



**CIRCOLO NAUTICO VADESE**  
affiliato ARCI-PESCA FISA  
tel. 0586-786036 [cnv.vada@gmail.com](mailto:cnv.vada@gmail.com)  
57016 VADA (LI) -via di Marina 41

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzionale Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE D'INGRESSO  
Evol. 0005374 DVA del 29/02/2016

Prot. 23/16

**Spett.le**  
**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**  
**Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali**  
**Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale**  
**c/a Sig.ra Carmela Bilanzone**  
**Via Cristoforo Colombo n. 44**  
**00147 ROMA**



**Vada (LI) 18 Febbraio 2016**

**Oggetto: Revisione della Variante Progetto Rosignano presentata da Edison SpA il 22/12/2015. Verifica di Assoggettabilità alla Procedura VIA. Richiesta di pronuncia di verdetto in favore della assoggettabilità del progetto presentato alla procedura di VIA.**

Con riferimento alla procedura in oggetto si osserva quanto segue in relazione alle problematiche che l'infrastruttura a mare comporta per la navigazione costiera sia essa diportistica che professionale :

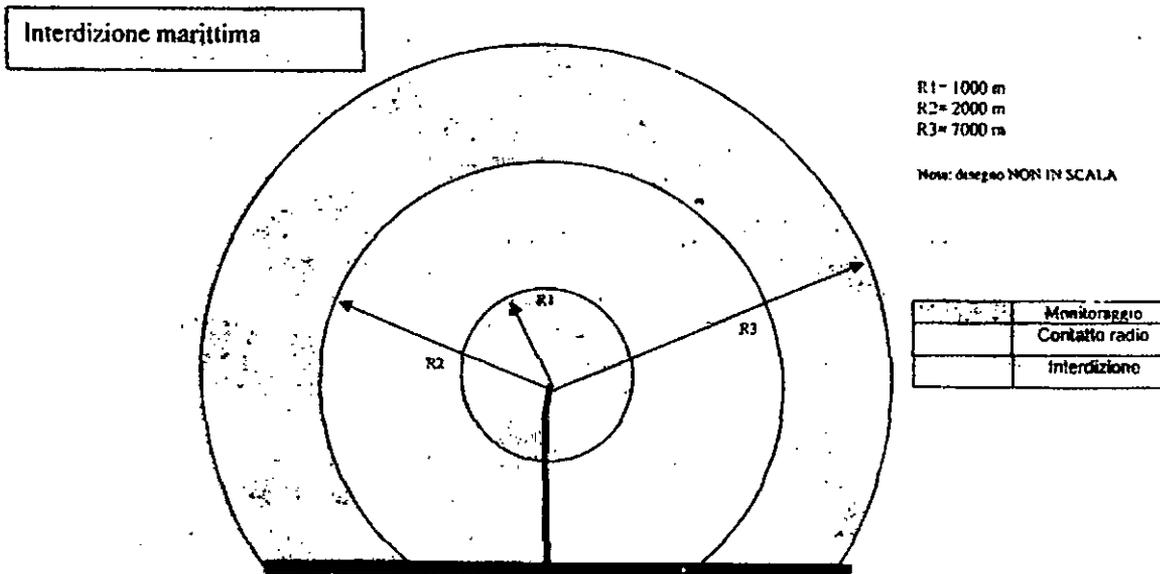
- l'esistente pontile lungo 1760 mt , finalizzato all'attracco delle etileniere, con le attuali norme di sicurezza e con l'attuale disciplina della navigazione emesse dall'Autorità Marittima comportano il divieto di attraversamento del pontile stesso almeno per le imbarcazioni di altezza idonea nonché la previsione di una distanza di sicurezza di 100 mt lungo il corpo del pontile che aumentano intorno alla piattaforma terminale quando vi sia ormeggiata l'etileniera per lo scarico , costituisce un ostacolo importante alla navigazione ;
- la proposta di allungamento dello stesso pontile di 430 mt prevista nel progetto originario e confermato nella Variante di cui all'oggetto, vanno a complicare ulteriormente la navigazione;
- l'allungamento previsto per consentire una batimetria idonea all'attracco di metaniere di stazza di 100.000 tn, aventi un carico di 300.000 mc di GNL richiedono nelle norme e delle distanze di sicurezza ben più importanti rispetto a quelle previste per le etileniere;
- allo stato attuale della progettualità la capitaneria di Porto di Livorno non ha ancora emesso apposita ordinanza per il progetto Rosignano ma in letteratura si ha conoscenza di situazioni similari per altri rigassificatori già in essere quali :

quella emessa dalla Capitaneria di Porto di Chioggia che con l'Ordinanza n.63/2008 per il rigassificatore di Porto Viro della TERMINALE GNL ADRIATICO srl( su base di cemento a 15 km dalla costa) prevede una zona di sicurezza ,denominata ATBA di protezione assoluta circolare con raggio di 1,5 miglia all'interno della quale vietato ogni tipo di transito ed accesso se non quello autorizzato per metaniere e imbarcazioni di servizio ed un'ulteriore area circolare esterna alla prima di una larghezza di 2km, cd zona di monitoraggio;

quella emessa dalla Capitaneria di Porto di Livorno che con l'Ordinanza n.137/2013 per il rigassificatore della Olt Offshore LNG Toscana srl di fronte a Livorno a 14,5 miglia dalla costa (terminale rigassificatore FSRU) all'art1 prevede "una zona di interdizione totale" costituita da un'area circolare di raggio 2 miglia in cui è vietata la navigazione, la sosta, l'ancoraggio, la pesca, nonché qualunque altra attività di superficie o subacquea, mentre prevede l'ingresso alle metaniere, ai rimorchiatori ed a mezzi tecnici specificamente autorizzati dall'autorità marittima. All'art.2 prevede invece una "Zona di limitazione" costituita da un'area del raggio di 4 miglia per solo transito autorizzato, la cd zona di monitoraggio .

Per il solo transito nella zona di monitoraggio le imbarcazioni dovrebbe richiedere preventivamente l'autorizzazione agli organi di controllo tramite VHF od altro.

Per quello che riguarda il progetto Rosignano si ha nella stesura progettuale una stima elaborata dall'ing.Marotta



e che per quello che riguarda le tre zone di disciplina appare riduttiva rispetto ai parametri adottati dalle capitanerie di Chioggia e Livorno che prevedono zone di interdizione di 2 miglia e che presumibilmente non potrebbero discostarsi da quelle che saranno contenute in una specifica Ordinanza che la CP di Livorno dovrebbe emettere se il Progetto Rosignano dovesse essere approvato.

Secondo la stima dell'ing. Marotta, la disciplina relativa alla navigazione troverebbe forma in una planimetria così strutturata



Considerando che l'area del terminal di attracco vedrebbe un notevole traffico di metaniere di 100.000 tn di stazza (previste ca 100/anno), di bettoline per il trasporto di etilene (circa 50/anno) e di bettoline che caricherebbero il metano in testa al pontile per il rifornimento di navi a GNL (circa 35/anno?), l'interdizione vedrebbe interessate anche le zone di monitoraggio aumentando notevole la lunghezza della barriera.

#### Conclusioni:

questa opera è incompatibile con lo sviluppo del territorio perchè, se realizzata, arrecherebbe incalcolabile danno all'economia del territorio stesso, sia quella della nautica, sia turistica essendo buona parte della stessa legata al mare, vedi diporto, sia quella della pesca professionale per la ridotta/impedita accessibilità ai siti di pesca, alle strutture portuali della costa, da Cecina a Castiglioncello, che in questi anni hanno investito risorse ed energie in questa attività.

Ma soprattutto compromette la libertà di navigazione di ogni tipo di imbarcazioni in particolar modo dei natanti di alcune categorie che si troverebbero nell'impossibilità assoluta di accedere dalla parte opposta del pontile, anche alla luce delle prescrizioni tecniche della Direttiva dell'Unione Europea 94/25/CE e successive modificazioni che legano i limiti di navigazione dalla costa alle condizioni meteo marine.

Comunque nella fattispecie, nel valutare il progetto da respingere *in toto*, le osservazioni sopra riportate contribuiscono ad identificare la Revisione della Variante al progetto Rosignano presentata da Edison SpA il 22/12/2015 come un progetto integralmente e radicalmente nuovo, non per quanto riguarda l'aspetto infrastrutturale a mare peraltro confermativo di quello originario, ma per quello che concerne l'intensificarsi del traffico navale in ragione della commercializzazione del GNL e le conseguenze per la navigazione e quindi, come tale, da sottoporre, "ab initio" ad un nuovo procedimento di VIA.

Si richiede quindi che venga emesso un verdetto di necessaria "assoggettabilità" del progetto ad una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale secondo la vigente normativa in materia.

Mario Baldeschi  
Tei.

  
Il Presidente CNV  
Mario Baldeschi  
