

PROTOCOLLO D'INTESA

Tra

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,
Regione Toscana,
Provincia di Livorno,
Comune di Piombino,
Autorità Portuale di Piombino,
ANAS S.p.A.,
SAT S.p.A.,
Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura Livorno

per gli

INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DELL'ACCESSIBILITA' STRADALE ALLA CITTA' E AL PORTO DI PIOMBINO

VISTO il Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 11 aprile 2005, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Attività Produttive, dalla Regione Toscana, dalla Provincia di Livorno, dal Comune e dall'Autorità Portuale di Piombino avente per oggetto "Azioni per il miglioramento delle condizioni ambientali dell'area industriale e portuale e la riqualificazione del territorio di Piombino", col fine di coordinare gli interventi infrastrutturali, di bonifica e di sviluppo industriale;

CONSIDERATO che oltre a qualificanti obiettivi di natura ambientale tale protocollo individuava fra i temi decisivi per la riqualificazione e lo sviluppo del territorio di Piombino (art.2):

- "il progetto di sviluppo portuale e diportistico;
- lo sviluppo del porto commerciale e dell'ipotesi di sviluppo della rete delle 'autostrade del mare';
- adeguamento delle infrastrutture viarie per l'accesso al porto e il raccordo con la mobilità locale";

CONSIDERATO l'Accordo di Programma Quadro sottoscritto in data 21 dicembre 2007 da ben 17 enti pubblici, tra cui la Presidenza del Consiglio e 5 ministeri fra i quali il MIT e il MATT, la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, il Comune e l'Autorità Portuale di Piombino, avente come titolo "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 per lo sviluppo di Piombino attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture", che ha per oggetto (art.2) "il programma di interventi di messa in sicurezza e di bonifica delle aree marino-costiere che rientrano nei siti di bonifica di interesse nazionale di Piombino, Napoli Bagnoli-Coroglio nonché di Napoli Orientale, funzionali a programmi di sviluppo sostenibile, capaci di incidere positivamente sull'ambiente e sul processo di sviluppo economico-sociale, in un contesto di programmazione integrata delle risorse e di un più generale sviluppo dei rapporti di collaborazione istituzionale ed operativa"

VISTO che l'APQ Piombino-Bagnoli individua le azioni necessarie per realizzare gli interventi di messa in sicurezza, di bonifica e di infrastrutturazione che, per quanto riguarda la Città di Piombino comprendono la 1^ fase di attuazione della Variante II del PRP vigente, la realizzazione di marginamenti a fini ambientali dell'ambito portuale, un nuovo molo di protezione foranea e il dragaggio di parte dei fondali antistanti il

porto commerciale, oltre che (come interventi "a terra") la realizzazione della nuova viabilità da Montegemoli al porto, e cioè della connessione viabilistica tra il Porto di Piombino ed il corridoio infrastrutturale tirrenico mediante il completamento del tracciato della SS.398, essenziale alla mobilità di accesso al porto stesso, e la bonifica di consistenti aree pubbliche, fra le quali l'area denominata "Città Futura";

VISTO l'Accordo di Programma "Per il completamento della riqualificazione ambientale funzionale all'infrastrutturazione e allo sviluppo del territorio incluso nel sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino" sottoscritto il 18 dicembre 2008 da MATT, MISE, MIT, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune e Autorità Portuale di Piombino, avente ad oggetto la messa in sicurezza e la bonifica dei suoli, delle falde e dei sedimenti delle aree comprese nel SIN e la contestuale sinergizzazione di tali obiettivi con quelli di sviluppo produttivo e portuale del territorio;

CONSIDERATA la volontà, più volte ribadita, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dello Sviluppo Economico di perseguire sul SIN di Piombino una strategia di azioni sinergiche e integrate di riqualificazione ambientale, di reindustrializzazione e di infrastrutturazione del territorio;

CONSIDERATO che il Programma di Sviluppo Regionale 2006-2010 ha individuato nella creazione di una Piattaforma Logistica Costiera e di un sistema di porti complementari e specializzati una condizione essenziale per la competitività dell'intero sistema economico regionale;

CONSIDERATO che in particolare il Masterplan della Rete dei Porti Toscani approvato con delibera CRT n.72 del 24/07/2007 si propone di creare i presupposti affinché "la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, dell'Interporto di Guasticce e dell'Aeroporto di Pisa assuma la configurazione di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità", inserendo accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti "gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto", essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica;

VISTO che il succitato Masterplan ribadisce, fra le priorità per il porto di Piombino, la rapida connessione con il Corridoio Tirrenico attraverso il completamento della SS.398, contestualmente alla realizzazione del completamento autostradale Rosignano-Civitavecchia quale condizione necessaria per lo sviluppo dello Short Sea Shipping e delle Autostrade del Mare;

PRESO ATTO inoltre che il Masterplan riconosce la vocazione del porto di Piombino nel settore dei traffici industriali e più in generale dei traffici commerciali di merci rinfuse nonché una vocazione per i traffici c.d. dello Short Sea Shipping e delle Autostrade del Mare. Più ampiamente il Masterplan definisce il porto di Piombino come porto di interesse regionale, nazionale ed internazionale;

CONSIDERATO che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale recita, con riferimento a Piombino: "la nuova centralità della città e dei servizi da questa erogati richiedono nuovi accessi stradali"; ed inoltre: "la S.P. 23 bis mettendo in relazione i traffici della SS.398 con la città di Piombino è interessata da forti traffici civili, commerciali, connotati commerciali turistici ed industriali. Tale commistione deve essere superata con il nuovo assetto della viabilità di penetrazione al porto.";

CONSIDERATO che il 30 settembre 2008 tra il Comune di Piombino, la Provincia di Livorno, la Regione Toscana e l'Autorità Portuale di Piombino è stata siglata l'intesa preliminare per l'Accordo di Pianificazione

finalizzato alla adozione delle varianti al PRG vigente e al Piano Strutturale del Comune di Piombino nonché per la definizione del nuovo PRP del porto di Piombino;

CONSIDERATO che con Deliberazione del Comitato Portuale n. 19/08 in data 16 ottobre 2008 è stato adottato il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino;

CONSIDERATO che con voto n. 17808 del 13 febbraio 2009 il PRP, sottoposto al vaglio tecnico di cui all'art.5 della legge 84/94 e ss. mm. e ii., è stato licenziato con parere favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

CONSIDERATO che in data 6 aprile 2009 è stato sottoscritto l'Accordo di Pianificazione per l'approvazione delle varianti al PRG vigente e al Piano Strutturale del Comune di Piombino e per la definizione del nuovo PRP portuale (ratifica dell'intesa preliminare di cui alla deliberazione del Consiglio Regionale n.102/2009);

CONSIDERATO che con deliberazione del Consiglio Regionale n. 25 in data 20 aprile 2009 si è provveduto alla ratifica dell'Accordo di Pianificazione per l'approvazione della Variante al PRG e al PS del Comune di Piombino per la definizione del PIT (Master Plan – La rete dei Porti);

CONSIDERATO che per il PRP portuale è stato predisposto lo studio di Impatto Ambientale propedeutico alla valutazione da parte della Commissione VIA quale ultimo passaggio del procedimento amministrativo che conduce all'approvazione dello stesso in sede di Consiglio Regionale della Toscana;

VISTO l'Accordo di Pianificazione promosso dal Comune di Piombino congiuntamente all'Autorità Portuale, con la quale è stata sottoscritta a tal fine una specifica intesa, e approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.64 del 15 aprile 2009, con il quale si è proceduto alla definizione e alla approvazione dei seguenti strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio:

- Variante al PRG vigente del Comune di Piombino, con cui si è ridefinito il perimetro dell'ambito portuale (pianificato nel dettaglio dal Piano Regolatore Portuale), si è introdotta la previsione del distretto della nautica, si sono ridefinite le connessioni infrastrutturali viabilistiche (SS.398) e ferroviarie tra l'area portuale ed il distretto nautico con il corridoio plurimodale tirrenico, si è ridefinito l'assetto delle aree industriali ed il connesso ciclo dei rifiuti;
- Variante al Piano Strutturale d'Area, con cui si è proceduto alla modifica del tracciato della SS.398 e delle connessioni ferroviarie con la linea Campiglia M.ma-Piombino, nonché ad alcune limitate rettifiche alle perimetrazioni delle invarianti strutturali;
- Definizione e Approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), di competenza dell'Autorità Portuale, la cui successiva approvazione sta seguendo ad oggi le procedure previste dalla L.84/94, con cui si definisce nel dettaglio l'assetto funzionale interno all'ambito portuale in accordo con gli indirizzi del Piano Strutturale d'Area e del PRG comunale variato;

CONSIDERATO che con l'Accordo di Pianificazione di cui sopra si è proceduto dunque ad una integrazione virtuosa in un unico atto di vari temi di carattere strategico affrontati dal protocollo del 2005: la previsione del nuovo distretto della nautica, il potenziamento del porto commerciale-industriale-passeggeri, il riassetto delle aree industriali anche nell'ottica di nuovi programmati investimenti, la ridefinizione dei corridoi infrastrutturali connessi a tali funzioni. Del resto la stretta connessione esistente fra tali temi sotto il profilo dell'assetto territoriale e funzionale richiedeva un approccio pianificatorio integrato e complessivo delle funzioni che si collocano nell'ambito dell'UTOE 8 e 9 individuate dal Piano Strutturale d'Area;

CONSIDERATO che con la variante prevista nell'Accordo di Pianificazione è stato sostanzialmente ampliato l'ambito destinato al porto commerciale-industriale-passeggeri in direzione nord fino al margine meridionale del bacino della Chiusa, per una superficie aggiuntiva di 98 ettari (rispetto ai 36 attualmente destinati al porto), attraverso la previsione di nuovi banchinamenti ed imbonimenti a mare. L'organizzazione funzionale interna dell'ambito portuale viene demandata alle previsioni del PRP, ai sensi della L.84/94, stabilendo tuttavia nelle norme urbanistiche generali alcuni principi di coerenza con gli indirizzi stabiliti in merito dal Piano Strutturale d'Area;

CONSIDERATO che il porto di Piombino, pur avendo una rilevanza di rango nazionale sia nel traffico passeggeri che in quello delle merci rinfuse, è collocato a circa 14 km dalle infrastrutture del corridoio plurimodale tirrenico, e che le aree portuali sono connesse, attraverso la viabilità cittadina (4 km) e provinciale (3,5 km), alla grande viabilità della SS.398 (6,5 km) e finalmente della S.G.C. Aurelia. Si tratta di una connessione fortemente condizionata da traffici locali che si immettono nella viabilità provinciale e comunale e dalla presenza di un passaggio a livello che, specie per il traffico in entrata al porto costretto ad utilizzare questo accesso, provoca parecchie difficoltà. Tale vero e proprio 'collo di bottiglia' è stato attenuato dalla realizzazione di un cavalferrovia progettato dal Comune nell'ambito di un PIAU sottoscritto nel 2004 con il MIT, ma potrà essere risolto in via definitiva solo con la realizzazione del prolungamento della SS.398 fino al porto;

CONSIDERATO che con l'Accordo di Pianificazione è stata introdotta la previsione di un nuovo distretto della nautica comprendente infrastrutture diportistiche destinate a diverse tipologie di natanti (dalle grandi imbarcazioni alle medio-piccole) ed aree destinate alle attività produttive connesse alla filiera nautica (dalla produzione cantieristica, nei suoi diversi segmenti produttivi, al rimessaggio e alla manutenzione). Nell'ambito del nuovo distretto viene altresì rilocalizzata la flotta pescherecci e la darsena servizi, attualmente collocati nell'ambito portuale, prevedendone l'integrazione con i servizi e le attrezzature connesse (quali il mercato ittico) attualmente inadeguati o localizzati in ambito urbano. La configurazione fisica prevista per il distretto nautico e per le relative opere foranee si attesta ai margini sud e nord del porto commerciale-passeggeri costituendone di fatto il naturale completamento;

VISTO che, più precisamente, il distretto della nautica viene articolato nelle seguenti previsioni:

- un polo localizzato in aderenza alla diga foranea di Molo Batteria al margine sud del porto commerciale-passeggeri, prevalentemente dedicato ai natanti di elevate dimensioni, costituito da un polo turistico con specchio acqueo di circa 16 ettari e capienza massima di circa 650 posti barca, nel quale dovrà essere collocata la darsena servizi attualmente collocata nel porto commerciale-passeggeri, integrato da aree per la cantieristica ed il rimessaggio di natanti (prevalentemente destinate alle grandi imbarcazioni in relazione agli alti fondali disponibili) da ricavare mediante imbonimenti a mare;
- un polo localizzato nel bacino della Chiusa attestato al margine nord del porto commerciale-passeggeri, prevalentemente dedicato ai natanti di piccola e media dimensione costituito da un approdo con specchio acqueo di circa 9 ettari e capienza massima di circa 700 posti barca, integrato da aree per la cantieristica, il rimessaggio ed altre attività connesse alla filiera nautica. Nell'ambito dell'approdo turistico viene ipotizzata la localizzazione della flotta pescherecci e dei servizi connessi (compreso il mercato ittico);

CONSIDERATO che il polo nautico della Chiusa si integra con la previsione, già presente nel PRG vigente, delle aree destinate alla piccola media impresa di Gagno e con il punto d'ormeggio delle Terre Rosse, potendo in tal modo accrescere le potenzialità della filiera nautica dell'area;

CONSIDERATO che parte integrante del nuovo distretto della nautica è inoltre l'area di Poggio Batteria, attualmente utilizzata per funzioni di servizio al porto commerciale-passeggeri, per la quale si prevede a regime la qualificazione come 'porta di accesso' al porto passeggeri e al polo nautico di Poggio Batteria, mediante la realizzazione di un complesso integrato di servizi (attività commerciali, direzionali, parcheggi) rivolti al porto commerciale-passeggeri e al porto turistico da connotare anche sotto il profilo della qualità architettonica ed urbanistica;

CONSIDERATO che a seguito degli approfondimenti progettuali compiuti in sede di progettazione preliminare dell'opera nonché a seguito delle nuove esigenze funzionali emerse con la previsione di ampliamento in direzione nord del porto commerciale-industriale-passeggeri e con la previsione del nuovo distretto della nautica, con la recente variante è stato riletto e parzialmente modificato il tracciato del corridoio infrastrutturale della SS398 da Montegemoli al Porto. Rispetto al tracciato individuato dal PRG vigente, il corridoio infrastrutturale è stato sostanzialmente confermato nel tratto compreso tra Montegemoli e Gagno, con lievi rettifiche dell'asse stradale. All'altezza di Gagno, rispetto a quanto previsto dal PRG vigente, è stato invece potenziato il nodo stradale con funzione di smistamento dei flussi di traffico alla città, all'area produttiva di Gagno, al settore industriale del porto ed al polo nautico-cantieristico della Chiusa. Ulteriori rettifiche del corridoio hanno riguardato la terminazione del tracciato della SS.398 in corrispondenza di Poggio Batteria;

CONSIDERATO dunque che l'asse di completamento e penetrazione della SS.398 al porto di Piombino esplica, nella sua interezza da Montegemoli fino a Poggio Batteria, una funzione strategica di connessione fra funzioni produttive e di servizio (porto commerciale e passeggeri, cantieristica, aree produttive per la PMI, diportismo) cui è legata gran parte della prospettiva occupazionale e produttiva della città di Piombino e del suo territorio;

CONSIDERATO inoltre che l'elevato impatto del traffico pesante e non solo (specie nel periodo estivo) sulla viabilità urbana incrementa la pericolosità del sistema viario urbano, oltre ad avere effetti sulla qualità dell'aria e dunque sulla qualità della vita dei cittadini;

CONSIDERATO che l'esistenza di una unica strada di accesso alla città, oltre ad ostacolare le scelte di mobilità dei cittadini, può generare problemi rilevanti in termini di sicurezza, accesso all'ospedale, etc.

CONSIDERATO che le stesse prescrizioni regionali per la V.I.A. del Piano Regolatore Portuale (Variante II) del porto di Piombino prevedono la realizzazione di una viabilità sostenibile per l'accesso all'area portuale, a partire dalla località Montegemoli nel Comune di Piombino fino all'interno del porto, al fine di agevolare le operazioni di riqualificazione ambientale programmate e funzionale ad uno sviluppo sostenibile dell'area portuale;

CONSIDERATO che l'adeguamento della suddetta viabilità viene prescritto anche nel decreto di compatibilità ambientale Dec/VIA6908 della Variante II al Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Piombino, nel quale si prevede che la realizzazione di tutti gli interventi della terza fase della variante II al PRP è consentita solo a seguito della effettiva ultimazione dei lavori della nuova viabilità di accesso al porto;

TENUTO CONTO che con l'approvazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche allegato al 6° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF 2009– 2013), sul quale il CIPE, nella riunione del 4 luglio 2008, ha espresso parere favorevole, l'opera è stata inserita tra le prescrizioni con cui il CIPE ha approvato il progetto preliminare "Autostrada A12 Livorno–Civitavecchia. Tratta Cecina (Rosignano Marittimo) – Civitavecchia" (Corridoio Tirrenico) approvato con Delibera CIPE del 18 dicembre 2008;

PRESO ATTO che in sede di istruttoria del progetto preliminare dell'opera redatto da SAT sono emerse problematiche importanti con riferimento al tratto dell'infrastruttura ricompreso fra lo svincolo del Gagno e Poggio Batteria, con particolare riferimento al segmento di attraversamento dell'area Lucchini più densamente interessata dalla presenza di impianti produttivi e reti tecnologiche;

CONSIDERATO in particolare il delicato tema del Rischio di Incidente Rilevante (RIR) di cui alla disciplina del DM 09/05/2001 che caratterizza taluni impianti presenti nell'ambito interessato dal corridoio infrastrutturale, oltre che la particolare complessità delle interferenze impiantistiche e il tema della bonifica delle aree da attraversare;

CONSIDERATO che la risoluzione tecnica delle criticità di cui sopra, nonché la prevedibile complessità delle problematiche connesse alla effettiva esecuzione delle opere nel tratto suindicato richiedono da un lato un approfondimento progettuale da parte dei soggetti interessati dalla realizzazione dell'opera, dall'altro certamente causeranno un allungamento dei tempi ed un incremento degli oneri di costruzione con riferimento all'ultimo tratto;

CONSIDERATO che la città di Piombino e il territorio tutto hanno la necessità di invece non ritardare, seppur nelle more della soluzione delle problematiche evidenziate, l'apertura dei cantieri utili a risolvere le gravi questioni che interessano l'accesso all'area urbana e portuale, oltre che ad alimentare lo sviluppo e la diversificazione produttiva dell'area;

CONSIDERATO che negli strumenti urbanistici generali del Comune di Piombino è previsto un ulteriore corridoio infrastrutturale che connette la frazione di Fiorentina con l'estremità occidentale dell'abitato di Piombino (quartiere Ghiaccioni), che può nelle more del completamento della SS.398 fino a Poggio Batteria rappresentare una valida alternativa viaria per una quota dei flussi di traffico diretti verso la città;

Tutto ciò premesso

Si conviene quanto segue

Articolo 1

La Società Autostrada Tirrenica (SAT), si impegna ad inserire , previa approvazione dei propri organi societari nel piano finanziario relativo al completamento dell'Autostrada A12 Livorno–Civitavecchia - che verrà predisposto in occasione della progettazione definitiva del completamento stesso – la progettazione e la realizzazione del collegamento stradale per il Porto di Piombino, prevedendo le seguenti opere:

- Prolungamento della S.S. 398 dall'intersezione con Via della Base Geodetica allo svincolo delle Terre Rosse (Gagno) di circa 2,5 km, con due corsie per senso di marcia, di complessivi 17,80 m di sezione;
- Bretella di collegamento da Terre Rosse per V.le dell'Unità d'Italia, di circa 700 m., con 1 corsia per senso di marcia e una sezione complessiva pari a 8 m.;
- Bretella di collegamento da Terre Rosse per la futura "zona cantieristica" del porto, di circa 600 m, con 1 corsia per senso di marcia e una sezione complessiva di circa 7 m;
- Bretella di collegamento da Terre Rosse per le aree produttive di Gagno (aree "ex IRFIRD") e Colmata, di circa 300 m, con 1 corsia per senso di marcia e una sezione complessiva di circa 7 m.
- SAT, inoltre, al fine di consentire al Comune di Piombino la realizzazione di interventi di miglioramento della viabilità comunale di accesso, metterà a disposizione dell'Amministrazione Comunale un contributo finanziario nel limite massimo di 20 €/mln comprensivo di IVA. Tale contributo sarà regolarizzato da apposito atto convenzionale tra le parti che specificherà gli interventi da realizzare nonché le modalità di erogazione in funzione dell'avanzamento dei lavori.

Articolo 2

SAT realizzerà il predetto collegamento per il Porto di Piombino ed erogherà il citato contributo finanziario, subordinatamente all' approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo dell'intero completamento della Livorno–Civitavecchia e del relativo piano economico– finanziario.

Articolo 3

SAT eseguirà i lavori del collegamento per il Porto di Piombino, di cui all'art. 1, in conformità al crono programma allegato al Progetto Definitivo di completamento dell'autostrada. Al fine di contribuire a sostenere il finanziamento dell'opera, i percorsi autostradali da e per lo svincolo autostradale di Piombino avranno un pedaggio parametrato su una lunghezza complessiva che comprenda anche l'estensione dei collegamenti di cui all'art. 1.

Articolo 4

Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale di Piombino e ANAS si impegnano a sottoscrivere con SAT apposito atto per la presa in carico dei nuovi collegamenti di cui al citato art. 1, a conclusione dei lavori.

Articolo 5

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il supporto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, avvalendosi per la progettazione definitiva della collaborazione del Comune e dell'Autorità Portuale di Piombino si impegna a coordinare le attività finalizzate a completare, entro 1 anno dalla sottoscrizione del presente protocollo, la progettazione definitiva del tratto compreso fra Gagno e Poggio Batteria dell'asta della SS.398 di penetrazione al porto di Piombino, avendo risolto le criticità progettuali relative a tale tratto con particolare riferimento al tema del Rischio di Incidente Rilevante.

Articolo 6

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna a definire un quadro fonti impieghi in grado di garantire la copertura globale dell'opera di cui all'art. 5, potendo contare, sin da ora, su una copertura per euro 20 milioni da parte di Regione Toscana e per euro 1 milione da parte della Camera di Commercio Industria Artigianato di Livorno.

Piombino, li 11 dicembre 2010

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

Regione Toscana

Provincia di Livorno

Comune di Piombino

Autorità Portuale di Piombino

ANAS S.p.A.

SAT S.p.A.

Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura Livorno

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

(Altero MATTEOLI)

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

Assessore Infrastrutture Mobilità Regione Toscana

(Luca CECCOBAO)

Presidente Provincia di Livorno

(Giorgio KUTUFA')

Sindaco Comune di Piombino

(Gianni ANSELMI)

Presidente Autorità Portuale di Piombino

(Luciano GUERRIERI)

Resp. Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali ANAS S.p.A.

(Mauro COLETTA)

Vicepresidente AD Società Autostrada Tirrenica p.A.,

(Ruggiero BORGIA)

Presidente Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura Livorno

(Roberto NARDI)