



COMUNE DI LIVORNO

**CONTRIBUTO E OSSERVAZIONI
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA)**

ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. n. 10/2010

OGGETTO: [ID: 8058] Porto di Livorno - Procedimento di V.I.A.

Progetto: Prima fase di attuazione Piattaforma Europa

PROPONENTE: Autorità di Sistema Portuale e del mar Tirreno Settentrionale.

**AUTORITA' COMPETENTE: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS**

In riferimento al progetto in oggetto,

Premesso che:

- il proponente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, con nota del 15.11.2022, acquisita al protocollo ministeriale il 16.11.2022 prot. 142809/MiTE, ha presentato istanza per l'avvio del procedimento di cui all'oggetto, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e con piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017;
- il progetto in oggetto ricade nella tipologia di cui all'Allegato II “*Progetti di competenza statale*” alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006, punto 11 denominata “*Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse*”;
- con nota prot. n° 161249 del 21.12.2022 pervenuta al prot. regionale il 21.12.2022 al n° 0497136, il MASE ha comunicato alla Regione Toscana la procedibilità dell'istanza e la pubblicazione della documentazione relativa al procedimento in oggetto sul proprio sito web.

Visto:

- la nota in atti comunali, al prot. n° 168867 del 28.12.2022, con la quale la Regione Toscana, Direzione Ambiente ed energia, Settore Valutazione impatto Ambientale, Valutazione Ambientale Strategica, in qualità di Amministrazione interessata nel procedimento in oggetto, ha richiesto ai Soggetti interessati, tra i quali il Comune di Livorno, un contributo tecnico sulle materie di competenza, ai sensi dell'art.63 della L.R.10/2010 al fine di consentire l'espressione del parere regionale al MASE;
- lo Studio di Impatto Ambientale, la Sintesi non Tecnica e l'avviso al pubblico sono pubblicati sul sito web del MASE all'indirizzo:
<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8389/12386>;

Considerato che:

- con Del. Giunta Comunale n° 751 del 02.12.2022 si è proceduto ad un riordino integrale della materia di VIA e di Verifica di Assoggettabilità in cui le funzioni della Struttura Operativa sono state affidate al Settore Ambiente e Verde;
- con Determina del Direttore Generale n° 1880 del 25.03.2020 sono stati nominati i componenti del Nucleo Unificato Comunale di Valutazione con funzioni consultive e di supporto alla Struttura Operativa nel caso di V.I.A., con competenza in materia ambientale, di mobilità sostenibile e di urbanistica, oltre ad un supporto amministrativo, con facoltà, laddove opportuno in ragione di ulteriori aspetti e problematiche da indagare in seno al singolo procedimento, di invitare a far parte del Nucleo Unificato Comunale di Valutazione (NUCV) ulteriore personale dell'Amministrazione Comunale con specifiche competenze .

Per esprimere il contributo e le osservazioni richieste sulle materie di competenza è stato convocato in prima seduta, il Nucleo Unificato Comunale di Valutazione (N.U.C.V.) con funzioni consultive e di supporto costituito da soggetti con competenza in materia ambientale, di mobilità sostenibile e in materia urbanistica, oltre ad un supporto amministrativo, in data **30/01/2023 ore 10:00**, per una riunione tecnico istruttoria, in presenza presso la stanza 500 del Palazzo Comunale, a cui sono stati invitati i componenti del NUCV o loro delegati e considerato l'argomento trattato la convocazione è stata estesa ad ulteriori uffici dell'Amministrazione interessati.

Alla riunione tecnica sono stati convocati i Componenti del N.U.C.V. o loro delegati:

Dott. Michele Danzi	Ufficio Bonifiche e sostenibilità ambientale Settore Ambiente e Verde)
Arch. Maria Rosaria Guerrini	Ufficio Pianificazione gestione e attuazione strumentazione urbanistica (Settore Urbanistica, programmi complessi e porto)

Per la particolarità degli argomenti trattati sono stati convocati i seguenti ulteriori Settori/Uffici dell'Amministrazione Comunale:

Dott. Leonardo Gonnelli	Dipartimento Lavori pubblici e Assetto del Territorio
Arch. Camilla Cerrina Feroni	Settore Urbanistica, programmi complessi e porto
Dott.ssa Michela Cadau	Settore Edilizia Privata e SUAP
Ing. Luca Barsotti	Settore Urbanizzazioni, infrastrutture e mobilità
Dott. Giovanni Cerini	Settore Sviluppo economico, Turismo e sportello Europa
Ing. Lorenzo Lazzerini	Settore Protezione Civile e Demanio
Dott. Geol. Alessio Tanda	Settore Ambiente e Verde - Ufficio Difesa del Territorio, Energie Rinnovabili e Contrasto ai cambiamenti Climatici
Dott.ssa Barbara Saliva	Settore Ambiente e Verde - Ufficio Rifiuti ed Igiene Ambientale

Alle ore 10,00 del 30.01.2023 risultano presenti alla riunione:

Arch. Maria Rosaria Guerrini	(Settore Urbanistica, programmi complessi e porto)
Dott. Michele Danzi	(Settore Ambiente e Verde)
Dott.ssa Irene Mazzanti	(Settore Ambiente e Verde)
Dott. Geol. Alessio Tanda	(Settore Ambiente e Verde)

Il Settore Edilizia Privata e SUAP, il Settore Urbanizzazioni, infrastrutture e mobilità, il Settore Sviluppo economico, Turismo e sportello Europa ed il Settore Protezione Civile e Demanio risultano assenti alla riunione ma hanno trasmesso per posta elettronica il proprio contributo di competenza.

Il N.U.C.V. esaminata la ponderosa documentazione fornita e preso atto che:

L'intervento in progetto prevede la realizzazione di parte delle opere previste dalla prima fase di attuazione del P.R.P.

Più precisamente, la progettazione riguarda le opere marittime di protezione della nuova imboccatura portuale (imboccatura Nord), il nuovo bacino portuale (Darsena Europa) con il canale di accesso, e i lavori di dragaggio connessi alla loro funzionalità.

Per le opere marittime, è previsto l'ampliamento del Porto di Livorno verso Nord mediante la realizzazione di un nuovo molo di sopraflutto (Diga Nord), la riconfigurazione della diga del Marzocco (Diga Sud) e lo smontaggio e riconfigurazione del tratto settentrionale della diga della Meloria (Nuova Diga della Meloria).

Gli interventi di dragaggio sono finalizzati alla preparazione del piano di imposta delle nuove opere, all'approfondimento dei fondali del canale di accesso (tratto esterno a -17 m s.m.m. e tratto interno a -16 m s.m.m.) e alla realizzazione dei bacini/darsene interne (darsena del nuovo terminal container a -16 m s.m.m. e fondali retrostanti la Nuova Diga delle Meloria a -13 m s.m.m.).

Il materiale dragato, pari a circa 15 milioni di metri cubi, sarà gestito all'interno di una colmata che verrà realizzata creando una vasca di adeguata capacità all'interno del nuovo bacino portuale; la vasca sarà conterminata, sul lato mare, dalla Diga Nord e, sul lato interno, da argini in scogliera.

Una porzione della vasca di colmata sarà opportunamente impermeabilizzata al fine di contenere eventuali aliquote di sedimenti di classe "D" ("ambiente conterminato ed impermeabilizzato" ai sensi del D.M. 15/07/2016 n. 173), mentre la parte restante realizzerà un "ambiente conterminato" per sedimenti di classe A, B, C e D*2.

La costruzione delle opere è riepilogabile nelle seguenti macro-fasi:

- Bonifica bellica dei fondali di tipo superficiale (dragaggi) e profonda (zone interessate da vibrosostituzione);
- Dragaggio meccanico dei fondali interessati dalle opere a scogliera per la formazione degli scanni di imbasamento;
- Formazione delle scogliere nei vari strati con materiale lapideo di varia pezzatura (dalla prima alla terza categoria) e massi artificiali tipo accropode;
- Rimozione della diga della Meloria e recupero del materiale salpato/demolito all'interno dell'ambito portuale, ovvero:
 - Mantellata in tetrapodi: reimpiego nell'ambito dell'area portuale, su successiva indicazione della SA;
 - Massi di prima/seconda categoria: reimpiego per la formazione delle WBS 5, 6 e completamento della WBS 1;
 - Tout-venant 50-1000 Kg: reimpiego per la formazione della WBS 5, 6;
 - Smontaggio della sovrastruttura: previa frantumazione e successivo reimpiego per la formazione delle WBS 5 e 6;
 - Blocchi esistenti: salpamento dei blocchi e riposizionamento lungo la WBS 5;
 - Dragaggio idraulico/meccanico dei fondali di progetto e conferimento del materiale all'interno delle vasche di colmata;
 - Gestione del materiale all'interno della cassa di colmata con drenaggio delle acque mediante manufatto di sfioro.

Sono previste le seguenti aree di cantiere a terra poste all'interno dell'area del Porto di Livorno :

- Cantiere principale di accesso;
- Cantiere foce armata sud;
- Cantiere per deposito temporaneo dei sedimenti;
- Cantiere sabbiodotto foce armata nord.

e tre aree di cantiere private:

- Cantiere Biscottino (localizzato nel Comune di Collesalveti in un ambito artigianale/industriale tra il canale emissario del Bientina e la Strada statale 67 bis Arnaccio): per la localizzazione dell'impianto di frantumazione;

- Cantiere Pian di Rota (localizzato nell'area industriale-artigianale a nord-est di Livorno direttamente accessibile dalla SS1 tramite lo svincolo "Livorno-Porto- area industriale): per la prefabbricazione degli accropodi;
- Banchina Perini – Piombino: per la prefabbricazione degli accropodi.

Inoltre verrà realizzata, in prossimità dell'attuale cassa di colmata, una banchina provvisoria e un approdo di servizio.

Dal punto di vista procedurale, si riassume che:

- il Progetto Definitivo è stato approvato con Provvedimento Presidenziale n° 4 del 30.09.2021.;
- il Provvedimento del Commissario Straordinario n° 6/2022 del 28.06.2022 ha adottato gli elaborati relativi all'Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.) per far fronte al fenomeno del gigantismo navale. L'ATF prevede la progettazione delle testate delle opere foranee della Piattaforma Europa e della banchina del terminal con una quota dei fondali di progetto -20.00 m s.l.m.m.;
- con Delibera n° 36 del 29.06.2022, il Comitato di gestione dell'A.d.S.P. del Mar Tirreno Settentrionale ha adottato la modifica non sostanziale di A.T.F. del vigente Piano Regolatore Portuale per il porto di Livorno;
- in data 06.07.2022 l'A.T.F. è stata consegnata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'espressione del parere di competenza;
- con Provvedimento Commissariale n° 12/2022 del 31.10.2022 il Commissario Straordinario ha approvato la nuova prima fase della Piattaforma Europa che risulta conforme al presente progetto. Il progetto definitivo è stato oggetto di un aggiornamento in ottemperanza all'A.T.F., che costituisce la revisione del quadro progettuale dell'opera, basato nel refluitamento dei sedimenti di dragaggio dei fondali del porto di Livorno all'interno della vasca di colmata, la quale necessita pertanto di ampliamento. All'interno del progetto, e nell'iter autorizzativo della procedura di VIA, è previsto e valutato in termini di potenziali impatti anche un impianto mobile di frantumazione e vagliatura autorizzato ai sensi dell'art. 208, c. 15 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii., da utilizzare in fase di cantiere.

esprime il seguente contributo:

➤ **Settore Urbanistica e Programmi Complessi:**

In riferimento alla procedura indicata in oggetto l'Ufficio scrivente ha provveduto ad esaminare il materiale reperibile sul sito del MASE inerente gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale, la Sintesi non Tecnica.

Dalla Relazione illustrativa (A-Parte generale) si prende atto che la VIA relativa alla prima fase della realizzazione della Darsena Europa definisce un progetto con una nuova configurazione rispetto all'assetto presente nel vigente P.R.P. che è stato oggetto di un A.T.F.

Le opere definite per questa prima fase sono comunque coerenti con gli obiettivi strategici e di programmazione della pianificazione comunale vigenti a livello di Piano Strutturale e di Regolamento Urbanistico.

➤ **Settore Ambiente e Verde:**

Componente bonifiche:

Per quanto riguardano gli aspetti legati al Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.) di Livorno, si prende atto che con Decreto MATTM n° 133 del 10.08.2021 l'area marina antistante il porto di Livorno è stata esclusa dalla perimetrazione del S.I.N. a cui è seguito il Decreto del MITE del 17 novembre 2021 "Ridefinizione del perimetro del Sito di bonifica di Interesse Nazionale di Livorno" in gazzetta GURI il 21.12.2021 n° 302.

Componente aria:

Si prende atto di quanto indicato nella “matrice atmosfera” presente nello Studio di Impatto Ambientale in merito alla fase di cantiere in cui è emerso che dalla modellazione della dispersione degli inquinanti si evidenzia un'alterazione mitigabile e/o monitorabile della qualità dell'aria.

Considerato che per il monitoraggio della qualità dell'aria verranno utilizzati i dati forniti dalle misurazioni in continuo raccolti presso le stazioni fisse della rete regionale di ARPAT denominate “La Pira”, “Carducci” e “Cappiello”.

Si evidenzia altresì che sulla base del trend definito dal monitoraggio registrato sulle tre centraline sopraccitate dal 2014 ad oggi non si registrano superamenti di NO₂ la cui concentrazione limite annuale è fissata, ai sensi del D.Lgs. 155/2010, in 40 µg/m³ come media annua.

Dalla documentazione pervenuta si evince che nell'ambito della convenzione stipulata tra AdSP e ARPAT nel 2017 è stato eseguito un monitoraggio della qualità dell'area in porto presso i siti di Calata Bengasi, Spianata del Molo Mediceo e via Costa.

Durante le fasi di cantiere sarà fondamentale l'attività di monitoraggio che dovrà prendere in considerazione, oltre alle centraline esistenti della rete regionale, quelle che verranno installate in porto nei tre siti sopra indicati utilizzando un mezzo mobile dotato di analizzatori e attrezzato con campionatori in continuo ovvero centraline certificate con software di elaborazione e trasmissione dati.

Pertanto gli eventuali superamenti della concentrazione limite dovranno essere comunicati tempestivamente all'Amministrazione Comunale ai fini dell'adozione di atti conseguenti.

Si rende noto che per far fronte alle numerose segnalazioni pervenute relativamente ai “Fumi in porto” il Comune di Livorno sta predisponendo in convenzione con ARPAT uno studio sullo stato della qualità dell'aria nelle zone limitrofe al porto e relativamente ai parametri di PM10, PM2,5, Ossidi di Azoto, Monossido di Carbonio, Biossido di zolfo, Benzene-toluene e xileni e parametri meteo.

Componente acque di Balneazione:

Riguardo alle acque di balneazione si evidenzia che tutta la costa livornese dall'*arenile della Bellana* fino a *Chioma* è suddivisa in transetti. ARPAT, a garanzia della qualità delle acque di balneazione, esegue su tutta la costa e per ogni transetto un monitoraggio mensile nel periodo estivo che va da maggio a settembre. Le analisi ARPAT riguardano componenti organiche (escherichia coli..ecc.) ma non riguardano la torbidità delle acque.

Pertanto l'Amministrazione Comunale prende atto del monitoraggio in continuo della misura della torbidità delle acque e delle relative misure di contenimento e, qualora si dovessero verificare situazioni anomale di torbidità che, anche in via previsionale, andassero ad interessare arealmente zone balneabili, dovrà essere immediatamente informata per gli Atti previsti dalla normativa.

Componente acustica:

Si prende atto che le aree di cantiere sono ubicate secondo il vigente Piano di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) del Comune di Livorno in Classe V – Aree prevalentemente Industriali ed in Classe VI – Aree esclusivamente Industriali.

Si ricorda che il rispetto dei limiti assoluti e differenziali, quando applicabili, deve essere garantito anche per i recettori eventualmente limitrofi ricadenti in altre classi (edifici sensibili inclusi).

A tal proposito si evidenzia che, secondo quanto indicato nella tabella 3 riportata a pag. 12 del documento Appendice 2 “Studio di modellazione della dispersione degli inquinanti”, si può ipotizzare che alcuni mezzi di lavoro saranno operativi 20 ore al giorno per 6 gg alla settimana, con una conseguente lavorazione anche notturna che, a seconda della postazione, potrebbe avere maggiori ricadute anche sul tessuto urbano e abitativo.

Considerando la lunga durata del cantiere si ritiene opportuno, nelle fasi successive di pianificazione delle attività di cantiere, svolgere ulteriori approfondimenti individuando, nel cronoprogramma delle attività, le fasi che si avvicenderanno, la loro localizzazione e durata, i macchinari utilizzati, i livelli di emissione ipotizzabili e il traffico indotto, evidenziando eventuali ricadute sul tessuto urbano o semplicemente sui singoli ricettori e mettendo in essere accorgimenti efficaci per la riduzione dell'esposizione e per il rispetto dei limiti.

Solo nei casi in cui non possa essere conseguito il rispetto dei limiti, potrà essere richiesta l'autorizzazione in deroga ai limiti, in forma semplificata o meno a seconda delle modalità di svolgimento dei lavori e secondo quanto indicato dal vigente regolamento delle attività rumorose del Comune di Livorno.

Si sottolinea, a tal proposito, l'importanza di minimizzare le situazioni in cui sarà necessario richiedere l'autorizzazione in deroga attraverso una progettazione e organizzazione del cantiere che riduca le emissioni rumorose mediante gli opportuni accorgimenti operativi e di mitigazione.

Con particolare riferimento al cantiere "Pian di Rota", nel "quadro ambientale – parte 1", è indicato che il limite di immissione viene rispettato ad una distanza di 60 m. Si fa presente che, vista la durata del cantiere e la sua stabilità nel tempo, è necessario garantire il rispetto anche del limite di immissione differenziale presso i recettori limitrofi mediante gli opportuni accorgimenti organizzativi, ad es. eventuali barriere fisse, con particolare attenzione alla localizzazione dei macchinari rumorosi e alla movimentazione dei mezzi di trasporto dei materiali.

Componente geologia:

Esaminata la documentazione di dettaglio geologica tecnica si evidenzia che il progetto risulta coerente agli strumenti tecnici di pianificazione (P.G.R.A., P.R.P., Regolamento Urbanistico per la Fattibilità e Pericolosità a livello geomorfologico, idraulico, sismico e geotecnico).

Una volta realizzato l'intervento, occorrerà procedere ad una revisione degli strumenti urbanistici in riferimento alla classificazione della pericolosità geomorfologica, idraulica e sismica delle aree "marine continentalizzate" interessate ai sensi della normativa vigente.

Componente Rischi Antropogenici:

L'intervento in progetto è ubicato in prossimità di aree a Rischio di Incidente rilevante (R.I.R.).

Componente Cave e Discariche:

Si evidenzia un impatto non irrilevante derivante dal trasporto del materiale proveniente dall'estrazione della cava di Campiglia Marittima. Il materiale estratto è stimato in 21 milioni di m³ da far giungere a Livorno sia per via mare (per i 3/4) ed il rimanente 1/4 via terra.

Non risulta indicato il percorso dei materiali via terra e pertanto si richiede di indicare il percorso se avviene attraverso le Strade interne Provinciali o dalla S.S. n° 1 Aurelia (Romito). In entrambi i casi anche il trasporto di 5 milioni di mc., specialmente nel periodo estivo una volta stabilito potrà essere ben valutato.

Il Settore Ambiente e Verde in merito alle aree di cantiere a terra proposte ed in particolare a quella denominata "Pian di Rota", utilizzata per prefabbricare gli accropodi, vista l'ubicazione di tale area, nelle cui vicinanze si trovano abitazioni residenziali e attività commerciali tra cui un laboratorio di analisi, si evidenzia che nel documento *Progetto Definitivo C - Studi ambientali - Studio di Impatto Ambientale - Quadro Ambientale Parte II "par. 21 - Analisi conclusiva degli impatti"* non è indicata la consistenza dell'impianto da realizzare e i conseguenti impatti generati sia dalla movimentazione dei mezzi (che interessa strade comunali) sia dall'attività.

Si richiedono pertanto le seguenti integrazioni/chiarimenti:

- i percorsi dei flussi di traffico in entrata ed in uscita dal cantiere;
- gli orari di attività del cantiere;
- il numero e la tipologia dei veicoli interessati giornalmente dall'attività;
- gli accorgimenti che saranno adottati per limitare gli effetti indotti dallo stesso sulla rete viaria e per la gestione del traffico nei vari tratti viari di accesso e di uscita dal cantiere;

- quali azioni si intendono adottare in merito a:
 - limitazione della produzione e del sollevamento delle polveri;
 - protezione della viabilità interessata dai mezzi di cantiere;
 - riduzione delle emissioni dai mezzi di cantiere

al fine di mitigare il più possibile la dispersione di particelle sospese e possibili contaminanti.

- quale tipologia di impianti saranno utilizzati per la gestione delle acque reflue domestiche e di cantiere;
- quali azioni saranno previste al fine di garantire il rispetto dei limiti di emissione e di immissione assoluti e differenziali previsti dal PCCA vigente presso i ricettori limitrofi.

Il Settore Ambiente e Verde prende inoltre atto degli interventi di mitigazione proposti in merito:

- alle attività di dragaggio,
- alla gestione della componente liquida della colmata;
- alla protezione del suolo/sottosuolo;
- al rumore in ambiente acquatico;
- alla protezione per l'ambiente idrico;
- all'approvvigionamento energetico ed idrico;
- alle emissioni in atmosfera;
- alla protezione del clima acustico;
- alla gestione dei rifiuti.

riportate nel capitolo 4.4 della Sintesi non Tecnica.

➤ Settore Edilizia Privata e SUAP:

Richiamato l'art. 25, c. 2 quinquies, D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - a mente del quale *<Il concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura comprende l'autorizzazione di cui all'art. 146 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n° 42, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica>*.

Rilevato che la stessa Amministrazione Procedente, secondo scansione normativa, precisa che *<la documentazione è corredata dalla relazione paesaggistica ex D.P.C.M. 12.12.2005, al fine di consentire, con il concerto del Ministero della Cultura (MiC), il rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 >*.

Per l'effetto, lo scrivente Settore non ha competenza, in senso assoluto, a riguardo; competenza, questa, che per espressa previsione normativa ricade sul competente Dicastero che valuterà la Relazione Paesaggistica anche in ordine ad eventuali aspetti di cui all'art. 142, c. 1, lett. f) in rapporto al “Santuario dei Mammiferi Marini” (Cod. EUAP1174).

➤ Settore Urbanizzazioni, infrastrutture e mobilità:

In riferimento al procedimento in oggetto, avendo esaminato la documentazione tecnica allegata all'istanza, si esprimono le seguenti valutazioni e prescrizioni, relative ad aspetti legati alla viabilità urbana:

Si condividono le misure per la protezione della viabilità riportate nel Capitolo 4.4 della Sintesi non Tecnica, riguardanti le misure ordinarie da adottare nei tratti viari interessati, avuto riguardo alla necessità della stesa di una pavimentazione bituminosa e di segnaletica H anche in altri tratti stradali interessati, oltre la S.P. 224, soprattutto laddove l'esistenza di discontinuità longitudinali o trasversali della sede stradale possano dare luogo a vibrazioni e rumori in vicinanza di abitazioni o insediamenti;

Per quanto riguarda il Capitolo 6.13 del Sistema infrastrutturale (pag. 160 – 173) si osserva che:
 - allo stato attuale l'accesso alla via Mogadiscio dalla S.P. 224 risulta interdetto a seguito della soppressione del P.L., avvenuta in concomitanza con la riapertura nel 2016 del P.L. sulla Via Leonardo Da Vinci. Inoltre l'accesso alla S.P. 224 da Via Leonardo da Vinci, pur essendo consentito per gli autoveicoli a seguito della riapertura del P.L., risulta vietato ai mezzi pesanti

perché estremamente problematico a causa del suo dimensionamento geometrico e dell'intenso traffico che lo interessa, soprattutto in particolari periodi dell'anno e in alcuni orari della giornata; pertanto questi due accessi dalla S.P. 224 non sono più consentiti o fruibili dai mezzi di cantiere;

– entrambi gli accessi al cantiere da sud e da nord da parte dei mezzi operativi dovranno avvenire mediante la SGC Firenze-Pisa-Livorno, innestandosi direttamente su di essa attraverso la variante Aurelia in modo tale che i flussi dei mezzi pesanti non interferiscano con il traffico urbano;

- i trasporti da via Pian di Rota e dalla zona Biscottino dovranno seguire la via di accesso indicata da nord e per quanto riguarda il materiale proveniente da Pian di Rota è necessario che il percorso avvenga dal vicino svincolo della variante Aurelia e poi lungo la SGC Firenze-Pisa-Livorno, senza interessamento della via Aurelia con aggravio della circolazione in area ad alta densità insediativa;

- per quanto riguarda il trasporto via strada, per raggiungere i cantieri, del materiale lapideo proveniente dalla Sardegna, ipotizzando l'uscita dall'area portuale attraverso il varco Valessini e ferma restando la necessità di percorrere la via Guido Donegani, la via del Marzocco e la via Mattei, dovrà poi proseguire su via Leonardo da Vinci fino al raccordo diretto a livelli sfalsati con la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno;

– il transito ai mezzi pesanti sulla via Aurelia in località Stagno nord è già interdetto e si sconsiglia di ipotizzarne la percorrenza anche nel tratto Stagno Sud, in quanto è stata concertata tra i comuni limitrofi di Livorno e Collesalveti l'adozione di una prossima ordinanza di ampliamento del divieto anche nel tratto di Aurelia compreso nel Comune di Livorno fino alla intersezione con la Via di Pian di Rota, al fine di ridurre le emissioni inquinanti nella zona.

➤ Settore Sviluppo economico, Turismo e sportello Europa:

Si richiama l'attenzione sul fatto che la mobilità pesante interferisce con alcune mete turistiche cittadine con effetti, oggettivamente al momento non valutabili, pertanto si raccomanda il pieno raccordo con le questioni già evidenziate dai Settori Ambiente e Mobilità per adottare ogni possibile azione di mitigazione.

➤ Settore Protezione Civile e Demanio:

In relazione agli aspetti riguardanti il Settore Protezione Civile e Demanio si richiama che:

– in ambito portuale è vigente il Piano di Sicurezza Portuale, oltre ad altri piani di dettaglio di competenza della Prefettura di Livorno, strumenti deputati alla valutazione degli scenari di rischio ed alla definizione delle misure di riduzione del rischio per ricondurre lo stesso a livelli di accettabilità;

– in ambito demaniale marittimo le competenze sono definite per esclusione dal Decreto Ministeriale 6.04.1994 e ss.mm. e ii. *“Individuazione dei limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Livorno”*, a mente del quale *“la circoscrizione territoriale dell'autorità è costituita dalle aree demaniali, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei, compresi nel tratto di costa che va dalla Foce del Calambrone fino al Porticciolo Nazario Sauro, escluso”*.

CONCLUSIONI

In relazione alle specifiche competenze, anche considerata la complessità dell'opera si ritiene di sintetizzare di seguito le richieste di integrazioni pervenute dai vari Settori di questa A.C:

Componente Cave e Discariche:

Si richiede di indicare, in dettaglio, il percorso via terra dei presumibili 5 milioni di mc di materiali provenienti dall'estrazione della cava di Campiglia Marittima ben valutando tutte le problematiche legate al trasporto specialmente nel periodo estivo.

Area di cantiere Pian di Rota:

Si ritiene rilevante, già in questa fase, indicare la consistenza dell'impianto e i conseguenti impatti generati sia dalla movimentazione dei mezzi (che interessa strade comunali) sia dall'attività ed in particolare, per mitigare il più possibile la dispersione di particelle sospese e possibili contaminanti, indicare:

- i percorsi dei flussi di traffico in entrata ed in uscita dal cantiere;
- gli orari di attività del cantiere;
- il numero e la tipologia dei veicoli interessati giornalmente dall'attività;
- gli accorgimenti che saranno adottati per limitare gli effetti indotti dallo stesso sulla rete viaria e per la gestione del traffico nei vari tratti viari di accesso e di uscita dal cantiere;
- quali azioni si intendono adottare in merito a:
 - limitazione della produzione e del sollevamento delle polveri;
 - protezione della viabilità interessata dai mezzi di cantiere;
 - riduzione delle emissioni dai mezzi di cantiere
- quale tipologia di impianti saranno utilizzati per la gestione delle acque reflue domestiche e di cantiere;
- quali azioni saranno previste al fine di garantire il rispetto dei limiti di emissione e di immissione assoluti e differenziali previsti dal PCCA vigente presso i ricettori limitrofi.

In relazione alle specifiche competenze, anche considerata la complessità dell'opera si ritiene di sintetizzare di seguito le osservazioni/indicazioni pervenute dai vari Settori di questa A.C.:

Componente aria:

Durante le fasi di cantiere l'attività di monitoraggio dovrà prendere in considerazione, oltre alle centraline esistenti della rete regionale, quelle che verranno installate in porto e gli eventuali superamenti della concentrazione limite dovranno essere comunicati tempestivamente all'Amministrazione Comunale ai fini dell'adozione di atti conseguenti.

Componente acque di balneazione:

Qualora durante l'esecuzione dei lavori si dovessero verificare situazioni anomale di torbidità delle acque che, anche in via previsionale, possono interferire arealmente con zone balneabili, dovrà essere immediatamente informata l'Amministrazione Comunale per i conseguenti Atti previsti dalla normativa.

Componente acustica:

- nelle fasi successive di pianificazione delle attività di cantiere occorre svolgere ulteriori approfondimenti individuando, nel cronoprogramma delle attività, le fasi che si avvicineranno, la loro localizzazione e durata, i macchinari utilizzati, i livelli di emissione ipotizzabili e il traffico indotto, evidenziando eventuali ricadute sul tessuto urbano o semplicemente sui singoli ricettori e mettendo in essere accorgimenti efficaci per la riduzione dell'esposizione e per il rispetto dei limiti;
- occorre minimizzare le situazioni in cui sarà necessario richiedere l'autorizzazione in deroga attraverso una progettazione e organizzazione del cantiere che riduca le emissioni rumorose mediante gli opportuni accorgimenti operativi e di mitigazione;
- per il cantiere "Pian di Rota", vista la durata del cantiere e la sua stabilità nel tempo, è necessario garantire il rispetto anche del limite di immissione differenziale presso i ricettori limitrofi mediante gli opportuni accorgimenti organizzativi, ad es. eventuali barriere fisse, con particolare attenzione alla localizzazione dei macchinari rumorosi e alla movimentazione dei mezzi di trasporto dei materiali.

Componente mobilità:

- l'accesso alla via Mogadiscio dalla S.P. 224 risulta interdetto mentre l'accesso alla S.P. 224 da Via Leonardo da Vinci risulta vietato ai mezzi pesanti in particolari periodi dell'anno e in

alcuni orari della giornata, pertanto questi due accessi dalla S.P. 224 non sono più consentiti o fruibili dai mezzi di cantiere;

- gli accessi al cantiere da sud e da nord da parte dei mezzi operativi dovranno avvenire mediante la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno innestandosi direttamente su di essa attraverso la variante Aurelia;
- i trasporti da via Pian di Rota e dalla zona Biscottino dovranno seguire la via di accesso indicata da nord e per quanto riguarda il materiale proveniente da Pian di Rota è necessario che il percorso avvenga dal vicino svincolo della variante Aurelia e poi lungo la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno senza interessamento della via Aurelia;
- per quanto riguarda il trasporto via strada, per raggiungere i cantieri, del materiale lapideo proveniente dalla Sardegna, ipotizzando l'uscita dall'area portuale attraverso il varco Valessini e ferma restando la necessità di percorrere la via Guido Donegani, la via del Marzocco e la via Mattei, dovrà poi proseguire su via Leonardo da Vinci fino al raccordo diretto a livelli sfalsati con la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno
- si sconsiglia di ipotizzare il transito ai mezzi pesanti sulla via Aurelia nel tratto Stagno Sud a causa dell'imminente ordinanza di divieto di transito in tale tratto.

Livorno 16 febbraio 2023

Dott. Leonardo Gonnelli

 LEONARDO GONNELLI
COMUNE DI LIVORNO
17.02.2023 11:01:34
UTC

Arch. Camilla Cerrina Feroni

 CAMILLA CERRINA
FERONI
Comune di Livorno
Dirigente
17.02.2023 12:20:32
GMT+00:00

Dott.ssa Michela Cadau

 MICHELA CADAU
COMUNE DI LIVORNO
DIRIGENTE
17.02.2023 11:45:44
GMT+00:00

 LUCA BARSOTTI
Comune di
Livorno
Dirigente
17.02.2023
19:32:56
GMT+01:00


Ing. Luca Barsotti

Dott. Giovanni Cerini

 GIOVANNI
CERINI LAZZERINI
Comune di LIVORNO
Livorno 20.02.2023
08:45:37
17.02.2023 UTC
13:54:11
GMT+00:00

Ing. Lorenzo Lazzerini

Dott. Geol. Alessio Tanda

 TANDA ALESSIO
Comune di Livorno/00104330493
FUNZIONARIO
17.02.2023 11:11:27 GMT+00:00

Dott.ssa Barbara Saliva

 SALIVA BARBARA
Comune di Livorno
funzionario
17.02.2023
12:24:38
GMT+01:00

Dott. Michele Danzi

 Firmato digitalmente da: Michele Danzi
Organizzazione: Comune di Livorno
Data: 17/02/2023 11:25:17

Il presente atto è firmato digitalmente, ai sensi del D.lgs. 82/200