



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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

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";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di Variante del P.R.P. del Porto di Piombino da realizzarsi in Comune di Piombino (LI), presentata dall'Autorità Portuale di Piombino con sede in piazzale Premuda 57025 Piombino, in data 10 maggio 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Piombino in data 30 marzo, 3 agosto e 25 settembre 2001;

VISTA la nota n. 108/3301/09-02-01 della Regione Toscana del 23 maggio 2001, pervenuta il 6 giugno 2001, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/408/22716/00 del Ministero per i beni e le attività culturali del 19 ottobre 2000, pervenuta in data 30 ottobre 2000, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 433 formulato in data 19 settembre 2001 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Piombino;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la variante del P.R.P. del Porto di Piombino articolata nelle seguenti fasi:

W
GB
FR

- fase 1 sistemazione banchina Darsena Piccola e piazzale retrostante; riqualificazione delle vasche di decantazione esistenti; tratto iniziale della banchina Darsena Grande Sud; demolizione ex pontile ILVA; approfondimento dei fondali a -13 metri l.m.m.;
- fase 2 completamento Darsena Grande; spostamento del carbonile prospiciente le banchine portuali; riqualificazione delle aree retrostanti la Darsena Grande; approfondimento dei fondali antistanti la Darsena Grande a quota - 15 metri l m m;
- fase 3 riempimento Darsena Pescherecci; approfondimento dei fondali alla quota .15 metri l.m.m. delle restanti parti previste dalla Variante II;

considerato che:

- gli obiettivi della Variante in esame, consistono in:
 - specializzare le aree a seconda dei traffici;
 - aumentare l'operatività portuale e la sicurezza delle operazioni di imbarco/sbarco e gestione dei traffici mediante un aumento delle superfici delle banchine e dei piazzali;
 - incrementare gli spazi destinati alle attività di traffico commerciale e RO-RO;
 - garantire fondali adeguati alle tipologie di navi verso cui si va orientando il trasporto marittimo
 - riqualificare le aree industriali ed ex industriali interne al porto.
- gli interventi previsti, interessanti tutti il settore nord del porto, porteranno alla realizzazione di una nuova configurazione, con la realizzazione di due Darsene (Darsena Grande e Darsena Piccola) con nuovi banchinamenti;
- la Variante prevede il parziale tombamento della Darsena Capitaneria e lo spostamento delle attività legate alla pesca al di fuori del porto di Piombino, in un porticciolo da realizzare appositamente; che l'ubicazione del nuovo porto peschereccio, così come prospettato nel Progetto di Variante impegnerebbe un tratto di costa del promontorio ancora non del tutto compromesso, affacciato su un tratto di mare i cui fondali sembrano ancora dotati di discrete condizioni di naturalità;
- gli interventi previsti comportano un approfondimento dei fondali sia in area portuale, con quote comprese tra - 13 e - 15 m l.m.m., che esternamente al porto, con quota finale a - 15 m da l.m.m.; considerato inoltre che tale approfondimento comporta un escavo delle quantità riportate nella tabella seguente:

	Approfondimento (m da l.m.m.)	Volumi escavo (m ³)
Area interna al porto	Fondali a -13.0	1.055.411
	Fondali a -15.0	228.084
Area esterna al porto	Fondali a -15.0	1.037.837
Totale escavo		2.321.362

- l'attuazione degli interventi previsti sarà articolata in tre fasi e che conseguentemente gli escavi saranno così ripartiti:

	Volumi parziali (m ³)			Volumi cumulativi (m ³)
	Avamporto	Porto	SubTotale	Totale
1 ^a fase	772.641		772.641	772.641
2 ^a fase	282.000		282.000	1.054.641
3 ^a fase	228.084	1.037.837	1.265.921	2.320.562



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- i fondali interessanti le aree da dragare rientrano nella perimetrazione operata dal D.M. 10 gennaio 2000 e che si rende quindi necessaria una loro caratterizzazione prima di qualsiasi intervento;
- sulla base delle campagne di indagine precedentemente effettuate dall'ARPAT e dall'ICRAM sia in area portuale che in area esterna al porto (avamposto), i sedimenti sono caratterizzati da dati di qualità variabili, ma che, tuttavia, non sembrano indicare la necessità di interventi di trattamento e inertizzazione, o comunque non sembrano indicare tale necessità per quantitativi rilevanti;
- la qualità dei fondali in area esterna al porto è tale da poter stimare che una quantità significativa della sabbia dragata potrà essere impiegata per opere di ripristino morfologico (es.: ripascimento spiagge);
- la quantità di sostanza organica totale nei sedimenti non raggiunge percentuali tali da destare preoccupazione in merito alla formazione di biogas, qualora il materiale dragato dovesse essere posto in strutture di contenimento, ma che prudenzialmente è opportuno tutelarsi dalle quantità di biogas prodotte in tempi brevi;
- la Variante prevede, sulla base di caratterizzazioni eseguite in altre occasioni, lo smaltimento dei sedimenti dragati attraverso le seguenti possibilità:

	Quant. tot. (m ³)	Quant. prev. riempim. piazzi (m ³)	Quantità residua da smaltire (m ³)	Possibile sistemazione
Fase 1 ^a	772.641	72.054	≈ 700.000	in vasca di colmata
Fase 2 ^a	282.800	68.688	≈ 210.000	in vasca di colmata
Fase 3 ^a	1.265.291	49.608	≈ 1.200.000	500.000 m ³ in vasca di colmata 100.000 m ³ destinati al mercato dopo opportuni trattamenti 300.000 m ³ destinati a ripascimento costiero, previa verifica della compatibilità 80.000+100.000 m ³ possono essere utilizzati per la rifioritura di scogliere 200.000 m ³ possono essere sversati a mare, dopo l'esaurimento dell'iter autorizzativo

- la vasca di colmata in cui saranno smaltiti la gran parte dei sedimenti ha dimensioni 800 metri di lunghezza e 180 di larghezza e che si trova a nord dell'area portuale, in un tratto di costa prospiciente le industrie siderurgiche;
- la posizione della vasca di colmata è tale da non recare disturbo ai caratteri idrodinamici del tratto di Golfo interessato, risultando al riparo del Molo Batteria del Porto di Piombino;
- gli interventi previsti nella Variante II comportano una riqualificazione ed un risanamento delle aree industriali a maggior degrado all'interno del porto, quali il parco carboni e le vasche di decantazione;
- nell'ambito della Variante II è previsto lo spostamento del carbonile nella nuova area che si verrà a creare con la realizzazione della vasca di colmata;
- gli interventi prevedono una ridefinizione dello schema di raccolta delle acque e una ricostruzione del sistema fognario, con scarico a mare delle acque depurate a nord del porto;

HW
G. BAR

- per la realizzazione delle banchine e degli accosti è previsto l'uso di materiale lapideo da estrarre nelle cave dei dintorni, poste nei comuni di Gavorrano e di Campiglia Marittima;

preso atto:

- della nota aggiuntiva prodotta dall'APP circa l'impiego dei cassoni galleggianti per la realizzazione delle banchine in sostituzione del materiale lapideo;
- che il prolungamento della S.S. 398 fa parte del Programma ANAS di potenziamento del Corridoio Tirrenico e che sono previsti miglioramenti alla viabilità di collegamento del porto anche nella viabilità urbana;

considerato inoltre che:

- per la realizzazione delle banchine e dei piazzali sono previste fondazioni su pali di grande diametro da realizzare mediante trivellazione con asportazione di materiale getto in opera del calcestruzzo; valutato che tale tecnica potrebbe contribuire alla dispersione di materiale fortemente inquinato data la collocazione all'interno del porto;
- attualmente il porto è collegato alla rete infrastrutturale nazionale attraverso la viabilità cittadina, su cui si riversa anche il traffico turistico e cittadino e che tale situazione porta nei periodi estivi a fenomeni di congestione del traffico cittadino;
- le attività di cantiere produrranno un incremento del traffico veicolare e che tale traffico avrà un impatto non trascurabile sulla mobilità cittadina, sul rumore e sulla qualità dell'aria;
- la Variante II prevede anche la realizzazione di opere di inserimento ambientale mediante la creazione di fasce verdi con funzione di schermo e di filtro;
- la realizzazione degli interventi previsti nella Variante II offre la possibilità di dare attuazione, ad una parte consistente degli interventi previsti nell'area perimetrata dal D.M. Amb. 10 gennaio 2000;
- la stretta dipendenza che la città di Piombino ed il porto hanno rispetto all'industria siderurgica; considerato altresì che la Variante II si propone di acquisire nuovi spazi per incrementare le attività di porto commerciale e traghettiistico, migliorando l'efficienza della tradizionale attività a servizio dell'industria siderurgica;

valutato che:

- con il D.M. Amb. del 24 gennaio 1996, è stato istituito il Santuario dei Cetacei nella zona di mare presumibilmente interessata dalla discarica a mare dei sedimenti e che quindi la quantità di materiale da sversare a mare dovrà tendere a zero;
- gli interventi previsti nella Variante II rispondono in maniera soddisfacente agli obiettivi di funzionalità dichiarati nel progetto.
- la vasca di colmata impegna un tratto di costa senza alcun pregio di naturalità ed i cui antistanti fondali non presentano caratteristiche di qualità degna di attenzione;
- le aree oggetto degli interventi di escavo dei fondali all'interno e all'esterno del porto sono caratterizzate da bassa qualità ambientale a scarsa naturalità;
- con la realizzazione del nuovo assetto del porto si consegnerà un positivo miglioramento ambientale, soprattutto in conseguenza dello spostamento del carbonile;

11/11
G.S.A.



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- la possibilità che il nuovo assetto del porto possa costituire un elemento di promozione e di sviluppo per la città di Piombino ed il suo hinterland, favorendo lo sviluppo di attività non legate unicamente all'industria siderurgica;
- la localizzazione scelta per il nuovo porto pescherecci comporterebbe un aggravamento delle condizioni di viabilità e traffico, gravando sulle stesse vie di collegamento che interessano il porto di Piombino e quindi effetti sull'ambiente naturale non trascurabili, in un'area di estrema delicatezza e fragilità;
- tale collocazione inoltre potrebbe comportare impatti non trascurabili sull'ambiente naturale, in un'area di grande delicatezza e fragilità;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera-proposta;

CONSIDERATA la nota n. 108/3301/09-02-01 della Regione Toscana del 23 maggio 2001, pervenuta il 6 giugno 2001, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

1) *prima del tombamento della Darsena Pescherecci dovrà essere effettivamente realizzato un nuovo porto pescherecci e si dovrà provvedere:*

- *alla presentazione dello S.I.A. del nuovo porto pesca ed agli oneri pubblicitari previsti dalla normativa di settore;*
- *alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'autorità competente, necessaria alla realizzazione di tutte le nuove opere destinate ad ospitare la flotta pescherecci attualmente presente nel porto di Piombino;*
- *agli adempimenti previsti dall'art. 5 della L.R. 84/94 anche in relazione alla coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti;*

2) *Prima della riutilizzazione dell'area interessata dagli attuali carbonili, così come programmato dagli interventi previsti della seconda fase, si dovrà provvedere a costruire il nuovo parco carboni avendo preventivamente espletato la procedura di verifica prevista dalla legge regionale sulla V.I.A. Il progetto del nuovo parco carboni dovrà essere conforme alle disposizioni previste dall'Allegato 6 (Emissione Diffusa - Ex ART. 3, comma) del D.M. 12/7/1990 - Linee guida per il contenimento delle emissioni degli impianti industriali e la fissazione dei valori minimi di emissione.*

Il progetto del nuovo parco carbone, al fine di mitigare gli impatti attesi sulle componenti ambientali, deve prevedere l'utilizzo delle migliori tecnologie del ciclo - scarico stoccaggio utilizzo - tali da eliminare le attuali emissioni diffuse di polveri oltre quelle che si registrano particolarmente intense in concomitanza ad eventi meteorologici avversi. Ai fini della prevenzione contro gli inquinamenti, la nuova ubicazione dei carbonili, dovrà tener conto anche della preesistente attività "Agroittica" che si troverebbe confinante con la nuova ubicazione.

Il nuovo parco carbone dovrà essere realizzato con gli idonei accorgimenti necessari a ridurre le emissioni di materiale particolato (bagnatura superfici, barriere anti-vento, macchine di messa a parco e ripresa dotate di accorgimenti per limitare l'emissione di polveri durante

MW
CS

queste operazioni, nastri trasportatori completamente chiusi etc.).

Al fine di monitorare l'effettiva pressione ambientale, si ritiene necessario che l'Autorità Portuale provveda ad implementare l'attuale sistema di rilevamento dell'inquinamento atmosferico, con una nuova cabina di monitoraggio della qualità dell'aria, (corredata di analizzatori automatici di polveri, CO, NOx e campionatore ad alto volume per la determinazione degli IPA) e d'intesa con ARPAT, Provincia di Livorno e Comune di Piombino provveda al funzionamento della cabina stessa. Le indicazioni fornite da tale stazione, insieme alle altre già esistenti, potranno contribuire ad adottare eventuali misure di mitigazione che dovessero rendersi necessarie;

- 3) La realizzazione di tutti gli interventi previsti dalla terza fase della Variante II al P.R.P., è consentita solo a seguito della effettiva ultimazione dei lavori di prolungamento della S.S. 398 e della realizzazione del tracciato ferroviario di collegamento tra la stazione di Portovecchio ed i nuovi piazzali portuali;
- 4) Qualunque intervento previsto dalle fasi I, II, e III di cui alla variante II al PRP e ricadente nel perimetro del sito di interesse nazionale di Piombino, classificato quale area industriale soggetta a bonifica ai sensi dell'art. 1 del D. M. Ministro dell'Ambiente del 10/1/2000, è vincolato alla approvazione del piano di caratterizzazione ai sensi della L.R. 25/1998 e D.M.471/2000 (l'indagine sulle aree ex industriali interessate dalla Variante risulta già predisposta dall'ARPAT,) e - ove necessario - alla preventiva realizzazione dei progetti di messa in sicurezza, bonifica, ripristino ambientale e monitoraggio ed alla relativa certificazione di avvenuta bonifica rilasciata dalla Provincia di Livorno; la caratterizzazione può eventualmente procedere per stralci funzionali sulle aree interessate dalla Variante II al P.R.P., d'intesa tra proponente, A.R.P.A.T. e Provincia di Livorno;
- 5) Prima dell'inizio dei lavori previsti per la realizzazione della vasca di conterminazione (nella quale saranno conferiti tutti i sedimenti derivanti dai dragaggi dei fondali), ed al fine di regolamentare il flusso dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti provenienti dalla cava di Campiglia, quali rocce necessarie alla costruzione della diga a mare, l'Autorità Portuale dovrà stipulare un protocollo d'intesa con i comuni di Piombino e Campiglia Marittima al fine di regolamentare i flussi di traffico sulle strade interessate, individuando precise fasce orarie con la possibilità di disporre eventuali interruzioni dei flussi nei periodi del turismo estivo. Il protocollo dovrà prevedere uno specifico studio sull'inquinamento acustico con i criteri di cui al successivo punto 6);
- 6) Per quanto attiene l'inquinamento acustico, nel progetto relativo al primo stralcio della variante al P.R.P. deve essere contenuto uno studio dell'effetto dell'opera e del relativo traffico indotto dovuto alla SS 398 di penetrazione al porto, sul clima acustico attuale (ai sensi della Del. G.R. n.788/1999, emanata ai sensi dell'art. 12, comma 2 e 3 della L.R. n.89/98), attraverso l'utilizzo di un adeguato modello di calcolo, nella normale condizione di esercizio dell'infrastruttura portuale.
Lo studio, da inviare agli enti competenti al controllo, deve:
 - individuare le specifiche sorgenti di rumore prevedibili a regime (posizione relativa, livello equivalente di potenza, spettro di emissione);



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- utilizzare uno dei modelli matematici fra quelli attualmente disponibili per la valutazione dell'impatto acustico prevedibile, giustificando le eventuali assunzioni semplificative per la rappresentazione dello stato di progetto;
 - individuare i ricettori sensibili presenti ed in prossimità di questi valutare l'eventuale significativo peggioramento del rumore ambientale locale;
 - contenere la descrizione e la progettazione delle eventuali opere di mitigazione, da realizzarsi preventivamente ai lavori della III fase prevista dalla variante al P.R.P.;
- 7) Prima della realizzazione delle opere relative alla prima fase, dovrà essere elaborato uno studio di fattibilità sulla possibilità di contribuire al soddisfacimento delle esigenze idriche dell'area siderurgica e/o delle attività portuali; tale studio, da verificare con ARPAT e CIGRI, dovrà prevedere la realizzazione di un sistema di captazione e riutilizzo delle acque meteoriche (rete duale) finalizzato a limitare i consumi idro-potabili e contenere la produzione di scarichi idrici a mare;
- 8) Nell'ambito della variante II al PRP di Piombino, prima della realizzazione degli interventi di prima fase, deve essere studiato dal proponente e verificato da A.R.P.A.T., il riassetto complessivo degli scarichi industriali in modo da trovare risposte in termini risolutivi per l'eliminazione dell'immissione dei fanghi in mare, sia in ambito portuale che in ambito esterno. L'autorità portuale deve operare affinché siano evitate soluzioni parziali o più semplicemente si provveda al solo trasferimento del problema esternamente all'area portuale; in questo caso, al fine di prevenire la dispersione dei fanghi si devono studiare mitigazioni più efficaci di quelle esistenti all'interno del porto, e ciò al fine di tutelare la presenza di un discreto insediamento di prateria a posidonia oceanica fuori dell'area portuale. Si rende quindi necessario verificare la possibilità di prevedere la unicità di gestione degli scarichi e considerare la possibilità di realizzare un collettore unico, al di fuori dello specchio acqueo portuale, ma nelle immediate vicinanze, con i necessari sistemi di sedimentazione a terra, inserendo il nuovo assetto fognario nell'ambito del riesame complessivo del ciclo delle acque per utilizzo industriale, al fine di ottimizzare le occasioni di riuso (impianti agroittici) e ricircolo in alternativa allo scarico, tenuto conto anche delle finalità dettate dalla nuova normativa sugli scarichi (D. L.gs 152/99);
- 9) per quanto concerne la caratterizzazione dei materiali di dragaggio, qualora i sedimenti rinvenuti risultassero inquinati (idrocarburi, IPA, metalli pesanti, etc.), le operazioni di prelievo devono essere finalizzate alla detossificazione e inertizzazione preventivamente al recupero e/o smaltimento a terra. Le modalità di riuso devono prevedere, quale prerequisite fondamentale, una puntuale programmazione dei volumi prelevati e ricollocati, in modo che gli stoccaggi siano soltanto temporanei (in aree opportunamente realizzate). I materiali di dragaggio non dovranno essere smaltiti in mare, devono essere per quanto più possibile riutilizzati nelle zone immediatamente a ridosso delle realizzazioni portuali e potranno essere conferiti nella vasca di conterminazione destinata alla realizzazione di un'area di neoformazione per recupero di suolo dal mare, ubicata tra la radice esterna del pontile Lucchini e la località la Chiusa.
- Le operazioni di riutilizzo dei materiali di escavo devono essere valutate in relazione alle specifiche interpretazioni al D. L.gs 22/97 introdotte con la legge n 93 del 23.3.2001 "Disposizioni in campo ambientale";

10) Contestualmente alla realizzazione degli interventi di II fase, deve essere prevista una indagine di tipo archeologico finalizzata alla individuazione ed alla tutela di eventuali reperti e testimonianze riferibili allo scomparso antico convento Falesia, (sito di particolare importanza storica) e deve essere predisposto un progetto generale di sistemazione paesaggistica ambientale di tutta l'area del Porto.

raccomandazioni:

- 1) considerato che i sedimenti che saranno dragati con l'approfondimento dei fondali portuali, così come già sperimentato in precedenti occasioni, potrebbero essere ritenuti idonei al riutilizzo per il ripascimento delle spiagge in erosione, si raccomanda di disporre un programma di monitoraggio che preveda maggiori informazioni sulle modalità operative del rilievo batimetrico e sulle analisi granulometriche degli stessi sedimenti, per verificarne la idoneità al richiamato utilizzo;
- 2) che venga studiato, nell'ottica di creare le condizioni per interventi di tipo sostenibile, un piano che preveda la possibilità di soddisfare l'aumento del fabbisogno energetico, conseguente agli interventi previsti dalla variante II al P.R.P., utilizzando l'energia prodotta dalle centrali termoelettriche presenti all'interno della Lucchini S.p.A., che sono a sua volta alimentate con parte di gas siderurgici provenienti dai cascami energetici, ottenendo quindi - complessivamente - una ulteriore riduzione sulle emissioni di CO₂;
- 3) che gli studi sull'impatto del nuovo porto pescherecci, riguardo agli elaborati integrativi per sua individuazione, tengano conto della situazione della falesia, che attualmente si presenta in dissesto diffuso con fenomeni di frana e cedimenti che interessano tutta la zona compresa tra l'attuale diga foranea e Piazza Bovio.

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/22716/00 del 19 ottobre 2000, pervenuto in data 30 ottobre 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

con apposita istanza l'Autorità Portuale di Piombino, con nota prot. n. 2311/00 del 09/05/2000, qui pervenuta in data 23/05/2000 prot. n. ST/408/11334, ha chiesto ai sensi dell'art. 6, comma 3, della legge 349/1986 ed al D.P.C.M. 10.08.1988 n. 377 la valutazione di impatto ambientale relativo alla Variante II[^] del Piano Regolatore Portuale di Piombino (LI).

Premessa:

La Variante II[^] al P.R.P., del Porto di Piombino, situato nel Comune di Piombino (LI), si pone come obiettivo di attuare la rifunzionalizzazione dell'attuale infrastruttura portuale mediante l'acquisizione delle aree poste a nord del bacino portuale, che attualmente sono in concessione all'industria siderurgica.

Gli interventi previsti sono così distinti:

1. La realizzazione di due darsene al cui servizio sono posti i seguenti banchinamenti:



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- *Banchina Darsena Piccola Nord di circa 245 m.l. costituisce il lato lungo della Darsena che risulta dalla riqualificazione delle due vasche di decantazione della Lucchini attualmente esistenti, dove viene realizzato un piazzale proteso verso il mare;*
 - *Banchina Darsena Piccola Ovest di circa 106 m.l. risultante dal riempimento della Darsena Magona attualmente occupata dai pescherecci;*
 - *Banchina Darsena Grande Ovest di circa 180 m.l. che viene realizzata occupando parte delle aree a mare della attuale Darsena Lusid;*
 - *Banchina Darsena Grande Sud di circa 514 m.l. che viene realizzata occupando parte delle aree a mare della attuale Darsena Lusid e parte delle aree a mare circostanti le vasche di decantazione. Per la realizzazione di tale banchina viene prevista la demolizione dell'ex pontile ILVA, attualmente in disuso.*
2. *lavori di escavo del fondale a quota - 13 m nella metà nord della Darsena Grande e a ridosso della nuova banchina parallela al pontile Magona. L'estensione del dragaggio a quota - 15 m consentirà la formazione di un cerchio di evoluzione protetto del diametro di 250 m pari a circa 1,5 volte la lunghezza della nave di progetto, individuata allo stato attuale in una General Cargo Frighter di dislocamento intorno alle 25.000 t.;*
3. *accessibilità al porto di Piombino sia attraverso i collegamenti viari sia attraverso i collegamenti ferroviari.*

La Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici delle province di Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara - Pisa con nota prot. n. 9049/Qd del 27/07/2000, qui pervenuta in data 21/08/2000 prot. n. ST/408/18280/00, ha espresso parere di massima favorevole alla realizzazione dell'intervento, a condizione che:

- *venga garantita l'individuazione dei siti necessari per lo stoccaggio del materiale durante le operazioni di dragaggio;*
- *in fase preliminare, vista l'ubicazione dell'intervento in prossimità dello scomparso antico convento Falesia, venga prevista una approfondita indagine di tipo archeologico, indispensabile in una operazione di riassetto definitivo di un sito di particolare importanza storica.*

Inoltre la Soprintendenza Archeologica di Firenze con nota prot. n. 22020 del 10/10/2000, qui pervenuta in data 13/10/2000 prot. n. ST/408/22148/00, ha rilasciato il proprio nulla osta alla realizzazione dell'intervento a condizione che venga avvertito con congruo anticipo della data di inizio di tutti i lavori di scavo, anche subacqueo, previsti nell'ambito del progetto.

Inoltre, la medesima Soprintendenza, ha concordato con il parere espresso dalla Soprintendenza Beni AAAS di Pisa, con la nota di cui sopra, circa la possibile presenza nell'area interessata dal progetto di testimonianze riferibili all'antico convento di Falesia.

Pertanto, questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere, parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di Variante II[^] al Piano Regolatore del Porto di Pesaro, con il rispetto delle seguenti condizioni:

- che vengano recepite tutte le prescrizioni dettate dalle Soprintendenze con le note di cui sopra;
- che venga predisposto un progetto generale di sistemazione ambientale di tutta l'area del Porto interessato dall'intervento da sottoporre alla competente Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Pisa;
- che venga predisposto un progetto per l'accessibilità all'area portuale in questione, in quanto quello allegato allo Studio Impatto Ambientale risulta carente per una valutazione delle opere da realizzare.

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 di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla Variante del P.R.P. del Porto di Piombino da realizzarsi in Comune di Piombino (LI) presentato dall'Autorità Portuale di Piombino a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) l'inizio dei lavori previsti nella Fase 3 della Variante II è condizionato dall'entrata in esercizio del prolungamento della S.S. 398 fino al Porto;
- b) prima di ogni intervento di dragaggio previsto nelle varie fasi, dovrà essere effettuata la campagna di caratterizzazione dei fondali marini interessati dalle operazioni di escavo, come previsto dalle vigenti disposizioni in materia di bonifica dei siti inquinati (DM 471 del 25 ottobre 1999 e DM 10 gennaio 2000);
- c) al fine di minimizzare, tendendo a zero, la quantità di materiale da scaricare a mare, anche in considerazione della presenza del Santuario dei Cetacei interessante il settore di mare in cui presumibilmente si andrebbe ad effettuare la discarica, si dovrà studiare la possibilità di incrementare la capacità della vasca di colmata, eventualmente aumentando, in misura relativamente modesta, la larghezza dei 180 metri previsti. Tale studio dovrà essere sottoposto alla verifica del Servizio VIA del Ministero dell'Ambiente. La vasca dovrà essere eseguita con tutti i criteri di sicurezza e dovrà essere provvista di esalatori;
- d) dovrà essere predisposto un monitoraggio in corso d'opera e post operam, per la durata di almeno cinque anni dal completamento degli interventi previsti nella Variante:
 - della qualità dell'aria nell'ambito portuale e nelle immediate vicinanze, oltre quanto previsto nella prescrizione della Regione Toscana di cui al punto 2);
 - dell'inquinamento acustico, sulla base di quanto previsto al punto 6 delle prescrizioni della Regione Toscana;
 - della qualità delle acque marine all'interno del porto e nello specchio di mare antistante il porto e la costa interessata dalla vasca di colmata fino ad una distanza di 1000 metri dalla linea di



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

costa nonché dei fondali marini tra la radice del molo Batteria e la foce del Cornia (Torre del Sale) fino ad una distanza di 1500 metri dalla costa. Il monitoraggio dei fondali marini dovrà riguardare non solo la qualità dei sedimenti, ma anche il trasporto solido di fondo, con particolare riferimento alla possibilità che il Canale di Accesso ed il Cerchio di Evoluzione esterno non si comportino come "trappola dei sedimenti". Tutti i monitoraggi indicati dovranno essere concordati con l'ARPAT che ne seguirà anche la esecuzione per la valutazione dei risultati;

- e) al fine di riutilizzare quanto più possibile il materiale dragato, riducendo ulteriormente le quantità da smaltire per scarica a mare o da conferire alla vasca di colmata, e allo scopo di ridurre il ricorso a materiale di cava, minimizzando nel contempo l'impatto del traffico di cantiere dovuto all'approvvigionamento di materiale, dovrà essere prodotto uno studio di fattibilità relativo all'impiego dei cassoni galleggianti/autoaffondanti;
- f) al fine di minimizzare la dispersione degli inquinanti contenuti nei sedimenti dell'area portuale, si dovrà studiare la possibilità di utilizzare, per l'esecuzione delle fondazioni delle banchine e degli accosti, pali battuti senza asportazione di materiale (o altre tecnologie di fondazione) invece dei previsti pali trivellati con getto in opera. Sempre al fine di minimizzare l'intorbidimento e la dispersione del materiale movimentato, dovranno essere adottate le migliori tecnologie di dragaggio disponibili al momento dell'esecuzione dei lavori e tutte le misure di mitigazione e prevenzione già previste nello studio di impatto ambientale;
- g) al fine di minimizzare gli impatti sul traffico cittadino, fino alla entrata in esercizio del prolungamento della S.S. 398 al porto, si dovrà concordare con il Comune di Piombino un piano per coordinare il traffico legato all'attività di cantiere. Tale piano potrà contenere, su richiesta del Comune di Piombino, la sospensione dei lavori che comportino un forte aumento della componente traffico veicolare nei mesi di Luglio ed Agosto;
- h) poiché la realizzazione del prolungamento della SS 398 e del collegamento con il porto dovrebbe avvenire in concomitanza con la realizzazione degli interventi previsti in Fase 1 e in Fase 2, si dovranno studiare ed attuare, in collaborazione con l'ANAS e con il Comune di Piombino tutte le misure adeguate per evitare un effetto moltiplicatore degli impatti dovuto alla contemporaneità dei cantieri. Eventualmente la realizzazione degli interventi previsti nella Variante II dovrà essere sospesa fino al completamento dei lavori di prolungamento e collegamento della S.S. 398;
- i) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Toscana e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

si sottolinea, in accoglimento di quanto prospettato dall'Ente Ferrovie dello Stato S.p.A., la necessità di individuare, da parte delle Autorità competenti, le forme e gli strumenti per ogni opportuno coordinamento per l'attuazione dei collegamenti ferroviari del porto con la Rete nazionale;

si raccomanda, infine, di operare in modo da fare ricorso il più possibile, per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione (cemento, prefabbricati ecc.), al trasporto via mare con recapito direttamente nel Porto di Piombino.

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Piombino, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture Direzione Generale Demanio e Porti, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture Direzione Generale Opere Marittime, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER 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.

Roma li - 8 GEN 1992

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

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