



Prot. n.

Da citare nella risposta

Data

Allegati 1

Risposta al foglio del
numero

Oggetto: Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) – Rapporto ambientale. Trasmissione contributo.

**Ministero dell'Ambiente e della tutela del
territorio e del mare**

Direzione Generale per le Valutazioni
ambientali

Divisione II Sistemi di valutazione ambientale

**Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti**

D.G per lo Sviluppo del Territorio, la
Programmazione ed i Progetti Internazionali

Con la presente si trasmette il contributo valutativo Determina n.3/SCA/2016 del NURV della Regione Toscana sul Rapporto ambientale del Piano in oggetto, espresso il 26.2.2016, ai sensi dell'art.33 c.1, della l.r. 10/2010.

Distinti saluti.

Il Presidente
Arch. Carla Chiodini



Regione Toscana

Seduta n. 171 del 26.02.2016
Determinazione n.3/SCA/2016

NURV

(Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)

CONTRIBUTO VALUTATIVO VAS

in qualità di soggetto con competenze ambientali ai sensi dell'art. 33 della LR 10/2010

Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) Fase Rapporto Ambientale di VAS

Autorità procedente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)
Dipartimento per le Infrastrutture i Sistemi Informativi e Statistici

Autorità competente: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM)
Direzione generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 1295/2015 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n.4/2016, nella seduta del 26 febbraio 2016, presenti i seguenti componenti:

Presenti: Carla Chiodini, Carmela D'Aiutolo, Cecilia Berengo, Alessandra Pei, Paolo Roberti, Graziella Ceravolo, Antonella Bonini, Stefania Maria Remia, Stefano Mirri

Assenti: Emanuela Balocchini, Gennarino Costabile, Diletta Landini Piccardi

[Handwritten signature]

RR

a

AB

we

[Handwritten signature]

visti

- il d.lgs. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la Parte seconda relativa alle "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)";
- la legge regionale 10/2010 recante "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza";

premessi che

- l'Allegato Infrastrutture al DEF rientra nell'ambito di applicazione di cui all'art. 6 comma 2 lett. a del Dlgs 152/06 e pertanto è soggetto a VAS;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistica, ha avviato le consultazioni sul Rapporto ambientale ai sensi dell'art. 13 co. 5 e art. 14 Dlgs 152/06 del piano in oggetto (ns prot. 276621 del 24/12/2015) avendo concluso la fase preliminare ai sensi dell'art. 13;
- il Dipartimento per le Infrastrutture i Sistemi Informativi e Statistici ha consultato la Regione Toscana in qualità di soggetto competente in materia ambientale e trasmesso la documentazione relativa al DEF, al Rapporto ambientale e Sintesi non tecnica che è pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e disponibile sul sito web del proponente;
- il Dipartimento per le Infrastrutture i Sistemi Informativi e Statistici ha consultato inoltre anche i soggetti competenti in materia ambientale di livello sub-regionale interessati;
- a seguito delle consultazioni del Nurv - prot. n. del 11.01.2016 - sono pervenuti i seguenti contributi:
 - Direzione Difesa del suolo e Protezione Civile Settore Genio Civile Toscana Sud – Prot. 42135 del 15.02.2016;
 - Settore Tutela della Natura e del Mare – Prot. 43659 del 16.02.2016;
 - Settore Servizi Pubblici Locali (ex Settore Rifiuti e Bonifiche dei Siti Inquinati) – Prot. 47504 del 18/02/2016
 - Direzione Difesa del suolo e Protezione Civile Settore Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela dell'Acqua – Prot. 50354 del 22/02/2016
 - il contributo pervenuto da ARPAT – prot. 51737 del 22.02.2016;
 - il contributo del Settore Pianificazione del Territorio inviato tramite e-mail del 26.02.2016;

esaminati

1. I documenti redatti dall'Autorità procedente/proponente consistenti in:
 - Allegato Infrastrutture novembre 2015 – Programma delle Infrastrutture Strategiche del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti L. 443/2001 art. 1 co. 1
 - Rapporto Ambientale – Allegato Infrastrutture
 - All. 1 – Quadro di riferimento normativo e programmatico
 - All. 2 – Dossier di valutazione
 - All. 3 – Relazione per la Valutazione d'Incidenza

- All. 4 – Matrici di valutazione
- Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
- Copia Avviso VAS Gazzetta Ufficiale

2. Le osservazioni pervenute dai soggetti sopraelencati - agli atti d'ufficio del NURV - che sono state considerate nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere per gli aspetti pertinenti alla valutazione ambientale.

considerato che

A) Strategia di Piano contenuti e obiettivi principali (lett. a All. VI D.lgs 152/06)

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 (di seguito AI) costituisce lo strumento di programmazione delle infrastrutture strategiche di trasporto nazionali alla luce dei nuovi indirizzi e politiche comunitarie in materia ed è quadro generale per gli investimenti nazionali per il ciclo di programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 26/2014).

L'AI illustra le scelte di investimento adottate dal Governo e dal Parlamento, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T (rete transeuropea dei trasporti) che attraversano l'Italia in coerenza con all'obiettivo comunitario T7 "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete".

E' confermata la scelta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di individuare in un unico Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), introdotto dal Dlgs 29/12/2011 n. 228, lo strumento unitario di programmazione di breve e medio termine che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza in aderenza a quanto disposto nell'Allegato stesso.

In sintesi le linee strategiche illustrate in fase preliminare e confermate nell'AI sono volte a promuovere:

- il potenziamento della modalità ferroviaria
- la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano
- il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale,
- il miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e l'innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici;
- l'ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del "cielo unico europeo" e il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani;
- l'attrazione di capitali privati attraverso adeguate politiche di rafforzamento amministrativo

E' stata effettuata un'attenta analisi del contesto trasportistico nazionale, sia in termini di dotazione che di domanda, partendo dalle opportunità e dei rischi del sistema e del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale, mettendo in evidenza tre aspetti prioritari relativi alla mobilità intelligente e sostenibile, alla sicurezza e alla trasparenza nell'ambito delle politiche per l'innovazione in un contesto nel quale l'Italia è un partner attivo nella costruzione dello spazio unico europeo dei trasporti.

Sulla base delle predette linee strategiche, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato, il Programma delle infrastrutture strategiche identifica 25 opere prioritarie (PIS), per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture

finanziarie pari a 48 miliardi di euro, rispondendo sia ad una esigenza di razionalizzazione e di selezione delle opere finanziabili sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili.

Importanti indicazioni per la strategia nazionale, poi, derivano da una attenta diagnosi finale condotta attraverso:

- l'analisi dei punti di forza e debolezza e dei rischi/opportunità (SWOT) per le diverse modalità di trasporto ferroviario, stradale, marittimo, aereo, TPL e mobilità urbana
- valutazione ex ante dei fabbisogni di infrastrutture e servizi
- le linee strategiche nazionali nel campo dei trasporti
- Programma delle infrastrutture strategiche PIS (Tab. Allegato 3 pg. 111.) per il 60 per cento del costo totale in fase di realizzazione, mentre per il restante 40 per cento in fase di progettazione

Gli obiettivi specifici sono una declinazione più puntuale delle linee strategiche e le aree funzionali di intervento, rappresentano il livello di maggior dettaglio dei contenuti dell'AI. Tali aree possono avere una caratterizzazione funzionale di tipo fisico (ad es. i collegamenti ferroviari per i principali aeroporti) o di tipo immateriale (ad es. misure per semplificare le procedure e dei controlli, efficientamento dei servizi portuali).

L'AI contiene:

- opere che sono in corso di realizzazione o che hanno già espletato il loro iter progettuale e di verifica di impatto ambientale che non sono oggetto della presente valutazione ma che sono considerate alla luce delle ricadute ambientali derivanti dalla loro realizzazione e per gli impatti cumulati con le altre;
- scelte programmatiche per le quali ancora non è maturato il livello di dettaglio attuativo

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. Tramvia di Firenze;
7. Strada E78 Grosseto-Siena;

B) Esito consultazione Soggetti con Competenze Ambientali (SCA) fase preliminare

Il Rapporto Ambientale (di seguito RA) riporta gli esiti della consultazione con i SCA della fase preliminare e le integrazioni proposte, motivando nel merito i contributi ritenuti non accoglibili. E' premesso che gran parte delle considerazioni di dettaglio fornite dai SCA sono risultate operativamente inutilizzabili nella presente VAS a causa del carattere prettamente strategico dell'AI. Le indicazioni sono comunque state inserite nell'Agenda ambientale degli interventi che implementeranno le Aree funzionali ad integrazione delle successive pianificazioni/progettazioni/valutazioni.

Si ritiene che complessivamente le indicazioni date in fase di scoping dal NURV della Regione Toscana siano state recepite ed integrate nella costruzione del RA.

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 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.

C) Aspetti pertinenti stato attuale dell'ambiente e problemi ambientali, caratteristiche culturali e paesaggistiche delle aree interessate (lett. b, c, d All. VI D.lgs 152/06)

Il RA propone un esame del contesto ambientale-territoriale organizzato per Macro-componenti ambientali rispetto alle quali valutare i possibili impatti/effetti significativi dell'Al. Il documento individua nello specifico sei Macro-componenti cui corrispondono altrettanti Obiettivi Ambientali Sintetici - OAS (Cap. 5).

Per quanto riguarda le opere inerenti la Provincia di Livorno, non è possibile risalire al dettaglio degli interventi previsti. 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).

Sono comprese inoltre opere su tratte ferroviarie interne al porto ed organizzazione delle aree intra-portuali, che potrebbero includere 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.

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).

D) Obiettivi di protezione ambientale e di politica dei trasporti, Valutazione degli effetti significativi dell'Allegato al DEF (lett. e, f All. VI D.lgs 152/06)

La valutazione ambientale si avvale del modello VECSAT e i contenuti di piano sono strutturati secondo tre livelli gerarchici - linee strategiche, obiettivi specifici, aree funzionali d'intervento - poi trasposti nella matrice di valutazione.

Si prende atto del modello valutativo, qualitativo e argomentativo, adottato e motivato per la complessità del piano (compresenza di progetti già definiti o in corso di realizzazione e scelte programmatiche non ancora dettagliate). Viene sottolineato che tale modello offre la possibilità di valutare gli impatti cumulati in quanto presuppone l'attribuzione di giudizi quantitativi sommabili algebricamente.

La matrice di valutazione degli impatti predisposta è organizzata in due sezioni e prende a riferimento il sistema di n. 6 Obiettivi Ambientali Sintetici affiancandolo al sistema di n. 7 Obiettivi Economico-Sociali per il settore trasporti. Per ciascun obiettivo, in relazione alle aree funzionali d'intervento, è associato un punteggio e un giudizio di strategicità ambientale ed economico/sociale con, infine, un bilancio di strategicità.

Per ciascuna area funzionale presa in esame sono stati predisposti dei dossier di valutazione (Allegato 2) in cui sono supportati ed argomentati i risultati della valutazione degli effetti di ciascuna scelta programmatica. Il dossier valutativo contiene un approfondimento circa le condizioni che consentono di ridurre al minimo i rischi di impatti rilevati rispetto ai benefici complessivi tramite la realizzazione dell'intervento in esame.

OAS 1 Qualità dell'aria e riduzione dei gas climalteranti

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, NOX, 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 assegnati 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 esserne eseguita un'adeguata valutazione nei successivi iter autorizzativi.

E) Valutazione d'Incidenza ambientale

L'Allegato 3 del RA è relativo alla Valutazione di Incidenza dei Siti Natura 2000.

Anche se l'AI si caratterizza per un rafforzato quadro strategico non esercitando una diretta trasformazione del suolo con elencazione degli interventi è stata comunque necessaria una verifica delle relazioni fra l'AI e i Siti Natura 2000.

La Valutazione di Incidenza dell'AI affronta la difficoltà di rapportare alla scala dell'analisi ecologica fattori di perturbazione molto incerti e indefiniti (nella localizzazione, nella tipologia e nell'entità dei fattori causali dell'impatto) e pertanto si deve operare con significativi adeguamenti dell'approccio analitico e valutativo.

Partendo dalla Matrice di valutazione usata per il RA è stato elaborato uno *screening* generale delle possibili interazioni con la rete Natura 2000 in funzione delle relazioni fra i seguenti parametri:

- fattori tipologici, ovvero natura degli interventi associabili alle aree funzionali definite nel RA per la VAS
- fattori dimensionali potenziali
- fattori localizzativi generali (regioni biogeografiche)

ed evidenziando la ricerca di un maggiore o minore rischio di coinvolgimento della rete Natura 2000 da parte delle possibili azioni connesse alle Aree Funzionali individuate.

Successivamente associando un livello di criticità in funzione di una "intensità" definibile secondo alcuni livelli e dalla combinazione di questi fattori è stato elaborato un modello di somma dei parametri, che porta a definire una sorta di "livello di attenzione" compreso nel *range* fra 0 e 9 ed ulteriormente sintetizzabile nel seguente modo e con i seguenti significati:

0- 2: Livello di attenzione basso (I): l'esigenza di eseguire valutazioni di incidenza sito specifiche non è

escluso ma probabilmente riguarderà solo situazioni particolari;

3- 5: Livello di attenzione moderato (II) : probabilmente buona parte degli interventi associati all'area

funzionale potrebbero richiedere una valutazione di incidenza sito/specifica;

6- 9: Livello di attenzione alto (III): probabilmente quasi tutti gli interventi associati all'area funzionale

potrebbero richiedere una valutazione di incidenza sito/specifica.

Tale procedimento è riassunto nella Tabella 4 – Definizione del livello di attenzione in relazione alla possibilità di interazione con aree della rete Natura2000 (Allegato VINCA pg.26).

Si ritiene che per quanto possibile lo studio d'incidenza (Allegato 3 all'AI) sia stato svolto correttamente ed esaminando il livello di attenzione risultante dalla TAB.4 sopra citata, nell'impossibilità di valutare possibili impatti su habitat e specie di interesse conservazionistico, si concorda con il documento Allegato VINCA sull'opportunità di un approccio cautelativo finalizzato ad individuare principi di carattere precauzionale, da tener presenti nelle fasi di attuazione del piano o programma cioè nel momento in cui verranno definite azioni più puntuali.

F) Indirizzi e misure mitigative e compensative (lett. g All. VI D.lgs 152/06)

L'agenda ambientale degli interventi che implementeranno l'area funzionale (sez. 3) contiene misure di accompagnamento da rendere operative nel progressivo definirsi degli interventi afferenti l'Area funzionale indipendentemente dalla presenza di impatti negativi e misure mirate per gli interventi che necessitano di particolare controllo.

Le indicazioni date sono relative a:

- temi o piani ambientali di attenzione e criteri localizzativi
- misure correlate di mitigazione e compensazione utilizzate in casi analoghi
- indicatori per le future valutazioni contributi in merito ai tre punti precedenti forniti da i SCA in fase di scoping

G) Sistema di monitoraggio VAS (lett. i All. VI D.lgs 152/06)

Essendo l'AI posto al vertice del processo di programmazione e pianificazione dei trasporti, secondo la logica di non duplicazione e di cooperazione tra i vari livelli amministrativi, il

monitoraggio ambientale (RA cap. 9) 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. Sono 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.

esprime le seguenti osservazioni

Il Piano ha recepito complessivamente le indicazioni del parere tecnico del NURV in fase preliminare e la valutazione ambientale risponde ai contenuti richiesti dal Dlgs 152/06, per cui si esprime un parere positivo.

A seguire alcune osservazioni ritenute utili per le successive fasi di pianificazione/progettazione/valutazioni per gli interventi afferenti il territorio toscano e contribuire al miglioramento della sostenibilità ambientale generale del piano.

1. Quadro di riferimento pianificatorio e programmatico di livello regionale o di area vasta

L'aggiornamento dell'Al conferma le opere già previste in Toscana tra le 25 prioritarie del PIS per cui si ribadisce quanto già espresso in fase preliminare e cioè che occorrerebbe far riferimento alle valutazioni ambientali già svolte a valle, in quanto trattasi di interventi che sono in corso di realizzazione e che quindi hanno già espletato il loro iter progettuale e di valutazione ambientale.

Nel 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.

Si osserva che in base alle considerazioni espresse al p.to D, 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, NOX, COV, NH3 e gas ad effetto serra, il piano potrebbe definire il proprio contributo quantitativo al raggiungimento degli obiettivi nazionali e comunitari.

Nell'ottica del coordinamento e integrazione verticale (tiering) tra pianificazioni e relative valutazioni si rimanda all'elencazione dei documenti e riferimenti normativi già contenuti nel parere tecnico del NURV in fase di scoping (Det. n.9/SCA/2015 p.to 1).

Di seguito alcuni ulteriori riferimenti e indicazioni di dettaglio per tematiche ambientali.

➔ Rifiuti e bonifiche

In fase di progettazione ed esecuzione delle opere conseguenti alle scelte strategiche dell'Al si raccomanda di prestare la massima attenzione per quanto riguarda la prevenzione degli impatti relativi ai rifiuti, in modo da favorire la prevenzione dei rifiuti, massimizzare il riutilizzo e il

recupero dei materiali e minimizzare lo smaltimento a discarica, in linea con la gerarchia di azioni comunitaria.

In via generale si ritiene opportuno ricordare quanto segue:

- in primis la L. 221 del 28.12.2015 " Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy" cosiddetto collegato ambientale;
- la normativa quadro regionale in materia di gestione dei rifiuti (L.R. 25/1998);
- i rifiuti prodotti in fase di cantiere e di esercizio dovranno essere opportunamente raccolti ed avviati a recupero e/o smaltimento secondo le norme di legge (parte IV del D. Lgs. 152/2006), privilegiando la raccolta differenziata ed il recupero;
- in particolare, i rifiuti da costruzione e demolizione, in quanto tali, dovranno essere gestiti in conformità con la normativa sui rifiuti (parte IV del D. Lgs. 152/2006);
- le terre e rocce di scavo dovranno essere gestite nel pieno rispetto di tutte le condizioni previste dalla normativa vigente (D.Lgs. 152/2006 - Regolamento di cui al D.M. 161/2012);
- dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per evitare possibili inquinamenti del suolo, nonché delle acque superficiali e sotterranee;
- qualora si dovessero presentare problematiche inerenti il ritrovamento di terreni e/o acque inquinati, dovranno essere attivate le procedure di messa in sicurezza e bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/2006;
- l'art. 4 comma 7 della L.R. 25/1998 dispone che nei capitolati per appalti pubblici di opere, di forniture e di servizi siano inserite specifiche condizioni per favorire l'uso di materiali recuperabili (ad esempio compost di qualità per le sistemazioni a verde; inerti riciclati etc...).

⇒ Suolo

Qualora gli strumenti attuativi dell'AI individuino interventi di infrastrutture per il trasporto e la logistica sul territorio, questi dovranno tenere conto delle condizioni di pericolosità del territorio definite nei Piani di Assetto Idrogeologico/PGRA, così come aggiornate dagli strumenti urbanistici comunali, delle relative norme di applicazione, nonché del D.P.G.R. 53/R/2011 e della L.R. 21/2012.

⇒ Risorsa idrica

Per ogni singolo intervento nell'iter successivo si dovrà:

- preventivamente acquisire il parere del Gestore del servizio idrico (Autorità Idrica Toscana);
- progettare e realizzare qualsiasi opera interferente con il sottosuolo in modo tale da non permettere infiltrazioni in falda;
- adottare, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, opportune cautele e dispositivi per evitare incremento di solidi sospesi e apporto di inquinanti alla risorsa idrica nel rispetto del Dlgs 152/2006 parte III e LR 20/2006.

2. Territorio livornese

Si segnalano i seguenti 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 della 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 emmissive 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 emmissive 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.

3. Valutazione d'Incidenza ambientale

Si ritiene necessario che per la gran parte delle aree funzionali debba essere avviata la procedura di valutazione di incidenza in fase di approfondimento progettuale così da poter determinare i possibili impatti sui siti Natura 2000 definendo nel caso le necessarie misure di mitigazione e i possibili impatti cumulativi delle opere anche nelle aree limitrofe.

Si ricorda la guida metodologica "Valutazione dei piani e dei progetti che possono avere incidenze significative sui Siti Natura 2000 - Guida metodologica alle indicazioni dell'art. 6 comma 3 e 4 della direttiva Habitat" della Commissione Europea, DG Ambiente (2002) e l'ampia manualistica disponibile sull'argomento che offre una vasta gamma di soluzioni per il ripristino ambientale, l'aumento della copertura vegetale e della biodiversità, per riduzione della frammentazione ecosistema, per ridurre i rischi per la fauna ecc. (RA Cap.8).

L'analisi deve essere effettuata seguendo i riferimenti normativi vigenti e in particolare i documenti tecnico-scientifici prodotti a livello comunitario, nazionale e regionale.

In riferimento al Sistema Natura 2000 della Regione Toscana si comunica che:

- in data 9 aprile è entrata in vigore legge regionale 19 marzo 2015 n. 30 "Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico - ambientale regionale" (pubblicata in data 25 marzo 2015 sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana parte prima n. 14);
- con D.G.R. 15 dicembre 2015, n. 1223 (Direttiva 92/43/CE "Habitat" - art. 4 e 6 - Approvazione delle misure di conservazione dei SIC (Siti di Importanza Comunitaria) ai fini della loro designazione quali ZSC (Zone Speciali di Conservazione) sono state approvate le misure di conservazione per tutti i Siti di Importanza Comunitaria. Tali misure sito-specifiche riportate negli Allegati B e C della richiamata D.C.R. sostituiscono integralmente, per i SIC e SIC/ZPS e per quanto concerne le specie ed habitat di interesse comunitario, la sezione "Indicazioni per le misure di conservazione" di ciascuna delle relative schede descrittive di cui all'Allegato 1 della D.G.R. 644/04 e della DGR n. 1006/14 di sua integrazione.



- ultimo aggiornamento dell'elenco dei Siti Natura 2000 è avvenuto con D.C.R. n. 26 del 24 marzo 2015 "Legge regionale 6 aprile 2000, n. 56. Rettifica dei perimetri dei siti Natura 2000 IT5130007 "Padule di Fucecchio" e IT51A0023 "Isola del Giglio" di cui alla deliberazione del Consiglio regionale 1/2014 e aggiornamento dell'allegato D".

- con DGR DGR 454/08 sono stati individuati i criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a zone di protezione speciale ZPS dando attuazione al D.M. 17.10.2007 del Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare.

4. Misure di mitigazione

In merito alle misure di mitigazione e alle 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 formulano le seguenti osservazioni di dettaglio:

- nei dossier *area funzionale 4.B.1 Adeguamento e razionalizzazione della rete stradale e 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 della fitodepurazione e comunque indipendentemente dall'impiego della stessa, di idonei trattamenti;
- nei dossier *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 (RA pag. 36) ciò deriva dal fatto che viene loro assegnato solo un giudizio pari a "-1" definito 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.

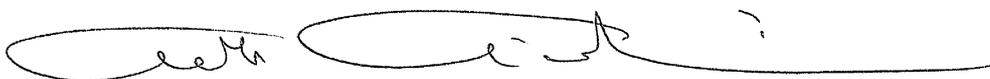
5. Monitoraggio

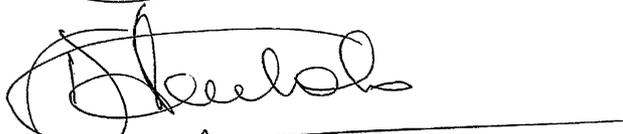
Nell'ottica dell'integrazione e coordinamento tra monitoraggio ambientale di piani si ricorda di coordinarsi con il monitoraggio del PRIIM Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità della Regione Toscana.

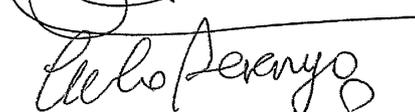
È previsto l'uso di un set di indicatori di "contesto", di "processo" e di "contributo", in linea con quanto previsto dalle LL.GG. ISPRA N.109/2014 e vengono riportati alcuni di tali indicatori, da integrare nelle fasi successive di costruzione del sistema di monitoraggio. A riguardo osserviamo che:

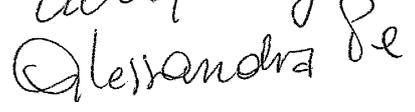
- tra gli Indicatori di processo sarà importante inserire indicatori relativi ad alcune aree funzionali di intervento, come ad esempio indicatori relativi agli interventi per la sicurezza ferroviaria e stradale, indicatori relativi alle misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale 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 infine 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.

Carla Chiodini 

Carmela D'Aiutolo 

Cecilia Berengo 

Alessandra Pei 

Paolo Roberti 

Graziella Ceravolo 

Antonella Bonini 

Stefania Maria Remia 

Stefano Mirri 