



Comune di Piombino

A cura del servizio URP e Comunicazione
Ufficio Relazioni con il Pubblico
Tel. 0565 63274



Supplemento al n.3/2007 di PIOMBINO OGGI
Tribunale di Livorno, n.320/78 - Direttore resp. Laura Pasquinucci

Direzione, redazione e amministrazione
Comune di Piombino - Servizio Urp e Comunicazione

Progetto grafico e impaginazione
Escogitando - Venturina

Stampa
Grafiche Effesei - Grosseto

Distribuzione
Lessi Fabio - Piombino

Chiuso in tipografia il 16 agosto 2007
Tiratura: 16.000 copie



PIOMBINO-BAGNOLI

Ambiente Sviluppo Trasparenza



L'Accordo di Programma Quadro per gli interventi negli ambiti marino-costieri presenti all'interno dei Siti di bonifica di Interesse Nazionale di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio, proposto dal Governo, tramite il Ministero dell'Ambiente, al sindaco e al presidente dell'Autorità Portuale di Piombino, è stato a lungo approfondito in sede tecnica e oggetto di un ampio percorso partecipativo a livello istituzionale e sociale. Ma un progetto di questa portata, oltre che dalle istituzioni e dagli organismi tecnici, deve poter essere consapevolmente seguito anche dalla collettività e questa informativa, tratta dalla documentazione ufficiale, è uno dei mezzi messi a disposizione dei cittadini per esercitare il proprio diritto di conoscere e partecipare.

Essa sintetizza gli elementi essenziali del progetto. **Si tratta anzitutto di un progetto di risanamento ambientale per la bonifica di siti inquinati di rilievo nazionale.** Per Piombino vengono mobilitate ingenti risorse destinate a mettere in sicurezza le zone industriali prospicienti il porto e bonificare le aree marine portuali oltre che, finalmente, Città Futura e la discarica dismessa di Poggio ai Venti. **Si tratta di un imponente piano di infrastrutturazione portuale**, che sveltirà la crescita competitiva del nostro scalo dotandolo di banchine, fondali e spazi portuali adeguati alle ambizioni del porto di Piombino all'interno della programmazione logistica regionale e nazionale. **Si tratta, infine, di un fondamentale progetto di adeguamento dell'accessibilità territoriale**, con lo stanziamento – per la prima volta nella storia – di finanziamenti certi e procedure abbreviate per la realizzazione della tratta a 4 corsie Montegemoli-Porto di Piombino della SS 398, sulla cui importanza non occorre dilungarsi. Siamo di fronte al più grosso investimento pubblico (274 milioni di euro) compiuto dallo Stato sul nostro territorio da molto tempo a questa parte, dal quale conseguirà un salto competitivo decisivo per la nostra città, con il porto e l'economia del mare protagonisti della diversificazione sostenibile accanto e in equilibrio con un'industria ambientalizzata, la piccola e media impresa produttiva, il turismo multiforme, l'agricoltura di qualità. Tutti gli investimenti resteranno al territorio: gli impianti, i materiali per le opere da realizzare, le infrastrutture. La TAP rafforzerà il ruolo strategico nelle politiche di risanamento ambientale, non solo nel trattamento dei rifiuti industriali ma anche nel settore delle bonifiche.

Gli enormi vantaggi non fanno sottovalutare le criticità potenziali e le complessità che un'operazione di queste dimensioni comporta: la qualità e la mole dei materiali da trattare, la sicurezza dei lavoratori e dell'ambiente, gli aspetti gestionali, le procedure di appalto. **Serviranno controlli stringenti, adeguate capacità e competenze tecnico-amministrative. Ci sono comunque da parte di tutti i soggetti coinvolti garanzie e impegni precisi.** Il *Documento Tecnico allegato*, che dettaglia i connotati finanziari e le modalità di gestione dell'Accordo, traduce gli orientamenti politici volti a contenere l'impatto sul territorio dell'operazione nei suoi vari aspetti: la ricezione dei materiali, il loro trattamento, la movimentazione, lo stoccaggio, l'utilizzo. Tutte le attività si risolveranno nell'ambito portuale e industriale, senza interessare aree vergini di interesse naturalistico.

Siamo dunque di fronte ad un'operazione trasparente, seppure molto articolata, di fronte alla quale le istituzioni nazionali e locali si stanno ponendo con la massima disponibilità e franchezza; un'opportunità senza compromessi al ribasso, né ulteriori penalizzazioni per un territorio che ambientalmente ha già sofferto abbastanza. **Quello che ci viene proposto è un riconoscimento tangibile al ruolo strategico che Piombino e la Val di Cornia possono assumere nelle prospettive di sviluppo del Paese**, affrontando la sfida di tenere insieme crescita, innovazione, coesione sociale e risanamento ambientale. Una chiamata alle nostre responsabilità più alte, che richiede un profilo affidabile e serio. Quella cultura del governo delle cose complesse che qualifica una comunità matura, e che è patrimonio storico e irrinunciabile delle istituzioni toscane.

Il Sindaco di Piombino, *Gianni Anselmi*



PIOMBINO SITO NAZIONALE

Bonifiche, industria, logistica, nautica

L'Accordo di Programma Quadro promuove un progetto complessivo di riqualificazione ambientale che collega i SIN (Siti di Interesse Nazionale) di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio, caratterizzati da una situazione di inquinamento dei suoli e dei fondali marini di medesima origine (industria siderurgica), ma con obiettivi e strategie di sviluppo diversi. A Piombino gli interventi di bonifica e messa in sicurezza si integrano con le esigenze di un **polo industriale ancora attivo** che si estende per circa 822 ettari, e quelle di un **porto di rilevanza nazionale** (4° porto passeggeri del Paese, 8° per le merci rinfuse). Mentre il comparto industriale ha annunciato ingenti investimenti di risanamento, ristrutturazione e rilancio del tessuto produttivo, l'Autorità portuale e i Comuni hanno elaborato un ambizioso progetto di sviluppo urbanistico e infrastrutturale che mira a dotare Piombino di quattro porti in uno: un importante porto industriale, un casello delle *autostrade del mare*, un porto passeggeri per le isole, un polo integrato per il turismo nautico e la cantieristica. Il tutto collegato alla dorsale tirrenica con la SS 398 completata fino al porto, e con un'adeguata connessione ferroviaria fin sulle aree retrobanchina.

I SOGGETTI DELL'ACCORDO BAGNOLI-PIOMBINO

Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture, Regioni Toscana e Campania, Commissario di governo per l'emergenza bonifiche e tutela delle acque in Campania, Province di Livorno e Napoli, Circondario della Val di Cornia, Autorità Portuali di Piombino e Napoli, Comuni di Piombino e Napoli, Bagnolifutura s.p.a.



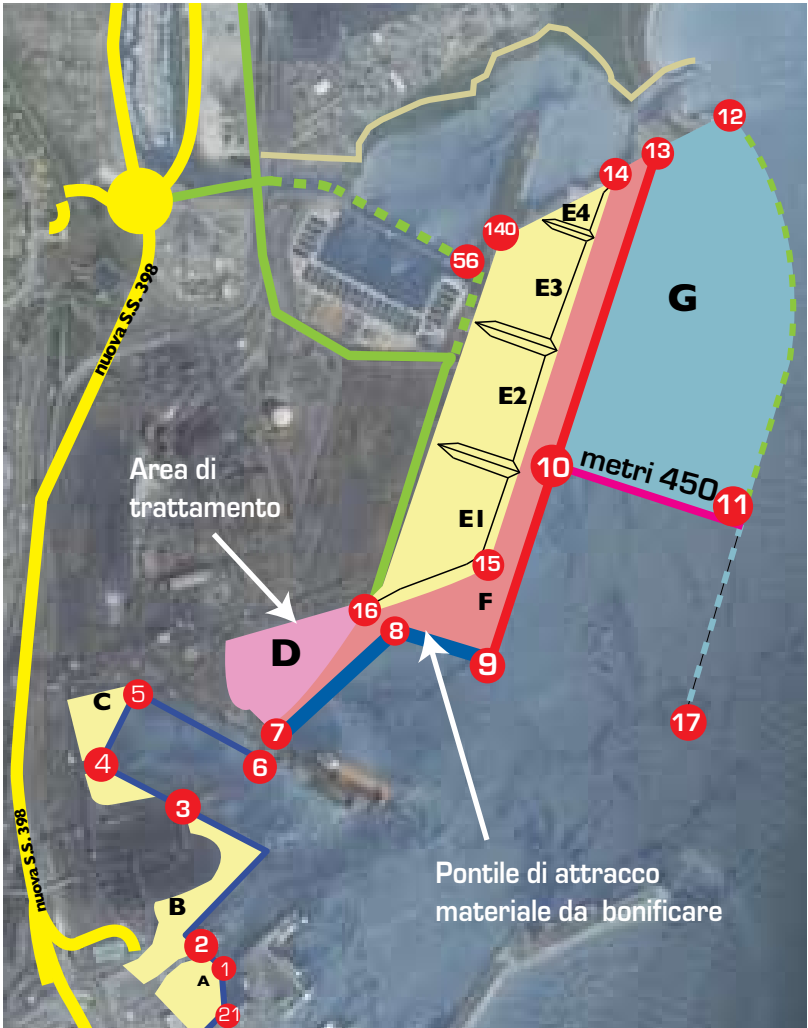
LO SVILUPPO DEL PORTO DI PIOMBINO

Quello impostato dall’Autorità portuale è un intervento complesso, di espansione e riorganizzazione funzionale dello scalo secondo le direttrici di traffico: passeggeri, turistico, industriale e commerciale. **Oltre a dare le gambe al processo di riqualificazione ambientale, l’Accordo consente di avviare con maggiori risorse e in tempi più brevi il processo di sviluppo infrastrutturale già delineato.** Secondo quanto indicato dalla Variante al Piano Regolatore Portuale, è prevista la creazione di casse di colmata che riceveranno i sedimenti sia derivanti dal dragaggio e dalla bonifica dell’area portuale stessa, sia provenienti dall’esterno. Una volta riempite, le vasche potranno essere utilizzate come piazzali operativi e banchine con fondali a -13 e - 15 metri. Un sistema di marginamento e retromarginamento, realizzato con barriere impermeabili e costituite da palancole metalliche, consentirà di evitare la diffusione delle acque inquinate, a tutela della salute pubblica e dell’ambiente marino-costiero, ma anche di soddisfare le esigenze operative relative alla destinazione portuale. Con il primo quantitativo di materiale proveniente da Bagnoli sarà completata la vasca piccola di colmata (D); successivamente si passerà al riempimento della vasca grande (E, F), alla realizzazione del nuovo molo foraneo e all’avvio della costruzione della terza vasca (G).

INTERVENTI A MARE

Dettaglio interventi prioritari sul porto
(prima fase, totale 189,6 milioni euro)

- Banchinamento darsena piccola Nord e 1° stralcio darsena grande Sud
490 metri (32 milioni euro) 2 3
- Rimarginamento delle vasche di colmata DeE, 1765 metri (57,5 milioni euro) 6 7 8 9 10 13
- Realizzazione del nuovo pontile di attracco (217 metri) e allestimento vasca D per ricezione materiale (5,6 milioni euro opera accessoria) 8 9
- Retromarginamento delle vasche D e E, ai fini ambientali, 2027 metri (19,8 milioni euro) 16 14 12 14 6 16
- Nuovo molo di protezione foranea 1363 metri (53,5 milioni) 12 17
- Marginamento della terza vasca di colmata G 30 ha (14,5 milioni euro) 10 11
- Bonifica dei fondali: dragaggio, trasporto e detossicazione dei sedimenti pericolosi scavati nel porto di Piombino 230.000 mc (6,7 milioni euro)



Da sito inquinato a polo del risanamento ambientale

L’operazione si avvale di due condizioni determinanti: la presenza sul territorio di aree disponibili per gli stoccaggi e di un’azienda (TAP) che si sta strutturando nel trattamento di rifiuti industriali, con l’obiettivo di trasformarli in materiale per la costruzione di opere pubbliche, e nel settore delle bonifiche ambientali. **Le aree di stoccaggio**, interne al perimetro industriale e realizzate in modo da evitare impatti sul territorio circostante, saranno collegate al pontile di arrivo del materiale con nastri trasportatori chiusi o attraverso una viabilità interna di cantiere che, terminata l’operazione Bagnoli, si ricollegherebbe alla SS 398, aprendo un ulteriore utile accesso al porto da nord (vedere cartina pagina 5). Nata per il trattamento dei rifiuti siderurgici (è in corso la gara per la costruzione della piattaforma industriale), la **TAP Tecnologie Ambientali Pulite** è la società partecipata che gestirà per conto del Comune l’impianto di trattamento dei materiali di colmata (selezione, vagliatura, lavaggio, stoccaggio), allestito direttamente sul porto in prossimità del nuovo pontile nell’area della Vasca D. L’impianto, del valore complessivo di 4 milioni di euro, resterà in dotazione alla TAP e sarà utilizzato per ulteriori operazioni di bonifica, a partire da quelle locali.

BONIFICHE A TERRA E VIABILITA’

Elenco interventi sul territorio
(prima fase, totale 83,5 milioni euro)

Logistica Operazione Bagnoli

(Trattasi delle infrastrutture per la gestione dei materiali provenienti dagli interventi di bonifica nel sito di Napoli Bagnoli-Coroglio, che resteranno in seguito nella disponibilità del Comune o di TAP)

- Realizzazione della logistica/trasporto per il collegamento con le zone di stoccaggio, (viabilità dedicata o nastri trasportatori chiusi) in area industriale (4,5 mil euro);
- Allestimento aree di stoccaggio 5 e 6 (1,5 mil euro);
- Fornitura e posizionamento dell’impianto mobile di vagliatura e lavaggio (4 milioni euro)

Bonifica delle aree pubbliche

Città Futura
(1° lotto 10,5 milioni euro)

Bonifica e recupero ambientale di 15 ettari di terreno ex industriale, destinati in parte a ospitare insediamenti produttivi a carattere artigianale (6 ettari, verso est) e in parte (9 ettari, verso la città) a verde pubblico e alla valorizzazione della tradizione storica industriale.

Poggio ai Venti
(3 milioni euro)
Bonifica e messa in sicurezza della vecchia discarica per lo smaltimento di rifiuti solidi urbani, chiusa nel 1997.

Nuova viabilità di accesso

SS 398 Montegemoli-Porto (60 milioni euro)

Il prolungamento della SS 398 (4 corsie), atteso da anni, porterà direttamente al Porto il traffico che attualmente transita sull’unica via di accesso alla città. Il comune di Piombino provvederà ad accelerare il completamento del progetto, curandone in particolare il raccordo con la pianificazione urbanistica e gli aspetti legati alla realizzazione. Al netto delle procedure progettuali e di appalto, che saranno velocizzate attraverso poteri commissariali attribuiti al Sindaco e stimabili in 18-24 mesi, i tempi previsti per la realizzazione sono di 3 anni.



I MATERIALI DA TRATTARE

A Piombino come a Napoli, l'inquinamento ha la stessa natura e i sedimenti sono quelli tipici dell'attività siderurgica, composti principalmente da metalli pesanti, idrocarburi, lpa. In entrambi i siti sono presenti quantità di fanghi classificati pericolosi, per l'alta concentrazione delle sostanze inquinanti. **L'Accordo (31 luglio 2007), recependo una specifica richiesta della Provincia di Livorno e del Comune, prevede che i sedimenti pericolosi di Bagnoli e Napoli orientale (587.000 mc.) non saranno portati a Piombino**, ma verranno detossicizzati in loco. La bonifica riguarda anche i sedimenti del nostro porto, circa 800.000 mc., di cui: 570.000 mc. potranno essere refluiti tali e quali nelle vasche di colmata e 230.000 mc. dopo preventiva detossicizzazione (costo 6,7 milioni euro). E' bene precisare che quest'ultimo intervento è comunque necessario e previsto a prescindere dall'operazione Bagnoli.

CLASSIFICAZIONE E UTILIZZO

La destinazione possibile dei sedimenti è prevista dalla normativa vigente e determinata a seconda del grado di contaminazione degli stessi. La pericolosità/non pericolosità dei materiali è certificata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in base alle analisi effettuate in loco dagli organi competenti. I materiali di dragaggio e di bonifica classificati **non pericolosi** all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati alla rimozione delle sostanze inquinanti (detossicizzazione), possono essere messi in vasche di colmata appositamente impermeabilizzate, o in altre strutture di contenimento situate in ambito costiero. Lo stoccaggio dei materiali destinati al rilevato stradale nella zona Nord del SIN, in prossimità del tracciato Montegemoli-Porto (aree 5 e 6), consentirà di ridurre al minimo le movimentazioni necessarie alla costruzione della strada.

GARANZIE, CONTROLLI E INFORMAZIONE

L'attuazione dell'Accordo di Programma Quadro è soggetta a forme di vigilanza e controllo integrative, che si aggiungono a quelle esercitate dagli enti pubblici ciascuno per le proprie competenze. A questo scopo saranno costituiti:

Una struttura tecnica di verifica per le attività di analisi in partenza, trasporto via mare, trattamento e analisi finale dei materiali destinati alle vasche di Piombino e agli altri utilizzi previsti. Ne faranno parte, oltre alle Agenzie Regionali per la Protezione dell'Ambiente ARPA Toscana e ARPA Campania: APAT Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici, che svolge i compiti e le attività tecnico-scientifiche di interesse nazionale per la protezione dell'ambiente, per la tutela delle risorse idriche e della difesa del suolo, secondo i poteri di indirizzo e vigilanza esercitati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; ICRAM Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica Applicata al Mare, ente pubblico di ricerca e sperimentazione vigilato dal Ministero competente, che fornisce supporto alle amministrazioni centrali e agli enti territoriali per la soluzione di problematiche ambientali marine, ha competenze nel settore della tutela dell'ambiente marino e della sostenibilità delle attività produttive ed ha predisposto i progetti di bonifica dei SIN Piombino e Bagnoli; ISS Istituto Superiore di Sanità, principale organo tecnico-scientifico del Servizio Sanitario Nazionale, che svolge attività di ricerca, consulenza, formazione e controllo applicate alla tutela della salute pubblica; NOE Nucleo Operativo Ecologico dei Carabinieri, istituito per l'applicazione della normativa ambientale, alle dipendenze funzionali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con compiti di vigilanza, prevenzione e repressione (dal 2001 ha assunto la denominazione di Comando Carabinieri per la Tutela dell'Ambiente ed è organizzato su base interprovinciale). **Una task force locale**, composta dagli organismi di controllo, da rappresentanti tecnici delle istituzioni coinvolte, della TAP e dell'Autorità portuale, per garantire il coordinamento e la migliore attuazione tecnica e gestionale delle operazioni sul territorio. **Un osservatorio di comunicazione ambientale e monitoraggio**, costituito da esperti, tecnici e rappresentanti degli enti locali e delle associazioni ambientaliste, che provvederà tra l'altro ad assicurare il diritto della cittadinanza a una corretta e documentata informazione. Le procedure e le modalità dei controlli e delle analisi da effettuare verranno esplicitate in un **apposito disciplinare tecnico**, concordato tra gli enti e gli istituti coinvolti, da predisporre entro 30 giorni dalla firma dell'**Accordo di Programma Quadro**. **Le risorse:** per le attività di controllo, monitoraggio e comunicazione ambientale, è stato stanziato 1 milione di euro.

PROVENIENZA	QUANTITA' (metri cubi)	TRATTAMENTO	DESTINAZIONE
BAGNOLI Rimozione colmata (terre e rocce di scavo, materiali di riempimento)	1.300.000	200.000	nessuno PORTO PIOMBINO Vasca D-Introito 6Mil €
		200.000	nessuno Rilevato per sottofondo stradale nuova viabilità
		400.000	Vagliatura e lavaggio (disponibili 13,5 Mil €) PORTO PIOMBINO Vasca E-Introito 12 Mil € Rilevato per sottofondo stradale nuova viabilità
		400.000	
		100.000	TAP o discarica non a Piombino (disponibili 3 Mil €)
BAGNOLI Rimozione fondali (sedimenti non pericolosi)	720.000	nessuno	PORTO PIOMBINO Vasca E-Introito 21,6 Mil €
BAGNOLI COROGLIO (sabbie)	40.000	nessuno	PORTO PIOMBINO Vasca E - Introito 1,3 Mil €
PIOMBINO Rimozione fondali (sedimenti pericolosi)	230.000	Detossicizzazione in loco (comunque prevista)	PORTO PIOMBINO Refluento in vasca



FILO DIRETTO

In breve: le domande della gente e le risposte del sindaco sull'operazione Piombino-Bagnoli

Perché si è scelta Piombino come destinazione dei materiali di Bagnoli, anziché preferire un'altra località o il loro utilizzo in loco?

Il porto di Napoli non dispone delle condizioni strutturali [vasche] per avviare a breve la bonifica di Bagnoli e per gestire in loco i relativi materiali. Piombino è stata individuata dal Ministero come la soluzione più rapida e meno costosa rispetto ad altre, disponendo di vasche di colmata portuali pronte [vasca piccola] o in via di completamento [vasca grande]. Inoltre ha influito la presenza sul territorio di un'azienda a controllo pubblico [TAP] che in breve tempo sarà impiantisticamente pronta - anche con 5,5 milioni di euro previsti nell'Accordo, che altrimenti avremmo dovuto pagare noi cittadini - per operare nel campo del risanamento ambientale (rifiuti industriali e bonifiche).

L'operazione aggrava i problemi di smaltimento dei rifiuti prodotti dall'industria locale, compresi quelli stoccati nella zona di Colmata in aree recentemente sequestrate dalla Guardia di Finanza?

No, poiché essa interferirà in modo limitato sull'operatività della piattaforma TAP per il trattamento dei rifiuti industriali, che entrerà in funzione entro il 2008 e che avrà la capacità produttiva per smaltire, oltre che i rifiuti annualmente prodotti dalla Lucchini, anche (ovviamente in modo graduale) quelli attualmente ammassati in Colmata, se non rimossi precedentemente da parte della Lucchini stessa. E' bene infatti chiarire che la legge non consente di smaltire i rifiuti industriali nelle vasche di colmata portuali.

Perché non si pensa a bonificare il nostro territorio prima di ricevere altro materiale inquinato da fuori?

Proprio con l'Accordo si mette per la prima volta pesantemente mano alle bonifiche, attivando risorse disponibili (13,5 milioni) per le aree di Città Futura e Poggio ai Venti, oltre che per la messa in sicurezza ambientale e la contemporanea espansione di vaste aree portuali (189,6 milioni). I materiali provenienti da Napoli, trattati o meno, non saranno altro che materie prime utilizzate per la realizzazione delle nostre infrastrutture viarie e portuali. In altre parole con l'Accordo bonifiche e infrastrutturazione procederanno affiancate, anziché far seguire alle bonifiche (che richiedono tempi lunghi) lo sviluppo infrastrutturale della nostra città. Ci sarebbe poi il problema di trovare le ingenti risorse necessarie per bonifiche, 398 e porto, che invece l'Accordo garantisce proprio perché mette in sinergia due siti portuali e industriali da bonificare.

L'Accordo implica un “baratto” fra ambiente, salute e sviluppo? La 398 e il porto in cambio dei “fanghi”?

E' comprensibile che in una città che ha storicamente convissuto con l'inquinamento vi siano preoccupazioni di questo tipo. Ma le garanzie ambientali, la salute umana e la sicurezza dei lavoratori sono al centro dei pensieri del Comune e degli altri enti coinvolti, a partire dal Ministero dell'Ambiente. Per questo non arriveranno a Piombino i sedimenti più inquinati, classificati in partenza come “pericolosi”, e comunque tutti i materiali saranno analizzati prima di essere messi in opera. Saranno mobilitati, con specifici disciplinari di controllo, tutti gli istituti e le agenzie ambientali pubbliche di vigilanza (ISS, APAT, ARPAT, ARPAC, ASL, ICRAM, NOE). E' previsto un Osservatorio per il monitoraggio e la comunicazione ambientale, coordinato dalla Provincia di Livorno, che coinvolgerà le associazioni ambientaliste e rappresentanti dei cittadini. Poiché gestibile nelle sue complessità ambientali, l'operazione non è uno scambio: anzi essa è coerente con il modello di sviluppo sostenibile del territorio, che individua nell'economia del mare e nella logistica un proprio perno fondamentale. Piombino-Bagnoli può accelerare la diversificazione economica, senza pregiudicare l'ambiente né l'immagine turistica del territorio. Le criticità sono gestibili, le opportunità irripetibili.

Le risorse previste nell'Accordo sono certe? L'Accordo è finanziariamente “coperto”?

Le risorse necessarie per il completo sviluppo infrastrutturale [ss398] e portuale di Piombino (tempi: almeno 30 anni) sono stimate in circa 688 milioni di euro. E' impensabile avere questi denari tutti e subito: ma immediatamente potremo disporre di ben 196 milioni di euro, ai quali si aggiungeranno in breve altri 78 milioni man mano che, realizzando le opere, si renderanno disponibili nuovi volumi portuali. L'Accordo consentirà inoltre di accedere più agevolmente alla distribuzione delle ingenti risorse per le bonifiche e lo sviluppo portuale [circa 3 miliardi di euro stimati] che sarà effettuata nei prossimi anni dai Ministeri sottoscrittori, oltre che delle risorse regionali. Inoltre esso prevede già ulteriori 25 milioni certi per la seconda fase di interventi portuali. Dunque la copertura immediata non può che essere parziale, ma include la 398 e dà slancio allo sviluppo portuale. Il modo migliore per non avere in futuro i 389 milioni non ancora finanziati è non accettare i primi 299 già sicuri: l'alternativa è attendere un impossibile finanziamento integrale o ricercare tutto quanto serve, ma senza le stesse certezze e in un tempo molto più lungo.

La 398 per il porto sarebbe realizzata comunque? Se sì, perché prendere i fanghi?

La 398 è prevista come opera complementare all'autostrada tirrenica, da realizzarsi a carico di SAT a costo zero per lo Stato. Questa autostrada è però tutt'ora avvolta da vischiosità e incertezze, che rendono difficile ipotizzare i tempi di apertura dei cantieri, prevista nel 2011 nella migliore delle ipotesi. E' facile immaginare che la 398, ammesso che l'autostrada decolli, sia pronta non prima del 2016-17, mentre tutti noi sappiamo quanto sia urgente per l'economia e la nostra qualità di vita. Con l'Accordo avremmo immediata e certa copertura finanziaria, e procedure accelerate di tipo commissariale. Si possono immaginare 18 mesi per la progettazione, 3 anni di lavori. Dunque certezza di attuazione e tempi almeno dimezzati.

GUIDA ALLA LETTURA

Oggetto di questa pubblicazione è la Prima Fase dell'Accordo di Programma Quadro (2007-2011). Quelli illustrati sono gli interventi attuativi nel SIN di Piombino, che hanno copertura finanziaria (274 milioni euro), per i quali si indicano sinteticamente caratteristiche, finalità e costi. Altri interventi programmatici, per il completamento dello sviluppo sul porto e delle bonifiche sul territorio, sono definiti nella Seconda Fase (94,3 milioni euro già coperti per 25 milioni) e Terza Fase (320 milioni euro) dell'Accordo stesso, che complessivamente presenta un fabbisogno finanziario di 688,4 milioni euro. Si precisa inoltre che dal recupero di somme anticipate per opere di bonifica in sostituzione dei soggetti inquinatori deriveranno ulteriori 26,5 milioni di euro, che potranno essere destinati al finanziamento degli interventi previsti nell'Accordo. I dati, le informazioni e parte delle immagini utilizzate per la redazione di questa informativa sono tratte da: Accordo di Programma Quadro per gli interventi di bonifica negli ambiti marino-costieri presenti all'interno dei Siti di bonifica di interesse nazionale di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio e Documento Tecnico Allegato (31 luglio 2007).

DIRITTO DI ACCESSO

Comune di Piombino, Ufficio Ambiente - Responsabile per il Comune delle attività tese alla definizione dell'Accordo di Programma Quadro e alla predisposizione degli atti programmatici per gli interventi di bonifica negli ambiti marino-costieri dei siti di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio: Arch.Massimo Zucconi, tel.0565.63353. La documentazione integrale è disponibile anche presso l'Ufficio Relazioni con il Pubblico ed è pubblicata sul sito internet www.comune.piombino.li.it.