

Il sottoscritto Francesco Auletta, in qualità di Consigliere comunale a Pisa per il gruppo Diritti in comune: Una città in comune- Rifondazione Comunista – Pisa Possibile

La sottoscritta Valentina Barale, in qualità di Consigliera comunale a Livorno per il gruppo Buongiorno Livorno

La sottoscritta Tiziana Nadalutti, in qualità di uditrice in Prima Commissione Consiliare Permanente a Pisa per il gruppo Diritti in comune: Una città in comune- Rifondazione Comunista – Pisa Possibile

Il sottoscritto Federico Oliveri, in qualità di uditore in Terza Commissione Consiliare Permanente a Pisa per il gruppo Diritti in comune: Una città in comune- Rifondazione Comunista – Pisa Possibile

Il sottoscritto Bruno Mazzara, in qualità di cittadino residente sul litorale pisano

PRESENTANO

ai sensi del D. Lgs. 152/2006, le seguenti osservazioni al Progetto, sotto indicato:

ID: 8058 (Codice procedura (ID_VIP/ID_MATM)) Porto di Livorno. Progetto Prima fase di attuazione

Piattaforma Europa – OPERE MARITTIME DI DIFESA E DEI DRAGAGGI PREVISTI NELLA NUOVA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA – PORTO DI LIVORNO – procedimento di VIA, codice identificativo ID: 8058 del procedimento

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)

Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

Altro: sistema socio-economico

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

La presente osservazione viene suddivisa nei seguenti punti:

Aspetti di carattere generale: Opzione Zero e impatti cumulativi

Aspetti di carattere progettuale: scenari di traffico navale, sabbiodotto

Aspetti ambientali: impatti su Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi) e sistema socioeconomico

1. Aspetti di carattere generale: Opzione Zero e impatti cumulativi

Opzione Zero: la documentazione non esamina in alcun punto l'ipotesi di non realizzare l'opera, giustificando la scelta col fatto che tale alternativa non è coerente con la pianificazione territoriale e in particolare con l'attuazione del Piano Regolatore Portuale. Tale Piano, peraltro, esclude l'opzione in base a presupposti squisitamente economici, basati su scenari sviluppati nel periodo 2012-2013, che quindi oggi dovrebbero essere quantomeno sottoposti a verifica. Si evidenzia inoltre che l'analisi dell'opzione deve essere svolta anche considerando approfondimenti ambientali, in particolare nel caso di una procedura di VIA, e che possono anche essere studiati in questo quadro scenari di miglioramento ambientale del porto anche nella sua configurazione attuale. Si chiede pertanto di procedere alle verifiche e approfondimenti che riguardano gli effetti dell'ipotesi zero, anche comprensivi di interventi di miglioramento ambientale.

Impatti cumulativi: la documentazione affronta brevemente il tema delle infrastrutture necessarie affinché il potenziamento del porto di Livorno possa avere uno sbocco verso la rete infrastrutturale in cui si pretende di inserirlo. Si tratta però di opere non accessorie ma fondamentali, senza le quali non ha senso nemmeno affrontare la realizzazione del progetto soggetto a VIA. Per questa ragione andrebbe valutato uno scenario di lungo periodo, giustificando adeguatamente l'arco temporale scelto, e lo studio di VIA dovrebbe valutare gli impatti cumulativi delle diverse opere e non solo gli impatti di singole progettualità. Si chiede pertanto di procedere a questi approfondimenti.

2. Aspetti di carattere progettuale: scenari di traffico navale, proposte di compensazione

Aggiornamento degli scenari di traffico navale: la documentazione tratta il caso di navi di portata inferiore a quella delle più recenti, che superano anche i 20.000 TEUs. Allo stesso tempo, prefigura una variante del Piano Regolatore Portuale per approfondimenti dei fondali ulteriori a quelli previsti nel progetto. Le opere che riguardano la realizzazione della Darsena Europa non sembrano quindi in grado di rispondere alle necessità di traffico portuale più recente. Si chiede pertanto di approfondire lo studio di questi aspetti e di procedere eventualmente ad aggiornare il Piano Regolatore Portuale e la relativa Valutazione Ambientale Strategica, aggiornando di conseguenza il progetto oggetto di VIA, la cui procedura dovrà pertanto ripartire da zero.

Sabbiodotto: le proposte di compensazione trattate nella documentazione dello Studio di Impatto riguardano essenzialmente la realizzazione di un sabbiodotto per contrastare l'erosione costiera prevista a Nord della Darsena Europa, sul litorale pisano, e l'impianto di Posidonia oceanica. Nel caso del sabbiodotto non è chiaro che le sabbie che si prevede di prelevare alla foce dello Scolmatore dell'Arno utilizzare saranno adeguate al ripascimento sia per ragioni granulometriche sia per il possibile inquinamento chimico derivato da affluenti al canale, sia per la possibile presenza di matrice organica. Allo stesso tempo, non è chiaro che metodi alternativi al ripascimento non siano più adeguati del sabbiodotto. Ancora, non è chiaro che problemi di gestione possa dare tale compensazione in caso l'erosione si riveli superiore all'atteso. Infine, di questa compensazione non è chiaro l'impatto ambientale, sia per il sabbiodotto in sé, sia per la draga che si prevede di utilizzare. Si chiede pertanto di approfondire lo studio di questi aspetti, valutando anche la sostenibilità e l'efficacia di soluzioni alternative al sabbiodotto.

3. Aspetti ambientali: impatti su biodiversità e sistema socioeconomico

Sistema socioeconomico: il progetto soggetto a VIA riguarda opere che si inquadrano in un potenziamento estremamente complesso del porto di Livorno, peraltro soggetto all'interesse di operatori privati. Si sottolinea però che allo stato attuale nessuno di tali operatori ha espresso interesse ad investire in tale potenziamento. A fronte di questo, Livorno non sarebbe l'unico porto ad inserirsi nella rete infrastrutturale cui afferisce naturalmente, ma in Italia ve ne sarebbero almeno altri 5, direttamente o indirettamente: La Spezia, Genova, Ancona, Ravenna, Venezia. Non esiste però un'analisi dei traffici che dimostri la necessità economica di tutti questi porti. Ancora, per quanto riguarda il traffico previsto, come si può leggere già nella Premessa alla Relazione illustrativa alla Parte Generale: "I lavori di dragaggio e la nuova imboccatura consentiranno l'accesso a pieno carico alle navi contenitori di portate ricomprese tra 12.000-16.000 TEUs (classe Neo Panamax), come previsto nello studio di fattibilità della 1° fase della Piattaforma Europa e

nel DPP conforme allo studio di fattibilità, e consentiranno l'accesso in sicurezza anche delle classi MGX con pescaggio limitato a 14.5 m. Vi sarà comunque una limitazione di pescaggio, per le sole navi "triple" E, in quanto il P.R.P. prevede il dragaggio degli specchi acquei interni alla profondità di -16.0 m s.m.m., mentre le navi classe triple E possono superare i 16 m di pescaggio e richiedono quindi profondità ben superiori a quella prevista in progetto. Nell'ambito del programma di simulazioni "real time", realizzato sia per verificare la sicurezza della navigazione che al fine di valutare le potenzialità di futuro sviluppo della nuova infrastruttura, è stata verificata la possibilità di far entrare nel porto, con limitazioni di pescaggio e/o sulle condizioni meteomarine, anche navi

classe MEGAMAX, che rappresentano la nuova frontiera per gli ordinativi correnti dei principali

armatori. Con le modifiche introdotte è stato reso possibile anche l'ingresso delle più recenti navi portacontainer. Per l'ingresso di tali navi a pieno carico, tuttavia, sarà necessario portare successivamente i fondali a -18.0/-19.0 m s.m.m.; le opere foranee sono state in ogni caso progettate in modo tale da essere compatibili con l'approfondimento indicato, che tuttavia non rientra nelle previsioni di P.R.P. e dovrà quindi essere oggetto di apposita variante". Appare dunque evidente che nella configurazione progettuale attuale il porto non sarà in grado di rispondere pienamente a nuove esigenze dei traffici navali che si stanno imponendo, tanto che si

parla già di superarne le caratteristiche oggetto della procedura di VIA. Non esiste però nella documentazione una valutazione economica degli ulteriori sviluppi prefigurati, né tantomeno degli

ulteriori costi che potrebbero essere necessari. Inoltre, non si trova nella documentazione un

approfondimento specifico sugli effetti sull'occupazione sia nell'area livornese sia nell'area pisana una volta che la Darsena Europa fosse completata. Infine, proprio in considerazione di quanto qui sopra evidenziato, si sottolinea la necessità di esaminare la proposta alternativa di utilizzare le risorse impegnate sulla realizzazione dell'opera per avviare una riconversione economica del territorio, questione oggi più che mai pressante e che la documentazione non tratta minimamente. Si chiede pertanto di procedere agli approfondimenti che riguardano i suddetti aspetti.

I sottoscritti e le sottoscritte dichiarano di essere consapevoli che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Luogo e data: Pisa, 5 marzo 2023

Francesco Auletta

Valentina Barale

Tiziana Nadalutti

Federico Oliveri

Bruno Maria