



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

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 8 GENNAIO 2013

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e Mobilità Ambientale ed Energetico Regionale (PRIIM).

Soggetti coinvolti nel procedimento VAS:

Proponente: Regione Toscana – Direzione Generale Politiche Territoriali Ambientali per la mobilità, Settore: Area di coordinamento Mobilità e Infrastrutture

Autorità Competente: NURV

Autorità Procedente: Consiglio Regionale

Il giorno 8 gennaio 2013 ore 09.30 presso i locali del Settore Politiche Ambientali del Comune di Piombino si riunisce il Nucleo per l'esame della pratica oggetto di Valutazione Ambientale Strategica.

Il Dirigente del Settore Politiche Ambientali, Arch. Zucconi, in qualità di Presidente del Nucleo, accerta che sono presenti:

Per il Comune:

Geol. Mario Ferrari	Settore Politiche Ambientali
Arch. Salvatore Sasso	Settore Programmazione Territoriale ed Economica
Ing. Riccardo Banchi	Settore Lavori Pubblici
Dott.ssa Cristina Pollegione	Settore Politiche Ambientali, con funzione di segreteria

Per gli Enti:

Dott. Alessandro Barbieri ASL 6 Val di Cornia

Risulta assente, pur essendo stato invitato, il Dott. Roberto Pietrini di ARPAT Dipartimento Piombino-Elba.

Partecipa altresì l'Ing. Francesca Repeti del Settore Politiche Ambientali in qualità di istruttore della pratica in oggetto.

Iter amministrativo

In data 14 novembre 2012 la Regione Toscana ha trasmesso il piano in oggetto tramite posta elettronica certificata, ns. prot. n. 26860, richiedendo di esprimere, entro 60 giorni dalla pubblicazione dell'avvio del procedimento amministrativo sul BURT, il proprio parere di competenza.

Contributi e pareri pervenuti al Nucleo

Non è pervenuta alcuna nota o contributo.

Sintetica descrizione del PRIIM

Il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) delinea, ai sensi della L.R.T. n. 55 del 4 novembre 2011, le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il Piano di Indirizzo Territoriale. In particolare, il PRIIM individua i seguenti *obiettivi strategici* a loro volta articolati in ulteriori obiettivi specifici:

1. *Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale*
 - 1.1 Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando la possibilità di attivazione di investimenti privati
 - 1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali
 - 1.3 Monitoraggio degli effetti di realizzazione delle grandi opere della mobilità
2. *Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico*
 - 2.1 Sviluppare azioni di sistema integrando le dotazioni tecniche economiche di tutti gli ambiti funzionali che interagiscono con il trasporto pubblico: assetti urbanistici, strutturali, organizzazione della mobilità privata
 - 2.2 Sviluppare una rete integrata di servizi in grado di supportare sia tecnicamente che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali
 - 2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale
 - 2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba
 - 2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione
3. *Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria*
 - 3.1 Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano
 - 3.2 Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale

3.3 Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto

4. *Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana*

- 4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano
- 4.2 Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale
- 4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione
- 4.4 Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica
- 4.5 Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo
- 4.6 Consolidamento di una strategia industriale degli interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (core-network) europea

5. *Azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti*

- 5.1 Sviluppo infrastrutture e tecnologie per l'informazione in tempo reale dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano
- 5.2 Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e la mitigazione dei costi ambientali. Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato.

A seguito di discussione il Nucleo esprime il parere di seguito riportato.

PARERE

Il Nucleo concorda sugli obiettivi generali del PRIIM finalizzato a garantire la massima integrazione tra le previsioni di adeguamento e sviluppo delle infrastrutture per la mobilità in Toscana, valutando nel loro insieme gli impatti sull'ambiente e sulle risorse dei territori interessati.

Concorda inoltre sulla necessità di integrare il PRIIM con tutti gli altri livelli di pianificazione, generali e settoriali, che incidono sulla mobilità e sul traffico, compreso il trasporto pubblico locale (TPL).

Per quanto riguarda le previsioni relative al Comune di Piombino, il Nucleo rileva quanto di seguito riportato.



3

1. Strade e Autostrade

Il Nucleo ricorda che il collegamento del porto di Piombino con la grande viabilità nazionale rappresenta, di per sé, un obiettivo strategico e come tale va perseguito.

Per queste motivazioni, da decenni, il Comune ha previsto il prolungamento SS.398 fino al porto. Successivamente, nell'ambito della procedura di valutazione d'impatto ambientale per l'Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, il collegamento con il porto è stato configurato anche come opera connessa al progetto autostradale.

In questa sede si ribadisce che la funzionalità dell'opera è garantita solo con la completa realizzazione del tratto Montegomoli - Poggio Batteria, così come ampiamente motivato con il parere VIA del Comune di Piombino sul progetto dell'autostrada A 12.

Si ricordano gli obiettivi che l'opera consente di raggiungere:

- Migliorare i collegamenti stradali con il porto e rendere attuabile il nuovo Piano Regolatore Portuale;
- dotare la città di una seconda via di accesso, considerando anche che al suo interno sono collocati grandi impianti industriali (taluni soggetti a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. 334/99) ed un porto di interesse nazionale;
- ridurre l'inquinamento atmosferico rilevato lungo Viale Unità d'Italia 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 di Azione Comunale per il miglioramento della qualità dell'aria (PAC) ai sensi della L.R.T. n. 9/2010. L'azione risolutiva individuata nel PAC è proprio la realizzazione del prolungamento della S.S. n. 398 nel tratto compreso tra Montegomoli ed il porto.

Da un punto di vista progettuale, il Nucleo rileva una discordanza tra il tracciato del prolungamento della S.S. n. 398 - valutato in sede di VIA ed oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale da parte del MATTM espresso con Decreto n. 7892 del 02/04/2012 - con quello riportato nella Scheda AS-CORTIR-T0003-ID30 dell'elaborato "Autostrade e strade di interesse statale" pag. 36. Il progetto riportato nella scheda prevede, infatti, che *"...In prossimità della struttura diportistica delle terre rosse le due carreggiate di progetto vengono fatte passare una lato mare nel territorio di proprietà Lucchini e una lato monte a fianco del canale allacciante. Nei pressi della zona Capezzuolo Alto le due carreggiate vengono riunite ed è prevista una rotonda dalla quale parte anche il collegamento con la viabilità locale di Corso Unità d'Italia..."*. Si ritiene pertanto indispensabile una verifica di coerenza con il progetto definitivo presentato da SAT. Il Nucleo, peraltro, non ritiene condivisibile la soluzione riportata negli elaborati del PRIIM.

2. Ferrovia

Le previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale di Piombino richiedono l'adeguamento e il potenziamento dell'attuale linea ferroviaria Campiglia - Piombino - Porto per poter far fronte agli incrementi dei traffici (commerciali e turistici) e garantire l'intermodalità tra ferro e nave. Problemi di adeguamento si rilevano anche per il traffico passeggeri tra la città di Piombino e la stazione ferroviaria di Campiglia, con l'obiettivo di rendere più efficiente ed incrementare il TPL.

Per la riorganizzazione del trasporto ferroviario il Nucleo ricorda che tra il Comune di Piombino e la Regione Toscana è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa, avente per

oggetto il *“Riordino del sistema dell'accessibilità e dei trasporti e potenziamento dei servizi di trasporto nel sistema territoriale della Val di Cornia – Elba”*, approvato con D.G.R.T. n. 457 del 03/06/2006. Le parti si sono impegnate ad approfondire la fattibilità tecnico-finanziaria del progetto di ristrutturazione e riconversione in metropolitana di superficie dell'attuale linea ferroviaria con l'obiettivo di potenziare i servizi per i passeggeri diretti alla città ed al porto. Gli esiti dello studio non sono noti e non se ne ravvisa traccia nel PRIIM. Si ritiene pertanto che il documento di programmazione regionale debba essere integrato con gli esiti dello studio in argomento che costituisce presupposto essenziale per una strategia condivisa di riorganizzazione dei servizi ferroviari nell'area della Val di Cornia e dell'Isola d'Elba. Si segnala, inoltre, la necessità di valutare l'insieme delle funzioni che attualmente interessano la ferrovia Campiglia- Piombino-Porto: traffico passeggeri, traffico merci portuali e traffici industriali.

Il Nucleo rileva infine che, in mancanza dello studio suddetto, il Regolamento Urbanistico, adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 77 del 27 giugno 2012, ha previsto la dismissione dell'attuale stazione urbana e della stazione sul porto, indicando un'unica stazione baricentrica tra la città ed il porto.

I documenti del PRIIM non contemplano queste previsioni per cui si ritiene indispensabile attivare le opportune verifiche per definire una programmazione condivisa, da recepire nel Piano Regionale.

3. Porto di Piombino e nautica

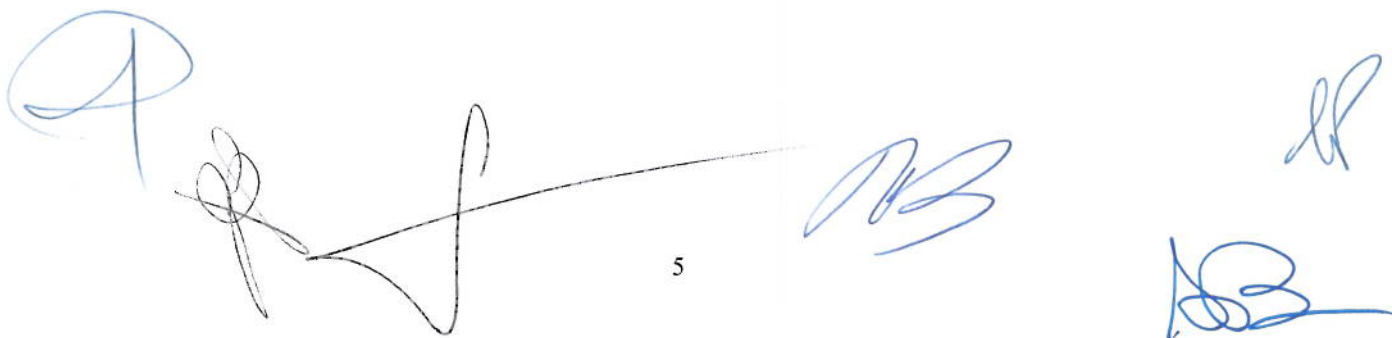
Si rinvia alle valutazioni già espresse nell'ambito del parere VIA espresso dal Nucleo sul nuovo Piano Regolatore Portuale, ricordando che il futuro sviluppo portuale resta subordinato alla realizzazione dell'intero tratto della bretella Montegemoli-Poggio Batteria.

4. Mobilità ciclabile

Il Nucleo concorda sulla previsione di una rete ciclabile costiera che interessa per intero il Comune di Piombino. In merito segnala che la pianificazione particolareggiata del Comune ha già previsto, e in parte attuato, itinerari ciclabili lungo le aree naturali protette della costa, con i quali è opportuno raccordare la pianificazione regionale e la successiva progettazione attuativa.

5. Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Il nucleo non ha elementi per valutare la materia complessiva del TPL, ad eccezione delle considerazioni già espresse nei precedenti punti.

The bottom of the page features several handwritten signatures in blue ink. On the left, there is a large, stylized signature. In the center, there is a long, horizontal signature. To the right of the center, there is a signature that appears to be 'MB'. Further right, there is a signature that appears to be 'LP'. At the bottom right, there is a signature that appears to be 'MB'. The page number '5' is printed in the center, below the signatures.

Il Presidente dichiara terminati i lavori del Nucleo di valutazione VIA-VAS alle ore 11,30.

Letto e sottoscritto:

Arch. Massimo Zucconi, Presidente

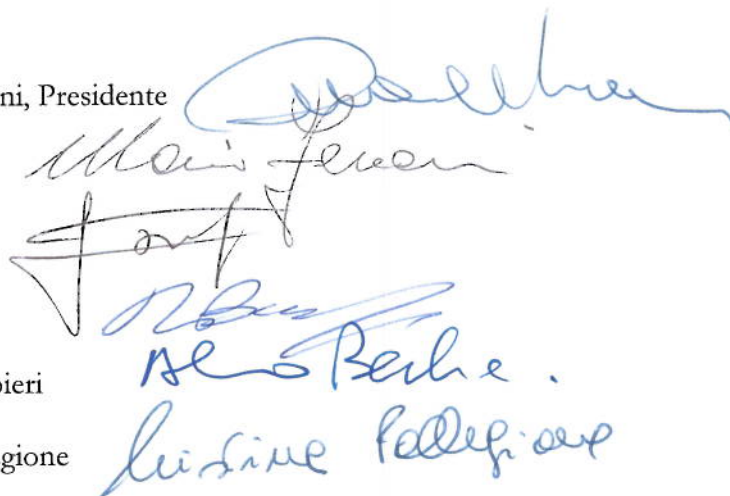
Geol. Mario Ferrari

Arch. Salvatore Sasso

Ing. Riccardo Banchi

Dott. Alessandro Barbieri

Dott.ssa Cristina Pollegione

The block contains six handwritten signatures in blue ink, each corresponding to a name listed to its left. The signatures are: 1. Arch. Massimo Zucconi (a large, flowing signature), 2. Geol. Mario Ferrari (a signature that appears to read 'Mario Ferrari'), 3. Arch. Salvatore Sasso (a signature that appears to read 'Sasso'), 4. Ing. Riccardo Banchi (a signature that appears to read 'Riccardo Banchi'), 5. Dott. Alessandro Barbieri (a signature that appears to read 'Alessandro Barbieri'), and 6. Dott.ssa Cristina Pollegione (a signature that appears to read 'Cristina Pollegione').