



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**



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

U.prot DSA - DEC - 2009 - 0000430 del 07/05/2009

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO l'art. 35 comma 2-ter del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 9 del DPR 14 maggio 2007, n. 90 che istituisce la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; le successive modifiche di cui all'art. 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, legge 123/2008;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di Variante al PRP di Livorno per la realizzazione dell'approdo turistico nel Porto Mediceo e Darsena nuova da realizzarsi nel Porto di Livorno, presentato dall'Autorità Portuale di Livorno, con sede a Scali Rosciano 6, 57123 Livorno, in data 30 marzo 2007;

VISTE le pubblicazioni su quotidiani "La Repubblica" e "Il Tirreno" avvenute in data 06 aprile 2007;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Livorno nel corso dell'iter istruttorio acquisita in data 07/12/07 prot. 3.1149, in data 21/04/08 prot. 11479, del 24/04/08 e in data 15 dicembre 2008 prot. 4908;

Handwritten initials

ACQUISITO il parere n. 212 positivo con prescrizioni formulato in data 18 dicembre 2008, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Livorno, che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE:

Il porto di Livorno è inserito nell'elenco delle aree industriali e siti a elevato rischio ambientale. L'intervento prevede la realizzazione di sporgenti, banchinamenti, pontili fissi e pontili galleggianti, negli specchi acquei dell'attuale Porto Mediceo e dell'attigua Darsena Nuova, all'interno del Porto di Livorno, per la realizzazione di un porto turistico.

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

Saranno delocalizzati i rimorchiatori e le altre attività del naviglio pesante che saranno spostate dai moli più vicini al centro storico.

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

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

ACQUISITO il parere favorevole espresso con nota n. 219057 della Regione Toscana del 8 agosto 2008 pervenuta il 27 agosto 2008 che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG/PAAC/34.19.04/3190/2009 del 9 marzo 2009, pervenuto in data 9 marzo 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

PRESO ATTO CHE non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

DECRETA

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativamente al progetto relativo a alla Variante al PRP di Livorno per un approdo turistico nel Porto Mediceo e Darsena nuova da realizzarsi nel Porto di Livorno, presentato dall'Autorità Portuale di Livorno, con sede a Scali Rosciano 6, 57123 Livorno, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano:

a) Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S.:

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

ottimizzare in funzione anche del parco nautico esistente, le dimensioni degli ormeggi di progetto;

6. in fase di cantiere, l'Autorità Portuale dovrà far adottare tutte le precauzioni per contenere il livello di emissioni sonore diurne, in particolare verso i recettori sensibili, prevedendo opportune misure di mitigazione quali l'utilizzo di macchine operatrici con le migliori caratteristiche di emissione sonora e la predisposizione di barriere acustiche provvisorie da collocare sul perimetro delle aree di cantiere;
7. l'Autorità Portuale dovrà predisporre, con modalità da concordare con L'ARPAT, un piano di monitoraggio dell'impatto acustico in fase di cantiere, da effettuarsi per tutta la durata delle lavorazioni e che dovrà protrarsi sino al secondo anno di esercizio del porto;
8. lo scarico delle acque reflue connesso all'esercizio del porto deve essere convogliato nella rete fognaria Comunale e quindi all'impianto di depurazione;
9. in relazione agli incrementi dei fabbisogni idrici dovrà essere realizzata una doppia rete idrica, usi potabili e usi non potabili (acque riutilizzate per i lavaggi delle imbarcazioni) nelle colonnine a servizio degli ormeggi;
10. l'Autorità Portuale dovrà prevedere una stazione di aspirazione, raccolta e stoccaggio per oli e acque di sentina nonché di aspirazione, raccolta e stoccaggio o immissione in sistema fognante, delle acque nere provenienti dalle imbarcazioni, in vicinanza al distributore di carburante o in altra banchina in cui sia presente un opportuno accosto e comunque i rifiuti prodotti dalle imbarcazioni dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182;
11. l'Autorità Portuale dovrà concordare con il Comune di Livorno i percorsi dei mezzi pesanti;
12. l'Autorità Portuale dovrà adottare gli opportuni accorgimenti per limitare la diffusione delle polveri durante le attività di cantiere tramite la bagnatura delle aree di cantiere e la copertura degli scaricabili dei materiali da costruzione;
13. l'Autorità Portuale dovrà prevedere il lavaggio accurato dei massi e del materiale da immettere in mare prima del loro affondamento per limitare la dispersione di sedimento fine nell'ambiente marino e divieto di scarico in mare di materiali fini o di blocchi mescolati a materiali fini; i lavori di posa dei massi per la costituzione delle scogliere dovranno avvenire con la massima cautela e dovrà essere evitato l'affondamento rapido dei massi nonché la risospensione del sedimento;
14. si richiede all'Autorità Portuale di prevedere l'installazione temporanea di schermi in materiale geotessile intorno al cantiere a mare per ridurre la torbidità e contenere la risospensione del sedimento nello svolgimento delle operazioni;
15. durante i lavori devono essere attuate tutte le misure che possono evitare gli inquinamenti a mare di oli, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possano ridurre gli effetti di eventuali sversamenti accidentali e adottare le misure per il contenimento a mare di sostanze tossiche in conformità con le indicazioni della Capitaneria di Porto di Livorno;
16. al fine di un corretto smaltimento dei rifiuti pericolosi dovranno essere installati speciali contenitori per lo stoccaggio di filtri olio usati, batterie al piombo, oli esausti e batterie non al piombo. Il dimensionamento delle strutture sopra descritte dovrà essere congruo con la



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

ricettività del porto turistico e lo smaltimento dovrà essere assicurato tramite il ritiro da parte degli smaltitori autorizzati;

17. ai fini della fruizione del porto anche da parte di categorie svantaggiate, dovranno essere realizzati all'interno del porto: un sentiero per non vedenti, una segnaletica per non vedenti e una gru per l'imbarco e sbarco di utenti con disabilità motoria, da installare in prossimità di una banchina con adeguato accosto;
18. in fase di esercizio, dovrà essere predisposto un programma di interventi di educazione ambientale e marinara, finalizzati alla migliore conoscenza degli elementi di corretta e sicura navigazione in mare, di protezione dell'ambiente marino che preveda:
 - i. l'installazione all'interno del porto di pannelli didattici di educazione ambientale, rivolti alla fascia di ragazzi in età scolare per consentire una migliore conoscenza e rispetto dell'ambiente marino;
 - ii. la divulgazione delle produzioni editoriali del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente e della Capitaneria di Porto, sul sistema delle aree protette nazionali e regionali, a terra e a mare.

e con le seguenti raccomandazioni:

- si invita l'Autorità Portuale ad attivarsi presso il Comune di Livorno affinché siano adottate tutte le misure per il contenimento degli scarichi urbani che confluiscano nell'area di progetto, per garantire il rispetto dei parametri di legge.
- Prevedere di concerto con la Sovrintendenza per i Beni Culturali, l'eventuale installazione di pannelli fotovoltaici e termici per la produzione rispettivamente di energia elettrica e acqua sanitaria.

b) del Ministero per i beni e le attività culturali:

1. Che venga comunicato, con un congruo anticipo sia alla Soprintendenza Archeologica di Firenze, la data di inizio dei lavori, al fine di poter controllare i medesimi in corso d'opera;
2. Qualora si dovessero verificare in qualsiasi momento durante i lavori, scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi del D.Lgs 42 del 22.01.2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) e della legge 689/1981, titolo II – nuove discipline delle sanzioni degli artt. 822, 823 e specialmente 826 del Codice Civile, nonché dell'art. 733 del Codice Penale, di sospendere i lavori e avvertire immediatamente la Soprintendenza o la Stazione dei Carabinieri competente per territorio;
3. Che prima della realizzazione delle opere relative alla variante del P.R.P. di Livorno venga presentato un progetto di recupero architettonico generale dell'intero ambito territoriale, delle seguenti emergenze storiche quali:
 - *Il Forte della Punta del Molo Mediceo;*
 - *Il Bastione della Regina;*
 - *Il Bastione della Vittoria e resti del Forte di Porta Murata in radice del Molo Mediceo;*
 - *I Torrioni Lorenese ai lati del ponte girevole sul collegamento tra la Darsena Nuova e Porto Mediceo;*

- *Le Gradinata semicircolare di approdo su Andana Elba e l'antica Dogana;*
- *I tratti di Mura Medicee a coronamento di gran parte del Porto Mediceo;*
- *Il vecchio Bacino di Carenaggio (1860) in Darsena Nuova e il mare, in località Bellina, dovrà essere attuato analogamente a quanto sopra disposto in quanto va ad incidere sulle preesistenze storiche;*
- *Per quanto riguarda il piccolo Bacino di Carenaggio del 1860 dovrà rimanere la forma e l'invaso attuale*
- *Inoltre tutto quanto sopra espresso dovrà far parte integrante anche delle N.T.A. in tal senso si richiede in fase esecutiva un'integrazione delle N.T.A. stesse;*

Il progetto esecutivo architettonico delle opere di cui sopra dovrà essere inoltrato, per la verifica di ottemperanza, a questa Direzione Generale e alla Soprintendenza BAP, PSAE di Pisa, per il definitivo parere di competenza.

c) della Regione Toscana:

1. Per quanto riguarda la realizzazione delle nuove banchine, considerato che le zone interessate presentano in alcuni punti valori di metalli pesanti (mercurio ed arsenico) superiori a quelli riportati nella colonna B dell'allegato 5 parte IV del D.Lgs. 152/06 s.m.i., si ritiene opportuno che, contestualmente all'autorizzazione, vengano attivate le procedure previste al Titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/06 s.m.i. (Bonifica di siti contaminati), dato che l'intervento proposto si configura come una "messa in sicurezza permanente".
2. Relativamente al materiale di scavo del canale, si richiede che il Proponente presenti un piano di gestione e caratterizzazione dei materiali di scavo, con indicazione del volume dei cumuli, del numero di campioni per cumulo, dei parametri chimici da analizzare ecc., e che venga altresì evidenziata in progetto l'area attrezzata per l'accumulo temporaneo dei materiali di scavo, finalizzato alla caratterizzazione. Il progetto deve dar conto anche degli accorgimenti e delle tecniche che saranno adottati per la prevenzione dello spolvero dai cumuli, ai fini della tutela della salute dei lavoratori e della popolazione.
3. Per quanto riguarda l'impatto acustico nella fase di cantiere, la cui durata prevista è di almeno 3 anni, atteso che la documentazione presentata non solo non prevede il rispetto dei limiti di legge, ma prevede livelli molto più alti di quelli che necessariamente vengono imposti anche nell'ambito di una autorizzazione in deroga per un'attività che si protrae per così lungo tempo, nello svolgimento di tale attività deve essere previsto l'utilizzo di macchine operatrici che garantiscano le migliori caratteristiche di emissione sonora, e devono essere adottati sistemi di abbattimento quali, ad esempio, l'adozione di barriere antirumore mobili od altri sistemi di contenimento delle emissioni sonore, che possono rivelarsi molto efficaci nel caso di sorgenti sonore ben localizzate. Per tutta la durata dei lavori deve inoltre essere prevista un'attività di monitoraggio dell'impatto acustico, con modalità che devono essere concordate con il Dipartimento provinciale dell'ARPAT territorialmente competente.

Si ritiene necessario che in fase di progettazione esecutiva dell'intervento, il proponente l'opera integri le informazioni sul clima acustico *ante operam*, adottando gli indicatori previsti dalla vigente normativa (LAeq diurno e notturno).

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

Le prescrizioni n. 2, 3, 8 e 9 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Toscana, le prescrizioni n. 4, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 15 e 16, nonché quelle di cui alla lettera c), dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte della stessa Regione Toscana con l'ausilio dell'ARPAT. Le prescrizioni di cui alla lettera b) saranno ottemperate a cura del Ministero per i beni e le attività culturali.

Il presente provvedimento sarà comunicato all'Autorità Portuale di Livorno, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture Direzione Generale Demanio e Porti ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

L'Autorità Portuale di Livorno trasmetterà al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., della Regione Toscana e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

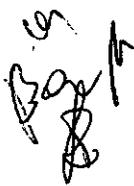
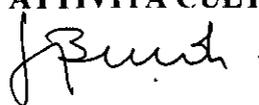
Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla pubblicazione dell'avviso in Gazzetta Ufficiale.

Roma li

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**



**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**





*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Il progetto esecutivo dell'opera deve essere coerente con il Piano comunale di risanamento acustico. In ogni caso, al fine di valutare l'effettivo impatto acustico in fase di esercizio, deve essere attuato un monitoraggio del clima acustico *post operam*, le cui modalità devono essere concordate con il Dipartimento provinciale dell'ARPAT territorialmente competente.

4. Per quanto riguarda l'impatto sul sistema infrastrutturale, con particolare riferimento alla gestione del trasporto dei materiali di scavo del canale, ai fini dell'autorizzazione deve essere presentato un piano di movimentazione, sulla base del quale deve essere verificata, con gli Enti proprietari delle strade interessate al passaggio dei mezzi pesanti, l'idoneità delle strade stesse. Detto piano deve contenere almeno:

- cronologia delle operazioni di trasporto, con indicazione del numero di viaggi/giorno;
- individuazione degli itinerari, ed eventuali esigenze di messa in sicurezza dei medesimi.

5. Per quanto riguarda l'ambiente idrico, visto che la variante al PRP proposta riguarda solo una delle diverse direttrici di sviluppo del comparto rappresentato dal Piano Attuativo "Porta a Mare", l'attuazione del progetto è subordinata alle necessarie verifiche con il gestore del servizio ASA SpA in merito al livello di infrastrutturazione esistente per la distribuzione acquedottistica ed il collettamento depurativo, nonché alle eventuali necessità di adeguamento. In particolare, l'attuazione del piano per la realizzazione dell'approdo turistico è subordinata ad una stima circa l'incremento dei fabbisogni idrici rispetto a quelli attuali ed alla individuazione delle relative fonti di approvvigionamento in riferimento alla disponibilità della risorsa ed alle previsioni del Piano d'Ambito di ATO 5. L'attuazione del piano dovrà prevedere accorgimenti di risparmio idrico, tra i quali si suggerisce di valutare la possibilità di realizzare una rete separata di acqua meno pregiata da destinare ad usi diversi da quelli idropotabili, alimentata da acqua di riuso e/o da sistemi di accumulo di acqua meteorica.

6. Per quanto riguarda gli aspetti sismici, in fase di progettazione esecutiva il proponente deve realizzare indagini geofisiche in foro (prove down-hole in onde P ed SH), necessarie per la determinazione della categoria di suolo di fondazione, al fine di una corretta stima dell'azione sismica nella situazione di progetto, in ottemperanza a quanto previsto dalle norme tecniche per le costruzioni.

7. Per quanto riguarda il paesaggio, si ricorda la necessità della redazione della relazione paesaggistica, da predisporre secondo le disposizioni della vigente normativa statale di settore e da valutarsi da parte delle Autorità competenti.

8. Il proponente, in fase esecutiva, è tenuto a seguire le disposizioni speciali di cui all'Allegato 1, facente parte integrante del presente parere.

9. Si prescrive che per le successive fasi del procedimento, in merito ai contenuti progettuali delle nuove opere, le previsioni siano adeguate alle dotazioni previste dal Master Plan "La rete dei porti toscani", con particolare riferimento alla dotazione dei parcheggi.

10. In relazione agli impatti generati sia dal traffico indotto dalla fase di cantiere, sia dal traffico indotto dalla presenza dell'approdo, si raccomanda di verificare la possibilità che, almeno nelle aree più critiche, siano studiate soluzioni idonee a contenere le emissioni aggiuntive e a migliorare la fluidità del traffico;