



DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: [ID: 5628] Porto di Livorno. Ampliamento banchina Molo Mediceo. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

Con nota n. 35684 del 27/10/2020, acquisita al prot. n. 86877/MATTM del 27/10/2020, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto modifica ad opera ricadente in Allegato II, punto 11 "Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate".

Su richiesta della scrivente divisione n. 99908/MATTM del 1/12/2020, il proponente in data 14/12/2020, con nota assunta al prot. n. 15607/MATTM del 16/12/2020, ha fornito documentazione ad integrazione di quanto depositato con l'istanza.

L'intervento oggetto della presente istruttoria consiste nell'adeguamento della banchina del Porto Mediceo nel Porto di Livorno finalizzata a consentire la ricostruzione del ponte mobile rendendolo a doppio senso di marcia, così da ripristinare il collegamento diretto tra il "Porto Mediceo" e l'area portuale della Stazione Marittima, ed è inserito nell'ambito delle previsioni di riassetto funzionale dell'intera area attorno all'attuale Stazione Marittima, in attuazione del PRP vigente approvato nel 2015 e sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica presso la Regione Toscana.

Nello specifico, l'adeguamento della banchina consiste nel semplice riallineamento di una limitata porzione della stessa (60 m di fronte mare) al filo sponda limitrofo, ed è propedeutico alla realizzazione di un ponte mobile a doppio senso di marcia, in sostituzione di quello attuale che sarà dismesso, per il collegamento diretto tra il Porto Mediceo (waterfront urbano portuale) e la Stazione Marittima (porto passeggeri),

Il proponente dichiara che la realizzazione del ponte mobile garantisce un sensibile alleggerimento della viabilità cittadina, con un significativo miglioramento delle condizioni ambientali della zona.

Il proponente dichiara che l'opera risulta indipendente dalle varie opere previste nell'ambito del PRP, aventi finalità e tempistiche assai diverse tra di loro. Per tale ragione non è possibile prevederne la pianificazione unitaria con gli altri interventi in programma.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui

ID Utente: 6893

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6893_2021-0014

Data stesura: 12/01/2021

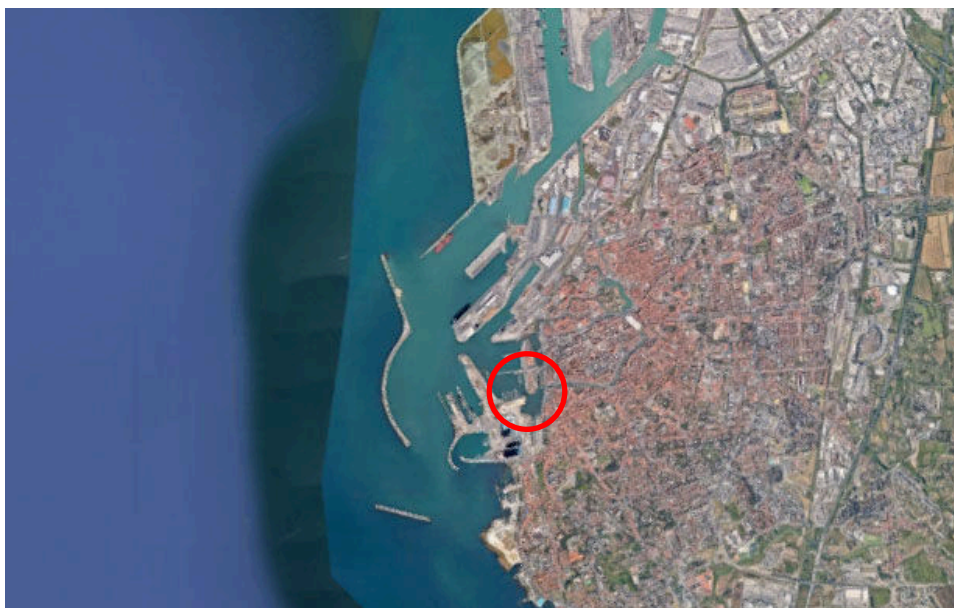
✓ Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

Data: 12/01/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104" e relativi allegati.

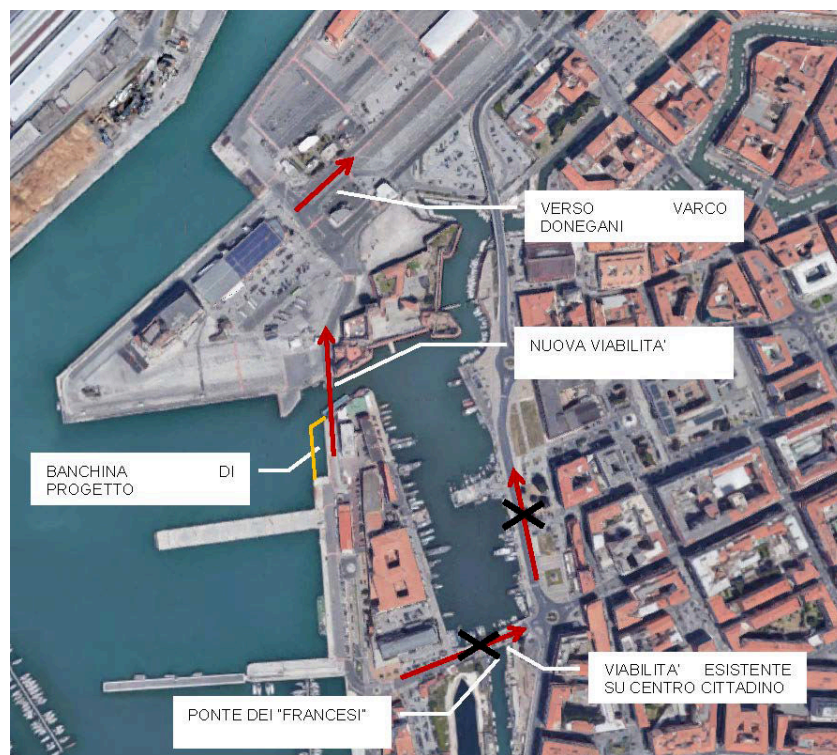


Localizzazione del progetto

Analisi e valutazioni

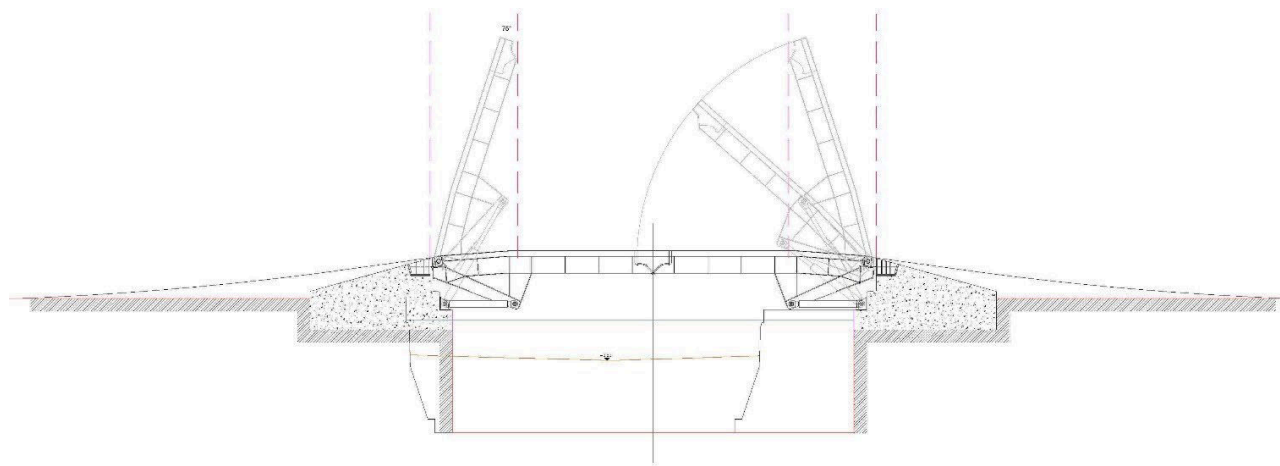
Attualmente il Porto Mediceo e la Stazione Marittima sono collegati da un ponte mobile il cui cattivo stato di conservazione ne impedisce un regolare utilizzo, limitandolo a pochi movimenti al giorno. Ciò rende necessario convogliare il traffico veicolare verso la viabilità cittadina, con forti ripercussioni sulla circolazione stradale.

L'obiettivo dell'intervento è dunque quello di decongestionare il traffico veicolare, anche pesante, diretto al porto lungo la viabilità cittadina.



Flusso del traffico veicolare

Il proponente dichiara che, così come l'attuale, il nuovo ponte dovrà necessariamente consentire l'accesso delle imbarcazioni alla "darsena vecchia", uno specchio acque interno il cui collegamento a mare si realizza esclusivamente tramite il canale interessato dal nuovo attraversamento stradale. Pertanto la opera dovrà necessariamente essere "mobile", ma a differenza del ponte attuale, che ruota orizzontalmente, il ponte in progetto avrà una struttura a mobilità verticale (ponte levatoio).



Schema del nuovo ponte

La sezione stradale avrà una larghezza complessiva di circa 10 metri, di cui 7 metri occupate dalla carreggiata, organizzata in due corsie di marcia da 3,5 metri ciascuna, senza alcuna limitazione di transito di mezzi. Lateralmente, protette da barriere invalicabili dai veicoli, sono previste due piste di un metro per lato, destinate al transito pedoni.

Il proponente ritiene che *“la soluzione proposta [...] risulta l'unica a soddisfare, dal punto di vista tecnico, funzionale e d'inserimento ambientale, le maturate necessità di adeguamento e riorganizzazione dell'ambito portuale”*.

Tale soluzione consente di limitare l'altezza dell'impalcato, in posizione sollevata, a circa 12 metri, altezza pari a quella del limitrofo fabbricato della Capitaneria di Porto ed assai inferiore a quella dei magazzini presenti sulla sponda opposta, calata Sgarallino.

Inoltre, l'opera non modifica la capacità di ormeggio delle attuali banchine, e pertanto non altera il volume di traffico veicolare indotto.

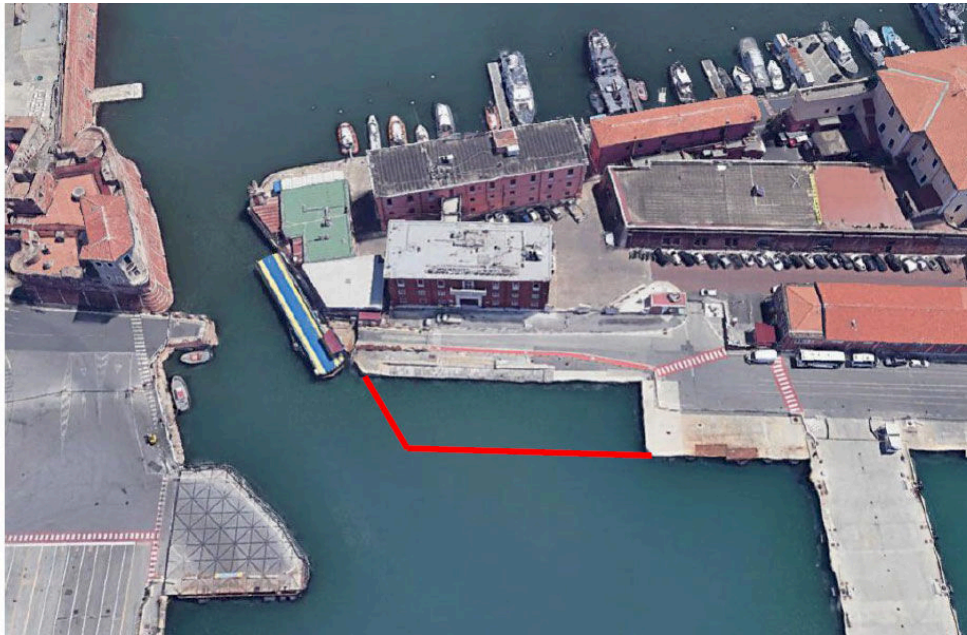
Come detto, l'intervento rientra nell'ambito delle previsioni di riassetto funzionale dell'intera area attorno all'attuale Stazione Marittima, in attuazione del PRP vigente. In tale ambito sono previsti interventi di razionalizzazione e potenziamento del porto passeggeri, con specifico riferimento al 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.

L'area di ampliamento della banchina sullo specchio acqueo avrà uno sviluppo di 60 x 16 metri, per una superficie di circa 1000 mq.

Nel dettaglio, le opere previste per l'attuazione dell'intervento consistono in:

- bonifica subacquea, superficiale e profonda da ordigni residuati bellici;
- infissione mediante mezzo terrestre di palancole metalliche;
- infissione del palancolato trasversale per il confinamento dell'area destinata alla fondazione del ponte;

- esecuzione di tiranti costituiti da barre metalliche ad interasse di 2,80 m, ancorati ad entrambi i palancolati;
- completamento della colmata a tergo del palancolato;
- realizzazione pacchetto di sovrastruttura per le aree carrabili.



Area di ampliamento banchina

Per quanto riguarda la fase di cantiere, relativamente alla previsione di gestione dei materiali, non si prevede la realizzazione di scavi o dragaggi. E' invece previsto lo sversamento in mare di materiale lapideo proveniente da cava, per una quantità stimata in 5.500 mc. Tale materiale rimarrà confinato all'interno del diaframma metallico costituente la nuova banchina, e sarà comunque assoggettato a caratterizzazione, finalizzata alla procedura di autorizzazione prevista dalla normativa vigente.

Il trasporto dei materiali da e verso il cantiere, avrà un'incidenza mediamente bassa in termini di traffico veicolare e di impatti ambientali in genere, considerato il già intenso flusso di mezzi in transito sulla viabilità ordinaria ed interna alle aree portuali.

E' ipotizzata una durata complessiva dei soli lavori, già considerate le necessità di interruzione stagionale delle lavorazioni, di circa 360 giorni.

Per quanto riguarda la stima degli impatti delle opere, il proponente dichiara che *“Nel complesso, quindi gli impatti sono quelli riconducibili ad un cantiere ordinario per opere marittime, da realizzare utilizzando aree ubicate in ambito portuale, senza variazione della loro destinazione d'uso. 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 le macchine operatrici di cantiere). 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”.

Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica e ambientale

L'area di intervento è esterna al SIN del porto di Livorno, ed è libera da vincoli di natura storico-archeologica.

Il progetto non interessa aree appartenenti alla Rete Natura 2000.

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM n. 3274/2003 e n. 3519/2006, l'area è classificata come "Zona sismica 3".

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, considerato e valutato che, come anche dichiarato dal proponente, a seguito dell'intervento:

- non è provvista la modifica della destinazione d'uso delle aree oggetto di intervento, rispetto al Piano regolatore portuale;
- è previsto l'alleggerimento del traffico legato all'attività portuali lungo la viabilità cittadina, con conseguente riduzione di emissioni di inquinanti e rumore nell'ambito cittadino;
- è previsto il miglioramento delle condizioni generali di stabilità della banchina;
- grazie alla sigillatura dei gargami delle palancole con resine idroespandenti, si ottiene un'efficace conterminazione dei riempimenti a tergo e la separazione idraulica con gli specchi acquei antistanti;
- il fronte banchina viene rettificato e sono eliminate le zone di ristagno dovute alla singolarità esistente, assicurando maggiore linearità e regolarità alla circolazione idrodinamica interna,

e che pertanto, sulla base degli elementi informativi trasmessi, sia ragionevole escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi supplementari o comunque diversi rispetto allo stato attuale, si ritiene che il progetto di "*Ampliamento banchina Molo Mediceo*" del porto di Livorno, non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii "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)".

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

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