



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

DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI



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

U. prot DVA - DEC - 2010 - 0000567 del 09/09/2010

**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 e successive modifiche ed integrazioni";

**VISTO** il D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4 e, in particolare, l'art. 35 comma 2-ter;

**VISTO** l'art. 9 del DPR 14 maggio 2007, n. 90 che istituisce la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA - VAS, nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge 14 luglio 2008, n. 123;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dello "Scavalco Ferroviario in località Bivio Mortellini, linea Pisa-Livorno" da realizzarsi in comune di (Pisa), presentata dalla RFI, Rete Ferroviaria Italiana Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze, con sede in viale Fratelli Rosselli 5, 50144 Firenze in data 11 dicembre 2006;



09

**VISTE** le pubblicazioni effettuate sui quotidiani “La Repubblica” e “La Nazione” avvenute in data 15 dicembre 2006;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa RFI, Rete Ferroviaria Italiana, Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze, nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO CHE:**

- il progetto si inserisce nell'ambito del programma di interventi (a livello regionale e provinciale) per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Pisa-Livorno;
- la tratta Pisa-Livorno nella Direttrice Tirrenica Genova-Roma, presenta le maggiori criticità, in relazione alla densità ed eterogeneità della circolazione che lo interessa, confluendovi sia le relazioni di Lungo Percorso sia viaggiatori che merci, sia i servizi regionali di collegamento con La Spezia, Lucca, Firenze e Grosseto;
- il traffico merci, oltre che dalla componente di transito è costituito da consistenti traffici generati dal Porto di Livorno e dall'impianto di Pisa S. Rossore;
- i lavori per l'attivazione del nuovo terzo binario fra Pisa C.le e Pisa S. Rossore consentiranno di fluidificare la circolazione nel tratto fra Pisa C.le e Pisa S. Rossore, interessato dai traffici della Direttrice e dal traffico regionale Lucca-Pisa;
- l'intervento, che prevede anche interventi di sistemazione del piano del ferro nelle due stazioni, unitamente agli interventi già finanziati e in corso di realizzazione nella tratta Lucca-Pisa (nuovo posto di incrocio di S. Giuliano, nuovo sottopassaggio e velocizzazione della stazione di Rigoli), apporterà significativi incrementi di capacità per lo sviluppo dei servizi regionali Lucca-Pisa;
- i lavori per l'elettificazione ed il potenziamento della linea Pisa-Collesalveti-Vada, consentiranno al traffico merci in transito di superare senza vincoli di composizione (sagoma P/C80, modulo oltre 650 m e





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

categoria peso assiale D4= 22,5 tonn/asse) la tratta critica compresa fra Pisa e Vada;

- per il superamento delle maggiori criticità dell'area Pisa-Livorno sono programmate le importanti opere infrastrutturali e tecnologiche per la separazione dei traffici nella stazione di Pisa Centrale (costruzione di separati itinerari di corsa per le principali direttrici afferenti al nodo) e per l'eliminazione delle interferenze ad oggi esistenti in corrispondenza del Bivio Mortellini nel tratto di linea tra Pisa e Livorno;
- il "Progetto per l'eliminazione delle infrastrutture di circolazione (scavalco) del Bivio Mortellini nel Comune di Pisa" è previsto nel Piano Regionale della Mobilità e della Logistica, approvato con la Deliberazione del Consiglio Regionale n.63 del 22/06/2004 ed è considerato prioritario;
- l'area su cui insiste il progetto in esame (fascia ad est della ferrovia, tratta da Bivio Ferroviario di Mortellini fino al Ponte dell'Aurelia sulla ferrovia) risulta esterna all'area pSIC e ZPS Selva Pisana e data la distanza e le infrastrutture che separano l'area dell'intervento dall'area protetta dalle Direttive Comunitarie (SS1 Aurelia e Canale dei Navicelli) si ritiene sia quasi nulla l'incidenza delle opere sia in fase di realizzazione che in fase di gestione dell'infrastruttura modificata;

**ACQUISITO** il parere n. 378 positivo con prescrizioni formulato in data 30 ottobre 2009 dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla RFI Rete Ferroviaria Italiana Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze, che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni espresso dalla Regione Toscana, trasmesso con nota n. 292288 del 12 novembre 2009 e pervenuto il 24 novembre 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;



J

**ACQUISITO** il parere favorevole con prescrizioni espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG/PBAAC/USEGR/34.19.04/13734/2009 del 14 dicembre 2009, pervenuto in data 18 dicembre 2009, prot. n. DVA-2010-386 del 18 gennaio 2010, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

**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 in questione;

**RITENUTO** sulla base di quanto premesso, di dover provvedere, ai sensi dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale dell'opera sopralindicata;

## D E C R E T A

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto dello "Scavalco Ferroviario in località Bivio Mortellini – linea Pisa Livorno" da realizzarsi in comune di (Pisa), presentata da RFI, Rete Ferroviaria Italiana, Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze, con sede in viale Fratelli Rosselli 5, 50144 Firenze, in data 11 dicembre 2006, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano:

**a) prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS:**

1. durante lo sviluppo della progettazione definitiva-esecutiva e comunque prima dell'inizio dei lavori il Proponente dovrà provvedere a quanto di seguito indicato;

1.a predisporre uno specifico progetto esecutivo di compensazione paesaggistico-ambientale sulle aree coinvolte dal progetto, sviluppato in comune accordo con l'Ente Parco di San Rossore, con la finalità di riqualificare e rivalorizzare il quadrante territoriale interessato per la realizzazione di un ottimale corridoio funzionale di inserimento ambientale





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

dell'opera mediante la concertazione sull'area di un opportuno progetto ambientale, paesaggistico e floristico-vegetazionale. Inoltre, dovranno essere concertate le modalità di cessione e gestione delle aree con l'Ente Parco stesso;

1.b rispetto al quadro di riferimento programmatico relativamente alla variante di Piano del Parco, il progetto esecutivo dell'opera in oggetto dovrà essere redatto nel pieno rispetto del nuovo scenario di pianificazione normativa, garantendo la piena compatibilità ambientale con il contesto di riferimento; inoltre, si precisa che l'inizio lavori sarà vincolato alla definitiva approvazione della variante di Piano del Parco;

1.c integrare, all'interno del quadro di riferimento ambientale, il progetto di inserimento delle opere di mitigazione a verde rispetto a come presentato nella documentazione integrativa. In dettaglio, si prescrive la necessità di prevedere all'interno della fase esecutiva delle opportune opere di espianto e successivo reimpianto degli esemplari di alloro (*Laurus nobilis*) censiti all'interno del rilievo botanico-vegetazionale, pari ad un numero di 22 esemplari, nella prima fascia soggetta a nuova destinazione infrastrutturale, che caratterizzano la specificità del "Bosco degli Allori".

Inoltre, la medesima attività di reimpianto dovrà essere effettuata per circa il 10% degli esemplari identificati nel censimento vegetazionale tra le sole essenze arboree di Farnia, Cerro ed Acero, per un totale di esemplari da salvare e ricollocare nelle nuove aree di rinaturalizzazione oggetto di riforestazione pari a 10 piante: 3 Cerri (*Quercus cerris*), 2 Farnie (*Quercus robur*), 5 Aceri (*Acer campestre*).

Gli esemplari riconosciuti e classificati come caratterizzanti dovranno essere selezionati, identificati e ricollocati nelle aree di compensazione ambientale integrate nelle attività di rinaturalizzazione di progetto, a cura degli organi tecnici dell'Ente Parco di S. Rossore con la copertura delle spese tecnico-operative per le cure colturali da parte del Proponente per un periodo non inferiore ai 5 anni.



Va precisato che nella successiva fase di progettazione esecutiva, le descrizioni della vegetazione forestale devono essere adeguate alla terminologia usata nelle disposizioni dettate dall'art. 44, comma 5, punto a) del D.P.G.R. n. 48/R dell'8/08/2003.

Inoltre, considerato che le opere in progetto insistono in alcuni tratti su terreni che la L.R. 39/00 "Legge Forestale della Toscana" considera terreni vincolati e/o boscati, devono essere rispettate le prescrizioni degli artt. 79, 80 e 81 del Regolamento Forestale di cui al D.P.G.R. n. 48/R dell'8 agosto 2003.

Le opere di ripristino della vegetazione forestale devono avvenire utilizzando materiale vegetale inserito nell'allegato della Legge Regionale 39/00.

Compatibilmente con le esigenze funzionali dell'opera, i nuovi rinverdimenti e rimboschimenti devono essere realizzati nel rispetto della funzione che andranno a sostituire e non solo della quantità. Ad esempio, dove verranno eliminate le formazioni vegetali presenti lungo il margine dell'attuale rilevato ferroviario, che assolvono una importante funzione ecotonica, paesaggistica e di mitigazione dell'impatto visivo, i rinverdimenti previsti a compensazione devono essere prioritariamente realizzati lungo il margine del nuovo rilevato ferroviario. In relazione alle mitigazioni arboree ed arbustive lungo il tracciato, si chiede di prendere in considerazione l'uso di piante rampicanti (es. Edera, Vitalba, ecc) per il mascheramento delle strutture edilizie in elevazione;

1.d al fine di una miglior integrazione materica e cromatica con le scelte architettonico-progettuali delineate nell'iter autorizzativo sulle opere d'arte si prescrive la realizzazione delle caratterizzazioni dei viadotti ferroviari in acciaio tipo "corten" con superficie a passivazione naturale.

In alternativa, per i previsti carter di finitura e mascheramento delle travature dei viadotti, possono essere adottate colorazioni adatte al migliore inserimento nel paesaggio locale, quali ad esempio colorazioni sulle gradazioni cromatiche delle terre, comprendenti eventualmente anche gradazioni a sfumare di diverse tonalità.





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

Per quanto riguarda le pile di sostegno dei viadotti, il calcestruzzo deve avere trattamenti e colorazioni tali da attuare il migliore inserimento nel paesaggio rurale e boscato presente, mediante la colorazione con appositi ossidi in fase di confezionamento del calcestruzzo. Devono parimenti essere attuate soluzioni tali da mitigare integralmente anche le murature di sostegno della parte in galleria/sovrappasso e delle rampe iniziali della linea sopraelevata. A tal fine è necessario che le ampie superfici in c.a. siano trattate e colorate (ad esempio sulle gradazioni cromatiche delle terre con superfici scabre e/o corrugate). Per le murature di sostegno del tratto di sovrappasso con sottostante galleria, elementi di grande impatto paesaggistico sul contesto territoriale, si raccomanda di prevedere, in aggiunta, anche sistemi di pareti a verde verticale, ad esempio attraverso griglie addossate ai prospetti sulle quali impostare sistemazioni vegetali ad hoc, o sistemi analoghi di mitigazione dei prospetti verticali attraverso la vegetazione;

- 1.e predisporre uno specifico progetto tecnico esecutivo e di modellazione paesaggistico-ambientale in merito alla risoluzione dell'interferenza con la linea degli elettrodotti a valle delle verifiche con l'Ente Gestore delle linee (Terna S.p.A.);
- 1.f predisporre un cronoprogramma da concordare con gli Enti coinvolti (Regione Toscana e Parco di San Rossore) per la realizzazione degli interventi di mitigazione proposti nella documentazione tecnica agli atti contestualmente agli interventi relativi al progetto dell'infrastruttura; in dettaglio dovranno essere attuati tutti gli interventi di mitigazione, di inserimento e di compensazione ambientale previsti nello Studio di Impatto Ambientale e dalle successive integrazioni tecniche e l'intero quadro prescrittivo delineato nel presente parere tecnico;
- 1.g per la componente acustica il Proponente dovrà sviluppare un definitivo progetto di mitigazione acustica che si basi sugli studi ambientali e sulle specifiche modellazioni e previsioni elaborate sui singoli ricettori interessati, ove i superamenti dei limiti normativi dovranno trovare risoluzione con interventi di contenimento dei livelli di pressione acustica



da realizzarsi con il posizionamento di specifiche opere antirumore localizzate lungo l'infrastruttura ferroviaria in modo puntuale. In particolare, in fase di progettazione esecutiva, il Proponente dovrà presentare ulteriore documentazione relativa alla:

1. valutazione dell'impatto acustico della fase di cantiere (trasporto materiali e realizzazione opere);
2. indicazione degli interventi di mitigazione del rumore per gli edifici di civile abitazione per i quali è previsto un superamento dei limiti di legge, seppure di entità limitata (R5 ed R9);
3. studio dettagliato, per il ricettore R22, di alternative per gli interventi di mitigazione del rumore, sia tramite barriera acustica, con minimizzazione del contributo dovuto alla riflessione del rumore stradale (Aurelia), sia tramite interventi diretti sul recettore stesso;
4. proposta di un piano di monitoraggio del rumore e delle vibrazioni, da concordare con ARPAT e da svolgere dopo l'entrata in esercizio dell'opera. Detto piano deve permettere anche la verifica del rispetto dei limiti di legge in materia di rumore in corrispondenza dei ricettori di cui ai punti precedenti e di tutti i recettori più esposti, e l'eventuale adeguamento delle mitigazioni già attuate.

Inoltre per la fase di cantiere dovranno essere rispettati i limiti di rumorosità di cui al DPCM 14.11.97 e al Piano Comunale di Classificazione Acustica del Comune di Pisa in tutte le fasi dei lavori. L'eventuale ricorso alle procedure di richiesta di deroga al rispetto dei limiti, di cui alla Delibera del Consiglio Regionale n. 77/2000 parte 3, per particolari fasi dei lavori, dovrà essere giustificato (dal Proponente l'opera) e valutato (dall'Amministrazione comunale competente) caso per caso, in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori eventualmente interessati;

- 1.h provvedere a bonificare integralmente le aree oggetto dell'intervento incluso il "Bosco degli Allori" d'intesa con i competenti Enti Locali;





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

- 1.i dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi ai provvedimenti di mitigazione necessari alla riduzione e al contenimento della emissione di polvere durante il cantiere, con particolare riferimento alle modalità di irrorazione delle superfici, alla provenienza e quantità della risorsa idrica necessaria, all'altezza dei teli anti-polvere da posizionare nell'area di cantiere (sui cumuli di materiale e lungo le piste) e comunque ad ogni altro provvedimento previsto dal D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. ed in particolare dalla parte I dell'allegato V della parte Quinta "Emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione e trasporto, carico e scarico o stoccaggio di materiali pulverulenti";
- 1.m considerato che la documentazione integrativa riporta risultati di sintesi relativi a verifiche idrauliche riferite ad eventi pluviometrici duecentennali e ad uno schema di moto vario, in fase autorizzativa gli input (in particolare le condizioni al contorno) e gli output del modello dovranno essere descritti in maniera più accurata. Nella stessa sede dovrà essere inoltre dimostrato, sulla base del modello sviluppato ed eventualmente di una sua estensione, che l'adeguamento degli scotolari non determini aggravio di rischio nel tratto a valle. In tale verifica, relativamente al Colatore Paduletto e Allacciante degli Allori, dovrà essere posta particolare attenzione all'adeguatezza della sezione in cui sarà posta la condizione di valle;
- 1.n in fase autorizzativa dovrà essere giustificata la quota di allagamento assunta come riferimento per la condizione di sicurezza idraulica dell'intervento. A tal fine dovrà essere tenuto conto anche dello studio idraulico richiamato nel parere del Comune di Pisa di cui alla D.G.C. n. 117 del 28 luglio 2009. In tale sede dovrà essere fornita apposita cartografia inerente la pericolosità idraulica ed i relativi battenti sia nello stato attuale, sia nello stato di progetto, individuando, laddove necessarie, le aree di compensazione dei volumi sottratti all'esondazione;
- 1.o le attività di monitoraggio dell'idrometria, comprese le modalità con cui i dati acquisiti saranno resi fruibili, dovranno essere preventivamente concordate con l'Ufficio Assetto del Territorio del Comune di Pisa;



- 1.p nella formazione dei corpi di rilevato dovranno essere impiegate terre del gruppo A1, di cui alla Norma CNR-UNI 10006. Inoltre, il terreno vegetale risultante dalle operazioni di scotico dovrà essere accantonato in modo adeguato al fine di preservarne le caratteristiche chimico-fisiche (cumuli non superiori a 2 metri protetti anche mediante l'adozione di geostuoie e geogriglie dalla lisciviazione ed erosione). Si raccomanda l'effettuazione di analisi chimico-fisiche sul suolo prima del riutilizzo medesimo, per verificarne la fertilità e la necessità di effettuare trattamenti con nutrienti;
- 1.q in fase di autorizzazione dovrà essere fornito un piano di movimentazione dei materiali in ingresso/uscita dai cantieri. Tale piano dovrà contenere l'individuazione cartografica degli itinerari di approvvigionamento e rilascio materiali (anche per siti adibiti a scariche), la contabilizzazione su ogni itinerario dei volumi e della tempistica del trasporto (viaggi/giorno, fasce orarie, giorni settimanali e tipologia dei mezzi impiegati), l'individuazione degli eventuali recettori presenti lungo la viabilità impiegata, la stima degli impatti e l'indicazione delle misure di mitigazione da attuare;
- 1.r qualora per il controllo della subsidenza sia previsto l'impiego di estensimetri profondi, il numero, la collocazione e tipologia degli estensimetri, nonché le modalità con cui i dati acquisiti saranno resi fruibili, devono essere preventivamente concordati con l'Ufficio Assetto del Territorio del Comune di Pisa;
- 1.s il progetto definitivo dovrà prevedere nella tratta di progetto almeno un sottopasso in asciutto, ossia senza permanenza di acqua, al fine di consentire il passaggio di animali non legati all'acqua;
- 1.t per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale nelle successive fasi di progettazione il Proponente dovrà provvedere:
1. a verificare l'interferenza tra le opere sulla linea ferroviaria via Collodoca a doppio binario e l'infrastruttura autostradale A12 Genova - Rosignano M.mo, con SALT S.p.A. (società concessionaria) e ANAS (ente proprietario);





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

2. a verificare la relazione tra la SS1 e la deviazione della linea ferroviaria via Tagliaferro in avvicinamento a detta infrastruttura stradale, con ANAS;
3. a concordare con Terna S.p.A. le modalità e i tempi per l'inserimento di un sostegno in linea, affinché prima dell'entrata in esercizio dell'opera siano realizzate le condizioni previste dal D.M. 21 marzo 1988 n. 449 relativamente all'interferenza tra i binari indicati come "Linea FS Pisa - Roma" e l'elettrodotto esistente;
4. al fine di evitare il passaggio dei mezzi pesanti nei centri abitati e di limitare al minimo indispensabile il transito degli stessi sulla viabilità ordinaria, devono essere adottate le seguenti misure:
  - gli automezzi provenienti dalle cave N.1 "Faggiani" e N.2 "Tecnovie", localizzate rispettivamente in provincia di Carrara e Massa, dovranno raggiungere il cantiere percorrendo l'Autostrada A12 Genova - Rosignano fino al casello Pisa - Centro, proseguire sulla SGC FI-PI-LI, uscire a Pisa Ovest e poi percorrere la via Aurelia Sud fino alla connessione con la viabilità di cantiere. In caso di utilizzo di mezzi non autorizzati al transito sulla sede autostradale il raggiungimento della viabilità di cantiere dovrà necessariamente avvenire lungo la Via Aurelia Nord e Sud;
  - gli automezzi provenienti dalla centrale di betonaggio N. 2 "Colabeton" localizzata in Via di Granuccio - Pisa, dovranno raggiungere il cantiere percorrendo la Via Emilia in direzione Collesalveti fino a Vicarello, proseguire sulla SGC FI-PI-LI fino a Stagno, poi percorrere la via Aurelia fino alla connessione con la viabilità di cantiere. In alternativa potranno anche raggiungere la Strada Provinciale 58 del Biscottino passando dalla Via Emilia in direzione sud e poi dalla Strada Statale Tosco Romagnola n. 67bis. In ogni caso, viste le attuali condizioni della SP58 del Biscottino che ne inficiano la sicurezza di circolazione, prima che essa sia utilizzata (anche solo nel tratto più vicino al cantiere) per il transito dei mezzi pesanti, dovranno essere effettuate opere di



risanamento preventive da concordare con l'Amministrazione Provinciale;

- gli automezzi provenienti dalla centrale di betonaggio N. 3 "Unicalcestruzzi" localizzata in Via San Rocco Asciano – Pisa, dovranno raggiungere il cantiere percorrendo la SGC FI-PI-LI in direzione Pisa e poi percorrere la Via Aurelia Sud fino alla connessione con la viabilità di cantiere;
- gli automezzi provenienti dalla centrale di betonaggio N. 4 "Unicalcestruzzi" localizzata in Via Provinciale delle Botte Fornacette – Pisa, dovranno raggiungere il cantiere percorrendo la SGC FI-PI-LI fino a Stagno e poi percorrere la Via Aurelia Sud fino alla connessione con la viabilità di cantiere.

Considerate le caratteristiche della SP58 del Biscottino e delle diramazioni laterali (strade comunali) che collegano la viabilità di cantiere, prima dell'autorizzazione il Proponente deve provvedere a concordare con gli enti proprietari delle strade le modalità di verifica dell'idoneità delle stesse al passaggio dei trasporti in piena sicurezza (in relazione all'accessibilità e alla fruibilità) e le modalità di esecuzione degli eventuali interventi di adeguamento, nonché degli interventi di manutenzione e ripristino della viabilità impiegata. Tutti i suddetti interventi dovranno essere a cura e spese del Proponente che, a tale riguardo, dovrà provvedere a fornire ai suddetti Enti le opportune garanzie finanziarie;

1. u il piano della cantierizzazione presentato dovrà essere integrato prevedendo:

- la realizzazione di piazzole impermeabili dotate di fossette laterali di raccolta e convogliamento acque verso una vasca di disoleazione, dove effettuare le operazioni di manutenzioni mezzi, rifornimento carburante ecc. Le piazzole impermeabili e l'eventuale strato di argilla predisposto per aumentare l'impermeabilizzazione dell'area dovranno essere asportati in fase di dismissione dei cantieri;





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

- la realizzazione di idoneo sistema di raccolta delle acque di piazzale e prima pioggia, da convogliare in scarico secondo le modalità previste dalla LR 20/2006.

I lavori di esecuzione dovranno essere condotti, per quanto pertinente, secondo le indicazioni riportate nel documento "Disposizioni speciali per le imprese", redatto dall'ARPAT, di cui all'Allegato 1 facente parte integrante del citato parere della Regione Toscana di cui alla nota n. 292288 del 12 novembre 2009.

Nella fase di realizzazione dell'opera dovranno essere adottate tutte le precauzioni idonee per limitare il più possibile le emissioni di polvere e di rumore derivanti dall'utilizzo dei macchinari e dei mezzi di trasporto, nonché dalla movimentazione e stoccaggio del materiale pulverulento. A tal fine dovranno essere adottate le seguenti misure:

- applicazione, laddove tecnicamente possibile, delle modalità di contenimento delle emissioni diffuse previste dalla Parte I dell'Allegato V della parte V del D. Lgs. 156/2006 e ss.mm.ii.;
- limitazione della velocità dei mezzi utilizzati per il trasporto di materiali pulverulenti, idonea copertura degli stessi, bagnatura delle aree e delle strade utilizzate per i percorsi di carico/scarico del materiale, qualora non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso, bagnatura dei detriti stoccati, lavaggio delle ruote degli automezzi provenienti dal cantiere prima del loro inserimento nella viabilità ordinaria. Gli automezzi impiegati dovranno essere altresì revisionati al fine di contenere il più possibile le emissioni rumorose e dei gas di scarico;
- organizzazione delle movimentazioni degli automezzi in modo da evitare intralci alla circolazione e ostacoli alla scorrevolezza della viabilità ordinaria;
- utilizzo di macchinari a norma CE, possibilmente insonorizzati e sottoposti a revisione al fine di garantire sempre la loro efficienza e limitare la rumorosità e le emissioni gassose;



- monitoraggio di polveri e rumore presso i recettori potenzialmente disturbati.

Dovranno essere attuate tutte le misure idonee ad impedire ogni dispersione di materiale solido e liquido dai veicoli in arrivo e uscita dal cantiere, quali ad esempio copertura dei carichi e lavaggio dei mezzi e delle ruote fino alla completa rimozione di ogni materiale residuo.

**2. Entro tre mesi dalla fine dei lavori il Proponente dovrà:**

2.a avere effettuato il monitoraggio acustico nei confronti dei ricettori individuati nello Studio Ambientale al fine di verificare:

- il rispetto dei livelli di pressione acustica di legge;
- la rispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dall'applicazione del modello di simulazione;
- l'efficacia degli interventi di bonifica attuati sia lungo la linea dell'infrastruttura, sia presso gli stessi ricettori; in caso di eventuale superamento dei limiti di legge dovranno essere previsti ulteriori interventi di mitigazione, ivi inclusi interventi passivi sui ricettori stessi.

2.b entro la fine dei lavori dovrà essere trasmessa una documentazione tecnica sulla qualità dei lavori di rinaturalizzazione complessivamente attuati e sulle modalità di monitoraggio e controllo degli attecchimenti e degli inserimenti vegetazionali previsti.

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

- la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna - Bologna dovrà essere informata almeno venti giorni prima dell'inizio dei lavori, in particolare di quelli che prevedono qualsiasi tipo di scavo, al fine di consentire la visita ispettiva della Soprintendenza medesima;
- dovranno essere eseguiti saggi di scavo archeologico preventivi sia alla realizzazione dell'opera sia agli interventi di bonifica da ordigni bellici. Il numero e l'ubicazione dei saggi di scavo dovranno essere affidati a personale qualificato, direttamente incaricato dalla committenza;





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

- qualora durante i lavori si verificassero rinvenimenti fortuiti di "cose", strutture e/o stratigrafie archeologiche, 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. 173 del Codice Penale, alla Direzione dei Lavori e/o all'impresa appaltatrice di sospendere momentaneamente le opere e di informare immediatamente la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana o la Stazione dei Carabinieri competente per territorio;
- particolare cura dovrà presentare la finitura dei muri che introducono all'elevato del viadotto. A tal fine sarà opportuno l'utilizzo di pendici inerite, di rivestimenti in pietra nei toni naturali delle terre locali, di messa a dimora di specie arbustive. La vegetazione dovrà fondersi con la progettazione architettonica al fine di accentuare la mitigazione paesaggistica, sia cromatica che materica, di tutte le strutture in elevato;
- in corrispondenza dei tratti impostati su piloni, sarà opportuno realizzare un'arginatura inerbita che raggiunga l'intradosso dell'impalcato. Alla sommità della stessa arginatura potranno essere messe a dimora essenze arboree e/o arbustive a bassa manutenzione che realizzeranno uno schermo verde per la restante parte dell'opera;
- le opere di mitigazione acustica che si rendessero necessarie lungo il tracciato dovranno essere progettate con criteri di mitigazione naturalistica che l'ambiente e la storicità dei luoghi esigono;
- in fase esecutiva dovrà essere presentato il progetto dettagliato di ogni opera di mitigazione paesaggistica da sottoporre alla Soprintendenza di Pisa e alla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee;
- prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere predisposto uno specifico progetto esecutivo di compensazione paesaggistico ambientale sulle aree interessate dall'intervento da sottoporre alla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, alla Soprintendenza di



Pisa e all'Ente Parco di San Rossore, al fine di riqualificare e valorizzare il quadrante territoriale interessato dalle opere;

**c) prescrizioni della Regione Toscana:**

1. Ai fini della definitiva approvazione, il progetto deve essere corredato di:
  - adeguamento della relazione geologica sulla base del quadro conoscitivo utilizzato per la predisposizione del Piano Strutturale del comune di Pisa;
  - risultanze delle indagini sismiche per la caratterizzazione dei terreni (VS30);

**ASPETTI AMBIENTALI**

*Atmosfera*

2. Il progetto definitivo deve contenere un approfondimento degli aspetti relativi ai provvedimenti di mitigazione necessari alla riduzione e al contenimento della emissione di polvere durante il cantiere, con particolare riferimento alle modalità di irrorazione delle superfici, alla provenienza e quantità della risorsa idrica necessaria, all'altezza dei teli anti-polvere da posizionare nell'area di cantiere (sui cumuli di materiale e lungo le piste) e comunque ad ogni altro provvedimento previsto dal D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. ed in particolare dalla parte I dell'allegato V della parte Quinta "*Emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione e trasporto, carico e scarico o stoccaggio di materiali pulverulenti*".

*Ambiente idrico*

3. Considerato che la documentazione integrativa riporta risultati di sintesi relativi a verifiche idrauliche riferite ad eventi pluviometrici duecentennali e ad uno schema di moto vario, in fase autorizzativa gli input (in particolare le condizioni al contorno) e gli output del modello devono essere descritti in maniera più accurata. Nella stessa sede deve essere inoltre dimostrato, sulla base del modello sviluppato ed eventualmente di una sua estensione, che l'adeguamento degli scolarari non determini aggravio di rischio nel tratto a valle. In tale verifica, relativamente al Colatore Paduletto e Allacciante degli Allori, deve essere posta particolare attenzione all'adeguatezza della sezione in cui è posta la condizione di valle.





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

4. In fase autorizzativa deve essere giustificata la quota di allagamento assunta come riferimento per la condizione di sicurezza idraulica dell'intervento. A tal fine dovrà essere tenuto conto anche dello studio idraulico richiamato nel parere del Comune di Pisa di cui alla D.G.C. n. 117 del 28 luglio 2009. In tale sede deve essere fornita apposita cartografia inerente la pericolosità idraulica ed i relativi battenti sia nello stato attuale, sia nello stato di progetto, individuando, laddove necessarie, le aree di compensazione dei volumi sottratti all'esonazione.
5. Le attività di monitoraggio dell'idrometria, comprese le modalità con cui i dati acquisiti saranno resi fruibili, dovranno essere preventivamente concordate con l'Ufficio Assetto del Territorio del Comune di Pisa.

*Suolo e sottosuolo*

6. Nella formazione dei corpi di rilevato devono essere impiegate terre del gruppo A1, di cui alla Norma CNR-UNI 10006.
7. Il terreno vegetale risultante dalle operazioni di scotico dovrà essere accantonato in modo adeguato al fine di preservarne le caratteristiche chimico-fisiche (cumuli non superiori a 2 metri protetti anche mediante l'adozione di geostuoie e geobriglie dalla lisciviazione ed erosione). Si raccomanda l'effettuazione di analisi chimico-fisiche sul suolo prima del riutilizzo medesimo, per verificarne la fertilità e la necessità di effettuare trattamenti con nutrienti.
8. In fase di autorizzazione deve essere fornito un piano di movimentazione dei materiali in ingresso/uscita dai cantieri. Tale piano deve contenere le seguenti precisazioni:
  - l'individuazione cartografica degli itinerari di approvvigionamento e rilascio materiali (anche per siti adibiti a discariche);
  - la contabilizzazione su ogni itinerario dei volumi e della tempistica del trasporto (viaggi/giorno, fasce orarie, giorni settimanali e tipologia dei mezzi impiegati);
  - l'individuazione degli eventuali recettori presenti lungo la viabilità impiegata, la stima degli impatti e l'indicazione delle misure di mitigazione da attuare.



9. Qualora per il controllo della subsidenza sia previsto l'impiego di estensimetri profondi, il numero, la collocazione e tipologia degli estensimetri, nonché le modalità con cui i dati acquisiti saranno resi fruibili, devono essere preventivamente concordati con l'Ufficio Assetto del Territorio del Comune di Pisa.

*Rumore e vibrazioni*

10. Nella successiva fase di progettazione, il progetto deve essere integrato con la seguente documentazione aggiuntiva:
- valutazione dell'impatto acustico della fase di cantiere (trasporto materiali e realizzazione opere);
  - indicazione degli interventi di mitigazione del rumore per gli edifici di civile abitazione per i quali è previsto un superamento dei limiti di legge, seppure di entità limitata (R5 ed R9);
  - studio dettagliato, per il ricettore R22, di alternative per gli interventi di mitigazione del rumore, sia tramite barriera acustica, con minimizzazione del contributo dovuto alla riflessione del rumore stradale (Aurelia), sia tramite interventi diretti sul recettore stesso;
  - proposta di un piano di monitoraggio del rumore e delle vibrazioni, da concordare con ARPAT e da svolgere dopo l'entrata in esercizio dell'opera. Detto piano deve permettere anche la verifica del rispetto dei limiti di legge in materia di rumore in corrispondenza dei ricettori di cui ai punti precedenti e di tutti i recettori più esposti, e l'eventuale adeguamento delle mitigazioni già attuate.
11. Per la fase di cantiere devono essere rispettati i limiti di rumorosità di cui al DPCM 14.11.97 e al Piano Comunale di Classificazione Acustica del Comune di Pisa in tutte le fasi dei lavori. L'eventuale ricorso alle procedure di richiesta di deroga al rispetto dei limiti, di cui alla Delibera del Consiglio Regionale n. 77/2000 parte 3, per particolari fasi dei lavori, deve essere giustificato (dal Proponente l'opera) e valutato (dall'Amministrazione comunale competente) caso per caso in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori eventualmente interessati.





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

## *Vegetazione, flora*

12. Nella successiva fase di progettazione, le descrizioni della vegetazione forestale devono essere adeguate alla terminologia usata nelle disposizioni dettate dall'art. 44, comma 5, punto a) del DPGR n. 48/R dell'8/08/2003.
13. Considerato che le opere in progetto insistono in alcuni tratti su terreni che la L.R. 39/00 "Legge Forestale della Toscana" considera terreni vincolati e/o boscati, devono essere rispettate le prescrizioni degli artt. 79, 80 e 81 del Regolamento Forestale D.P.G.R. n. 48/R dell'8 agosto 2003.
14. Le opere di ripristino della vegetazione forestale devono avvenire utilizzando materiale vegetale inserito nell'allegato della Legge Regionale 39/00.
15. Compatibilmente con le esigenze funzionali dell'opera, i nuovi rinverdimenti e rimboschimenti devono essere realizzati nel rispetto della funzione che andranno a sostituire e non solo della quantità. Ad esempio, dove verranno eliminate le formazioni vegetali presenti lungo il margine dell'attuale rilevato ferroviario, che assolvono una importante funzione ecotonica, paesaggistica e di mitigazione dell'impatto visivo, i rinverdimenti previsti a compensazione devono essere prioritariamente realizzati lungo il margine del nuovo rilevato ferroviario. In relazione alle mitigazioni arboree ed arbustive lungo il tracciato, si chiede di prendere in considerazione l'uso di piante rampicanti (es. Edera, Vitalba ecc.) per il mascheramento delle strutture edilizie in elevazione.

## *Fauna*

16. Il progetto definitivo deve prevedere nella tratta di progetto almeno un sottopasso in asciutto, ossia senza permanenza di acqua, al fine di consentire il passaggio di animali non legati all'acqua.

## *Assetto infrastrutturale*

17. Nelle successive fasi di progettazione il Proponente deve provvedere a verificare:
  - l'interferenza tra le opere sulla linea ferroviaria via Collodoca a doppio binario e l'infrastruttura autostradale A12 Genova - Rosignano M.mo, con SALT S.p.A. (società concessionaria) e ANAS (ente proprietario);



- la relazione tra la SS1 e la deviazione della linea ferroviaria via Tagliaferro in avvicinamento a detta infrastruttura stradale, con ANAS.
18. Nelle successive fasi di progettazione il Proponente deve provvedere a concordare con Terna S.p.A. le modalità e i tempi per l'inserimento di un sostegno in linea, affinché prima dell'entrata in esercizio dell'opera siano realizzate le condizioni previste dal D.M. 21 marzo 1988 n. 449 relativamente all'interferenza tra i binari indicati come "Linea FS Pisa - Roma" e l'elettrodotto esistente.
19. Al fine di evitare il passaggio dei mezzi pesanti nei centri abitati e di limitare al minimo indispensabile il transito degli stessi sulla viabilità ordinaria, devono essere adottate le seguenti misure:
- gli automezzi provenienti dalle cave N.1 "Faggiani" e N.2 "Tecnovie", localizzate rispettivamente in provincia di Carrara e Massa, dovranno raggiungere il cantiere percorrendo l'Autostrada A12 Genova - Rosignano fino al casello Pisa - Centro, proseguire sulla SGC FI-PI-LI, uscire a Pisa Ovest e poi percorrere la via Aurelia Sud fino alla connessione con la viabilità di cantiere. In caso di utilizzo di mezzi non autorizzati al transito sulla sede autostradale il raggiungimento della viabilità di cantiere dovrà necessariamente avvenire lungo la Via Aurelia Nord e Sud;
  - gli automezzi provenienti dalla centrale di betonaggio N. 2 "Colabeton" localizzata in Via di Granuccio - Pisa, dovranno raggiungere il cantiere percorrendo la Via Emilia in direzione Collesalveti fino a Vicarello, proseguire sulla SGC FI-PI-LI fino a Stagno, poi percorrere la via Aurelia fino alla connessione con la viabilità di cantiere. In alternativa potranno anche raggiungere la Strada Provinciale 58 del Biscottino passando dalla Via Emilia in direzione sud e poi dalla Strada Statale Tosco Romagnola n. 67bis. In ogni caso, viste le attuali condizioni della SP58 del Biscottino che ne inficiano la sicurezza di circolazione, prima che essa sia utilizzata (anche solo nel tratto più vicino al cantiere) per il transito dei mezzi pesanti, dovranno essere effettuate opere di risanamento preventive da concordare con l'Amministrazione Provinciale;





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

- gli automezzi provenienti dalla centrale di betonaggio N. 3 "Unicalcestruzzi" localizzata in Via San Rocco Asciano – Pisa, dovranno raggiungere il cantiere percorrendo la SGC FI-PI-LI in direzione Pisa e poi percorrere la Via Aurelia Sud fino alla connessione con la viabilità di cantiere;
  - gli automezzi provenienti dalla centrale di betonaggio N. 4 "Unicalcestruzzi" localizzata in Via Provinciale delle Botte Fornacette – Pisa, dovranno raggiungere il cantiere percorrendo la SGC FI-PI-LI fino a Stagno e poi percorrere la Via Aurelia Sud fino alla connessione con la viabilità di cantiere.
20. Considerate le caratteristiche della SP58 del Biscottino e delle diramazioni laterali (strade comunali) che collegano la viabilità di cantiere, prima dell'autorizzazione il Proponente deve provvedere a concordare con gli enti proprietari delle strade le modalità di verifica dell'idoneità delle stesse al passaggio dei trasporti in piena sicurezza (in relazione all'accessibilità e alla fruibilità) e le modalità di esecuzione degli eventuali interventi di adeguamento, nonché degli interventi di manutenzione e ripristino della viabilità impiegata. Tutti i suddetti interventi devono essere a cura e spese del proponente che, a tale riguardo, deve provvedere a fornire ai suddetti Enti le opportune garanzie finanziarie.

*Paesaggio*

21. Per i previsti carter di finitura e mascheramento delle travature dei viadotti, devono essere adottate colorazioni adatte al migliore inserimento nel paesaggio locale, quali ad esempio colorazioni in verde scuro (tipo RAL 6014), comprendenti eventualmente anche gradazioni a sfumare di diverse tonalità. Per quanto riguarda le pile di sostegno dei viadotti, il calcestruzzo deve avere trattamenti e colorazioni tali da attuare il migliore inserimento nel paesaggio rurale e boscato presente. Devono parimenti essere attuate soluzioni tali da mitigare integralmente anche le murature di sostegno della parte in galleria/sovrappasso e delle rampe iniziali della linea sopraelevata. A tal fine è necessario che le ampie superfici in c. a. siano trattate e colorate (esempio colorazioni verde scuro tipo RAL 6014 con superfici scabre e/o corrugate). Per



le murature di sostegno del tratto di sovrappasso con sottostante galleria, elementi di grande impatto paesaggistico sul contesto territoriale, si raccomanda di prevedere, in aggiunta, anche sistemi di pareti a verde verticale, ad esempio attraverso griglie addossate ai prospetti sulle quali impostare sistemazioni vegetali ad hoc, o sistemi analoghi di mitigazione dei prospetti verticali attraverso la vegetazione.

#### *Cantierizzazione*

22. Il piano della cantierizzazione presentato deve essere integrato prevedendo:
- la realizzazione di piazzole impermeabili dotate di fossette laterali di raccolta e convogliamento acque verso una vasca di disoleazione, dove effettuare le operazioni di manutenzioni mezzi, rifornimento carburante ecc. Le piazzole impermeabili e l'eventuale strato di argilla predisposto per aumentare l'impermeabilizzazione dell'area devono essere asportati in fase di dismissione dei cantieri;
  - la realizzazione di idoneo sistema di raccolta delle acque di piazzole e prima pioggia, da convogliare in scarico secondo le modalità previste dalla L.R. 20/2006.
23. I lavori di esecuzione devono essere condotti, per quanto pertinente, secondo le indicazioni riportate nel documento "Disposizioni speciali per le imprese", redatto dall'ARPAT, di cui all'Allegato 1 facente parte integrante del citato parere della Regione Toscana di cui alla nota n. 292288 del 12 novembre 2009.
24. Nella fase di realizzazione dell'opera devono essere adottate tutte le precauzioni idonee per limitare il più possibile le emissioni di polvere e di rumore derivanti dall'utilizzo dei macchinari e dei mezzi di trasporto, nonché dalla movimentazione e stoccaggio del materiale pulverulento. A tal fine devono essere adottate le seguenti misure:
- applicazione, laddove tecnicamente possibile, delle modalità di contenimento delle emissioni diffuse previste dalla Parte I dell'Allegato V della parte V del D. Lgs. 156/2006 e ss.mm.ii.;





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

- limitazione della velocità dei mezzi utilizzati per il trasporto di materiali polverulenti, idonea copertura degli stessi, bagnatura delle aree e delle strade utilizzate per i percorsi di carico/scarico del materiale, qualora non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso, bagnatura dei detriti stoccati, lavaggio delle ruote degli automezzi provenienti dai cantieri prima del loro inserimento nella viabilità ordinaria. Gli automezzi impiegati devono essere altresì revisionati al fine di contenere il più possibile le emissioni rumorose e dei gas di scarico;
  - organizzazione delle movimentazioni degli automezzi in modo da evitare intralci alla circolazione e ostacoli alla scorrevolezza della viabilità ordinaria;
  - utilizzo di macchinari a norma CE, possibilmente insonorizzati e sottoposti a revisione al fine di garantire sempre la loro efficienza e limitare la rumorosità e le emissioni gassose;
  - monitoraggio di polveri e rumore presso i recettori potenzialmente disturbati.
25. Devono essere attuate tutte le misure idonee ad impedire ogni dispersione di materiale solido e liquido dai veicoli in arrivo e uscita dal cantiere, quali ad esempio copertura dei carichi e lavaggio dei mezzi e delle ruote fino alla completa rimozione di ogni materiale residuo;

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà come indicato di seguito:

- le prescrizioni di cui alla lettera a) nn. 1.g, 1.h e 2.a dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte dell'ARPAT;
- la Regione Toscana provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera a) nn. 1.a, 1.i, 1.m, 1.n, 1.p, 1.q, 1.r, 1.s, 1.t, 1.u, 2.a 2.b e di cui alla lettera c) n. 1;



- le prescrizioni di cui alla lettera a) nn. 1.a, 1.c, 1.d e 1.e dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali, unitamente alle prescrizioni di cui alla lettera b);
- le prescrizioni di cui alla lettera a) nn. 1.a, 1.b, 1.c, 1.f, 1.h e 2.b dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte dall'Ente Parco di San Rossore;
- le prescrizioni di cui alla lettera a) nn. 1.a, 1.u, 2.a e 2.b dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- le prescrizioni di cui alla lettera a) n. 1.o dovrà essere soggetta a verifica di ottemperanza da parte del Comune di Pisa;

Il presente provvedimento sarà comunicato alla RFI Rete Ferroviaria Italiana Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni interessate;

Il presente provvedimento sarà pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana a cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali.

Il proponente RFI, Rete Ferroviaria Italiana, Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze trasmetterà al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii..





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

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 decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

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

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

