



*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 - 2009 - 0000113 del 16/01/2009

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E. prot DSA - 2009 - 0000256 del 19/01/2009

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

Alla Direzione Generale  
per la Salvaguardia Ambientale  
Divisione III  
c.a. Dott. Mariano Grillo  
SEDE

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: Istruttoria VIA - Porto di Livorno Approdo turistico nel  
Porto Mediceo e Darsena Nuova del porto commerciale -  
Proponente: Autorità Portuale di Livorno.  
Trasmissione parere n. 212 del 18 dicembre 2008.**

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 18 dicembre 2008.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All: c.s.





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

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

Parere n. 212 del 18.12.2008

<b>Progetto:</b>	<b>Istruttoria VIA Porto di Livorno Approdo turistico nel Porto Mediceo e Darsena Nuova del porto commerciale</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Autorità Portuale di Livorno</b>

*[Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a vertical list of names and several large signatures at the bottom.]*

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

DELLA  
Commissione  
dell'Impatto  
Ambientale

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'Autorità Portuale di Livorno in data 30/03/07 concernente il progetto Variante al PRP di Livorno per un approdo turistico nel Porto Mediceo e Darsena nuova da realizzarsi nel Porto di Livorno;

**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,

**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;

**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 la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 06/04/07 sui quotidiani “La Repubblica” e “Il Tirreno”;

**PRESO ATTO** che non sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati espresse ai sensi dell'art. 6 della L. n.349/1986;

**VISTA** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio di impatto ambientale e progetto fornito dall'Autorità Portuale di Livorno in data 30/03/07 prot. DSA-2007-10374 in data 06/04/07;
- integrazioni fornite dall'Autorità Portuale di Livorno in data 07/12/07 Prot. DSA-2007-31149 del 03/12/07;
- integrazioni fornite dall'Autorità Portuale di Livorno in data 21/04/08 prot. DSA-2008-11479 del 24/04/08;
- integrazioni spontanee fornite dall'Autorità Portuale di Livorno in data 15 dicembre 2008 prot. CTVA/2008/4908;

LAZIO E DEL MARE  
Tecnica di Verifica  
VIA e VAS  
00147 ROMA

**VISTO** l'esame del progetto definitivo da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Sezione terza nell'Adunanza del 5 Aprile 2006, n. 59, che ha espresso parere favorevole relativamente al profilo tecnico con prescrizioni e raccomandazioni;

**VISTA** la Delibera di Giunta Regionale n.550 del 21/07/08, pervenuta in data 27/08/08 al prot. n.DSA-2008-23672, con cui la Regione Toscana. Toscana esprime parere positivo in merito alla compatibilità ambientale del progetto con prescrizioni .

**CONSIDERATO che:**

L'intervento prevede la realizzazione di sporgenti, banchinamenti, pontili fissi e pontili galleggianti, negli specchi acquei dell'attuale Porto Mediceo e dell'attigua Darsena Nuova, all'interno del Porto di Livorno.

L'insieme delle opere previste in progetto si concretizza nella realizzazione di un porto turistico.

All'interno del Porto Mediceo sono già presenti diversi approdi che consentono attualmente l'ormeggio a circa 500 imbarcazioni da diporto e l'intervento proposto realizza un potenziamento ed una riorganizzazione degli ormeggi di fatto esistenti all'interno del porto Mediceo, che consentirà l'ormeggio per circa 600 imbarcazioni da diporto, una loro parziale delocalizzazione in Darsena Nuova con conseguente modifica delle funzioni da commerciale a diportistico per parte degli specchi d'acqua del Porto Mediceo e della Darsena Nuova.

Sono altresì previste delocalizzazioni dei rimorchiatori e di altre attività del naviglio pesante che saranno spostate dai moli più vicini al centro storico.

Il progetto proposto dovrebbe consentire di superare l'attuale situazione di precarietà e di disordine funzionale ed urbanistico, consentendo una gestione degli specchi acquei e delle banchine che risponda a standard di efficienza e sicurezza, e garantendo migliori condizioni di esercizio delle attività correlate al diporto nautico.

La realizzazione del porto turistico nella conformazione di progetto fa parte di un progetto più ampio di riqualificazione di uno dei waterfront storici della città, con l'inserimento di attività funzionali in una zona trascurata e storicamente interconnessa con le attività portuali, fino ai primi dell'800, e poi progressivamente abbandonata ad altri usi.

Per quanto riguarda il Quadro di Riferimento Programmatico:

**CONSIDERATO** che gli Strumenti di pianificazione e programmazione analizzati sono:

- Il Piano Generale dei Trasporti
- Il Piano Regionale di Coordinamento di porti e approdi turistici della Toscana.
- Il Piano regolatore portuale
- Il Piano Regolatore per la città di Livorno
- Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno prevede per il porto di Livorno come nuova funzione anche quella turistico - diportistica, prendendo a riferimento anche il Piano Strutturale del comune di Livorno approvato dalla Provincia.

UFFICIO DELL'ARCHITETTO DEL TERRITORIO  
Via  
19100 Livorno  
Tel. 0586/261111  
Fax 0586/261112

- Il vigente Piano Strutturale del Comune di Livorno, nell'ambito del Sistema funzionale n° 6 delle centralità prevede e disciplina il Sottosistema funzionale 6 – D "Porta a Mare" corrispondente all'insieme delle U.T.O.E. 4B4 "Cantiere Orlando", 4C19 "Stazione Marittima" e 5A1 "Porto Mediceo"; e attraverso l'art. 26 NN.TT.A. disciplina in maniera unitaria tali U.T.O.E. stabilendo la trasformazione in approdo turistico del Porto Mediceo (U.T.O.E. 5A1).
- Il Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno
- L' accordo di programma tra Regione Toscana, Comune di Livorno, Provincia di Livorno e Autorità Portuale;
- Il Piano di Classificazione Acustica prevede una ripartizione in sei classi per caratterizzare le aree. La zona nord del Porto, che comprende la Darsena Toscana, il Canale Industriale e la Nuova Darsena Petroli ricade nella classe VI quindi in area esclusivamente industriale priva di qualsiasi insediamento abitativo e caratterizzata da limiti di Leq notturno e diurno pari a 70 dB(A).
- Il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel porto di Livorno, redatto ai sensi del D.Lg.182/83 ed approvato dalla Regione con DGRT n.265 del 14.02.2005.

#### VALUTATO che:

- Il progetto si presenta coerente con i Piani e i Programmi, regionali, provinciali e comunali;
- Essa non è in contrasto né con il PIT, né con il PTC;
- E' coerente con il PRG e con i suoi strumenti attuativi;
- E' coerente con le indicazioni del PRP vigente. L'area d'intervento non è soggetta a vincoli particolari;
- L'area non è interessata da perimetrazione da rischio idrogeologico, in quanto non esistono corsi d'acqua e quindi non è presa in considerazione dal P.A.I.;
- Il progetto ricade in classe IV, area industriale, del piano di zonizzazione acustica;
- In generale il progetto si presenta coerente con tutti i livelli di programmazione e più in particolare col Piano Regionale di Coordinamento di porti e approdi turistici della Toscana e col Piano Regolatore del Comune di Livorno (Piano Strutturale, Regolamento Urbanistico e Piano Particolareggiato "Porta a Mare");
- dalla documentazione amministrativa si prende atto che attorno alla proposta di variante all'esame si è progressivamente costituita una comune volontà da parte delle Amministrazioni locali, a testimonianza della diffusa esigenza di pervenire alla riqualificazione funzionale della porzione di porto oggetto di variante.

#### Per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

##### *Descrizione dell'opera*

Le opere possono essere raggruppati in tre tipologie principali:

##### ✓ **Sporgenti (pennelli):**

**Sporgente 1, testata del Molo Mediceo**, di 26 m di lunghezza protetto da scogliera esterna in massi naturali, localizzato in testata al Molo Mediceo. Tale struttura avrà il compito di limitare l'agitazione ondosa residua lungo la limitrofa banchina.

7 ROMA 112/9  
MARE  
A  
S  
V  
A  
S

**Sporgente 2, lungo il Molo Mediceo**, lo sporgente di perimetrazione del bacino principale destinato alla nautica avrà una lunghezza complessiva di lunghezza 95 m

**Sporgente 3, prolungamento del Molo Elba**, l'altro sporgente di perimetrazione del bacino principale ha una lunghezza di 133 metri circa e una conformazione della nuova testata funzionale sia alla perimetrazione dell'accesso al bacino destinato alla nautica, sia alla installazione di un distributore di carburanti asservito al polo nautico.

Gli sporgenti di perimetrazione, uno radicato al Molo Mediceo e l'altro da realizzare in prolungamento al Molo Elba, delimitano l'accesso all'approdo turistico garantendo, una buona copertura rispetto al moto ondoso residuo proveniente dall'ingresso del Porto Mediceo.

✓ **Banchinamenti.**

I nuovi banchinamenti sono :

1. **Banchinamento 1:** Andana delle Ancore (Molo Mediceo, lunghezza 150 metri, con un avanzamento di banchina preesistente di 9 m);
2. **Banchinamento 2:** Andana Elba (via del Molo Mediceo, lunghezza 110 m, con un avanzamento di banchina preesistente di 6 m);
3. **Banchinamento 3:** Zona LIPS (Darsena Nuova, lunghezza 153 m, con un avanzamento di banchina preesistente di 4 m);
4. **Banchinamento 4:** in prossimità del bacino di carenaggio in Darsena Nuova, tramite un riempimento delle dimensioni 31 x 35 m;

I fondali nella zona antistante Andana Elba ed Andana delle Ancore sono di circa 4-5 metri, mentre nelle zone di intervento in Darsena Nuova il fondale è di 3-4 metri.

✓ **Pontili (fissi e galleggianti).**

1. **Pontile Molo Mediceo, lunghezza 58 m:** è prevista la realizzazione di un pontile a giorno funzionale alla separazione del tratto di banchina in uso alla Marina Militare dal primo fronte di accosto destinato alla nautica, ove sono localizzati gli ormeggi per le imbarcazioni di dimensione superiore ai 24 mt.; la realizzazione è prevista con fondazione di tipo indiretto, su pali infissi nel terreno.
2. **Pontili galleggianti**, sia nella zona limitrofa al pontile Elba, sia per la realizzazione degli ormeggi previsti in Darsena Nuova.

✓ **Canale "Darsena Nuova – Bellana**, il canale sarà lungo circa 600 m ed avrà una larghezza media di 10 m.

**Bilancio dei materiali;**

Scavi : 36.570,0 t

Massi : 3.054,0 t

Cls sovrastrutturale : 1.584,0 mc

Sottofondo stradale : 1.490,0mc

Pali prefabbricati : 2.510,0 m

Impalcati prefabbricati : 2.337,0mq

Pali ancoraggio pontili : 12,6 t

La tempistica di attuazione dei lavori è stimata in 36 mesi e il costo complessivo delle opere è di 13.400.000,00 € per i lavori, e 1.608.000,00 € per somme a disposizione dell'Amministrazione.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che:

- L'intervento propone un incremento della capacità ricettiva per le imbarcazioni da diporto ( da circa 500 a circa 600);
- Le opere proposte consentono una razionalizzazione di alcune attività portuali;
- La realizzazione del porto turistico consentirà di ottenere opportuni standard di sicurezza coerenti con le linee guida per la realizzazione dei porti turistici;
- Il censimento delle barche ormeggiate negli stessi specchi acquei oggetto della variante ha messo in evidenza la presenza di un numero di imbarcazioni molto vicino a quello di previsione della variante;
- Il numero dei posti barca previsti in progetto, circa 600, e la tipologia dimensionale sono sostanzialmente corretti e congrui con le necessità dell'area, che si ricorda è attualmente in rapida evoluzione nel settore della cantieristica per grandi yacht;
- Con la realizzazione del progetto verrà potenziato e migliorato il sistema di raccolta dei rifiuti, ed in particolare per quelli classificati come rifiuti pericolosi, oli e acque oleose, tramite l'adozione di impianti di raccolta dedicati alle imbarcazioni;
- non sono previste demolizioni;
- Il proponente prevede la realizzazione di alcune strutture via mare con pontoni galleggianti e che tale soluzione consente di minimizzare gli impatti relativi alla realizzazione di alcune opere;
- L'area di cantiere è collocata nella parte terminale della darsena Toscana, e verrà utilizzata come area di stoccaggio per i materiali da imbarcare sulle chiatte per la costituzione delle scogliere;
- I massi che verranno utilizzati per la costruzione delle scogliere sono facilmente reperibili a breve distanza (cava di Campiglia);
- Gli altri materiali da costruzione necessari per i banchinamenti ( materiali aridi inerti e calcestruzzo) sono di provenienza locale;
- Il trasporto su gomma dei materiali da costruzione (in entrata) avverrà in prevalenza utilizzando percorsi adibiti ad attività industriali o portuali ed esterni alle zone residenziali, (variante Aurelia e SGC Fi-Li porto);
- Il calcestruzzo e i materiali per sottofondi stradali sono reperibili da imprese fornitrici operanti in loco;

47 ROMA  
VIA VERIFICA  
14/2/0  
MARE  
e gli impalcati prefabbricati potranno pervenire, sempre presso le aree logistiche portuali, tramite i collegamenti della superstrada Firenze-Livorno, o per autostrada, e comunque collegati con i raccordi di penetrazione in porto;

- Per limitare la produzione di polveri, i mezzi di trasporto saranno coperti;
- I parcheggi previsti nell'area del porto turistico in progetto sono circa 400, in quantità superiore a 0,6 posto auto/posto barca, ai quali va aggiunta la ulteriore disponibilità connessa all'utenza che in futuro disporrà di residenza abbinata all'ormeggio;
- Il canale di collegamento tra la Darsena Nuova ed il mare, navigabile per piccoli natanti, riprende in parte l'assetto di un canale che fungeva da perimetrazione del Lazzeretto di S. Rocco nella città nel '700, consente il transito di piccoli natanti senza occupare gli accessi principali del porto e aumenta il ricambio idrico dell'approdo turistico, in particolare in darsena Nuova, diminuendo la possibilità di ristagno d'acqua.

- **Alternative progettuali**

✓ In merito all'ipotesi di mantenimento dell'area oggetto di variante nelle condizioni attuali, l'Alternativa Zero, si rileva che questa soluzione:

- non consentirebbe di soddisfare la domanda locale di posti barca, con particolare riguardo alla nascente cantieristica di grandi yacht;
- le imbarcazioni all'ormeggio all'interno del Porto Mediceo sono attualmente soggette a un moto ondoso residuo non trascurabile, per la mancanza di idonee opere di difesa;
- la Darsena Nuova è attualmente sottoutilizzata e registra la presenza di attività ( bacino di carenaggio) impattanti sul vicino centro storico;
- la scarsa circolazione delle acque in Darsena Nuova, che attualmente non presenta collegamenti dedicati con il mare aperto, penalizza la qualità ambientale della zona;

✓ La proposta di progetto in esame:

- prevede lo spostamento e la ricollocazione in altri spazi di aree utilizzata da rimorchiatori ed altre tipologie di naviglio pesante;
- La riqualificazione dell'area Darsena Nuova con l'eliminazione di lavorazioni sulle imbarcazioni pesanti che sono attualmente a stretto contatto con il centro storico;
- garantisce ormeggi anche a yacht di grandi dimensioni prodotte dai cantieri Azimut-Benetti, in fase avanzata di realizzazione, senza importanti interventi sul porto attuale;
- non prevede dragaggi e demolizioni;
- eleva il livello di protezione degli specchi acquei dedicati all'ormeggio delle imbarcazioni presenti;



- migliora la qualità delle acque in Darsena Nuova, con la realizzazione di un canale diretto tra la Darsena Nuova e il mare;
- il canale di collegamento con il mare sarà utilizzato sia per il transito di imbarcazioni medio piccole sia come ormeggio per le stesse imbarcazioni, senza che vi sia impegno del porto commerciale;
- razionalizza l'accessibilità veicolare e pedonale alle aree asservite all'approdo nautico, e dotare lo stesso di parcheggi pertinenziali e servizi adeguati agli standard di settore.

## Mitigazioni e compensazioni

### Vengono proposte le seguenti mitigazioni in fase di realizzazione:

- lo sporgente di testata del Molo Mediceo verrà realizzato col ricorso a chiatte per il posizionamento dei massi via mare;
- Per la realizzazione delle strutture fisse a mare sono state privilegiate strutture ad infissione (pali o palancole), evitando il ricorso a strutture a gravità e quindi a operazioni di dragaggio dei fondali al fine di evitare la movimentazione e lo smaltimento di materiali potenzialmente inquinati;
- Per l'allontanamento delle terre di scavo per la realizzazione del canale e per lo smaltimento dei rifiuti in discarica, saranno minimizzati i percorsi dei mezzi pesanti senza interferire con il centro storico.

### Per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

#### CONSIDERATO E VALUTATO che:

- Il Porto di Livorno è inserito con la Legge 426/98 "Nuovi interventi in campo ambientale", nell'elenco delle aree industriali e siti a elevato rischio ambientale e che con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 24 febbraio 2003 è stata, poi, ufficialmente individuata l'area relativa al SIN livornese, e che lo sporgente del molo Mediceo, opera di progetto, può ritenersi in parte ricadente all'interno del SIN;
- L'ICRAM nel 2006 ha effettuato " la caratterizzazione geochimica dei sedimenti all'interno del SIN di Livorno nell'ambito del "Progetto preliminare di bonifica dei sedimenti ricompresi nell'area marina inclusa nella perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Livorno" e dalla caratterizzazione effettuata in prossimità dello sporgente Mediceo "...si rileva che la zona dello sporgente, per nessun inquinante rilevato e per nessuna profondità del carotaggio, presenta necessità d'intervento di bonifica alcuno"
- In seguito alle richieste di integrazioni formulate dalla regione Toscana il proponente ha commissionato al CIBM un recente studio (marzo 2008) per la caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti nel Porto Mediceo e nella Darsena Nuova del Porto di Livorno nonché all'analisi qualitativa delle acque dell'area di

ENTE  
MARE  
ROMA  
12/10  
VAS

progetto sulla base delle indicazioni previste nell'allegato B/1 del D.M. 24 gennaio 1996 del Ministero dell'Ambiente opportunamente modificate alla luce di quanto riportato nel documento ICRAM-APAT-MATTM "Manuale per la movimentazione di sedimenti marini" (Agosto, 2006) e nel documento "Disposizioni Procedimentali" della Provincia di Livorno (Settembre, 2005).

- dai risultati della caratterizzazione del CIBM effettuati nel 2008, si rileva nella stazione M1 (sporgente Mediceo) le concentrazioni di alcuni metalli (Cd, Hg, Pb e Zn) e per la profondità oltre i 50 cm sono superiori ai "valori limite di riferimento per le aree del S.I.N.-Porto di Livorno- valori d'intervento" e che tali risultati, difformi da quelli ICRAM del 2006, possono essere dovuti alle modalità di caratterizzazione (a grande scala e con maglie più larghe per quella effettuata da ICRAM sull'intero SIN di Livorno).
- Nell'area della Darsena Nuova caratterizzata dal CIBM nel marzo 2008 i risultati rilevano valori di contaminazione diffusa in particolare negli strati meno superficiali del sedimento, dovuta principalmente a metalli pesanti quali Cadmio (Cd), Mercurio (Hg), Piombo (Pb), Rame (Cu) e Zinco (Zn), agli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) ed ai composti organo stannici, che seppure caratteristici di un porto commerciale e industriale, nel quale sono presenti attività industriali (chimiche, petrolchimiche e di movimentazione di prodotti petroliferi), sono superiori a quelli riportati nella colonna B dell'allegato 5, parte IV del D. Lgs. 152/06;
- in base all'analisi dello studio meteo-marino, alla stima dei valori estremi e all'analisi dell'agitazione ondosa e ai risultati del modello di dettaglio, si ritiene che il porto in progetto possa risultare sufficientemente protetto da condizioni meteo marine avverse e che la realizzazione del nuovo Canale tra il mare e la Darsena Nuova, sia in grado di diminuire notevolmente i tempi di ricambio delle acque all'interno della Darsena Nuova;
- per quanto riguarda lo stato delle acque superficiali che interessano l'area di progetto, dagli studi effettuati dal CIBM, emerge una situazione ambientale critica per inquinamento microbiologico, in corrispondenza della immissione dei principali corpi idrici in Darsena Nuova;
- per quanto riguarda lo stato delle acque marine nell'area di progetto, queste mostrano livelli trofici al di sotto di soglie critiche fatta eccezione per il periodo estivo, ove sono possibili incrementi delle temperature che potrebbero innescare fioriture algali; tuttavia si rileva che il collegamento con il mare del canale in Darsena Nuova potrebbe migliorare la situazione estiva, seppure siano possibili ripercussioni nell'area dello sbocco a mare;
- Nell'area di progetto non si evidenzia presenza di *Posidonia oceanica* o di altre specie di interesse naturalistico;
- Per quanto riguarda la fauna biologica dei fondi molli, si rileva che, dato lo stato di degrado attualmente presente, i popolamenti risultano dominati da poche specie tolleranti; tuttavia per quanto riguarda l'area della Darsena Nuova, che attualmente presenta un ricambio delle acque molto critico, si ritiene che l'apertura del Canale potrà migliorare l'ossigenazione del bacino con effetti positivi sulle specie viventi;

MINISTERO  
DELLA TUTELA  
DELLA PACE  
Commissario  
Via Cristoforo Colombo

- L'area di sbocco a mare del Canale di collegamento potrebbe risentire della qualità scadente delle acque provenienti dalla Darsena Nuova e si ritiene che andrebbero monitorati i possibili effetti negativi sulle specie vegetali ed animali presenti nell'area di influenza dello scarico;
- Non si rilevano particolari impatti sul suolo o sul sottosuolo;
- Per la realizzazione del canale di collegamento tra la Darsena Nuova e il mare, ha identificato i quantitativi di materiali che verranno escavati (36.570 mc), e propone di effettuare i viaggi dei mezzi pesanti limitando a circa 800 metri la percorrenza attraverso i tratti urbano - residenziale e che tale scelta consentirà di limitare gli impatti dei mezzi di cantiere sulla componente atmosfera e sulla componente rumore;
- Sono stati esaminati sia i contributi giornalieri di emissioni in atmosfera e di pressione sonora, connessi alla cantierizzazione, sia quelli connessi ai flussi di traffico generati dal porto turistico;
- Il contributo giornaliero di emissioni in atmosfera e di emissioni sonore connesso alla fase di cantierizzazione, considerata la transitorietà della fase di cantiere, si può ritenere di media entità, anche con riferimento ai dati sul traffico presente ed alla attuale rete viaria, che è limitrofa alla zona di intervento e agli interventi in corso di realizzazione nell'ambito del progetto Porta a mare, per i quali il Comune di Livorno ha già predisposto opportune attività di monitoraggio;
- Gli impatti complessivi sulla componente atmosfera e sulla componente rumore, del Porto turistico in esercizio, si ritiene che siano migliorativi se confrontati con la situazione attuale e questo dovrebbe verificarsi in seguito alle numerose dismissioni e delocalizzazioni di attività più impattanti;
- sono state effettuate le simulazioni del traffico dei natanti all'interno dell'area di progetto e identificati i valori medi degli inquinanti rilasciati dalla movimentazione delle barche; il contributo del traffico dei natanti all'interno dell'area di progetto quando il porto turistico entrerà in esercizio si ritengono trascurabili, anche in considerazione dell'esistente traffico dovuto al dipartimento nautico che non dovrebbe differire di molto da quello di progetto;
- Il proponente identifica e presenta le simulazioni degli impatti sulle componenti nei confronti dei recettori sensibili; Istituto Nautico, la Scuola elementare Massimo D'Azeglio e la Scuola d'infanzia S. Barbara, che distano circa 200 metri dalle aree di cantiere e di realizzazione delle opere di progetto;
- In merito alla componente paesaggio, la realizzazione del nuovo approdo turistico modifica solo in parte il sistema portuale; si rileva che le viste verso il fronte urbano non risultano sostanzialmente variate dal nuovo assetto; verranno inoltre conservati e restaurati gli elementi storici presenti;

ROMA 12/03  
MARE  
VAS

Vs

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

**ESPRIME**

**parere positivo** riguardo alla compatibilità ambientale del progetto "Variante al PRP di Livorno per un approdo turistico nel Porto Mediceo e Darsena nuova da realizzarsi nel Porto di Livorno, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni della Regione Toscana e nel rispetto delle prescrizioni sotto indicate :

1. relativamente alla realizzazione dello sporgente Mediceo, considerato che la zona presenta valori di alcuni inquinanti superiori a quelli riportati nella tabella dei "valori limite di riferimento per le aree del S.I.N.- Porto di Livorno- valori d'intervento" l'Autorità Portuale dovrà espletare le procedure relative alla bonifica e messa in sicurezza di emergenza dell'area di intervento oltre alle formalità di svincolo dal SIN per rendere realizzabile l'intervento, da sottoporre alla Direzione Qualità della Vita del MATTM;
2. relativamente alla realizzazione dei nuovi banchinamenti, considerato che le zone interessate presentano in alcuni punti valori di inquinanti superiori a quelli riportati nella colonna B dell'allegato 5, parte IV del :Lgs. 152/06, si ritiene necessario che il proponente attivi le procedure previste al titolo V della parte IV del D.Lgs.152/06 e s.m.i., "bonifica dei siti contaminati";
3. prima dell'inizio dei lavori di realizzazione del Canale in Darsena Nuova, l'Autorità Portuale dovrà presentare un piano di gestione, caratterizzazione e corretto smaltimento dei materiali di scavo, in base al D. Lgs. 152/2006, indicando volume dei cumuli e parametri chimici da analizzare, evidenziando l'area dedicata all'accumulo temporaneo, nonché le modalità di copertura dei cumuli, provvedendo altresì alla eventuale successiva bonifica dei materiali prima del loro smaltimento, il tutto da concordare con la Regione Toscana;
4. Una volta realizzato il canale di Bellana e per verificare i possibili effetti negativi causati dal trasporto di inquinanti nell'area di confluenza a mare, dovrà essere predisposto un programma di monitoraggio per parametri fisico chimici e microbiologici ed eco tossicologici, le cui modalità e tempi di svolgimento andranno concordate con l'ARPAT;
5. L'Autorità Portuale, in sede di progetto esecutivo dovrà effettuare un approfondimento sulle tipologie delle imbarcazioni attualmente presenti nell'approdo e nei circoli nautici al fine di ottimizzare in funzione anche del parco nautico esistente, le dimensioni degli ormeggi di progetto;

*[Handwritten signatures and initials]*

6. in fase di cantiere, l'Autorità Portuale dovrà far adottare tutte le precauzioni per contenere il livello di emissioni sonore diurne, in particolare verso i recettori sensibili, prevedendo 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;
7. L'Autorità Portuale dovrà predisporre, con modalità da concordare con L'ARPAT, un piano di monitoraggio dell'impatto acustico in fase di cantiere, da effettuarsi per tutta la durata delle lavorazioni e che dovrà protrarsi sino al secondo anno di esercizio del porto;
8. lo scarico delle acque reflue connesso all'esercizio del porto deve essere convogliato nella rete fognaria Comunale e quindi all'impianto di depurazione;
9. 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;
10. L'Autorità Portuale 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;
11. L'Autorità Portuale dovrà concordare con il Comune di Livorno i percorsi dei mezzi pesanti;
12. L'Autorità Portuale dovrà adottare gli opportuni accorgimenti per limitare la diffusione delle polveri durante le attività di cantiere tramite la bagnatura delle aree di cantiere e la copertura degli scaricabili dei materiali da costruzione;
13. L'Autorità Portuale 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 e divieto di scarico in mare di materiali fini o di blocchi mescolati a materiali fini; i lavori di posa dei massi per la costituzione delle scogliere dovranno avvenire con la massima cautela e dovrà essere evitato l'affondamento rapido dei massi nonché la risospensione del sedimento;
14. Si richiede all'Autorità Portuale di prevedere l'installazione temporanea di schermi in materiale geotessile intorno al cantiere a mare per ridurre la torbidità e contenere la risospensione del sedimento nello svolgimento delle operazioni;

15. 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 di Livorno;

16. Al fine di un corretto smaltimento dei rifiuti pericolosi 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 turistico e lo smaltimento dovrà essere assicurato tramite il ritiro da parte degli smaltitori autorizzati;

17. Ai fini della fruizione del porto anche da parte di categorie svantaggiate, dovranno essere realizzati all'interno del porto: un sentiero per non vedenti, una segnaletica per non vedenti e una gru per l'imbarco e sbarco di utenti con disabilità motoria, da installare in prossimità di una banchina con adeguato accosto;

18. 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 che preveda:

- i. 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;
- ii. 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.

E con le seguenti raccomandazioni:

- si invita l'Autorità Portuale ad attivarsi presso il Comune di Livorno affinché siano adottate tutte le misure per il contenimento degli scarichi urbani che confluiscono nell'area di progetto, per garantire il rispetto dei parametri di legge.
- Prevedere 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.

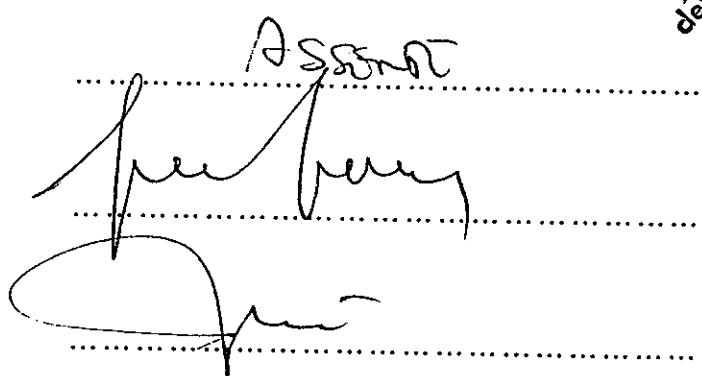
Le prescrizioni n. 1, 5, 10, 17 e 18 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Le prescrizioni n. 2, 3, 8, 9 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Toscana.

Le prescrizioni n. 4, 6, 7, 12, 13, 14 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte della ARPAT.

DELLA T  
Com  
dell'Int  
Vig C. Risio: Uro C  
0014-  
SILVIO DELLA  
DE TERT  
Teci  
mbier

Presidente Claudio De Rose

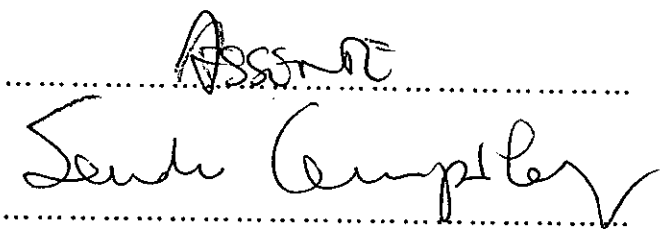
Assente  


Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

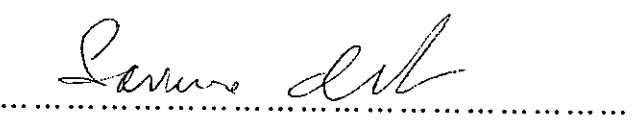
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Assente  


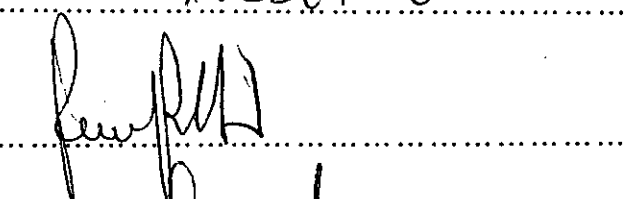
Prof. Saverio Altieri



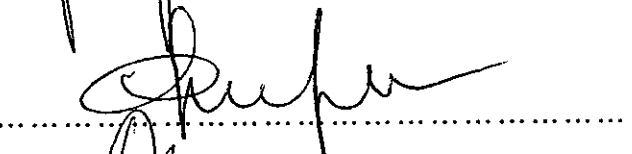
Prof. Vittorio Amadio

Assente

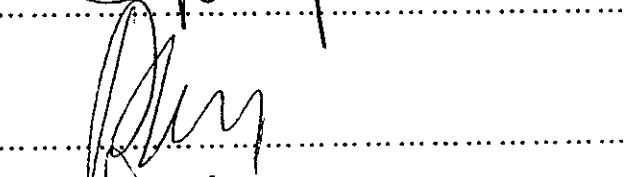
Dott. Renzo Baldoni



Prof. Gian Mario Baruchello



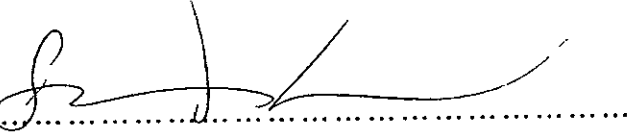
Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali

Assente

ROMA  
STUDIO VAS  
Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Assente

Prof. Ezio Bussoletti

Assente

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

A. Caroselli

Arch. Laura Cobello

Assente

Prof. Ing. Collivignarelli

L. Cobello

Dott. Siro Corezzi

Assente

Dott. Maurizio Croce

Assente

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

M. Croce

Ing. Chiara Di Mambro

B. Santa De Donno

Avv. Luca Di Raimondo

Ch. Di Mambro

Dott. Cesare Donnhauser

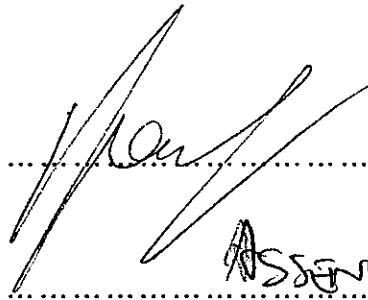
Assente

C. Donnhauser



DELLA MIELA DELTA  
Commissione I  
dell'Imp. It. Amf  
Via Cristoforo  
001

Ing. Graziano Falappa



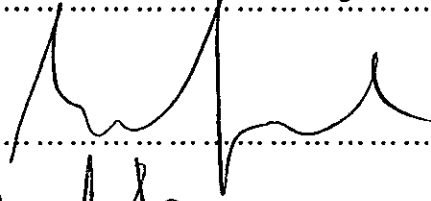
Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

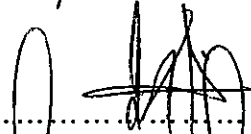
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

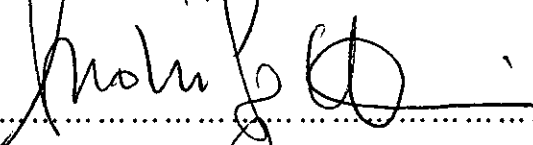
Prof. Antonio Grimaldi



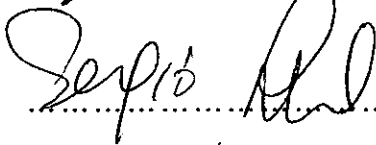
Ing. Despoina Karniadaki



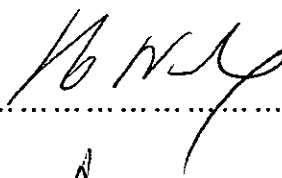
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Mario Manassero

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

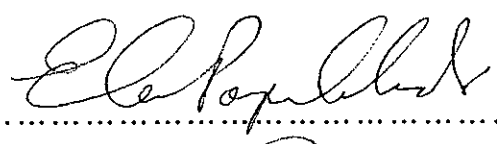
ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

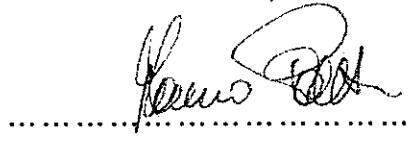
ASSENTE

ROMA  
12/10/2009  
Avv. Rocco Panetta


Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE  


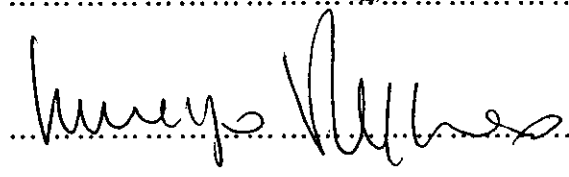
Ing. Mauro Patti



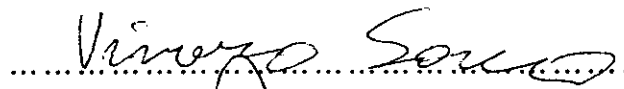
Dott.ssa Francesca Federica Quercia



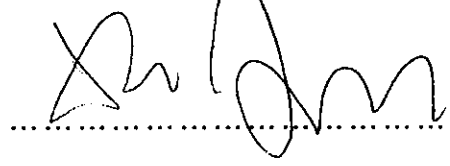
Dott. Vincenzo Ruggiero




Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



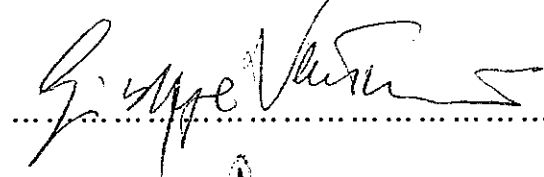
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Arch. Giuseppe Venturini



Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

La presente copia fotostatica composta  
di n° 9 (Nove) fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 16/10/2009

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