



Associazione Culturale
Affiliata Federazione Italiana Escursionismo
Via Petrarca,5 (Caletta di Castiglioncello)
57016 Rosignano M.mo (LI)
www.initinereonweb.it
info@initinereonweb.it
barbara.sandri@ingpec.it

a sostegno del Comitato per il NO al Rigassificatore a Rosignano
e di concerto con le 6 Associazioni:

- **ASD L'UNICORNO (LIVORNO)**
- **ASD IL MANDRIOLO (ROSIGNANO M.MO)**
- **ASSOCIAZIONE ASCA (ROSIGNANO M.MO)**
- **GAPL – GRUPPO ARCHEOLOGICO PALEONTOLOGICO LIVORNESE (LIVORNO)**
- **LEGAMBIENTE (LIVORNO)**
- **WWF LIVORNO (LIVORNO)**

A Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

c/a Sig.ra Carmela Bilanzone

Rosignano M.mo, 16.02.2016

OGGETTO: OSSERVAZIONI DI CUI ALLA PROCEDURA DI VERIFICA ASSOGGETTIBILITÀ A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DELLA “REVISIONE ALLA VARIANTE PROGETTO ROSIGNANO” PRESENTATA DALLA SOCIETÀ EDISON S.P.A

Con la presente, vista l'istanza presentata in data 18.12.2015 dalla Società Edison s.p.a ad oggetto “Revisione alla Variante Progetto Rosignano”, corredata dal progetto preliminare e dallo studio preliminare ambientale, nell'ambito della procedura di Verifica Assoggettibilità a Valutazione di Impatto Ambientale, si trasmettono le presenti **Osservazioni finalizzate a richiedere nuova Valutazione di Impatto Ambientale.**

PREMESSA

Il progetto sottoposto a Verifica di Assoggettabilità è il progetto “Revisione alla Variante Progetto Rosignano”, che prevede una revisione alla “Variante Progetto Rosignano”.

Il progetto “Variante Progetto Rosignano” prevedeva un terminale GNL Onshore con capacità di 8 miliardi mc/anno (2 serbatoi ciascuno con capacità 160.000 mc/anno - capacità massima metaniere 140.000 mc).

Il progetto “Variante Progetto Rosignano” è stato sottoposto alla procedura di VIA che si è conclusa con Decreto di VIA favorevole n.844 del 18.10.2010 (nel seguito DEC VIA 844/2010).

A far seguito al DEC VIA 844/2010 sono stati presentati i seguenti 2 ricorsi:

- Ricorso al TAR del Lazio presentato da l’Associazione italiana per il WWF FOR NATURE onlus;
- Ricorso straordinario al presidente della Repubblica presentato dall’Associazione “Forum Ambientalista”.

L’attuale revisione prevede ancora un terminale GNL Onshore con capacità di 8 miliardi mc/anno (2 serbatoi ciascuno con capacità 160.000 mc/anno - capacità massima metaniere 140.000 mc).

L’attuale revisione include le seguenti modifiche:

- riduzione dello scopo progettuale in quanto non sono più previsti la realizzazione del nuovo Terminale Etilene, la costruzione delle relative condotte criogeniche e lo smantellamento dell’esistente Terminale Etilene di Vada;
- installazione di una stazione di caricamento di GNL su autocisterne all’interno dell’area di impianto;
- adeguamento della piattaforma di attracco/ormeggio presso il Pontile Solvada ai fini dell’installazione di un sistema di caricamento GNL su bettoline;
- modifica al tracciato delle pipeline criogeniche per il trasporto del GNL dal pontile al Terminale GNL, limitatamente ai tratti corrispondente all’attraversamento del Fiume Fine.

Con riferimento alla procedura in oggetto si trasmettono le seguenti **Osservazioni relative ad aggiornamenti delle linee di indirizzo territoriali successive al DEC VIA 844/2010 e alle nuove criticità in materia di compatibilità ambientale e di sicurezza e rischio industriale introdotte dalla revisione alla “Variante Progetto Rosignano”.**

OSSERVAZIONI:

1) **CARENZA DI RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO DI VADA-ROSIGNANO RISPETTO AD ALTRE SOLUZIONI: AREA NON PORTUALE**

Come peraltro riportato negli elaborati di progetto, l’area di realizzazione del terminale non è un area portuale (gli stessi elaborati di progetto si riferiscono ad “area industriale”).

A far seguito al DEC VIA 844/2010, a livello comunitario, la Commissione Europea, con la direttiva 2014/94/EU ha previsto che, attraverso i rispettivi quadri strategici energetici nazionali, gli Stati Membri assicurino che entro il 31 dicembre 2025 venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi appartenenti alla rete centrale TEN-T (“Trans-European Transport Network”) ed entro il 31 dicembre 2030 nei principali porti della navigazione interna.

A tal scopo nel Giugno 2015 il MISE ha pubblicato il “Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL”, finalizzato al monitoraggio e all'aggiornamento della Strategia Energetica Nazionale approvata con DM 08.03.2013.

Rispetto al “Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL” si osserva che il sito di Vada-Rosignano non rientra tra i 14 porti strategici individuati come 14 porti nazionali principali (“core ports”) della rete TEN-T “Trans Europea Network Transport” e che non è neppure riconducibile alla definizione di “principali porti della navigazione interna”.

Inoltre si osserva che si ritiene comunque opportuno considerare valide le indicazioni contenute nel “Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL” quali linee di indirizzo nella scelta del sito così come contenute al Paragrafo 2.7 e di seguito riportate:

“Premesso che l’elenco dei 14 porti nazionali previsti nella “Trans European Network Transport” per l’utilizzo del GNL deve essere tenuto presente, ma che anche altri porti possono essere presi in considerazione, ad esempio in Sardegna, nel seguito sono elencati, a titolo indicativo e non in ordine di priorità, i criteri orientativi per la scelta dei porti dove installare serbatoi di stoccaggio di GNL:

- a. Il porto, almeno in una prima fase, sia utilizzato da navi traghetto passeggeri o altre tipologie di imbarcazioni per le quali si prevede l’utilizzo di GNL nel breve-medio termine o, anche in vista dell’approvvigionamento della rete di distribuzione di GNL per il trasporto su strada, presenti opportuni aspetti logistici;
- b. Il porto, sempre in una prima fase, sia ubicato a breve-media distanza da terminali di rigassificazione (esistenti o in progetto) per cui siano utilizzabili navi shuttle per il trasporto del GNL fino ai serbatoi di bunkeraggio situati nei porti stessi. In una fase successiva si potranno individuare porti ove installare terminali di ricevimento per scarico diretto da navi metaniere ai serbatoi di stoccaggio;
- c. Nel porto siano disponibili aree per l’installazione di serbatoi di bunkeraggio GNL adeguati al fabbisogno di breve, medio e lungo termine;
- d. Nel porto non siano presenti barriere fisiche rilevanti, quali profondità dei fondali insufficienti per navi di grandi dimensioni, metaniere e/o alimentate a GNL;
- e. Sia considerata l’opportunità di distanziare adeguatamente le installazioni portuali per consentire una distribuzione delle stesse sul territorio nazionale;
- f. Il porto, sempre in relazione alle installazioni di GNL e al relativo utilizzo, risulti soddisfare le normative tecniche (ivi incluse quelle relative alla sicurezza), operative e ambientali;
- g. Per il porto siano previsti eventuali incentivi finanziari e regimi fiscali agevolati di tipo locale.”

Rispetto a questi criteri orientativi si osserva la carenza delle ragioni i scelta del sito di Vada-Rosignano che **non essendo area portuale non risulta rispettare i criteri di cui al “Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL”** ai punti a), b), c), d), f), g) e che non risulta peraltro rispettare neppure il criterio al punto e) in quanto la realizzazione del terminale Onshore di Rosignano disterebbe soltanto 50 km dal terminale Offshore LNG Toscana (corrispondente ad uno dei 14 porti nazionali previsti nella “Trans European Network Transport”) e quindi **non viene garantita una distanza adeguata tra le installazioni tale da consentire una distribuzione delle stesse sul territorio nazionale.**

In tal senso in termini di quadro programmatico sembra non siano state effettuate valutazioni inerenti gli effetti sul versante dell'offerta e dei consumi di gas e quindi sulla contemporanea presenza di altri impianti e sul rischio di sottoutilizzo di detti impianti (il Piano Energetico Regionale continua a non prevedere il Terminale Onshore di Rosignano).

2) ASSENZA DEL PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI NECESSARIO IN AREA NON PORTUALE E NON CONTIGUA AD AREA PORTUALE

Nelle premesse DEC VIA 844/2010 è riportato:

“VISTO l’art. 46 del D.L. 1 Ottobre 2007, n. 159, convertito in legge 29 novembre 2007, n.22, che ha stabilito che nel caso di rigassificatori di gas naturale liquefatto i cui impianti siano localizzati in area portuale o ad esso contigua il giudizio di compatibilità ambientale è reso anche in assenza del parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici di cui all’art. 5, comma 3 della legge 28 gennaio 1984, n. 84, che deve essere espresso nell’ambito della Conferenza dei servizi di cui all’art. 8 della legge 24 novembre 2000, n. 340.”

Qui si evidenzia che l’area oggetto di localizzazione dell’impianto non risulta essere “area portuale o ad esso contigua” per cui si risulta mancante il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Si osserva che **il DEC VIA 844/2010 non poteva essere emesso in assenza del parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici**; anche qualora il parere del Consiglio dei lavori pubblici fosse acquisito in una successiva fase del procedimento si osserva che l’espressione dei pareri da parte di tutti gli enti coinvolti avrebbe potuto/dovuto tenerne conto con eventuali conseguenze sull’espressione del DEC VIA 844/2010.

3) CARENZA DI RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO DI VADA-ROSIGNANO RISPETTO AD ALTRE SOLUZIONI: INCOMPATIBILITA’ CON IL PIT DELLA REGIONE TOSCANA

A far seguito al DEC VIA 844/2010, con DCTT n. 37 del 27.03.2015 “Atto di integrazione del piano di indirizzo territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico. Approvazione ai sensi dell’articolo 19 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio)”, la Regione Toscana ha approvato il “PIT con valenza di Piano Paesaggistico”.

01. In riferimento agli Elaborati del Piano si riporta di seguito quanto d’interesse per le presenti Osservazioni:

01.1 . Nell’elaborato “Relazione generale” del PIT, si evidenzia che “in grande sintesi la questione che si pone è quella di superare la sola tutela, concepita come parere dei funzionari che rappresentano lo Stato in merito ai singoli progetti di trasformazione, per codificare invece regole, pubblicamente deliberate e condivise, capaci di anticipare e dunque indirizzare la concezione dei singoli progetti, per garantire il buon governo del paesaggio e delle sue trasformazioni”.

01.3. Nell’elaborato “Documento di Piano” del PIT si evidenzia che “se manca il requisito della qualità innovativa di uno specifico progetto strategico che abbia una qualche valenza di “sistema” e che sia orientato direttamente o indirettamente al mondo della produzione e alle sue filiere, e capace di sviluppare forti ed eccellenti funzioni industry oriented, ebbene ridestinazione e riuso vanno decisamente scoraggiati”.

In riferimento agli Elaborati del Piano, si osserva che il progetto “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” è un singolo progetto, la cui realizzabilità deve essere valutata nell’ambito di regole che garantiscano la trasformazione e sviluppo del territorio, che sembra mancare del requisito della qualità innovativa e della valenza di “sistema” e che come tale deve essere “decisamente scoraggiato”.

02. In riferimento agli Elaborati di Livello d'Ambito si riporta di seguito quanto d'interesse per le presenti Osservazioni:

02.1. Nell'elaborato "Cartografia identificativa degli ambiti" del PIT la Piana Rosignano-Vada è inserita nell' "Ambito di paesaggio n.8" (Piana Livorno-Pisa-Pontedera) ed è descritta nella "Scheda ambito di paesaggio n. 8".

Il sito Vada-Rosignano oggetto del progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano", risulta appartenere alla "Articolazione territoriale 3.2 - La piana di Rosignano-Vada ricadente nel Morfotipo n.3 "Morfotipo insediativo lineare a dominanza infrastrutturale multimodale" ("Sistema insediativo litorale dai caratteri maggiormente urbani rispetto agli altri contesti insediativi costieri; densamente abitato ed interessato da usi intensivi di turismo balneare") (Scheda ambito di paesaggio n. 8 - pag.39).

Le dinamiche di trasformazione della piana di Rosignano-Vada sono così descritte (Scheda ambito di paesaggio n. 8 - pag. 41): "La fascia insediata a sud di Castiglioncello va saturandosi senza soluzione di continuità sulla costa fino a Rosignano Solvay. Tale processo viene definitivamente consolidato con la recente realizzazione in posizione baricentrica del nuovo porto detto di Crepatura, che costituisce la principale modifica della linea di costa in questo tratto. Dalla metà degli anni Cinquanta in poi, anche il nucleo urbanizzato di Vada, originariamente caratterizzato da edifici che si attestavano alla piazza principale, crocevia dei collegamenti con i vicini centri costieri e la cittadina di Cecina, si estende in maniera consistente verso le aree retrostanti e verso sud (Mazzanta). Nuovi insediamenti turistico ricettivi trovano posto a ridosso della linea di costa e nella pineta litoranea, che ha come asse portante il vecchio tracciato della Strada dei Cavalleggeri". L'area è quindi contraddistinta per lo sviluppo dell'edificato turistico-residenziale, di villaggi vacanza e camping.

Nello specifico il PIT individua come criticità d'ambito (Scheda ambito di paesaggio n. 8 - pag. 42-43):

- la polarizzazione e congestione delle infrastrutture e dell'urbanizzazione nella piana costiera di Rosignano Solvay-Vada;
- l'elevato impatto ambientale e paesaggistico delle grandi aree portuali e industriali in ambiti costieri (porto industriale e commerciale di Livorno, Solvay di Rosignano).

In riferimento agli Elaborati di Livello d'Ambito, si osserva che il progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" non è armonico con le dinamiche di trasformazione della piana di Rosignano-Vada e introduce un'ulteriore criticità d'ambito.

03. Nell'elaborato "Disciplina dei beni paesaggistici" del PIT al "Capo III – Aree tutelate per legge" sono individuate le direttive e le prescrizioni d'uso di cui alle "Schede Sistemi costieri", in particolar modo il sito Vada-Rosignano è riconducibile all'Articolo 6:

Articolo 6 - Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare. (art.142. c.1, lett. a, Codice)

1. Nei Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300 metri dalla linea di battigia si perseguono gli obiettivi con valore di indirizzo, si attuano le direttive, si applicano le prescrizioni d'uso di cui alle "Schede dei Sistemi costieri" (Allegato C), che costituiscono parte integrante e sostanziale della presente disciplina.

2. Le prescrizioni d'uso relative alla fascia costiera non si applicano agli interventi volti a garantire la sicurezza idraulica e il deflusso del trasporto solido privilegiando quelli coerenti con il contesto paesaggistico.

e quindi alla SCHEDA 4 SISTEMA COSTIERO - Litorale sabbioso del Cecina (individuazione in Figura 1) (la SCHEDA 4 SISTEMA COSTIERO del PIT è da considerare parte integrante delle presenti Osservazioni).

In riferimento alla Disciplina d'uso contenuta nella SCHEDA 4 SISTEMA COSTIERO - Litorale sabbioso del Cecina si osserva che il progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" non è compatibile con i punti:

- **3.1 OBIETTIVI:** in particolare con le lettere c), d), f) in quanto l'intervento incide sull'ecosistema costiero, altera i rapporti figurativi consolidati del paesaggio costiero, non favorisce la ricostituzione della conformazione naturale dei territori costieri interessati da antropizzazione;
- **3.2 DIRETTIVE:** in particolare con le lettere f), h), i) in quanto l'intervento non tutela le falde acquifere dall'ingressione del cuneo salino (nel progetto viene fatto riferimento a possibili fenomeni artesiani dovuti alla "presenza di una falda profonda confinata che potrebbe presentare fenomeni di artesianesimo"), non evita ulteriori processi di artificializzazione, non mantiene la permeabilità visiva tra la costa e le aree retrostanti e, in particolar modo, non incentiva alcun intervento alla riqualificazione paesaggistica, geomorfologica e naturalistica delle zone di criticità, non prevede la delocalizzazione di manufatti, strutture e impianti ricadenti in aree di particolare valenza paesaggistica, non qualifica il fronte mare degli insediamenti costieri e non è in linea con gli interventi di ricostituzione della continuità dunale dei tratti degradati.
- **3.3 PRESCRIZIONI:** in particolare con le lettere a), e), g), h), i), o), p), u) in quanto l'intervento interferisce con la tutela integrale del sistema dunale, interferisce con la conservazione integrale degli habitat della costa sabbiosa di interesse regionale, interferisce con le emergenze storiche che caratterizzano il sistema litoraneo, impegna suolo non edificato, in particolar modo, non dovrebbe essere ammesso in quanto "insediamento di nuove attività produttiva industriale non ricompresa in ambito portuale" e in quanto "non è ammessa la realizzazione di nuovi porti e approdi nei tratti di costa sabbiosa" e la riqualificazione di approdi esistenti è consentita a determinate condizioni ma solo con finalità turistiche, inoltre l'intervento concorre alla qualità dei waterfront e impedisce varchi e visuali panoramiche verso il mare; inoltre le opere a mare e a terra dell'intervento non possono essere ammesse in quanto possono provocare fenomeni di erosione costiera.

04. Sempre nell'elaborato "Disciplina dei beni paesaggistici" al "Capo III" sono individuate le direttive e le prescrizioni d'uso per le zone di interesse archeologico e in particolar modo il sito Vada-Rosignano, data l'interferenza del progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" con l'area archeologica del porto e terme romane di San Gaetano (dove le condotte criogeniche fiancheggeranno le già esistenti tubazioni afferenti al Terminale Etilene esistente occupando nuovo spazio e introducendo nuove fasce di rispetto), è riferibile all' Articolo 15:

Articolo 15 - Le zone di interesse archeologico (art.142. c.1, lett. M del Codice)

15.1. Obiettivi - Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi dovranno perseguire il seguente obiettivo:

a – tutelare e valorizzare, compatibilmente con le esigenze di tutela, i beni archeologici sottoposti alle disposizioni di cui alla Parte seconda del D.lgs 42/2004 e s.m.i. e il contesto di giacenza.

15.2. *Direttive - Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, provvedono a definire strategie, misure e regole/discipline volte a favorire la fruizione pubblica delle aree archeologiche valutandone la sostenibilità in relazione alla rilevanza archeologica e ai valori identitari del bene e del contesto di giacenza, alla vulnerabilità di ciascun sito, alla possibilità di garantire l'accessibilità, la manutenzione e la sicurezza.*

15.3. *Prescrizioni*

a – *Non sono ammessi interventi di trasformazione territoriale, compresi quelli urbanistici ed edilizi, che compromettano le relazioni figurative tra il patrimonio archeologico e il contesto di giacenza e la relativa percettibilità e godibilità, nonché la conservazione materiale e la leggibilità delle permanenze archeologiche.*

b – *Nelle aree e nei parchi archeologici le attrezzature, gli impianti e le strutture necessari alla fruizione e alla comunicazione devono essere esito di una progettazione unitaria fondata su principi di integrazione paesaggistica e di minima alterazione dei luoghi ed assicurare la valorizzazione del contesto paesaggistico.*

c – *Per i beni archeologici sottoposti alle disposizioni di cui alla Parte seconda del D.lgs 42/2004 e s.m.i. restano ferme tutte le disposizioni ivi previste.*

15.4. *Nelle zone di cui all'art. 11.3, lettere a) e b) del documento denominato "Ricognizione, delimitazione e rappresentazione in scala idonea all'identificazione delle aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del Codice", allegato 7B alla disciplina del piano oltre a quanto previsto ai punti 15.1, 15.2 e 15.3 del presente articolo, si perseguono gli obiettivi, si applicano le direttive, si rispettano le prescrizioni di cui alle singole schede dell'Allegato H, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente disciplina."*

in quanto ricadente nelle:

- Zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. c) dell'Elaborato 7B della Disciplina dei beni paesaggistici (Figura 2)
- Beni archeologici tutelati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 con valenza paesaggistica coincidenti con le zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. c) (Figura 3)

In riferimento alla Disciplina d'uso contenuta nell'Articolo 15, che individua le direttive e le prescrizioni d'uso per le zone di interesse archeologico, si osserva che il progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" non è compatibile con i punti:

- **15.1 OBIETTIVI**
- **15.2 DIRETTIVE**
- **15.3 PRESCRIZIONI**

05. Nell'elaborato "ALLEGATO3- Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale" del PIT è contenuto il un progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale. La strategia perseguita per raggiungere gli obiettivi preposti è consistita nel mettere in rete i diversi percorsi che vanno a costituire la nervatura portante dei corridoi paesaggistici di fruizione lenta dei paesaggi regionali.

Il quadro regionale che si sviluppa attraverso la definizione di progetti pilota individuati in aree particolarmente significative per le potenzialità di innescare dinamiche di sviluppo locale e valorizzazione delle risorse paesaggistiche ha sviluppato il progetto della Val di Cecina (anche con la finalità di valorizzazione dell'eccezionale patrimonio di risorse paesaggistiche esistenti che è imperniato sulla integrazione dei percorsi con la linea ferroviaria, Cecina – Volterra).

A questo progetto specifico fanno riferimento gli itinerari contenuti nella Tavola 6-Itinerari, in cui è riportato il tracciato di progetto della Ciclovia Tirrenica (CT) che si sovrappone in parte alla traccia delle

condotte criogeniche nell'area compresa tra il Villaggio Pontile e il Villaggio Fanfani (Figura 4), nonché il percorso ciclabile denominato "Percorso 31- Sabbie e scogli" che si ricollega al Sentiero 00 "Dosale delle colline Livornesi".

Nell'elaborato "ALLEGATO3- Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale" viene inoltre fatto riferimento oltre ai suddetti "Percorso ciclopedonale" alle "Strade Lente", al sistema delle Ippovie, ai percorsi trekking e alle "vie d'acqua"; in particolar modo in riferimento al sito Vada-Rosignano di cui al progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" si evidenzia che quest'ultimo interferisce rispettivamente con :

- La Via dei Cavalleggeri: itinerario di respiro regionale già definiti e censito quale itinerari escursionistico dedicato al turismo equestre nel 2008 dal Progetto 'Ippovie Toscane', collegabile tramite la Via del Littorale (di passaggio dalla Torre di Vada sulla Via dei Cavalleggeri) (Figura 5);
- Il Sentiero del Mediterraneo (Sentiero Europeo E12): itinerario di respiro europeo che unisce le coste dalla Grecia alla Tunisia (Figura 6)

In riferimento all'elaborato "ALLEGATO3- Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale" il progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" non è compatibile con lo sviluppo e valorizzazione della Ciclovía Tirrenica (CT), del Percorso Ciclopedonale 31- Sabbie e scogli, della Via del Littorale (di passaggio dalla Torre di Vada sulla Via dei Cavalleggeri) (anche Ippovia) e del Sentiero del Mediterraneo E12.

4) CARENZA DI RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO DI VADA-ROSIGNANO RISPETTO AD ALTRE SOLUZIONI: MANCATA CONGRUENZA CON PROGETTI DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

A far seguito al DEC VIA 844/2010, in data 26.11.2015 il Comune di Rosignano Marittimo con Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale N. 339 ha approvato il Progetto denominato "*Via della Costa Etrusca – La dorsale Costiera Livornese*", redatto congiuntamente dai Comuni di Livorno, Rosignano Marittimo e Collesalveti, che risulta pienamente in linea con i recenti indirizzi espressi dalla Regione Toscana con DGRT n.482/2015 "Protocollo d'intesa per il rilascio e la valorizzazione dell'area costiera livornese" volto al rilancio turistico dell'area. La suddetta Delibera inoltre risulta pienamente in linea con la Direttiva di Giunta Comunale N. 53 del 28.03.2013 con la quale il Comune di Rosignano M.mo ha sottoscritto il "Protocollo d'intesa per l'adozione di criteri condivisi nella definizione della sentieristica e nella realizzazione della segnaletica nell'area delle Colline Livornesi", sottoscritto in data 03.06.2013 dal Comune di Rosignano M.mo e dalla Provincia di Livorno, dal Comune di Livorno, dal Comune di Collesalveti e dalle 19 Associazioni del territorio aderenti al Progetto Occhi sulle Colline, nonché dalla Sezione CAI di Livorno.

Il progetto prevede la sistemazione del Sentiero 00, quale percorso di dorsale collinare con sviluppo Nord-Sud che attraversa i territori dei tre e l'inserimento del Sentiero 00 nella Rete Escursionistica Toscana - RET, secondo quanto previsto dalla normativa vigente (LRT n.17/98).

Inoltre il progetto prevede la valorizzazione del "Percorso delle Torri Costiere", Via dei Cavalleggeri, Porti Romani e Bonifiche e del Sentiero lungo Fine (di collegamento tra il Borgo di Rosignano Marittimo (che ospita il Museo Archeologico di Palazzo Bombardieri) e il centro di Vada che ospita quali point of interest sia l'area degli Scavi archeologici di Vada Volaterrana sia la Torre Medicea...).

Si osserva quindi che il progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" non è in linea con i recenti indirizzi espressi dal Comune di Rosignano Marittimo con l'approvazione del Progetto "Via della Costa

Etrusca – La dorsale Costiera Livornese” e dalla Regione Toscana con il “Protocollo d’intesa per il rilascio e la valorizzazione dell’area costiera livornese”.

5) CARENZA DI RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO DI VADA-ROSIGNANO RISPETTO AD ALTRE SOLUZIONI: USO O RIUTILIZZO DI AREE INDUSTRIALI

Dato che l’area di realizzazione del terminale non è un area portuale ma:

- insiste in parte su un’area industriale di dimensioni ridotte inserita all’interno di un’area urbanizzata e ad alta frequentazione turistica (area del Pontile Solvada)
- attraversa un’area in parte residenziale (Villaggio Pontile), in parte destinata ad attività turistiche ad alto flusso turistico balneare, ad attività sportive (Circolo Velico Pietrabianca e hot spot, noto a livello nazionale, per surf, windsurf e kitesurf) e in parte ad uso agricolo (nonché adibita a spazi di servizio alle attività turistiche)
- insiste in parte su un’area industriale già ad alto rischio di incidente rilevante, già interessata da procedimento di bonifica non concluso sia dei suoli e sottosuoli sia delle acque sotterranee e già critica in termini di impatto ambientale (approvvigionamento idrico, scarichi a mare ed emissioni).

La scelta del sito di ubicazione dei silos di stoccaggio all’interno del perimetro Solvay nei documenti progettuali trova motivazioni e punto di forza nella L. 24 Novembre 2000, No. 340 “Disposizioni per la Delegificazione di Norme e la Semplificazione di Procedimenti Amministrativi” che favorisce l’uso o il riutilizzo di siti industriali per l’installazione di rigassificatori di gas naturale (Art. 8).

Si osserva che complessivamente la “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” solo in minima parte “usa e riutilizza” un’area industriale e si osserva che questo “uso e riutilizzo” introduce nuove criticità sia in materia di rischio sia ambientali, infatti:

- il traffico marino di metaniere e bettoline, le opere di allungamento del pontile, l’incremento della volumetria dell’approvvigionamento idrico e degli scarichi (a bassa temperatura);
- la realizzazione delle condotte criogeniche interrate e il traffico terrestre di autocisterne impattano su aree a mare e a terra non industriali
- la realizzazione dei terminali di rigassificazione all’interno dello stabilimento Solvay **impatta sull’aumento del rischio dovuto alla presenza di impianti in “Direttiva Seveso”** (con conseguente necessità di valutazione di nuovi “effetti domino”)
- la realizzazione dei terminali di rigassificazione all’interno dello stabilimento Solvay impattano sulle criticità ambientali in essere **(in particolar modo non è ancora stata valutata l’interferenza con il procedimento di bonifica in corso, in quanto la relazione geotecnica contenuta nell’Allegato C “Caratterizzazione dei terreni” degli Elaborati di progetto non contiene indagini relative ai parametri di cui all’Allegato 5 alla Parte IV, Tabella 1 (Concentrazioni soglia di contaminazione) neppure in termini di esiti della verifica ambientale di cui all’Art. 9 c.6 della LR 25/1998 (così come modificato con LR 61/2014)**
- la realizzazione dei terminali di rigassificazione all’interno dello stabilimento Solvay insiste su un’area già critica dal punto di vista ambientale. Tutti gli impianti afferenti all’area Solvay sono in AIA Nazionale e sono già impianti tra loro interconnessi sottoposti a criteri di gestione di cui alla PARTE III del D.Lgs. 152/06. L’ulteriore inserimento dell’impianto previsto dalla “Revisione alla

variante...”, qualora ottenesse Decreto favorevole di VIA, necessiterebbe di essere considerata attività interconnessa agli impianti Solvay ai sensi del comma 1 lettera i-quater) dell’Art. 5 del D.Lgs. 152/06 (come previsto dal progetto) e quindi **produrrebbe la necessità di un riesame di tutte le AIA già in essere (con conseguente applicazione delle BAT ad esempio relativamente agli approvvigionamenti idrici, agli scarichi e alle emissioni).**

6) CARENZA DI RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO DI VADA-ROSIGNANO RISPETTO AD ALTRE SOLUZIONI: RIDUZIONE DELLO SCOPO PROGETTUALE

Data:

- la mancata realizzazione del nuovo Terminale Etilene (raddoppio del Terminale Etilene esistente)
- il mancato smantellamento dell’esistente Terminale Etilene di Vada, con conseguente:
 - la mancata restituzione dell’area in prossimità dell’abitato di Vada (in prossimità dell’area archeologica del porto romano di Volterra (Vada Volaterrana));
 - la mancata eliminazione della presa d’acqua a mare;
 - il mantenimento del relativo scarico a mare dell’impianto a servizio della rigassificazione dell’etilene del Terminale Etilene esistente

si osserva come **la riduzione dello scopo progettuale introduca carenza di ragioni della scelta del sito di Vada-Rosignano in quanto carente la rilevanza strategica del progetto, che non risulta per di più in alcun modo finalizzata a nuove articolazioni territoriali dei processi e delle filiere produttive. Si osserva in tal senso che la semplice disponibilità di GNL “a km zero” con conseguente riduzione del costo di approvvigionamento (per impianti quali le turbogas interne al perimetro del Polo Industriale Solvay), non ha rilevanza strategica riconducibile a nuove articolazioni territoriali dei processi e delle filiere produttive (in tal senso qualunque per qualunque area industriale che si affaccia sul mare sarebbe “strategico” disporre di un impianto di rigassificazione).**

Si osserva peraltro che la “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” necessità della valutazione del nuovo rischio introdotto dalla prossimità delle previste condotte criogeniche sia con il “vecchio” Terminale Etilene di Vada (proprio in prossimità dell’area archeologica di San Gaetano e del Villaggio Pontile e Villaggio Fanfani) sia con le “vecchie” condotte di etilene nella tratta in cui (come previsto dalle prescrizioni al punto A8) nella pista tubi saranno collocate sia le condotte criogeniche di GNL sia le condotte di etilene.

7) CARENZA DI ELEMENTI DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO E DELL’IMPATTO AMBIENTALE DELL’INCREMENTO DEL TRAFFICO TERRESTRE SU AUTOBOTTI

Il progetto “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” prevede il transito di 20 autobotti al giorno ed è carente in termini di:

- **valutazione del rischio dovuto all’incremento del traffico terrestre su autobotti:** infatti il progetto non evidenzia che la viabilità utilizzabile per il collegamento con la rete autostradale corrisponde

con la tratta di viabilità denominata “Bretella Morelline - Spiagge Bianche” realizzata da SAT successivamente al 2010 nell’ambito del progetto esecutivo per la Tirrenica (con un investimento economico di circa 3 milioni) in risposta ad una precisa richiesta dell’amministrazione comunale di Rosignano M.mo in quanto “intervento decisamente strategico per la viabilità di una zona molto <<calda>> vista l’importanza dal punto di vista turistico ed economico”, destinata all’importante flusso turistico che dalla A12 raggiunge le Spiagge Bianche e la costa e tutte le attività a vocazione turistica di Vada, Rosignano e Castiglioncello e a migliorare il collegamento tra la zona artigianale delle Morelline e il territorio.

- **valutazione di impatto ambientale dell’incremento delle emissioni in atmosfera dovuto all’incremento del traffico terrestre su autobotti.**

8) CARENZA DI ELEMENTI DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO E DELL’IMPATTO AMBIENTALE DELL’INCREMENTO DEL TRAFFICO MARINO SU BETTOLINE

Il progetto “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” prevede il transito di circa 100 navi/anno per navi metaniere di grande taglia e di 35 navi/anno per le bettoline ed è carente in termini di:

- valutazione del rischio dovuto all’incremento del traffico marino delle bettoline ed in particolar modo non viene data evidenza degli **effetti per l’intero ciclo di vita del terminale sulle attività connesse alla pesca e alla nautica da diporto che si diparte dal Porto Cala dei Medici** (realizzato nel 2006 con scopi turistici, ricreativi e sportivi, sacrificando una delle tratte di spianata di abrasione marina delle Calcareni sabbiose di Castiglioncello dette “panchina” (beach rock) del “Terrazzo di Rosignano”). Al momento non è ancora stato redatto un parere/piano di gestione della Capitaneria di Porto, ma qualunque sia il raggio delle fasce di rispetto per limitare/regolare la navigazione si incrementerà il rischio di incidente e si creerà un disagio alla navigazione e di conseguenza alle attività turistiche connesse alla nautica (il porto Cala dei Medici in primis).
- valutazione di impatto ambientale dell’incrementato **traffico marino e opere realizzative a danno della fascia costiera identificata come “Riserva Naturale Tomboli Cecina”** istituita con DM 13 luglio 1977 di proprietà del Demanio dello Stato, peraltro ricomprensente aree ZPS (Direttiva 79/409/CEE) già sottoposta alle esistenti pressioni ambientali che insistono sull’area (in particolar modo gli scarichi industriali a mare del complesso industriale ricadente nel perimetro della Società Solvay). Si ritiene che ai sensi del DPR n 357/1997 le opere previste dalla “Revisione alla Variante” sia da assoggettare a VIA affinché sia effettuata la valutazione di incidenza che è ricompresa nell’ambito della predetta procedura al fine di considerare anche gli effetti diretti ed indiretti dei progetti sugli habitat e sulle specie per i quali detti siti e zone sono stati individuati.
- valutazione dell’impatto ambientale dell’incrementato **traffico marino a danno dell’area marina protetta “Santuario dei Cetacei”** (istituito in Italia dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio con il nome di Santuario per i mammiferi marini e noto come Santuario Pelagos). Relativamente a quest’area in particolar modo:
 - non si tiene conto del fatto che il Comune di Rosignano Marittimo in data 13.12.2012 ha sottoscritto la Carta di Partenariato del Santuario Pelagos, con la volontà di salvaguardare la presenza dei mammiferi marini del Santuario Pelagos all’interno del quale si trova il territorio marittimo del Comune di Rosignano Marittimo e in data 13..03.2015 ha inaugurato presso il Museo di Storia Naturale di Rosignano una delle sedi dell’Osservatorio Toscano dei Cetacei (OTC) finalizzato alla salvaguardia dell’ecosistema marino ed al monitoraggio dei cetacei e

delle altre specie marine e, al tempo stesso strumento di valenza turistica, finalizzato alla messa a punto di avvistamenti di cetacei quale attrattiva di alto livello naturalistico.

- non si tiene conto del fatto che all'interno della stessa area, soltanto a km di distanza, a partire dal 20.12.2013 è entrato in esercizio il terminale di rigassificazione OLT Offshore LNG Toscana a far seguito al Decreto AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale ai sensi del Decreto 152/2006 e s.m.i) emesso il 15.03.2013 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Prot. 00093).

Il terminale Offshore LNG Toscana è ubicato 23 km a largo di fronte al Porto di Livorno (offshore: capacità 3,75 miliardi mc/anno-capacità massima metaniere 155.000 mc).

La distanza tra il terminale Offshore LNG Toscana di Livorno e il terminale Onshore Edison di Rosignano e del relativo traffico indotto risulta di soltanto circa 50 km.

Qualora quindi il terminale Onshore Edison di Rosignano fosse realizzato risulterebbe che 3 dei complessivi 4 impianti di rigassificazione esistenti in Italia ricadrebbero nell'area "Santuario dei Cetacei" e 2 di questi addirittura disterebbero tra loro di soli 50 km considerando che oltre al terminale Offshore LNG Toscana di Livorno ad oggi risultano in esercizio:

- GNL Panigaglia: Onshore alla bocca del Porto di La Spezia (capacità 3,75 miliardi mc/anno) (2 serbatoi ciascuno con capacità 50.000 mc/anno - capacità massima metaniere 70.000 mc)
- GNL Adriatico-Rovigo: Offshore di fronte al Porto di Levante (15 km a largo) (capacità 8 miliardi mc/anno - capacità massima metaniere 150.000 mc)
- **valutazione di impatto ambientale dell'impatto ambientale dell'incrementato traffico marino a danno del Parco Nazionale Arcipelago Toscano;**
- **valutazione di impatto ambientale dell'incremento delle emissioni in atmosfera dovuto all'incremento del traffico marino su bettoline (anche rispetto alla fascia costiera densamente abitata e ad altro flusso turistico)**

9) INCERTEZZE DEL PROGETTO SINTETIZZATE AL PUNTO A6 "Realizzazione del Tunnel di Contenimento delle Condotte Criogeniche" DELL'APPENDICE B – STATO DI ATTUAZIONE DELLE PRESCRIZIONI DEL DEC VIA 844/2010

A fronte della prescrizione di cui a PUNTO A6:

"Si prescrive, previo studio di fattibilità, la realizzazione di un tunnel in atmosfera di azoto, dello sviluppo di 350 m per il contenimento delle condotte criogeniche del GNL e dell'etilene, in corrispondenza dell'attraversamento dei villaggi Pontile e Fanfani. Il tunnel dovrà essere dotato delle doppie porte di accesso, del sistema di ventilazione e di messa in sicurezza mediante creazione di atmosfera inerte con azoto, nonché di tutti i necessari sistemi di monitoraggio e di allarme. In corrispondenza del tunnel di contenimento delle condotte criogeniche dovranno essere realizzate barriere antirumore e adottati gli accorgimenti più adeguati per contenere l'emissione di polveri e gas esausti.",

il proponente nella relativa nota prevede:

"È previsto l'utilizzo di tubazioni del tipo "Pipe-In-Pipe" che consentono l'interramento delle tubazioni per tutto il percorso, con evidenti riduzioni dei rischi, miglioramento della sicurezza e riduzione dell'impatto visivo. In particolare, sarà consentito il passaggio delle linee in prossimità del Villaggio Pontile e Villaggio Fanfani nonché gli attraversamenti con tecniche di costruzione più semplici, sperimentate ed affidabili. Si

potrà quindi evitare l'utilizzo del tunnel di contenimento e dei relativi sistemi di monitoraggio e controllo di più incerta affidabilità. E' in corso studio di fattibilità.”.

Data la mancanza dei risultati dello studio di fattibilità (non concluso) non si ritengono valide le conclusioni relative a “evidenti riduzioni dei rischi, miglioramento della sicurezza e riduzione dell’impatto visivo”. In tal senso i Villaggi Pontile e

10) INCOMPATIBILITA' DEL PROGETTO CON LE PRESCRIZIONI DI CUI AL PUNTO A8 “Cronologia degli Interventi ed Adempimenti Connessi alle Misure di Compensazione, in Relazione alla Regimazione Idraulica del Fiume Fine” DELL'APPENDICE B – STATO DI ATTUAZIONE DELLE PRESCRIZIONI DEL DEC VIA 844/2010

Come dichiarato dal proponente nella nota alla prescrizione al PUNTO A2 “Cronologia degli Interventi ed Adempimenti Connessi alle Misure di Compensazione, in Relazione alla Regimazione Idraulica del Fiume Fine”:

“Al fine di rendere compatibile il tracciato delle condotte criogeniche con gli interventi di messa in sicurezza del Fiume Fine previsti dal Lotto I, la presente revisione ha previsto una modifica al tracciato delle condotte criogeniche volta ad evitare le nuove arginature e la nuova area golenale”.

Le prescrizioni di cui al punto A8 prevedevano:

“La posa delle nuove condotte criogeniche e di quelle da sostituire dovrà avvenire all’interno della pista tubi in cui attualmente è posata la condotta criogenica dell’etilene, dalla radice del pontile al serbatoio esistente del terminale di Vada, e di quella che attualmente ospita le condotte dell’etilene gassoso tra il terminale di Vada suddetto e lo stabilimento Solvay. Il corridoio di posa di tutte le nuove condotte, criogeniche e non, dovrà essere contenuto all’interno della pista tubi attuale. In fase di progettazione esecutiva si dovrà tener conto di quanto sopra espresso, con particolare riferimento i dettagli degli attraversamenti (strada, ferrovia, Fiume Fine e Fosso Lupaio)”.

Le condotte di etilene, così come appreso in data 21.01.2016 nella presentazione del “Progetto di regimazione idraulica del Fiume Fine” sono già state interrate nell’Agosto 2015 (con tecnologia di trivellazione controllata) a lato mare rispetto al ponte sul Fiume Fine della Vecchia Via Aurelia.

La “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” prevede che le condotte siano interrate a lato monte rispetto al ponte sul Fiume Fine della Vecchia Via Aurelia, attraversando in nuovi punti di intersezione la Vecchia Via Aurelia, la rete ferroviaria RFI e la nuova viabilità della “Bretella Morelline-SpiaggeBianche”. Inoltre nella “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” risulta sia presa in considerazione la sola area di golenale in riva dx del Fiume Fine in prossimità della Vecchia Via Aurelia, ma non tiene conto delle nuove arginature a monte della Vecchia Via Aurelia che la nuova tratta interseca in corrispondenza della nuova viabilità della “Bretella Morelline-SpiaggeBianche” in riva dx della Vecchia Via Aurelia.

Questa modifica al tracciato introduce un mancato rispetto della prescrizione di cui al PUNTO A8 “Tracciato condotte criogeniche” in quanto coinvolge una nuova parte di territorio e prevede l’attraversamento di strada, ferrovia, Fiume Fine e Fosso Lupaio in nuovi punti di attraversamento interessando la nuova viabilità della “Bretella Morelline-SpiaggeBianche” e avvicinandosi sia alle aree

residenziali sia alle aree produttive in Loc. Polveroni senza essere stato sottoposto a valutazione di impatto ambientale (specie in termini di rischio idraulico).

CONCLUSIONI

Le osservazioni sopra riportate contribuiscono ad identificare la Variante al progetto Rosignano presentata da Edison SpA il 22/12/2015 come un progetto integralmente e radicalmente nuovo e diverso dai precedenti e, come tale, da sottoporre 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.

16/02/2016

Barbara Sandri

Presidente Associazione INITINERE

In rappresentanza dell'Associazione INITINERE

a sostegno del Comitato per il NO al Rigassificatore a Rosignano

e di concerto con le 6 Associazioni:

- ASD L'UNICORNO (LIVORNO)
- ASD II MANDRIOLO (ROSIGNANO M.MO)
- ASSOCIAZIONE ASCA (ROSIGNANO M.MO)
- GAPL – GRUPPO ARCHEOLOGICO PALEONTOLOGICO LIVORNESE (LIVORNO)
- LEGAMBIENTE (LIVORNO)
- WWF LIVORNO (LIVORNO)

ALLEGATI:

ALLEGATO 1:

Figura 1: Aree tutelate per legge Lett. A) – I territori costieri - SISTEMA COSTIERO - Litorale sabbioso del Cecina.

Figura 2: Aree tutelate per legge Lett. M) - Zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. c) dell'Elaborato 7B della Disciplina dei beni paesaggistici

Figura 3: Aree tutelate per legge Lett. M) - Beni archeologici tutelati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 con valenza paesaggistica coincidenti con le zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. c)

Figura 4: Estratto della Tavola 6 – Itinerari allegata all'ALLEGATO 3 del PIT "Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale"

Figura 5: Via del Litorale (di passaggio dalla Torre di Vada sulla Via dei Cavalleggeri) – Ippovia Toscana

Figura 6: Sentiero del Mediterraneo (Sentiero Europeo E12)

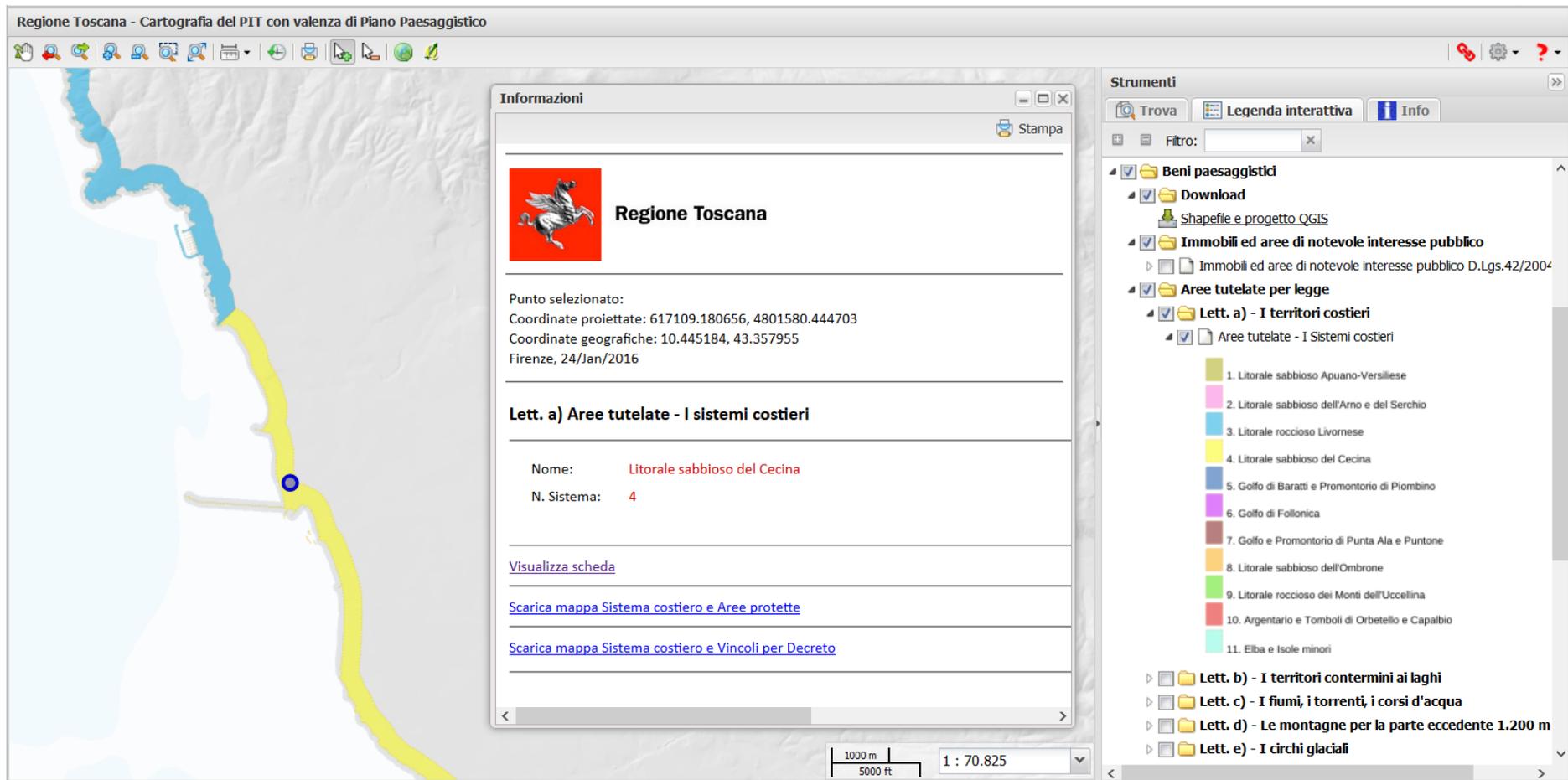


Figura 1: Aree tutelate per legge Lett. A) – I territori costieri - SISTEMA COSTIERO - Litorale sabbioso del Cecina.

Regione Toscana - Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico

Informazioni

 **Regione Toscana**

Punto selezionato:
 Coordinate proiettate: 617317.619550, 4801784.014271
 Coordinate geografiche: 10.447799, 43.359755
 Firenze, 24/Jan/2016

Zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. c) dell'Allegato 13 della Disciplina dei beni paesaggistici

Codice del bene: **ARCHEO115**
 Identificativo del bene: **90490170127**
 Tipologia di decreto: **2 - provvedimento di tutela diretta ai sensi della L. 1089/1939 o del D.Lgs. 490/1999 (Titolo I)**
 Provincia: **LIVORNO**
 Comune: **ROSIGNANO MARITTIMO**
 Località:
 Denominazione corrente: **TERME ROMANE DI SAN GAETANO**
 Tipologia del bene: **terme**
 Data ultima revisione: **DICEMBRE 2009**

1000 m
2000 ft | 1 : 50.000

Figura 2: Aree tutelate per legge Lett. M) - Zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. c) dell'Elaborato 7B della Disciplina dei beni paesaggistici

Regione Toscana - Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico

Informazioni

 **Regione Toscana**

Punto selezionato:
 Coordinate proiettate: 617334.368770, 4801791.335633
 Coordinate geografiche: 10.448007, 43.359818
 Firenze, 24/Jan/2016

Beni archeologici tutelati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 con valenza paesaggistica coincidenti con le zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. c)

Codice del bene: **ARCHEO115**
 Identificativo del bene: **90490170127**
 Tipologia di decreto: **2 - provvedimento di tutela diretta ai sensi della L. 1089/1939 o del D.Lgs. 490/1999 (Titolo I)**
 Provincia: **LIVORNO**
 Comune: **ROSIGNANO MARITTIMO**
 Località:
 Denominazione corrente: **TERME ROMANE DI SAN GAETANO**
 Tipologia del bene: **terme**
 Data ultima revisione: **DICEMBRE 2009**
 Validazione MIBAC: **DA VALIDARE**

1000 m / 2000 ft | 1 : 50.000

Figura 3: Aree tutelate per legge Lett. M) - Beni archeologici tutelati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 con valenza paesaggistica coincidenti con le zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. c)

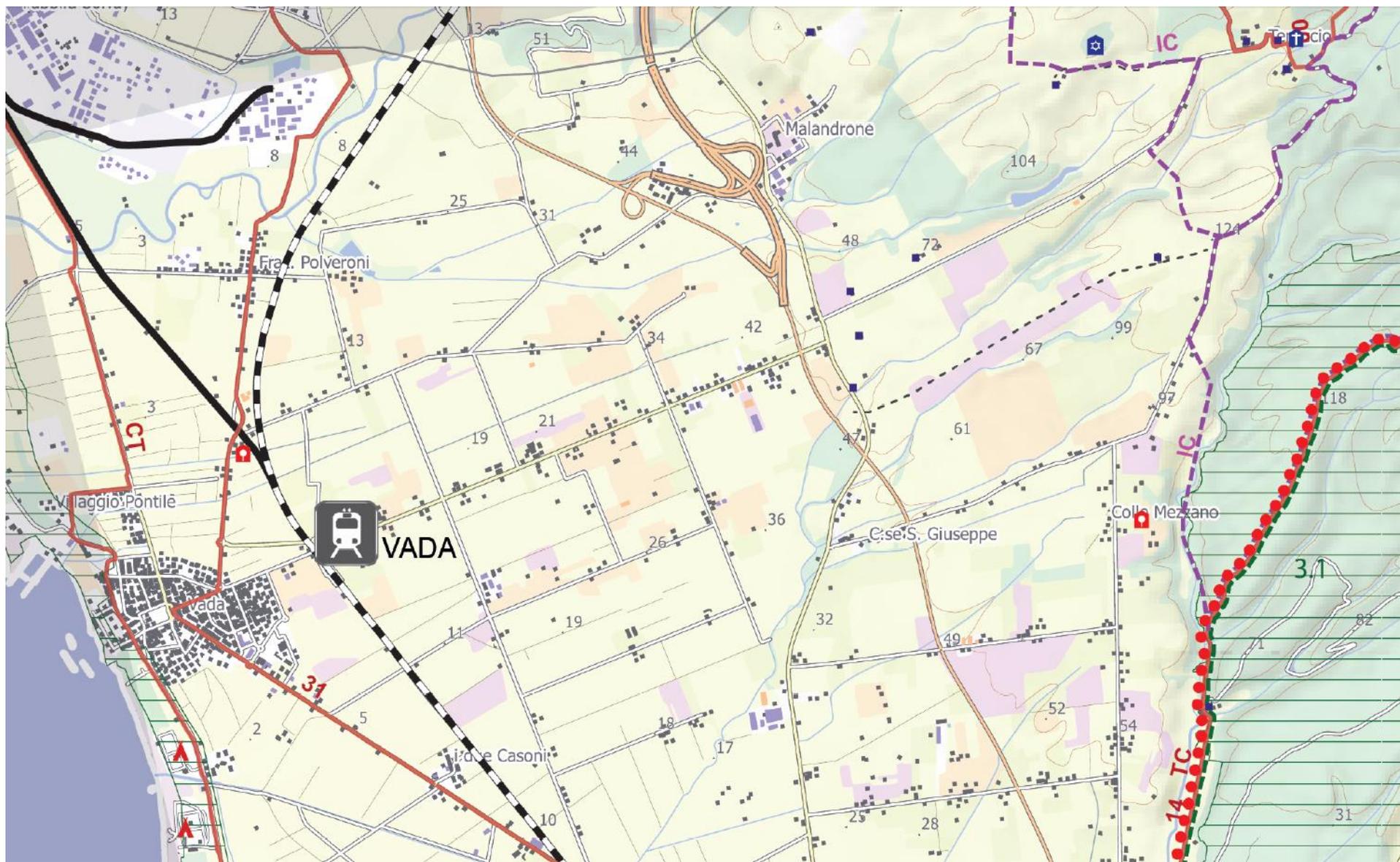


Figura 4: Estratto della Tavola 6 – Itinerari allegata all’ALLEGATO 3 del PIT “Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale”



Figura 5: Via del Litorale (di passaggio dalla Torre di Vada sulla Via dei Cavalleggeri) – Ippovia Toscana



Figura 6: Sentiero del Mediterraneo (Sentiero Europeo E12)