposto dall'art. 186 del D.Lgs. 152/06, dovrà essere prevista una procedura che dimostri e garantisca i requisiti essenziali di effettivo riutilizzo, rintracciabilità e conformità di contaminazione del terreno riutilizzato in riferimento alla destinazione d'uso finale del sito. I materiali da scavo, per i quali non sia previsto il riutilizzo, sono, a tutti gli effetti, rifiuti e come tali dovranno essere gestiti.

Per attenuare i rischi di spolveramento, sin da ora si propone che l'altezza dei cumuli stoccati nelle aree di caratterizzazione sia contenuta entro i quattro metri dal piano campagna.

Materie prime

Per la realizzazione delle opere il progetto presentato elenca le cave di prelievo delle materie prime e gli impianti di smaltimento e recupero. Non indica, invece:

- le quantità complessive relative alle diverse tipologie di materiali necessari per la costruzione delle opere (rilevati, calcestruzzi, conglomerati bituminosi, ecc);
- i flussi di traffico generati dal trasporto delle materie prime;



- la quota parte di materiali provenienti da attività di riuso e riciclaggio, in ottemperanza a quanto disposto dal D. Lgs 163/2006, dal DM 203 dell'8 maggio 2003 e dalla D.G.R.T. n. 337 del 15/05/2006.

Si richiede pertanto di integrare il progetto con precise indicazioni relative agli argomenti sopra evidenziati.

Sempre in ordine all'approvvigionamento delle materie prime si rilevano le seguenti carenze progettuali:

- i quantitativi dei vari materiali di cava indicati nelle tavole CAP 100 e CAP 101 si riferiscono ai volumi autorizzati e non alla capacità residua effettivamente disponibile delle cave in elenco.
- tra gli impianti di recupero individuati negli elaborati progettuali non viene specificato se questi costituiscono siti di conferimento dei rifiuti e/o se rappresentano potenziali fornitori di "materie prime seconde" da impiegare nella realizzazione delle opere.
- tra gli impianti di recupero e smaltimento non è stato indicato il polo impiantistico di Ischia di Crociano gestito dalla società pubblica ASIU S.p.A.. Si tratta di un complesso dotato di discarica per rifiuti speciali non pericolosi e di una piattaforma per il recupero e la trasformazione dei rifiuti siderurgici in prodotti idonei per realizzazione di opere stradali. Sono altresì in allestimento aree per il recupero e/o smaltimento di materiali di risulta per le quali, secondo quanto dichiarato dalla soc. ASIU nella nota a verbale, si prevede che la messa in esercizio possa essere compatibile con i tempi previsti per la realizzazione delle opere in argomento. Si deve rilevare, infine, che gli impianti sono collocati in zone vicinissime a quelle di cantierizzazione della bretella per Piombino. L'utilizzo delle aree e degli impianti di Ischia di Crociano ridurrebbe drasticamente la mobilità per la movimentazione dei materiali in fase di cantiere, fino al punto da non interferire con la viabilità pubblica.

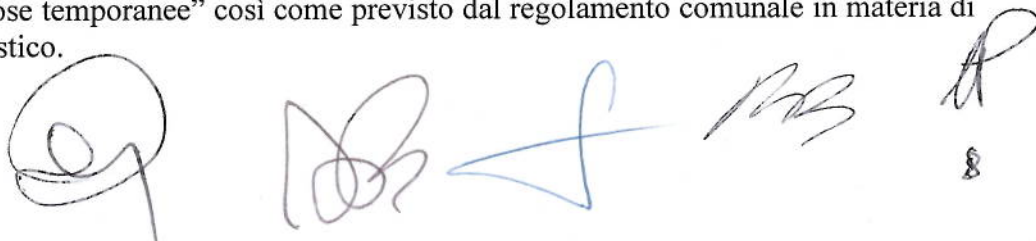
Per quanto riguarda le localizzazioni e la tipologia degli impianti riportati nelle tavole CAP 100 e CAP 101, si evidenziano infine le seguenti incongruenze:

- l'impianto di recupero dell'azienda Petra S.r.l. è ubicato in loc. Montegemoli (zona produttiva), mentre in loc. Montecaselli si trova solamente la sede legale;
- le cave e gli impianti di trattamento e recupero vengono identificati con simbologie che li equiparano erroneamente a siti di discarica.

4. Impatti ambientali

Rumore e vibrazioni

In riferimento alla Legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26 ottobre 1995 e al D.P.C.M. 14 novembre 1997, si ravvisa la necessità, considerata la possibilità di lavorazioni anche in periodo notturno, che prima dell'inizio dei lavori siano richieste a questa amministrazione le autorizzazioni in deroga ai valori limite di immissione per lo svolgimento di "attività rumorose temporanee" così come previsto dal regolamento comunale in materia di inquinamento acustico.



Si ricorda inoltre che qualsiasi macchinario e/o ogni altro attrezzo manuale, potenzialmente rumoroso ed usato in fase di cantiere, dovrà essere conforme alle norme di omologazione e certificazione e dovrà essere collocato ed utilizzato in modo da ridurre per quanto possibile il disturbo prodotto dal rumore durante il suo esercizio.

In merito alle aree di cantiere, si richiama il parere dell'ASL allegato, nel quale vengono evidenziate criticità in fase di costruzione ed esercizio, con superamento dei valori consentiti in prossimità di edifici ricettori.

Inquinamento atmosferico

Nel Comune di Piombino, in considerazione del fatto che negli ultimi 5 anni si sono verificati continuamente superamenti di biossido di azoto, derivanti prevalentemente dal traffico veicolare, si è reso necessario adottare un piano di miglioramento della qualità dell'aria. Si ritiene che questa specifica circostanza debba indurre ad adottare le migliori tecnologie disponibili per la mitigazione degli impatti ambientali connessi al traffico. In particolare, in base alle *Linee guida regionali per la redazione dei Piani di Azione Comunale e indirizzi per il coordinamento provinciale* del 19/04/2010, si richiede l'utilizzo di asfalti e vernici fotocatalitiche al biossido di titanio che, in combinazione con la luce solare, possano concorrere alla riduzione delle concentrazioni di NO₂ causate dal traffico veicolare.

Approvvigionamento idrico

Nel progetto si prevedono consumi idrici per usi sanitari e industriali. Anche se non si tratta di consumi elevati, per gli usi sanitari si prevedono impianti di trattamento delle acque di scarico per i quali è opportuno il recupero ed il riuso per fini industriali.

Le acque per usi industriali risultano invece rilevanti. Si prevede che la fornitura avvenga tramite trasporto con autobotti, ma negli elaborati non vengono indicate le fonti di approvvigionamento. Si richiede pertanto le relative integrazioni progettuali.

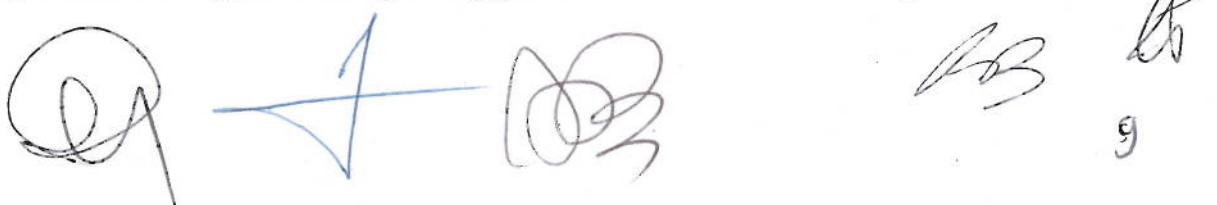
Si prescrive inoltre che i servizi di cantiere siano dotati di reti duali e che per il lavaggio dei mezzi e la bagnatura dei piazzali sia utilizzata acqua industriale opportunamente disinfettata, ai fini di scongiurare aerosol microbici.

Misure di mitigazione

Si richiede che tutte le mitigazioni indicate nel quadro progettuale e ambientale del SIA trovino puntuale applicazione nella redazione dei successivi livelli progettuali con conseguente realizzazione nella fase di cantiere e di esercizio.

5. Considerazioni conclusive

Il nucleo rileva che l'istruttoria condotta in ambito comunale, con tempi molto ristretti rispetto alla complessità del progetto in esame, sconta anche l'assenza di una specifica istruttoria dell'ARPAT, Servizio sub provinciale di Piombino, in quanto la stessa Agenzia rimetterà il proprio contributo istruttorio all'ARPAT regionale che, a sua volta, formulerà il parere generale alla Regione sulle opere soggette a VIA e a verifica di ottemperanza.

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in blue ink. From left to right, there is a circular signature, a stylized signature, a signature that appears to be 'MOS', and two more signatures on the right side, one of which is partially cut off. A small number '9' is written below the last signature on the right.

Alla luce del suddetto parere, compatibilmente con i tempi previsti per la conclusione del procedimento istruttorio, il nucleo si riserva la facoltà d'integrare anche le proprie valutazioni.

Il Presidente dichiara terminati i lavori del Nucleo di valutazione VIA-VAS alle ore 13.00

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

Arch. Massimo Zucconi, Presidente

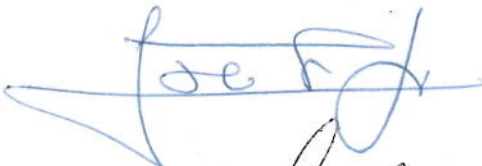
Dott. Alessandro Barbieri



Ing. Riccardo Banchi



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 vari - P.IVA 00290280494 - CAP 57025

4000000 1

Settore Programmazione Territoriale ed Economica / Servizio progettaz. e gestione strumenti urb.ci

Piombino, 28.07.2011

Par.Amb.11/11

COMUNE DI PIOMBINO
- 3 AGO. 2011
Prot. n° ... 1886P

Servizio POLITICHE AMBIENTALI
- SEDE-

OGGETTO: Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale
Parere

Con riferimento all'oggetto, per le finalità della Conferenza dei Servizi indetta per il 29.07.2011, si fa presente quanto segue.

Il progetto in argomento, per la parte che interessa il Comune di Piombino, si distingue in due tratti: il tracciato autostradale della "A12" (ampliamento e modifica della attuale SS1 Variante Aurelia) e la "Bretella di Piombino" (consistente nel prolungamento della attuale SS 398 in direzione del porto di Piombino fino al Gagno)

Relativamente al tracciato della A12, si rileva che la giacitura della viabilità di progetto va in parte ad interessare aree con destinazione urbanistica "E - aree agricole, sottozona E1 - aree agricole produttive"; trattandosi di una previsione che propone sostanzialmente il riuso e allargamento della sede stradale della Variante Aurelia con interventi di adeguamento che non determinino significative alterazioni morfologiche degli ambiti agricoli interessati, con riferimento alla vigente Variante Generale al PRG, l'intervento è da considerarsi ammissibile.

In materia di vincoli sovraordinati, si evidenzia che il tracciato autostradale non interessa aree soggette a *Vincolo Idrogeologico*; è soggetto, per due brevi tratti corrispondenti agli attraversamenti dei due fossi Valnera e Valmaggiore, a *Vincolo Paesaggistico* ex 431/85 che richiederà pertanto l'attivazione delle necessarie procedure per l'Autorizzazione ai sensi dell'art. 146 del Decreto Legislativo 42/04.

Per quanto attiene al tratto denominato **Bretella di Piombino**, il tracciato individuato ricalca quasi integralmente l'andamento del *Corridoio Infrastrutturale* riportato negli elaborati della vigente Variante Generale al PRG, fatta eccezione per un breve tratto di rampa e attraversamento ferroviario in prossimità della foce del Cornia Vecchio che interessa un ambito definito come zona omogenea "D - Ambiti produttivi - sottozona D2 - ambiti di espansione per nuovi impianti industriali": tale breve tratto non risulta pertanto conforme alla vigente strumentazione urbanistica comunale.

100

18



Il tracciato in questione non ricade in aree soggette a *Vincolo Idrogeologico*; è soggetto invece integralmente al *Vincolo Paesaggistico* ex 431/85 (fiume Cornia) che richiederà pertanto l'attivazione delle necessarie procedure per l'Autorizzazione ai sensi dell'art. 146 del Decreto Legislativo 42/04.

I tracciati dell'autostrada A12 e della Bretella di Piombino non ricadono direttamente in ambiti relativi a parchi regionali, provinciali, riserve naturali e aree protette di cui alla LR 49/95 né all'interno di Siti di importanza regionale di cui alla LR 49/95 e LR 56/00.

VISTO

*Il responsabile del Servizio
Progettazione e Gestione Strumenti Urbanistici
(dott.ssa Laura Pescini)*



*Il Responsabile del Procedimento
(arch. Salvatore Sasso)*



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

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

ANEGARU 1 BLS

Settore Programmazione Territoriale ed Economica / Servizio progettaz. e gestione strumenti urb.ci

Piombino, 09.08.2011

Servizio POLITICHE AMBIENTALI
- SEDE-

Par.Amb.11/14

OGGETTO: Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale
Integrazioni al Parere a seguito della riunione del Nucleo del 29.07.2011

Con riferimento all'oggetto ed in relazione a quanto emerso nella seduta del Nucleo di Valutazione del 29.07.2011, fatto salvo comunque quanto espresso nel nostro precedente parere del 28.07.2011, si fa presente quanto segue.

In riferimento alle possibili **interferenze urbanistiche** del tracciato autostradale della "A12" si ribadisce quanto già espresso nel nostro precedente parere.

Per quanto riguarda invece l'individuazione e gestione delle **aree di cantiere**, si rileva che:

- per il tratto della A12 tali aree ricadono in zona omogenea *E - aree agricole, sottozona E1 - aree agricole produttive*;
- per il tratto *Bretella Piombino* ricadono in parte in zona "*E - aree agricole, sottozona E1 - aree agricole produttive*" (aree in località Colmata) ed in parte in zona "*D - ambiti produttivi, sottozona D2 - ambiti di espansione per nuovi impianti industriali*", interessata dal *Corridoio Infrastrutturale* (aree in prossimità delle rotatorie del Capezzuolo).

Le aree di cantiere, non determinando trasformazione durevole e permanente del suolo, possono considerarsi pertanto ammissibili nelle aree sopra indicate.

Per la messa in opera e la gestione delle suddette aree di cantiere, l'attuatore degli interventi si dovrà attenere alle disposizioni di cui all'art 16 punto 2 del vigente Regolamento Edilizio del Comune di Piombino in materia di *Manufatti per cantieri edili*, in particolare per quanto riguarda le caratteristiche ed i requisiti dei manufatti da installare e la loro successiva completa rimozione, a conclusione dei lavori, con ripristino delle aree utilizzate.

In relazione al progetto denominato *Bretella di Piombino* si rileva infine che il progetto presentato manca dell'ultimo tratto a servizio delle aree del porto commerciale e passeggeri di Piombino e di arrivo al centro urbano, peraltro collegamento essenziale per la "messa in opera" del complesso integrato della nautica.



Questo Servizio potrà esprimersi con valutazioni più compiute in materia di conformità urbanistica, quando verrà presentato il progetto completo del prolungamento della SS 398.

VISTO

*Il responsabile del Servizio
Progettazione e Gestione Strumenti Urbanistici
(dott.ssa Laura Pescini)*



*Il Responsabile del Procedimento
(arch. Salvatore Sasso)*



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

AUTOGATO 2

Medaglia d'Oro al Valor Militare

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

Settore Lavori Pubblici

File: C:\Documents and Settings\csanti\Documenti\lavori\SS 398\Definitivo Autostrada consegnato\Relazione su autostrada v2.odt

Data: 11/7/2011

Oggetto: Progetto definitivo dell'Autostrada A12 - Rosignano Civitavecchia -
2° lotto / (San Pietro in Palazzi - Scarlino)

Premesso che la realizzazione dell'autostrada in oggetto rappresenta per il comune di Piombino una occasione probabilmente irripetibile per la realizzazione del prolungamento della SS 398 da Montegemoli al porto in quanto ad essa intimamente collegata, e premesso ancora che una seconda via di accesso alla città è vitale per lo sviluppo del porto stesso e, in definitiva, per la diversificazione dell'area urbana di Piombino, visto che l'attuale assetto economico-produttivo, molto legato agli stabilimenti industriali, rischia un drastico ridimensionamento.

Tutto quanto sopra premesso si ritiene che certamente la modifica dell'attuale SS 1 Variante Aurelia in autostrada a pedaggio modificherà l'attuale assetto dei flussi veicolari nella fascia costiera da Livorno a Civitavecchia in quanto è facilmente prevedibile che ci sia un'attrazione di flussi che originariamente percorrevano la Variante Aurelia sulla viabilità locale.

Nel progetto presentato da SAT lo studio di traffico sull'autostrada non è riportato, se non quello specifico per la bretella di Piombino, rimandando ad un elaborato prodotto dallo studio Steer - Davies - Gleave.

Non essendo noti i numeri delle ricadute veicolari attese che andranno ad insistere sulla viabilità locale rimane pertanto difficile esprimere un parere ragionato sulla effettiva capacità di smaltimento del traffico attratto dalla

predetta viabilità locale.

Sarebbe pertanto opportuno sapere se questo tema sia stato affrontato nello studio generale di traffico richiamato oppure no, e se sì, venirne a conoscenza.

In questo caso, e solo così, si potrebbe fornire un parere sotto il profilo quantitativo sulla bontà delle soluzioni alternative previste per la viabilità locale.

Un altro elemento fondamentale per una valutazione del traffico indotto dalla nuova opera sulla viabilità locale è la conoscenza dell'ammontare del pedaggio che si andrà a richiedere, indipendentemente dalle esenzioni che, peraltro, non risultano ancora note nella quantità e nel tempo di applicazione: in buona sostanza, se i rumors che circolano corrispondono a verità si rischia che pedaggi percepiti come troppo elevati portino alla scelta di evitare l'autostrada per ripiegare su percorsi, più o meno lunghi e più o meno agevoli, sulla viabilità locale, cosa questa invece da minimizzare sia per i Comuni interessati che per la stessa SAT, e si badi bene che queste scelte non appaiono come legate ai soli flussi locali ma applicabili anche a tragitti di medio percorso, in particolare per i veicoli commerciali.

In mancanza dei dati sopra richiamati (e di chiarezza sull'entità del pedaggio), perché lo studio non è stato fatto o perché non noto, l'analisi è necessariamente di tipo qualitativo e quindi sostanzialmente legata all'esperienza di coloro i quali vivono le realtà locali, ovvero i Comuni interessati dal passaggio della nuova infrastruttura, è quindi ovvio che ciascun Comune analizzi la propria realtà infrastrutturale.

Lo studio sul traffico effettuato per la bretella di Piombino appare piuttosto succinto e necessita di alcuni aggiornamenti quali la modifica apportata al tratto da Fiorentina a Gagno con la introduzione di una ulteriore corsia in ingresso a Piombino e la verifica dei dati di traffico rilevati da SAT nel 2009 con la stazione comunale di misura posta in loc. Gagno.

Un aspetto che invece non viene riportato nello studio di traffico e neppure nel

dimensionamento degli svincoli (SS 398 - Base geodetica, e SS 398 futura - Viale Unità d'Italia in loc Gagno) è il modello con il quale è stata calcolata la capacità delle due rotatorie che ad un primo esame appaiono:

- la prima non atta tipologicamente a risolvere lo svincolo in LOS B data la presenza di platoons estremamente compatti derivanti dallo sbarco dai traghetti, molto vicino alla rotatoria in esame, che andrebbero a confliggere con il traffico proveniente dalle spiagge durante il periodo estivo anch'esso piuttosto concentrato negli orari per cui si prevedono code rilevanti sulla strada della base geodetica lato est: sembrerebbe più opportuno uno svincolo a livelli sfalsati.
- la seconda necessita di approfondimenti progettuali in quanto sembrerebbe che una strada non sia stata canalizzata in rotatoria e l'arrivo della bretella in rotatoria non appare correttamente dimensionato.

Il dirigente del settore
(dott. ing. Claudio Santi)

AUEGATO 3₁



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

03.08.2011

COMUNE DI PIOMBINO
- 3 AGO. 2011
Prot. n° 18950

→ Al Dirigente
Servizio Politiche Ambientali
SEDE

Oggetto: Progetto definitivo "Completamento Autostrada A12 - Lotto 2" -
proponente S.A.T. s.p.a

In riferimento all'oggetto, esaminati gli elaborati tecnici progettuali per quanto attiene gli aspetti geologico-tecnici ed idraulici, si prende atto che il quadro conoscitivo preso a riferimento è conforme ai risultati delle indagini eseguite a supporto del Piano Strutturale d'Area (P.S.), che ha integrato il Piano di Assetto Idrogeologico del Bacino Toscana Costa P.A.I.).

Per le tecniche e le soluzioni adottate si ritiene che l'opera nel suo complesso non vada ad incidere significativamente sull'assetto dei terreni sotto il profilo geomorfologico, idrogeologico e idraulico, in quanto trattasi di adeguamento di una viabilità esistente.

Per quanto attiene invece la cosiddetta "Bretella di Piombino", considerato che l'opera è costruita in rilevato (circa 1,2 metri sopra l'attuale p.c.) in area a pericolosità idraulica, proporrei un approfondimento per la valutazione dell'incremento di rischio che l'opera stessa potrebbe generare nel tratto compreso tra l'intersezione con la SP 23 BIS e l'attraversamento del Fosso Montegemoli, in loc. Colmata. In tale zona infatti le lame d'acqua (Tempo di ritorno 30-100 e 200 anni), previste dagli studi idrologico-idraulici realizzati a supporto del P.S., potrebbero subire variazioni in altezza tali da compromettere i sistemi di autosicurezza messi in atto a tutela del tessuto residenziale e produttivo esistente, consistenti nel rialzamento dei lotti edificati e nella realizzazione di vasche di compensazione.

Cordiali saluti

SERVIZIO PROTEZIONE CIVILE

Funzionario

Dr. Geol. M. Ferrari

AUEGAZO 4

Piombino 9-8-2011

Comune di Piombino
Servizio Politiche Ambientali

prot. n

Oggetto: completamento autostrada A12 SAT Bretella di Piombino:

In relazione al progetto di cui all'oggetto si esprimono le seguenti considerazioni:

SUA100 studio di impatto ambientale
4.8.1 salute pubblica

Si tratta di una lunga trattazione in generale dei possibili fattori di rischio per la salute causati da infrastrutture stradali, mentre la parte dedicata specificamente alle ricadute dalla costruzione della nuova strada sono limitate a mezza pagina, in cui si conclude che non ci saranno effetti.

Sarebbe comunque necessario sapere, visto che si è utilizzato il software CALINE4, quali sono stati gli input in ingresso (in particolare il volume veicolare in transito ed il fattore di emissione medio) e su quali recettori sono stati calcolati gli output.
Inoltre sarebbe bene conoscere oltre gli inquinanti indicati, anche gli altri inquinanti stimabili, il generico inquinante gassoso non reattivo e il CO.

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



**Oggetto: Nucleo VIA-VAS su progetto definitivo "Completamento Autostrada A12
Rosignano- Civitavecchia Lotto 2.**

In esito alla predente riunione del Nucleo di valutazione del progetto in epigrafe e ad un più approfondito esame degli elaborati relativi alla Bretella di Piombino, sviluppiamo di seguito alcuni elementi di riflessione che, a nostri giudizio, rappresentano altrettanti elementi di criticità potenziale.

A – Censimento impianti di escavazione, trattamento e stoccaggio di materiali inerti

Negli elaborati cartografici e descrittivi allegati al progetto vengono censiti solo impianti privati operanti nel nostro comprensorio mentre non viene neppure citata la presenza del polo impiantistico ASIU che, oltre alla discarica di servizio per rifiuti speciali non pericolosi, è caratterizzato dal recente avvio della piattaforma polifunzionale di recupero e valorizzazione dei rifiuti siderurgici Lucchini.

Il Polo è inoltre interessato, nel medio termine, da importanti evoluzioni impiantistiche integrate (nuova discarica, stoccaggi e trattamento terre).

Dal momento che il progetto prevede l'allestimento di aree destinate alla caratterizzazione, recupero e/o smaltimento di materiali di risulta dalle lavorazioni SAT, si rende parimenti necessario evidenziare la disponibilità del polo di Ischia di Crociano come impianto che risponde pienamente al generale principio di prossimità degli smaltimenti.

Pur comprendendo che la progettazione definitiva oggetto di valutazione abbia opportunamente censito gli impianti in essere e pienamente operativi dal punto di vista industriale e commerciale, nella procedura di VIA-VAS a nostro giudizio deve essere opportunamente censita e valutata anche la impiantistica pubblica che può essere disponibile in tempi coerenti e compatibili con quelli di realizzazione della infrastruttura autostradale.

B – Utilizzabilità del prodotto denominato "conglomix"

Gli uffici ASIU non hanno ancora avuto modo di verificare la composizione e le previsioni di dettaglio dei documenti tecnici di progetto (capitolati e computi) in riferimento alla tipologia, qualità e quantità dei materiali che si prevede di acquisire ed impiegare nei lavori di che trattasi per quanto attiene soprattutto ai sottofondi e rilevati stradali

Pare comunque opportuno e necessario segnalare nella procedura partecipativa di trattasi la capacità produttiva che a breve sarà resa disponibile dalla Piattaforma polifunzionale di Ischia di Crociano.

Si prevede in tal senso che a far data indicativamente secondo semestre 2012 ASIU, titolare dell'autorizzazione all'esercizio dell'impianto, sarà in grado di produrre fino a 430.000 tons/anno di conglomerati cementizi e fino a 100.000 tons/anno di aggregati riciclati.

23/87
I conglomerati in parola saranno resi disponibili con requisiti tecnici e meccanici conformi al bollettino ANAS CNR ~~del 2001~~, customizzati secondo i capitolati tecnici SAT e dotati della necessaria certificazione di prodotto.

La matrice utilizzata in tali prodotti, proveniente in larga misura dal recupero di scorie siderurgiche conferite a titolo oneroso da Lucchini Spa, consentirà l'acquisizione di tali prodotti a prezzi estremamente concorrenziali rispetto ai prodotti naturali.

Il loro impiego corrisponde dunque pienamente alla indicazione normativa regionale che ne prevede utilizzo di almeno il 30% di materiale proveniente da recupero di rifiuti nella realizzazione di opere pubbliche.

C - Logistica di cantiere e viabilità di servizio.

Il progetto in esame prevede l'allestimento di 2 cantieri (per complessivi 10.000 mq) in altrettante aree prospicienti la viabilità di accesso verso il porto turistico di Terre Rosse.

E' ragionevole ritenere che i cantieri svilupperanno notevoli flussi di traffico veicolare pesante.

Dal momento che il Polo impiantistico di Ischia dista poche centinaia di metri in linea d'aria dalle aree in questione, non possiamo esimerci dal suggerire di valutare i possibili benefici di una eventuale localizzazione dei cantieri del polo impiantistico ASIU le cui attuali disponibilità logistiche risultano in fase di ampliamento per circa 47.000 mq.

La impresa incaricata di realizzare i lavori potranno in tale scenario avvalendosi anche delle infrastrutture produttive già operanti con particolare riferimento all'impianto TAP, che è per certi versi assimilabile ad un impianto di betonaggio, con potenti linee produttive dedicate alla granulazione e vagliatura di materiale inerte.

Tale soluzione comporterebbe la realizzazione di modestissime opere di collegamento viario rispetto alla soluzione attualmente prevista con un evidente alleggerimento del carico ambientale correlato all'attuale previsione progettuale.

Piombino, 10 agosto 2011

Dott. Enrico Barbarese

Direttore Generale ASIU Spa

Via Isonzo 21/23, 57025 Piombino (LI)

cell 340 5861890

Email enrico.barbarese@asiu.it

[Handwritten signatures and initials in blue ink are visible at the bottom of the page.]

AUGATO

Prot. n. 6351 /2011

IL DIRIGENTE DELL'AREA TECNICA

Spett.le

COMUNE DI PIOMBINO

Servizio Politiche Ambientali

Via Ferruccio, 4

57025 - PIOMBINO -

CONSEGNA A MANO

OGGETTO: Convocazione Nucleo VIA-VAS per la valutazione del progetto definitivo "Completamento autostrada A12 Rosignano – Civitavecchia Lotto 2: San Pietro in Palazzi – Scarlino, Lotto 3: Scarlino – Grosseto Sud, Lotto 4B e 5B: Grosseto Sud – Ansedonia, Lotto 5° e 6B: Ansedonia – Tarquinia" – Proponente. Società Autostrada Tirrenica S.p.A. –
-Trasmissione osservazioni A.P.P. -

Con riferimento al Vs. nota prot. n. 18803 del 02.08.2011 con cui viene convocato il Nucleo di valutazione VIA-VAS per la formazione del parere di competenza comunale relativo alla pratica in oggetto, con la presente si trasmettono in allegato (*Allegato 1*) le osservazioni formulate da questa Autorità Portuale, in particolare per quanto riguarda il Lotto 7, così detta "Bretella di Piombino".

Distinti Saluti.

Piombino,

09 AGO 2011

P. IL DIRIGENTE DELL'AREA TECNICA

Dott. Ing. Sandra MUCCETTI t.a.

IL FUNZIONARIO INCARICATO

Geom. Antonio SAVIOZZI



Il Progetto Definitivo SAT (Giugno 2011) e le Osservazioni di APP

Il Progetto Definitivo SAT dell' Autostrada A12 comprensivo del Lotto 7, che equivale al prolungamento della SS 398, la così detta "Bretella di Piombino", è stato pubblicato sul sito internet della Regione Toscana. Le considerazioni che seguono si riferiscono a questi elaborati. Non sono presenti computi e la stima del costo di costruzione.

Innanzitutto la strada del Progetto Definitivo non arriva fino al Porto, ma si estende da Montegemoli fino alla località Gagno – Terre Rosse. La prosecuzione fino al porto è evidentemente rimandata ad un 2° Stralcio. Pertanto il lotto in progetto si chiamerà 1° Stralcio.

Fino all' attraversamento dei Fossi Cagliana e Cornia Vecchia il progetto mantiene caratteristiche analoghe di tracciato e di sezione trasversale a quella del Progetto Preliminare .

Lo svincolo di Gagno – Terre Rosse del Progetto Preliminare è sostituito da due rotatorie denominate R2 (in sinistra idraulica) ed R3 (in destra idraulica). Il tratto di strada che le collega, a differenza del tratto precedente non è a doppia carreggiata, ma a semplice carreggiata e contiene il ponte a doppia campata, di 35 m di luce ciascuna, che scavalca i Fossi Cagliana e Cornia Vecchia. Dalla rotatoria R2 parte un braccio stradale (IN03) che, dopo aver scavalcato la viabilità interna e le ferrovie Lucchini, va a servire il futuro Distretto della Nautica. Dalla rotatoria R3 parte un braccio stradale (IN04) che, va a collegarsi con lo svincolo di Gagno di Viale Unità d'Italia. Inoltre da R3 si serve anche l' area Ex-IRFID in destra idraulica del Fosso Cagliana. Il tracciato stradale di progetto che continua dalla rotatoria R3 fino al Porto di Piombino (2° Stralcio), in fase di elaborazione, non è in valutazione in questa fase ma occorre evidenziare che i due stralci sono completamente funzionali allo scopo principale; infatti la realizzazione del solo 1° Stralcio, pur indispensabile, in realtà non coglie l' obiettivo di collegare direttamente il Porto di Piombino con il corridoio plurimodale tirrenico. Per questo motivo l'Autorità Portuale insiste per la realizzazione di entrambi gli stralci.

In Fig. 1, di seguito riportata, è raffigurato il tracciato SAT (PD) 2011 (celeste) sulla base cartografica del PRP 2008. In viola sono raffigurate alcune note di osservazione, descritte più esaurientemente nel seguito e nelle figure seguenti.



rispetto alla capacità doppia dei due tratti che si dipartono dalla rotatoria R2 verso Viale Unità d' Italia e verso il porto. Pertanto la doppia carreggiata tra R2 e R3 è da realizzare immediatamente.

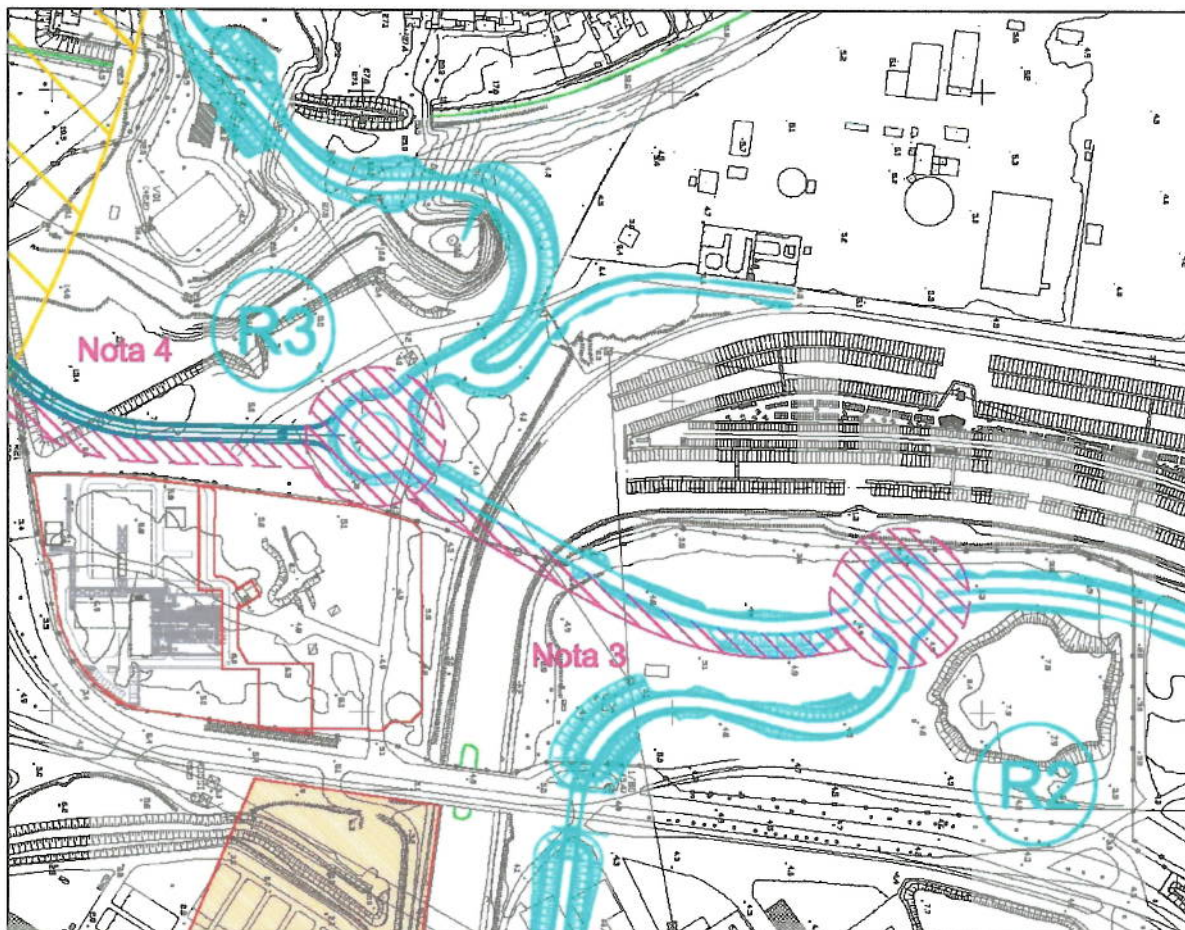


Fig. 3 – Il tratto tra le due rotatorie R2 e R3 che deve essere realizzato a due carreggiate (4 corsie) anziché a una carreggiata (due corsie) – (Nota 3)

Nota 4 Il tracciato stradale che continua dalla rotatoria R3 fino al Porto di Piombino (2° Stralcio), nel progetto elaborato da SAT, ma non ancora consegnato ufficialmente, è anch'esso ad unica carreggiata (2 corsie). Risulta evidente dagli studi trasportistici del PRP 2008 come la potenzialità del porto pianificato necessiti di 4 corsie per un numero significativo di ore annue (si vedano gli elaborati degli studi specialistici). Il motivo per cui SAT proponga le 2 corsie anziché le 4 necessarie è evidentemente di tipo economico. Infatti questo è il tratto di strada più complesso a causa delle interferenze con lo stabilimento siderurgico e che necessita della costosa galleria artificiale per l' attraversamento dell'area di danno di 0,3 bar. Secondo lo scrivente la proposta delle 2 corsie potrebbe anche essere accettata come provvisoria, con la stessa filosofia della Nota 1, in attesa di reperire le risorse necessarie per il completamento dell'opera e pertanto corre l'obbligo di almeno progettare le 4 corsie, pur costruendone due. E' ovvio che questo eviterebbe problemi e diseconomie al momento in cui si realizzasse il raddoppio dell' infrastruttura.



Fig. 4 – Il tratto a due corsie tra Gagno e Porto (Nota 4)

Nota 5 Il braccio IN03 in uscita dalla rotatoria R2 arriva nella zona del Distretto della Nautica, anziché nella zona del Porto Commerciale/Industriale, ben più importante della precedente. E' infatti evidente che l' area portuale suddetta debba essere direttamente collegata con la SS 398 e che questo collegamento è indispensabile anche per la fase di cantiere e di imbonimento della stessa. Per questo motivo si chiede la realizzazione di una nuova rotatoria R7 all'interno dell'asse IN03, rimanendo in quota rispetto al piano di campagna, con un nuovo ponte che attraversi il Fosso Cornia Vecchia nella parte più stretta per entrare nel futuro Porto Commerciale / Industriale e per raccordarsi con la viabilità interna del porto (Fig. 5).



Fig.5 – La nuova rotatoria R7ed il nuovo ponte sul Fosso Cornia Vecchia (Nota 5)

Per i motivi suddetti, anche questa opera dovrebbe essere realizzata con il 1° Stralcio e non posticipata.