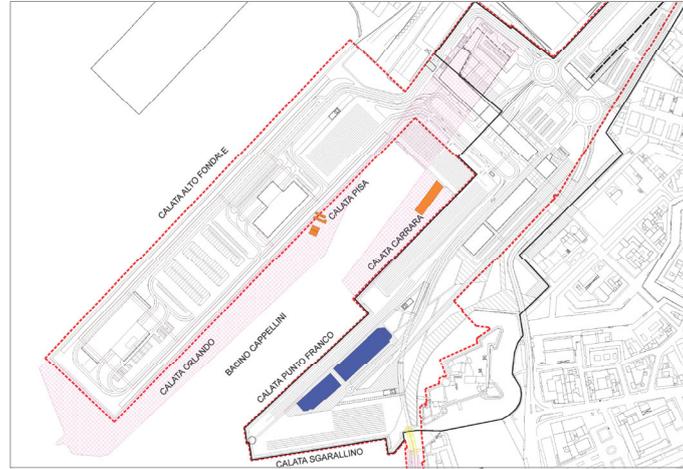




*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola



TIPO: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

TITOLO:

**ADEGUAMENTO AL PRP DELLE STRUTTURE PORTUALI
LIMITROFE ALLA STAZIONE MARITTIMA DI LIVORNO
LAVORI DI RESECAZIONE DELLE BANCHINE PORTUALI**

OGGETTO:

**LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE
(art.6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

Progettazione

DIREZIONE INFRASTRUTTURE

Responsabile Unico del Procedimento:
Ing. Andrea Carli

Dirigente responsabile:
Ing. Enrico Pribaz

FORMATO/FORMAT	SCALA/SCALE	COD. ELABORATO	DISEGNO No./DRAWING No.	TAV/PLATE. No.		
A4	1 : 1	01-20-P2000-PF-LCA-00		LCA-00		
0	Lug. 2020	PRIMA EMISSIONE	CRITERIA SRL	CA	EP	
REV.	DATA/DATE	DESCRIZIONE/DESCRIPTION	ESEGUITO/BY	CONTR./CHKD	APPROV.	

1. Titolo del progetto

ADEGUAMENTO AL PRP DELLE STRUTTURE PORTUALI LIMITROFE ALLA STAZIONE MARITTIMA DI LIVORNO - LAVORI DI RESECAZIONE DELLE BANCHINE PORTUALI

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera 11	Porti marittimi commerciali ... Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti ... comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera _2 lett h__	Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento è inserito nell'ambito delle previsioni di riassetto funzionale dell'intera area attorno all'attuale Stazione Marittima, così da renderla idonea ad accogliere anche il traffico crocieristico, oltre al potenziamento dell'attuale traffico traghetti. Ciò è realizzabile attraverso l'ampliamento dello specchio acqueo del Bacino Cappellini, condizione che consentirà l'accosto contemporaneo in sicurezza di navi su entrambe le sponde, da attuare principalmente mediante la resecazione (ridefinizione geometrica in riduzione) delle attuali banchine sulle Calate Orlando, Pisa e Carrara e contemporaneo tombamento del Bacino Firenze, così da poter realizzare nuovi piazzali di imbarco.

Il Piano Regolatore Portuale (approvato con Delibera del C.R.Toscana n. 36 del 25.3.2015) riporta, conformemente a quanto progettualmente sviluppato, le previsioni di riduzione dei piazzali di banchina nonché la creazione di nuovi piazzali attraverso il riempimento parziale del Bacini Firenze.

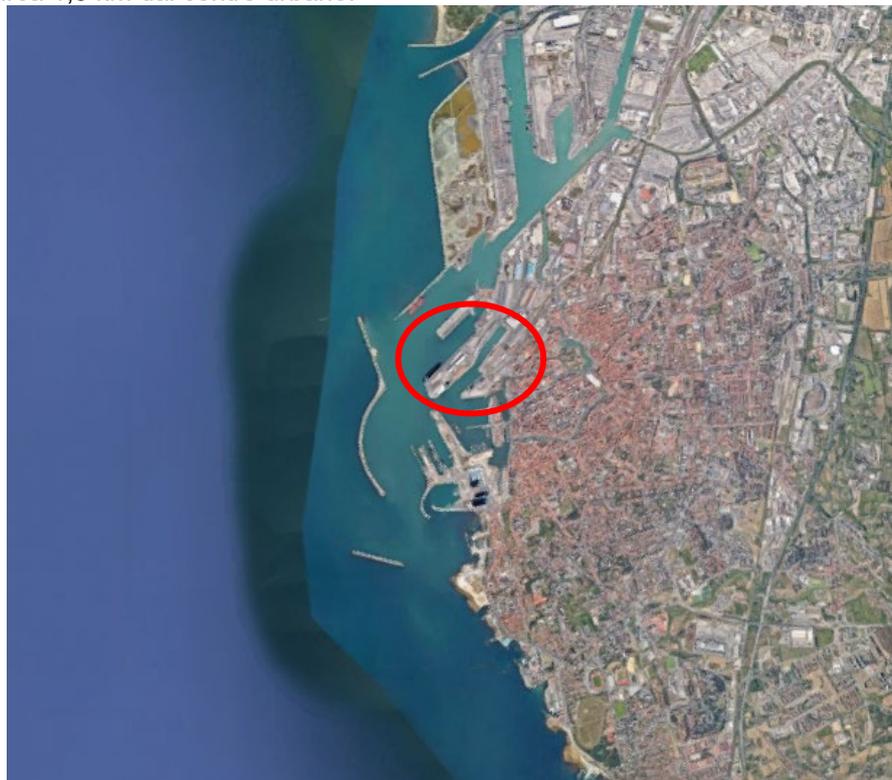
Il PRP è stato soggetto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), conclusasi con il "parere motivato" predisposto dal NURV della Regione Toscana, quale Autorità competente per la VAS, che si è così espresso: "Il PRP definisce una strategia di sviluppo e potenziamento del porto che, nel suo complesso, tiene conto anche del perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale". La "dichiarazione di sintesi" della procedura di VAS ha accompagnato l'approvazione del PRP, come previsto dall'art. 27, c.2 della citata LRT 10/2010.

Gli interventi pubblici previsti, non presentano particolari criticità, trattandosi di trasformazioni finalizzate alla razionalizzazione delle infrastrutture che, in un contesto come quello portuale, è certamente favorevole. Unica ed indispensabile valutazione necessaria e propedeutica alle trasformazioni è quella relativa alla gestione dei materiali provenienti dagli scavi, per i quali tuttavia è ipotizzato il riutilizzo (terre e rocce da scavo) nell'ambito degli interventi stessi o la loro collocazione all'interno delle colmate portuali (per le quote di sedimenti marini).

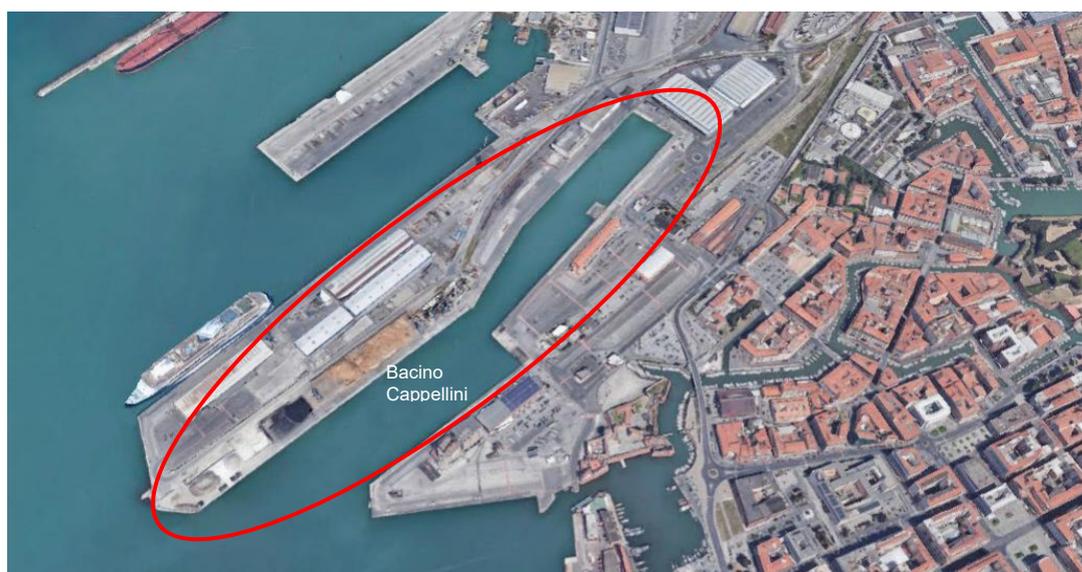
Come rappresentato dalle previsioni del PRP, il quadro esigenziale precedentemente descritto può essere soddisfatto attraverso una unica alternativa progettuale comprendente le resecazioni delle banchine e contestuale tombamento di buona parte del Bacino Firenze. Pertanto la soluzione progettuale di seguito descritta risulta l'unica a soddisfare, dal punto di vista tecnico, funzionale e d'inserimento ambientale, le maturate necessità di adeguamento e riorganizzazione degli accosti all'interno dell'ambito portuale.

4. Localizzazione del progetto

L'opera è ubicata in Comune di Livorno, all'interno dell'ambito portuale. Aree collegate direttamente a terra, poste a circa 1,5 km dal centro urbano.



Le zone d'intervento comprendono aree e bacini del porto ricomprese nella UTOE 12 "Sistema porto-città" del Piano Strutturale del Comune di Livorno. In tale ambito sono previsti interventi di razionalizzazione e potenziamento del porto passeggeri, con specifico riferimento al traffico crocieristico, di potenziamento della portualità turistica e diportistica, di rigenerazione di aree industriali dismesse, di recupero, tutela e valorizzazione degli elementi costitutivi della matrice storica della città. Tale UTOE corrisponde alle aree che il Piano Regolatore Portuale individua come "aree cerniera" porto-città, ossia un'area caratterizzata da una forte interazione tra le due realtà



La destinazione d'uso e l'uso attuale delle aree sulla sponda nord del bacino Cappellini è prevalentemente industriale-commerciale. Vi troviamo magazzini per lo stoccaggio di merci in arrivo e in partenza e la presenza della linea ferroviaria fornisce il necessario appoggio logistico a tali attività. Sull'opposta sponda del bacino, la Calata Carrara, ospita l'attuale Stazione Marittima ed altre importanti strutture destinate alle attività portuali, qua si trovano anche piazzali utilizzati per l'attesa dei mezzi in imbarco sui traghetti per le isole, ai quali i limitrofi accosti sono destinati.

In vicinanza non sono presenti recettori sensibili.

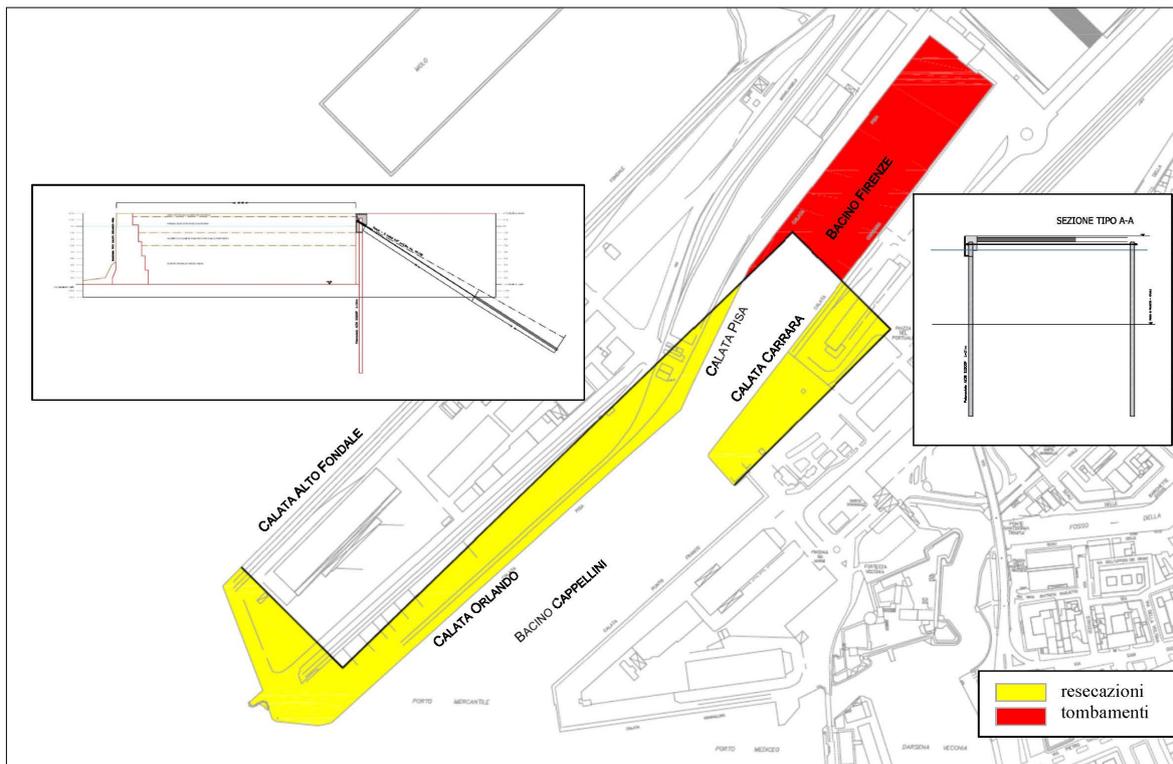
Sulle aree portuali in argomento non gravano inoltre vincoli paesaggistici mentre, dal punto di vista ambientale, in base al D.M. 468/2001 ed al successivo D.M. del 24/02/2003, buona parte delle aree oggetto di intervento (Calata Alto Fondale, Calata Orlando, Calata Pisa e Bacini Cappellini e Firenze) risultavano interne alla perimetrazione del SIN di Livorno (Sito di Interesse Nazionale), ossia in aree da sottoporre ad interventi di messa in sicurezza d'emergenza, monitoraggio, bonifica e ripristino ambientale. Con successivo D.M. n.147 del 22/05/2014, il perimetro del SIN di Livorno è stato ridefinito e limitato, per cui allo stato attuale le aree d'interesse non risultano più inserite all'interno di suddetta perimetrazione. La titolarità dei procedimenti, di cui all'art. 242 del D.Lgs 152/2006, per tutte le aree a terra inserite nell'ex SIN di Livorno è passata, come SIR (Sito di Interesse Regionale), alla competenza alla Regione Toscana.

5. Caratteristiche del progetto

5.1 Descrizione degli interventi

Le opere da realizzare per l'attuazione dell'intervento sono così sinteticamente riassumibili:

- realizzazione da terra delle paratie che costituiranno le opere strutturali di contenimento delle nuove banchine, posizionate in posizione arretrata rispetto all'attuale filo di sponda, e costituite da un diaframma in palancole profonde 24ml collegato da una adeguata trave di coronamento lungo la quale è distribuito il sostegno strutturale fornito dai tiranti attivi posti ad interasse di 1,8m (inclinati di circa 30° e con sviluppo trasversale di 35ml). L'opera così concepita risulta funzionale a garantire una profondità del bacino di -9m ed una altezza dei piazzali di +2m slm. ;
- realizzazione del palancoolato di confinamento della porzione di bacino Firenze da riempire, di analoghe caratteristiche geometriche ma sostenuto mediante la realizzazione di un contropalancoolato, collegato in testa al precedente con tiranti in barre metalliche posti ogni 2,8m;
- rimozione e smaltimento via terra degli strati superficiali della pavimentazione bituminosa e del relativo sottofondo in materiale cementato o bitumato;
- scavo e conferimento al sub-cantiere di riutilizzo (riempimento bacino Firenze) dei materiali eterogenei, lapideo-terrosi, costituenti i primi quattro-cinque metri di riempimento (+1m / -3m slm), delle attuali banchine. Operazioni portate a compimento totalmente per via terrestre;
- demolizione dell'attuale struttura di banchina e contestuale avvio delle operazioni di scavo del materiale più profondo, sedimenti marini sotto falda, e loro conferimento nelle vasche di colmata portuali. Operazioni da effettuare per la maggior parte da mare.



Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

5.2 - Obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo

A seguito del D.M. n.147 del 22/05/2014, di deperimetrazione del SIN di Livorno, la titolarità dei procedimenti su alcune delle aree d'interesse, di cui all'art. 242 del D.Lgs 152/2006, è in capo alla Regione Toscana, quali aree SIR (Sito di Interesse Regionale). Parte delle aree interessate dagli interventi ricadono infatti in Ambiti, per i quali è stata condotta ad approvata la caratterizzazione ambientale e sviluppata l'Analisi di Rischio Sanitario sito specifica, ad oggi tuttavia ancora da approvare.

Gli interventi potranno così essere condotti applicando le deroghe di semplificazione delle procedure in materia di bonifica e messa in sicurezza di siti contaminati previste ai sensi dell'art. 34, comma 7 del D.L. 133/2014 (sblocca Italia) convertito con L. 164/2014, "Conversione, con modificazioni, del decreto-legge 11 settembre 2014, n. 133, Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive", nel rispetto di quanto previsto per la gestione delle terre e rocce da scavo, secondo il DPR 120/2017, e per la gestione dei sedimenti marini, ai sensi del DM 173/2016. La proposta di piano di ulteriore caratterizzazione tiene infatti conto di entrambe le esigenze: riutilizzo nell'ambito del cantiere delle terre e rocce da scavo e conferimento in vasca di colmata dei sedimenti marini.

Relativamente alla previsione di gestione dei materiali, in estrema sintesi, si prevede:

- la rimozione ed il conferimento a discarica dei materiali presenti nei primi 0,5m da piano campagna (dalla+2 alla +1,5m), costituiti prevalentemente dai conglomerati bituminosi dell'attuale pavimentazione – per complessivi 10.000mc circa;
- di rimuovere la porzione più superficiale delle banchine da resecare (i cui primi 5 metri - dalla +1,5 alla -3m slm sono costituiti da materiale lapideo misto a sedimenti, comunque di origine naturali), per circa 240.000mc di terre e rocce (in parte asciutte ed in parte sature) da riutilizzare nell'ambito del cantiere per il riempimento dello specchio acqueo del Bacino Firenze;
- lo scavo, dalla quota -3 alla -9m slm del substrato di sedimenti marini inalterati, dei quali si prevede il conferimento in vasca di colmata per circa 170.000mc.

5.3 – Stima sommaria degli impatti delle opere

Nel complesso, quindi gli impatti sono quelli riconducibili ad un cantiere ordinario per opere marittime, da realizzare utilizzando aree ubicate in ambito portuale e già impiegate per traffici pesanti. Dato il contesto in cui l'opera si colloca, non ci sono ricettori sensibili nelle vicinanze.

Le componenti ambientali interessate sono l'aria e il rumore (per il traffico dei mezzi di approvvigionamento dei materiali e per l'allontanamento e spostamento dei materiali di risulta, per le macchine operatrici di cantiere ed i mezzi marittimi), oltre alle terre e rocce da scavo ed altri materiali da destinare agli impianti di recupero o smaltimento, da gestire con riferimento alla normativa specifica.

Trattasi quindi di impatti che hanno la caratteristica della reversibilità e che incidono in un contesto di scarso valore ambientale quali sono le aree destinate alle attività portuali.

Si riporta di seguito la matrice qualitativa degli impatti, in cui sono stati rappresentati in maniera schematica i possibili impatti negativi sull'ambiente nella fase di cantiere, analizzando le principali lavorazioni, articolate per fasi, e per ciascuna di queste ultime le possibili interferenze con l'ambiente.

Fase di Lavorazione	Descrizione	Aspetti ambientali					Macchine utilizzate
		Qualità Aria	Clima acustico	Vibrazioni	Uso del suolo	Rifiuti	
Demolizioni fabbricati e piazzali	Demolizioni di alcuni fabbricati e strutture esistenti interferenti con le opere e rimozione del pacchetto di pavimentazione dei piazzali	X	X	X		X	pala meccanica, escavatore con martello demolitore, autocarro
Infissione dei palancolati metallici da terra	Infissione dei palancolati metallici operata da terra preventivamente alla resecazione delle banchine	X	X	X			escavatore con magli vibranti (vibroinfissore)
Trave di coronamento banchina	Lavorazione e posa ferri di armatura per le strutture del manufatto	X	X				operazioni manuali con il supporto saltuario di autocarro con gru
	Realizzazione della carpenteria per le strutture in elevazione	X	X				opere provvisoriale, attrezzi manuali, sega circolare
	Getto in calcestruzzo strutturale	X	X				autobetoniera, autopompa per cls (eventuale)
Tiranti di ancoraggio	Perforazioni per tiranti	X	X	X			autocarro, sonda di perforazione
	Posa ferri di armatura per tiranti	X	X				autocarro, autogrù
	Iniezioni di malta cementizia per tiranti	X	X				attrezzi manuali, impianto di iniezione per miscele cementizie
Scavi e riempimenti terre, da terra	Scavo della porzione superiore dei piazzali da resecazione (+2 / -4 m slm) e riutilizzo dei materiali a riempimento del bacino da tombare	X	X		X		escavatore, dumper, pala meccanica
Scavo porzioni profonde delle banchine da resecare, da mare	Rimozione dei sedimenti più profondi e loro ricollocazione nell'ambito del bacino da riempire o in vasca di colmata	X	X		X		draga aspirante-refluente ed eventuale sabbiodotto

5.4 – Cronoprogramma delle opere

In termini di programmazione operative e temporale d'attuazione dell'intervento è prevista una prima fase operativa in cui si concentreranno gli interventi a terra, consistenti nella realizzazione dei nuovi diaframmi in

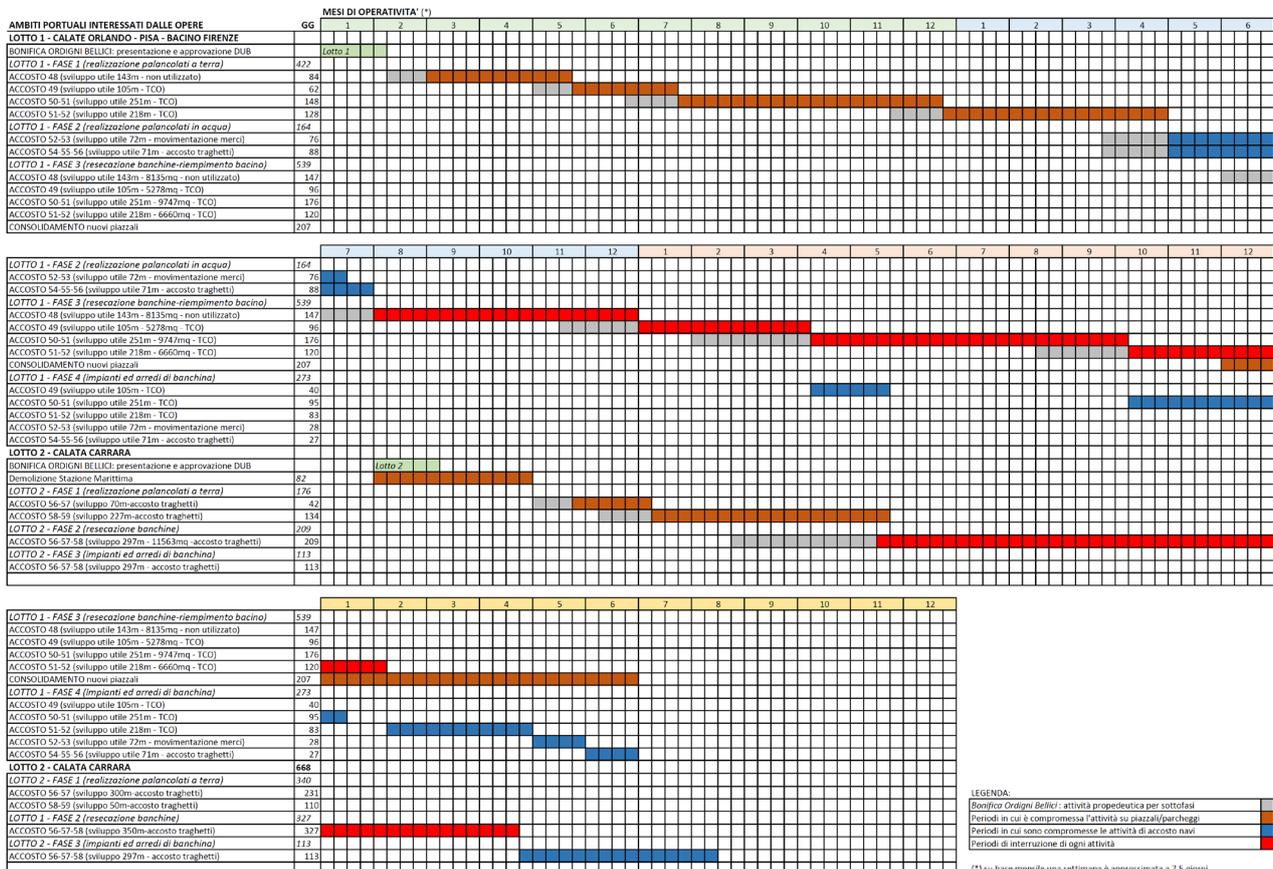
palancole e della preventiva attività di bonifica da ordigni residuati bellici. Queste azioni si svolgeranno per tratti funzionali di sviluppo circa 150-200 ml. Ciascun lotto funzionale delle lavorazioni a terra avrà una durata media di circa 4 mesi, con alcune sovrapposizioni tra attività di bonifica bellica e lavorazioni da condurre nei lotti operativi limitrofi, e tali lavorazioni si concluderanno complessivamente in un tempo di circa un anno.

La successiva fase realizzativa, preceduta dall'attività di bonifica bellica subacquea, interesserà i bacini, con la realizzazione del doppio palancolato della nuova banchina interna, che disconetterà buona parte del bacino Firenze dal porto commerciale.

Terminata la struttura di separazione della porzione di bacino da riempire, dopo circa 15 mesi dall'avvio dei lavori, inizieranno le operazioni di resecazione delle banchine. Essendo i quantitativi di materiale da movimentare variabili in relazione all'area d'intervento, i tempi di completamento dei singoli tratti funzionali di banchina varieranno dai 6 agli 8 mesi; tempi comprensivi dell'attività di bonifica bellica estensiva delle aree a terra. Tutte le operazioni interessanti le Calate Orlando e Pisa avranno quindi termine in ulteriori 12 mesi di lavoro.

L'analogo intervento relativo alla Calata Carrara è considerato un lotto funzionale separato, al momento si ritiene tuttavia che esso possa realizzarsi in parallelo alle precedenti lavorazioni ma, al fine di non creare interferenza alla navigazione interna, si propone uno sfasamento temporale delle fasi operative tra i due lotti. Per il secondo lotto circa 10 mesi risulteranno necessari per le operazioni a terra, le operazioni di scavo si svolgeranno invece contestualmente a quelle della sponda opposta, di primo lotto.

Si riporta di seguito il diagramma schematico relativo all'attuazione delle varie fasi d'intervento:



6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
<p>Altre autorizzazioni</p> <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<p>L'area in questione è un'estensione a mare del territorio portuale creata antropicamente. Già nel 1905 venne creato un primo braccio, dotato di banchine solo sul lato est ove si trovano la Calata Pisa e la Calata Orlando. Danneggiata dall'ultimo evento bellico è stata oggetto di intervento alla fine degli anni '40. Al 1955 risalgono i lavori di ampliamento con la realizzazione della Calata Alto Fondale. Nello stesso periodo fu attuato il riassetto dell'area della Stazione Marittima con la realizzazione dei volumi attualmente presenti.</p> <p>In ragione di quanto sopra non sono reperibili atti autorizzativi o similari</p>

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Art 201 comma 3 D.Lgs 50/2016	CTA Provveditorato Interregionale OO.PP
<input checked="" type="checkbox"/> Art. 19 D.lgs 8/11/1990 n. 374	Circoscrizione Doganale
<input checked="" type="checkbox"/> Immissione materiali in mare LR 80/2015	Regione Toscana
<input checked="" type="checkbox"/> Gestione terre e rocce da scavo DPR 120/2017	ARPAT
<input checked="" type="checkbox"/> Sicurezza alla navigazione	Guardia Costiera Capitaneria di Porto

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:	SI	NO	Breve descrizione
Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'opera ricade in mare
Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il centro urbano di Livorno è posizionato a circa 1,5 km.
Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come descritto precedentemente una porzione delle aree a terra ricade nel SIR (ex SIN) ma già oggetto di caratterizzazione e analisi di rischio. Si opererà ai sensi dell'art. 34 c.7 del DL 133/2014 "sblocca Italia"
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area è classificata in zona Sismica 3
Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	SI	NO	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?	
	Breve descrizione		SI	NO
			Perché?	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	L'intervento consiste nel riassetto funzionale delle aree di accosto dei mezzi marittimi nell'ambito del bacino portuale interessato. Pertanto sono previste modifiche geometriche delle aree di banchina ma non dell'uso del suolo, alla destinazione (da PRP) e della qualità ambientale dello stesso e delle acque.		Le funzioni del progetto non alterano l'ambiente e le sue caratteristiche	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	E' previsto il completo riutilizzo, nell'ambito del cantiere e delle aree portuali, dei materiali derivanti degli scavi. Con riferimento alla necessità di materiali si dovrà procedere all'approvvigionamento di calcestruzzo per le strutture di banchina e palancole in acciaio. Non si prevede produzione di elementi costruttivi in cantiere che richiedano impiego di acqua, inerti o energia.		I materiali approvvigionati consistono sostanzialmente in: - Acciaio: 6570 t - Calcestruzzo: 5520 mc	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

<p>stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<p>I materiali impiegati o movimentati non risultano avere effetti sulla salute umana</p>		<p>Si approvvigioneranno materiali comunemente impiegati nel settore delle costruzioni e, riguardo a quelli prodotti in cantiere saranno analizzati conformemente al D.lgs. 152/2006</p>	
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p>Si avranno residui delle lavorazioni di cemento, della lavorazione dell'acciaio ed produzione di altri materiali di cantiere (legname, cartoni, imballaggi,..) gestibili come rifiuti differenziabili. E' previsto lo smaltimento dei materiali prodotti dalla demolizione della pavimentazione bituminosa dei piazzali.</p>		<p>I rifiuti prodotti sono smaltibili con procedure comuni per i cantieri edili</p>	
<p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p>Le emissioni sono prodotte dai mezzi di trasporto e macchine operatrici di cantiere.</p>		<p>I mezzi d'opera agiscono in un ambito portuale operativo, dove è previsto un traffico veicolare di circa 1300 veic/d ed in assenza di recettori sensibili. La viabilità di accesso al cantiere per gli approvvigionamenti utilizzerà vie di grande comunicazioni e quindi senza interessare recettori sensibili. L'incidenza massima prevista è di circa 10veic/d per gli approvvigionamenti dall'esterno e circa 35veic/d, per la movimentazione a breve raggio interna al cantiere, valori complessivamente trascurabili rispetto al complesso dei mezzi in transito sulla viabilità ordinaria ed interna alle aree portuali. In sede di gara (condotta come OEPV) saranno premiate imprese che utilizzeranno mezzi che rispettano le più recenti normative in fase di emissioni</p>	
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p>Il cantiere produrrà principalmente rumore dovuto ai mezzi operativi, in particolare quelli impegnati nelle aree di cantiere. L'ambito non è comunque nelle vicinanze di recettori sensibili.</p>		<p>Il rumore prodotto dai mezzi d'opera agisce in una zona portuale dove sono presenti altre attività a più alta intensità di emissioni sonore rispetto a quelle indotte dal</p>	

			cantiere. In sede di progettazione definitiva sarà effettuata un'analisi del rumore di cantiere.
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	I possibili rischi sono legati a perdite accidentali (oli/gasolio) dei mezzi operativi.		La gestione del cantiere dovrà prevedere procedure per rimuovere e tamponare tempestivamente sversamenti accidentali. Inoltre saranno previsti accorgimenti per gestire i rifiuti in ambiti raccolti e circoscritti (ad esempio usando cassoni scarrabili) in modo da evitare dilavamenti che possano raggiungere il terreno
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Trattandosi di ambiti di cantiere, i rischi indicati non possono essere annullati. Saranno comunque minimizzati in quanto saranno definite apposite procedure nel Piano di Sicurezza e Coordinamento previsto in ottemperanza al D.Lgs 81/2008 che dovranno essere riprese dai singoli Piani Operativi di Sicurezza delle singole imprese appaltatrici		I rischi di incidenti saranno gestiti con le procedure di sicurezza richieste dal PSC e dal POS
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Nell'area d'intervento non sono presenti beni tutelati per il loro valore ecologico, paesaggistico o storico.		L'intervento non interferisce con beni tutelati per il loro valore ecologico, paesaggistico o storico
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Non vi sono aree sensibili dal punto di vista ecologico		Non vi sono aree sensibili dal punto di vista ecologico
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Non vi sono corpi idrici interessati		Non vi sono corpi idrici interessati
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	La zona di lavorazione, in particolare il cantiere è ubicato all'interno di un porto soggetto a elevati traffici veicolari sui quali l'incidenza delle attività di cantiere (in particolare		Gli interventi in progetto non creano aggravii sulla viabilità ordinaria che è già soggetta ad intenso carico di mezzi pesanti (circa 1300 veicoli al

	l'approvvigionamento) risultano comunque trascurabili.	giorno)
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	L'intervento ricade in area posta a circa 1,5 km dal centro urbano, in un contesto industriale. Non vi è visibilità diretta della zona delle lavorazioni da aree con elevata fruizione pubblica	L'intervento non ha visibilità da aree ad funzione pubblica o centri abitati
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Sia la zona di intervento ricade in ambiti di suolo antropizzati	Non vi è alterazione dei suoli che risultano già antropizzati
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	L'intervento è finalizzato a rendere conforme l'utilizzo delle aree alle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale	Le opere non sono in contrasto con le previsioni di PRP
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	L'intervento ricade a circa 1,5 km dal centro urbano in un contesto industriale. Le viabilità di approvvigionamento al cantiere sono esterne al centro abitato e riferibili a Strade di Grande Comunicazione. Le aree abitate non risentono in alcun modo delle attività previste in progetto	Il progetto non interferisce con il centro abitato
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti recettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Non vi sono recettori sensibili nelle vicinanze (distanze >1,5 km)	Il progetto non interferisce con recettori sensibili
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Non vi sono risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità nelle vicinanze che possano essere interessate dall'intervento	Il progetto non interferisce con risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Una porzione dell'area d'intervento è ricompresa in Ambito di bonifica SIR ex SIN. Tale area è stata comunque già oggetto di caratterizzazione e redazione di analisi di rischio. Da tali studi ed indagini emerge che l'intervento non ha conseguenze in termini di inquinamento né ostacolerà futuri interventi di bonifica o rimozione di inquinanti in quanto i materiali saranno movimentati e ricollocati all'interno del cantiere, sulle medesime aree.	Vi è interferenza con siti SIR ex SIN, l'attuazione dell'intervento risulta comunque compatibile con la presenza di tali aree. Si opererà ai sensi dell'art. 34 c.7 del DL 133/2014 "sblocca italia"
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Le attività possono essere interessate forti venti, mentre l'azione del mare è schermata dalla presenza delle opere di	La gestione degli eventi estremi sarà analizzata nel Piano di Sicurezza e Coordinamento

inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	difesa esterna del porto. Il Piano di Sicurezza e Coordinamento individuerà le modalità di controllo e gestione delle informazioni meteo per definire lo svolgimento delle lavorazioni, in particolare ai fini della sicurezza dei lavoratori. Gli altri pericoli indicati rientrano nella casistica delle eccezionalità non preventivabili e su cui comunque saranno date norme comportamentali nel PSC stesso			
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Allo stato attuale non sono previsti altri progetti programmati nello stesso arco temporale od altre attività interferenti. Quindi non si ravvede la possibilità di cumulo degli effetti tra più attività.		Non vi sono altri progetti interferenti	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Le attività hanno effetti strettamente circoscritti all'ambito delle lavorazioni e non hanno interferenze di natura transfrontaliera		Gli effetti del progetto non hanno estensione transfrontaliera, ma strettamente limitata all'ambito di lavoro	

10. Allegati			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Relazione tecnico illustrativa	-	1) 01-20-P2000-PF-RTI-00_ Relazione tecnico-illustrativa
2	Corografia e Planimetria	1:10.000 – 1:2000	2) 01-20-P2000-PF-PSA-00_ Corografia Planimetria
3	Stato attuale	1:200	3) 01-20-P2000-PF-SA-00_ Stato Attuale
4	Opere tipo A (opere a terra)	1:200	4) 01-20-P2000-PF-OTA-00_ Opere Tipo A
5	Opere tipo B (opere a mare)	1:200	5) 01-20-P2000-PF-OTB-00_ Opere Tipo B
6	Studio prefattibilità ambientale	-	6) 01-02-P2000-PF-SPA-00_ Studio prefattibilità ambientale

Il dichiarante
Il Responsabile del Procedimento

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)¹

¹ Applicare la firma digitale in formato PADES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.