



Autorità Portuale di Livorno
Piano Regolatore del Porto

Valutazione Ambientale Strategica
DICHIARAZIONE DI SINTESI



Novembre 2014

GRUPPO DI LAVORO

Il presente documento è stato redatto grazie alla collaborazione di diverse competenze messe in campo dagli Enti coinvolti e da consulenti esterni come di seguito riportato.



Area Pianificazione



Facoltà di Ingegneria
Dipartimento DESTEC

Polo Universitario dei
Sistemi Logistici

Ing. Claudia Casini

Indice

1. Introduzione.....	3
2. Sintesi del processo decisionale	3
3. Le scelte del PRP alla luce delle possibili alternative considerate	6
4. L'integrazione delle considerazioni ambientali nel PRP	9
5. Modalità con cui si è tenuto conto del Rapporto Ambientale, delle consultazioni, del parere motivato, del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.....	11
5.1 Integrazione tra Valutazione Ambientale Strategica e pianificazione.....	11
5.2 Le consultazioni	12
5.3 Il parere motivato	12
5.4 Il parere del CSLPP	14
6. Allegati e guida alla lettura del Rapporto Ambientale	18

1. Introduzione

Il presente documento è la proposta di dichiarazione di sintesi per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del Porto di Livorno; è stata redatta ai sensi della LR 10/2010 e s.m.i. con gli obiettivi di

- descrivere le fasi del processo decisionale;
- illustrare le modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano Regolatore del porto di Livorno, con particolare riferimento alle informazioni contenute nel Rapporto Ambientale, ai pareri espressi e ai risultati delle consultazioni, al parere motivato, al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- evidenziare le ragioni sottese alle scelte e ai contenuti del PRP alla luce delle alternative individuate e valutate.

La presente proposta di dichiarazione di sintesi è redatta dall'Autorità Proponente (Autorità Portuale di Livorno) per essere inviata all'Autorità Procedente (Regione Toscana, Consiglio Regionale).

2. Sintesi del processo decisionale

L'Autorità Portuale ha avviato le procedure per la redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) nel novembre 2004 con l'affidamento dell'incarico all'Associazione Temporanea d'Impresa costituita dalla Modimar S.r.l. (mandataria), Technital S.p.A. (mandante), Acquatecno S.r.l. (mandante) e Bureau Veritas Sciro (mandante).

La prima fase dell'incarico prevedeva la definizione del Quadro conoscitivo, attività che si è svolta nella prima metà del 2005. Per tutto il periodo di commissariamento dell'Autorità Portuale, dal 2003 al dicembre 2006, il lavoro svolto si è limitato al Quadro conoscitivo e alla redazione di un documento di indirizzo per l'elaborazione della proposta di P.R.P.

Nel Luglio del 2008 è stato firmato un importante accordo procedimentale ai sensi della L241/1990 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno e Autorità Portuale che prevede uno stretto coordinamento tra le procedure dei vari enti territoriali e definisce gli obiettivi comuni di sviluppo dell'area portuale livornese da raggiungere con l'approvazione del PRP. Tale accordo procedimentale è stato poi aggiornato nel 2013 limitatamente alle fasi della procedura per tener conto degli aggiornamenti normativi intervenuti.

La procedura di redazione del PRP è stata piuttosto lunga ed articolata ed ha previsto una fase di concertazione con i soggetti istituzionali e imprenditoriali che operano nell'area portuale.

Il Comitato Portuale ha discusso una prima bozza di Piano Regolatore Portuale in data 13 luglio 2011 ed ha deciso di aprire su di essa un confronto pubblico.

La consultazione pubblica degli stakeholder si è svolta dall'ottobre 2011 al gennaio 2012; in questa fase l'Autorità Portuale ha incontrato gli operatori portuali, le associazioni di categoria interessate alla vita del porto, i soggetti titolari di servizi portuali, i sindacati dei lavoratori ed i rappresentanti delle istituzioni.

Il Comitato Portuale, in due successive riunioni, il 7 marzo 2012 e il 29 marzo 2012, ha discusso le risultanze della consultazione e ha dato gli indirizzi per la stesura della proposta di Piano Regolatore da sviluppare congiuntamente alla valutazione ambientale.

La legge 28 gennaio 1994 n. 84 all'art. 5, comma 4 stabilisce che il Piano Regolatore Portuale, “... esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ...”; d'altra parte il D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, all'art. 6, comma 3-ter, come aggiunto dalla lettera c) del comma 3 dell'art. 2, D. Lgs. 29 giugno 2010 n. 128, stabilisce che i piani regolatori portuali sono sicuramente sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica ed eventualmente anche a Valutazione d'Impatto Ambientale, con lo svolgimento di un procedimento unificato concluso da un unico provvedimento, solo nel caso in cui le opere previste nel PRP abbiano i contenuti di progetto definitivo.

Muovendo da queste considerazioni e atteso che il P.R.P. del porto di Livorno ha solo i contenuti di piano, l'Autorità Portuale ha preventivamente comunicato al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare e per conoscenza alla Regione Toscana, con lettera prot. 2982 del 26.3.2012 il proprio orientamento a procedere all'attivazione della sola procedura di Valutazione Ambientale Strategica chiedendo riscontro circa la corretta interpretazione della norma. Il Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con lettera prot. DVA-2012-0009931 del 24.4.2012, chiarendo la tipologia dei PRP a cui si applica la procedura integrata VIA-VAS e cioè a quelli che presentano “ ... una prevalenza di natura progettuale ...”, ha preso atto dell'impostazione decisa dall'Autorità Portuale di Livorno.

Lo strumento di pianificazione *Piano Regolatore del porto di Livorno* (PRP) definisce il futuro quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di progetti elencati negli Allegati II, III, IV del D.Lgs. 152/2006. Considerata la rilevanza dello strumento e tenuto conto che questa non rientra nei casi di cui all'art. 6, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. si è avviata la Valutazione Ambientale Strategica senza la preventiva verifica di assoggettabilità.

L'Autorità Portuale con la Delibera di Comitato Portuale n. 16 del 20.6.2012 ha avviato la procedura per la Valutazione Ambientale Strategica approvando una prima bozza di PRP, il Rapporto Ambientale preliminare e ha individuato, d'intesa con l'Autorità Competente, i soggetti ambientalmente competenti ai sensi degli art. 19 e 20 della L.R. 10/2010.

Il Piano Regolatore Portuale è di competenza della Regione perché lo approva ai sensi dell'art. 5, comma 4 della L. 84/94. Pertanto, ai sensi dell'art.12 della LR Toscana 10/2010 e s.m.i., l'**Autorità Competente** è individuata nel **Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e Verifica (NURV)**.

Il **Proponente** è il Segretario Generale dell'Autorità Portuale che, ai sensi dell'art. 10, comma 4, lett. f) della legge 28 gennaio 1994 n. 84, lo “ *elabora ... avvalendosi della segreteria tecnico operativa* “.

L'**Autorità Procedente** è sia il Comitato dell'Autorità Portuale, in quanto adotta il piano ai sensi dell'art. 5, comma 3 della L. 84/1994, che il Consiglio Regionale, in quanto lo approva ai sensi dell'art. 5, comma 4 della stessa legge.

Considerata la contiguità del Porto di Livorno con aree di particolare rilevanza paesaggistica, ambientale e naturalistica, così come previsto dall'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., insieme alla Valutazione Ambientale Strategica è stata predisposta anche la **Valutazione d'incidenza** di cui all'art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357.

Il Rapporto Ambientale Preliminare è stato inviato ai soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) nel mese di Luglio 2012. Nella seguente tabella sono riportati i suddetti soggetti a cui è stato inviato il Rapporto preliminare con l'indicazione a fianco di quelli che hanno inviato un contributo e in che data.

Tabella 1 - Contributi dei soggetti competenti in materia ambientale sul rapporto ambientale preliminare

SOGG. COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE	CONTRIBUTO PERVENUTO IN DATA	CONTRIBUTO NON PERVENUTO
Regione Toscana – N.U.R.V.	28.8.2012	
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare (*)	23.8.2012	
Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Dir. Regionale Toscana		X
Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza Pisa		X
Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza Archeologica	4.9.2012	
Agenzia delle Dogane		X
Ufficio del Genio Civile di Livorno		X

Ministero Infrastrutture e Trasporti – Provv. Interr. OO.PP. – Uff. di Livorno		X
Capitaneria di Porto di Livorno		X
Corpo Forestale dello Stato		X
Autorità di Bacino Toscana Costa	4.3.2012	
Autorità di Bacino Fiume Arno		X
Autorità Territoriale Ottimale Rifiuti Toscana Costa		X
Aut. Ambito Territoriale Ottimale n. 5 – Gestione Risorse Idriche		X
Parco Regionale Migliarino - S. Rossore - Massaciuccoli		X
Provincia di Livorno	08.02.2013	
Comune di Livorno		X
Provincia di Pisa	24.8.2012	
Comune di Pisa		X
Comune di Collesalveti	22.8.2012	
A.R.P.A.T – Direzione Regionale		X
A.R.P.A.T. – Dip. Prov. Livorno	23.8.2012	
A.S.L. 6 – Livorno		X
C.I.B.M. - Livorno		X

(*) Si intendono ricomprese tutte le Direzioni del Ministero oltre il Comitato di Pilotaggio del Santuario dei Mammiferi Marini con sede presso il Ministero e I.S.P.R.A. che supporta il Ministero stesso nelle valutazioni

Si rimanda all'allegato "Guida alla lettura delle risposte ai contributi dei soggetti competenti in materia ambientale" per verificare come il Rapporto Ambientale ha effettivamente tenuto conto dei contributi inviati.

L'Autorità Portuale inoltre ha organizzato tre incontri pubblici durante i quali ha illustrato i contenuti del Piano Regolatore Portuale: il 12 giugno 2012, il 9 ottobre 2012 e l'8 marzo 2013.

Sulla scorta dei contributi dei soggetti competenti in materia ambientale e dei contributi giunti dal confronto pubblico, l'Autorità Portuale ha proceduto alla stesura della proposta finale di PRP e del Rapporto Ambientale che ha provveduto a trasmettere al Comune di Livorno con lettera prot. n. 4979 in data 30.4.2013, in attuazione di quanto previsto dall'art. 5 dell'Accordo procedimentale del luglio 2007 prima ricordato.

Nel mese di Settembre 2013 si è aperta la conferenza dei servizi tra le strutture di Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno e Autorità Portuale finalizzata alla conclusione dell'accordo di pianificazione per la variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico comunali, al Piano Regolatore del porto di Livorno e al Master Plan dei Porti nel PIT regionale; la conferenza di pianificazione si è chiusa il 21 Ottobre 2013.

L'elaborazione e approvazione del PRP da parte dell'Autorità Portuale e della Regione Toscana e l'elaborazione e approvazione della variante anticipatrice a Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico da parte del Comune di Livorno sono quindi due procedure distinte e sono state sottoposte indipendentemente a Valutazione Ambientale Strategica, ma riguardano lo stesso ambito territoriale e, pur da punti di vista diversi, hanno affrontato gli stessi temi pianificatori, ambientali e socio-economici, dovendo essere tra loro coerenti.

La variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico è stata adottata dal Consiglio Comunale del Comune di Livorno il 9.12.2013.

Il Piano Regolatore del Porto è stato adottato dal Comitato Portuale il 19.12.2013.

Durante la fase di presentazione delle osservazioni, il PRP è stato messo a disposizione per la consultazione:

- dei soggetti competenti in materia ambientale;
- del cosiddetto “pubblico interessato”: chi può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure, comprese le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, e le organizzazioni sindacali, economiche e sociali maggiormente rappresentative;
- del cosiddetto “pubblico”: persone fisiche o giuridiche singole o riunite in gruppi, associazioni, organizzazioni.

All’Autorità Portuale e alla Regione Toscana sono pervenute le seguenti osservazioni:

- ARPAT
- Ordine degli Architetti della provincia di Livorno
- IRPROTEC – Istituto Regionale delle Professioni Tecniche e Culturali
- Comune di Pisa
- Provincia di Pisa
- Autorità di Bacino del Fiume Arno
- Alcuni settori regionali
- Golfo&Calcagno
- Agenzia delle Dogane
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali –Soprintendenza Archeologica della Toscana

Con Determinazione n.4 del 3.6.2014 il NURV (Nucleo Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici), quale Autorità Competente nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del porto di Livorno, ha espresso il **parere motivato**, riconoscendo che la strategia di sviluppo e potenziamento del porto di Livorno definita dal PRP persegue anche obiettivi di sostenibilità ambientale e indicando alcune osservazioni di cui tener conto in fasi temporali distinte.

Una prima serie di osservazioni ha comportato l’aggiornamento e/o l’integrazione del PRP già prima della sua approvazione; una seconda serie di osservazioni contiene invece indicazioni e prescrizioni per la successiva definizione progettuale degli interventi previsti nel PRP e per la loro valutazione ambientale.

Il Piano Regolatore del Porto è soggetto anche a **parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**. Tale parere è stato approvato in data 17.10.2014 a seguito di un serrato confronto tra il proponente e il Ministero e la produzione di alcune integrazioni sui temi dibattuti. Anche nel suddetto parere sono presenti alcune considerazioni che investono, seppur marginalmente, le tematiche ambientali, e delle quali si dà conto nel seguito del documento.

3. Le scelte del PRP alla luce delle possibili alternative considerate

Il Piano Regolatore Portuale è incardinato su tre grandi strategie:

- aumento della competitività e aumento dei traffici merci e passeggeri;
- diminuzione delle interferenze tra porto e città;
- sostenibilità dello sviluppo.

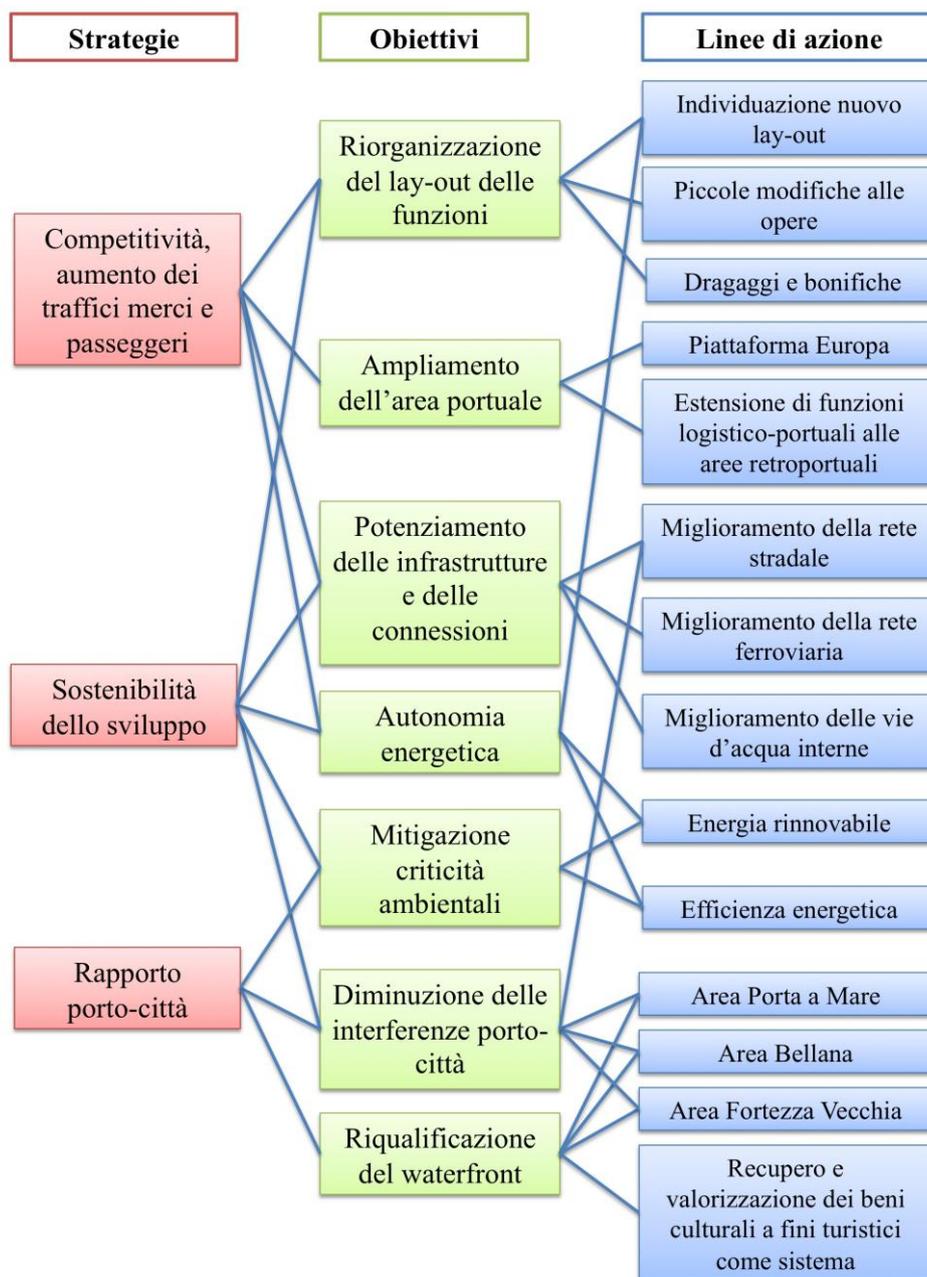


Fig.1 - Schema riassuntivo di strategie, obiettivi e linee di azione del Piano Regolatore del Porto di Livorno

Ogni strategia è stata declinata secondo alcuni obiettivi e ogni obiettivo deve essere perseguito attraverso la realizzazione di azioni specifiche. Di seguito vengono sinteticamente descritti alcuni tra i più importanti obiettivi del PRP e le relative azioni.

L'attuale utilizzazione degli spazi portuali è evidentemente promiscua e disordinata, con rilevanti conseguenze sull'efficienza del ciclo produttivo e sulla produttività delle banchine e dei piazzali. Il Piano Regolatore Portuale mira a raggiungere un'organizzazione degli spazi più omogenea e quindi più efficiente assegnando alle aree e alle infrastrutture portuali una specifica funzione logistica che dovrà poi essere sviluppata ed organizzata nel tempo. Sarà così possibile specializzare le aree in funzione delle tipologie merceologiche e di traffico e rafforzare il carattere polivalente del porto.

Il Porto di Livorno ha la necessità di adeguare le proprie infrastrutture e la propria organizzazione interna alle nuove esigenze imposte dalle caratteristiche delle navi e dell'evoluzione della logistica.

Il Piano Regolatore Portuale prevede un ampliamento del porto ottenuto con la creazione di un nuovo ampio bacino esterno, la cosiddetta **Piattaforma Europa (PE)**, a Nord della Diga del Marzocco, fino alla foce del Calambrone. La soluzione dell'espansione a mare è praticamente obbligata, in quanto un'espansione del porto all'interno della terraferma viene esclusa per i numerosi vincoli che gravano sulle aree teoricamente disponibili (a sud l'area urbana, a nord il Parco di Migliarino San Rossore) ed è già da anni prevista negli strumenti programmatici regionali. La configurazione della Piattaforma Europa è il risultato di anni di dibattito, di vari studi specialistici e di una successiva ottimizzazione delle soluzioni proposte.

La nuova configurazione delle banchine renderà necessario predisporre un nuovo accesso al porto con relativo "cono di atterraggio" in grado di permettere l'avvicinamento al porto delle navi di progetto.

Per accedere alle diverse banchine del porto infine bisogna garantire canali di accesso e bacini di evoluzione adeguatamente dimensionati (allargamento dell'accesso al Canale Industriale, ampliamento dell'accesso al porto Vecchio, tra Molo Mediceo e Calata Carrara).

I fondali da predisporre dovranno soddisfare la possibilità di accosto delle navi e il materiale dragato sarà utilizzato per realizzare i terrapieni dei nuovi moli. E' indispensabile ottenere, attraverso un razionale dimensionamento della darsena operativa e dei terrapieni di servizio, un miglior bilancio fra volumi di escavazione e di deposito.

Le accessibilità lato terra sono altrettanto strategiche in quanto devono consentire lo smaltimento della quantità di TEU considerata necessaria per raggiungere un equilibrio economico nel terminal contenitori.

Nel porto esistente non è possibile prevedere modifiche sostanziali di assetto e realizzazione di nuove opere, quindi sono state previsti solo degli interventi marginali su strutture esistenti volti principalmente a razionalizzare l'uso del territorio e migliorare la funzionalità delle infrastrutture esistenti, favorire il recupero e la fruibilità delle emergenze storiche presenti all'interno del porto e ridurre l'impatto ambientale del porto sulla città delocalizzando le funzioni più impattanti.

Le aree a terra utili per lo sviluppo del porto, oltre al porto insediato, sono quelle già individuate a nord ovest di via Firenze, dall'incrocio con via F. Filzi sino al confine con il Comune di Collesalveti.

Sono naturalmente strategiche per lo sviluppo del porto le aree dell'Interporto Vespucci e dell'autoporto del Faldo e quelle a loro contermini.

Le infrastrutture esterne al porto presentano delle criticità che sono da superare per raggiungere l'efficienza necessaria; il PRP prende in esame la rete stradale, la rete ferroviaria e le vie d'acqua.

Il Piano Regolatore Portuale, d'intesa con la variante agli strumenti urbanistici del Comune di Livorno, si è posto l'obiettivo di **riqualificare le aree di waterfront** ridefinendo l'assetto complessivo di questi spazi, recuperando efficienza alle funzioni portuali qui ancora presenti e compatibili, integrandole con quelle della città e liberando le aree urbane, dalla Dogana d'Acqua ai quartieri nord, dalle interferenze con le attività portuali di trasporto e movimentazione di merci.

Le aree strategiche per raggiungere questi obiettivi sono:

- Porta a Mare
- Bellana
- Dogana d'Acqua e Fortezza Vecchia

L'elaborazione del Piano Regolatore del porto e il processo relativo di Valutazione Ambientale Strategica hanno condotto anche una approfondita analisi delle alternative.

La creazione della nuova piattaforma (Piattaforma Europa) va considerata oggi come indispensabile per conferire al porto di Livorno le caratteristiche di modernità e funzionalità auspiccate dall'Autorità Portuale e richieste dal mercato internazionale dello shipping.

L'ipotesi zero perciò, il mantenimento cioè dell'attuale infrastrutturazione del porto con eventuali miglioramenti, è stata accantonata, in quanto non sarebbe in grado di assicurare al porto, nel prossimo futuro, il ruolo che ha rivestito sino ad oggi nello shipping internazionale.

La soluzione dell'espansione verso Nord-Ovest, nello specchio di mare tra la diga del Marzocco che oggi viene presentata, è praticamente obbligata, in quanto un'espansione del porto all'interno della terraferma è da escludersi per i numerosi vincoli che gravano sulle aree teoricamente disponibili: il Parco di Migliarino-Massaciuccoli-San Rossore, la linea ferroviaria costiera, ecc; un'espansione verso Sud, davanti alla città e alle falesie, è d'altronde del tutto irrealizzabile.

L'analisi delle alternative ha riguardato quindi principalmente l'assetto della Piattaforma Europa e la configurazione delle nuove opere foranee, secondo i criteri di ottimizzazione dell'operatività portuale, delle manovre di ingresso e di uscita e lunghezze delle rotte interne di avvicinamento ai terminali, dell'orientamento dei canali di accesso, dell'interferenza tra i traffici commerciali e passeggeri e sicurezza della navigazione dell'orientamento degli ormeggi rispetto ai venti dominanti, del bilanciamento dei volumi di scavo e di riporto, degli oneri di dragaggio, della protezione del bacino della Piattaforma Europa e del Porto Storico dal moto ondoso, dell'impatto sul patrimonio storico, dell'operatività e funzionalità del canale dei Navicelli.

4. L'integrazione delle considerazioni ambientali nel PRP

Come evidenziato nel capitolo 3, il perseguimento della sostenibilità dello sviluppo è stata esplicitata come una delle tre strategie fondanti del Piano Regolatore Portuale.

Per provare a definire il concetto di sviluppo sostenibile in riferimento alle aree portuali è opportuno citare non solo la definizione contenuta nel Rapporto Brundtland (1987) e che fa riferimento alla capacità di "soddisfare i bisogni dell'attuale generazione senza compromettere il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni future" ma anche la definizione di sviluppo sostenibile come "sviluppo che offre servizi ambientali, sociali ed economici di base a tutti i membri di una comunità, senza minacciare l'operabilità dei sistemi naturale, edificato e sociale da cui dipende la fornitura di tali servizi" (ICLEI, 1994).

La dimensione economica dello sviluppo sostenibile di un'area portuale in generale, e di quella livornese in particolare, riguarda chiaramente l'utile sul capitale investito in progetti di sviluppo, l'efficienza di utilizzo dell'area e di fornitura di servizi per le aziende, l'indotto lavorativo ed economico del cosiddetto cluster marittimo.

La dimensione sociale dello sviluppo sostenibile delle aree portuali si può di conseguenza definire attraverso l'occupazione diretta e indiretta nelle imprese portuali e in quelle collegate, ma anche in riferimento alle condizioni di vivibilità delle aree limitrofe al porto e all'interazione, virtuosa o conflittuale, tra porto e città: il porto di Livorno ha giocato un ruolo importantissimo nello sviluppo dell'area urbana sia in senso economico che culturale in senso ampio, grazie alla circolazione di persone e idee che ha dato vitalità alle comunità esistenti; oggi la mutazione delle attività portuali ha generato anche delle sfide problematiche da risolvere, come quelle delle emissioni di gas climalteranti in atmosfera dalle navi o del traffico indotto dai traffici marittimi, dell'inquinamento acustico dovuto ad alcune lavorazioni, della collocazione di attività ad alto rischio industriale a stretto contatto con l'abitato. Si tratta di temi cruciali da affrontare nella pianificazione territoriale della città.

Anche a questi temi si è infatti guardato per declinare la dimensione ambientale dello sviluppo sostenibile nell'area portuale livornese, che è stata approfondita nelle analisi del Rapporto Ambientale di VAS.

L'analisi di coerenza interna del PRP, dalla quale sono estratte le tabelle 2 e 3, ha evidenziato quali obiettivi e azioni sostanziano la suddetta strategia e quali sinergie o ostacoli che si potrebbero verificare durante l'implementazione dello strumento di piano.

La tabella 2 evidenzia quali obiettivi e azioni sostanziano la strategia di PRP "sostenibilità dello sviluppo".

La tabella 3 è invece una matrice di coerenza trasversale tra gli obiettivi del PRP.

Il Piano Regolatore del Porto è permeato della consapevolezza che l'auspicato incremento dei traffici portuali e delle dimensioni stesse del porto, attraverso l'espansione a terra ma soprattutto a mare, dovranno essere gestite con accortezza per evitare che corrispondano ad un aumento altrettanto marcato di consumi di energia e risorse.

Peraltro l'Autorità Portuale Livornese ha implementato negli anni una propria politica ambientale che ha influenzato l'elaborazione del PRP.

L'autorità Portuale di Livorno è stata la prima a livello europeo (ed è tutt'oggi una delle poche in Italia) ad essersi dotata di un proprio Sistema di Gestione Ambientale certificato UNI EN 14001:2004 e registrato EMAS, inserita pertanto dal Comitato per l'Ecolabel e per l'Ecoaudit nel Registro europeo delle Organizzazioni registrate EMAS, in conformità al Regolamento CE n. 1221/09. Per ottenere tali certificazioni è stato necessario definire una politica ambientale, un programma ambientale e creare un sistema di gestione ambientale condiviso da tutti i soggetti che operano nel porto.

Tabella 2 - Corrispondenza tra strategie, obiettivi e azioni – S2

STRATEGIE		OBIETTIVI		AZIONI	
S2	Sostenibilità dello sviluppo	O1	Riorganizzazione del lay-out delle funzioni	A2	Piccole modifiche alle opere
				A1	Individuazione novo lay-out
		O4	Mitigazione delle criticità ambientali	A9	Energia rinnovabile
				A10	Efficienza energetica
				A10	Efficienza energetica
		O5	Autonomia energetica	A9	Energia rinnovabile
				A10	Efficienza energetica
		O3	Potenziamento delle infrastrutture e delle connessioni	A6	Miglioramento delle vie d'acqua interne
				A7	Miglioramento della rete ferroviaria
				A8	Miglioramento della rete stradale
				A11	Area Porta a Mare
		O6	Diminuzione delle interferenze porto-città	A12	Area Bellana
				A13	Area Fortezza Vecchia

Tabella 3 - Matrice di coerenza tra obiettivi

OBIETTIVI		O1	O2	O3	O4	O5	O6
O1	Riorganizzazione del lay-out delle funzioni						
O2	Ampliamento dell'area portuale	Forte sinergia					
O3	Potenziamento delle infrastrutture e delle connessioni	Sinergia	Forte sinergia				
O4	Mitigazione delle criticità ambientali	Sinergia	Possibile ostacolo	Forte sinergia			
O5	Autonomia energetica		Possibile ostacolo		Forte sinergia		
O6	Diminuzione delle interferenze porto-città	Sinergia		Sinergia	Forte sinergia	Sinergia	
O7	Riqualificazione del waterfront	Sinergia		Sinergia	Sinergia		Forte sinergia

L'impegno dell'Autorità Portuale di Livorno in campo ambientale mira sia a intervenire direttamente sull'ambiente (es.: rifacimento dell'intera rete idrica del porto, acquisto auto a metano..), sia a favorire iniziative simili da parte degli operatori portuali. Si sottolinea infatti che ad essere certificato non è il porto di Livorno ma l'Autorità Portuale, che gestisce direttamente solo alcune attività mentre ne affida altre a terzi, e operano in parallelo anche molti privati (non tutti necessariamente certificati e dotati di un SGA);

comunque la dichiarazione ambientale dell'Autorità Portuale è stata fondamentale nella costruzione del quadro ambientale di riferimento del Rapporto Ambientale e sarà di grande importanza per il monitoraggio degli effetti del Piano Regolatore del Porto.

Il programma di miglioramento ambientale presentato dall'Autorità Portuale di Livorno è inoltre strettamente legato alla redazione e all'applicazione del Piano Operativo Triennale, che rappresenta lo strumento operativo attraverso il quale vengono assegnate le risorse economiche per permettere la realizzazione delle opere o delle attività di competenza dell'Ente.

E' sempre nel Piano Operativo Triennale che trova posto la visione di "Green Port esteso", una visione generale di riferimento per una programmazione coerente degli obiettivi strategici del porto, che si realizzano quindi attraverso azioni e progetti strategici, che consiste nel rafforzamento della competitività in termini di sostenibilità, qualità ed efficienza.

5. Modalità con cui si è tenuto conto del Rapporto Ambientale, delle consultazioni, del parere motivato, del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

5.1 Integrazione tra Valutazione Ambientale Strategica e pianificazione

L'Autorità Portuale di Livorno ha avviato le procedure per la redazione e l'adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale all'inizio degli anni 2000 ed è giunta ad una versione condivisa di piano che è stata adottata nel mese di Dicembre 2013. A causa delle modifiche normative che si sono susseguite nel tempo e della difficile interpretazione delle norme relative alle valutazioni ambientali sui piani regolatori portuali, la procedura di VAS è iniziata dai primi mesi del 2012. La procedura di pianificazione e quella di pianificazione non sono quindi iniziate in contemporanea, ma hanno seguito l'ultima parte di percorso insieme. Data questa discrepanza temporale, alcuni effetti positivi del processo di valutazione si sono comunque riscontrati ed hanno consentito di migliorare la qualità delle scelte progettuali o di evidenziare alcuni elementi potenzialmente critici che non erano stati messi in luce, dove possibile ponendo rimedio.

In generale si può affermare che l'avvio e l'implementazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica ha rimesso in moto il dibattito su alcune scelte di piano portando o a modificarle o a confermarle alla luce di nuove e più convincenti argomentazioni.

Si può citare per esempio la modifica della previsione di ripartizione modale delle merci: l'analisi degli impatti sulla matrice aria nella configurazione finale di piano ha fatto sì che sia stato necessario porsi traguardi più ambiziosi sulla percentuale di merci trasportate su ferro rispetto a quelle trasportate su gomma.

L'analisi degli effetti del PRP sulle matrici aria e rumore hanno consigliato di sviluppare due scenari di riferimento futuri e due relativi modelli, uno sulla qualità dell'aria da costruire considerando anche le altre componenti cittadine (traffico, industria, civili) e uno sul clima acustico (esistente grazie alla mappatura strategica) di cui gli studi di impatto ambientale delle singole opere dovranno in futuro tenere conto. La costruzione e la gestione di questi modelli dovranno essere affidati a vari soggetti, ognuno per le sue competenze (Regione, Comune, ARPAT).

Le riflessioni sviluppate nel rapporto ambientale hanno portato anche a dare una maggior considerazione all'integrazione porto-città: il rapporto tra area portuale e area urbana è stata affrontata non solo a livello strategico ma anche operativo (con una integrazione del quadro conoscitivo e delle tavole di PRP) in un'area che di fatto è cruciale sia dal punto di vista economico (porto industriale e turistico) che urbanistico (waterfront) che del turismo (porto crociere).

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica, in parallelo al confronto con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha portato inoltre a due importanti obiettivi. Da un lato, anche grazie alla realizzazione di un aggiornamento del rilievo batimetrico dell'area portuale, è stata ottimizzata la profondità di progetto dei fondali, tali da bilanciare i volumi dragati con i volumi di riempimento delle nuove opere; questo ha consentito di sviluppare un approfondimento sulle modalità di gestione dei sedimenti di dragaggio e sulle tecnologie che potranno essere utilizzate per il consolidamento dei rilevati che verranno realizzati utilizzando i suddetti sedimenti. Dall'altro lato c'è stato un approfondimento sulla strategia energetica da perseguire nell'area portuale livornese, con una attenzione particolare ai fabbisogni attuali e futuri e alle caratteristiche

della rete di trasporto dell'energia, individuando alcune azioni prioritarie relative ai fabbisogni per autoconsumo dell'Autorità Portuale, alle possibilità di azione per gli operatori portuali e all'alimentazione delle navi a banchina.

Il confronto con i Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA) sviluppato fin dall'elaborazione del Rapporto Ambientale Preliminare e a seguire per tutte le fasi di VAS, non solo attraverso l'invio dei contributi ma anche con riunioni specifiche de visu, è stato significativo per individuare quali temi ambientali fossero da approfondire sia per motivi oggettivi (elementi desunti dallo stato dell'ambiente) sia per la percezione delle popolazioni rispetto ai potenziali impatti del porto sulla città, per dare indicazioni sulla sostenibilità delle scelte di piano e infine per individuare alcune linee guida per lo sviluppo dei progetti di cui il PRP costituisce quadro autorizzativo (e delle relative valutazioni ambientali).

5.2 Le consultazioni

Come anticipato nel paragrafo precedente, a seguito dell'adozione del PRP nel mese di Dicembre 2013, sono state presentate alcune osservazioni da parte di soggetti istituzionali e privati.

La tabella 4 evidenzia le tematiche ambientali emerse dalle osservazioni presentate.

Tabella 4 – Le tematiche ambientali emerse nella fase di osservazioni

	Comune di Pisa	Provincia di Pisa	ARPAT	Ordine degli Architetti	IRPTC
Aria	X		X	X	X
Clima acustico	X		X		
Energia				X	X
Campi elettromagnetici			X		
Erosione costiera	X			X	X
Acque marine e di balneazione	X		X		
Acque profonde e superficiali			X		
Sedimenti			X		
Paesaggio	X			X	X
Valore naturalistico - biodiversità	X		X		
Coerenza foce scolmatore		X			
Ventosità				X	X
Previsioni di traffico e gigantismo				X	
Rischio Incidente Rilevante			X	X	
Fasi di costruzione					X
Compatibilità tra destinazioni d'uso (Bellana)			X		
Monitoraggio			X		

Le integrazioni al Piano Regolatore Portuale riportate a seguito del parere motivato e al parere del CSLP hanno tenuto conto di tutti gli aspetti emersi nel corso della fase di consultazione pubblica, come meglio specificato nei paragrafi successivi.

5.3 Il parere motivato

Con Determinazione n.4 del 3.6.2014 il NURV (Nucleo Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici), quale Autorità Competente nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del porto di Livorno, ha espresso il parere motivato a voti unanimi dei presenti.

Il parere motivato riconosce che la strategia di sviluppo e potenziamento del porto di Livorno definita dal PRP persegue anche obiettivi di sostenibilità ambientale; lo stesso parere motivato contiene alcune osservazioni di cui tener conto in fasi temporali distinte.

Una prima serie di osservazioni ha comportato l'aggiornamento e/o l'integrazione del PRP già prima della sua approvazione; ci si riferisce ai temi:

- Procedimenti autorizzativi e di VIA

Si rimanda alla tavola 10 010 RT 051 -0 PLA "Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale e piano regolatore portuale vigente".

- Dragaggi, bilanci e gestione dei sedimenti

Si rimanda al documento di P.R.P. "Studio della gestione dei materiali di dragaggio" elaborato di piano inserito nella sezione STUDI DI SETTORE, sviluppato anche in risposta alla richiesta di approfondimenti avanzata da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

- Sostenibilità energetica

Si rimanda ai documenti:

- "Valutazione delle prevedibili esigenze di incremento dei fabbisogni di energia elettrica nella nuova configurazione del Porto- Analisi dei prevedibili fabbisogni di energia elettrica a breve/medio termine- Verifica dell'adeguatezza delle strutture esistenti- Possibili necessità di nuova infrastrutturazione." elaborato in risposta alla richiesta di approfondimenti avanzata da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed inserito tra gli STUDI DI SETTORE del P.R.P.

- "Linee guida per la sostenibilità energetica del porto di Livorno" (allegato 2)

- Sostenibilità dell'approdo della Bellana

Si rimanda al documento "Sostenibilità dell'approdo della Bellana" (allegato 3), redatto sulla base delle indicazioni fornite dal Comune di Livorno, e alla tavola 10 010 RT 014-1PLA "Sez. diporto – aree funzionali e destinazioni d'uso" degli elaborati grafici di P.R.P.

- Sostenibilità della destinazione a riparazione navale e/o refitting di navi da diporto e di navi passeggeri e mercantili di media dimensione nel comparto dei Bacini.

Si rimanda al documento "Sostenibilità della destinazione d'uso del comparto dei bacini" (allegato 4).

- Rischio di Incidente Rilevante

Si rimanda al documento "Integrazioni relative ai Rischi di Incidente Rilevante" (allegato 5).

Una seconda serie di osservazioni si riferisce invece a linee guida per la successiva definizione progettuale degli interventi previsti nel PRP e per la loro valutazione ambientale riguardo ai temi:

- qualità dell'aria
- emissioni
- impatto acustico
- approvvigionamento dei materiali e pianificazione in materia di cave
- impatti sul litorale – dinamica costiera
- qualità delle acque interne
- balneabilità delle acque
- rete Natura 2000, sistema dei parchi e delle aree protette

Per questi temi si rimanda al documento allegato "Linee guida per la definizione progettuale degli interventi previsti nel PRP e per la loro valutazione ambientale" (allegato 1).

Una terza serie di osservazioni riguarda l'implementazione del sistema di monitoraggio. Per questi aspetti si rimanda al documento "Rapporto Ambientale. Integrazioni al capitolo 6. Misure previste per il monitoraggio secondo le indicazioni del parere motivato espresso con Determinazione n.4 del 3.6.2014 dal NURV", (allegato 7).

Vale la pena aggiungere solo due considerazioni ulteriori.

Per quanto riguarda la configurazione progettuale della foce dello scolmatore, il Piano Regolatore Portuale si è adeguato alle indicazioni fornite dalla Provincia di Pisa.

Per quanto riguarda la tematica paesaggio, è stato prodotto un elaborato integrativo a cui si rimanda per le considerazioni specifiche, dal titolo “Valutazione dell’impatto visivo delle trasformazioni previste” (allegato 6).

5.4 Il parere del CSLLPP

Il parere rilasciato dal CSLLPP in data 17.10.2014 riporta alcune considerazioni in merito agli aspetti ambientali, ai dragaggi e al rischio di incidente rilevante che appare utile riassumere e commentare.

COMPATIBILITA’ TERRITORIALE

Il parere rileva una possibile incoerenza tra la strategia generale di PRP riguardo al raggiungimento di una flessibilità funzionale e spaziale dell’area portuale in un orizzonte temporale molto ampio, e alcune scelte e condizioni specifiche dell’area che costituiscono un potenziale vincolo alla flessibilità; alcuni aspetti ambientali in particolare potrebbero risultare molto vincolanti e limitare la flessibilità della gestione del porto, e in particolare si citano:

- la presenza di aree ambientalmente rilevanti nelle vicinanze dell’area portuale;
- la localizzazione degli impianti a rischio e la loro compatibilità con le aree urbanizzate;
- la limitazione delle attività di dragaggio e quindi della quota dei fondali;
- la possibile interferenza con la dinamica costiera.

Il porto di Livorno è nato e si è sviluppato mantenendo una forte relazione con il territorio circostante; ne sono testimonianza gli elementi di valore storico-architettonico all’interno dell’area portuale (Fortezza Vecchia, Torre del Marzocco etc.). Considerare l’area portuale solamente come fonte di interferenze e impatti di vario tipo sul territorio limitrofo rischia di portarla ad una segregazione fisica e simbolica che, nel medio e lungo periodo, risulterebbe dannosa anche dal punto di vista socio-economico. La presenza dell’area portuale, dell’area urbanizzata e di alcune aree di pregio ambientale in un territorio abbastanza limitato deve invece essere considerata come un punto di forza del comparto territoriale livornese e la pianificazione portuale deve saper cogliere la sfida dell’individuazione di strategie che consentano la convivenza tra diverse funzioni territoriali limitando o mitigando le inevitabili interferenze. L’individuazione e l’attuazione di politiche infrastrutturali, urbanistiche e ambientali che garantiscano la convivenza delle funzioni commerciali, industriali e turistiche portuali con le funzioni urbane e ambientali circostanti, pone le basi per il perseguimento di uno sviluppo territoriale duraturo e sostenibile.

AMBIENTE MARINO

La zona portuale è contemporaneamente caratterizzata da criticità (è in un’area SIR – Sito di Interesse Regionale) e da elementi di valore (è vicina alle secche della Meloria e santuario dei cetacei).

Il parere del CSLLPP indica l’opportunità di approfondire il potenziale aumento del traffico navale e le conseguenze che questo potrebbe avere con l’aumento del disturbo ai cetacei con l’aumento del rischio potenziale di contaminazione delle acque.

Anche a seguito del parere motivato espresso dal NURV (Nucleo Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici), quale Autorità Competente nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica del PRP, è stato elaborato un documento denominato “Linee guida per la definizione progettuale degli interventi previsti nel PRP e per la loro valutazione ambientale” (allegato 1). Il documento contiene specifiche indicazioni riguardo al tema dell’ambiente marino al par.6, indicando che nelle successive fasi di definizione dei progetti e comunque prima dell’eventuale presentazione dei relativi Studi di Impatto Ambientale, sarà necessario effettuare una caratterizzazione della prateria di Posidonia oceanica in prossimità delle Secche della Meloria e della città di Livorno, una caratterizzazione delle specie aliene così da poter effettuare stime di impatto e impostare un sistema di monitoraggio e poter valutare la possibilità di introduzione di nuove specie alloctone, e una caratterizzazione del clima acustico marino, così da poter effettuare stime di impatto e

impostare un sistema di monitoraggio finalizzato all'individuazione e adozione di idonee misure di mitigazione necessarie per non causare possibili impatti sui mammiferi marini.

AMBIENTE TERRESTRE

Il parere segnala la vicinanza del porto con il Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli (in particolare i lidi sabbiosi a nord del porto e l'area della Selva Pisana - SIC codice IT5160002), il Padule di Suese e Biscottino (SIR, SIC ZPS: In codice: IT5160001), il SIR di Calafuria (IT5160103) e in generale l'area dei Monti Livornesi, e indica che andrebbero approfondite e definite tutte le azioni ante, in corso e post operam nei riguardi di queste aree.

Il documento "Linee guida per la definizione progettuale degli interventi previsti nel PRP e per la loro valutazione ambientale" (allegato 1) prevede che nell'ambito della Valutazioni di Impatto Ambientale debba essere sviluppato "uno studio di incidenza più approfondito che tenga conto dell'intero sistema delle aree protette e dei siti Natura 2000 presenti nell'ambito di influenza del porto." Tale considerazione vale ancor di più per la costruzione della Piattaforma Europa, giustamente individuata dal parere come l'azione più critica dal punto di vista ambientale.

DINAMICA COSTIERA

Il parere segnala l'opportunità, anche nelle successive fasi di progettazione, di approfondire mediante simulazioni di dettaglio con modelli numerici e fisici gli effetti indotti dalle nuove opere previste dal PRP sul litorale adiacente, studiando le possibili modifiche causate dal regime delle correnti e del trasporto solido e le possibili tendenze evolutive a medio e lungo termine al fine anche di determinare possibili misure di mitigazione e/o gestione dell'arenile.

Il documento "Linee guida per la definizione progettuale degli interventi previsti nel PRP e per la loro valutazione ambientale" (allegato 6) contiene specifiche indicazioni riguardo alla dinamica costiera al par.5 e indica che "nelle successive fasi di definizione dei progetti previsti dal PRP, e comunque a supporto dei relativi Studi di Impatto Ambientale, sarà necessario comunque approfondire le analisi affinando i modelli previsionali; in particolare i modelli dovranno rappresentare, oltre alla situazione di regime, anche gli effetti nel breve-medio termine. Gli studi dovranno in ogni caso essere accompagnati: da un sistema di controllo e monitoraggio degli effetti da attuarsi ex ante, in corso di realizzazione degli interventi ed ex post; da misure di mitigazione e azioni da intraprendere nel caso vengano riscontrate, nel corso dei monitoraggi, regressioni del litorale; dalla individuazione dei soggetti e delle responsabilità per l'attuazione sia del monitoraggio che degli eventuali interventi di mitigazione."

ATMOSFERA

Dato che nell'area livornese permangono superamenti del valore limite di qualità dell'aria per il biossido di azoto NO₂ a causa delle emissioni di ossido di azoto NO_x emessi dai vari processi di combustione, tra cui quelle attribuite alle attività dell'area portuale, il parere del CSLLPP suggerisce di predisporre modelli di simulazione che permettano di stimare il contributo in termini di concentrazione di NO₂, delle maggiori emissioni delle attività portuali. Il documento "Linee guida per la definizione progettuale degli interventi previsti nel PRP e per la loro valutazione ambientale" (allegato 1) al par. 2 conferma l'opportunità della costruzione di un modello diffusionale che consenta, a partire dal censimento delle fonti emissive, di restituire informazioni sulla qualità dell'aria; il modello potrà essere utilizzato per valutare sia gli effetti del singolo progetto che l'effetto cumulato dei contributi delle singole azioni precedentemente attuate, auspicabilmente non solo nell'area portuale ma in un'area di studio più ampia. Si rimanda al documento citato per approfondimenti.

VERIFICHE DI OTTEMPERANZA

Il progetto presentato dall'Autorità Portuale livornese per l'approdo turistico nel Porto Mediceo e Darsena Nuova è stato sottoposto alla procedura di VIA e il DEC VIA 2009 n. 430 del 7 maggio 2009 ha emesso

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale nel rispetto delle condizioni e prescrizioni. Allo stato attuale il Porto Turistico è in corso di realizzazione ma non è attivo, e comunque il PRP ne conferma l'attuazione. Il parere indica che, prima dell'avvio dei lavori previsti dal P.R.P., debba essere conclusa presso la Direzione competente del MATTM la necessaria verifica di ottemperanza almeno per tutte quelle prescrizioni che afferiscono al progetto definitivo, in particolare i dragaggi e le componenti ambiente idrico e sottosuolo.

Anche il progetto presentato dall'Autorità Portuale livornese relativo alla costruzione di una vasca di contenimento per sedimenti di dragaggio del Porto di Livorno è stato sottoposto alla procedura di VIA e con DEC VIA 2010 n. 211 del 26.4.2010 è stato emesso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale nel rispetto di condizioni e prescrizioni. Il parere indica che, in merito a tali prescrizioni, prima dell'avvio dei lavori previsti dal P.R.P., debba essere conclusa presso la Direzione competente del MATTM la necessaria verifica di ottemperanza almeno per tutte quelle prescrizioni che afferiscono al progetto definitivo, in particolare per la prescrizione 15 attinente "il futuro utilizzo della vasca di colmata che, una volta completati i processi di sedimentazione dovrà seguire un apposito iter di valutazione ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente."

ENERGIA

Il parere del CSLLPP indica possibilità di adottare un Piano Energetico portuale come già fatto in altre realtà portuali (Genova e La Spezia). Tale suggerimento era stato già indicato anche nel Piano Energetico Provinciale della Provincia di Livorno, nel contributo sul Rapporto Ambientale Preliminare del PRP inviato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e nel parere motivato espresso dal NURV a conclusione delle consultazioni sul Rapporto ambientale del PRP.

L'autorità portuale ha quindi elaborato un documento denominato "Linee guida per la sostenibilità energetica del porto di Livorno" (allegato 2), al quale si rimanda per le considerazioni specifiche. Il documento coglie lo stimolo giunto da più parti di farsi carico della pianificazione energetica dell'area portuale, ma evidenzia anche le difficoltà e gli elementi critici per la reale efficacia della pianificazione energetica applicata sulle aree portuali (ad esempio il regime dei suoli e la rigidità del quadro normativo riguardo ai compiti e i limiti dell'Autorità Portuale e dei soggetti privati che operano nell'area portuale).

L'autorità portuale si è presa l'impegno di sviluppare un documento che riassume le strategie, gli obiettivi e le azioni che dovrà perseguire in ambito energetico: da un lato lo sviluppo delle FER e dell'efficienza energetica con interventi su propri edifici, impianti e parco mezzi; dall'altro lo sviluppo del cold ironing e degli altri progetti pilota già individuati o da individuare in futuro, come quelli sul GNL; infine attività di sensibilizzazione, formazione, informazione verso gli operatori portuali.

Tale documento non sarà però necessariamente in un piano energetico. L'Autorità Portuale ha infatti già disponibile uno strumento derivante dal sistema di gestione ambientale ISO 14001 e dalla Registrazione EMAS, la cui dichiarazione ambientale, contenente obiettivi, strumenti di gestione, piani di azione, indicatori per un sistema di monitoraggio, consente un periodico e costante aggiornamento dei risultati e la verifica degli obiettivi. La dichiarazione ambientale è un documento che viene aggiornato ogni anno e verificato ogni tre da soggetti esterni, ha visibilità anche esterna e presuppone il miglioramento continuo delle performance ambientali. Si ritiene che la dichiarazione ambientale possa continuare ad essere un efficace strumento di pianificazione ambientale e quindi anche energetica, che rende superfluo il ricorso ad una pianificazione di settore.

Si ritiene quindi che nelle successive fasi di definizione dei progetti e comunque prima dell'eventuale presentazione dei relativi SIA, sarà necessario aggiornare la dichiarazione ambientale dell'Autorità Portuale con un documento relativo alla politica energetica.

OTTIMIZZAZIONE DEL DIMENSIONAMENTO DELL'OPERA E DEL CONSUMO DI RISORSE

Il parere del CSLLPP sottolinea che il consumo di risorse richiesto per la realizzazione delle opere previste dal PRP riguarda le aree sottratte all'attuale destinazione (per lo più specchio acqueo) e le materie prime necessarie per la realizzazione delle opere (inerti, massi, ecc) e ciò dovrebbe essere letto in un chiaro quadro di "bilancio tra domanda di ambiente ed offerta di risorse opportunamente compensate da quanto la realizzazione dell'intervento stesso può mettere a disposizione". Secondo il parere, il dimensionamento del

piano è avvenuto in assenza di una pianificazione nazionale integrata (per cui ogni porto pianifica il proprio sviluppo in un regime di sostanziale libera concorrenza, non potendo tenere conto di linee strategiche nazionali di sviluppo e di intercettazione dei traffici) e precedentemente al recente inserimento di Livorno nella rete europea TEN-T come porto “core”. Per questi motivi in futuro tale dimensionamento potrebbe essere rimesso in discussione e il numero di banchine necessarie a soddisfare i traffici futuri potrebbe variare.

Dato che il dimensionamento del piano è strettamente connesso al tema della sostenibilità ambientale, e qualora in futuro ci fossero dei margini di ottimizzazione, il parere indica l’opportunità di ridimensionare il progetto di espansione sia per quanto riguarda il numero e la lunghezza delle banchine che la profondità dei fondali, garantendo così un risparmio di risorse. Una prima verifica al dimensionamento verrà condotta nel momento di passaggio tra la prima e la seconda fase attuativa del piano.

DRAGAGGI

In fase di confronto con il CSLLPP, e anche grazie alla realizzazione di un aggiornamento del rilievo batimetrico dell’area portuale, è stata ottimizzata la profondità di progetto dei fondali, tali da bilanciare i volumi dragati con i volumi di riempimento delle nuove opere; si rimanda al documento di P.R.P. “Studio della gestione dei materiali di dragaggio”, elaborato n. 10_010_RR_017 della sezione STUDI DI SETTORE.

Il parere del CSLLPP prende atto delle richieste espresse dalla Capitaneria di Porto di Livorno nella nota n.42599 del 25.9.2014, confermando la necessità di ampliare la zona dragata a ridosso della diga curvilinea fino alla profondità di 12 m s.l.m. per favorire le manovre in sicurezza delle navi in uscita dal porto Mediceo.

Inoltre, per quanto riguarda il materiale dragato non riutilizzato per la realizzazione dei nuovi terrapieni portuali, il parere indica che il progetto delle opere “dovrà trovare le soluzioni necessarie atte a dar conto sia dal punto di vista della fattibilità tecnica che amministrativa (es accordi con gli Enti locali) del completo accertamento del destino dei materiali movimentati e che questi non impongano modifiche sostanziali alle condizioni ambientali rispetto alle quali si collocano al momento dell’orizzonte temporale di realizzazione.” Come detto, attualmente il bilancio dei materiali è pressoché in pareggio; se in sede di progetto si verificasse un bilancio negativo dei materiali, anche alla luce dell’indicazione contenuta nel parere del CSLLPP riguardo alla necessità di ampliare la zona dragata a ridosso della diga curvilinea, il problema della collocazione verrà affrontato nei termini indicati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE

Si rimanda all’allegato 5 “Integrazioni relative ai Rischi di Incidente Rilevante”.

A differenza di quanto affermato nel parere (“non viene presa in considerazione la dislocazione di tutti i punti di attracco delle navi con prodotti pericolosi nell’ambito del canale industriale.”), la valutazione del rischio d’area e della compatibilità territoriale delle previsioni del PRP sono state eseguite prendendo in considerazione la dislocazione di tutti i punti d’attracco di navi che movimentano prodotti pericolosi nella configurazione futura e non solo di quelli dei nuovi pontili petroliferi esterni al canale industriale.

La valutazione del rischio d’area ha preso a riferimento una configurazione che non prevede l’utilizzo dell’area dei nuovi pontili petroliferi per l’attracco di altri prodotti e non può fornire pertanto, indicazioni specifiche sui possibili benefici che una simile scelta può comportare. Per giudicare gli effetti della concentrazione degli attracchi di tutte le navi che trasportano prodotti pericolosi verso i nuovi pontili petroliferi è necessario ripetere la valutazione del rischio d’area con il nuovo assetto ipotizzato.

Il R.I.S.I. (o RISP) costituisce una sorta di notifica dell’effettiva situazione impiantistica e gestionale del porto e non ha il carattere di un’analisi del rischio che si elabora in fase di progettazione. Oggi, un aggiornamento del R.I.S.I. dev’essere sviluppato prendendo a riferimento l’attuale stato dell’area portuale e non quello del P.R.P.. Il R.I.S.I. riferito al futuro assetto potrà essere elaborato solo quando il P.R.P. sarà stato attuato.

I progetti analizzati nel corso della V.A.S. hanno un livello di sviluppo che non è ancora sufficientemente avanzato per essere assoggettato alle procedure di controllo e approvazione da parte dei VVF .

Ad oggi l’esame del PRP ha coinvolto tutti gli Enti competenti nella V.A.S.

6. Allegati e guida alla lettura del Rapporto Ambientale

I seguenti allegati alla Dichiarazione di Sintesi costituiscono aggiornamento del Rapporto Ambientale.

Costituiscono integrazione al capitolo 5 del Rapporto Ambientale:

- All.1 -Linee guida per la definizione progettuale degli interventi previsti nel PRP e per la loro valutazione ambientale.
- All.2 - Linee guida per la sostenibilità energetica del porto di Livorno
- All.3 - Sostenibilità dell'approdo della Bellana
- All.4 - Sostenibilità della destinazione d'uso del comparto dei bacini.
- All.5 - Integrazioni relative ai Rischi di Incidente Rilevante
- All.6 - Valutazione dell'impatto visivo delle trasformazioni previste.

Costituiscono integrazione al capitolo 6 del Rapporto Ambientale:

- All.7 - Rapporto Ambientale. Integrazioni al capitolo 6. Misure previste per il monitoraggio secondo le indicazioni del parere motivato espresso con Determinazione n.4 del 3.6.2014 dal NURV.