



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2010 - 0000329 del 03/02/2010



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2010 - 0002645 del 04/02/2010

All'On. Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo Di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali  
Competente Divisione  
Dott. Mariano Grillo  
SEDE

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: Istruttoria VIA Porto del Valle a Porto S. Stefano - Piano  
Regolatore Portuale. Proponente: Comune di Monte  
Argentario.**

**Trasmissione parere n. 416 del 29 gennaio 2010.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del  
parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione  
Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria  
del 29 gennaio 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-08  
CTVA-US-08\_2010-0017.DOC



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 416 del 29.01.2010

<b>Progetto:</b>	<b>Istruttoria VIA</b> <b>Porto del Valle a Porto S. Stefano -</b> <b>Piano Regolatore Portuale</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Comune di Monte Argentario</b>

*[Handwritten notes and signatures on the right margin]*

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

DELLA TIPOGRAFIA  
DELLA  
COMMISSIONE  
TECNICA DI VERIFICA  
DELL'IMPATTO AMBIENTALE  
VIA e VAS

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

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, effettuata in data 9 settembre 2004 dal Comune di Monte Argentario ai sensi dell' art. 6 comma 3 della legge 8 luglio 1986 n. 349, relativa al progetto "Comune Monte Argentario - Porto del Valle - Piano Regolatore Portuale 2003";

**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, ed in particolare l'art.35, comma 2-ter, che prevede che le procedure di VIA avviate precedentemente all'entrata in vigore del decreto stesso siano concluse ai sensi delle norme vigenti al momento dell'avvio del procedimento, ovvero:

- art. 6 della Legge del 8 luglio 1986, n. 349 di "Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale";
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377 recante "Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale";
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità" e successive modifiche ed integrazioni";

**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/150/07 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;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**VISTA** la Relazione Istruttoria;

**PRESO ATTO** che nel corso dell'istruttoria sono pervenute al MATTM le seguenti osservazioni, avanzate ai sensi dell'art.6, comma 9 della Legge n. 349/86:

1. Marevivo e WWF, 14/10/2004 - acquisite al prot DSA/24177 del 02/11/2004;
2. Carburanti Lubrificanti Argentario S.R.L. - Officina Meccanica Luigi Ambrosetti, 16/10/2004 - acquisite al prot DSA/26351 del 25/11/2004;
3. WWF, ItaliaNostra, Legambiente, Marevivo, 18/11/2006 - acquisite al prot DSA/31644 del 06/12/2006;

**CONSIDERATO** che nel corso dell'istruttoria sono pervenuti i seguenti pareri e/o approvazioni:

- parere positivo con prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/5170 del 15 marzo 2006;

- parere favorevole con osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, prot. n. 204 del 14 dicembre 2006;
- parere "Nulla Contro" nel rigoroso rispetto delle prescrizioni concordate e recepite nello "Schema di Accordo..." del Ministero della Difesa - Direzione Generale dei Lavori e del Demanio, prot. n. MD/GGEN/01/06859/142/032/06 del 10/08/2006;

**PRESO ATTO** che la Regione Toscana non ha espresso il proprio parere di competenza;

**VISTA** la documentazione trasmessa dal Proponente contestualmente alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale;

**VISTA** la documentazione tecnica integrativa successivamente trasmessa dal Proponente nelle date 18 novembre 2005, 1 marzo 2006, 21 maggio 2007 e 11 maggio 2009;

**PRESO ATTO** che la documentazione integrativa da ultimo trasmessa è stata pubblicata sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Tirreno";

**PRESO ATTO** che il Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto del Valle a Porto S. Stefano, nel Comune di Monte Argentario, è finalizzato alla riorganizzazione e sviluppo interno dell'attuale struttura del porto, alla definizione di una nuova configurazione ed assetto funzionale degli spazi, nonché al miglioramento delle condizioni di accessibilità in considerazione della futura configurazione portuale e dei flussi di traffico da essa indotti;

**PRESO ATTO** che le attuali strutture portuali offerte dal Porto del Valle di Porto S. Stefano sono poco funzionali ad un potenziamento dei traffici marittimi e ad un miglioramento dell'assetto degli spazi a mare e a terra, se non mediante la realizzazione di nuove strutture, volte all'ampliamento ad alla riorganizzazione delle attività;

**PRESO ATTO** che l'assetto attuale dell'ampio bacino portuale (circa 20 ha di cui 17 ha di specchio acqueo) presenta un elevato grado di congestionamento a mare, cui corrisponde un analogo stato di disorganizzato sovraffollamento nei limitati spazi a terra, in particolare nel periodo estivo e che l'attuale disposizione degli ormeggi è condizionata dalla eccessiva esposizione al moto ondoso che penetra attraverso l'ampia imboccatura aperta a nord e si riflette sulle banchine verticali perimetrali, rendendo insicuro il porto nei mesi invernali, soprattutto nella zona di levante dello specchio acqueo;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il **Quadro di riferimento programmatico** l'analisi effettuata ha evidenziato la presenza di strumenti di pianificazione che possono essere articolati nelle seguenti categorie:

- pianificazione ordinaria :
  - il Piano di Indirizzo Territoriale- Regione Toscana - (P.I.T.),
  - il Piano Territoriale Coordinamento - Provincia di Grosseto - ( PTC),
  - il Piano Strutturale - Comune Monte Argentario (PS);
- pianificazione di settore:
  - Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici,
  - Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT);

**CONSIDERATO** che per quanto concerne il sistema dei vincoli dall'esame della Carta dei Vincoli (Vincolo Paesaggistico - Ambientale) si evince che la zona oggetto del PRP 2003 non è interessata da aree delle categorie "b", "c", "d", né di quella "a" e pertanto non risulta soggetta ad alcuna normativa di tutela (vincoli, prescrizioni, salvaguardie) previste dal Piano Paesistico;

**CONSIDERATO** che si desume dalla Carta dei Vincoli (Vincolo Idrogeologico) che la maggior parte dell'ambito interessato dal PRP risulta esente dal vincolo idrogeologico;

3. 12. 1997  
CAV  
DELL

**CONSIDERATO** invece che il tratto terminale della valle del Fosso Compone è ricompreso nelle zone a pericolosità idraulica molto elevata (PIME) e pericolosità idraulica elevata (PIE) soggette alle misure di salvaguardia ex art.5 e 6 del PAI del Bacino Regionale Ombrone (DCR 12/2005);

**CONSIDERATO** che l'esame dell'ultimo Programma triennale delle aree protette non evidenzia l'esistenza di aree protette all'interno dell'area oggetto del PRP;

**PRESO ATTO** che l'ubicazione del progetto rientra all'interno del Sito di Importanza Comunitaria "Monte Argentario, L.tto di Porto Ercole e Argentarola" (codice sito IT5190025) e che tale vincolo ha reso necessario la redazione dell'Analisi di Incidenza, svolta in ottemperanza al DPR 8 dicembre 1997 n.357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva Habitat 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica";

**VALUTATO** che dal suddetto quadro emerge una sostanziale coerenza, sia diretta che indiretta, tra il PRP e gli strumenti di pianificazione vigenti;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il **Quadro di riferimento Progettuale** il Piano Regolatore Portuale si riferisce alla riorganizzazione ed allo sviluppo interno dell'attuale struttura del porto del Valle a Porto S. Stefano, definendo un ampliamento e quindi una nuova configurazione ed assetto funzionale degli spazi a mare, in grado di ridurre il congestionamento delle aree a terra, e di garantire la sicurezza interna;

**PRESO ATTO** che le flotte attualmente ospitate sono:

- traghetti per il collegamento con l'isola del Giglio e l'isola di Giannutri, che ormeggiano di punta affiancati nel tratto terminale della banchina Candi e di lato lungo la sponda ovest del Molo del Valle, il cui piazzale risulta poco utilizzato;
- pescherecci, di cui i più grandi ormeggiano lungo le banchine Garibaldi, Colombo e Candi, mentre alcune imbarcazioni della piccola pesca all'interno della darsena Arturo;
- imbarcazioni per il diporto nautico, imbarcazioni di dimensioni variabili tra 6 e 25 m, distribuite in modo disorganico in varie zone del porto su alcuni pontili galleggianti ancorati nella zona centrale della banchina Candi, presso fatiscenti strutture a ridosso del molo di sottoflutto, del molo Marinai d'Italia ed all'interno della darsena Arturo;
- unità navali dello Stato, appartenenti a Marina Militare - Capitaneria - Guardia Costiera, Aeronautica Militare, Guardia di Finanza, Carabinieri-Polizia, Vigili del Fuoco;
- attività cantieristica, che si svolge nell'angolo SE del porto (darsena Arturo) con strutture per l'alaggio ed il varo di imbarcazioni anche di notevole lunghezza;

**CONSIDERATO** che il PRP prevede di realizzare :

- la razionalizzazione dell'attività di pesca, che non implica un incremento della flotta peschereccia;
- l'incremento della nautica da diporto, secondo quanto previsto dal Piano dei porti della Regione Toscana (da 350 a 500 posti barca);

**CONSIDERATO** che il piano individua le seguenti zone del porto disciplinandone le attività:

- zone a servizio delle attività portuali:
  - zona traghetti,
  - zona cantieristica,
  - zona pescatori,
  - zona polifunzionale e zona militare,
  - zona imbarcazioni da diporto ed imbarcazioni residenti,
- zone del connettivo urbano e di interfaccia Città-Porto:

- o aree per attività ricettive;
- o aree di sosta;
- o aree verdi;

**VALUTATO** che la filosofia generale del PRP tende ad un più coerente rapporto tra la città e il porto e che in questo quadro rivestono particolare significato tutti gli elementi progettuali (arredo urbano, ponte di collegamento, parcheggi, servizi vari) concorrenti a definire tale nuova e più funzionale integrazione;

**CONSIDERATO** che gli interventi strutturali inizialmente individuati possono essere schematizzati nel modo seguente:

- interventi a mare:
  - o prolungamento di 120 m del molo Garibaldi - 2° braccio; la banchina interna su alti fondali è polifunzionale;
  - o successivo prolungamento dello stesso molo con un terzo braccio di circa 100 m in direzione obliqua; fronte di banchina riservato ai mezzi marittimi delle Autorità Statali, alle unità militari e mezzi di servizio e soccorso;
  - o definizione di una nuova ampia imboccatura larga 140 m e aperta a NE;
  - o realizzazione di un nuovo moletto "di ponente" trasversale all'estremità del 1° braccio del molo Garibaldi;
  - o allargamento di circa 15 m del tronco iniziale esistente del molo Garibaldi per fornire un parcheggio coperto di 120 posti auto a servizio dell'approdo turistico;
  - o realizzazione di ormeggi e servizi per la nautica da diporto lungo pontili galleggianti, lunghezza singola inferiore a 200 m e totale previsto di circa 1000 m;
  - o realizzazione nuovo pontile fisso ("pontile del Valle") lungo circa 150 m in prosecuzione del ristrutturato Molo del Valle;
  - o risagomatura e riorganizzazione della vicina "darsena Arturo" destinata ai piccoli natanti dei residenti;
  - o ampliamento area destinata alle attività cantieristiche con la creazione di nuovi bacini e scali d'alaggio;
  - o ristrutturazione ed ampliamento della banchina Toscana (sviluppo banchina 200 m) per l'uso delle attività di pesca;
  - o creazione di un nuovo terrapieno all'estremità nordorientale del porto ("Molo di Levante"), destinato principalmente alle attività del traffico passeggeri;
  - o trasferimento della zona d'attracco dei traghetti in una nuova darsena affacciata all'avamporto;
  - o costruzione di un nuovo molo di sottoflutto banchinato, radicato alla Punta Scarabelli, per l'accosto delle imbarcazioni per il rifornimento del carburante e realizzazione di una piccola spiaggetta;
- interventi a terra:
  - o interventi di riqualificazione urbana: zona del Valle trasformata in approdo turistico, comprendente la nuova "piazza" collegata con il centro cittadino e corredata da un'edilizia "leggera"; la viabilità nella zona destinata alle attività cantieristiche ampliata e resa più efficiente; strutture a servizio della pesca sulla banchina Toscana; piazzale a servizio dei traghetti dimensionato per assicurare efficace viabilità;
  - o parcheggi: creazione ed organizzazione di posti-auto distribuiti in 5 diverse zone prossime od interne al porto;
- importo lavori e tempistica:

*[Handwritten notes and signatures on the right margin]*

*[Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

- l'importo complessivo dei lavori risultanti da un breve computo degli interventi, redatto dal Proponente, è pari a 20.200.000,00 €;
- relativamente alla tempistica per la realizzazione delle opere, la stessa non risulta indicata nella documentazione del Piano;

**CONSIDERATO** che in seguito alla richiesta di integrazioni (prot. DSA/2005/16095), il Proponente ha inviato documentazione con le integrazioni ed i chiarimenti richiesti, nonché effettuato una revisione del PRP 2003, apportando le variazioni progettuali che sono sinteticamente descritte di seguito:

- attracco esterno della petroliera di rifornimento dei depositi dell'Aeronautica Militare e prolungamento della diga foranea;
- localizzazione interna della stazione di bunkeraggio per le imbarcazioni da diporto;
- maggiore disponibilità e diversa localizzazione dei parcheggi-auto a servizio del porto;

**PRESO ATTO** che secondo il Proponente "tali pur modeste variazioni si sono rese necessarie per migliorare la funzionalità del Piano, con particolare riguardo alle implicazioni ambientali, soddisfacendo così alcune specifiche richieste di chiarimenti enunciate nell'ambito della suddetta istruttoria VIA (a voce nel corso della riunione del 5/5/2005 e per iscritto nella lettera DSA/2005/16095 del 28/6/2005). Alcune varianti sono state anche dettate da nuove esigenze progettuali legate ai lavori di prolungamento del Molo Garibaldi in corso di esecuzione successivamente alla data di approvazione del PRP 2003.";

**PRESO ATTO** quindi che il Proponente ha dato inizio alla realizzazione delle opere previste nel PRP e che in particolare ha ultimato i lavori del 2° braccio del molo Garibaldi;

**VALUTATO** che facendo l'opera parte del PRP oggetto di valutazione e non essendo l'opera mai stata soggetta a VIA, la sua realizzazione risulta in contrasto con la normativa vigente in materia di impatto ambientale; si rimanda pertanto alla competente Autorità del MATTM ogni valutazione di competenza nel merito, ai sensi dell'art. 29, comma 3 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne l'accessibilità viaria al Porto Del Valle lo schema di rete attuale, che garantisce i collegamenti con il promontorio dell'Argentario, è articolato nel modo seguente:

- rete territoriale a forma di "T" disposta con l'asta orizzontale parallela alla linea di costa:
  - rete primaria: SS1 Aurelia,
  - rete principale: SS74 Maremmana,
- rete di accesso al promontorio dell'Argentario a forma di "Y" rivolta con le due "braccia" verso la linea di costa:
  - SS440, di collegamento tra l'abitato di Santo Stefano e la SS1 Aurelia,
  - Strada provinciale della Giannella, di collegamento tra la SS440, all'altezza di Santa Liberata e la SS1 Aurelia;

**PRESO ATTO** che gli atti di pianificazione del settore trasporti (Piano Generale Trasporti ed il Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche) e di pianificazione ordinaria (Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana ed il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto) prevedono i seguenti interventi:

- completamento del Corridoio Tirrenico, con incremento del livello di servizio della SS1 Aurelia,
- potenziamento dell'itinerario SS440-SS74 previsto dal PIT della Regione Toscana e dal PTC della Provincia di Grosseto;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne l'accessibilità locale le attuali condizioni di accessibilità sono fortemente condizionate dalla presenza di un unico asse viario di ridotte dimensioni il quale assume contemporaneamente il ruolo di viabilità di accesso all'abitato di Porto Santo Stefano ed al Porto del Valle e che tale condizione porta alla commistione di flussi veicolari eterogenei, in quanto lungo il tratto in questione

della SS440 si assommano i flussi ordinari, quelli turistici legati alle attività balneari ed infine quelli originati dal Porto del Valle, in funzione del servizio traghetti con l'isola del Giglio e della nautica da diporto;

**CONSIDERATO** inoltre che il tema della ricerca di possibili alternative ha rivestito un ruolo centrale nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto (PIT) e nel Piano Strutturale del Comune di Monte Argentario (PS);

**PRESO ATTO** che tali piani prevedono, fra le altre cose, la realizzazione di due parcheggi scambiatori in località S. Liberata e Terrarossa ed il riuso del tracciato della ferrovia dismessa destinato, nel periodo di punta estiva, alla realizzazione di servizi di trasporto pubblico intensivo dal parcheggio di Terrarossa e di S. Liberata al porto come alternativa al traffico privato;

**PRESO ATTO** che l'amministrazione comunale ha approvato con deliberazione di C.C. n. 12 del 14 aprile 2003 lo studio di fattibilità per "la realizzazione di un corridoio multimodale di mobilità ecosostenibile tra porto Ercole e Porto S. Stefano" al fine trovare soluzioni integrate per la realizzazione di un corridoio di riqualificazione ambientale e paesaggistica lungo la fascia costiera tra i centri abitati di Porto S. Stefano e Porto Ercole e che il riuso delle gallerie dismesse si inserisce in tale ambito;

**PRESO ATTO** che l'amministrazione comunale ha redatto la Variante al PRG relativa alla "Realizzazione del Corridoio multimodale tra gli abitati di Porto Santo Stefano e Porto Ercole";

**PRESO ATTO** quindi che il corridoio multimodale ed il Piano Regolatore Portuale differiscono per lo stato di avanzamento dell'iter progettuale/realizzativo; si riscontra infatti che per il corridoio multimodale si è alla fase dello studio di fattibilità e quindi bisogna ancora verificare l'effettiva e concreta realizzabilità dell'opera, mentre per quanto riguarda la struttura portuale si è in fase progettuale e realizzativa avanzata; tale situazione determina uno squilibrio sull'effettiva concretizzazione dei due interventi;

**PRESO ATTO** che, dal punto di vista dell'accessibilità, secondo il Proponente il Porto del Valle presenta maggiori opportunità rispetto ad altre ipotesi localizzative comprese fra il promontorio di Monte Argentario e Castiglione della Pescaia, quali Porto Ercole, il Porto di Talamone, il Porto di Marina di Grosseto, il Porto di Castiglione della Pescaia, in quanto sorretto dal corridoio intermodale;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne l'analisi dei flussi di traffico attuali sul tratto SP 161, ossia la ex SS 440, compreso fra l'innesto della strada del tombolo della Giannella a Porto Santo Stefano, il traffico giornaliero medio (TGM) diurno e notturno, per il periodo estivo, è stimato rispettivamente pari a 10725 veic/giorno diurni e 3575 veic/giorno notturni;

**PRESO ATTO** che in relazione ai flussi di traffico di progetto si è fatto riferimento allo scenario al 2023, considerando l'avvenuta realizzazione dell'ampliamento del porto e la funzionalità dello scenario plurimodale;

**CONSIDERATO** che per determinare il TGM di progetto il traffico è stato scomposto nelle quattro componenti: spostamenti sistematici invernali di base, mobilità estiva turistica, mobilità estiva di relazione con la banchina traghetti, mobilità estiva di relazione con lo specchio portuale per nautica da diporto;

**PRESO ATTO** che relativamente alla dinamica del traffico di origine portuale, posto che il Piano Regolatore Portuale prevede il potenziamento capacitivo del solo porto turistico (dagli attuali 300 posti barca circa ai 500 previsti dal Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi turistici), mentre lascia immutata la offerta di trasporto per i collegamenti con l'Isola del Giglio, l'unica componente di traffico soggetta ad incremento è quella diportistica;

**CONSIDERATO** d'altra parte che nella Relazione Generale del PRP 2003 è riportato che "le prospettive sono per uno sviluppo abbastanza consistente del traffico passeggeri, come dimostra qualunque grafico che interpoli l'andamento di tale tipo di traffico nel tempo e che venga estrapolato al futuro, anche in relazione al parallelo sviluppo previsto per la portualità delle isole e del Giglio in particolare";

**CONSIDERATO** che il PRP prevede la realizzazione di 6 zone di parcheggio in aree interne al porto per soddisfare la domanda dovuta all'incremento di traffico connesso alla riqualificazione del waterfront cittadino e all'aumento di posti barca da diporto;



STAMPATO IN ITALIA  
2005  
2AV - AV  
DELLA MIN.  
DELLA TUTT.  
COMPT.  
DELL'IN.

**CONSIDERATO** si prevede un flusso di 11933 veicoli equivalenti nel giorno di punta del periodo estivo, di cui 10650 nel periodo diurno e 1282 nel periodo notturno (cfr. Relazione, "Chiarimenti alla richiesta integrazioni prot. DSA/2008/007954 del 19/03/2008", pag. 26);

**PRESO ATTO** altresì che i parcheggi scambiatori, la cui realizzazione e funzionalità sono poste come ipotesi di base per lo studio del traffico, non si configurano come opere accessorie al PRP oggetto di valutazione;

**PRESO ATTO** che secondo il Proponente la realizzazione delle opere previste dal PRP è svincolata dalla realizzazione dei suddetti parcheggi;

**RITENUTO**, diversamente, che la valutazione in essere, riguardando le condizioni di progetto presentate, le quali si fondano sullo scenario plurimodale, sia vincolata alla realizzazione di tale scenario e che pertanto c'è un'evidente contraddizione nel rapporto di complementarità fra le opere previste dal PRP e quelle facenti parte del corridoio multimodale;

**VALUTATO** inoltre necessario che l'operatività del porto nelle condizioni di progetto sia vincolata ad un buon livello di servizio delle rete viaria attraverso la verifica delle condizioni di accesso all'area portuale, come evidenziato anche dall'osservazione delle associazioni Marevivo e WWF del 14/10/2004;

**VALUTATO** a tal fine necessario che risulti operativo lo scenario plurimodale e quindi realizzati i parcheggi scambiatori o, in caso contrario, individuate soluzioni alternative altrettanto funzionali;

**PRESO ATTO** che nell'ottica di ottimizzazione dell'inserimento ambientale del nuovo porto sono state considerate opere a verde e opere di sistemazione urbana;

**VALUTATO** che tali opere hanno l'obiettivo comune della ricucitura tra il tessuto urbano e l'area portuale che, attraverso la riqualificazione formale e funzionale della zona di interfaccia città - porto, è rivolta a perseguire la più generale finalità di costituire un sistema integrato porto - città - territorio;

**CONSIDERATO** che le opere a verde sono suddivise in due categorie di intervento ciascuna delle quali contraddistinta da proprie finalità e tipologie di interventi: la prima, consistente in una serie di interventi localizzati tra il settore Est del porto e la SS 440 di Porto Santo Stefano, è tesa al recupero dell'assetto vegetazionale preesistente, allo stato attuale in parte compromesso, ed al ripristino della continuità tra detta pregressa striscia di vegetazione e la più ampia area a verde che connota parte delle pendici del Monte Po, mentre la seconda categoria, consistente nella sistemazione di elementi lineari a funzione di arredo urbano e di miglioramento paesaggistico, concorre a configurare un luogo idoneo alla fruizione da parte della popolazione locale;

**CONSIDERATO** che relativamente agli interventi di sistemazione urbana gli obiettivi specifici sono quelli di rafforzamento del connettivo urbano e dei luoghi della socializzazione e del sostegno alla mobilità pedonale e che sono state previste una serie di aree di intervento nei luoghi centrali intesi come luoghi di socializzazione e porte della rete di itinerari pedonali di collegamento porto - retroterra;

**VALUTATO** opportuno estendere la rete dei percorsi pedonali fino alla copertura degli interi itinerari compresi fra il porto e le diverse mete possibili (cfr. relazione PRP 2003. Istruttoria VIA. Integrazioni e chiarimenti del novembre 2005 pag. 22);

**CONSIDERATO** che gli interventi di riqualificazione relativi alle spiaggette de La Marinella e de La Cantoniera rientrano, così come indicato dallo stesso Proponente nella relazione integrativa del 2005, all'interno della categoria degli interventi compensativi (cfr. Relazione "Istruttoria VIA - Integrazioni e chiarimenti - Documento n. 6 del novembre 2005", pag. 22);

**CONSIDERATO** che le attività necessarie per l'esecuzione delle opere previste per l'ampliamento del Porto del Valle (esterne per la difesa del moto ondoso e interne) sono: demolizioni e salpamenti, riempimenti e nuove opere, ingozzamento superficiale del fondale con il pietrame di basamento;

**CONSIDERATO** che gli interventi previsti sono distribuiti in diverse aree distinte intorno al porto e possono considerarsi come "cantieri" potenzialmente indipendenti ed attivi anche in fasi successive;

**CONSIDERATO** in particolare che nella revisione del 2005 del PRP sono state individuate le seguenti aree di cantiere:

- l'area (1) foranea corrispondente al prolungamento del Molo Garibaldi (3° braccio);
- un'area (2) di levante prossima alla radice del molo di sottoflutto e riguardante i maggiori interventi di rinterro e banchinamento per il terminale traghetti ed aree adiacenti destinate al diporto ed alla pesca;
- un'area (3) di ponente comprendente da un lato i lavori di ampliamento esterno del primo tronco del Molo Garibaldi (3a), dall'altro la costruzione del nuovo Molo di Ponente e dei nuovi pontili d'ormeggio per il diporto e relativi servizi (3b);
- un'area (4) interessata dai lavori di ampliamento del cantiere navale e di ristrutturazione della Darsena Arturo;
- un'area (5) centrale destinata alla ristrutturazione architettonica della piazza Candi e del Molo del Valle, nonché la realizzazione del nuovo pontile del Valle e pontili d'ormeggio ad esso collegati;

**PRESO ATTO** che i lavori di realizzazione del 2° braccio del molo Garibaldi, su cui si innesta il 3° braccio, non sono previsti nella organizzazione dei lavori sopra riportata in quanto già effettuati;

**CONSIDERATO** che il primo intervento previsto in ordine di tempo è il prolungamento (ulteriore) del molo Garibaldi con il terzo braccio di circa 100 m, opera che consente maggiore protezione dal moto ondoso e quindi maggiore sicurezza dei successivi cantieri portuali, soprattutto quelli nella zona di levante; che quale seconda fase è previsto il completamento del cantiere di levante (2) finalizzando le opere relative alla Banchina Toscana (per permettere il trasferimento dei pescherecci) e quelle relative al nuovo terminale traghetti; che soltanto dopo il trasferimento dei traghetti operativi nell'area del molo del Valle alla nuova darsena di levante, è prevista la terza fase con la realizzazione del nuovo Molo di Ponente (che limita l'accesso marittimo al bacino interno) e dei successivi pontili per il diporto nautico nella darsena di ponente (3b) nonché con le opere marittime relative ai nuovi ormeggi turistici nella darsena di levante ed alla ristrutturazione architettonica della Piazza Candi e del Molo del Valle (5); che risultano invece temporalmente indipendenti i lavori di allargamento del Molo Garibaldi con realizzazione del parcheggio coperto (3a) e gli interventi relativi alla zona dei cantieri navali e darsena Arturo (4);

**PRESO ATTO** che in ragione delle condizioni della viabilità locale si è ritenuto più opportuno provvedere alla movimentazione dei cassoni cellulari, con cui saranno realizzate la maggior parte delle opere marittime previste da PRP, via mare da Civitavecchia;

**PRESO ATTO** quindi che si provvederà alla movimentazione su strada delle terre e dei massi da approvvigionare e dei materiali da demolizione da smaltire;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il bilancio dei materiali si prevede che l'approvvigionamento terre e massi riguardi 165.000 m<sup>3</sup> e lo smaltimento delle demolizioni 18.000 m<sup>3</sup>;

**CONSIDERATO** che i materiali saranno reperiti presso cave della zona di Massa Carrara, mentre i materiali derivanti dalle demolizioni saranno sistemati in un'apposita area per lo stoccaggio e successivamente recuperati in località "Strillaie" nel comune di Grosseto;

**CONSIDERATO** che ciò implicherà l'impegno della rete stradale, durante il periodo di esecuzione dei lavori, e che il carico stimato è pari a 42 veicoli pesanti al giorno;

**VALUTATO** che l'organizzazione dovrà tenere conto del sovraffollamento estivo, evitando interferenze e sovrapposizioni e privilegiando modalità esecutive di basso impatto (es. mezzi marittimi, accessi indipendenti etc.), anche attraverso la sospensione dei lavori in estate;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il **Quadro di riferimento Ambientale** l'obiettivo dell'analisi è la determinazione degli impatti conseguenti alla realizzazione dell'opera di progetto;

**PRESO ATTO** che l'area portuale si inserisce sulla costa settentrionale del promontorio di Monte Argentario, che dal punto di vista morfologico ed orografico è caratterizzato da un'asimmetria piuttosto

pronunciata che permette di ripartire il rilievo in due settori: il primo è costituito da una successione di dorsali e selle che decorrono lungo l'arco costiero sud occidentale da P.to S. Stefano a P.to Ercole e il secondo settore comprende la parte del promontorio che digrada verso N e NW attraverso dorsali perpendicolari al margine costiero e presenta una successione di tratti bassi con spiagge ghiaioso ciottolose, intervallati da tratti di costa rocciosa poco elevata;

**PRESO ATTO** che il promontorio di Monte Argentario si presenta come un complesso territoriale collegato alla terraferma da due tomboli naturali (Giannella e Feniglia) e da un istmo artificiale (diga di Orbetello), delimitato a N, S, W, S-E dal Mar Tirreno, a N-E dalla Laguna di Orbetello e che tale promontorio è nettamente montuoso, con elevazione massima di 635 m della vetta del Monte Telegrafo, con l'asse maggiore (da Punta Avoltore a S-E, a Punta Lividonia a N-W) che misura 12 m e quello minore (dalla diga di Orbetello ad E, all'Isola Rossa a S-W) che misura invece 8 km;

**CONSIDERATO** che la costa è quasi interamente rocciosa con numerose falesie e scogliere a picco sul mare e che in sintesi i litotipi presenti sono: rocce scistose con rare alternanze di carbonati cristallini, anageniti, carbonati stratificati, i carbonati grossolanamente stratificati e massivi, breccie, detriti sciolti eterogenei, sabbie ed arenarie;

**CONSIDERATO** che la dinamica sedimentaria attuale è influenzata dagli apporti dei fiumi le cui frazioni pelitiche fluviali si distribuiscono soprattutto sulla piattaforma, mentre quelle sabbiose alimentano la sedimentazione su tutta la fascia litorale;

**CONSIDERATO** che relativamente all'idrodinamica costiera le correnti di circolazione generale sono di debole intensità, dirette generalmente da nord-ovest verso sud-est e che si tratta in realtà di "controcorrenti" locali a fronte della circolazione generale in senso antiorario del Tirreno;

**CONSIDERATO**, più in particolare, che per quanto riguarda le caratteristiche del moto ondoso la Punta Lividonia crea un ottimo ridosso da tutti i mari occidentali, lasciando così il porto direttamente esposto ai soli moti ondosi provenienti dal settore settentrionale compreso tra le direzioni 300°N e 90°N e la vicinanza della falcatura del Tombolo della Giannella che si estende a nord fino a Talamone costituisce un brusco limite per le possibili aree di generazione delle onde generate dai venti a volte violenti da N e NE; le mareggiate provenienti da Ovest (fino alla direzione 290°N), risultano invece fortemente diffratte dalla Punta, anche perché il porto si trova relativamente distante da questa (circa 2 km) rispetto alle possibili lunghezze delle onde incidenti, che vi giungono alquanto smorzate;

**CONSIDERATO** che il settore costiero in cui si inserisce il porto non è caratterizzato da significativi flussi di sedimenti trasportati in sospensione dalle acque costiere, per cui la presenza delle opere a mare non determina alterazioni delle spiagge esistenti;

**VALUTATO** che le aree maggiormente interessate da potenziali modifiche morfologiche sono essenzialmente riconducibili ai rapporti tra le strutture a mare e le tendenze evolutive della linea di costa;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne gli effetti del prolungamento del Molo Garibaldi, applicando un modello di rifrazione inverso spettrale, il Proponente ha evidenziato la sostanziale inalterabilità del clima ondoso tra la situazione attuale e quella di progetto, con una concentrazione del moto ondoso da uno stretto settore di provenienza di maestrale;

**CONSIDERATO** quindi che il prolungamento del molo Garibaldi non produrrà alcuno schermo al moto ondoso incidente sulla spiaggia della Cantoniera e non incide sull'attuale equilibrio morfodinamico;

**CONSIDERATO** che è stato applicato uno specifico modello numerico per rappresentare il campo idrodinamico nell'intera baia, sia nelle condizioni ante operam che post operam, e che da tale modello il Proponente ha evinto che il campo di corrente non risulta modificato;

**CONSIDERATO** che per il parametro Temperatura le acque costiere mostrano un andamento regolare, i valori massimi di saturazione di O<sub>2</sub>, infatti, difficilmente superano il 100% e che per il parametro Trasparenza i valori minimi si registrano in inverno-primavera per l'apporto diretto di torbide da terra dovuto alle piogge e per la presenza di biomassa algale in crescita, mentre i valori più elevati si riscontrano nel periodo di stasi dei cicli algali (luglio-agosto) con misure di trasparenza che, in media, eccedono i 10 m;

**CONSIDERATO** che il valore dell'Indice trofico testimonia le caratteristiche complessive di bassa e moderata produttività, tipica delle acque costiere tirreniche;

**PRESO ATTO** che non è stata effettuata una caratterizzazione dei sedimenti del bacino portuale;

**VALUTATO** che in assenza di tale caratterizzazione non si ritiene di poter valutare se e quanto la già avvenuta realizzazione di parte delle opere abbia causato impatti sull'ambiente in termini di introduzione di inquinanti in acqua a causa della movimentazione di materiale;

**CONSIDERATO** che relativamente alle acque sotterranee la falda dell'Argentario è interessata da intrusione di acqua marina, con conseguenti problematiche di approvvigionamento di acqua di qualità per gli usi potabili e agricoli e che l'intrusione di acqua marina nella falda è un fenomeno stagionale e progressivo nello stesso tempo: l'intrusione procede nel periodo estivo e retrocede in quello invernale, ma ogni anno conquista terreno, in particolare tende a sparire la falda di acqua dolce contenuta nella fascia dunale costiera, con gravi conseguenze per la vegetazione;

**VALUTATO** quindi opportuno monitorare lo stato della falda;

**PRESO ATTO** che relativamente all'ambiente idrico superficiale, l'idrografia del promontorio è complessivamente scarsa, caratterizzata da brevi incisioni, spesso dai limiti non ben definiti, a carattere temporaneo, cioè sedi di deflussi solo in occasione di eventi piovosi di una certa entità;

**CONSIDERATO** che sono presenti fossi, a regime torrentizio, tra cui il torrente Campone, che sfocia in corrispondenza del bacino portuale;

**PRESO ATTO** dalla documentazione del Proponente che il torrente del Campone ha origine ad una quota di circa 320 m s.l.m. dalle pendici del "Poggio Fondoni" verso sud e Poggio Vacca e Costa dei Ronconali verso sud-ovest (circa 370 m s.l.m.); che il bacino idrografico, della superficie di circa 4.96 km<sup>2</sup>, ha una forma regolare e raccolta e presenta caratteri tipici del paesaggio collinare con versanti acclivi (pendenze superiori al 35%) ed una zona di fondo valle poco estesa e limitata al tratto terminale che insiste nel centro abitato di Porto S. Stefano; che dopo il primo tratto a carattere "montano" il fosso prosegue il percorso nella valle dove avviene una riduzione sensibile della pendenza (circa il 2%); che nel tratto finale il corso d'acqua attraversa l'abitato ed è stato fortemente modificato attraverso tombamenti, ponti, tombini, ecc...; che sfocia nello specchio acqueo del porto del Valle nell'angolo sudorientale presso i cantieri navali; che circa 800 m a monte della foce è stata realizzata una vasca di calma della capacità di circa 800 m<sup>3</sup> ove si deposita la maggior parte del trasporto solido; che il fosso ha un comportamento torrentizio e non è alimentato da sorgenti permanenti e quindi risulta in secca per gran parte dell'anno, mentre in caso di abbondante precipitazione, a causa della forte pendenza del bacino, si generano sensibili portate che sfociano velocemente verso lo specchio d'acqua portuale.

**CONSIDERATO** che durante eccezionali eventi meteorologici, le acque ruscellanti asportano materiali terrosi a grana fine e che parte di questi si depositano nella vasca di calma, mentre i materiali finissimi, anche limosi, che rendono torbida l'acqua confluiscono all'interno del porto;

**PRESO ATTO** che in ragione di ciò, come si desume dalla relazione del Proponente (cfr. relazione PRP 2003. Istruttoria VIA. Integrazioni e chiarimenti del novembre 2005, pag 42), la zona di sbocco del torrente nel porto è assoggettata a dragaggi decennali attuati dal Comune e che la stessa amministrazione provvede ogni biennio alla asportazione dei materiali depositati nella vasca di calma e conferimento a discarica autorizzata;

**PRESO ATTO** che allo stato attuale il tratto terminale tombato del torrente Campone risulta insufficiente al deflusso di portate con tempo di ritorno maggiore di 20 anni e che tale circostanza ha dato luogo a criticità;

**VISTO** il progetto di sistemazione del tratto terminale del torrente Campone, che individua due soluzioni di foce entrambe consistenti nell'allargamento delle sezioni di deflusso (la prima in direzione della sponda della banchina Toscana in modo da lasciare uno spazio continuo per le attività cantieristiche; la seconda nella attuale posizione ma con l'inconveniente di sezionare l'area cantieristica) fino ad ospitare la portata di progetto (portata con tempo di ritorno pari a 200 anni) solo nell'ultimo tratto della lunghezza di circa 300 m a partire dallo sbocco nel bacino portuale;

**VISTO** che il tratto terminale della valle del Fosso è ricompreso nelle zone a pericolosità idraulica molto elevata (PIME) e pericolosità idraulica elevata (PIE), soggette alle misure di salvaguardia ex art.5 e 6 del PAI del Bacino Regionale Ombrone (DCR 12/2005);

**RILEVATA** le problematiche delle condizioni del torrente Campone, come per altro confermato dalle numerose richieste di approfondimenti e chiarimenti richiesti al Proponente durante l'iter istruttorio, la maggior parte delle quali sono rimasta inavase;

**RITENUTO** che per una corretta gestione delle suddette problematiche non si possa prescindere dall'esame del bacino nel suo complesso e nella definizione degli interventi a scala di bacino, soprattutto con riferimento alle caratteristiche e funzionalità della vasca di calma, anche in riferimento al trasporto solido;

**RITENUTO** altresì che debba essere individuata la soluzione definitiva fra le due proposte prima dell'attuazione degli interventi previsti dal PRP;

**VALUTATO** quindi necessario provvedere alla verifica della capacità di deflusso dell'intero corso d'acqua per la portata di progetto, con particolare riferimento al tratto compreso fra la vasca di calma e il tratto finale oggetto di verifica, come per altro indicato nel documento "Progetto preliminare messa in sicurezza idraulica tratto terminale Fosso del Campone" facente parte delle integrazioni del 2005, in cui è chiaramente riportato che "per eliminare completamente il rischio idraulico incombente sulle aree di fondovalle, si dovrà però opportunamente adeguare la porzione restante, per una lunghezza di circa 600 metri, fino alla vasca di calma" (cfr. pag. 19 della citata relazione);

**VALUTATO**, inoltre, necessario provvedere al monitoraggio della qualità delle acque e delle caratteristiche dei sedimenti trasportati;

**VALUTATO** opportuno ridefinire le attività di dragaggio dei sedimenti depositati all'interno del bacino portuale in corrispondenza della foce del torrente Campone;

**CONSIDERATO** che la realizzazione di parcheggi e di piazzali modifica la continuità idraulica di superficie e riduce la quantità d'acqua che si infiltra nel terreno durante le piogge, rendendo necessario un sistema di raccolta e allontanamento delle acque provenienti da tali spazi, al fine di conseguire il duplice obiettivo di evitare allagamenti degli stessi e sversamenti nel bacino portuale di acque potenzialmente contaminate;

**PRESO ATTO** che le acque provenienti dai piazzali verranno inviate, mediante l'attuale collettore fognario, all'impianto di depurazione dei reflui civili di Terrarossa, dove saranno sottoposte ai trattamenti opportuni (cfr nota esplicativa trasmessa dal Commissario al risanamento ambientale della laguna di Orbetello, allegato ALL.C 2-3 alla relazione PRP 2003. Istruttoria VIA. Integrazioni e chiarimenti del novembre 2005);

**CONSIDERATO** che l'estrazione delle acque nere e di sentina delle barche potrà effettuarsi con sistemi pump-out o mediante pompe centrifughe e successivo avviamento agli impianti di depurazione dei reflui civili;

**CONSIDERATO** che le opere non dovrebbero influenzare l'avanzamento del cuneo salino nella zona del porto, mentre la risalita del cuneo salino potrebbe interessare la zona Laguna di Ponente, ad est del porto, caratterizzata da sedimenti sabbiosi mediamente permeabili;

**VALUTATO** opportuno monitorare gli effetti della realizzazione delle opere sul cuneo salino e sulla falda;

**CONSIDERATO** che il paesaggio attuale è il risultato di interventi antropici susseguitisi nel tempo, che hanno determinato una spiccata differenziazione vegetazionale e che in epoche recenti hanno avuto una notevole rilevanza i rimboschimenti dei terreni denudati dagli incendi e la diffusa urbanizzazione della fascia costiera;

**CONSIDERATO** che attualmente i tipi principali di vegetazione presenti nel promontorio sono le foreste a dominanza di leccio, che si accompagna a specie legnose decidue, quali Fraxinus ornus, Quercus pubescens, Ostrya carpinifolia nel versante nord - orientale e a specie sempreverdi, come Arbutus unedo e Phyllirea latifolia, nel versante sud - occidentale;

**CONSIDERATO** che nell'ambito costiero sono diffuse le boscaglie e i raggruppamenti di macchia mediterranea, che vanno dalle macchie alte 4 m a dominanza di corbezzolo ed erica arborea, a macchie basse

a dominanza di rosmarino, alle garighe in cui aumentano specie eliofile come Cistus sp. e Ampelodesmos mauritanicus e che si rinvergono inoltre formazioni di erbe alte e perenni di tipo xerofilo e termofilo a distribuzione costiera a dominanza di ampelodesma; lungo i versanti a mare sono presenti formazioni rupestri su rocce affioranti a forte inclinazione a carattere decisamente termofilo e xerofilo;

**CONSIDERATO** che dal punto di vista faunistico il M.te Argentario si caratterizza da un popolamento diversificato e ricco di specie di notevole interesse dal punto di vista conservazioni stico; tra le categorie animali quella più rappresentativa è l'Avifauna, tipica delle garighe e degli ambienti rupicoli, sia nidificanti come Magnanina sarda, Averla cinerina, Monachella e Zigolo capinero, Ortolano, Averla capirossa, che svernanti; legate agli ambienti costieri sono la Berta maggiore e la Berta minore il Corvo imperiale, la Rondine rossiccia;

**PRESO ATTO** che dal punto di vista degli ecosistemi:

- il sistema della macchia e della gariga, che si insedia sulle colline che delimitano l'abitato di Porto Santo Stefano, fa parte della vegetazione zonale; le fitocenosi conservano un buon grado di naturalità e delle buone potenzialità rispetto agli stadi più maturi della successione vegetazionale cui appartengono; nelle formazioni di gariga e prateria ad Ampelodesmos mauritaunicus sono presenti specie pioniere ad alta capacità riproduttiva e di diffusione nello spazio, con più elevati valori di resilienza, ossia una maggiore capacità di recupero a seguito di perturbazioni esterne; le zoocenosi dell'ecosistema della macchia mediterranea e della gariga è rappresentato da molte specie di uccelli tra cui si possono citare la magnanina, la magnanina sarda, lo zigolo capinero, l'averla piccola e l'Averla cinerina;
- il sistema costiero è caratterizzato da una vegetazione azonale tipica delle rupi, legata a condizioni stazionali, con buoni livelli di naturalità; le fitocenosi sono differenziate dal punto di vista compositivo e caratterizzate dalla presenza di diverse specie di interesse conservazioni stico; le specie animali che frequentano tali ambiti costieri sono in prevalenza Uccelli come le berte e la rondine rossiccia;
- il sistema agricolo costituisce un sistema seminaturale, in cui la pratica agricola è stata localmente abbandonata e il territorio risulta caratterizzato da una ripresa della vegetazione spontanea; la diversità biologica ne risulta piuttosto scarsa con la biomassa in larga parte composta dalle specie coltivate; la fauna presente è caratterizzata da una comunità piuttosto diversificata, che utilizza l'area in prevalenza come sito idoneo per l'alimentazione;

**CONSIDERATO** che i sistemi terrestri di tipo naturale, o seminaturale, (sistema della macchia e della gariga, sistema agricolo) non saranno interferiti dalla realizzazione delle opere portuali, in quanto né gli interventi a terra né tantomeno gli interventi a mare, saranno tali da sottrarre superficie ai sistemi suddetti;

**PRESO ATTO** che l'ubicazione del progetto all'interno del Sito di Importanza Comunitaria "Monte Argentario, I.tto di Porto Ercole e Argentarola" (codice sito IT5190025) ha reso necessario la redazione dell'analisi di incidenza, svolta in ottemperanza al DPR 8 dicembre 1997 n.357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva Habitat 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica";

**CONSIDERATO** che gli ambiti esaminati sono:

- ambito costiero in corrispondenza del Porto del Valle,
- corridoio individuato dal tracciato della SS 440 di Porto Santo Stefano, da Santa Liberata al Porto del Valle,
- gli isolotti dell'Argentarola e di Porto Ercole,

**CONSIDERATO** che l'incidenza è ritenuta in generale trascurabile, in quanto la realizzazione delle strutture in progetto non implica sottrazione e alterazione di habitat di interesse comunitario segnalati nel sito, tranne che per la falesia in corrispondenza del molo attuale di sottoflutto nel settore orientale del porto, che costituisce un ambito potenziale per la localizzazione di habitat di interesse conservazionistico e che sarà interferita dall'adeguamento della nuova darsena per traghetti e del nuovo molo;

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

DELLA  
M. Co.  
dell'

**VALUTATO** opportuno provvedere con una compensazione alla suddetta interferenza, così come dichiarato dallo stesso Proponente;

**PRESO ATTO** che non è stato fornito il parere del comitato di pilotaggio del Santuario dei cetacei;

**PRESO ATTO** che non è stata effettuata, come specificatamente richiesto, l'Analisi di Incidenza relativamente alla fase di cantiere e di esercizio dei parcheggi scambiatori di S.Liberata e Terrarossa all'allargamento delle 5 gallerie funzionali al corridoio multimodale;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne l'ecosistema marino è stato rilevato un buon livello di conservazione dell'ecosistema all'esterno del porto già esistente, mentre all'interno le condizioni di conservazione dell'ecosistema sono influenzate dai molteplici impatti antropici esistenti;

**CONSIDERATO** che la presenza di *Posidonia* lungo le coste di Porto Santo Stefano è individuata nella zona N-W rispetto al Porto del Valle, a circa 240 m dalla imboccatura del porto e 85 m dalla radice del molo frangiflutti; per quanto concerne l'analisi della densità, il conteggio dei fasci fogliari, calcolato nella stazione di riferimento, è risultato essere pari a 625 fasci/m<sup>2</sup>;

**VALUTATO** opportuno monitorare lo stato della prateria di *Posidonia oceanica* sia durante la fase di costruzione che quella di esercizio;

**CONSIDERATO** che la messa in opera di nuove strutture con il conseguente allargamento del bacino portuale propriamente detto determina il cambiamento d'assetto fisiografico dello specchio di mare interessato dall'opera e che ciò implica modifiche dell'idrodinamismo;

**PRESO ATTO** che allo scopo di favorire il ricambio idrico, il progetto prevede la realizzazione del nuovo moletto in corrispondenza della darsena turistica con cassoncini forati su ambedue i lati e la realizzazione di un canale subacqueo nel molo Garibaldi, che assicurano il ricambio idrico;

**CONSIDERATO** che i lavori all'interno dello specchio acqueo possono causare l'aumento di torbidità e l'immissione nella colonna d'acqua di inquinanti precedentemente immobilizzati nel sedimento a causa della loro movimentazione;

**VALUTATO** necessario procedere con la caratterizzazione dei sedimenti prima dell'inizio dei lavori, in modo da poter utilizzare adeguate procedure in fase di costruzione;

**CONSIDERATO** che nello studio per la valutazione dell'inquinamento atmosferico nello scenario di progetto sono stati presi in considerazione i valori del fondo riportati nel Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria (PRRM) ed in particolare che si è fatto riferimento agli inquinanti NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub> perché maggiormente critici secondo lo stesso Piano;

**CONSIDERATO** che i valori delle concentrazioni determinate all'anno 2023 sul tratto di accesso al porto della SP 161, già SS 440, attraverso l'applicazione del modello di simulazione ISCST3, sommati al fondo atmosferico locale, risultano compresi entro i valori limite normativi;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne l'analisi dell'inquinamento acustico nello stesso tratto di strada sono stati considerati i ricettori presenti lungo il tratto della SP 161 compreso tra il Porto del Valle e l'intersezione con la SP 36 della Giannella, entro una fascia di circa 250 metri per lato dall'asse della strada, e che fra questi non sono presenti ricettori sensibili;

**CONSIDERATO** che per i ricettori posti entro le fasce di pertinenza acustica stradali sono stati considerati i limiti di immissione definiti dal DPR 142/2004, mentre per quelli all'esterno di esse si è fatto riferimento alla zonizzazione acustica;

**CONSIDERATO** che ai fini delle verifiche acustiche il modello di simulazione utilizzato per lo studio previsionale è stato il Mithra;

**CONSIDERATO** che la modellazione ha fornito i seguenti risultati: per quanto concerne i ricettori ad uso residenziale ricadenti in fascia A, circa il 90% e l'80% di essi, a seconda del periodo di riferimento rispettivamente diurno e notturno, i livelli di pressione sonora sono compatibili con i livelli limite normativi, mentre per quelli ad uso ricettivo, assimilati ai primi, la percentuale sale al 99% ed al 98%, sempre per il

periodo diurno e notturno; all'interno della fascia di pertinenza B i livelli di pressione sonora relativi alla totalità dei ricettori presenti rientrano nei limiti fissati dalla normativa vigente;

**VALUTATO** che per quanto concerne la parte dei ricettori compresi in fascia A per cui non risultano rispettati i limiti normativi (10% e 20 % in fascia diurna e notturna), si dovrà ricorrere ad opportuni interventi di mitigazione che, se da una parte dovranno garantire il rispetto dei limiti previsti dalla normativa, dall'altro dovranno essere adeguatamente inseriti nel contesto territoriale e paesaggistico;

**PRESO ATTO** che sono stati esaminati gli aspetti acustici correlati all'attività portuale, tenendo conto del del Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) con DCC n. 56 del 26 settembre 2005;

**CONSIDERATO** che da tale studio si evince che gli effetti dell'esercizio dell'infrastruttura portuale interessano esclusivamente e solo parzialmente il primo fronte edificato antistante l'area portuale; che gli effetti ricadono tutti all'interno dell'area definita dal PCCA come area ad intensa attività umana (Classe IV) e di conseguenza i valori limite di emissione a cui si fa riferimento sono 60 dBA per il periodo diurno e 50 dBA per il periodo notturno; che nessuno dei due ricettori sensibili (edifici scolastici) che si trovano in prossimità dell'area portuale risentono degli effetti acustici dovuti all'attività del porto ed che in generale la configurazione prevista dal PRP risulta conforme al PCCA;

**VALUTATO** che in merito alla realizzazione di una terrazza panoramica in corrispondenza di Punta Scarabelli progetto esecutivo debba essere approvato dagli organi competenti in materia di tutela ambientale (Commissione comunale per il paesaggio, Soprintendenze territorialmente competenti);

**VALUTATO** che per quanto concerne le norme di sicurezza tra le aree di rischio all'interno del porto (presenza del porto turistico e commerciale con l'attracco della nave cisterna militare), il Proponente dovrà provvedere ad un mirato approfondimento dell'argomento da effettuare con l'Ufficio Circondariale Marittimo, al fine di garantire la sicurezza del futuro assetto portuale.

**CONSIDERATO** che l'avvenuta realizzazione del 2° molo Garibaldi è **progettualmente compatibile con lo scenario generale delle previsioni di PRP; ciò non di meno si sottolinea che la sua realizzazione ha comunque modificato lo stato dei luoghi senza la necessaria approvazione da parte del MATTM. Si rimanda alla competente Autorità del MATTM ogni valutazione di competenza nel merito, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.**

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME IL SEGUENTE PARERE:**

**A) in via preliminare, per le opere già realizzate, si rimanda alla competente Autorità del MATTM ogni valutazione di competenza nel merito, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.**

**B) successivamente, per le opere ancora da realizzare, parere positivo riguardo la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale avanzata dal Comune di Monte Argentario, relativamente alle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Porto del Valle di Porto Santo Stefano, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:**

1. in sede di progettazione definitiva dovrà essere prodotto un nuovo e definitivo elaborato grafico la corretta zonizzazione del PRP, con particolare riferimento alle destinazioni d'uso alle parti esterna ed interna del 3° braccio del molo Garibaldi, nonché alle aree destinate alla cantieristica navale e da diporto;

prima dell'inizio dei lavori di ampliamento e ristrutturazione del Porto del Valle:

2. dovranno essere realizzati i parcheggi scambiatori di Terrarossa e S. Liberata e il corridoio operativo mediante il previsto allargamento ed utilizzo delle gallerie per bus navetta; il progetto definitivo delle opere, comprensivo dell'analisi di incidenza dovrà essere sottoposto per approvazione al MATTM;



BRAM...  
DOPI...  
ZAV...  
DELLA C...  
del

3. dovrà essere opportunamente regolamentato il traffico legato ai passeggeri in transito per le isole che dovranno utilizzare i parcheggi scambiatori e i bus navetta di collegamento al porto;
4. dovrà essere verificata la capacità di deflusso dell'intero corso d'acqua del torrente Campone per la portata di progetto, attraverso uno studio basato sull'esame del bacino nel suo complesso e volto alla definizione degli interventi a scala di bacino, soprattutto con riferimento alle caratteristiche e funzionalità della vasca di calma e al tratto compreso fra la vasca di calma e il tratto finale oggetto di verifica, anche in riferimento al trasporto solido; tale studio successivo processo, preventivamente approvato dal Genio Civile OO. MM. competente e qualora ricadente in area di bacino idrografico dalla relativa Autorità di Bacino, dovrà essere sottoposto, per gli aspetti ambientali, al MATTM;
5. il Proponente dovrà realizzare la caratterizzazione dei sedimenti in corrispondenza delle opere relative a ampliamenti a mare di banchinamenti e moli da sottoporre al MATTM;
6. il Proponente dovrà presentare al MATTM una stima su base annuale e relativa alle quantità di sedimento depositato all'interno del bacino portuale in corrispondenza della foce del torrente Campone;
7. il Proponente dovrà presentare al MATTM un piano di cantierizzazione e di reperimento dei materiali da cava, che tenga conto delle difficoltà collegate al sovraffollamento estivo, evitando interferenze e sovrapposizioni, prevedendo anche la sospensione dei lavori in estate o nelle giornate più critiche; tale piano, che dovrà essere concordato con l'ARPAT ed inserito nei capitolati d'appalto delle opere, dovrà fornire un dettaglio delle attività di cantiere, contenendo almeno l'indicazione di tutti gli accorgimenti e i dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie e accidentali nei vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo) e le relative misure di mitigazione ed i presidi ambientali;
8. il Proponente dovrà inserire nei capitolati d'appalto delle opere tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti necessari a garantire la tutela dell'ambiente durante la fase di costruzione, con particolare attenzione alla salvaguardia della salute pubblica, in termini di disturbo alle aree residenziali e ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento, e del clima acustico e vibrazionale;
9. piano di monitoraggio: prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali, ai fini di eventuali misure di mitigazione; tale piano di monitoraggio, da concordare per tempistica, modalità di esecuzione e collocazione delle centraline di rilevamento, con oneri a carico del proponente, con ARPAT, riporterà le modalità operative, la frequenza, i parametri e dovrà essere effettuato per tutta la durata delle lavorazioni e protrarsi sino al secondo anno di esercizio del porto, e dovrà prevedere anche una idonea banca dati per l'informazione e la consultazione ed un piano di interventi di mitigazione sulle componenti ambientali oggetto dei monitoraggi che dovranno essere attuate qualora emergano dai risultati dei monitoraggi in esercizio superamenti dei limiti normativi; i piani di monitoraggio dovranno comunque prevedere:
  - a. atmosfera: un piano di monitoraggio dei principali inquinanti in atmosfera, CO, SOx, NOx, e PM 10; durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste in prossimità dei ricettori residenziali e delle zone del porto in esercizio. Dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri quali la bagnatura delle aree di cantiere e delle piste di servizio non pavimentate, il lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dall'area di cantiere, la bagnatura di eventuali cumuli di materiali, pulizia delle strade pubbliche utilizzate, senza tuttavia provocare fenomeni di inquinamento delle acque marine dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati. Tale piano dovrà inoltre tenere conto del traffico afferente a Porto del Valle, e dovrà garantire il mantenimento del livello di servizio C, anche mediante l'individuazione e realizzazione di interventi specifici, come ad esempio l'individuazione di viabilità dedicate alle differenti tipologie di traffico interessanti la viabilità urbana e il prolungamento dell'itinerario del bus navetta;

- b. rumore: in fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, dovranno essere effettuati periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale: sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei ricettori sensibili intervenendo con opportune misure di mitigazione quali l'utilizzo di macchine operatrici con le migliori caratteristiche di emissione sonora e la predisposizione di barriere acustiche provvisorie da collocare sul perimetro delle aree di cantiere ed intervenendo sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del D.P.C.M. 14.11.1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai ricettori sensibili maggiormente esposti;
- c. elementi idrografici e Ambiente marino: durante le attività di costruzione dovranno essere effettuati:
- I. monitoraggio sullo stato di conservazione e di evoluzione della prateria di *Posidonia oceanica* limitrofa alle opere di progetto;
  - II. prelievi delle acque del bacino portuale al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torbidità, contaminanti) e predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera, come l'installazione temporanea di schermi in materiale geotessile intorno al cantiere a mare per ridurre la torbidità nello svolgimento delle operazioni ed evitare impatti per la trasposizione dei sedimenti verso la limitrofa prateria di *Posidonia oceanica*;
  - III. posto in essere un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamento sia delle macchine per le lavorazioni a terra sia per quelle impegnate nelle lavorazioni a mare;
  - IV. monitoraggi sia sul sistema delle acque dolci che giungono a mare che per il controllo della qualità dell'ambiente marino costiero, e qualora dai risultati emerga la presenza di aree di anaerobiosi delle acque all'interno dello specchio acqueo Portuale, il Proponente dovrà assicurare il ricircolo delle acque interne del bacino con sistemi di circolazione forzata;
  - V. monitoraggio sulla falda e sulla intrusione di cuneo salino sia ante operam che durante le attività di cantiere ed in esercizio sino al secondo anno in relazione alla realizzazione dei parcheggi sotterranei in ambito portuale;
  - VI. monitoraggi sul corso finale del torrente Campone, sia delle acque che dei sedimenti dovuti al trasporto solido;
10. dovrà essere individuato il percorso dei mezzi pesanti sia durante la fase di costruzione che di esercizio del porto;
11. dovranno essere attuate le opere di mitigazione ambientale indicate dal proponente compresa la rete dei percorsi pedonali fino alla copertura degli interi itinerari compresi fra il porto e le diverse mete possibili devono essere realizzati tenendo conto delle migliori tecniche di ingegneria naturalistica adottando materiali adatti allo scopo;
12. qualora si intenda attivare il servizio di navette via mare da Orbetello a Porto S. Stefano, dovrà fornire il piano di dettaglio degli interventi previsti, che dovranno essere realizzati con battelli a trazione elettrica e mediante autorizzazione dell'Ente Parco competente per il transito all'interno della laguna;
13. inserire nei capitolati d'appalto tutte le opere di mitigazione e compensazione individuate nella documentazione tecnica del Proponente;

*[Handwritten signatures and notes on the page]*

14. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente, gli interventi previsti per i nuovi fabbisogni idrici dell'area portuale per usi non potabili evitando le interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino; in relazione agli incrementi dei fabbisogni idrici dovrà essere realizzata una doppia rete idrica, usi potabili e usi non potabili (acque riutilizzate per i lavaggi delle imbarcazioni) nelle colonnine a servizio degli ormeggi;
15. le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, banchine e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate opportunamente e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;
16. i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 9.3.2004 n. UL/2004/1825; il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;
17. al fine di minimizzare gli impatti relativi alla realizzazione di alcune opere dovrà essere privilegiato l'utilizzo di pontoni galleggianti via mare e la movimentazione dei materiali in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, in base ad un'attenta analisi costi-benefici anche ambientali dei siti di approvvigionamento / smaltimento presenti sul territorio;
18. si dovrà prevedere il lavaggio accurato dei massi e del materiale da immettere in mare prima del loro affondamento per limitare la dispersione di sedimento fine nell'ambiente marino; è fatto divieto lo scarico in mare di materiali fini (inf. a 1 mm) o di blocchi mescolati a materiali fini;
19. al fine di un corretto smaltimento dei rifiuti pericolosi nelle attività di esercizio del porto, dovranno essere installati speciali contenitori per lo stoccaggio di filtri olio usati, batterie al piombo, oli esausti e batterie non al piombo; il dimensionamento delle strutture sopra descritte dovrà essere congruo con la ricettività del Porto e lo smaltimento dovrà essere assicurato tramite il ritiro da parte degli smaltitori autorizzati; si dovrà prevedere una stazione di aspirazione, raccolta e stoccaggio per oli e acque di sentina nonché di aspirazione, raccolta e stoccaggio o immissione in sistema fognante, delle acque nere provenienti dalle imbarcazioni, in vicinanza al distributore di carburante o in altra banchina in cui sia presente un opportuno accosto e comunque i rifiuti prodotti dalle imbarcazioni dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182;
20. dovrà essere assicurato il ricambio e l'ossigenazione delle acque e a tal fine dovrà essere presentato un progetto operativo la cui applicazione consenta di assicurare all'interno del bacino portuale la qualità chimico-fisica, batteriologica ed eco tossicologica, delle acque;
21. lo scarico delle acque reflue connesso all'esercizio del porto deve essere convogliato nella rete fognaria Comunale e quindi all'impianto di depurazione, in alternativa alla rete fognaria dovrà essere trasferito ad appositi impianti di depurazione autorizzati;
22. prevedere l'installazione temporanea di schermi in materiale geotessile intorno al cantiere a mare per ridurre la torbidità nello svolgimento delle operazioni;
23. durante i lavori devono essere attuate tutte le misure che possono evitare gli inquinamenti a mare di oli, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possano ridurre gli effetti di eventuali sversamenti accidentali e adottare le misure per il contenimento a mare di sostanze tossiche in conformità con le indicazioni della Capitaneria di Porto;
24. in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, le navi all'ormeggio nel porto devono adeguarsi alla direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 1999/32/CE recepita dal D. Lgs. 9 novembre 2007, n. 205;

MARE  
ica  
e VAS

25. predisporre un progetto relativo alle opere a verde all'interno dell'area del porto turistico, con essenze tipiche del territorio, da concordare con le Autorità competenti;
26. nel progetto esecutivo dovranno essere privilegiate le scelte progettuali, che consentano, in piena sicurezza per le imbarcazioni e per gli utenti del porto, il minor impatto visivo ed il minor consumo di materiali, con particolare riferimento alle quote delle banchine, alla dimensione dei piazzali e al dimensionamento della diga foranea;
27. prevedere, se possibile e comunque di concerto con la Sovrintendenza per i Beni Culturali, l'eventuale installazione di pannelli fotovoltaici e termici per la produzione rispettivamente di energia elettrica e acqua sanitaria;
28. Darsena turistica: in fase di esercizio, dovrà essere predisposto un programma di interventi di educazione ambientale e marinara, finalizzati alla migliore conoscenza degli elementi di corretta e sicura navigazione in mare, di protezione dell'ambiente marino; tale programma dovrà prevedere:
- a. l'installazione all'interno del porto di pannelli didattici di educazione ambientale, rivolti alla fascia di ragazzi in età scolare per consentire una migliore conoscenza e rispetto dell'ambiente marino;
  - b. la divulgazione delle produzioni editoriali del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, e della Capitaneria di Porto, sul sistema delle aree protette nazionali e regionali, a terra e a mare.
29. ai fini della fruizione del porto anche da parte di categorie svantaggiate, dovranno essere adottate le seguenti misure:
- a. eliminazione delle barriere architettoniche in tutta l'area portuale;
  - b. realizzazione all'interno del porto di segnaletica e cartellonistica per la fruizione dei non vedenti e la realizzazione di un sentiero per non vedenti;
  - c. installazione, in prossimità di una banchina con adeguato accosto, di una gru disabili per l'imbarco e sbarco di utenti con disabilità motoria;
30. le prescrizioni nn. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 13, 16, 20, 27 dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza al MATTM, mentre tutte le altre alla Regione Toscana.

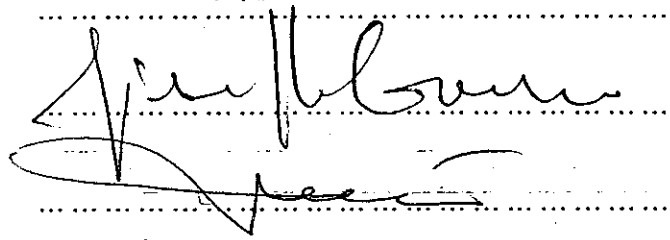
A  
B  
C  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P  
Q  
R  
S  
T  
U  
V  
W  
X  
Y  
Z

h  
u  
e  
h  
l  
e  
m  
h

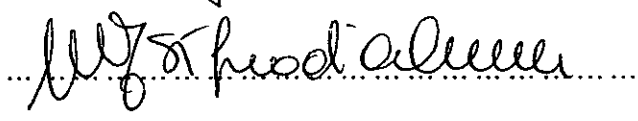
Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

ASSENTE

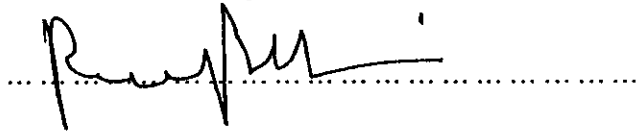
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



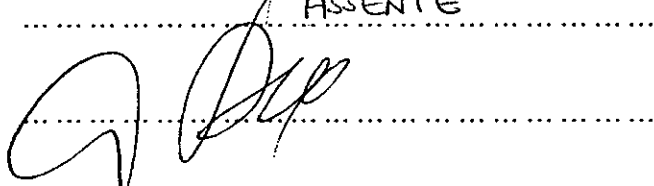
Dott. Renzo Baldoni



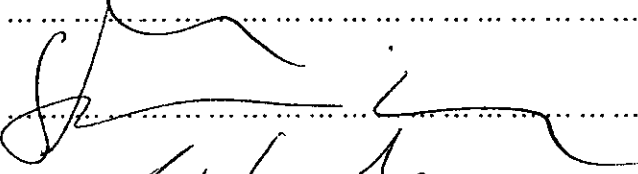
Prof. Gian Mario Baruchello

ASSENTE

Dott. Gualtiero Bellomo



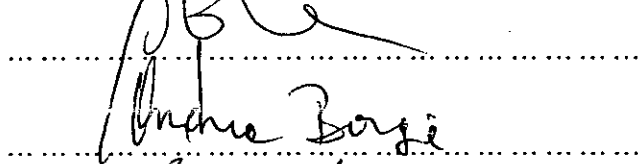
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



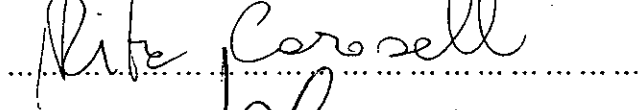
Ing. Eugenio Bordonali



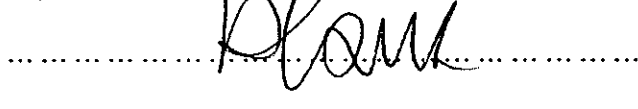
Dott. Gaetano Bordone



Dott. Andrea Borgia



Prof. Ezio Bussoletti



Ing. Rita Caroselli



Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Prof. Ing. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

*f. Cobello*

*Carlo Collivignarelli*

*Siro Corezzi*

ASSENTE

*Barbara Santa De Donno*

*Chiara Di Mambro*

ASSENTE

*Luca Di Raimondo*

*Cesare Donnhauser*

ASSENTE

*Giuseppe Franco Ferrari*

ASSENTE

*Filippo Gargallo di Castel Lentini*

*Antonio Grimaldi*

*Despoina Karniadaki*

*Andrea Lazzari*

*Sergio Lembo*

*Salvatore Lo Nardo*

*Bortolo Mainardi*

*Mario Manassero*

Il presente copia fotografica corrisponde all'originale. L'originale è conservato in sede.

COMMISSIONE REGIONALE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
REGIONE ADELTA

10 ONI  
ST 130 A  
1 anno  
1994 ott  
4. n. 10/1994

Avv. Michele Mauceri

*Michele Mauceri*

Ing. Arturo Luca Montanelli

*Arturo Luca Montanelli*

Ing. Santi Muscarà

*Santi Muscarà*

Avv. Rocco Panetta

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*Eleni Papaleludi Melis*

Ing. Mauro Patti

*Mauro Patti*

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

*Francesca Federica Quercia*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*Vincenzo Ruggiero*

Dott. Vincenzo Sacco

*Vincenzo Sacco*

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

*Franco Secchieri*

Arch. Francesca Soro

*Francesca Soro*

Arch. Giuseppe Venturini

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

*Roberto Viviani*

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

*[Handwritten signature]*

La presente copia fotostatica composta  
di n° 11 (undici) fogli è conforme al  
suo originale.

Roma, li 02/02/2010