



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 6 settembre 2011

Oggetto: Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativamente al Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/06 e art. 63 della L.R.T. n. 10/2010 – Documentazione integrativa.

Proponente: Autorità Portuale di Piombino

Autorità Competente: M.A.T.T.M.

Il giorno 6 settembre 2011 ore 09.30 presso i locali del Servizio Politiche Ambientali del Comune di Piombino, si riunisce il Nucleo di Valutazione per l'esame della pratica oggetto di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La riunione fa seguito all'incontro del 23 agosto 2011 tenutosi presso i locali del Servizio Politiche Ambientali del Comune di Piombino durante la quale l'Autorità Portuale di Piombino ha illustrato ai componenti presenti del Nucleo di Valutazione VIA-VAS i contenuti del progetto integrato.

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

Ing. Riccardo Banchi
Geol. Mario Ferrari
Dott. Alessandro Barbieri
Dott.ssa Cristina Pollegione

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

Risultano essere assenti, pur essendo stati invitati l'Ing. Marcello Ceccanti di ARPAT, Servizio Sub provinciale di Piombino e il Settore PTE.

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

- Settore di Programmazione Territoriale ed Economica (Allegato n. 1);

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

Oggetto del parere.

La documentazione presentata dall'Autorità Portuale di Piombino consiste nelle integrazioni richieste dal MATTM nell'ambito della procedura di VIA relativa al nuovo PRP di Piombino. Tali integrazioni interessano il quadro programmatico, il quadro progettuale ed il quadro ambientale dell'opera.

Il Nuovo PRP di Piombino prevede un sostanziale ampliamento delle banchine e delle infrastrutture a servizio del porto al fine di ampliare i traffici commerciali ed industriali esistenti. Il Piano prevede, in conformità con il progetto di bonifica (MISE) del SIN, il dragaggio, l'asportazione dei sedimenti inquinati e la realizzazione di palancolati lungo il perimetro industriale a difesa della falda.

Per l'attuazione delle opere del Nuovo PRP sono previste quattro fasi progettuali:

Fase 1 (durata 3 anni):

- realizzazione della diga foranea della Darsena Nord
- realizzazione intervento di MISE della falda con retromarginamento delle vasche di contenimento
- realizzazione della banchina nord bacino di evoluzione
- deviazione della fogna n. 5
- pavimentazione dell'esistente vasca di contenimento n. 1

Fase 2 (durata 2 anni):

- completamento banchine Darsena Grande (72.000 mc di tout venant)
- realizzazione nuova opera di presa d'acqua di mare funzionale allo stabilimento Lucchini
- dragaggio dei sedimenti dai fondali Darsena Grande e del bacino di evoluzione, rispettivamente per 680.000 mc e 300.000 mc
- dragaggio canale di accesso alla Darsena Grande
- operazioni di consolidamento sedimenti conferiti in vasca, complessivamente pari a 980.000 mc
- conferimento e consolidamento in vasca di 1.200.000 mc di "materiali di recupero"

Fase 3 (durata 5 anni):

- realizzazione nuova Darsena Pescherecci (18.000 mc di tout venant e pietrame)
- realizzazione Darsena di servizio (15.000 mc di tout venant e pietrame)
- completamento banchine della Darsena Piccola presso il pontile Magona
- tombamento Darsena Pescherecci (85.000 mc di tout venant)
- pavimentazione nuovi piazzali Darsena Piccola (8.500 mc di conglomerato bituminoso e di misto di cava)
- dragaggio fondali Darsena Piccola (150.000 mc di sedimenti)
- dragaggio fondali Darsena Grande (200.000 mc di sedimenti)
- dragaggio fondali Darsena Nord (960.000 mc di sedimenti)
- dragaggio bacino di evoluzione a quota - 15.00 m (1.000.000 mc di sedimenti)
- gestione sedimenti pericolosi (80.000 mc di sedimenti da trasportare in discarica)
- dragaggio bacino traghetti a quota - 10.00 m (50.000 mc di sedimenti)
- gestione sedimenti pericolosi (20.000 mc di sedimenti da trasportare in discarica)
- operazioni di consolidamento dei sedimenti dragati e conferiti in vasca, complessivamente pari a 2.360.000 mc
- conferimento e consolidamento in vasca di 1.200.000 mc di "materiali di recupero"
- completamento banchina Darsena Nord
- pavimentazione piazzali Darsena Nord (485.000 mc di conglomerato bituminoso e di misto di cava)
- prolungamento Molo Batteria (120.000 mc di pietrame e massi naturali e 40.000 mc di tout venant)

- realizzazione nuova banchina Premuda
- realizzazione pontile n. 1 e n. 2
- realizzazione piazzali a tergo della nuova banchina Premuda (40.000 mc di tout venant)
- realizzazione pavimentazione e piazzale nuova banchina Premuda (2.500 mc di conglomerato bituminoso e di misto di cava)

Fase 4 (durata 2 anni):

- realizzazione nuova banchina Trieste
- realizzazione banchina e dente interni al Molo Batteria
- realizzazione nuovo dente di attracco banchina G. Pecorario
- realizzazione banchine a tergo nuove banchine (130.000 mc di tout venant)
- pavimentazione piazzali terminal traghetti (75.000 mc di conglomerato bituminoso e di misto di cava)
- realizzazione parcheggio multipiano
- realizzazione nuova viabilità ingresso/uscita terminal traghetti (20.000 mc di tout venant)
- realizzazione nuova sede Autorità Portuale
- completamento banchina Bacino di evoluzione
- demolizione pontile Lusid
- dragaggio canale di accesso a quota – 16.00 m e bacino traghetti a quota – 10.00 m (450.000 mc di sedimenti)
- gestione dei sedimenti pericolosi (25.000 mc da conferire in discarica)
- operazioni di consolidamento dei sedimenti dragati e conferiti in vasca bacino di evoluzione, complessivamente pari a 450.000 mc
- conferimento e consolidamento in vasca di 550.000 mc di “materiali di recupero”
- pavimentazione e piazzali del bacino di evoluzione (37.500 mc di conglomerato bituminoso e di misto di cava)

Per un totale investimenti pari a 578.616.000,00 euro.

Iter amministrativo.

L'Autorità Portuale di Piombino ha depositato la documentazione presso il Comune in data 10 maggio 2010 (ns prot. n. 12603).

L'Autorità Portuale di Piombino in data 25 maggio 2010 (ns prot. n. 14355) ha fatto pervenire copia degli avvisi pubblicati in data 14 maggio 2010 sui quotidiani “La Repubblica” edizione nazionale ed il “Tirreno” edizione regionale.

La Regione Toscana in data 24 maggio 2010 (ns prot. n. 14132), ha richiesto al Comune il parere di competenza in materia di VIA.

Il Nucleo di Valutazione VIA-VAS in data 8 luglio 2010 ha espresso proprio parere, trasmesso alla Regione Toscana in data 9 luglio 2010 (ns prot. n. 18762).

La Regione Toscana in data 29 novembre 2010 (ns prot. n. 32599) ha inviato il proprio parere al MATT richiedendo chiarimenti ed integrazioni alla documentazione.

Il MATTM in data 24 gennaio 2011 (ns prot. n. 1824) ha richiesto al proponente chiarimenti ed integrazioni.

L'Autorità Portuale di Piombino in data 29 giugno 2011 (ns prot. n. 16357) ha presentato al Comune la documentazione integrativa.

La Regione Toscana in data 7 luglio 2011 (ns prot. n. 17144) ha richiesto al Comune di Piombino il parere di competenza sulla documentazione integrativa.

Il Nucleo di Valutazione VIA-VAS nella riunione del 2 agosto 2011, considerata la complessità del progetto e ritenendo fondamentale l'apporto di ARPAT per l'esame della documentazione integrativa, conclude la seduta decidendo di richiedere alla Regione Toscana una proroga dei termini fino al 7 settembre 2011 per l'espressione del proprio parere.

Il Comune in data 8 agosto 2011 (ns prot. n. 19237) ha richiesto alla Regione Toscana una proroga dei termini fino al 7 settembre 2011 per l'espressione del proprio sul progetto in oggetto.

Preso atto che, nonostante il rinvio della riunione, non è pervenuto il parere di ARPAT servizio sub Provinciale di Piombino;

Ritenuto comunque di doversi pronunciare sul progetto in esame sulla base della documentazione presentata, dei pareri pervenuti e della discussione svolta;

Il Nucleo di valutazione VIA-VAS esprime il parere di seguito riportato.

PARERE

1. Quadro programmatico .

Il nuovo piano regolatore portuale è stato elaborato in conformità all'accordo di Pianificazione sottoscritto da Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino e Autorità Portuale in data 6 aprile 2009, ai sensi degli artt. 22-23 della L.R.T. n.1/2005.

A sua volta, l'Accordo di Pianificazione si proponeva di creare le condizioni per la fattibilità urbanistica degli interventi previsti nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto il 21.12.2007 per la rimozione della "colmata e dei sedimenti marini di Bagnoli" e il trasferimento dei materiali di risulta nell'ambito portuale di Piombino, previa messa in sicurezza e bonifica dei siti interessati. In particolare, l'art. 7 dell'APQ citato, disponeva che l'Autorità Portuale di Piombino dovesse adottare il nuovo Piano Regolatore entro il mese di giugno 2008.

Quanto sopra per richiamare l'attenzione sulla stretta correlazione che esiste tra il nuovo assetto portuale e il quadro programmatico delineato con l'APQ Piombino-Bagnoli del 2007 che, fino ad oggi, non ha preso avvio.

Al fine di assicurare coerenza tra i diversi atti della programmazione pubblica (APQ, Accordo di Pianificazione, Piano Regolatore Comunale, Piano Regolatore Portuale), si segnala l'opportunità di una verifica dei loro contenuti, delle procedure e delle fasi attuative degli accordi programmatici sottoscritti e, se necessario, di un loro adeguamento.

2. Accesso al porto

In via generale, si evidenzia che il collegamento diretto del porto con la viabilità nazionale, previsto attraverso il prolungamento della S.S. n. 398, costituisce condizione essenziale per il futuro sviluppo portuale, già prescritta nel parere VIA sul precedente Piano Regolatore Portuale (Variante II al PRP). In assenza di tale infrastruttura viaria, gli incrementi di traffico commerciale e turistici generati dal porto di Piombino risulterebbero insostenibili dall'attuale assetto viabilistico urbano, aggravando ulteriormente i livelli già critici di inquinamento acustico ed atmosferico registrati nei quartieri residenziali attraversati.

Sempre in ordine ai collegamenti con le infrastrutture terrestri di trasporto, anche in base a quanto emerso dalle indagini effettuate recentemente dal Comune di Piombino per la redazione del Piano di Azione Comunale ai sensi della L.R.T. n. 9/2010, si ribadisce la necessità di un riassetto della linea ferroviaria che consenta di incrementare il trasporto merci-passeggeri da e per il porto ai fini di un miglioramento della qualità dell'aria.

Da un punto di vista progettuale, infine, il Nucleo rileva una discordanza tra il tracciato del prolungamento della S.S. n. 398 previsto dal PRP e il progetto definitivo della "bretella Piombino" prevista dal progetto definitivo della SAT (lotto n.7) in fase di VIA. Il progetto SAT, a differenza di quello riportato nel PRP, prevede solo un primo lotto a quattro corsie fino alla rotonda (R2) di Terre Rosse e nessun collegamento con il settore nord del porto, la cui utilità risulta essenziale anche per la cantierizzazione delle prime opere di messa in sicurezza ambientale del sito, da ritenersi preliminari a qualsiasi altro intervento.

Si ritiene pertanto indispensabile, in fase di VIA, una verifica di coerenza progettuale e temporale tra il PRP e il progetto definitivo della SAT per il prolungamento della S.S. n. 398 fino al porto.

3. Fasi progettuali

In relazione alla vastità degli interventi previsti e alle risorse finanziarie effettivamente disponibili, si raccomanda un'attenta valutazione delle fasi attuative con l'obiettivo di configurare stralci caratterizzati dalla funzionalità delle opere. Questo criterio dovrebbe essere seguito sia nel caso di interventi con prevalente funzione ambientale (MISE e bonifica), sia nel caso di interventi con prevalente funzione portuale (moli e banchine), sia nel caso di interventi misti.

Sotto il profilo della funzionalità degli stralci attuativi, si ricorda che tutta l'impalcatura progettuale del nuovo PRP, come della precedente Variante II, si basa sul presupposto del prolungamento della S.S. n. 398 fino all'ambito portuale.

4. Vasche per il refluo dei sedimenti marini non pericolosi

Il nuovo PRP si basa sulla costruzione di vasche impermeabilizzate per il refluo dei sedimenti marini, da adattare successivamente per finalità portuali con la realizzazione di banchine e piazzali operativi.

Per queste ragioni devono essere bene specificati i volumi disponibili nelle vasche, la tipologia e la provenienza dei materiali da refluire. Sotto questo profilo si rileva un'incogruenza tra la nota esplicativa e l'Allegato 15 "Implementazione studio della cantierizzazione e programma lavori", relativa al bilancio dei volumi dei sedimenti da refluire rispetto alla capacità complessiva delle vasche. A tal fine dovranno essere considerati gli atti sottoscritti in ordine al refluo dei materiali provenienti dal sito di Bagnoli.

In relazione all'entità dei dragaggi e dei reflui dei sedimenti marini nelle vasche il Nucleo richiama la necessità di verificare le caratteristiche dei materiali sia da un punto di vista chimico-fisico in conformità con le disposizioni del D. lgs n. 152/2006, della L. n. 84/1994 e del DM 7 novembre 2008.

5. Approvvigionamento materiali inerti e cementizi

Considerati i notevoli quantitativi di materiali di cava (massi e tout-venant), di calcestruzzo e conglomerati bituminosi necessari per la realizzazione delle opere previste nel nuovo PRP, il Nucleo richiede che, in ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs 163/2006, dal D.M. 203

dell'8 maggio 2003 e dalla D.G.R.T. n. 337 del 15 maggio 2006, una quota di suddetti materiali provenga da attività di riuso e riciclaggio di rifiuti.

Sempre in ordine all'approvvigionamento delle materie prime si rileva che 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 la realizzazione di pavimentazioni, piazzali e opere stradali.

La vicinanza di tali impianti alle aree di cantiere e al porto consentirebbe inoltre di ridurre drasticamente la mobilità per la movimentazione dei materiali in fase di cantiere, fino al punto di non interferire con la viabilità pubblica.

6. Cantierizzazione

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.

Inoltre, il Nucleo ritiene necessario che il proponente si attenga alle seguenti prescrizioni nelle varie aree di cantiere:

- tutti i reflui originati direttamente e indirettamente dalle aree di lavorazione dovranno essere sottoposti a trattamenti di depurazione autorizzati che consentano la loro restituzione in ambiente in conformità al D.Lgs. 152/06;
- le aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi dovranno essere provviste di sistemi di raccolta di eventuali sversamenti accidentali;
- dovranno essere prese tutte le precauzioni affinché sia evitata la dispersione in acqua e sul suolo di cemento ed altre sostanze utilizzate in tale fase, con particolare attenzione alle aree ubicate in prossimità di pozzi o acque superficiali;
- dovrà essere garantita la funzionalità di tutti i corsi d'acqua eventualmente interessati dai lavori, nonché la quota di sommità degli argini;
- le acque meteoriche dilavanti le aree di cantiere di estensione maggiore a 5000 mq dovranno rispettare quanto previsto dagli artt. 39 e 40 del D.P.G.R.T. n. 46/R.
- dovranno essere previsti sistemi di riuso e recupero delle acque reflue al fine di contenere i consumi di acqua potabile.

7. Impatti ambientali

Rumore

Lo studio acustico condotto dall'APP fa emergere chiaramente che il prolungamento della S.S. n. 398, oltre ad essere infrastruttura indispensabile per il futuro sviluppo portuale, costituisce anche intervento di "risanamento acustico" riducendo di fatto gli attuali livelli di rumore critici rilevati lungo la viabilità oggi utilizzata.

D'altra parte, la previsione della nuova viabilità di accesso al porto connessa con l'incremento dei volumi di traffico portuali, determina il superamento dei livelli acustici in corrispondenza dei ricettori posti lungo le nuove infrastrutture (strada e ferrovia). A fronte di ciò, il Nucleo pone come condizione la realizzazione dei seguenti interventi di mitigazione:

- installazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza del tratto di S.S. n. 398 che attraversa il quartiere Poggetto-Cotone;

- utilizzo di asfalto fonoassorbente;
- barriera acustica in corrispondenza del tratto di ferrovia in loc. Gagno;
- interventi passivi ai ricettori individuati.

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 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.

Inquinamento atmosferico

Dalla documentazione prodotta emerge un incremento degli impatti sulla matrice aria dovuti all'aumento dei volumi di traffico navale e veicolare correlati al nuovo assetto portuale.

Alla luce degli esiti delle simulazioni effettuate dal proponente, il Nucleo raccomanda uno specifico approfondimento in sede di valutazione regionale sulla base dei contributi di ARPAT.

A fronte dei previsti peggioramenti della qualità dell'aria nelle aree portuali, lungo il tracciato della nuova viabilità di collegamento e in zone urbane collocate prevalentemente a sud del porto, il Nucleo raccomanda, comunque, che sulle suddette aree sia limitata la localizzazione di ricettori sensibili.

In ogni caso lo scenario ambientale conseguente ai nuovi assetti portuali presuppone l'attivazione di un monitoraggio in continuo dei parametri CO, NO₂, PM₁₀ e benzo(a)pirene.

Erosione costiera

Lo studio meteomarinario prodotto mette in evidenza che l'esecuzione dei lavori della prima fase (realizzazione della Diga Foranea Darsena Nord), in assenza della realizzazione delle opere previste per il distretto della nautica e cantieristica, determinerebbe un accumulo di sedimenti alla foce della Chiusa. Per tali ragioni è necessario procedere, comunque, alla costruzione di un'opera di difesa che segua l'andamento della diga prevista per il porto turistico.

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.

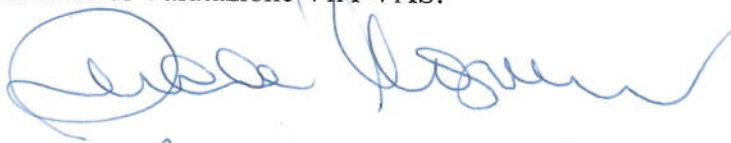
Il Nucleo rileva, infine, che l'istruttoria condotta in ambito comunale sconta l'assenza di una specifica istruttoria dell'ARPAT Servizio sub provinciale di Piombino, in quanto la stessa Agenzia rimetterà il proprio contributo istruttorio all'ARPAT regionale che, a sua volta, formulerà il parere generale alla Regione sulle opere soggette a VIA.

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 12.40.

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

Arch. Massimo Zucconi, Presidente



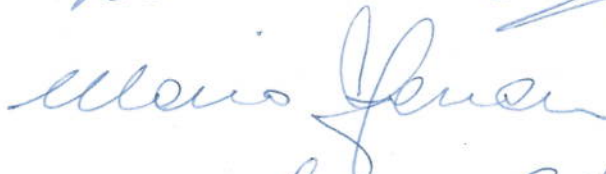
Dott. Alessandro Barbieri



Ing. Riccardo Banchi



Geol. Mario Ferrari



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

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

Piombino, 01.08.2011

Par. Amb. 11/13

Servizio POLITICHE AMBIENTALI
- SEDE-

OGGETTO: Piano Regolatore Portuale - Procedura di VIA statale
Autorità portuale Piombino
Convocazione Conferenza di Servizi - Espressione di Parere

Con riferimento alla convocazione pervenuta in data 08.07.2011 (atti prot. 17260) in merito all'oggetto, per le finalità della Conferenza dei Servizi, si conferma quanto riportato nel verbale della seduta del Nucleo di Valutazione del 08.07.2010.

VISTO
Il responsabile del Servizio
(arch. ss. Laura Pescini)

Il Responsabile del Procedimento
(arch. Salvatore Sasso)