

1 DEC/VIA/3556



Al Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto "Interporto della Toscana Centrale" da realizzarsi in Comune di Prato (FI) località Gonfienti presentata dalla Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. con sede in Prato Via del Ceppo Vecchio n. 57, in data 16 aprile 1997;

VISTA la legge n. 240/90, come modificata dalla legge n. 204/95;

VISTO il D.P.R. 3 luglio 1998 concernente termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale;

VISTA la nota della Regione Toscana del 3 settembre 1998, pervenuta in data 14 settembre 1998 in cui si esprime un parere positivo;

VISTA la nota del Ministero dei beni culturali e ambientali del 7 ottobre 1998, pervenuta in data 8 ottobre 1998, con cui si esprime parere positivo;

VISTO il parere formulato in data 9 luglio 1998 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante: un impianto interportuale ubicato nel territorio del comune di Prato, in località Gofienti, nella piana alluvionale del Bisenzio, in un'area delimitata a nord-est dalla ferrovia Firenze-Bologna (che separa la piana dai Monti della

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S

Handwritten initials: GB, MW, AR, A

Calvana), a sud dalla zona industriale legata alle attività tessili e ad ovest da alcune aree agricole confinanti con Via Alcide de Gasperi e gli argini del fiume.

L'area destinata ad accogliere l'interporto (ca. 80 ha) non risulta sottoposta a vincoli di tipo paesaggistico e idrologico, né rientra fra le zone protette dalla Regione; nondimeno essa si pone in diretta relazione con aree tutelate da vincoli ambientali e paesaggistici, a cominciare dalla Collina della Calvana.

La rete idrografica superficiale interna al sito è riconducibile a due scoli principali: il Fosso del Mulino e la Gora del Ciliegio, che scaricano le loro acque nel fiume Bisenzio;

- il progetto consiste in una infrastruttura di grande scala, tale da consentire un elevato livello di concentrazione e specializzazione dei servizi necessari alla logistica, comprendente fra l'altro un terminale intermodale ferro-gomma, alcuni raccordi ferroviari, magazzini per spedizionieri, servizi terziari e direzionali, servizi ai mezzi ed alla persona;
- lo stralcio funzionale ex legge n° 240/90 oggetto della valutazione, integra il 1° ed il 2° lotto, consentendo alle infrastrutture interportuali di raggiungere un assetto ed un livello di servizi offerti in cui saranno presenti tutte le funzioni previste dalla delibera CIPET del 1993;
- le motivazioni dell'opera vanno ricondotte a due differenti livelli di programmazione:
 - a livello nazionale, il progetto si inserisce, anche in forza delle previsioni della legge 240/90 come modificata dalla legge 204/95, entro un sistema di interporti di rilevanza nazionale, che in coerenza con le previsioni del PGT offrano un forte supporto logistico al trasporto merci intermodale, contribuendo a riequilibrare la ripartizione modale delle merci, tradizionalmente sbilanciata a favore dell'autotrasporto;
 - a livello locale, l'opera intende fornire un moderno ed efficiente supporto logistico ad un bacino (generalmente riconducibile alle province di Pistoia, Prato, Firenze, Arezzo e Siena, e più direttamente individuabile nella direttrice Firenze Prato Pistoia) caratterizzato dalla presenza di rilevanti e diffuse attività produttive, nell'ambito di un tessuto socio-economico e territoriale fra i più dinamici del paese;

osservato che:

- l'interporto di Prato Gonfienti viene classificato di secondo livello dall'aggiornamento del PGT, che individua complessivamente 17 nodi di secondo livello. La prima versione del Piano individuava infatti i nodi di primo livello di Rivalta Scrivia e delle aree piemontese (Torino Orbassano), milanese, veneta (Verona e Padova), bolognese e campana (Marcianise - Nola), ai quali l'aggiornamento Piano aggiungeva i nodi di Parma-Fontevivo e Livorno Guasticce. La legge 240/90, approvata quasi contemporaneamente all'aggiornamento del PGT, confermava l'articolazione in due livelli degli interporti nazionali, finanziando con 482 miliardi i nove impianti di primo livello e con 218 miliardi i 17 impianti di secondo livello. Lo schema di piano quinquennale degli interporti, approvato con delibera CIPET 31 marzo 1992 portava gli impianti di secondo livello da 17 a 30; un anno dopo, lo stesso CIPET abrogava (Delibera 7 aprile 1993) la distinzione fra interporti di primo e secondo livello, riconducendo tutti gli impianti all'unica definizione di "interporti di rilevanza nazionale";
- i contenuti della delibera 1993 venivano recepiti nel D.L. 8 aprile 1993 n. 101, poi convertito (dopo numerose reiteratezioni) in legge 30 maggio 1995 n. 204. Su 23 proposte presentate ai fini del finanziamento entro il termine previsto (23 marzo 1996) risultano attualmente ammesse al contributo statale nove progetti: Bari, Catania, Bergamo-Montello, Gioia Tauro, Val Pescara, Prato-Gonfienti, Orte, Vado Ligure e Cervignano;
- l'interporto di Prato, è espressamente previsto negli strumenti di pianificazione locale e sovracomunale, il completamento del progetto risulta inoltre compatibile con gli altri strumenti di

HU
GAR



Il Ministro dell' Ambiente

pianificazione territoriale e ambientale vigenti, anche laddove questi non lo prevedano espressamente;

- la piana di Prato è compresa nella più vasta area pianeggiante che si estende da Firenze a Pistoia e che risulta depressa rispetto ai rilievi che la bordano.

Il suolo dell'area interessata dal progetto è in generale costituito da terreni limoso-sabbiosi recenti di origine alluvionale. Da un punto di vista geologico, in gran parte dell'area prevalgono i depositi limosi con ghiaie (tipici di conoide) mentre nella parte centrale sono presenti i depositi limoso-argillosi e limoso-torbosi di origine palustre e fluvio-palustre.

La falda si trova ad una profondità che varia da un massimo di 3 metri (nella stagione estiva) ad un minimo di poco inferiore il piano di campagna (nella stagione invernale); nella zona interessata dal progetto sono presenti specchi d'acqua formati per affioramento della falda.

La rete idrografica superficiale interna al sito è riconducibile a due scoli principali: il Fosso del Mulino e la Gora del Ciliegio, che scaricano le loro acque nel fiume Bisenzio;

- le aree extraurbane del territorio in cui si inserisce il sito sono intensamente coltivate (prevalentemente seminativo, con nuclei di olivicoltura, viticoltura, pioppeto, orti famigliari), mentre aree umide che ospitavano formazioni erbacee igrofile sono state in gran parte bonificate. Permangono alcune formazioni arboree igrofile sulle sponde del Bisenzio.

Anche la fauna del comprensorio è fortemente condizionata dall'elevato grado di antropizzazione: l'agricoltura intensiva da un lato, e la crescente urbanizzazione dall'altro, hanno determinato le condizioni per un sostanziale impoverimento del patrimonio faunistico.

Le principali aree sensibili del comprensorio, dal punto di vista ecosistemico, sono riconducibili all'intero sistema idrologico superficiale e sotterraneo (gore, fossi, fiume Bisenzio e falda freatica), sottoposto ad un consistente degrado qualitativo che ne ha compromesso la funzionalità, riducendo la capacità di autodepurazione. Il carico inquinante dei corsi d'acqua nel tratto di pianura interessato dal progetto ha già portato ad una consistente riduzione della biodiversità dei popolamenti vertebrati e invertebrati; un ulteriore aggravio del carico inquinante potrebbe portare, secondo gli estensori dello Studio di Impatto, il reticolo dei fossi in uno stato di anossia;

considerato che:

sulla base della documentazione prodotta dal proponente, sono stati valutati i seguenti aspetti ed i relativi impatti potenziali:

- qualità dell'aria; emissioni atmosfera; effetti sul microclima locale;
- caratteristiche ed effetti sui corsi d'acqua superficiali, sulla falda, modifiche della rete e dei livelli piezometrici; rischio di inquinamento delle acque;
- superficie occupata, dimensionamento delle cave di prestito, impermeabilizzazione delle superfici e drenaggio:
 - vegetazione, fauna, ecosistemi;
 - salute pubblica;
 - livelli sonori e vibrazioni;
 - paesaggio, elementi sensibili e impatto visivo;

valutato che:

- sulla base delle considerazioni svolte, i profili programmatici del progetto in parola evidenziano una sostanziale coerenza della previsione stessa con gli strumenti vigenti a livello locale, regionale, e nazionale. In ogni caso occorre sottolineare che la valutazione non ha potuto non tener conto del fatto che, attualmente, il progetto è già stato parzialmente realizzato e che le attività sono in parte già avviate.

E dunque evidente che nel caso in parola l'istruttoria di Valutazione d'impatto ambientale non ha potuto prendere compiutamente in considerazione le problematiche relative ai criteri di selezione

Handwritten signatures and initials:
 GR, MW, AR, A

del sito, di dimensionamento degli impianti, di verifica della coerenza fra offerta e domanda, di valutazione del rapporto funzionale fra impianto di Prato ed altri impianti pure previsti nell'Italia centrale, alcuni dei quali con bacini di domanda parzialmente sovrapposti a quello di Prato, e non soggetti, in virtù delle normative vigenti, alla pronuncia di compatibilità ambientale statale.

Tali considerazioni appaiono tanto più significative in quanto l'obiettivo di riequilibrio della ripartizione modale nel settore del trasporto merci, cui pure il finanziamento di interporti intende fornire un contributo sostanziale, non può considerarsi esaurito solamente in ragione della realizzazione di un certo numero di impianti logistici attrezzati per l'intermodalità.

Nondimeno, profili di interesse dal punto di vista programmatico, soprattutto a livello territoriale, sono comunque evidenziabili, non fosse altro che per la concreta possibilità che la sua realizzazione offre ad una riorganizzazione locale del settore dell'autotrasporto, in particolare per quanto concerne quegli operatori che tuttora sono localizzati entro il tessuto urbano, in siti spesso impropri e comunque sensibili all'impatto che l'attività di autotrasporto determina sulle condizioni ambientali locali. Lo Studio d'impatto ambientale presentato in istruttoria, pur essendo stato realizzato a valle della richiesta di finanziamento ex l. 240 e successive modificazioni, ha in ogni caso ampiamente documentato i criteri di scelta e dimensionamento che hanno portato alla localizzazione dell'impianto in località Prato Gonfienti, nonché le alternative a suo tempo considerate, esplicitando i motivi della scelta operata.

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta integrando e precisando il quadro delle misure di mitigazione proposto nello studio d'impatto ambientale preliminarmente assunte, in quanto condivisibili;

CONSIDERATA la nota della Regione Toscana del 3 settembre 1998, pervenuta il 14 settembre 1998, in cui si esprime parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. ambiente idrico:

1.1. si prescrive di predisporre, in sede di progettazione esecutiva, il calcolo esatto delle superfici impermeabilizzate ed il dimensionamento dei tombini intercettatori delle "acque di prima pioggia" e delle acque superficiali inquinate dal normale utilizzo (idrocarburi ecc.) o da eventi straordinari (rovesciamento di carico tossico); in sede di realizzazione della rete di raccolta delle acque dovranno essere predisposti idonei automatismi per la separazione delle acque inquinate ed il loro convogliamento nella rete fognante;

1.2. per garantire il minor impatto ambientale, pur nella consapevolezza che l'impianto di raccolta e smaltimento delle acque è per il 50% già realizzato, si suggerisce di valutare, nella successiva fase di progettazione esecutiva e di intesa con A.R.P.A.T., Consorzio di Bonifica di Firenze ed Enti Locali interessati, la possibilità di soluzioni più articolate riguardo alla necessità di separare le acque cosiddette "di prima pioggia" e le acque meteoriche in genere, comprese quelle provenienti dalle coperture dei manufatti e dai marciapiedi;

1.3. per la definitiva messa in sicurezza del comparto idraulico su cui insiste l'interporto si prescrive la necessità della rettifica della gora del mulino nel tratto compreso tra l'immissione nel fiume Bisenzio (SX idraulica) ed il limite dell'edificato, nonché della realizzazione di alcune opere di seguito individuate, previste dal "Progetto esecutivo per il riordino idraulico del territorio consortile nell'area di Crucignano", redatto dal Consorzio di Bonifica di Firenze e approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 5347 del 30

mmw
GB AR



Il Ministro dell' Ambiente

maggio 1994, realizzazione da considerare indifferibile in ordine al riassetto idraulico dell'area interessata dall'intervento in oggetto:

- a) costruzione della tomba sifone al torrente Marinella;
- b) tratti di colatore 416, 417, e 307;
- c) realizzazione di elettropompe per l'impianto idrovoro di Crucignano nel caso in cui, rispetto al quantitativo effettivamente trattenuto dalle opere di autocontenimento e laminazione realizzate all'interno dell'interporto, sia verificata l'esistenza di un surplus di acqua di tipo meteorico da recapitare nella rete di bonifica.

La determinazione delle quote di competenza della Soc. Interporto S.p.A. relative alla realizzazione e gestione delle opere precedentemente elencate e la complessiva definizione autorizzativa delle stesse saranno da sottoporre a specifica convenzione tra il Consorzio di Bonifica di Firenze e la stessa Soc. Interporto S.p.A., da sottoscrivere preventivamente all'inizio dei lavori di completamento dell'interporto stesso;

1.4. nella medesima convenzione devono essere definite le competenze in merito alla gestione dei bacini V1, V2 e V3 di autocontenimento e laminazione individuati nel progetto di interporto e del tratto del fosso del Ciliugio, già oggetto di tombinamento;

1.5. per gli interventi necessari allo scorrimento delle acque di falda si prescrive l'utilizzazione dei "tubi drenanti". Nelle zone soggette a cedimento particolarmente elevato deve essere adottata la tecnica del "Jet grouting" che prevede la disposizione di pali di fondazione ad andamento discontinuo ed orientamento parallelo allo scorrimento delle acque.

Le eventuali anomalie nei livelli di falda devono essere corrette mediante la captazione del surplus e lo scarico del medesimo nelle tubazioni delle acque meteoriche. Il controllo e monitoraggio del livello della falda deve essere affidato ad una serie di piezometri posizionati a monte ed a valle dei tubi drenanti; la lettura dei piezometri e la loro tenuta in efficienza è affidata ad una squadra di manutenzione, già prevista dallo S.I.A. i risultati dei monitoraggi, tenuto conto che le portate derivanti dalla captazione dei dreni potranno confluire nella rete idraulica di bonifica, devono essere periodicamente inoltrati al Consorzio di bonifica, di Firenze per le necessarie verifiche.

Le modalità di esecuzione dei monitoraggi saranno stabilite nella citata convenzione;

2. Componente vegetazione:

2.1. per la costruzione dell'impianto arboreo con funzioni di minimizzazione degli impatti paesaggistici, acustici, climatici e naturalistici si prescrive la utilizzazione di ontani, frassini, farnie e pioppo bianco, per ridurre l'irraggiamento dei piazzali; si prescrive inoltre l'utilizzo dell'alloro, come utile schermatura da porre sulle massicciate in rilevato. Per ridurre l'inquinamento acustico e la velocità del vento, si raccomanda l'utilizzo di cipressi (cloni resistenti al cancro);

3. Assetti infrastrutturali:

3.1. in sintonia con le indicazioni contenute nel parere n. 23/98 del Nucleo V.I.A. della Regione Toscana, relativo allo studio di impatto ambientale per la linea ferroviaria ad alta velocità "Variante di Firenze Castello", si segnala la necessità che anche il progetto esecutivo dell'Interporto individui le modalità di collegamento della struttura interportuale con la rete ferroviaria A.V..

La relativa progettazione esecutiva dovrà essere, dal proponente, concordata con gli Enti locali interessati, le F.S., la T.A.V. ed i soggetti realizzatori delle opere ferroviarie;

10 mmw [signature]

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 7 ottobre 1998 pervenuto in data 8 ottobre 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- vengano eseguiti saggi preliminari nell'area interessata;
- venga informata con congruo anticipo dell'inizio dei lavori la locale Soprintendenza;
- vengano salvaguardati gli edifici rurali ricadenti nell'area interessata dall'intervento;

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

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo a "Interporto della Toscana Centrale" da realizzarsi in Comune di Prato (FI) località Gonfienti, presentato dalla Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) Monitoraggio ambientale:

- dovrà essere stipulata una apposita convenzione con l'ARPAT per l'effettuazione di periodiche campagne di monitoraggio della qualità ambientale del sito, con funzionamento a regime dell'infrastruttura da ripetersi con frequenza concordata con l'ente di controllo. Tali campagne dovranno in ogni caso verificare:
 - la qualità delle acque superficiali (a monte e a valle dell'impianto);
 - la qualità dell'aria;
 - il livello sonoro in corrispondenza dei recettori potenzialmente impattati individuati nello SIA; in particolare, dovranno essere rilevati i livelli sonori derivanti dalle attività di carico e scarico dei mezzi di trasporto, dalla movimentazione degli stessi, da impianti fissi per la produzione di energia, ecc., evidenziando, se presenti, le componenti tonali e/o impulsive e quantificando, per quanto possibile, il livello sonoro residuo in assenza di emissioni sonore provenienti dall'interporto stesso;
- per quanto riguarda in particolare la realizzazione e la gestione delle opere di regimazione idraulica, nonché di quelle per la raccolta delle acque meteoriche dalle superfici interne al sedime interportuale nella rete idrica superficiale, le modalità gestionali ed i relativi dettagli progettuali dovranno essere concordati preventivamente, nelle sedi opportune, con il competente Consorzio di Bonifica;

b) Mitigazione dell'inquinamento acustico:

- per quanto riguarda la tutela dall'inquinamento acustico, in corrispondenza dei recettori potenzialmente sensibili individuati e dell'abitato di Gonfienti dovranno essere garantiti livelli ambientali massimi compatibili con la zonizzazione acustica del territorio comunale (se adottata), ed in ogni caso non superiori a quelli previsti per le aree di classe III o per i recettori posti nella fascia di rispetto ferroviario per le aree di classe IV. Qualora le misure di mitigazione proposte nello studio non risultassero sufficienti a garantire il rispetto dei limiti sopra indicati, l'ARPAT provvederà (nell'ambito delle periodiche campagne di monitoraggio di cui all'apposita convenzione) ad individuare e caratterizzare le sorgenti rumorose presenti nell'area, definendo in che misura i superamenti rilevati siano da attribuire alle attività interportuali. Conseguentemente la Interporto spa si impegnerà ad intervenire, di concerto con l'ARPAT, per mitigare gli impatti residui attribuiti alle attività interportuali.

mm
AB AR



Il Ministro dell'Ambiente

In particolare dovranno essere studiate le opportune soluzioni per quanto concerne i recettori n. 6 e, sia pure in parte, n. 7 (SIA, Quadro di Riferimento Ambientale, tavola Salute Pubblica, pag. 78), che pur esterni vengono di fatto ad essere inglobati nell'area interportuale. Questi ultimi non funzionalmente destinati alle attività interportuali, risulterebbero, infatti, esposti a livelli potenziali di impatto quanto meno critici.

Appare inoltre, in via preliminare, opportuno un ulteriore intervento di interposizione fra recettori potenziali ed aree interportuali (barriera vegetale) in aggiunta a quelli già previsti nello studio d'impatto ambientale, in fregio all'area container, sul lato est della stessa.

Nella scelta dei mezzi di movimentazione interna delle merci su gomma e su ferro, nonchè - ove presenti - degli impianti fissi, si dovranno infine privilegiare le tecnologie a più basso impatto acustico e atmosferico (insonorizzazione, azionamento elettrico, motori endotermici a gas, ecc.);

c) Compensazione ambientale e inserimento ambientale e paesaggistico:

- fermi restando gli interventi proposti nello SIA (in particolare quelli rappresentati nelle Schede di Mitigazione nn. 1 - 8), dovranno essere verificate, in accordo con il Comune di Prato, le ulteriori opzioni di intervento evidenziate nell'area di progetto, con particolare riferimento alla possibile rinaturalizzazione dei laghi di cava a nord-ovest dell'area interportuale ed alla più incisiva integrazione fra interventi a verde previsti nel perimetro interportuale e progetti di riqualificazione e tutela dell'area golenale del fiume Bisenzio.

Il complesso di tali interventi di mitigazione e di compensazione dovrà essere tradotto in un insieme di elaborati progettuali (planimetrie, sezioni, computi tecnico economici) che dovranno fare parte integrante del progetto esecutivo.

d) Inquinamento luminoso:

- la progettazione esecutiva dell'impianto di illuminazione notturna dovrà limitare le aeree illuminate entro il perimetro di progetto, evitando quanto più possibile le dispersioni laterali e verticali. Tale obiettivo potrà essere perseguito (con evidenti vantaggi anche dal punto di vista del risparmio energetico) agendo sul dimensionamento, la dislocazione, la densità, l'altezza sul p.c., la tecnologia e l'orientamento dei dispositivi di illuminazione, nonchè sulla modulazione temporale e spaziale della intensità luminosa resa disponibile nelle diverse zone dell'interporto in funzione dell'effettivo fabbisogno. Ove non altrimenti conseguibile, la riduzione dell'impatto dovrà essere perseguita mediante l'opportuno dimensionamento e l'adeguata progettazione degli interventi a verde perimetrali;

e) Approvvigionamento di inerti:

- preliminarmente all'approvvigionamento dei materiali di cava necessari alla realizzazione delle opere in progetto presso cave di prestito (come attualmente previsto nello SIA), dovranno essere attentamente verificate tutte le possibilità di reimpiego di materiali di provenienza alternativa, in particolare verificando la possibilità di utilizzare almeno in parte lo smarino proveniente dallo scavo delle gallerie della tratta terminale della ferrovia AV Bologna-Firenze; in subordine, laddove le tempistiche dei due interventi (interporto e ferrovia) non consentano un immediato coordinamento temporale, il proponente dovrà adoperarsi, d'intesa con la Regione Toscana, affinché sia fatta salva contrattualmente la possibilità di conferire nelle medesime aree estrattive lo smarino non altrimenti reimpiegato proveniente dallo scavo delle gallerie ferroviarie;

f) Movimentazione merci:

- all'interno dell'interporto è vietata la movimentazione e lo stoccaggio dei rifiuti di qualsiasi tipologia; per quanto riguarda le sostanze e i preparati pericolosi, la movimentazione e l'eventuale stoccaggio dovranno avvenire in ambienti separative e idonei in funzione della loro pericolosità,

opportunamente allestiti, e gestiti secondo le modalità previste dalla normativa di settore; è vietato movimentare o staccare in tali locali derrate alimentari di qualsiasi genere e natura;

g) Viabilità:

- dovrà essere perfezionato l'iter approvativo e di programmazione finanziaria della nuova viabilità di accesso lato sud (via Perfetti Ricasoli e raccordo interporto) in modo da garantire l'entrata in esercizio di detta viabilità prima o al più tardi contestualmente all'esercizio delle nuove opere interportuali;
- h) al fine di mitigare le emissioni i carri refrigerati o frigoriferi dovranno essere allacciati alla rete elettrica;
- i) dovrà essere realizzato un impianto di raccolta di liquami contenuti nei serbatoi installati sui veicoli connessi con i servizi igienici di bordo;
- l) dovranno altresì essere ottemperate tutte le prescrizioni previste dalla Regione Toscana e dal Ministero per i Beni e le attività Culturali se non ricomprese nelle precedenti;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A., al Ministero dei trasporti, al Ministero dei lavori pubblici 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 lì 4 FEB. 1999

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

M. Mancini

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

[Signature]



La presente copia fotostatica composta
di N. ... fogli è conforme al
suo originale
Roma, lì 5.2.99. *Angeli*

mmw
GR ARN