

Conferenza dei Servizi per la realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino

La riunione si apre alle ore 10,40.

Sono presenti il Commissario, il responsabile dell'Ufficio del Commissario Dott.ssa Maria Sargentini, l'Autorità Portuale di Piombino, l'ARPAT regionale e del Dipartimento Piombino-Elba, la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Provveditorato OO.PP..

Risultano assenti la Direzione Generale Porti del Ministero Infrastrutture e Trasporti, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il Ministero della Salute la Sovrintendenza per i Beni Architettonici di Pisa e Livorno, il Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare che ha comunque trasmesso il proprio parere.

Viene acquisito il parere del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare (allegato 1, pervenuto per PEC in data 24.1.2014) con allegati i pareri redatti da ISPRA e dalla Direzione Generale per le valutazioni ambientali del MATTM.

Viene acquisito il parere ARPAT (allegato 2), che dà atto di quanto segue:

- 1 In riferimento alla prescrizione 13A del DVA\_DEC-2012-0000478 la stessa si ritiene **OTTEMPERATA a condizione** di "Incrementare la frequenza per i parametri microbiologici e per le misure con sonda parametrica a **SETTIMANALE** e comunicare gli esiti di ogni ciclo di monitoraggio al Dipartimento ARPAT di Piombino.

*La comunicazione dei risultati della sonda deve essere effettuata entro 24 ore dal prelievo. La comunicazione dei monitoraggi microbiologici deve essere effettuata entro 3 giorni successivi al prelievo. La comunicazione degli ulteriori monitoraggi a conclusione delle analisi e prima del successivo prelievo".*

- 2 Con particolare riferimento alle prescrizioni numero 5A, 10A, 11A, 17C, 23C, 25C, 34C, 36C, 37C, 38C e 39C del DVA\_DEC-2012-0000478, per le quali era previsto un preventivo accordo con ARPAT, sulla base delle verifiche documentali e dalle informazioni direttamente acquisite mediante ispezione ambientale, **si concorda con quanto proposto. Si precisa tuttavia** che riguardo alle prescrizioni 10A (PMA atmosfera) e 11A (PMA rumore) il proponente non ha trattato il monitoraggio post operam dichiarando che "non direttamente di competenza dell'impresa esecutrice dei lavori". ARPAT non ha quindi potuto fare valutazioni a riguardo. **Si ritiene pertanto che prima della conclusione della conferenza dei servizi il proponente debba indicare quando intenda iniziare il periodo di monitoraggio post operam e con quali modalità operative.**

e propone inoltre una serie di contributi relativi alla semplificazione e ottimizzazione di efficacia del controllo e delle mitigazioni.

La Provincia di Livorno esprime parere favorevole all'intervento, specificando quanto nel contributo a firma del dott. Rafanelli (allegato 3). Per quanto concerne la gestione dei sedimenti marini, si concorda con quanto rappresentato dal MATTM sia per quanto riguarda il rifluimento in vasca di colmata che per quanto concerne le aree di recupero del suolo dal mare e per l'utilizzo degli inerti e per la realizzazione dei cassoni. Si raccomanda il sistema di monitoraggio al fine di verificare eventuali anomalie intorno alle aree di intervento.

Il Comune di Piombino dichiara che gli interventi oggetto della conferenza sono conformi agli strumenti di pianificazione urbanistica comunali, come peraltro espresso dallo stesso comune in sede di esame di adeguamento tecnico funzionale presso il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici, di cui si riserva di trasmettere specifica nota.

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha comunicato per le vie brevi che in data 24.1.2014 il

*10/2/2014*

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

Consiglio stesso ha espresso il proprio parere che verrà trasmesso all'Ufficio del Commissario nei prossimi giorni, e che lo stesso è favorevole con prescrizioni.

Il Commissario dichiara di accogliere le prescrizioni derivanti dai pareri acquisiti e in corso di acquisizione, e propone di tenere aperta la conferenza in attesa che pervengano i pareri ad oggi mancanti, riservandosi di integrare il presente verbale e di trasmetterlo agli interessati per eventuali contributi e valutazioni, ai fini dell'adozione del provvedimento conclusivo di approvazione del progetto. La Conferenza concorda sulle modalità proposte dal Commissario..

La riunione si conclude alle ore 12,10.

IL COMMISSARIO

Luigi Rossi

REGIONE TOSCANA

Laura Serpanti

MIN. INFRASTRUTTURE -  
PROVVEDITORATO OO.PP

Stefano

AUTORITA' PORTUALE PIOMBINO

Luigi

ARPAT

Luigi

PROVINCIA DI LIVORNO

Luigi

COMUNE DI PIOMBINO

Luigi

FIRENZE, 27 GENNAIO 2014



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*  
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DEL TERRITORIO E DELLE RISORSE IDRICHE

Roma

N. \_\_\_\_\_  
Risposta al Foglio del \_\_\_\_\_  
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse  
Idriche

N. \_\_\_\_\_  
Prot. N. \_\_\_\_\_  
Allegati \_\_\_\_\_  
REGISTRO UFFICIALE - USCITA  
Prot. 0002363/TRI del 23/01/2014  
DIV VII

Al Presidente  
della Giunta Regionale Toscana -  
Commissario Straordinario

c.a. Dott. Enrico ROSSI

Oggetto: "Realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regionale Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del porto di Piombino" - Convocazione Conferenza di Servizi finalizzata all'approvazione del progetto definitivo. (Rif. Nota Prot.AOOGRT/5740/A.60.10 del 9.01.2014).

In riferimento alla Conferenza di Servizi in oggetto, si trasmettono i pareri redatti da Ispra (nota Prot. 3076 del 21.01.2014) e dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM (nota Prot. 247 dell'8.01.2014). Detti pareri riportano le prescrizioni che questa Direzione ritiene necessario siano adottati ai fini dell'attuazione degli interventi previsti.

Il Direttore Generale  
Avv. Maurizio PERNICE

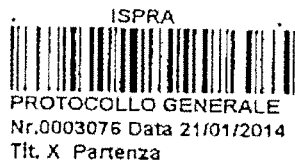
Elenco allegati:

- Parere ISPRA (Prot. 3076 del 21.01.2014)
- Nota Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Prot. 247 dell'8.01.2014)



**ISPRA**

Istituto Superiore per la Protezione  
e la Ricerca Ambientale



**Invio per PEC**

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

Direzione Tutela del Territorio e delle Risorse  
Idriche

c.a.: Direttore Generale Avv. Pernice Maurizio  
Dott.ssa Gasparrini Giuliana

[dgtri@pec.minambiente.it](mailto:dgtri@pec.minambiente.it)

[gasparrini.giuliana@minambiente.it](mailto:gasparrini.giuliana@minambiente.it)

Oggetto: **SIN Piombino.**

**Osservazioni inerenti il documento "Appalto di progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino", trasmesso dall'Autorità Portuale di Piombino ed acquisito da Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 56635/TRI/DI del 27 novembre 2013.**

In riferimento alla Vs. richiesta di parere prot. n. prot. n. 57129/TRI/VII del 3 dicembre 2013, si comunica che il parere tecnico inerente la documentazione in oggetto è stato trasmesso agli indirizzi di posta elettronica sopra riportati.

Si precisa inoltre che l'invio della documentazione, in osservanza a quanto disposto dalla circolare inviata da Codesto Ministero con Prot. n. GAB -2009-0013950/SG del 16 giugno 2009, avverrà esclusivamente in formato elettronico.

Distinti saluti.

Direttore Generale  
Dott. Stefano Laporta



# ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione  
e la Ricerca Ambientale

**Oggetto:** SIN Piombino. Osservazioni inerenti il documento "Appalto di progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino", trasmesso dall'Autorità Portuale di Piombino ed acquisito da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 56635/TRI/DI del 27 novembre 2013.

Il presente parere tecnico, reso a seguito di richiesta del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche (prot. n. 57129/TRI/VII del 3 dicembre 2013), è da considerarsi quale mera valutazione tecnica specificatamente riferita all'oggetto della richiesta, in concorso con eventuali altri pareri resi da altri soggetti individuati.

Esso è basato sulle informazioni contenute nei seguenti documenti:

- *"Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino – Iter istruttorio finalizzato all'approvazione del progetto"*, trasmesso dall'Autorità Portuale di Piombino con nota prot. n. 8686/13 del 5 dicembre 2013, in risposta alle osservazioni formulate da ISPRA con parere del 11 novembre 2013 (prot. n. 45019);
- *"Appalto di progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino"*, trasmesso dall'Autorità Portuale di Piombino con nota prot. n. 8468/13 del 27 novembre 2013 ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 56635/TRI/DI del 27 novembre 2013, con particolare riguardo agli elaborati tecnici:
  - Relazione generale (R01);
  - Relazione sui dragaggi (R07A);
  - Progetto di monitoraggio ambientale (R21);
  - Progetto di bonifica (I01);

ed è reso al fine di valutare esclusivamente gli aspetti ambientali relativi alla caratterizzazione, alle attività di movimentazione, gestione dei sedimenti marini e monitoraggio ambientale degli interventi.

L'ambito di validità del parere è riferito alla predetta finalità e non riveste per l'amministrazione ricevente carattere vincolante.

## Elementi progettuali esaminati

### Caratterizzazione dei sedimenti marini

La nota "Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino – Iter istruttorio finalizzato all'approvazione del progetto" (trasmesso dall'Autorità Portuale di Piombino con prot. n. 8686/13 del 5 dicembre 2013) contiene chiarimenti in merito:

- alle attività di caratterizzazione che interesseranno l'area di prolungamento del molo Batteria;
- alle modalità di esecuzione della caratterizzazione effettuata, con particolare riferimento alla batimetria rilevata in corrispondenza di ogni singola maglia ricadente nelle aree da sottoporre a dragaggio, alla lunghezza delle carote, ai campioni prelevati e destinati alla conservazione, alle determinazioni analitiche di Benzene, parametri microbiologici e saggi ecotossicologici.

Inoltre, con la suddetta nota sono stati inoltrati n. 3 rapporti di prova relativi ai campioni N55 (880-900), N56 (880-900) e N56 (1080-1100).

La nota riporta anche una sintesi degli aspetti progettuali degli interventi di rimozione e gestione dei sedimenti caratterizzati per i quali il presente parere fa riferimento a quanto indicato nel progetto.

### Interventi previsti

Il documento "Appalto di progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino" (trasmesso dall'Autorità Portuale di Piombino con prot. n. 8468/13 del 27 novembre 2013), contiene la descrizione dei seguenti interventi:

- bonifica mediante asportazione con sistema meccanico del volume di sedimenti con concentrazioni superiori ai "valori di intervento" sito specifici ( $22.620 \text{ m}^3$ ) riscontrati nelle maglie N80 e N81, oggetto della relazione "Progetto di bonifica" (I01), e loro conferimento nell'esistente vasca di colmata impermeabilizzata;
- realizzazione di un bacino di contenimento destinato alla formazione di un terrapieno costiero tramite il refluento dei sedimenti di dragaggio con concentrazioni inferiori ai "valori di intervento", mediante opere a scogliera;
- realizzazione del molo Nord mediante opera a scogliera e cassoni cellulari in c.a., che saranno in parte riempiti con i sedimenti di dragaggio;
- prolungamento del molo di sopraflutto del porto di Piombino (molo Batteria) mediante cassoni cellulari in c.a., che saranno in parte riempiti con i sedimenti di dragaggio;
- dragaggio, mediante sistema idraulico, a  $-20 \text{ m s.m.m.}$  dei fondali del canale di accesso, del bacino di evoluzione e dell'area a mare prospiciente la banchina interna del molo Nord (denominata banchina Est), per un volume complessivo pari a  $2.900.000 \text{ m}^3$ .

### Attività di dragaggio

Per quanto riguarda gli interventi di movimentazione dei sedimenti, nelle aree destinate alla realizzazione di nuove infrastrutture, è prevista la rimozione di un volume di sedimenti pari a  $22.620 \text{ m}^3$ , costituito da  $14.387,5 \text{ m}^3$  di sedimenti con concentrazioni superiori ai valori di intervento per Arsenico, Nichel e Zinco, e al limite di Colonna B, Tabella 1, Allegato V, Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per Arsenico e  $8.232,5 \text{ m}^3$  di sedimenti con valori di concentrazione inferiori ai valori d'intervento.

Al termine delle operazioni di bonifica è prevista la verifica del fondo scavo, limitatamente allo strato superficiale e per i parametri che superano i valori di intervento.

*Nelle aree da sottoporre a dragaggio* il progetto prevede il dragaggio a quota -20 m.s.m. di un canale di accesso largo 150 m, di un'area di evoluzione posta in prossimità dell'imboccatura portuale in corrispondenza dell'ingresso alla Darsena Nord e di un canale largo 120 m adiacente la nuova banchina, per un volume complessivo di sedimenti pari a 2.900.000 m<sup>3</sup>. Il progetto prevede che le operazioni di dragaggio siano svolte attraverso due fasi successive senza soluzione di continuità: nella prima fase sarà dragato il canale di accesso, una parte (circa il 50%) dell'area di evoluzione e la fascia di larghezza pari a 100 m del canale adiacente la banchina di attracco, nella seconda fase sarà eseguito il dragaggio delle restanti porzioni dei fondali.

I volumi di sedimento da dragare sono stati differenziati in sedimenti con concentrazioni superiori e inferiori ai valori di intervento. I volumi complessivi di materiale con concentrazioni superiori ai valori d'intervento sarebbero pari a 580.172 m<sup>3</sup>.

In tale documentazione non si fa riferimento al campionamento di fondo scavo al termine delle attività di dragaggio.

Per quanto riguarda le tecnologie di dragaggio, dalla documentazione in oggetto si evince che *nelle aree destinate alla realizzazione di nuove infrastrutture* le operazioni di dragaggio verranno svolte in maniera selettiva mediante un sistema meccanico, dotato di benna mordente idraulica a chiusura ermetica con grappo bivalve. I materiali saranno caricati su bette con stiva di carico a tenuta stagna e da queste immessi direttamente nella vasca di colmata attraverso tubazioni di refluento o con l'ausilio di idonei mezzi situati sulla betta di carico.

Le aree sottoposte a dragaggio di bonifica verranno schermate mediante panne, al fine di limitare la circolazione del materiale in sospensione e la produzione di torbidità.

*Nelle aree da sottoporre a dragaggio* è previsto l'utilizzo di una draga idraulica semovente a controllo automatizzato (TSHD) e testa dragante selettiva per il dragaggio dei materiali incoerenti presenti negli strati superiori (costituiti prevalentemente da sabbie, limi e limi argillosi), in grado di minimizzare i fenomeni di dispersione, mentre per la restante parte di sedimenti, costituiti da argille molto addensate, ghiaie e conglomerati sarà impiegata una draga idraulica stazionaria autopropulsa a disgregatore CSD. Inoltre, durante il dragaggio dei materiali con concentrazioni superiori ai valori d'intervento si prevede di mantenere la superficie del sedimento caricato sempre al di sotto del bordo superiore di carico (sfioro/overflow).

Il trasferimento del materiale dragato nel bacino di contenimento sarà effettuato idraulicamente attraverso una tubazione galleggiante.

#### Gestione dei sedimenti dragati

Per quanto riguarda la gestione dei sedimenti dragati, la documentazione in oggetto prevede:

- per i sedimenti con concentrazioni superiori ai valori di intervento, provenienti sia dalle *aree destinate alla realizzazione di nuove infrastrutture* che dalle *aree da sottoporre a dragaggio*, il conferimento all'interno della vasca di colmata esistente, dotata di fondo e sponde impermeabili;
- per i sedimenti con concentrazioni inferiori ai valori di intervento, il conferimento come riempimento dell'area destinata alla formazione del piazzale di radice della Darsena Nord. I sedimenti saranno conferiti nel bacino mediante una tubazione che sarà disposta lungo l'argine della diga Nord (Lato Est e Nord/Est della colmata). Alla fine delle operazioni di riempimento si procederà alla progressiva eliminazione dell'acqua al di sopra del sedimento.

### Monitoraggio ambientale delle attività

In merito al monitoraggio degli interventi previsti, sono stati resi disponibili due documenti:

- il "Progetto di Monitoraggio Ambientale" (documento R21), per il controllo degli impatti ambientali del cantiere relativo alle opere in progetto;
- il "Piano di Monitoraggio Ambientale ai fini della bonifica propedeutica alla realizzazione dell'infrastruttura", contenuto all'interno del Progetto di Bonifica (documento I01).

Per quanto riguarda l'ambiente marino, il "Progetto di Monitoraggio Ambientale" riguarda n. 5 stazioni e si articola in due fasi distinte: una *ante operam* di 2 mesi e una in corso d'opera di 12 mesi. Esso prevede:

- ✓ la caratterizzazione chimico-fisica in continuo della colonna d'acqua, analisi chimico-fisica periodica e prelievo di campioni per analisi chimiche e microbiologiche;
- ✓ la caratterizzazione chimica e microbiologica dei sedimenti superficiali.

Il "Piano di Monitoraggio Ambientale ai fini della bonifica propedeutica alla realizzazione dell'infrastruttura" prevede l'esecuzione di controlli ambientali articolati in tre fasi: *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* mediante:

- ✓ monitoraggio delle caratteristiche chimico-fisiche della colonna d'acqua, prelievo di campioni d'acqua per analisi chimica ed esecuzione di saggi ecotossicologici (in caso di superamento di valori di riferimento individuati nella fase *ante operam* per i solidi sospesi e gli idrocarburi totali);
- ✓ prelievo di organismi marini (molluschi bivalvi) trapiantati nell'area (*mussel watch*) per la determinazione del bioaccumulo di metalli e IPA e l'analisi di biomarker;
- ✓ caratterizzazione chimica ed ecotossicologica dei sedimenti superficiali prospicienti la vasca grande all'interno dell'area delimitata dal punto di uscita delle acque di sfioro e dal punto di ormeggio;
- ✓ campionamento delle acque di sfioro.

### **Osservazioni agli elementi progettuali esaminati**

#### Caratterizzazione dei sedimenti marini

Per quanto riguarda i contenuti della nota dell'Autorità Portuale di Piombino "Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino - Iter istruttorio finalizzato all'approvazione del progetto" (prot. n. 8686/13 del 5 dicembre 2013), si prende atto dei chiarimenti in merito alle attività di caratterizzazione e dei rapporti di prova aggiuntivi inoltrati.

Sulla base delle informazioni raccolte nella suddetta nota e dalla batimetria rilevata in ciascuna maglia delle aree da sottoporre a dragaggio, è stato possibile comprendere lo spessore di sedimento da dragare e il dettaglio della caratterizzazione effettuata.

Poiché, come già evidenziato nel precedente parere ISPRA (prot. n. 45019 del 11 novembre 2013), nelle aree da sottoporre a dragaggio la caratterizzazione effettuata non risulta pienamente conforme a quanto previsto dal D.M. 7 novembre 2008, si suggerisce di integrarla effettuando l'analisi dei parametri standard sui campioni prelevati e destinati alla conservazione, almeno per quelli rappresentativi dei livelli 180-200 cm, 480-500 cm, 880-900 cm e 980-1000 cm.

In ogni caso, per la determinazione dei volumi di sedimenti da rimuovere e sottoporre a differente gestione, si rimanda a quanto indicato nell'Allegato A, paragrafo 12, del D.M. 7/11/2008 in merito ai criteri di elaborazione e valutazione dei risultati.



In considerazione dell'ipotesi di gestione illustrata nel progetto in esame relativa ai sedimenti dragati con concentrazioni inferiori ai valori di intervento sito specifici (conferimento come riempimento dell'area destinata alla formazione del piazzale di radice della Darsena Nord), per fornire un ulteriore strumento di valutazione, si è proceduto ad una analisi statistica dei dati attualmente a disposizione, sia per le *aree da sottoporre a dragaggio*, sia per le *aree destinate alla realizzazione di nuove infrastrutture*.

Dall'analisi statistica multivariata (Analisi componenti principali, PCA, figura n. 1) emerge con evidenza che le caratteristiche chimico-fisiche dei sedimenti analizzati da sottoporre a dragaggio e con concentrazioni inferiori ai valori di intervento sito-specifici, risultano simili a quelle dei sedimenti superficiali (entro i 50 cm di profondità) afferenti alle *aree destinate alla realizzazione di nuove infrastrutture*, suggerendo l'ipotesi di una comune natura chimico-fisica.

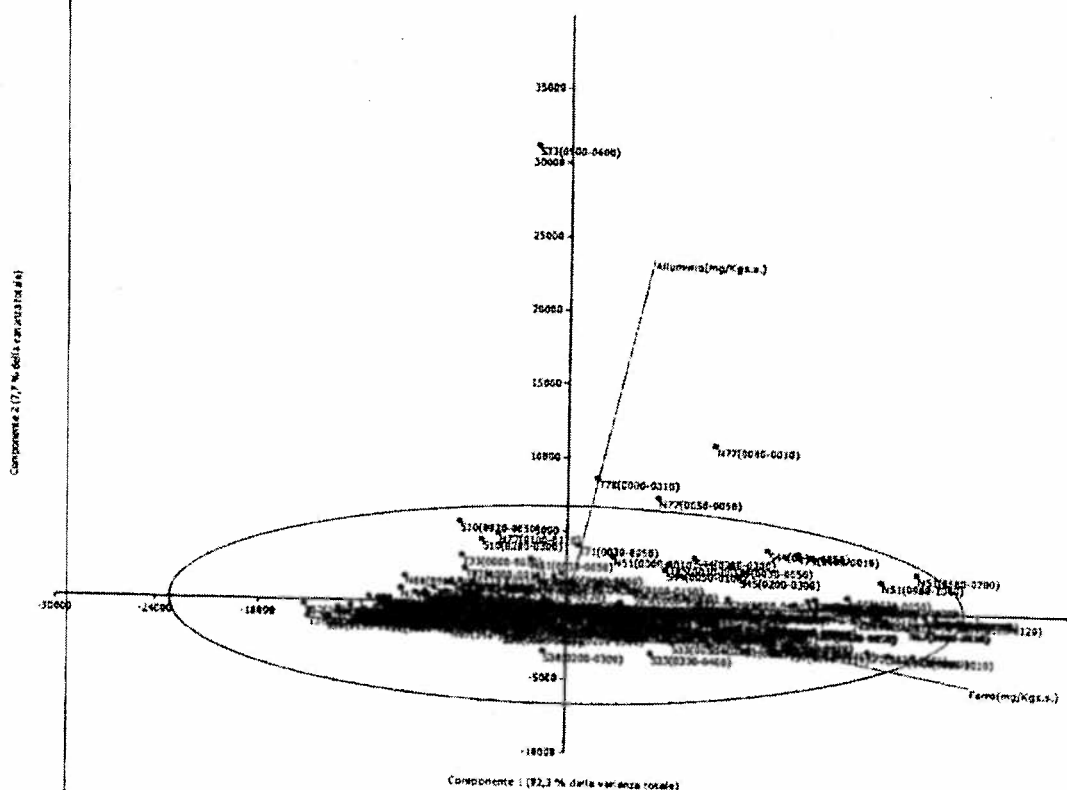


Figura 1: Esito dell'analisi delle componenti principali (PCA) sui campioni superficiali delle aree destinate alla realizzazione delle nuove infrastrutture e su tutti i campioni delle aree da sottoporre a dragaggio (con esclusione dei campioni con superamenti dei valori di intervento).

#### Interventi previsti

In relazione al prolungamento del molo Batteria, come già evidenziato nel parere ISPRA del 11 novembre 2013 (prot. n. 45019), si segnala che l'area interessata da tale intervento non risulta essere stata sottoposta ad opportuna caratterizzazione ambientale, benché, come chiarito nella nota

dell'Autorità Portuale del 5 dicembre 2013 (prot. n. 8686/13), tale attività sia in corso di affidamento. Pertanto, ad oggi non è possibile esprimere alcuna valutazione in merito.

Per quanto riguarda l'utilizzo di sedimenti di dragaggio per il riempimento dei cassoni cellulari c.a., si rammenta che il calcestruzzo non può essere considerato un materiale in grado di assicurare i requisiti di permeabilità per le strutture di contenimento di cui all'art. 5 bis, comma 2, lettera c) della legge 84/94 e che pertanto è necessario che, sotto il profilo ambientale, i sedimenti utilizzati a tale scopo posseggano idonei requisiti qualitativi.

#### Attività di dragaggio

Ai sensi del D.M. 7 novembre 2008, si rammenta che in seguito alla rimozione, è necessario eseguire la caratterizzazione dei sedimenti di fondo scavo, non solo *nelle aree destinate alla realizzazione di nuove infrastrutture*, ma anche *nelle aree da sottoporre a dragaggio*, secondo le modalità previste nell'Allegato A al citato Decreto.

In merito alle tecnologie di movimentazione prescelte, si raccomanda il rispetto dei principi generali di un dragaggio di tipo ambientale durante tutte le fasi progettuali.

Nello specifico, in relazione al sistema idraulico TSHD, si raccomanda di evitare fenomeni di overflow in tutte le fasi del suo utilizzo e non solo durante il dragaggio dei materiali con concentrazioni superiori ai valori d'intervento, come specificato nella documentazione esaminata.

Inoltre, in merito al previsto utilizzo di draga idraulica con disgregatore, si rappresenta che tale strumento non può essere di per sé considerato un dispositivo di dragaggio di tipo ambientale. Pertanto, quand'anche in presenza di sedimenti caratterizzati da concentrazioni non elevate dei parametri ricercati, nel caso di ricorso a tale tipo di tecnologia, si ritiene necessario adottare tutti gli opportuni accorgimenti atti a minimizzare fenomeni di dispersione, tra cui una corretta regolazione delle modalità operative del sistema dragante (la portata di aspirazione, la densità del fango di dragaggio, la velocità di avanzamento e/o rotazione, etc.), anche in relazione a fattori prettamente sito-specifici, quali la tendenza alla risospensione del sedimento e le caratteristiche idrodinamiche dell'area oggetto dell'intervento.

#### Gestione dei sedimenti dragati

In linea generale si raccomanda, in fase di attuazione degli interventi previsti, di adottare tutti gli opportuni accorgimenti, atti a mitigare gli impatti ambientali generati dalle operazioni di movimentazione dei sedimenti.

Nelle fasi di immissione dei sedimenti con concentrazioni inferiori ai valori di intervento all'interno del bacino destinato alla formazione del piazzale di radice della Darsena Nord e di gestione di tale bacino si raccomanda di adottare modalità operative atte ad evitare la formazione di torbida all'esterno del bacino stesso, da accompagnare con opportuni controlli di monitoraggio ambientale.

#### Monitoraggio ambientale delle attività

Sulla base dei documenti esaminati non si riscontra organicità nella predisposizione dei piani di monitoraggio che prevedono attività ed analisi differenti per le attività di bonifica e quelle di dragaggio.

Pertanto, si ritiene necessario predisporre un piano di monitoraggio unitario ed organico per tutta l'area portuale interessata dagli interventi, sia di bonifica sia di dragaggio, finalizzato alla verifica dei potenziali effetti sulle diverse matrici ambientali, da concordare nei contenuti e nelle modalità di attuazione con gli Enti territorialmente competenti tra cui ARPAT.

Tale piano di monitoraggio dovrà prevedere una fase *ante operam*, da avviarsi con sufficiente anticipo rispetto all'inizio degli interventi, una fase in corso d'opera e una fase *post operam*, finalizzata alla verifica della tendenza al ripristino delle condizioni ambientali *ante operam*.

Il Capo Dipartimento II – CRA 15

Dott. Massimo Gabellini



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



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

U.prot DVA - 2014 - 0000247 del 08/01/2014

Direzione Generale Tutela del Territorio e delle  
Risorse Idriche  
DGTri@pec.minambiente.it

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: [ID\_VIP: 2609] Sito di Interesse Nazionale di Piombino - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino. Trasmissione parere ai sensi dell'art. 5 bis della L.84/94**

Con riferimento al procedimento in oggetto, codesta Direzione con nota prot. 57700-TRI del 6/12/2013, ha trasmesso documentazione progettuale ai fini dell'espressione del parere ex art. 5-bis della L. 84/94.

Con nota prot. DVA-2013-29041 del 12/12/2013, la scrivente ha chiesto alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS di esprimere il proprio parere di competenza.

Nel parere n. 1404 del 20/12/2013 che si allega alla presente, acquisito agli atti della scrivente con nota DVA-2013-30192 del 24/12/2013, la Commissione, valutato che:

- tutte le infrastrutture di contenimento dei dragaggi, ossia vasca di conferimento dei sedimenti inquinati e area di recupero suolo a mare e relativo piazzale pavimentato, sono compresi nel decreto di pronuncia di compatibilità ambientale n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012, relativo al nuovo P.R.P. di Piombino;
- pertanto, tali infrastrutture di contenimento dei dragaggi sono stati già oggetto di valutazioni ambientali positive da parte della Commissione VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- non si riscontrano modifiche nella suddivisione funzionale dell'ambito portuale rispetto al PRP vigente;

Ufficio Mittente: Civ. 2 VA - Sezione Impianti Industriali  
Funzionario responsabile: venditti.antonio@minambiente.it - tel. 0657225927  
DVA-2VA-II-05\_2014-0002.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040  
e-mail: dva@minambiente.it

ha ritenuto che il progetto «Sito di Interesse Nazionale di Piombino - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino», non debba essere assoggettato a VIA in quanto tutte le infrastrutture di contenimento dei dragaggi sono conformi a quanto previsto dal decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012 e non si rilevano impatti aggiuntivi e significativi rispetto a quanto già esaminato nell'ambito del procedimento di cui allo stesso decreto, a condizione che siano rispettate le misure di mitigazione e di monitoraggio, le prescrizioni e le verifiche di ottemperanza previste dallo stesso decreto. Eventuali incrementi di traffico marittimo rispetto agli scenari già valutati nell'ambito del PRP, con conseguente potenziamento del sistema di movimentazione delle rinfuse a terra e incidenze significative sull'accessibilità terrestre tali da comportare variante al PRP vigente, dovranno essere sottoposti ad apposita valutazione ambientale.

In sede di approvazione delle operazioni di dragaggio di cui all'art. 5-bis della L.28-1-1994 n. 84, il Piano di Monitoraggio e Controllo relativo a tali attività, già previsto dal decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012 relativo al nuovo P.R.P. di Piombino, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 152/06 e s.m.i, dovrà essere reso operativo con i seguenti interventi esecutivi:

1. fatte salve le prescrizioni impartite dalla Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM, il piano di monitoraggio, per il periodo ante operam, tutto il periodo di costruzione delle opere e per quattro anni di operatività a regime della darsena, deve essere concordato con l'ARPA Toscana per tutte le attività di progetto, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare ed ubicazione delle stazioni di monitoraggio; le stazioni di monitoraggio essere equipaggiate con torbidimetro e correntometro e devono tener conto della distribuzione delle correnti marine e dell'obiettivo di valutare eventuali impatti sulle biocenosi presenti nell'area vasta, come *Posidonia oceanica* e *Cymodocea nodosa*;
2. durante tutto il corso dei lavori a mare, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua; la bonifica deve riguardare tutti i sedimenti caratterizzati da una concentrazione di contaminanti superiore ai limiti di intervento dettati da ISPRA, su tutti i livelli dei fondali; nel Capitolato Speciale d'Appalto dovrà essere previsto l'obbligo, da parte dell'appaltatore, di utilizzare le tecnologie e le procedure di dragaggio indicate nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" redatto da ICRAM-APAT nell'agosto 2006; l'ARPA Toscana dovrà verificare l'idoneità delle draghe alle modalità di dragaggio ambientale;
3. eventuali acque di risulta del dragaggio dovranno essere gestite nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni; le acque in uscita devono essere sottoposte a controllo continuo per garantire il rispetto dei limiti di legge dello scarico a mare; dovrà essere garantito il non superamento dei limite per lo scarico in acque superficiali di cui alla Tabella 3 Allegato 5 alla Parte III, Sezione II, Titolo III del D.Lgs 152/06 e successive

- modificazioni; in alternativa il rispetto del valore di fondo, validato da ARPA Toscana, della qualità delle acque di mare rappresentativo del bacino ricettore ante scarico;
4. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere concordato con l'ARPA Toscana e attuato da parte dell'Autorità Portuale un piano di sicurezza ambientale con gli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti durante i dragaggi e le attività di trasporto dei materiali, ivi inclusa la regolamentazione dei tempi per la rimozione delle panne di conterminazione in caso di necessità di accesso di mezzi navali, al fine di garantire il riposizionamento del sedimento sospeso ed evitare la diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti; tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;
  5. ai fini della verifica del fondo scavo al termine delle operazioni di dragaggio, dovrà essere effettuato il campionamento su tutte le maglie dell'area interessata dal dragaggio;
  6. prima della conclusione dei lavori, dovrà essere concordato con l'ARPA Toscana un sistema di gestione delle acque meteoriche per l'area della colmata fino alla successiva pavimentazione, anche attraverso la vasca di calma ivi prevista. La gestione delle acque di prima pioggia per le aree pavimentate deve seguire quanto previsto dal PRP;
  7. dovranno essere trasferiti in luogo idoneo non interessato da opere portuali, da concordare con la Regione Toscana come previsto dalle prescrizioni del decreto VIA 478/2012, eventuali esemplari di *Pinna nobilis*, di *Cladocora caespitosa*, di *Posidonia oceanica* e le 2000 talee di *Cymodocea nodosa*, qualora riscontrati nell'area di intervento;
  8. dovrà essere attuato il monitoraggio e le misure di mitigazione previsti dal PRP per il controllo della presenza in mare di mammiferi marini o delle tartarughe marine nello specchio acqueo antistante le opere di progetto, provvedendo all'occorrenza alla sospensione di lavori fino all'allontanamento degli animali; il controllo dovrà essere effettuato dall'ARPA Toscana;
  9. ai fini del collegamento viario delle nuove aree portuali della Darsena Nord, la viabilità alternativa di cantiere che attraversa aree private della ditta Lucchini dovrà essere utilizzata fino alla realizzazione del collegamento dello svincolo di Gagno, per non intralciare il traffico del centro urbano di Piombino, lasciando libera la parte della SP 23 a sud della rotonda nella medesima località Gagno, come, peraltro, già previsto dal PRP.

La verifica del corretto adempimento a quanto previsto ai punti da 1 a 9 è di competenza dell'ARPA Toscana e gli oneri sono posti a carico dell'Autorità Portuale di Piombino.

Tanto si comunica per i seguiti di competenza.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Grillo)



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

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

IL SEGRETARIO



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

U.prot CTVA - 2013 - 0004619 del 20/12/2013

Pratica N.: .....

Ref. Albiando: .....



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

E.prot DVA - 2013 - 0030192 del 24/12/2013

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2609 trasmissione parere n. 1404 CTVA del 20 dicembre 2013. Richiesta di parere art. 9 D.M. 150/07 Sito di Interesse Nazionale di Piombino - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino, proponente Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba tramite D.G. Tutela del territorio e delle risorse idriche.

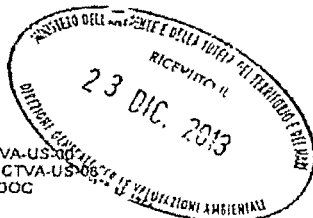
Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 20 dicembre 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-06  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2013-0412.DOC



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Legge n. 47 del 28.2.1985



La presente copia fotostatica composta  
di N° ..... 5 ..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 20-12-2013

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

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

\* \* \*

Parere n. 1404 del 20 dicembre 2013

Progetto:	Parere Art. 9 DM 150/07  <b>Sito di Interesse Nazionale di Piombino- Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino</b>
Proponente:	<b>Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba tramite D.G. Tutela del territorio e delle risorse idriche</b>

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



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

VISTA la nota prot. DVA-2013-29041 del 12 dicembre 2013, della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali trasmessa alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS acquisita al prot. CTVA-2013-4476 del 12 dicembre 2013, inerente la documentazione trasmessa con nota Prot. TRI-2013-57700 del 6 dicembre 2013 della Direzione Generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche, con il titolo « *Sito di Interesse Nazionale di Piombino-Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino* », ai fini dell'espressione del parere di competenza della Commissione VIA-VAS ai sensi dell'articolo 48 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che ha introdotto l'articolo 5-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in merito all'assoggettabilità o meno del progetto alla procedura di VIA;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-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;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 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;

VISTO l'art. 48 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che ha introdotto l'articolo 5-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84;

VISTO l'articolo 1 del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2013, n. 71, con cui l'area industriale di Piombino è stata riconosciuta come "area di crisi industriale complessa" e la realizzazione degli interventi di implementazione infrastrutturale del porto di Piombino, previsti nel nuovo P.R.P., nonché quelli relativi alla bonifica ed alla struttura viaria, ovvero la bretella di collegamento al porto della S.S. 398 fino allo svincolo Gagno e Terre Rosse, sono stati individuati come necessari ed urgenti per il rilancio dell'area siderurgica in crisi;

VISTA la documentazione inoltrata, contenente: elaborati grafici; elaborati scritti; progetto di bonifica;

TENUTO CONTO che il presente parere è chiesto ai sensi dell'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994, come introdotto dall'articolo 48 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e successivamente modificato dalla lettera a) del comma 1 dell'articolo 22 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98;

TENUTO CONTO che il comma 1 dell'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994 ai fini dello svolgimento delle attività di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale prevede: "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla

suddetta trasmissione, previo parere, solo se il progetto di dragaggio prevede anche il progetto di infrastrutture di contenimento non comprese nei provvedimenti di rilascio della Valutazione d'impatto ambientale del Piano regolatori portuali di riferimento, o comunque difformi da quelle oggetto dei provvedimenti della Commissione di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sull'assoggettabilità o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e allo stesso deve essere garantita idonea forma di pubblicità.”;

**TENUTO CONTO** che il presente parere riguarda, pertanto, l'assoggettabilità o meno alla procedura di VIA del progetto relativo agli "Interventi Infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del Nuovo PRP per il rilancio della competitività Industriale e Portuale del Porto di Piombino" nel Sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino;

**CONSIDERATO** che il sito di Piombino è stato individuato Sito di Bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 comma 4 della legge n. 426/98, e successive modificazioni, e dal decreto ministeriale 10 gennaio 2000 come modificato in data 7 aprile 2006;

**CONSIDERATO** che in considerazione della perimetrazione del SIN, le prescrizioni del decreto DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012, relativo al nuovo P.R.P. di Piombino, prevedono che "preliminariamente alle attività di dragaggio e/o alla realizzazione di banchinamenti e nuovi rilevati a mare, del retromarginamento e della impermeabilizzazione delle vasche di colmata e dei depositi temporanei dei sedimenti marini è necessario procedere secondo quanto previsto dal progetto di bonifica dei sedimenti marini, ovvero dall'articolo 5-bis della legge n. 84/1994, previa approvazione dei progetti da parte delle autorità competenti”;

**CONSIDERATO** che i lavori previsti dal progetto consistono in:

- realizzazione della diga a scogliera nord che delimita, lato mare, il piazzale di radice della Darsena Nord e di un'opera a scogliera che ha origine in corrispondenza del setto interno alla seconda vasca di contenimento esistente che divide il setto nord da quello centrale e percorrendo il lato corto della Darsena si intesta sulla diga a scogliera di cui sopra chiudendo il perimetro del suddetto piazzale;
- realizzazione del rilevato del terrapieno di radice della Darsena Nord attraverso il riempimento dell'area delimitata dalle opere di cui al punto precedente con i materiali di risulta dei dragaggi previsti nel presente progetto che all'origine presentano livelli di contaminazione inferiori a quelli di intervento indicati nella tabella sito specifica del S.I.N. di Piombino (c.d. sedimenti verdi) e pavimentazione della porzione di levante del piazzale adiacente la diga a scogliera nord per una superficie di circa 75.000 m<sup>2</sup>;
- realizzazione dei primi 473 m circa del molo Nord, che delimita l'omonima darsena, che nei primi 350 m sarà costituito da un'opera a scogliera con banchina interna dimensionata per un fondale di progetto pari a -20.00 m s.l.m., mentre nei restanti 123 m circa è costituito da cassoni cellulari a 3 file di celle imbasati a quota -12.00 m s.l.m. su uno scanno in pietrame scapolo;
- prolungamento del molo di sopraflutto del porto di Piombino (molo Batteria) mediante la realizzazione di un'opera di difesa di lunghezza pari a circa 185 m, posta a circa 40 m dall'attuale testata, costituita da cassoni cellulari a 3 file di celle imbasati a quota -14.00 m s.l.m. su uno scanno in pietrame scapolo;
- dragaggio a quota -20.00 m s.l.m. dei fondali del canale di accesso, del bacino di evoluzione e dell'area a mare prospiciente la banchina interna del molo Nord (denominata nel seguito Banchina Est);

**CONSIDERATO** che il dragaggio a quota -20.00 m s.l.m. dei fondali comporta un aumento della profondità del canale di accesso, rispetto alla quota di -16 m s.l.m. prevista dal PRP, e un aumento della profondità di una parte della nuova Darsena Nord e del bacino di evoluzione rispetto alla quota di -15 m s.l.m. prevista dal PRP;

**CONSIDERATO** che il progetto prevede il dragaggio di un'area di circa 500.000 mq per un totale di 2.900.000 mc di sedimenti, di cui circa 580.000 mc di materiali inquinati da riversare in vasca

impermeabilizzata secondo le caratteristiche previste dal PRP e dal progetto di caratterizzazione dei dragaggi approvato dal MATTM nell'ambito della conferenza di servizi decisoria del 25 giugno 2008;

VALUTATO che:

- tutte le infrastrutture di contenimento dei dragaggi, ossia vasca di conferimento dei sedimenti inquinati e area di recupero suolo a mare e relativo piazzale pavimentato, sono compresi nel decreto di pronuncia di compatibilità ambientale n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012, relativo al nuovo P.R.P. di Piombino;
- pertanto, tali infrastrutture di contenimento dei dragaggi sono stati già oggetto di valutazioni ambientali positive da parte della Commissione VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- non si riscontrano modifiche nella suddivisione funzionale dell'ambito portuale rispetto al PRP vigente;

CONSIDERATO che:

- il progetto prevede un innalzamento temporaneo degli argini di una porzione ridotta pari a 150.000 mq di colmata, al fine di portare a 2.900.000 mc la capacità della colmata per i sedimenti non inquinati, denominata area di recupero di suolo del mare e permettere la gestione del maggior volume di acqua contenuta nei materiali di refluentamento;
- al di fuori delle opere di contenimento dei dragaggi, le restanti opere di attuazione del PRP, comportano:
  - un incremento della larghezza da 25 m previsti nel PRP a 50 m per una parte pari a 350 m del molo Nord;
  - un prolungamento della sezione a scogliera del molo Nord, già prevista nel progetto del PRP per il primo tratto del molo Nord, allo scopo di migliorare la rispondenza dell'opera agli eventi meteo marini;
  - l'anticipazione della realizzazione di una parte pari a circa 185 m del molo di sopraflutto, pari al circa il 50% dello sviluppo complessivo dell'opera, già prevista nella fase 3 della realizzazione del PRP, al fine di garantire all'imboccatura portuale la protezione dai moti ondosi provenienti dal settore di traversia principale (130±210°N);

VALUTATO che le procedure di dragaggio e della gestione dei sedimenti nonché i monitoraggi e le analisi dei sedimenti e delle acque di sfioro previsti sono coerenti con quanto previsto nell'ambito del decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012;

VALUTATO altresì che:

- tutti gli interventi e le attività compresi nel progetto sono già stati oggetto di valutazione ambientale e sono previsti dal decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012;
- le variazioni dimensionali e strutturali delle opere, come sopraesposte, si ritengono non sostanziali e dovute ad esigenze tecniche di variazione di scala di progetto e di approfondimento delle necessità portuali e non si ritengono in grado di produrre impatti diversi da quelli già valutati dal decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012;
- l'ulteriore approfondimento dei fondali a -20 m s.l.m.m. non si ritiene che possa produrre impatti aggiuntivi significativi non esaminati nell'ambito del procedimento di cui al decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012, anche in considerazione che i maggiori volumi di dragaggio sono gestiti in situ e che, secondo il piano di dragaggio, i sedimenti contaminati interessano lo strato dei primi 2 m dei fondali marini;
- nell'ambito degli elaborati di progetto del PRP e delle prescrizioni del decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012 sono previste misure di mitigazione degli impatti, anche con riferimento alle biocenosi sensibili presenti nell'area vasta, che occorre rispettare pienamente;

- la realizzazione di progetto dello svincolo di collegamento stradale tra la viabilità urbana e la nuova area portuale a nord rientra nell'Accordo di Programma del 12 agosto 2013; inoltre la bretella di collegamento al porto della S.S. 398 fino allo svincolo Gagno e Terre Rosse, sono stati individuati come necessari ed urgenti per il rilancio dell'area siderurgica in crisi dal DL 43/2013; il progetto prevede l'utilizzo di una viabilità alternativa di cantiere che attraversa aree private della ditta Lucchini; tale viabilità dovrà essere utilizzata per il collegamento viario delle nuove aree portuali della Darsena Nord fino alla realizzazione del collegamento dello svincolo di Gagno, per non intralciare il traffico del centro urbano di Piombino, come, peraltro, già previsto dal PRP;

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ritiene che

il progetto «Sito di Interesse Nazionale di Piombino-Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino», non debba essere assoggettato a VIA in quanto tutte le infrastrutture di contenimento dei dragaggi sono conformi a quanto previsto dal decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012 e non si rilevano impatti aggiuntivi e significativi rispetto a quanto già esaminato nell'ambito del procedimento di cui allo stesso decreto, a condizione che siano rispettate le misure di mitigazione e di monitoraggio, le prescrizioni e le verifiche di ottemperanza previste dallo stesso decreto. Eventuali incrementi di traffico marittimo rispetto agli scenari già valutati nell'ambito del PRP, con conseguente potenziamento del sistema di movimentazione delle rinfuse a terra e incidenze significative sull'accessibilità terrestre tali da comportare variante al PRP vigente, dovranno essere sottoposti ad apposita valutazione ambientale.

In sede di approvazione delle operazioni di dragaggio di cui all'art. 5-bis della L.28-1-1994 n. 84, il Piano di Monitoraggio e Controllo, relativo a tali attività, già previsto dal decreto n. DVA\_DEC-2012-478 del 18/09/2012 relativo al nuovo P.R.P. di Piombino ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 152/06 e smi, dovrà essere reso operativo con i seguenti interventi esecutivi:

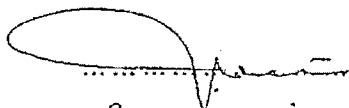
- fatte salve le prescrizioni impartite dalla Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del MATTM, il piano di monitoraggio, per il periodo ante operam, tutto il periodo di costruzione delle opere e per quattro anni di operatività a regime della darsena, deve essere concordato con l'ARPA Toscana per tutte le attività di progetto, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare ed ubicazione delle stazioni di monitoraggio; le stazioni di monitoraggio essere equipaggiate con torbidimetro e correntometro e devono tenere conto della distribuzione delle correnti marine e dell'obiettivo di valutare eventuali impatti sulle biocenosi presenti nell'area vasta, come *Posidonia oceanica* e *Cymodocea nodosa*;
- durante tutto il corso dei lavori a mare, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua; la bonifica deve riguardare tutti i sedimenti caratterizzati da una concentrazione di contaminanti superiore ai limiti di intervento dettati da ISPRA, su tutti i livelli dei fondali; nel Capitolato Speciale d'Appalto dovrà essere previsto l'obbligo, da parte dell'appaltatore, di utilizzare le tecnologie e le procedure di dragaggio indicate nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" redatto da ICRAM-APAT nell'agosto 2006; L'ARPA Toscana dovrà verificare l'idoneità delle draghe alle modalità di dragaggio ambientale;
- eventuali acque di risulta del dragaggio dovranno essere gestite nel rispetto di quanto previsto dal D.lgs. 152/2006 e successive modificazioni; le acque in uscita devono essere sottoposte a controllo continuo per garantire il rispetto dei limiti di legge dello scarico a mare; dovrà essere garantito il non superamento dei limite per lo scarico in acque superficiali di cui alla Tabella 3 Allegato 5 alla Parte III, Sezione II, Titolo III del D.Lgs 152/06 e successive modificazioni; in alternativa il rispetto del valore di fondo, validato da ARPA Toscana, della qualità delle acque di mare rappresentativo del bacino ricettore ante scarico;
- prima dell'inizio dei lavori dovrà essere concordato con l'ARPA Toscana e attuato da parte dell'Autorità Portuale un piano di sicurezza ambientale con gli interventi di emergenza per i casi di

incidente con dispersione di sostanze inquinanti durante i dragaggi e le attività di trasporto dei materiali, ivi inclusa la regolamentazione dei tempi per la rimozione delle panne di conterminazione in caso di necessità di accesso di mezzi navali, al fine di garantire il riposizionamento del sedimento sospeso ed evitare la diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti; tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;

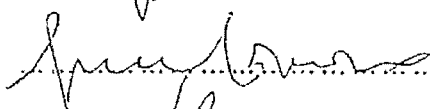
5. ai fini della verifica del fondo scavo al termine delle operazioni di dragaggio, dovrà essere effettuato il campionamento su tutte le maglie dell'area interessata dal dragaggio;
6. prima della conclusione dei lavori, dovrà essere concordato con l'ARPA Toscana un sistema di gestione delle acque meteoriche per l'area della colmata fino alla successiva pavimentazione, anche attraverso la vasca di calma ivi prevista. La gestione delle acque di prima pioggia per le aree pavimentate deve seguire quanto previsto dal PRP;
7. dovranno essere trasferiti in luogo idoneo non interessato da opere portuali, da concordare con la Regione Toscana come previsto dalle prescrizioni del decreto VIA 473/2012, eventuali esemplari di *Pinna nobilis*, di *Cladocora caespitosa* di *Posidonia oceanica* e le 2000 talee di *Cymodocea nodosa*, qualora riscontrati nell'area di intervento;
8. dovrà essere attuato il monitoraggio e le misure di mitigazione previsti dal PRP per il controllo della presenza in mare di mammiferi marini o delle tartarughe marine nello specchio acqueo antistante le opere di progetto, provvedendo all'occorrenza alla sospensione di lavori fino all'allontanamento degli animali; il controllo dovrà essere effettuato dall'ARPA Toscana;
9. ai fini del collegamento viario delle nuove aree portuali della Darsena Nord, la viabilità alternativa di cantiere che attraversa aree private della ditta Lucchini dovrà essere utilizzata fino alla realizzazione del collegamento dello svincolo di Gagno, per non intralciare il traffico del centro urbano di Piombino, lasciando libera la parte della SP 23 a sud della rotonda nella medesima località Gagno, come, peraltro, già previsto dal PRP.

La verifica degli interventi di cui ai punti da 1 a 9 è di competenza dell'ARPA Toscana e gli oneri per l'attuazione degli interventi e dei monitoraggi sono a carico dell'Autorità Portuale di Piombino.

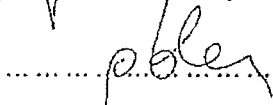
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



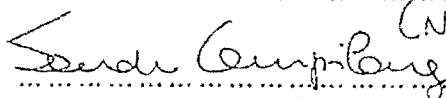
Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



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

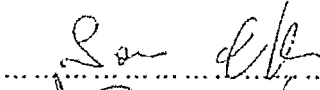
ASSENTE

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)



(NEGATIVO)

Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

*[Handwritten signature]*

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

*[Handwritten signature]*

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

*[Handwritten signature]*

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo

*[Handwritten signature]*

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

*[Handwritten signature]*

Ing. Arturo Luca Montanelli

*[Handwritten signature]*

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*[Handwritten signature]*

Ing. Mauro Patti

*[Handwritten signature]*

Avv. Luigi Pelaggi

*[Handwritten signature]*

Cons. Roberto Proietti

*[Handwritten signature]*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*V. Ruggiero*

Dott. Vincenzo Sacco

*V. Sacco*

Avv. Xavier Santiapichi

*X. Santiapichi*  
(ASSENTE)

Dott. Paolo Saraceno

*P. Saraceno*

Dott. Franco Secchieri

*F. Secchieri*  
(ASSENTE)

Arch. Francesca Soro

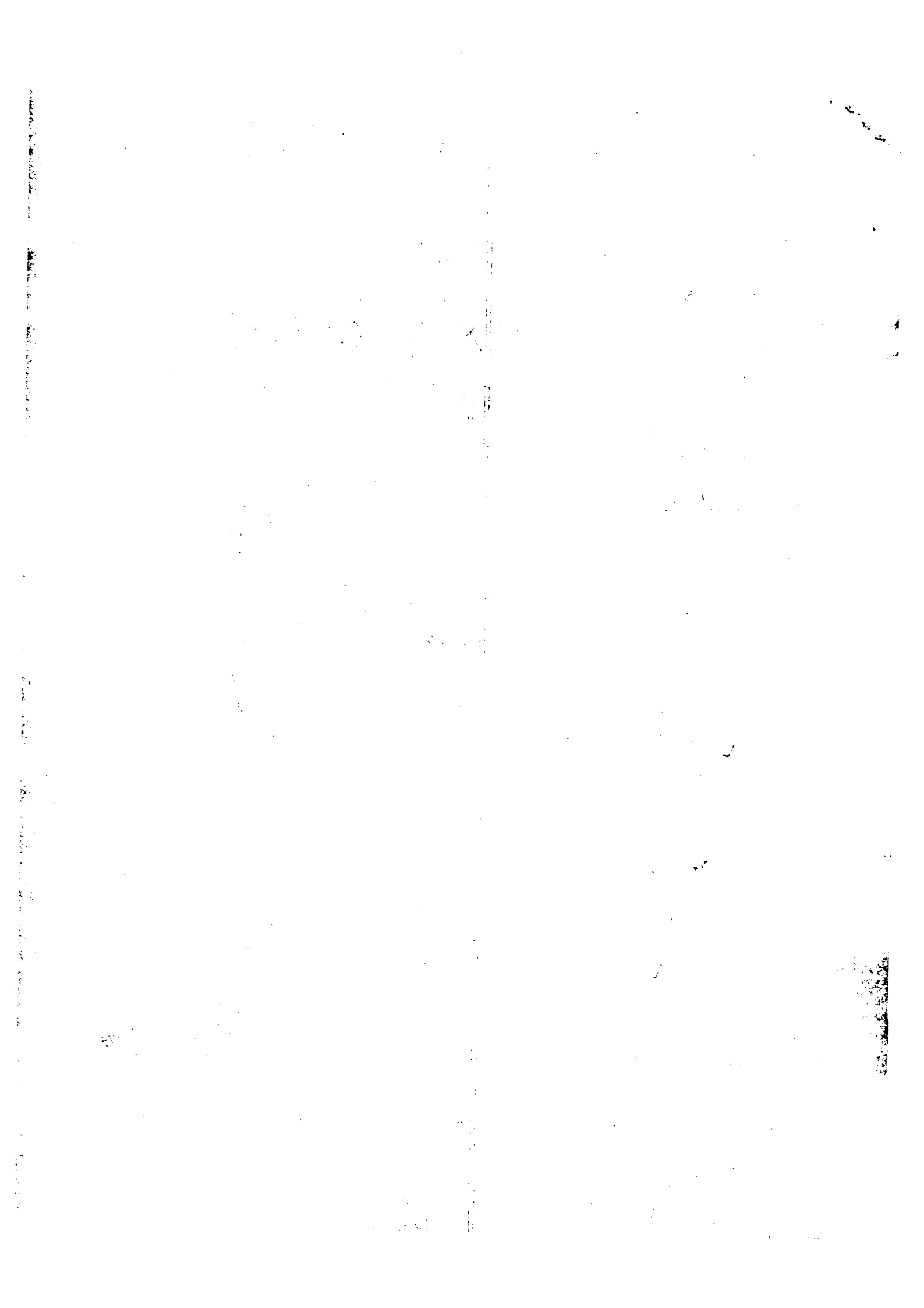
*F. Soro*

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

*F. Vazzana*  
(ASSENTE)

Ing. Roberto Viviani





N. Prot.

cl. PB.01.19.07/12.14

del 27 gennaio 2014

a mezzo: consegna a mano

Spett.le           Presidente della Regione Toscana  
Dott. Enrico Rossi  
Piazza Duomo, 10  
50122 FIRENZE

**Oggetto: Convocazione Conferenza di Servizi finalizzata all'approvazione del progetto definitivo "Realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regionale Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino".**

Vista la convocazione della Conferenza di Servizi da parte del Commissario straordinario Dott. Enrico Rossi del 17 gennaio 2014, prot ARPAT n°3384, per l'approvazione del progetto definitivo in oggetto;

Visto il Decreto del Ministro dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le attività Culturali DVA\_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012;

Esaminata la documentazione presentata dall'Autorità Portuale di Piombino con nota n. prot. 8468/13 del 27 novembre 2013, ricevuta da ARPAT in data 28 novembre 2013, agli atti con n. prot.77434;

Visto il documento presentato dall'Autorità Portuale di Piombino in risposta alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale DVA\_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012 del MATTM, emesso in data 9 gennaio 2014, n. prot. 151/14 e ricevuto da questo Dipartimento con prot. 4499 del 22 gennaio 2014, rettificato con prot. 652/14 del 23/01/2014 e protocollo ARPAT 2014/5094;

Premesso che il Decreto Legge 26 aprile 2013, n.43 convertito in legge 24 giugno 2013, n.71 e la Delibera del CIPE del 8 agosto 2013 individuano quali interventi urgenti per l'implementazione infrastrutturale per l'area industriale di Piombino quelli di natura ambientale e di potenziamento delle attività operative previste nel Piano Regolatore Portuale (PRP), con priorità per il piano di caratterizzazione e la bonifica dei sedimenti, nonché quelli riferiti alla struttura viaria e di bonifica.

Considerate le seguenti **norme di riferimento**:

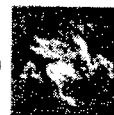
Nei siti oggetto di intervento di bonifica di interesse nazionale, le operazioni di dragaggio sono svolte contestualmente alla predisposizione del progetto di bonifica, ai sensi della L. 28/01/1994 n.84, così come modificata dall'art. 48 del D.L. 24/01/2012 n.1 convertito in legge 24/03/2012 n.27, con particolare riferimento all'articolo 5 bis comma 1 e comma 2 lettere a) e c) per le specifiche destinazioni di progetto, secondo le caratteristiche qualitative dei sedimenti dragati.

La disciplina delle operazioni di dragaggio nei porti e' regolamentata dal D.M. 7 novembre 2008 e modificato dal D.M. 4 agosto 2010.

Nell'ambito di quanto affidato alla competenza di ARPAT, in base all'istruttoria tecnica effettuata dai funzionari incaricati, si **attesta quanto segue**:

Firma \_\_\_\_\_

Regione Toscana





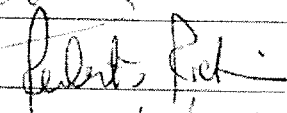
- 1 In riferimento alla prescrizione 13A del DVA\_DEC-2012-0000478 la stessa si ritiene **OTTEMPERATA a condizione** di *“Incrementare la frequenza per i parametri microbiologici e per le misure con sonda parametrica a **SETTIMANALE** e comunicare gli esiti di ogni ciclo di monitoraggio al Dipartimento ARPAT di Piombino. La comunicazione dei risultati della sonda deve essere effettuata entro 24 ore dal prelievo. La comunicazione dei monitoraggi microbiologici deve essere effettuata entro 3 giorni successivi al prelievo. La comunicazione degli ulteriori monitoraggi a conclusione delle analisi e prima del successivo prelievo”*.
- 2 Con particolare riferimento alle prescrizioni numero 5A, 10A, 11A, 17C, 23C, 25C, 34C, 36C, 37C, 38C e 39C del DVA\_DEC-2012-0000478, per le quali era previsto un preventivo accordo con ARPAT, sulla base delle verifiche documentali e dalle informazioni direttamente acquisite mediante ispezione ambientale, **si concorda con quanto proposto. Si precisa tuttavia** che riguardo alle prescrizioni 10A (PMA atmosfera) e 11A (PMA rumore) il proponente non ha trattato il monitoraggio post operam dichiarando che “non direttamente di competenza dell’impresa esecutrice dei lavori” . ARPAT non ha quindi potuto fare valutazioni a riguardo. **Si ritiene pertanto che prima della conclusione della conferenza dei servizi il proponente debba indicare quando intenda iniziare il periodo di monitoraggio post operam e con quali modalità operative.**

Allo scopo di semplificare ed ottimizzare l’efficacia del controllo e delle mitigazioni **si propone inoltre quanto segue:**

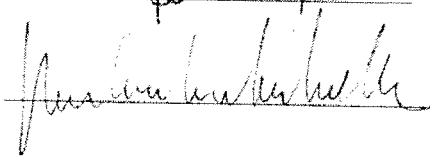
- 3 Che gli scarichi delle acque di efflusso delle due vasche di colmata, denominate “bacino per il contenimento dei sedimenti contaminati” e “bacino di recupero di suolo del mare”, siano specificamente autorizzati nell’ambito del presente procedimento.
- 4 Che vengano individuati all’interno della darsena Nord, a valle dello scarico delle acque di efflusso della vasca di colmata sedimenti contaminati, un ulteriore punto da denominare MAR5 da monitorare come gli altri quattro punti della componente acque marine.
- 5 Che il piano di monitoraggio possa essere flessibilmente modificato per recepire e gestire correttamente, dando adeguata risposta, le eventuali segnalazioni provenienti da istituzioni, associazioni, privati cittadini, riguardanti problemi o impatti non previsti.
- 6 Visto che nell’ambito dei numerosi procedimenti amministrativi e realizzazioni progettuali in corso, in attuazione del nuovo PRP, si rileva la coesistenza di piani di monitoraggio con diverse finalità che insistono nelle medesime aree e’ opportuno che per ciascuna componente ambientale e per ciascuna matrice di tali componenti vengano accorpati i punti di campionamento, i parametri analitici previsti, in base alle diverse finalità, e le frequenze in un unico documento riepilogativo riguardante il controllo ambientale in atto.
- 7 Che l’appaltatore debba fare uso esclusivo di macchinari certificati dal costruttore ai sensi della direttiva 2000/14/CE recepita in Italia con D. Lgs. 262/2002.

Firenze, 27/01/2014

Il Responsabile del Settore VIA/VAS Dott. Alessandro Franchi 

Il Responsabile del Dipartimento di Piombino Elba Dott. Roberto Pietrini 

La Responsabile del Supporto Tecnico

Dipartimento di Piombino Elba Dott.ssa Antonella Grilli Cicilioni 





## PROVINCIA DI LIVORNO

Piazza del Municipio, 4 57100 Livorno - Tel. 0586.257111 Fax 0586.884057 - urp@provincia.livorno.it - www.provincia.livorno.it

**Dipartimento dell'Ambiente e del Territorio**

**Unità di Servizio "Tutela dell'Ambiente"**

Via G. Galilei, 40 - 57123 Livorno - Tel. 0586 257636/503 Fax 0586 839551

Per quanto concerne la predisposizione di un cantiere presso le aree ex Irfid per lo stoccaggio dei materiali di riempimento in arrivo si rileva che, per quanto concerne le acque meteoriche provenienti dal cantiere stesso, il Titolo V del DPGRT n.46/R/08 e s.m.i., disciplina, tra l'altro la gestione delle acque provenienti dai cantieri.

Ai sensi dell'art. 38 del DPGR 46/R/2008 e s.m.i., tali acque meteoriche dilavanti, dopo idoneo trattamento, dovranno, in via prioritaria, essere avviate al riutilizzo all'interno dell'attività lavorativa, nella massima misura tecnicamente possibile e l'eventuale scarico recapitare in ordine preferenziale in rete fognaria.

Il Dirigente

(Dott. Ing. Andrea Rafanelli)

**Conferenza dei Servizi per la realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino**

Il Commissario, in base a quanto stabilito dalla Conferenza dei Servizi del 27 gennaio 2014, dichiara di avere acquisito agli atti:

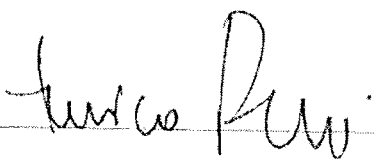
- il parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 24.1.2014,
- la nota di ARPAT prot. c. 01.19.07/12.13;01.19.07/12.14 del 13.2.2014 integrativa di quella acquisita nella Conferenza del 27.1.2014 e relativa alla verifica degli adempimenti di cui alla nota del M.A.T.T.M. DVA 2014-0000247 del 8.1.2014 (anch'essa già agli atti della Conferenza),
- la nota n. 1700/14 del 18.2.2014 dell'Autorità portuale di Piombino di recepimento delle prescrizioni e osservazioni contenute nei predetti documenti.

Il Commissario dichiara pertanto che alla luce di quanto stabilito dalla Conferenza del 27 gennaio u.s. e sulla base degli atti acquisiti il Progetto presentato dall'Autorità Portuale di Piombino è valutato positivamente ai fini dell'adozione dei provvedimenti autorizzativi e approvativi rispettivamente di competenza propria e dell'Autorità Portuale di Piombino.

Il Commissario, acquisiti gli atti sopra detti e secondo la procedura concordata, dichiara pertanto conclusa la Conferenza dei Servizi aperta in data 27 gennaio 2014.

Firenze, 25.2.2014

IL COMMISSARIO



\_\_\_\_\_

Prot. n. *1740* /14

Al **Commissario Straordinario  
Presidente della Regione  
Toscana  
Enrico Rossi**

**Direttore Generale della  
Direzione Governo del  
Territorio della Regione  
Toscana  
Dott.ssa Maria Sargentini**

**OGGETTO:** *Appalto di progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regionale Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino -.*

Con la presente si inoltra la nota di ARPAT n. cl.01.19.07/12.13;01.19.0712.14 del 18/02/2014 unitamente agli allegati relativa alla verifica degli adempimenti di cui alla nota del MATTM DVA-2014-0000247 del 8/01/2014.

Distinti saluti.

Piombino,



**IL COMMISSARIO STRAORDINARIO  
Dott. LUCIANO GUERRIERI**



N. Prot.

cl. 01.19.07/12.13; 01.19.07/12.14

del 13/02/2014

a mezzo: -----

## **ATTUAZIONE DEL PRP DEL PORTO DI PIOMBINO - VERBALE RIUNIONE TECNICA DEL 13 FEBBRAIO 2014 RELATIVA AL PIANO DI MONITORAGGIO A CARICO DELL'AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO**

Il giorno 13 del mese di febbraio 2014 presso il Dipartimento ARPAT di Piombino Elba si è svolta una riunione tecnica con l'Autorità Portuale di Piombino allo scopo di concordare alcuni punti del piano di monitoraggio a carico di APP, nell'ambito della realizzazione delle opere previste dal PRP, e di razionalizzare il piano stesso, alla luce delle prescrizioni impartite nell'ambito dei procedimenti di VIA e di approvazione del progetto definitivo "Realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regionale Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino".

Erano presenti per ARPAT: dr.ssa Antonella Grilli Cicilioni, dr.ssa Ilaria Rossi del settore Supporto tecnico del Dipartimento di Piombino Elba; ing. Marcello Ceccanti, Responsabile del Settore Mare di ARPAT.

Su argomenti specifici sono intervenuti: Ing. Alessandro Bagnoli (matrice rumore), Dr.ssa Patrizia La Malfa (acque di balneazione)

Erano presenti per l'Autorità Portuale: dr.ssa Claudia Bulleri, geom. Antonio Saviozzi

APP consegna la copia digitale degli allegati grafici e video allegati alla sua nota n. 151/14 del 09/01/2014 relativa alla ottemperanza alle prescrizioni di VIA e presenta una bozza di report riassuntivo dei monitoraggi, comprensivo delle varie matrici, nonché del trasferimento delle ultime praterie di Posidonia rimaste in sede.

1)Viene esaminata la proposta di monitoraggio relativa alla prescrizione 13A, che interessa le aree balneari limitrofe alla zona di realizzazione della diga foranea nord.

I punti di campionamento vengono individuati presso la zona "Chiusa", ubicata a ridosso delle opere lato Follonica, e presso loc. Punta Semaforo, in una zona plausibilmente rappresentativa delle condizioni di "bianco".

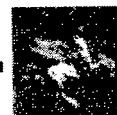
I due punti risultano non sovrapponibili ai punti di controllo istituzionale delle aree omogenee di balneazione.

Su ognuno dei due punti saranno effettuate le seguenti determinazioni nel periodo aprile-settembre:

- Escherichia Coli, Enterococchi intestinali, secondo le modalità tecniche riportate nella normativa di settore (D.Lgs. 116/08, D.M.30 marzo 2010), con frequenza settimanale
- SST nella colonna d'acqua con frequenza quindicinale
- saggi ecotossicologici sui sedimenti con frequenza mensile
- uso di una sonda per la determinazione di pH, Temperatura, conducibilità, torbidità, potenziale redox, ossigeno disciolto, clorofilla, misura settimanale, con restituzione dei dati entro le successive 24 ore.

si osserva che:

- la ricerca del parametro precedentemente richiesto ad APP "cianobatteri", non è applicabile alla matrice marina;
- tale monitoraggio si configura come un monitoraggio generale di qualità ambientale oltre che come controllo per la balneabilità nelle aree limitrofe alla sede degli interventi;
- si propone pertanto di valutare nel proseguo se il punto Punta Semaforo può essere assunto come "bianco" di confronto per la valutazione della matrice colonna d'acqua;
- si ritiene utile che APP presenti il cronoprogramma di campionamento sui due punti, da aprile a settembre, motivando l'eventuale impossibilità di attuazione dello stesso.





- 2) In merito alla prescrizione 38C, il responsabile del Settore Mare fa presente che non è stato ancora comunicato il luogo di trasferimento della Posidonia residua ubicata nell'area iniziale del canale di accesso alla darsena nord. L'APP si impegna a comunicare sia il luogo, sia la quantità di terreno contenente la Posidonia che verrà trasferito, escludendo dal trasferimento le praterie ubicate in aree contaminate.
- 3) Per quanto riguarda la prescrizione 39C, relativa all'avvistamento dei cetacei, APP informa che oltre all'utilizzo di telecamere già ubicate in area portuale, sarà valutato l'impiego di un radar di superficie, anch'esso già in esercizio.
- 4) Matrice aria (riferimento prescrizione 10A) Il monitoraggio ante operam è stato previsto nelle 4 postazioni fisse installate nei seguenti punti: loc. Portovecchio, Via Pisa, loc. Poggetto, loc. Gagno. Nella prima è già stato eseguito un monitoraggio di 30 giorni; le postazioni in loc. Poggetto e loc. Gagno sono già state posizionate ed il campionamento avviato in data 12 febbraio, mentre la stazione di via Pisa sarà installata a breve. I parametri determinati sono i seguenti: PM10, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, BTEX, O<sub>3</sub> e parametri meteo. APP presenterà i risultati per ciascun punto di prelievo in forma grafica e tabellare. Per quanto riguarda il monitoraggio in corso d'opera, verranno effettuate due campagne annuali di 30 giorni nei mesi di aprile-maggio e ottobre-novembre. Il monitoraggio post operam sarà condotto secondo le indicazioni riportate alla prescrizione n.10A
- 5) Matrice rumore (riferimento prescrizione n.11A) Il monitoraggio ante operam, previsto in 7 postazioni, è quasi concluso: sono state condotte misurazioni della durata di 7 giorni nei mesi di giugno, luglio, agosto, settembre, dicembre 2013 e sono attualmente in corso gli ultimi rilievi, previsti nel corrente mese di febbraio; entro marzo APP presenterà il report finale. Le misurazioni in corso d'opera proseguiranno nelle stesse postazioni nei periodi aprile-maggio, giugno-luglio e settembre-ottobre.
- 6) Matrice colonna d'acqua (riferimento prescrizione 14A) Sono stati riesaminati i due piani di monitoraggio previsti per questa matrice dal progetto definitivo "Realizzazione di interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regionale Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino"  
- "Progetto di Monitoraggio Ambientale" (documento R21)  
- "Piano di Monitoraggio Ambientale ai fini della bonifica propedeutica alla realizzazione dell'infrastruttura", contenuto all'interno del progetto di bonifica (documento I01)  
Ai fini della razionalizzazione e di una maggiore efficacia del controllo ambientale, l'ubicazione delle stazioni di controllo è stata rivista, ottenendo una nuova lista unica di punti di monitoraggio, la cui ubicazione è riportata nella planimetria allegata, elaborata da APP; vengono eliminati i punti con la sigla MAR e mantenuti quelli con la sigla S, alcuni dei quali coincidenti con i precedenti MAR.  
La sigla S<sub>p</sub> viene associata, per opportuna distinzione, ai punti individuati per il monitoraggio delle biocenosi in ottemperanza alla prescrizione 38C.  
Il campionamento effettuato è di tipo istantaneo o in continuo mediante sonda multiparametrica o torbidimetro  
L'elenco è il seguente:  
S1: corrispondente al punto MAR1, spostato a bordo vasca di colmata – colonna d'acqua  
S2: colonna d'acqua e biocenosi  
S3: sonda multiparametrica, solo misura in continuo  
S4: sostituisce il punto MAR4 – colonna d'acqua e biocenosi  
A1: ubicato presso efflusso vasca contaminati - colonna d'acqua  
A2: ubicato presso efflusso vasca terreni costieri, sostituisce MAR2 – colonna d'acqua  
SP2: ubicato di fronte al porto ENEL Tor del Sale – solo torbidimetro in continuo  
SP14: ubicato di fronte al porto ENEL Tor del Sale – a maggiore distanza dalla linea di costa rispetto a SP2 – solo torbidimetro in continuo.  
Si rinuncia all'ubicazione di qualsiasi punto all'interno della darsena nord diverso da quelli individuati per ragioni di sicurezza marittima.

7) Analisi fondo scavo

L'analisi del fondo scavo appare richiesta su tutte le maglie oggetto di dragaggio, sia da ISPRA, sia nel parere della Commissione VIA VAS del 20 dicembre 2013, mentre il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici lo specifica sulle aree oggetto di bonifica.

Nella prassi operativa normalmente il controllo del fondo scavo in operazioni di bonifica si effettua nelle maglie nelle quali siano stati rilevati superamenti delle CSC; per i sedimenti nei siti di bonifica di interesse nazionale sono vigenti limiti di intervento individuati dall'ISPRA e l'articolo 5 del DM 7 novembre 2008 e s.m.i. prevede l'analisi del fondale dragato per i parametri che superano tali valori limite. Pertanto si procederà con le analisi del fondo scavo solo nelle maglie dove sia risultato il superamento dei citati valori d'intervento

Si rimanda ad un successivo incontro la discussione in merito all'utilizzo delle panne ad alla gestione delle acque meteoriche dilavanti.

In merito alla individuazione della fase "post operam", APP dichiara che tale fase avrà inizio per ogni stralcio di progetto, all'entrata in esercizio effettiva delle infrastrutture realizzate.

Per ARPAT Dipartimento Piombino Elba

Dr.ssa Antonella Grilli Cicilioni \_\_\_\_\_

Dr.ssa Ilaria Rossi \_\_\_\_\_

Per ARPAT Settore Mare

Ing. Marcello Ceccanti \_\_\_\_\_

Per Autorità Portuale di Piombino

Dr.ssa Claudia Bulleri \_\_\_\_\_

Geom. Antonio Saviozzi \_\_\_\_\_