



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2012 - 0001905 del 29/05/2012

Pratica N.

Ref. Mittente:



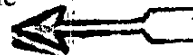
Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0013194 del 01/06/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali



Sede



**OGGETTO: Trasmissione Parere N. 918 del 04 maggio 2012 - Parere Art 9 DM
150/07 - Porto di Piombino Nuovo Piano Regolatore - Rev. Parere n.
833 del 15/12/2012 - Proponente: Autorità Portuale di Piombino**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza della Direzione Generale, si trasmette copia
conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS nella seduta
Plenaria del 04 maggio 2012

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2012-0128.DOC

DELLA
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di n° 9 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 9 MAG. 2012

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale - VIA E VAS

Parere n. 938 del 4 maggio 2012

Progetto	VIA ORDINARIA Parere Art. 9 DM 150/07 Porto di Piombino Nuovo Piano Regolatore - Rev. Parere n. 833 del 15/12/2011
Proponente	Autorità Portuale di Piombino

Roma, 4 maggio 2012

[Handwritten signatures and initials]

1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025

91

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot.n.DVA-2012-38304 del 05/04/2012, acquisita con prot.n.CTVA-2012-1255 in data 06/04/2012, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA) ha trasmesso alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA) il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC) ed il parere della Regione Toscana riguardanti il progetto Porto di Piombino – Nuovo Piano Regolatore, al fine di verificare la coerenza di quanto prescritto nei suddetti pareri con il parere della CTVIA n. 833 del 15/12/2011 in merito alla compatibilità ambientale del progetto in questione;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. “Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248” ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

CONSIDERATO che con il parere n. 833 del 15/12/2012 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ha espresso parere favorevole con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto Porto di Piombino – Nuovo Piano Regolatore;

CONSIDERATO che gli interventi previsti dal progetto del Nuovo Piano Regolatore Portuale riguardano principalmente la realizzazione delle banchine in zona nord-orientale, l'inserimento del molo di sottoflutto e la creazione della Darsena Nord, l'ampliamento delle banchine esistenti, il prolungamento del molo Batteria (molo di sopraflutto), l'approfondimento dei fondali portuali;

VISTO ED ESAMINATO il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali Prot. DG/PBAAC/34,19.04.9132, acquisito con prot. n. DVA-2012-0007750 del 29/03/2012 con il quale si esprime parere favorevole, subordinato a prescrizioni;

VISTA ED ESAMINATA la delibera della Giunta della Regione Toscana n. 18, del 16/01/2012, e l'allegato parere del Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale n. 76, del 11/01/2012, acquisiti con prot. n. DVA-20120-0002217 del 30/01/2012, con i quali si esprime parere favorevole alla realizzazione del PRP, subordinatamente al rispetto di prescrizioni e raccomandazioni;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

VALUTATO che le prescrizioni impartite dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali riguardano approfondimenti progettuali sulla qualità architettonica e sull'organizzazione spaziale degli edifici ai fini della riqualificazione e valorizzazione dell'ambito portuale, nonché questioni relative alla problematica archeologica, non sono in contrasto con le prescrizioni impartite dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS e si condividono pienamente;

VALUTATO che nei "considerato" del MIBAC, come anche nelle prescrizioni regionali, si prevede una riduzione del carico insediativo sulle banchine del Porto e un abbassamento delle altezze degli edifici che tuttavia non sono in contrasto con le prescrizioni del parere della Commissione VIA-VAS;

VALUTATO che le prescrizioni e raccomandazioni impartite dalla Regione Toscana con il suddetto parere del Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale non sono in contrasto con le prescrizioni impartite dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS al di fuori della prescrizione n. 3, la cui formulazione, in considerazione delle singole opere comprese nella fase 3 della realizzazione del Nuovo PRP, si pone parzialmente in contrasto con la prescrizione n. 7 del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS n.833/2011 e rende altresì inapplicabile la raccomandazione n. 4 della stessa Regione Toscana;

CONSIDERATO che la prescrizione n. 7 della Commissione Tecnica VIA-VAS è la seguente:

"7. prima della messa in esercizio di ciascuna sezione del nuovo PRP, come definita dalla zonizzazione, deve essere completato e messo in esercizio il tratto del prolungamento della SS 398, funzionale al collegamento di tale sezione con l'arteria stradale. Al fine di minimizzare gli impatti sul traffico cittadino, fino all'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398, l'Autorità Portuale deve concordare con il comune di Piombino un piano di coordinamento del traffico legato all'attività di cantiere, anche prevedendo, su richiesta del Comune, l'eventuale sospensione temporanea dei lavori che comportino un forte incremento del traffico stradale nei mesi di Luglio e Agosto;"

CONSIDERATO che le prescrizioni/raccomandazioni n. 3 e n. 4 della Regione Toscana sono le seguenti:

"3. L'inizio dei lavori previsti nella fase 3 del nuovo PRP è consentita solo a seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 almeno sino allo svincolo di Portovecchio (come definito nelle tavole relative al nuovo PRP); l'inizio dei lavori previsti nella fase 4 del nuovo PRP è consentita solo a seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 sino allo svincolo di Poggio Batteria (come definito nelle tavole relative al nuovo PRP);"

4. In relazione alla vastità degli interventi previsti ed alle risorse finanziarie effettivamente disponibili, si raccomanda un'attenta valutazione delle fasi attuative con l'obiettivo di configurare stralci caratterizzati dalla funzionalità delle opere, con riguardo sia ad interventi con prevalente funzione ambientale (MISE e bonifica), sia ad interventi con prevalente funzione portuale (moli e banchine), nonché in caso di interventi "misti";"

PRESO ATTO CHE gli interventi del PRP sono strettamente correlati con la realizzazione del prolungamento della S.S. 398 fino al porto, che costituisce la connessione diretta tra il porto di Piombino e il corridoio infrastrutturale tirrenico; tale tratto stradale è riconosciuto come indispensabile per il funzionamento e lo sviluppo del porto, nonché per la riqualificazione ed il miglioramento delle condizioni ambientali della città, ed è parte integrante del progetto per la realizzazione dell'Asse autostradale Cecina-Civitavecchia (Corridoio Tirrenico), inserito nelle prescrizioni della delibera CIPE 18 dicembre n. 116, con finanziamento a carico del soggetto aggiudicatore S.A.T. S.p.A;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

2

CONSIDERATO che le citate prescrizioni differiscono in merito alle fasi di realizzazione delle opere portuali, nel senso di riferirsi all'inizio dei lavori di ciascuna fase, piuttosto che alla messa in esercizio di ciascuna sezione portuale, ai fini dell'obbligo del completamento del relativo tratto di prolungamento della SS 398;

CONSIDERATO che nella fase 3 del Nuovo PRP rientrano alcune opere già previste nelle fasi 1 e 2 della Variante II del PRP, di cui al DEC VIA n. 6908 del 08/11/2002, come la sistemazione delle banchine della Darsena Piccola (i cui lavori sono in corso di parziale realizzazione), il completamento della Darsena Grande, l'approfondimento dei fondali antistanti la Darsena Grande a quota -15 m l.m.m.; peraltro tale DEC VIA n. 6908/2002 condiziona, all'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 fino al Porto, l'inizio dei lavori previsti nella fase 3 della Variante II del PRP, che consistono nel riempimento della Darsena Pescherecci e nell'approfondimento a -15 m l.m.m. dei fondali delle parti della Variante II del PRP diverse da quelle rientranti nelle fasi 1 e 2;

CONSIDERATO ALTRESI' che nella fase 3 del Nuovo PRP rientrano inoltre il completamento dei dragaggi della Nuova Darsena Nord (non prevista dalla Variante II del PRP) e il conferimento dei sedimenti in vasca e il loro consolidamento, operazioni strettamente legate alla bonifica del SIN di Piombino, che vengono eseguite con mezzi marittimi e non comportano incidenze significative sul traffico viario; un blocco di tali attività, per ragioni che non dipendono dall'Autorità Portuale, potrebbe danneggiare il completamento della bonifica del SIN;

VALUTATO che nella fase 3 rientrano inoltre i lavori di completamento delle banchine della Darsena Nord (sovrastuttura di c.a.) e quelli della pavimentazione dei piazzali della Darsena Nord e che, in mancanza di tali lavori di finitura tecnica non è possibile ottemperare alla prescrizione/raccomandazione n. 4 della Regione-Toscana in merito alla *"valutazione delle fasi attuative con l'obiettivo di configurare stralci caratterizzati dalla funzionalità delle opere, con riguardo sia ad interventi con prevalente funzione ambientale (MISE e bonifica), sia ad interventi con prevalente funzione portuale (moli e banchine), nonché in caso di interventi "misti", rischiando di lasciare incomplete quasi la totalità delle opere portuali e di utilizzare le risorse pubbliche per opere che non possono essere messe in funzione;*

VALUTATO che occorre garantire il dragaggio del canale di accesso al Porto e del cerchio di evoluzione, sia per ragioni di sicurezza, sia per non intralciare i lavori di bonifica del SIN, sia per permettere l'esecuzione dei lavori marittimi di riempimento delle colmate e della realizzazione dei piazzali della sezione commerciale/industriale del Nuovo PRP;

VALUTATO che la prescrizione n. 7 della Commissione VIA/VAS che ha condizionato l'esercizio delle sezioni portuali alla messa in esercizio del corrispondente tratto del prolungamento della SS 398, funzionale al collegamento di ciascuna sezione con l'arteria stradale, ha avuto lo scopo di rispondere alle valutazioni sopra esposte, garantendo comunque la mancanza di aggravio della viabilità cittadina dal traffico indotto del cantiere, visto che in accordo con il Comune di Piombino, ai sensi della stessa prescrizione n. 7, si prevede l'elaborazione di un piano di coordinamento del traffico del cantiere che potrebbe stabilire anche l'utilizzo di viabilità alternative alla SP 23, che attraversa la zona industriale;

VALUTATO che tutta la parte della sezione commerciale/industriale del PRP, rappresentata dalla Nuova Darsena Nord e dalle relative banchine, è collegata alla SP 23 e alla viabilità locale dallo svincolo in località Gagno, la cui ottimizzazione, congiuntamente alla realizzazione di una viabilità interna al PRP o che attraversi la zona industriale di Piombino, permetterebbe di evitare l'utilizzo della stessa SP 23 a sud dell'esistente rotonda in località Gagno, non solo per le attività di cantiere, come previsto dalla prescrizione n. 9 della Regione Toscana, ma anche per l'esercizio del porto, fino alla messa in esercizio del completamento del prolungamento della SS23 fino allo svincolo di Porto Vecchio (fase 3) o fino allo svincolo di Poggio Batteria (fase 4);

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RITIENE che, allo scopo di poter concordare integralmente con le prescrizioni della Regione Toscana, la prescrizione n. 7 del Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS n.833/2011 deve intendersi sostituita dalla seguente:

"7. l'inizio dei lavori previsti nella fase 3 del nuovo PRP è consentita solo a seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 almeno sino allo svincolo di Portovecchio (come definito nelle tavole relative al nuovo PRP); l'inizio dei lavori previsti nella fase 4 del nuovo PRP è consentita solo a seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 sino allo svincolo di Poggio Batteria (come definito nelle tavole relative al nuovo PRP); a tal fine, allo scopo di permettere il completamento di stralci del PRP caratterizzati dalla funzionalità delle opere, devono intendersi spostate dalla fase 3 alla fase 2 del Nuovo PRP, tutte le opere della fase 3 già comprese nelle fasi 1 e 2 della Variante II, il completamento dei dragaggi, il conferimento dei sedimenti in vasca e il loro consolidamento, come dal relativo progetto di bonifica del SIN di Piombino (non essendo tali operazioni strettamente legate al traffico stradale), il completamento delle banchine e della pavimentazione (e delle relative finitura tecniche) dei piazzali della Darsena Nord, che garantiscono la possibilità della messa in funzione della sezione commerciale/industriale del Nuovo PRP, restando nella fase 3 le seguenti opere: darsena pescherecci; darsena di servizio; tombamento darsena pescherecci; I fase terminal traghetti: prolungamento molo batteria; I fase terminal traghetti: nuova banchina Premuda (banchina a palancole e sovrastruttura di c.a.); I fase terminal traghetti: pontile n°1; I fase terminal traghetti: pontile n°2; I fase terminal traghetti: piazzale a tergo della nuova banchina Premuda; I fase terminal traghetti: pavimentazione piazzale a tergo della nuova banchina Premuda. Al fine di minimizzare gli impatti sul traffico cittadino, fino all'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398, l'Autorità Portuale deve concordare con il comune di Piombino un piano di coordinamento del traffico legato all'attività di cantiere, anche prevedendo, su richiesta del Comune, l'eventuale sospensione temporanea dei lavori che comportino un forte incremento del traffico stradale nei mesi di Luglio e Agosto. Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo del nuovo molo di sottoflutto (previsto nella fase 1), dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai fini della verifica di ottemperanza, lo schema della viabilità di cantiere che prevede viabilità alternative all'utilizzo della parte della SP 23 a sud della esistente rotonda in località Gagno. Prima della messa in esercizio della sezione commerciale/industriale del Nuovo PRP, dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai fini della verifica di ottemperanza, uno schema di viabilità funzionante che utilizzi lo svincolo in località Gagno per il collegamento diretto al Porto, lasciando libera la parte della SP 23 a sud della esistente rotonda nella medesima località Gagno, fatta salva la possibilità dell'alternativo utilizzo del prolungamento della SS 398, qualora realizzata, ai fini dell'esercizio di ciascuna sezione del Nuovo PRP attraverso il tratto del prolungamento della SS 398 funzionale allo svincolo di collegamento di tale sezione con l'arteria stradale, come da progetto;"

RITIENE che alla prescrizione 25 del parere della Commissione VIA/VAS n. 833/2011, l'obbligo del trasferimento di tutti gli esemplari di *Pina nobilis* eventualmente interessati dai dragaggi, deve intendersi esteso anche agli esemplari di *Cladocora caespitosa*, qualora riscontrati nell'area di intervento;

RITIENE che, in considerazione della mancata costituzione del Comitato di Pilotaggio, la prescrizione n. 3 deve intendersi sostituita dalla seguente:

"3. l'area a mare ricade all'interno dell'area marina protetta internazionale: "Santuario dei cetacei", creata ai sensi di un Accordo internazionale tra Francia, Italia e Principato di Monaco siglato a Roma il 25/11/99; pertanto prima dell'inizio di lavori oggetto del nuovo PRP e ricadenti all'esterno dell'ambito portuale attuale, occorre acquisire il relativo parere da parte del Comitato

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

di Pilotaggio, oppure, in alternativa, le opportune valutazioni, per quanto di competenza, della Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare”;

RITIENE che, con le modifiche sopra esposte, le prescrizioni e raccomandazioni impartite dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali di cui al Parere Prot. DG/PBAAC/34,19.04.9132, acquisito con prot. n. DVA-2012-0007750 del 29/03/2012 e dalla Giunta della Regione Toscana di cui alla delibera n. 18, del 16/01/2012, e all'allegato parere del Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale n. 76, del 11/01/2012, acquisiti con prot. n. DVA-20120-0002217 del 30/01/2012, non sono in contrasto con il Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS n.833/2011 e si condividono.

Presidente Ing. Guido Monteforte Specchi

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

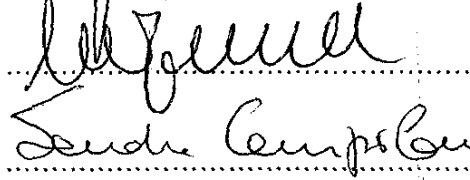
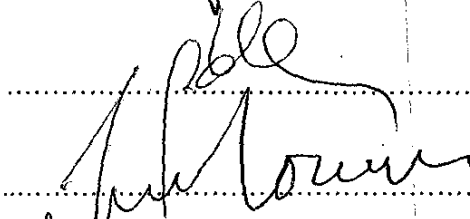
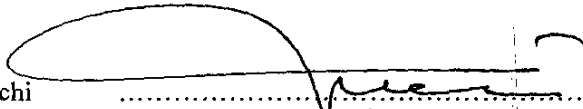
Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

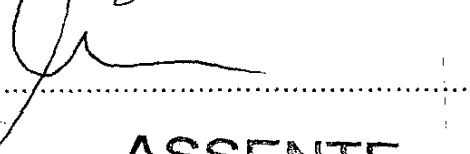
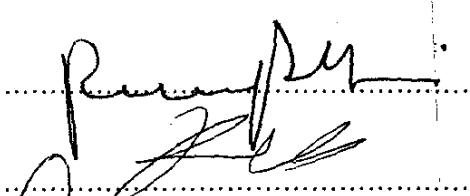
Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

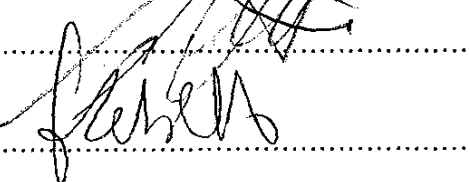
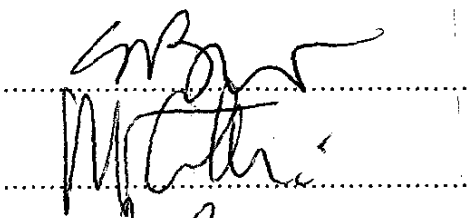


ASSENTE



ASSENTE

ASSENTE



Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Ing. Francesco Di Mino

Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo di Castel Lentini

Arch. Antonio Gatto

Antonio Gatto

Prof. Antonio Grimaldi

Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

F. Montemagno

Ing. Santi Muscarà

S. Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

E. Papaleludi Melis

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

L. Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

R. Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

X. Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

P. Saraceno

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri

Arch. Francesca Soro

F. Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani