



WZS

4.4
[Handwritten signature]

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 2845 del 19/10/2018

[Handwritten signature]

	ID VIP 4239
Progetto:	Porto di Cecina – Istanza di proroga dei termini di validità della pronuncia di compatibilità del Progetto Porto di Cecina, emessa dalla Regione Toscana con DGR n. 373/2009, già prorogata con DGR Regione Toscana n. 467/2014. <i>Parere art.9 DM 150/2007</i>
Proponente:	Società Porto di Cecina SpA

[Handwritten signature]

ch

FFZ

u

[Multiple handwritten signatures and initials]

BX

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente “*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*” e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128 recante “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”;

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

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

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

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n.91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea*” ed in particolare l'art.12, comma 2;

VISTA la nota prot.DVA U.0019851 del 04/09/2018 (acquisita con prot.CTVA.I.0003213 del 05/08&2018), con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha:

- rilevato che con D.lgs. n. 104/2017 è stata modificata la Parte II del D.lgs. 152/2006 ed è stata attribuita allo Stato anche la competenza in materia di VIA per quanto concerne i progetti relativi a porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari, oppure i moli sono di lunghezza superiore a 500 metri;

- rappresentato che, in ragione di ciò, in data 6.8.2018, con nota acquisita con prot. DVA.0018855 del 13/08/2018, Società Porto di Cecina SpA ha chiesto la proroga di tre anni, a far data dal 20.5.2019, dei termini di validità del provvedimento di VIA espresso dalla Regione Toscana con DGR n. 373/2009, già prorogata con DGR Regione Toscana n. 467/2014;
- trasmesso l'istanza e la documentazione prodotta dalla Società proponente, chiedendo di esprimere un parere al riguardo, verificando, alla luce della documentazione acquisita, se si possano o meno ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di VIA regionale e se vi siano, quindi, le condizioni per concedere la proroga richiesta;

VISTO il provvedimento di valutazione di impatto ambientale del Progetto Porto di Cecina di cui alla DGR della Regione Toscana n. 373/2009, già oggetto di proroga con DGR Regione Toscana n. 467/2014, ed esaminata la documentazione allegata;

CONSIDERATO che dalla documentazione trasmessa dalla Società proponente ed, in particolare, dalla Relazione sulle motivazioni alla base della richiesta di proroga del termine di validità del provvedimento di VIA regionale, dalla Relazione tecnica ambientale sulla non sostanziale variazioni delle condizioni ambientali di riferimento, e dalla relativa documentazione allegata, emergono i seguenti elementi di valutazione:

- il progetto di porto turistico di Cecina ha iniziato il suo iter nel 2004, con richiesta di concessione demaniale marittima ai sensi del dpr 509/97, corredata dal Progetto Preliminare. Immediatamente dopo, essendo opera soggetta a verifica di compatibilità ambientale di livello regionale (ex. All.III punto I), ha proseguito con il dovuto iter presso la Regione Toscana. Il progetto definitivo è stato meritevole di Pronuncia di compatibilità ambientale con prescrizioni con DGR n.373 del 11.05.2009, pubblicata sul BURT n.20 del 20 maggio 2009, poi rinnovata e prorogata a seguito di circostanziata istanza con DGR 467/2014 del 09.06.2014, pubblicata sul BURT n.24 del 18 giugno 2014, per un periodo di anni 5 a far data dal 20.5.2014 (la necessità di una proroga scaturì da un ritardo nell'inizio lavori, indipendente dalla volontà del Proponente e non legato ad inerzia dello stesso, ma all'ottenimento di ulteriori autorizzazioni ed atti di assenso. L'apertura del cantiere fu infatti possibile solo nel mese di marzo dell'anno 2012, ben tre anni dopo la Delibera 373/2009). Il cronoprogramma di cantiere prevedeva 5 anni di lavori (2010-2014) con una sovrapposizione di 3 anni e mezzo tra opere marittime ed edifici. L'inizio degli edifici era previsto per la seconda metà del 2011 ed inizialmente avrebbe interessato solo i servizi del porto, quali garage e servizi di banchina. Di fatto lo stato di avanzamento ha subito uno slittamento, poiché i lavori sono iniziati nel 2012 anziché nel 2010. Nel 2015, quindi dopo 3 anni dall'inizio lavori, la Porto di Cecina Spa (ex Circolo Nautico Spa) è entrata in una fase di difficoltà finanziaria, che ha imposto dapprima un rallentamento dei lavori e la loro riduzione ed infine il fermo. La sospensione dei lavori si è concretizzata nel gennaio 2017 con formale comunicazione alla USL di zona. A Luglio 2017 è stato presentato al Comune di Cecina un "Atto Ricognitivo relativo allo stato dei lavori di costruzione del porto Turistico di Cecina a supporto della Commissione di Collaudo di cui all'art. 87 comma 5 della L.R.T. 65/2014 e s.m.i." redatto dal Direttore dei Lavori. I lavori sono attualmente fermi. Nel frattempo la Porto di Cecina Spa, grazie alla cessione dei diritti edificatori delle strutture a terra dell'ambito portuale, a partner terzi, ha riacquisito la disponibilità finanziaria necessaria al completamento dell'opera. Da qui l'esigenza di ottenere una proroga dei termini di validità della pronuncia di compatibilità ambientale, ormai prossima alla scadenza (maggio 2019);
- La Società ricorrente afferma, sotto la propria responsabilità, che il contesto ambientale di riferimento è rimasto invariato dalla data di emissione del Decreto di VIA regionale e che restano valide le prescrizioni in essere ed il relativo impegno di ottemperanza;

- il progetto portuale era connesso ad un importante (500.000m³ circa) intervento di dragaggio e prevedeva che i sedimenti compatibili con il ripascimento costiero venissero trasferiti a sud e nord del porto lungo le spiagge comunali. Ad oggi ne sono stati dragati e trasferiti solo la metà;
- è, inoltre, connesso al progetto un intervento di manutenzione del litorale, funzionale a garantire gli equilibri sedimentari e non generare locali erosioni od accumuli. Ciò andrebbe attuato attraverso un bypass delle sabbie da nord a sud del porto ed alla realizzazione di un sabbiodotto per la redistribuzione. L'opera, se pur progettata al livello esecutivo, non è stata ancora realizzata;

Il progetto

- Il progetto del Porto Turistico di Cecina attiene ad un bacino portuale in grado di ospitare oltre 700 imbarcazioni e con 25.600 m² di edificato distinti tra attività commerciali, ricettive, direzionali e produttive. Il progetto del porto nasce concettualmente come ampliamento dell'attuale darsena del Circolo Nautico, realizzata negli anni '70, quindi ampliando il bacino e realizzando un accesso navigabile al porto non più sul fiume Cecina, ma con una foce armata con molo di sopraflutto e sottoflutto che portino l'imboccatura su fondali di circa -5.50m sul livello medio mare. L'opera portuale già autorizzata comprende inoltre tutte le opere e infrastrutture connesse alla funzionalità del porto quali edifici, strade, argini fluviali ed il rifacimento di un esistente ponte carrabile. La dimensione complessiva dello specchio acqueo è di 140.000 m² circa divisi tra una darsena interna, ricavata nell'entroterra, e da un bacino esterno definito tra i due moli di sopraflutto (800 m ca.) e sottoflutto (150 m). I posti barca sono in totale 785 e ospitano imbarcazioni che vanno dalla classe II (fino a 8m) alla classe XII (fino a 40m). Le infrastrutture marittime e gli edifici a servizio delle attività portuali (club nautico, torre di controllo, ...) definiscono il c.d. comparto mare, mentre le strutture ricettive, residenziali e commerciali dislocate principalmente nella vasta area a nord della darsena interna, nel loro complesso, formano il c.d. comparto terra;

Confronto quadro ambientale di VIA ed attuale

- Riguardo alle aree sensibili dal punto di vista ambientale, va rilevato che la zona di intervento: ricade nell'area di rispetto coste e corpi idrici, tutelata ai sensi del vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) territori costieri (Figura 3, Figura 7); ricade in area vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004 con Decreto 30.10.1958 "FASCIA COSTIERA DI CECINA NEL COMUNE DI CECINA COSTITUENTE UN INSIEME DI VALORE ESTETICO E TRADIZIONALE"; ricade parzialmente in area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata (PIME); ricade parzialmente in area demaniale; è limitrofa ad un'area boscata, vincolata ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. g) del D. Lgs. 42/2004; non ricade neppure parzialmente, ma è limitrofa alla Riserva naturale Tomboli di Cecina (Sito d'Importanza Regionale, SIR 49 "Tomboli di Cecina" (IT5160003) ai sensi della LR 56/00, classificato come ZPS ai sensi della Direttiva 79/409/CEE Uccelli); è limitrofa ad area gravata dal vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/23; è limitrofa ad un'area militare (foce fiume Cecina riva sinistra); è limitrofa all'Area Naturale Protetta di Interesse Locale (ANPIL) fiume Cecina.
- La Società ricorrente afferma, sotto la propria responsabilità, che con particolare riferimento alle aree sensibili, il contesto ambientale risulta invariato rispetto alla data di emissione della Pronuncia di compatibilità ambientale del porto.

Popolazione e salute umana

- Le ricadute sulle popolazione solo legate in primis all'interazione tra il progetto ed i sistemi insediativo e socio-economico.
- Dal punto di vista del sistema insediativo dallo SIA emerge che: "Il territorio comunale è costituito da un nucleo centrale principale, da un nucleo secondario lungo il litorale e da altre alcuni insediamenti periferici di sviluppo residenziale e produttivo ... Da oltre un decennio Cecina presenta una dinamica demografica, con oscillazioni periodiche, continuamente

crescente. Cecina, pur nella sua piccola realtà, ha in sé le caratteristiche di un centro urbano complesso ...

- Dal punto di vista del sistema socio-economico dallo SIA emerge che: *Cecina è un comune di medie dimensioni che si sviluppa lungo il basso litorale ligure; per la sua posizione strategica è un centro di attrazione primaria per la presenza di attività turistiche, di servizi, agricole e commerciali. Il polo di attrazione primaria di Cecina vede un trend demografico in continua crescita dagli anni '90; nel 2007 ha raggiunto i 27.308 abitanti (compresi il flusso turistico e il flusso gravitazionale la popolazione presente tende a superare le 50.000 unità), con un forte interscambio anche con Rosignano Marittimo e in parte, con Livorno. Cecina ha un flusso di transito molto rilevante, dovuto alle vie di comunicazione e alla sua storica tradizione di centro commerciale e di trasformazione agricola. ... Il diportismo ha vissuto, negli ultimi anni, uno sviluppo piuttosto consistente ... la Nautica da diporto ha una propria consistenza economica ed occupazionale, una elevata professionalità, ed è diventata un ramo produttivo insostituibile per il territorio, in grado di produrre effetti positivi anche sulla filiera turistica. In tale ottica è stato sviluppato, in Cecina, (promotori CNA e Comune) un disegno politico-economico che ha puntato su tale settore ed ha individuato nella "Cittadella della Nautica" e nella realizzazione del nuovo porto turistico, due elementi fondamentali per la crescita economica del territorio locale, creando condizioni di sostegno delle imprese al fine di renderle competitive sul mercato globale.*
- La Società ricorrente afferma, sotto la propria responsabilità, che le considerazioni illustrate in VIA mantengano ancora oggi validità, posto che le variazioni sui sistemi insediativi e demografici avvengono in tempi molto lunghi e, pertanto, non è si è assistito in otto anni a variazioni di rilievo, e, a condi ferma di ciò, ha analizzato il dato demografico tra gli anni 2001 e 2007 da cui si evince che evince, rispetto al trend di crescita, rispetto a quanto evidenziato nel SIA fino all'anno 2010, una assestamento nell'anno successivo e, quindi, una sostanziale stabilità fino all'anno 2017 (ultima rilevazione).

Biodiversità

- L'elemento di rilievo per il porto in oggetto è la prossimità con il SIR-ZPS Tomboli di Cecina. Tale aspetto è stato oggetto, in sede di VIA regionale, di una specifica analisi di incidenza su cui si è espresso il settore regionale di competenza con parere protocollo AOOGR/0077072/P.130.040 del 18.03.2009. L'analisi di incidenza costituisce uno studio autonomo, dal quale sono state tratte indicazioni, in particolare, sulle componenti flora e fauna e sulle interrelazioni con il progetto di tali componenti. In estrema sintesi lo studio ha evidenziato la presenza di lievi incidenze a carico solo di alcuni habitat e specie; è importante sottolineare che nessun habitat di interesse comunitario risulta essere minacciato. Tutte le eventuali incidenze sono state comunque giudicate trascurabili, ovvero non eccessivamente significative rispetto alle finalità di tutela dei siti del comprensorio, ricadenti sotto la legislazione di aree protette, quali ANPIL, ZPS, SIR e Riserva Naturale "Tomboli di Cecina". Per la minimizzazione degli effetti residui sono peraltro state inserite misure di mitigazione e misure di compensazione. Le misure di mitigazione che si erano manifestate necessarie, sono state assunte all'interno del progetto, pressoché totalmente e quindi, laddove applicabili, confermate nella presente proroga. Va comunque sottolineato che le principali mitigazioni sono richieste a carico della fase di dragaggio e realizzazione delle opere marittime, già in gran parte realizzate.

Aria

- Lo Studio di Impatto Ambientale forniva un quadro esaustivo della qualità dell'aria nell'area di intervento, le informazioni desunte dal SIA possono essere attualizzate grazie ai dati di monitoraggio pubblicati sul sito dell'ARPAT. *Nella relazione presentata dall'ARPAT ai fini della redazione del Piano Strutturale vengono individuate per il Comune di Cecina le seguenti tipologie di sorgenti di inquinamento: □ traffico veicolare, generalmente intenso nell'area*

X w E d An Cl P In PR 5

urbana di Cecina e nella zona di Cecina Mare nel periodo estivo □ riscaldamento domestico, in massima parte alimentato con gas naturale, importante fonte di inquinamento dell'aria nella stagione invernale; □ insediamenti industriali ed artigianali, di entità piuttosto contenuta per quanto riguarda il loro impatto sulla qualità dell'aria. Tuttavia anche se questa tipologia di emissioni è modesta come portata di massa degli inquinanti, la scarsa altezza dei camini può determinare delle alterazioni della qualità nell'immediato intorno delle sorgenti emissive. ... Dall'analisi dei dati di qualificazione e quantificazione delle emissioni, estrapolati dal Piano Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria, l'ARPAT afferma che non appare prioritario attivare un monitoraggio della qualità dell'aria nel territorio del Comune di Cecina. L'eventuale necessità di un monitoraggio permanente potrà essere evidenziata da opportune campagne a mezzi mobili, per verificare la reale situazione della qualità dell'aria nelle diverse zone del Comune. I risultati di queste campagne, potranno verificare la reale necessità di installare postazioni di monitoraggio permanenti. L'evoluzione nel tempo del fenomeno inquinamento atmosferico rilevato e stimato nelle aree urbane del Comune di Cecina mostrano come la situazione della qualità dell'aria, secondo l'ARPAT, non presenti particolari problemi ed abbia avuto, dal 1993 ad oggi, un sicuro trend di miglioramento. Unica eccezione per la zona di Cecina Mare dove nei mesi di luglio ed agosto è possibile, che in alcune zone, possano verificarsi situazioni di "inquinamento" limitate nello spazio e nella durata. Per quanto riguarda i natanti gli inquinanti presi in considerazione per i loro effetti sull'ambiente sono gli stessi già considerati per il traffico veicolare NOx, SO2, COx e idrocarburi incombusti. Occorre considerare che l'inquinamento provocato dai motori dei natanti si presenta con caratteristiche di intensità e frequenza ben inferiori rispetto a quelle provocate dai motori delle auto e delle moto che, nella stessa area, transitano lungo la via parallela al porto. Nello studio specialistico è stato calcolato l'effetto inquinante del traffico marittimo secondo varie ipotesi di utilizzo delle unità nautiche, durante tutto l'anno. Si può affermare che l'inquinamento generato è sufficientemente modesto se paragonato al transito stradale in un'ora di punta; occorre segnalare che si manifesta in un ambiente comunque ampiamente ventilato. La qualità dell'aria attuale è desumibile dai dati di monitoraggio pubblicati sul sito dell'ARPAT per la fascia costiera. Da questi dati è possibile acquisire solo informazioni su larga scala poiché non sono presenti centraline di monitoraggio nel comune di Cecina né in comuni limitrofi. La zona costiera non è coperta dai dati di monitoraggio, ma ha certamente dati qualitativi migliori rispetto ai porti di Livorno e Piombino oggetto di monitoraggio. Gli inquinanti monitorati sono: PM10, PM2.5, NO2, O3, CO, SO2, C6H6 (benzene). Tanto i dati mensili (dal 25-06-2018 al 25-07-2018) quanto quelli annuali parziali (dal 01.01.2018 al 25.07.2018) confermano il quadro di SIA, restituendo l'immagine di un buon livello qualitativo dell'aria, con limitati superamenti di PM10 solo nella stazione di Grosseto, estremamente distante dal sito di intervento.

Acqua

- Per quanto riguarda l'acqua l'elemento da attenzionare ai fini portuali risultò essere il fenomeno dell'ingressione del cuneo salino. Il fenomeno dell'**ingressione del cuneo salino** nelle acque di falda del sottosuolo della fascia costiera è messo in evidenza dalle concentrazioni in cloruri riscontrate nelle acque emunte dai numerosi pozzi diffusi sull'intera porzione di pianura alluvionale del Comune di Cecina. Tale ingressione si accentua nei mesi estivi di siccità a causa di un forte aumento dei pompaggi che si rendono necessari per soddisfare l'aumento del fabbisogno idrico sia per le attività agricole sia per le presenze turistiche. In particolare la fascia costiera posta a sud della foce del Fiume Cecina subisce un generale arricchimento in cloruri delle acque di falda passando da concentrazioni medie comprese tra 400 e 1.000 mg/l. di Cl- a concentrazioni comprese tra 1.000 e 3.000 mg/l. di Cl-; analogamente il limite che individua le concentrazioni in cloruri comprese tra 400 e 1.000 mg/l. di Cl-, che nei mesi invernali interessava soltanto l'abitato di Marina di Cecina, nel periodo estivo arriva fino al tracciato della linea ferroviaria Pisa-Roma. In alcuni tratti di

costa, come in località La Mazzanta, le concentrazioni in cloruri delle acque di falda si mantengono alte, fino ad una distanza di circa 700 m dalla riva, per tutto il periodo dell'anno idrologico. Proprio a valle di queste considerazioni in sede di VIA furono sviluppati degli studi specifici da utilizzare come scenario zero per i monitoraggi futuri legati agli effetti del porto. A dicembre 2013 iniziò una campagna di monitoraggio, ancora in corso di svolgimento, che ha escluso la presenza di una relazione temporale fra la progressione dei lavori di realizzazione della darsena e le variazioni di composizione media ionica del piezometro di riferimento.

Suolo

- Nello SIA la componente suolo è considerata secondo i seguenti fattori ambientali: geologia; caratteristiche chimico-fisiche, microbiologiche, biocenotiche. Per quanto riguarda la geologia si fa riferimento preliminarmente alla carta geologica, che definisce le formazioni affioranti in successione stratigrafica, con le seguenti note descrittive: *“ Tutti i sedimenti quaternari sono disposti a monoclinale con immersione OSO..... Le formazioni più recenti hanno strati poco definiti per cui non è possibile prendervi misure: il rilevamento geologico di dettaglio dei loro affioramenti ha permesso di seguire le superfici di base di queste formazioni e di indicare inclinazioni sui 5°- 3° (per le formazioni basali come i conglomerati di Bolgheri nda) e l'orizzontale per le Sabbie Rosse di Val di Gori, l'orizzontalità per quelle più recenti di quest'ultima. Una simile disposizione marca una tendenza al basculamento di questi sedimenti di cui solo i più antichi (Formazione di Bibbona) risultano tagliati da faglie...”* Già in sede di VIA e quindi di progetto definitivo è stata effettuata una indagine geologico tecnica finalizzata alla caratterizzazione dei terreni; successivamente, in ossequio alle prescrizioni di VIA e poi nel corso dei lavori, sono state effettuate ulteriori indagini geognostiche che hanno restituito un quadro molto dettagliato del substrato geologico oggetto dei lavori di scavo e costruzione delle opere. Il suolo è stato inoltre oggetto di una accurata indagine finalizzata alla determinazione delle caratteristiche chimico-fisiche, microbiologiche, biocenotiche. Lo scopo era determinare l'uso compatibile degli ingenti materiali di scavo ed in primis quello di valutare la possibilità che il materiale scavato potesse essere riutilizzato per il ripascimento del litorale del comune di Cecina. Pertanto i campioni, prelevati ed analizzati ai sensi della normativa vigente, sono stati sottoposti ad analisi chimiche (circa 40 parametri), analisi microbiologiche (6 parametri), analisi biocenotiche per la caratterizzazione delle comunità fitozoo-bentonitiche esistenti nell'area. Dall'esame dei dati si è potuto dedurre quanto segue. *“... la granulometria della sabbia del litorale è piuttosto elevata. ...”* tuttavia *“... in alcuni livelli la percentuale di frazione pelitica è molto elevata, inibendo il suo utilizzo per il ripascimento, mentre in molti livelli le frazioni granulometriche sono elevate e con una distribuzione compatibile con il riutilizzo per il ripascimento.”* Da un punto di vista qualitativo: *“Le analisi sui metalli pesanti hanno evidenziato una presenza anomala di Cromo e Nichel. Tale presenza eccedente era attesa in base allo studio effettuato dal ARPAT di Livorno sui sedimenti del Fiume Cecina e sul litorale per il ripascimento effettuato nel 2004. Il cromo (VI) è assente da tutti i campioni. Le concentrazioni massime di Cr e Ni si possono avere a varie profondità ma mai in superficie. Questo conferma l'ipotesi ARPAT che tali anomalie siano derivanti dalla particolare composizione mineralogica del sedimento. Inoltre in molti punti Cromo e Nichel sono perfettamente correlati tra loro (es. carotaggi S11, S12, S13) che lascia pensare ad un processo geo-mineralogico comune di formazione del sedimento. E' stata evidenziata, in tutti i campioni, l'assenza di contaminazione di tipo organico. I campioni della darsena, dovrebbero essere quelli potenzialmente più contaminati a causa del traffico delle imbarcazioni, ma come è possibile osservare dai dati, anche per questi campioni non ci sono segni evidenti di inquinamento da IPA, e il valore dei PCB è comunque molto basso. Sono assenti pesticidi e TBS. E' da ricordare che il materiale di scavo dell'attuale darsena non verrà usato in ogni caso per il rinascimento saranno previste altre modalità di impiego o di smaltimento. Dai dati ottenuti sul campione di carotaggi analizzati, emerge che il materiale di escavo presenta una ottima qualità chimica, essendo assenti tutti i contaminanti organici più*

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

critici. Fa eccezione, il campione rappresentativo della darsena che presenta lievi contaminazioni da idrocarburi e PCB. I risultati delle analisi microbiologiche dimostrano una assenza di contaminazione microbiologica di origine antropica. Infatti, i livelli di microrganismi presenti sono sostanzialmente al di sotto dei valori di riferimento, quantunque tali limiti non siano sempre ben determinati. La Salmonella che, da un punto di vista sanitario, può essere considerato come il più importante tra i parametri biologici è risultata assente in tutti i campioni. E' possibile evidenziare anche una certa variabilità spaziale, soprattutto per enterococchi e clostridi, che non è propriamente giustificata da un punto di vista eziologico. E' probabile che la casualità del campionamento, accoppiato con la bassa presenza microbica determini tali variazioni tra campioni relativamente vicini da un punto di vista topografico. Alla luce dei dati del presente studio preliminare si ritiene che il materiale di escavo fa riscontrare le seguenti evidenze: le analisi fisiche e chimico-fisiche hanno messo in evidenza la presenza di un sedimento costituito principalmente da ghiaia e sabbia a granulometria variabile, grossolana nei livelli più profondi e fine e finissima nei livelli più superficiali. La frazione pelitica è il costituente principale soprattutto nei primi 50 cm al di sotto del piano di campagna. La notevole porzione di materiale con granulometria adeguata al ripascimento è stata indicata attraverso sezioni costruite allo scopo in tutti i casi, eccetto quelli citati al punto successivo, i campioni sono risultati non contaminati da metalli pesanti e da sostanze organiche di origine antropica. Si rileva una anomalia da cromo e nichel che è da ritenere di origine naturale ed è del tutto compatibile con il contesto geologico e geochimico della zona, una lieve contaminazione da idrocarburi e PCB è rilevata nell'attuale darsena il cui sedimento non è comunque riutilizzato per il ripascimento, i saggi ecotossicologici non rilevano una tossicità significativa per le specie considerate, le analisi microbiologiche hanno messo in rilievo la presenza di una bassa popolazione microbica e la assenza di salmonella." Ne è derivata una classificazione dei sedimenti, ai sensi del manuale di Gestione dei Sedimenti Marini ICRAM APAT, fortemente "orientata" al ripascimento. Di fatto la quasi totalità dei sedimenti risultava compatibile. Le campagne di controllo condotte in sede di cantiere hanno confermato la qualità chimica, ma hanno mostrato una "eccedenza pelitica", che è stata gestita nel rispetto della normativa e della massima compatibilità ambientale.

Paesaggio

- L'aspetto paesaggistico in sede di VIA è stato frutto di un importante confronto con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno, con la quale sono state concordate le linee guida dell'architettura e dell'urbanistica, nonché aspetti di dettaglio. Il processo di interlocuzione si è tradotto nei seguenti pareri: Nulla osta protocollo n° 5789 del 4 novembre 2004 Nulla osta protocollo n° 1036 del 18 aprile 2008 Nulla osta protocollo n° 3365 del 21 novembre 2008 Nulla Osta Paesaggistico n° 883 del 6 aprile 2010 (riferito al permesso a costruire del porto) oltre che in una serie di prescrizioni confluite nel Decreto di VIA. A seguito dell'ottenimento del Permesso a Costruire anche il Comune ha espresso proprio parere con Provvedimento N. 102 del 29/08/2011. I pareri espressi dettano delle linee guida volte ad armonizzazione l'intervento con il contesto, indicando sia la necessità di optare per soluzioni architettoniche coerenti con il luogo, che la necessità di mitigare il costruito mediante l'uso di aree inerbite ed alberate. Inoltre si ravvisa la necessità di realizzare i tetti non praticabili in rame pre-ossidato e la direttiva di realizzare edifici di 2 o 3 piani. Emerge inoltre l'importanza di un confronto sugli aspetti di dettaglio in ogni fase di realizzazione dell'opera. Per ciò che concerne le opere marittime gli aspetti di qualificazione paesaggistica (limitazione altezza opere, uso di massi naturali..) furono assunti nel progetto e sono stati rispettati in cantiere. Viceversa, come già detto, nessuna opera del cosiddetto "borgo" è stata ad oggi realizzata.

Lavori e opera eseguite rispetto a quanto previsto

- I lavori di costruzione sono iniziati il 12.03.2012 dal comparto mare (infrastrutture portuali), realizzando dapprima i moli foranei di sopraflutto e sottoflutto e successivamente la darsena

interna. L'attuale stato di avanzamento delle opere del comparto mare si attesta intorno al 70% del totale. Le opere a terra non sono state realizzate.

- L'istanza di proroga presentata e favorevolmente accolta dalla Regione Toscana, conteneva un riepilogo, nonché l'articolazione temporale, delle opere previste e realizzate.
- I lavori si sono sostanzialmente interrotti nel 2015, progredendo con lentezza rispetto al cronoprogramma, pertanto l'avanzamento delle opere ha subito poche variazioni rispetto al momento dell'istanza di proroga (Aprile 2014).
- Il progetto di porto consta sia di opere a mare, banchine e moli aggettanti rispetto al profilo di costa, sia opere a terra, quali edifici connessi alla funzionalità del porto ed a destinazione commerciale e ricettiva. Il porto si innesta alla foce del fiume Cecina, pertanto il progetto prevede interventi di regimazione dello stesso, quali dragaggio dei fondali e sistemazione degli argini in prossimità della foce. Il dragaggio del bacino portuale rappresenta, inoltre, fonte di sedimenti per il ripascimento del litorale operato dalla Provincia di Livorno e pertanto è con esso coordinato.
- La progressione dei lavori è stata la seguente: 1. la cantierizzazione dell'area è avvenuta cercando di recare il minor disturbo possibile alle preesistenze. Lo sgombero e la demolizione dei manufatti esistenti è stata graduale consentendo la coesistenza, nel rispetto della sicurezza e con la garanzia di un netta separazione degli ambiti, tra la cantieristica e le attività nautiche preesistenti. Il progetto prevedeva l'acquisizione di aree di campeggio e quindi la realizzazione di nuove piazzole su altro sedime. La citata attività risultava ultimata già ad Aprile 2014. 2. Successivamente, come da previsioni, si è intervenuti sul canale portuale, attraverso la realizzazione dell'argine destro del fiume Cecina, nel tratto dal ponte di via Volterra e la foce, che rappresenta radice del molo di sopraflutto (entro il profilo di costa). L'attività di dragaggio della darsena interna, e quindi contestuale ripascimento, ha atteso il perfetto coordinamento con la realizzazione delle opere di protezione del litorale della Provincia di Livorno (iniziate solo nell'inverno 2012), a garanzia della minima dispersione del materiale dragato e della massima compensazione ambientale dell'intervento, nell'ottica della migliore attuazione delle impostazioni di compatibilità del VIA. Le attività di realizzazione delle opere entro il profilo di costa e di dragaggio, non ultimate ad Aprile 2014, sono progredite, se pur in minima parte, nel successivo anno. Il tutto come meglio illustrato nel paragrafo seguente. 3. Si è passati, quindi, alle realizzazioni delle opere oltre il profilo di costa, molo di sopraflutto e molo di sottoflutto. L'avanzamento delle opere ad Aprile 2014 era completo per ciò che concerneva nucleo e mantellate, a meno delle banchine interne. L'attività di realizzazione delle opere foranee (palancole, opere a gettata, manufatti ed opere in cls), non ultimata ad Aprile 2014, è progredita, se pur in minima parte, nel successivo anno. 4. Il cronoprogramma dei lavori collocava gli edifici nella seconda metà del quinquennio, pertanto alla data dell'istanza di proroga non erano stati realizzati. Risultavano in appalto i servizi di banchina (garage e servizi igienici). Da Aprile 2014 sono state realizzate due nuove cabine elettriche e cinque servizi igienici a servizio della darsena, tre dei quali terminati ed agibili. 5. Gli edifici del "borgo" non sono stati realizzati.
- Dalla Relazione tecnica ambientale prodotta dalla Società proponente, emerge l'avanzamento delle principali opere eseguite da aprile 2014, data della prima istanza di proroga.
- Le attività di monitoraggio previste durante l'esecuzione delle opere sono relative a: linea di costa; sedimenti; biocenosi; acque superficiali; rumore; acque sotterranee. Le attività, già previste in fase di progetto definitivo o prescritte nel DGR373/2009, sono state concordate nei modi e nei tempi, ove necessario e prima dell'inizio lavori, con i competenti uffici ARPAT e con la Provincia di Livorno. In data 24 Febbraio 2012 è stata infatti trasmessa ad ARPAT la "Relazione sui monitoraggi ambientali in attuazione della Delibera di G.R. n.373 del 11.05.2009". In data 03.02.2014 è stata firmata la convenzione tra Circolo Nautico Spa e Provincia di Livorno per gli interventi di difesa della costa: n.90° ex int.10 PRGIC: tratto da

u E S M C P V M 9

foce del Fosso Mozzo al Fiume Cecina e Intervento n.90b ex int. 11 PRGIC: tratto Foce Fiume Cecina – Foce Fosso Cecinella e la realizzazione del nuovo porto turistico di Cecina. I contenuti di detta intesa erano già presenti nel progetto definitivo in un documento, approvato nell'ambito della VIA, denominato *“Allegato 61 Protocollo d’Intesa tra la Provincia di Livorno ed il Circolo Nautico relativo al ripascimento, monitoraggio della linea di riva, monitoraggio della qualità delle acque.”* Gli esiti dei monitoraggi già effettuati sono sinteticamente riportati di seguito. Linea di costa > I rilievi sono stati eseguiti e regolarmente trasmessi alla Provincia fino a Settembre 2015, data di interruzione lavori. Finora, per ciò che concerne il fenomeno erosivo, si è manifestata un'unica criticità per una estensione di 20-30m circa a ridosso del campeggio dei francesi. Tale condizione era peraltro già prevista nelle simulazioni dell'andamento della linea di costa presentate a corredo del progetto portuale in fase di VIA. Sedimenti > Prelevati ed analizzati ad Aprile 2012, cioè prima dell'apertura del cantiere, hanno confermato le valutazioni di definitivo sulla compatibilità al ripascimento. Biocenosi > Caratterizzazione condotta a Dicembre 2013, ha confermato il quadro generale di VIA. Acque superficiali > Monitoraggio della trasparenza delle acque (Disco di Secchi) condotto al Aprile 2012 e Dicembre 2013. Il Disco di Secchi è un disco circolare che si immerge legato a una fune metrata finché non si riesce più a vedere, a quel punto si misura la profondità. La trasparenza è così definita come "profondità di scomparsa del disco di Secchi". L'ultimo monitoraggio ha manifesta un valore pari a 5m lungo tutto il litorale, 4,5m e 3,5m per i punti immediatamente a nord del porto e 1,9m per il punto interno al costruendo bacino portuale. La torbidità è stata regolarmente monitorata in fase di dragaggio ed ha manifestato, come prevedibile, picchi in concomitanza di recenti eventi di piena del Fiume Cecina. La balneabilità è stata monitorata attraverso la presenza di Enterococchi ed Escherichia coli, entrambi assenti in tutti i punti di prelievo. Rumore > E' stato valutato, allo stato delle lavorazioni fino a fine 2013, il rispetto dei limiti di cui al PCCA comunale. Il prosieguo del piano di monitoraggio è stato modulato in funzione dei programmi di lavorazione. Acque sotterranee > Monitoraggio chimico-fisico delle acque di falda condotto a Dicembre 2013, prima del dragaggio della darsena interna e quindi ingresso delle acque saline. I risultati di questa campagna hanno costituito dato di confronto per valutare le variazioni indotte dalla realizzazione del palancolato nel tempo.

CONSIDERATO e VALUTATO che, dalla Relazione tecnica ambientale e dalla documentazione trasmessa dalla Società proponente, emerge quanto segue in ordine alle Prescrizioni contenute negli provvedimenti di VIA regionale:

- la pronuncia di compatibilità ambientale contiene prescrizioni da attuare in fase progettuale definitiva, in fase progettuale esecutiva, in fase di cantiere ed in fase di esercizio;
- con particolare riferimento alla prescrizione n. 8, va considerato che la stessa prevede quanto segue: *“il programma di monitoraggio della linea di riva del litorale del Comune di Cecina - da predisporre in sede di progetto esecutivo e da concordare con la Provincia di Livorno - è parte integrante del progetto definitivo del porto e degli interventi di difesa costiera della Provincia, deve proseguire anche ad opere realizzate per un tempo non inferiore a dieci anni, e deve seguire le indicazioni delle conclusioni del citato Protocollo di Intesa. La Provincia di Livorno provvederà quindi a definire/integrare e attuare il sistema di monitoraggio nonché a curare la programmazione degli interventi accessori di ripascimento che, nell'atto concessorio, risulteranno a carico del soggetto gestore del porto insieme ai costi relativi al sistema di monitoraggio e con adeguata copertura fidejussoria. La definizione del programma di monitoraggio deve tenere conto della necessità di porre particolare attenzione nella fase di cantierizzazione della diga foranea”*: circa l'attuazione di tale prescrizione, va rilevato che nel Protocollo d'Intesa approvato dalla Conferenza dei Servizi (all. 61 del Progetto Definitivo 2010), era inserita tutta la procedura di monitoraggio per la durata di dieci anni; gli esiti dei

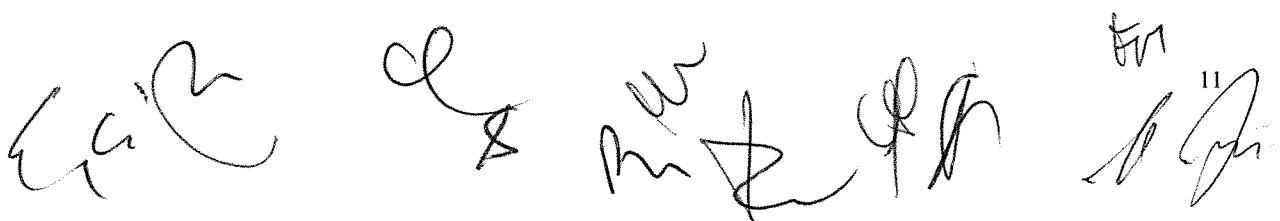
monitoraggi in corso d'opera sono stati regolarmente trasmessi alla Provincia fino alla data di sospensione lavori (settembre 2015) per le valutazioni inerenti eventuali integrazioni del piano di monitoraggio o interventi di ripascimento accessori; successivamente tale attività non è stata espletata ma (come sopra rilevato), nel 2015 le attività si sono interrotte e, quindi, non il monitoraggio dovrà essere ripreso non appena inizieranno di nuovo i lavori ed il fatto che sia stato interrotto (contestualmente all'interruzione dei lavori) non pare assumere particolare rilievo in relazione alla concessione della richiesta proroga;

- per il resto, allo stato, dalla documentazione trasmessa dalla Società proponente, non emergono criticità di rilievo o sostanziali problematiche esecutive in relazione al rispetto delle prescrizioni di VIA ottemperate e da ottemperare le quali, ovviamente, restano valide ed efficaci anche nel periodo di proroga;

CONSIDERATO e VALUTATO, in relazione alle motivazioni del differimento del termine di conclusione dei lavori, che le opere previste dal progetto che ha ottenuto il provvedimento di compatibilità ambientale (Deliberazione GR Toscana n. 373/2009, già oggetto di proroga con DGR Regione Toscana n. 467/2014), che dalla documentazione depositata dalla Società proponente emerge che:

- il progetto di Porto Turistico di Cecina ha iniziato il suo iter nel 2004, con richiesta di concessione demaniale marittima ai sensi del DPR 509/97, corredata dal Progetto Preliminare;
- il progetto ha ottenuto pronuncia di compatibilità ambientale con prescrizioni con DGR n.373 del 11.05.2009, pubblicata sul BURT n.20 del 20 maggio 2009, rinnovata e prorogata con DGR 467/2014 del 09.06.2014 pubblicata sul BURT n.24 del 18 giugno 2014 per un periodo di anni 5 a far data dal 20.5.2014 (la necessità di una proroga scaturì da un ritardo nell'inizio lavori, asseritamente indipendente dalla volontà del Proponente, legato all'ottenimento di ulteriori autorizzazioni ed atti di assenso);
- il cantiere è stato aperto nel mese di marzo dell'anno 2012 (circa tre anni dopo la citata DGR n.373/2009): il cronoprogramma di cantiere prevedeva 5 anni di lavori (2010-2014) con una sovrapposizione di 3 anni e mezzo tra opere marittime ed edifici; l'inizio degli edifici era previsto per la seconda metà del 2011 ed inizialmente avrebbe interessato solo i servizi del porto, quali garage e servizi di banchina; di fatto, lo stato di avanzamento ha subito uno slittamento, poiché i lavori sono iniziati nel 2012 anziché nel 2010;
- nel 2015, Porto di Cecina Spa (ex Circolo Nautico Spa) è entrata in una fase di difficoltà finanziaria, che ha imposto, prima, un rallentamento dei lavori e, poi, la loro riduzione ed infine il fermo; la sospensione dei lavori si è concretizzata nel gennaio 2017 con formale comunicazione alla USL di zona;
- nel luglio del 2017 è stato presentato al Comune di Cecina un "Atto Ricognitivo (del Direttore dei Lavori) relativo allo stato dei lavori di costruzione del porto Turistico di Cecina a supporto della Commissione di Collaudo di cui all'art. 87 comma 5 della L.R.T. 65/2014 e s.m.i.";
- i lavori sono attualmente fermi ma, Porto di Cecina Spa, grazie alla cessione dei diritti edificatori delle strutture a terra dell'ambito portuale e a partner terzi, ha riacquisito la disponibilità finanziaria necessaria al completamento dell'opera;
- da qui l'esigenza di ottenere una proroga dei termini di validità della pronuncia di compatibilità ambientale, (in scadenza nel maggio 2019);

CONSIDERATO E VALUTATO che dall'analisi degli elementi sopra indicati, non emergono apprezzabili e sostanziali variazioni delle condizioni ambientali di riferimento inerenti al Progetto rispetto a quanto precedentemente autorizzato dalla regione Toscana;



VALUTATO, in definitiva, che:

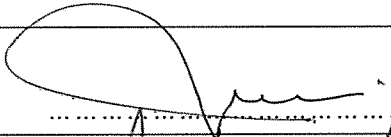
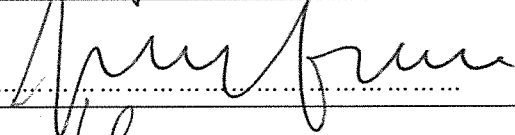
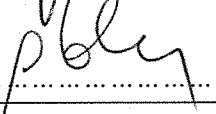

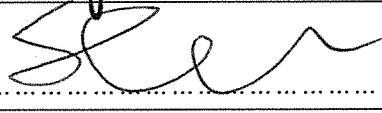
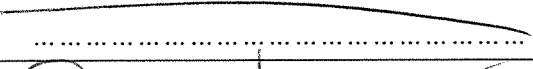
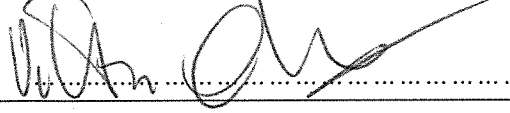
- con Deliberazione GR n. 373/2009 la Regione Toscana ha stabilito che i lavori relativi all'intervento in oggetto avrebbero dovuto essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione della Deliberazione, avvenuta sul BURT n.20 del 20 maggio 2009;
- con successiva DGR Regione Toscana n. 467/2014, il termine indicato è stato prorogato di cinque anni dalla pubblicazione della Deliberazione, avvenuta sul BURT n.24 del 18 giugno 2014;
- la Società proponente, in data 6.8.2018 (acquisita con prot. DVA.0018855 del 13/08/2018), ha tempestivamente chiesto la proroga di tre anni, a far data dal 20.5.2019, dei termini di validità del provvedimento di VIA espresso dalla Regione Toscana con DGR n. 373/2009, già prorogata con DGR Regione Toscana n. 467/2014;
- sulla base della descritta documentazione fornita dalla Società proponente e delle considerazioni che precedono, non emergono elementi di valutazione che inducano a negare la richiesta proroga triennale del termine di validità delle Deliberazioni della Giunta della Regione Toscana n. 373/2009 e n. 467/2014, indicando il 20 maggio 2022 quale nuova data di ultimazione dei lavori, posto che si possono ritenere confermate le valutazioni già effettuate, oggetto dei richiamati provvedimenti di VIA regionale, in merito al progetto in esame, ferme restando le prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA regionale;

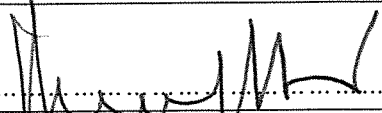
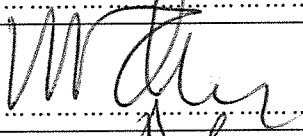
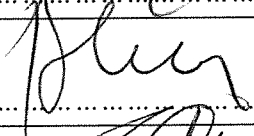
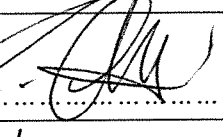
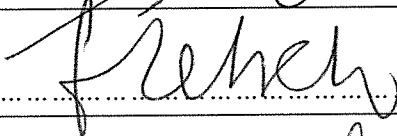
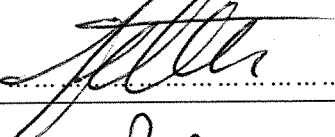
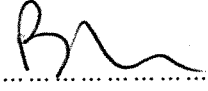
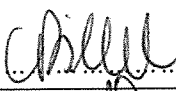
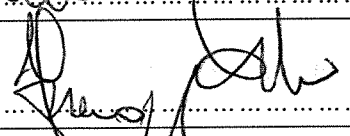
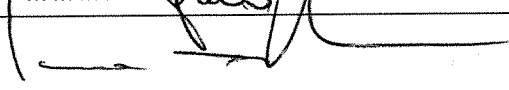
TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RITIENE

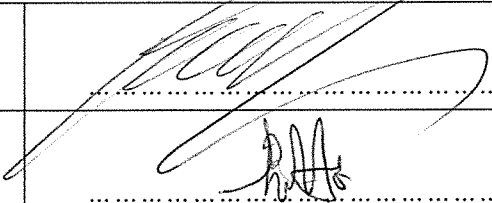

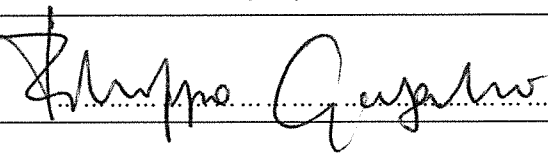
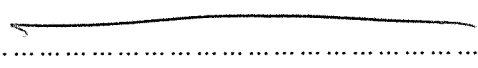

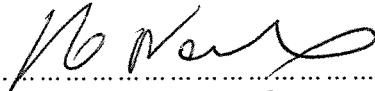


che, in considerazione a quanto riportato nella documentazione fornita dalla Società proponente, si possa concedere la proroga di tre anni del termine di validità delle Deliberazioni della Giunta della Regione Toscana n. 373/2009 e n. 467/2014, indicando il 20 maggio 2022 quale nuova data di ultimazione dei lavori del Progetto Porto di Cecina, poiché si possono ritenere confermate le valutazioni già effettuate in merito al progetto di che trattasi nell'ambito della procedura regionale di valutazione di impatto ambientale.

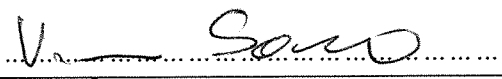
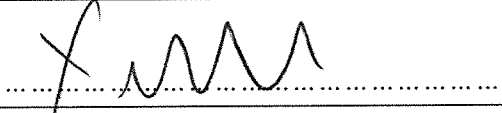
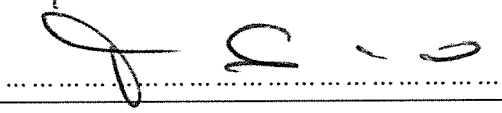
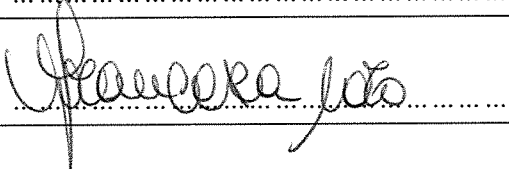
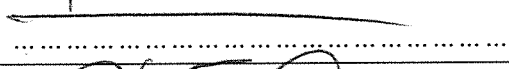
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	

Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	Borgia (Assente)
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	Carlo Collivignarelli
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	





Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	