

Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS

Via Nicola Porpora 22 – 50144 - Firenze

N. Prot **Vedi segnatura informatica**

cl. **DV.01/313.2**

a mezzo: **PEC**

Spett.

Presidente del NURV della Regione Toscana

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Ter-
ritorio

Ministero delle Infrastrutture e del trasporti

Oggetto: *“Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015” - Contributo istruttorio sul Rapporto Ambientale per la procedura di VAS ai sensi dell'art 33 della L.R. 10/2010. .*

Riferimento: comunicazione del Ministero delle infrastrutture e del trasporti. Dip. infrastrutture, i sistemi informativi e statistici – Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali (protocollo ARPAT n. 0090283 del 23/12/2015 , prot. Ministero delle infrastrutture e del trasporti n. 10832 del 23/12/2015) e nota del NURV che si esprimerà ai sensi dell'art. 33 della L.R. 10/2010 (protocollo ARPAT n° 0001269 del 11/01/2016, prot. R.T. 0003996 del 11/01/2016).

Proponente: Ministero delle infrastrutture e del trasporti Dip. infrastrutture, i sistemi informativi e statistici – Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali (di seguito MIT).

Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

Il NURV, in qualità di soggetto con competenze ambientali (SCA), si esprime ai sensi dell'art.33 della LR 10/2010.

Documentazione oggetto del contributo: è quella trasmessa con la nota del Ministero delle infrastrutture e del trasporti sopra citata e nello specifico:

- Allegato Infrastrutture “Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti” (0ALLEGATO INFRASTRUTTURE NOVEMBRE 2015.pdf);
- Rapporto Ambientale (1RAPPORTO AMBIENTALE ALLEGATO INFRASTRUTTURE.pdf);
- Quadro di riferimento normativo e programmatico (2RA Al Allegato 1 QdRNP.pdf);
- Dossier di valutazione (3RA Al Allegato 2 Dossier.pdf)
- Matrice di valutazione (5RA Al matrici valutazione.pdf);
- Sintesi non tecnica (6SINTESI NON TECNICA RA Al. pdf)

Considerato il livello di alto respiro della programmazione si osserva che il Piano ha recepito, in linea generale, le indicazioni da noi suggerite in merito al Documento preliminare.

In particolare

- è stato accolto l'uso di NO₂ e non NO_x come riferimento corretto per la qualità dell'aria per la tutela della salute umana e di considerare le sostanze e i parametri previsti dal D.lgs. 155/2010 e s.m.i. per la descrizione del contesto e il monitoraggio degli effetti attesi dal Piano;

-sono stati considerati i Piani regionali toscani PAER, PRB e PRAER da considerare, come riferimenti importanti per le successive fasi di definizione/valutazione della programmazione in materia di trasporti;
- riguardo alle impostazioni sul sistema di monitoraggio sono riportate indicazioni generali, prevedendo la predisposizione di un PMA operativo nelle fasi successive.

Come meglio dettagliato in seguito si osserva tuttavia che, trattandosi di un Piano che costituisce il quadro generale per gli investimenti di interesse nazionale in materia dei trasporti, alla luce dei documenti internazionali ed europei che riportano precise indicazioni inerenti gli obiettivi di riduzione percentuale delle emissioni di PM10, PM2.5, SO₂, NO_x, COV, NH₃ e gas ad effetto serra, il piano potrebbe definire il proprio contributo quantitativo al raggiungimento degli obiettivi nazionali e comunitari.

CONTENUTI DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE

L'Allegato Infrastrutture **costituisce il quadro di riferimento nazionale strategico per i trasporti, in relazione al ciclo di programmazione 2014-2020.**

Per quanto riguarda il territorio di competenza i progetti previsti dall'AI sono:

1. ERICA - Easy Railway Infrastructure and Customs Access – Autorità Portuale Livorno;
2. Collegamento tra i sistemi di Port Community System nodi portuali della rete TEN-T con i paesi terzi – AP Livorno;
3. Adeguamento prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo tra i porti core di Livorno/La Spezia ed il valico del Brennero – RFI;
4. Raise up – Rail Interconnecting System to Europe for Upgrading Piombino;
5. ERTMS /ETCS livello 2 (baseline 2.3.0d) implementazione tecnologica binari della sezione Firenze – Roma;
6. Tranvia di Firenze;
7. Strada E78 Grosseto-Siena;

Inoltre secondo quanto riportato nei Dossier di valutazione l'*Area Funzionale 5.C.1 Adeguamento e potenziamento scali esistenti* riguarda potenzialmente tutti gli scali aeroportuali presenti sul territorio italiano, con particolare riguardo a quelli classificati come strategici nello schema di Decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, approvato dal Consiglio dei Ministri il 27 agosto 2015, tra i quali figura l'aeroporto "Firenze/Pisa". Al riguardo si fa presente che è attualmente in corso la procedura di VIA del Masterplan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze.

STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

Per quanto riguarda le opere previste nella Provincia di Livorno, da quanto riportato nel testo non è possibile risalire al dettaglio degli interventi previsti, anche se, da ricerche effettuate in rete, sembra di poter ricostruire che il progetto ERICA, che prevede lo sviluppo strategico dell'accessibilità del Nodo di Livorno, comprensivo del porto e dell'interporto di Guasticce, comprenda opere quali lo scavalco ferroviario della linea Genova e la connessione tra porto e interporto (attualmente in fase di valutazione di assoggettabilità a VIA) ed opere su tratte ferroviarie interne al porto ed organizzazione delle aree intra portuali, che potrebbero comprendere il progetto di "Potenziamento dei collegamenti ferroviari fra il Porto di Livorno e la rete ferroviaria, raddoppio della tratta ferroviaria Livorno Calambrone-Darsena Toscana e collegamento del Porto con la linea Tirrenica lato nord", lavori attualmente in fase di realizzazione.

Si evidenzia quindi che la mancanza di dettaglio nell'indicare le opere previste non consente di poter evidenziare eventuali specifiche criticità ambientali, per cui si rimandano le valutazioni di merito ai rispettivi iter di valutazione e autorizzativi.

Riportiamo comunque elementi di criticità di carattere generale relative al territorio portuale e retro portuale di Livorno, indicando problematiche esistenti, che potranno essere utili, se inserite nel quadro ambientale per i successivi iter di valutazione e autorizzativi:

- la presenza di siti in bonifica facenti parte del SIN (Sito di interesse Nazionale) e del SIR (Sito di interesse Regionale), problematica da affrontare in fase progettuale delle opere al fine di ottenere l'autorizzazione alla realizzazione da parte dell'autorità competente per la bonifica nonché per la definizione del-

la gestione dei materiali di scavo che, per opere lineari di tipo ferroviario, riguardano generalmente decine di migliaia di mc;

- le problematiche della qualità dell'aria del settore nord della città di Livorno, in cui è presente il porto ed altre fonti emissive quali: l'inceneritore, la raffineria Eni, la centrale termoelettrica Enipower ed altre attività industriali/artigianali tra cui impianti di gestione dei rifiuti. **Viste le pressioni emissive di questa area, si ritiene strategica la progressiva fornitura a tutte le banchine portuali di sistemi di approvvigionamento energetico (cold ironing) che permettano di eliminare o almeno ridurre in maniera consistente le emissioni da stazionamento delle navi attraccate in porto.** Strategiche inoltre saranno le modalità di produzione dell'energia necessaria all'alimentazione delle banchine. A questo proposito si rileva che nella VAS del Piano Regolatore Portuale di Livorno era stata indicata la rilevanza delle implicazioni ambientali connesse allo sviluppo e alla strategia energetica del porto, da cui la necessità di approfondita analisi prima della progettazione dei singoli interventi relativi all'ampliamento/trasformazione del Porto, previsti dal PRP.

- Si segnala infine la problematica relativa alla gestione dei sedimenti di dragaggio in area portuale, individuati per il Porto di Livorno in 1.860.000 mc.

Per quanto riguarda la matrice Aria si ritiene che i dati e le relative fonti dati siano individuati in maniera chiara ed esaustiva per quanto riguarda le pressioni emissive. **Fatta eccezione gli indicatori dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici PM10 e PM2,5, non risulta riportato lo stato dell'arte dei parametri relativi alla qualità dell'aria né le fonti dati cui si intende riferirsi anche in merito alla valutazione del raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria (OAS 1).**

OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE E POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il modello valutativo adottato, qualitativo e argomentativo, viene motivato con la complessità del Piano (compresenza al suo interno di progetti già definiti e in corso di realizzazione, scelte programmatiche non ancora dettagliate). Se ne prende atto.

Per quel che riguarda la qualità dell'aria

si osserva che la formulazione degli Obiettivi Ambientali Sintetici è stata basata su una analisi dei documenti di politiche, piani e programmi internazionali, europei e nazionali. Nello specifico dell'obiettivo "OAS 1. Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti", alcuni di tali documenti riportano precise indicazioni inerenti gli obiettivi di riduzione percentuale delle emissioni di PM10, PM2.5, SO₂, NO_x, COV, NH₃ e gas ad effetto serra.

Non risulta chiaro come l'AI si inserisca in tali obiettivi: nei documenti di VAS non vengono individuati obiettivi quantitativi di riduzione, ma solo obiettivi di tipo qualitativo.

Trattandosi di un Piano che costituisce il quadro generale per gli investimenti di interesse nazionale in materia dei trasporti, anche in prospettiva dei suoi prossimi aggiornamenti, il Piano potrebbe riportare il proprio contributo quantitativo al raggiungimento degli obiettivi nazionali e comunitari.

Qualora tali valutazioni siano riconducibili ai punteggi presentati all'interno della matrice di valutazione si ritiene che sarebbe opportuno presentare in maniera maggiormente esplicita le modalità con cui tali punteggi siano correlati al raggiungimento di obiettivi di riduzione delle emissioni.

Non è chiaro come, in mancanza di tale percorso, nelle successive fasi di monitoraggio ambientale di VAS sarà possibile assegnare un valore agli scostamenti dagli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento verificatisi a seguito dell'attuazione delle azioni del Piano e quindi quali soglie dovrebbero portare alla revisione del Piano, così come previsto dalla normativa.

Infine segnaliamo che nell'attribuzione del "Punteggio di strategicità complessiva" operato nel RA, non ci appare corretto sommare semplicemente i risultati dell'aspetto ambientale (ottenuti dai risultati assegnati a n. 6 obiettivi ambientali) con i risultati dell'aspetto socio-economico (ottenuti dai risultati asse-

gnati a n. 7 obiettivi ambientali). Sarebbe più corretto normalizzare i due punteggi o giustificare l'assegnazione di diversi pesi ai due aspetti.

In generale sarà necessario che analisi di dettaglio sulle criticità ambientali e approfondimenti specifici, anche finalizzati all'individuazione di interventi di mitigazione degli impatti, sia in fase di cantiere che in quella di esercizio, vengano riportati nelle fasi di progettazione perché possa essere eseguita un'adeguata valutazione nei successivi iter autorizzativi.

MISURE DI MITIGAZIONE

Entrando nel merito delle misure di mitigazione e in particolare per quanto riguarda le indicazioni riportate nei dossier valutativi (agende ambientali, sezione 3 delle schede dei dossier e misure di accompagnamento di cui al cap. 8 del RA) si fanno le seguenti osservazioni di dettaglio:

- nei dossier dell'*area funzionale 4.B.1 Adeguamento e razionalizzazione della rete stradale* e dell'*area funzionale 5.B.2 Interventi di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici*, è indicato che, per limitare l'impatto su Suolo e rifiuti (OAS4) "al fine di preservare la qualità del suolo e delle acque di falda, di prestare attenzione alla progettazione dei sistemi di drenaggio delle acque, anche prevedendo, ad esempio, il ricorso a tecniche di fitodepurazione nei canali di drenaggio.". Al riguardo, viste le caratteristiche qualitative delle acque di piattaforma stradale (contenenti metalli pesanti e materiali in sospensione, oli e eventuali sversamenti) proponiamo di esplicitare la necessità di previsione, almeno a monte delle fitodepurazione e comunque indipendentemente dall'impiego della stessa, di idonei trattamenti.

- nel dossier dell'*area funzionale 5.C.1 Interventi di adeguamento e potenziamento degli scali esistenti in corso e già pianificati* non è indicata alcuna misura di mitigazione per gli obiettivi OAS1 e OAS6, pur avendo nella sezione 2 del dossier individuato possibili impatti negativi per la qualità dell'aria e per le emissioni acustiche e in atmosfera. Secondo quanto dettagliato a pag. 36 del RA ciò deriva dal fatto che viene loro assegnato solo un giudizio pari a "-1" definito nel RA come "impatti negativi poco significativi". Riteniamo che il punteggio più idoneo sarebbe almeno "-2" associato al criterio che "... richiede particolari attenzioni per non contrastare con il perseguimento dell'obiettivo".

- nei dossier dell'*area funzionale 2.A.1 Interventi funzionali al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane ed ai servizi per i pendolari*, dell'*area funzionale 4.B.1 Adeguamento e razionalizzazione della rete stradale* e dell'*area funzionale 5.B.2 Interventi di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici*, viene suggerito "di prediligere il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo"; riteniamo necessario che tale indicazione debba essere contestualizzata ai casi specifici per contenere gli effetti sull'idrogeologia, raccomandando comunque di modulare tale scelta secondo gli esiti di studi e valutazioni delle situazioni idrogeologiche sito specifiche.

ANALISI DELLA SCELTA DELLE ALTERNATIVE

Si osserva che nel RA non è presente una analisi della scelta delle alternative che era prevista nel Rapporto Preliminare di VAS e che doveva far parte delle prestazioni del modello valutativo adottato.

IL SISTEMA DI MONITORAGGIO

Nel capitolo 9 del RA è indicato che, visto il livello alto del Piano – in quanto posto al vertice del processo di programmazione e pianificazione dei trasporti - e secondo la logica di non duplicazione e di cooperazione tra i vari livelli amministrativi, il monitoraggio ambientale dell'attuazione del AI coinciderà in gran parte con una azione di raccolta e concentrazione di dati provenienti da altri monitoraggi a partire da quelli legati al singolo intervento oppure da piani e programmi subordinati o correlati dotati di un loro sistema di monitoraggio.

Si ricorda al riguardo l'importanza di coordinarsi con il monitoraggio del PRIIM Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità della Regione Toscana.

Nel RA vengono solo definite le linee principali del sistema di monitoraggio, rimandando ad una fase successiva la predisposizione di un programma di dettaglio.

È condivisibile la scelta di prevedere all'istituzione di struttura intersettoriale di coordinamento delle attività di monitoraggio, per favorire lo scambio di dati e che dia specifiche comuni sulle modalità di esecuzione del monitoraggio ai diversi livelli di attuazione e la previsione di un Sistema informativo del Piano di Monitoraggio.

È previsto l'uso di un set di indicatori di "contesto", di "processo" e di "contributo", in linea con quanto previsto dalle LL.GG. ISPRA N.109/2014 e vengono riportati alcuni di tali indicatori, da integrare nelle fasi successive di costruzione del sistema di monitoraggio. A riguardo osserviamo che:

- tra gli Indicatori di processo sarà importante inserire indicatori relativi ad alcune aree funzionali di intervento, come ad esempio indicatori relativi agli interventi per la sicurezza ferroviaria e stradale, indicatori relativi alle misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti, indicatori relativi agli interventi di adeguamento e potenziamento degli scali aerei.
- tra gli Indicatori di monitoraggio ambientale (contesto e contributo) sarà utile inserire indicatori relativi alla produzione di rifiuti e terre e rocce da scavo e al loro riutilizzo nell'ambito dell'attuazione dell'AI e indicatori relativi alla qualità delle acque superficiali e sotterranee.

Si ricorda quanto già segnalato nella fase preliminare di VAS in merito all'utilità di dotare ciascun indicatore di una scheda tecnica di descrizione e, contenente le relative modalità di calcolo e la fonte dei dati, oltre all'indicazione delle relative risorse, ruoli e responsabilità, e di individuare per ciascun indicatore valori obiettivo di riferimento o valori soglia, rispetto ai quali confrontare i risultati del monitoraggio e di conseguenza reindirizzare se necessario il Piano.

Firenze, 15 febbraio 2016

La Dirigente
Dott.ssa Carmela D'Aiutolo (*)

Il Responsabile del Settore VIA/VAS
Dott. Alessandro Franchi (*)

(*) Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993