

Salvatore GIOITTA
ARCHITETTO
Via Pratese, 12
Poggio a Caiano (PO)
Tel. 3497557130
salvatore.gioitta@tscafi.it



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E, prot DVA - 2015 - 0003869 del 12/02/2015

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni ambientali,
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale,
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

OGGETTO: OSSERVAZIONI RELATIVE PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO
AMBIENTALE PER L'AMPLIAMENTO DELL'INTERPORTO DELLA
TOSCANA CENTRALE

Il sottoscritto Salvatore Gioitta, nato a _____ il _____, residente a _____
in _____, in qualità di privato cittadino, ai sensi dell'art.24
comma 4 del D.Lgs.152/2006:

- presenta le osservazioni, di seguito allegate, al progetto definitivo comprensivo di studio di impatto ambientale presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dalla *Società Interporto della Toscana Centrale Spa* in data 16.12.2014;
- chiede che vengano prese in considerazione nella valutazione in corso, al solo fine dell'interesse pubblico.

L'allegato si compone di 11 osservazioni numerate.

Data 07/02/2015


Salvatore GIOITTA



OGGETTO:

VINCOLO ARCHEOLOGICO – MANCATO RISPETTO

Rif. 1

Si rileva come il progetto definitivo dell'ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale vada ad insistere, in parte, su aree sottoposte a **vincolo archeologico** (vd. la Carta dei vincoli QPRM-T06).

Si prende atto che su tali aree vincolate il progetto non prevede nuova edificazione e che le destina a diventare un "bacino di laminazione" senza escavazione, mediante la sola realizzazione di arginelli in terra.

Si osserva tuttavia che:

- tale bacino di espansione risulta assolutamente necessario ed essenziale nelle verifiche idrauliche relative alle profonde modificazioni al reticolo idraulico previste dall'ampliamento dell'Interporto;
- l'area è destinata ad accogliere le acque provenienti dal reticolo idraulico, spostato e compromesso dalle trasformazioni edilizie, qualora il reticolo stesso si riveli incapace di raccogliercle;
- tale previsione di bacino di laminazione è dunque dovuta alla stessa realizzazione dell'ampliamento e ad esso strettamente correlato come condizione essenziale per la fattibilità dell'intervento.

Si ritiene che l'assenza di escavazione non elimini il profondo condizionamento d'uso che il progetto pone a carico di quest'area che, con altissima probabilità vista l'imposizione del vincolo, contiene importanti testimonianze archeologiche.

La non compatibilità con il vincolo risulta dai seguenti motivi:

- il bacino di laminazione non è evidentemente compatibile con future operazioni di ricerca archeologica non potendo conservare la propria funzione di cassa di raccolta delle acque pluviali (e di vasca di fitodepurazione) in presenza di scavi archeologici o solo di saggi preliminari che peraltro in passato hanno già mostrato la presenza di importanti testimonianze (fig.1-11 del QPGT-01) ;
- il bacino di laminazione renderà quindi impossibile alle autorità preposte la ricerca archeologica per tutto il periodo in cui conserverà tale funzione;
- tale improponibile condizionamento, in vista dell'istituzione di un Parco Archeologico, porrà a carico della collettività il gravoso o impossibile compito di trovare e realizzare opere compensative per un eventuale e futuro spostamento del bacino di laminazione;
- qualora l'area passasse in mani pubbliche, magari graziosamente ceduta da interporto, lo spostamento della cassa di laminazione sarebbe comunque impossibile, visto che se esistesse nel comparto in esame una soluzione alternativa, il progetto di ampliamento l'avrebbe considerata ed esaminata, se non altro in una doverosa analisi comparativa all'interno dello SIA;
- il bacino di laminazione, parte integrante dell'ampliamento dell'Interporto, equivale pertanto a una permanentemente limitazione delle ricerche archeologiche in contrasto con l'art. 88 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, oltre che un ingiustificato vantaggio per gli interessi privati a carico degli interessi pubblici (anche economici) presenti e futuri.

Dunque si può concludere che il progetto di ampliamento nel suo complesso (alla cui realizzazione il bacino di espansione è condizione essenziale) rappresenti una grave violazione del vincolo archeologico e che soprattutto risulti evidente una **incompatibilità** con le finalità dello stesso vincolo e in definitiva con il patrimonio culturale e archeologico del territorio e con i prevalenti interessi pubblici.

Per completezza si riporta come anche il Piano del parco della piana approvato dalla Regione Toscana come integrazione al PIT preveda la valorizzazione, culturale fruitiva, delle aree archeologiche e il completamento dello scavo.

Si chiede dunque di dare esito negativo alla Valutazione d'Impatto Ambientale.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPRM-T06 – Carta dei vincoli
- QPRM-01 – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QPGT-01 – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE

Data 07/02/2015

Salvatore GIOJTTA

OGGETTO:

INTERMODALITÀ – CARENTE INFORMAZIONE

Rif. 2

Lo Studio d'Impatto Ambientale fa continuamente riferimento all'intermodalità che infatti rappresenta, anche secondo la normativa vigente un requisito essenziale di ogni Interporto.

Lo studio omette d'informare come l'attuale impianto presenta strutture largamente in grado di garantire l'intermodalità e dunque la movimentazione su ferro, senza ulteriori ampliamenti, **largamente sottoutilizzate e così descritte sul sito istituzionale:**

- Terminale intermodale con quattro binari operativi in grado di trattare treni per una lunghezza di oltre mt. 600. Il piazzale di movimentazione ha un'area libera con una larghezza di 50 mt ed una superficie operativa circa 30.000 mq. Consente il carico e lo scarico di quattro treni al giorno per una movimentazione totale di oltre 100.000 TEUS per anno.
- Area per la movimentazione a carro - Con due binari dedicati della capacità di stazionamento di oltre 580 mt ciascuno. Il piazzale di movimentazione ha un'area dedicata con una larghezza di 25 mt ed una superficie operativa di circa 14.000 mq. Consente il carico e lo scarico minimo di un treno al giorno per una movimentazione totale di 200.000 ton x anno. E' da notare che la disposizione dell'area, in affiancamento a quella del terminale intermodale, per cui è facilmente intercambiabile l'operatività del trasporto a carro con quella intermodale.
- Fabbricati di movimentazione merci con ribalte raccordate alla ferrovia e bocche di carico per il trasferimento da e per la strada. Si tratta di due fabbricati contigui della superficie lorda rispettivamente di mq 3.656 e 12.762 e quindi per complessivi 16.418 mq per una altezza di mt 11,50 libera, vocati ad una logistica con componente ferroviaria importante, in grado di movimentare oltre 200.000 ton x anno. I fabbricati sono dotati di uffici dedicati per complessivi mq 1900 circa distribuiti su più piani.
- Binari di stanziamento - Il sistema ferroviario è alimentato da un raccordo al fascio PRATO SUD, posto sulla linea FI – BO e FI – PT. Da questo si dipartono otto aste complessive (quattro per l'intermodale; due per la movimentazione a carro e due di rifornimento dei magazzini) dedicate alla movimentazione dei treni. Dal lato opposto è presente uno scalo di appoggio per consentire l'accumulo di treni in attesa di lavorazione articolato su tre aste per complessivi mt 893 in grado di far stazionare 30 carri.
- Supporti - La piattaforma è corredata da vari supporti che ne integrano la funzionalità.
- Fabbricato di controllo della sup. di circa 300 mq
- Pesa fino a 40 ton
- Rimessa del locomotore con fossa di visita
- Locomotore di manovra e di uno stacker

Come risulta a pag. 31 del QPGT-01 attualmente la quantità di merci movimentate via ferro è (in cifra tonda??) di solo 100.000 t corrispondente a circa un trascurabile 5% del totale.

Non si vede dunque come l'ampliamento possa modificare questa situazione non dovuta certo a carenze strutturali o a mancanza di spazi e come appaia velleitario e non documentato l'obiettivo del 50% (pag. 31 del QPGT-01)

Inaccettabile dunque risulta giustificare l'ampliamento per raggiungere un obiettivo che l'interporto doveva aver già conseguito con le grandi infrastrutture esistenti (50 ettari).

Da notare inoltre come il presunto spostamento su ferro del 50% del traffico faccia facilmente, ma erroneamente, scrivere al proponente che le analisi di impatto su traffico, qualità dell'aria e rumore siano favorevoli se non migliorative senza ulteriori analisi.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE
- QAMB-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE

Data 07/02/2015

Salvatore GIOIJA

OGGETTO: **REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI CAMPI BISENZIO -
CONTRASTO**

Rif. 3

Si rileva come il progetto definitivo dell'ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale preveda un'area di laminazione che insiste sul territorio del Comune di Campi Bisenzio.

Gran parte di tale area, nel Regolamento Urbanistico (QPRM.T04), risulta classificata come zona F adibita alle attrezzature metropolitane. Tra tali attrezzature ammesse dall'art. 139 delle NTA per detta area, è ricompresa quella dell'interporto.

Una piccola porzione risulta invece destinata alla realizzazione di casse di espansione e compensazione idraulica, finalizzate alla laminazione delle portate di piena dei corsi d'acqua.

Il progetto di ampliamento dell'Interporto prevede invece un "bacino di laminazione" molto più ampio rispetto alle previsioni del R.U. andando ad occupare il sedime destinato a zona F.

Pur tenendo conto che la perimetrazione di un'opera di compensazione idraulica può subire modifiche e adattamenti passando dalla previsione urbanistica alla progettazione definitiva, non si può intendere ed estendere tali adattamenti fino allo stravolgimento delle previsioni urbanistiche.

Si chiede quindi che venga riconosciuta la **non conformità del** progetto al vigente Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio, in particolare per il contrasto tra la previsione di area F destinata ad attrezzature e la destinazione prevista dal progetto di ampliamento (area destinata a cassa di espansione idraulica).

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPRM.T04 - R.U. Comune di Campi Bisenzio
- QPRM-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE

Data 07/02/2015

Salvatore GIOIETTA



OGGETTO:

**PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI FIRENZE -
CONTRASTO**

Rif. 4

Nell'ambito dello statuto del territorio e strategie di politica territoriale, il sito di intervento è ubicato all'interno di un'area adibita a "polo ferroviario esistente" (cfr. QPRM.T03 PTCP Provincia di Firenze).

Ora risulta chiaro come l'attuale struttura dell'Interporto sia poco riconducibile alla definizione di "polo ferroviario" vista la bassissima percentuale di merci movimentate con il mezzo ferroviario e per le quali la società interporto si guarda bene da comunicare i dati.

Relativamente all'ampliamento proposto si rileva che il progetto consiste nella realizzazione di:

- quattro edifici destinati a magazzini;
- una stazione di servizio e lavaggio mezzi;
- un edificio direzionale;
- parcheggi
- opere viabilistiche.

Si tratta evidentemente di opere non relative al trasporto ferroviario stesso e la destinazione riportata nel PTCP della Provincia di Firenze.

In definitiva si ritiene che il progetto di ampliamento dell'Interporto si trovi in contrasto con il Piano Territoriale di Coordinamento vigente che prevede la presenza di un "polo ferroviario", evidentemente riconoscendo al trasporto su ferro delle finalità ambientali, logistiche e territoriali che l'Interporto non vuole, non ha voluto oppure non ha potuto assecondare, continuando tuttavia e pervicacemente a intensificare con il presente progetto di ampliamento il proprio carattere di polo logistico del trasporto su gomma nonostante i proclami e le buone intenzioni.

Si segnala infatti che attualmente la percentuale di merci spostate su ferro è praticamente trascurabile a detta dello stesso Studio d'Impatto Ambientale (pag.29 del QPGT-01).

Risulta anche evidente che le previsioni di ampliamento non sembrano finalizzate ad incentivare l'intermodalità prevedendo nuovi capannoni, distributore di carburanti, uffici e infrastrutture viarie.

Il rafforzamento del traffico ferroviario, in alternativa a quello su gomma, è un obiettivo certamente condivisibile e di primaria importanza, ma a nessuno può sfuggire che se tale obiettivo non è stato possibile fin'ora raggiungerlo da parte della soc. Interporto non sarà certo un mero ampliamento a permetterlo.

Si afferma di voler potenziare il trasporto su ferro passando dal 5% al 50%, non si spiega con chiarezza quali sono le modalità operative per raggiungere tale obiettivo, ma in realtà si realizzano soprattutto manufatti edilizi e nuove strade.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPRM.T03 - PTCP Provincia di Firenze
- QPRM-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE

Data 07/02/2015

Salvatore GIOITTA



OGGETTO:

INTEGRAZIONE AL PIT- PARCO AGRICOLO DELLA PIANA - NON CONFORMITÀ

Rif. 5

I

In merito all'oggetto si rileva quanto segue:

- a) Il Piano del Parco agricolo della Piana in integrazione al PIT, adottato con Delibera del Consiglio Regionale n. 74 del 24 luglio 2013 e approvato dalla Regione Toscana, come progetto di territorio di rilevanza territoriale, riconosce una parte dell'area di intervento dall'ampliamento dell'Interporto come facente parte delle "Aree del parco Agricolo della Piana", riconoscendo inoltre anche tratti di viabilità storica da tutelare.
- b) Le norme dei piani territoriali come il PIT e le sue integrazioni rimandano alle disposizioni contenute dalla pianificazione subordinata. Nel caso del Parco della Piana tale adeguamento degli strumenti urbanistici non è ancora avvenuta.
- c) La Relazione Generale del progetto deduce erroneamente da questo mancato adeguamento, che è "possibile sostenere la piena conformità dell'opera progettuale" pur in presenza di una piena ed evidente non conformità.
- d) Infatti le misure di tutela del Parco della Piana relative ad aree interessate dal progetto (in particolare a quelle su cui insiste il bacino di laminazione, oltre che un parcheggio e un piazzale) risultano essere le seguenti:
 - la salvaguardia delle aree a destinazione agricola;
 - il mantenimento ed il recupero delle trame agrarie storiche;
 - l'accessibilità al territorio nel suo complesso, anche attraverso il mantenimento della viabilità storica interpodereale;
 - il mantenimento, ripristino e potenziamento delle connessioni verticali fra il sistema collinare e il territorio della piana.
 - la valorizzazione, culturale fruitiva, delle aree archeologiche e il completamento dello scavo.
- e) Per contro il progetto di ampliamento prevede interventi incompatibili:
 - un bacino di laminazione;
 - un distributore di carburanti;
 - un parcheggio;
 - la cancellazione di viabilità storica, tra cui via Cellerese, il cui toponimo è stato collegato all'epoca romana.

Si chiede dunque di dare esito negativo alla Valutazione d'Impatto Ambientale per incompatibilità con i valori di tutela ambientale rappresentati dal Parco Agricolo della Piana.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPRM-T01 – Integrazione al PIT- Parco agricolo della Piana
- QPRM-01– QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE
- QAMB-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE
- QAMB-34 - Paesaggio e Patrimonio storico culturale

Data 07/02/2015

Salvatore GIOITTA



OGGETTO:

**COSTI TERRITORIALI, CONSUMO DI SUOLO - MANCHEVOLI GIUSTIFICAZIONI
RELATIVE AI BENEFICI E FINALITÀ**

Rif. 6

Le aree di nuova trasformazione previste dal progetto di ampliamento ammontano a ben 250.000 metri quadrati (25 ettari) che vanno a sommarsi ai 800.000 mq, attualmente occupati dall'Interporto.

Tale enorme consumo di suolo pretende di essere giustificato da inoppugnabili e pressanti motivazioni di pubblica utilità tali da poter legittimare il sacrificio che la collettività si assume destinando ampliamento una così grande superficie territoriale che va a sommarsi a una già rilevantissima superficie.

La documentazione presentata, al contrario, non riesce realisticamente a giustificare e ad esporre i benefici corrispondenti a tale costo territoriale.

In particolare:

- non risulta credibile e documentata la finalità di potenziare la movimentazione merci via ferrovia in quanto il mancato sviluppo intermodale non deriva da mancanze infrastrutturali (si veda osservazione n. 2) quanto dalla cattiva localizzazione dell'Interporto rispetto ai flussi di transito; circostanza che ha comportato per questi lunghi anni, nei quali l'Interporto ha operato, lo scarso o nullo interesse da parte delle Ferrovie;
- non risulta rilevante per il pubblico interesse la necessità della società Interporto di pareggiare i propri attuali debiti mediante la rendita fondiaria dei terreni di proprietà su cui costruire capannoni da vendere o affittare;
- non risulta comprovata da alcun elemento, salvo l'affermazione del proponente, la grande richiesta di spedizionieri e operatori di trasferirsi in massa nei nuovi edifici previsti dalla società Interporto.

Non risulta dunque in alcun modo giustificabile una infrastruttura di 105 ettari, impossibile da integrare nel tessuto territoriale e giustificata solo dalla "necessità" di raccogliere insieme gli spedizionieri di due province, mentre, all'interno delle altre aree produttive sparse e abbondanti sul territorio, rimangono vuoti lotti e capannoni, **moltiplicando il consumo di suolo.**

Si chiede dunque di dare esito negativo alla Valutazione d'Impatto Ambientale per mancanza di giustificazioni, benefici e finalità di pubblica utilità da opporre all'enorme consumo di suolo. Questo anche per l'incompatibilità con il principio dello sviluppo sostenibile contenuto tra l'altro nell'art. 3-quater del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che intende tutelare, nella scelta comparativa di interessi pubblici e privati, la tutela dell'ambiente, il risparmio delle risorse essenziali, le possibilità delle generazioni future.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPRM-01- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE

Data 07/02/2015

Salvatore GIOIATA

OGGETTO: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - CARENZE

Rif. 7

Si ritiene che lo Studio di impatto ambientale presentato dalla Società *Interporto della Toscana Centrale Spa* presenti le seguenti gravi carenze:

- La documentazione presentata dalla Società *Interporto della Toscana Centrale Spa* in merito al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, presenta verifiche di conformità ai vari strumenti urbanistici di livello comunale e sovracomunale (IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO pag. 10 e seguenti). Tuttavia in tali verifiche, relativamente alle piccole porzioni territoriali di Comune di Prato coinvolte nel progetto, è presente la verifica relativa al Piano Strutturale ma non al Regolamento Urbanistico del Comune di Prato, pienamente in vigore. Pertanto la documentazione presentata dalla soc. *Interporto* risulta, per tale aspetto, incompleta e incoerente. Per inciso si nota che le previsioni del progetto sono in contrasto con il R.U. (quanto meno per i parcheggi previsti a NO dell'ampliamento al posto di boschi- barriere vegetali fitte previsti nel piano ed in generale per il disegno del verde).
- Manca un'analisi dell'impatto delle trasformazioni sugli elementi ambientali in relazione al progetto degli elementi di tutela del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di piano paesaggistico e soprattutto dell'interferenza e dell'impatto delle trasformazioni proposte su tali obiettivi ambientali.
- Manca un'analisi in relazione al progetto degli elementi di tutela del Parco della Piana (integrazione al PIT) e soprattutto dell'interferenza e dell'impatto delle trasformazioni proposte su tali obiettivi ambientali.
- Le misure di mitigazione e compensazione previste, fatte salve quelle riferite alla fase di cantiere, non sono correttamente riferite agli impatti specifici sui componenti ambientali e paesaggistiche e sono episodiche, insufficienti e trascurabili essendo limitate a qualche piantumazione di arbusti e piante sul confine.
- Manca una valutazione dell'impatto del progetto sull'inquinamento dell'acqua e una relazione sui sistemi di depurazioni previsti in relazione ai vari componenti del progetto tra cui elementi di forte inquinamento (lavaggio veicoli, piazzali di movimentazione ecc).

Si chiede, in relazione alle carenze riscontrate, di dare esito negativo alla Valutazione d'Impatto Ambientale.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE
- QPRM-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QAMB-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE
- QAMB-34 - Paesaggio e Patrimonio storico culturale

Data 07/02/2015

Salvatore GIOITTA

OGGETTO:

**IL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE CON VALENZA DI PIANO
PAESAGGISTICO - CONTRASTO CON GLI OBIETTIVI AMBIENTALI**

Rif. 8

Relativamente al Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di piano paesaggistico, adottato con DCR n. 58 del 1 luglio 2014 e approvato dalla Regione Toscana si rileva quanto segue:

- L'area di intervento oggetto dell'intervento ricade all'interno dell'ambito "Firenze-PratoPistoia" (n. 6). Per tale ambito il PIT propone degli obiettivi che riguardano la tutela del patrimonio territoriale che i soggetti pubblici devono perseguire nei propri strumenti e atti.
- Tra questi obiettivi risultano i seguenti:
 - *Salvaguardare la continuità delle relazioni territoriali tra pianura e sistemi collinari circostanti*
 - *Impedire ulteriori frammentazioni a opera di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala*
 - *Evitare la dispersione insediativa, preservare e valorizzare gli spazi aperti ineditati*
 - *Definire e qualificare margini degli insediamenti*
 - *Salvaguardare il sistema insediativo di valore storico e complessità delle relazioni funzionali, visive e simboliche che lo legano al territorio contermini*
 - *Salvaguardare il reticolo idrografico minore.*
- Evidente che l'Interporto ed in particolare il suo ampliamento non rispetta nessuno di questi obiettivi in quanto:
 - *accentua la separazione tra la fascia pedemontana e la piana ampliando un enorme ostacolo territoriale che, posto di traverso, condiziona ogni aspetto urbanistico per un vasto lembo della piana, inglobando peraltro una strada pubblica;*
 - *costituisce un'infrastruttura assolutamente fuori scala (105 ettari) e impermeabile ad ogni relazione territoriale;*
 - *rappresenta un intervento che va a frammentare ancora di più i margini territoriali e modifica pesantemente il reticolo idrografico minore compromettendone la funzionalità, peraltro in un ambito assai fragile sotto il punto di vista della pericolosità idraulica;*
 - *rappresenta una presenza incombente visivamente sull'insediamento storico di Gonfienti, sulle aree di ritrovamento archeologico, sugli insediamenti pedemontani e sulle emergenze dell'archeologia industriale.*

Si chiede dunque di dare esito negativo alla Valutazione d'Impatto Ambientale per incompatibilità con i valori di tutela ambientale rappresentati dal Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di piano paesaggistico.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPRM-01- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE
- QAMB-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE
- QAMB-34 - Paesaggio e Patrimonio storico culturale

Data 07/02/2015

arch. Salvatore GIOITTA



OGGETTO:

FINALITÀ DELL'INTERVENTO PROPOSTO - INCONGRUENZE

Rif. 9

Si rileva come, nello Studio d'impatto ambientale, l'ampliamento dell'Interporto sia motivato in modo carente, contraddittorio e reticente.

- Non sono forniti dati esaustivi relativi all'attività dell'Interporto negli ultimi anni.
- Si fa continuamente riferimento a servizi intermodali e alla modalità di trasporto ferroviario senza fornire dati esaustivi al fine di valutare le possibili evoluzioni.
- Non si tiene conto nello Studio d'impatto ambientale che il mancato sviluppo della modalità su ferro non dipende dal mancato ampliamento in quanto già all'attualità l'Interporto dispone di strutture inutilizzate o sottoutilizzate in grado di garantire l'intermodalità.
- Si fa continuamente riferimento ai collegamenti con i porti di Livorno, La Spezia ecc senza fornire alcun dato circa le attuali movimentazioni di merci che attualmente avvengono da e per tali destinazioni, al fine di valutare le possibili evoluzioni.
- Risulta carente la dimostrazione che l'interporto, nella dimensione proposta, sia economicamente compatibile con il bacino di traffico.
- Non si tiene conto della difficoltà di crescita in termini di traffico della struttura esistente che dalla sua nascita non ha avuto lo sviluppo consistente che si immaginava, rimanendo di fatto estraneo ai flussi di traffico più importanti. A tal proposito si rileva come il numero di veicoli in transito abbia presentato un decremento negli ultimi anni (1.240.377 veicoli nel 2010 e 1.053.339 nel 2013).
- Secondo il proponente solo l'ampliamento proposto garantisce l'equilibrio economico della società Interporto, che a suo dire sarebbe costretta ad assumere provvedimenti che potrebbero mettere in discussione la propria sopravvivenza. Tale motivazione è assolutamente priva di documentazione idonea a dimostrare l'assunto che appare del tutto indimostrato e contingente, legato com'è a una difficile situazione finanziaria che sembra essere dovuta a carenze gestionali, piuttosto che a dimensioni insufficienti. A tal proposito non risulta presentato un piano economico dell'intervento e per la verità tutto lo studio d'impatto ambientale risulta assolutamente privo di dati oggettivi in merito all'attività dell'interporto.

La vera motivazione potrebbe quindi essere quella di investimento immobiliare che consenta alla società interporto di mettere a valore le aree di proprietà cercando di rientrare dal debito accumulato negli scorsi anni di gestione, utilizzando magari fondi pubblici per l'ampliamento.

Tale investimento non può che passare dal potenziamento delle funzioni esistenti e in definitiva dall'offerta (non si sa quanto allettante) verso operatori della logistica che intendano trasferire le proprie attività da altre aree della piana in una logica di concorrenza che ha come unica conseguenza la concentrazione di traffico pesante nell'area, senza vantaggi apprezzabili per la collettività.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPRM-01- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE

Data 07/02/2015

arch. Salvatore GIOITTA

OGGETTO:

**SOLUZIONI ALTERNATIVE – CARENZE DELLO STUDIO D'IMPATTO
AMBIENTALE**

Rif. 10

Il progetto di ampliamento e lo Studio d'impatto ambientale non corrisponde alla necessità di valutare in modo esaustivo le soluzioni alternative all'intervento proposto.

In particolare:

- L'alternativa zero viene rigettata facendo leva sostanzialmente solo su motivazioni economiche relative alla società di gestione, assolutamente non documentate con dati e piani economici.
- La valutazione delle alternative non è svolta compiutamente sotto il profilo dell'impatto ambientale, comprendendo in tale aspetto anche il consumo di suolo.
- Non si da conto dell'eventuale possibilità di riutilizzare, modificare e razionalizzare gli spazi esistenti.
- Non tiene conto di spazi ampiamente sottoutilizzati come risulterebbero essere i servizi doganali e in particolare il parcheggio doganale per Tir.
- Non si da conto di ipotesi alternative alla realizzazione di un bacino di laminazione su di un'area sottoposta a vincolo archeologico.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- **QPGT-01** - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE
- **QAMB-01** - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE

Data 07/02/2015

arch. Salvatore GIOIJA



OGGETTO:

INCOMPATIBILITÀ CON LA NORMATIVA NAZIONALE

Rif. 11

1. La legge 30 Maggio 1995 n. 204 ed in genere la normativa di settore prevedono che gli interporti non possano insistere su aree sottoposte ai vincoli ed in particolare a quelli relativi ai beni culturali e paesaggistici.
L'intervento proposto interferisce con un'area sottoposta a vincolo archeologico sulla quale andrà a realizzarsi un bacino di laminazione, un'opera che seppure non sia funzionale alle attività dell'Interporto, risulta tuttavia parte integrante e necessaria per l'intervento e facente parte a tutti gli effetti del progetto e delle opere di trasformazione.

2. La legge istitutiva degli interporti ha come sua finalità quella di favorire l'intermodalità. La società Interporto in tanti anni di attività non è stata in grado di attivare nessuna intermodalità tanto che secondo la documentazione presentata attualmente solo il 5% delle merci è movimentato via ferrovia.
Ora, richiedendo l'ampliamento, si intende improvvisamente portare questa percentuale al 50% senza peraltro spiegare come. Visti i precedenti è lecito dubitare della fattibilità di questo obiettivo. Si prefigura dunque un esborso di denaro pubblico che non avrà come risultato quello di conseguire gli obiettivi di intermodalità, portando a risultati esattamente opposti e controproducenti. L'ampliamento darà ulteriore impulso non al trasporto ferroviario, ma a quello su gomma, concentrando ancora di più e attirando in un sol punto automezzi che passeranno le merci ad altri automezzi con conseguenze sul traffico già congestionato e difficile e sulla qualità dell'aria.

Si chiede dunque di dare esito negativo alla Valutazione d'Impatto Ambientale per incompatibilità con le previsioni normative di settore.

Elaborati oggetto dell'osservazione:

- QPRM-01- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - RELAZIONE GENERALE
- QPGT-01 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - RELAZIONE GENERALE
- QPRM-T06 - Carta dei vincoli

Data 07/02/2015

arch. Salvatore GIOIATA