"PORTO DI CREPATURA, VENT'ANNI DI LOTTE CONTRO UNA SPECULAZIONE VERGOGNOSA"

di Maurizio Marchi

prefazione di Marco Della Pina

Gennaio 2001

“Porto di Crepatura, vent’anni di lotte contro una speculazione vergognosa”

Scritto sotto l’incalzare e lo sferragliare delle ruspe, questo libro è testimonianza di quasi due decenni di proteste, esposti, raccolte di firme, richieste di referendum da parte popolare, e di clientelismi, cordate, violazioni di legge e colpi di mano da parte di una classe politica sviluppista ed incolta, intorno ad un progetto nato già vecchio 18 anni fa.
Nel frattempo nel mondo è successo di tutto, dall’approvazione delle leggi sull’impatto ambientale ai disastri da Chernobyl, alle Galapagos, a “mucca pazza”, da Tangentopoli al gattopardismo dei partiti, dal referendum antinucleare a quello sul PVC.
Il progetto di Crepatura resta inossidabile alla realtà, quasi un monumento alla suprema idiozia. Con esso naufraga definitivamente una cittadina già orribilmente straziata dall’inquinamento Solvay, ma naufraga anche la sinistra locale, Rifondazione Comunista compresa, e l’idea stessa di sinistra, ormai indistinguibile dalla destra.
Per l’autore del libro, uomo di sinistra non pentito, quella di Crepatura non è una propria sconfitta, ma anzi la conferma della propria personale coerenza.
Ed in questo naufragio generale, sopravvive ancora una “Rosignano viva’ quella dei comitati dei compagni non pentiti, dei cittadini onesti e dei giovani arrabbiati.
Il libro, anche e perfino per la suo modesta veste fotocopiata, è un monito implacabile agli affaristi vecchi e nuovi, è un esempio per i giovani, è un urlo cristallino che resterà per sempre nella storia della nostra zona.
Maurizio Marchi è nato a Rosignano Marittimo il 5 ottobre 1948 da una famiglia di lavoratori Solvay. Militante di Democrazia proletaria dalla fondazione (1978) allo scioglimento (1991), cofondatore della Lega ambiente nel 1983, animatore della Sezione provinciale di Medicina democratica dal 1991, militante attivo nei più importanti comitati ambientali della nostra zona, dal Comitato contro il porto di Crepatura a quello di Scapigliato, dal Comitato contro il PVC al “Mare b1u”, è al suo secondo libro, dopo “Una straordinaria esperienza di lotta - referendum PVC 10 anni dopo”, uscito nel novembre 1998. Ha in programma altri lavori nel prossimo futuro.

******

“Porto di Crepatura, vent ‘anni di lotte contro una speculazione vergognosa

Le tappe della vicenda, dai 1980 al 2000”

In memoria del prof. Demiro Marchi,
uomo colto e onesto,
amministratore illuminato,
aperto oppositore di devastanti progetti,
nel secondo anniversario della morte.

Rosignano, 3 Febbraio 2001

Dedico questo modesto lavoro, frutto dell’iniziativa collettiva che centinaia di persone, in tanti anni, hanno espresso contro l’incredibile speculazione di Crepatura, ai miei figli, ai giovani, ai compagni non pentiti, a tutte le persone oneste.

Ringrazio vivamente
- mia figlia Martina per il disegno di copertina,
- Giuseppe Pazzaglia, il cui archivio ha contribuito molto alla realizzazione di questo lavoro,
- il Comitato contro il porto di Crepatura di esistere e resistere.

Maurizio Marchi

INDICE

Prefazione di Marco della Pina, assessore all'ambiente della Provincia di Livorno.

Introduzione

Le tappe della vicenda, dal 1980 al 1990 (1° parte)

- Fin dal dopoguerra *9*
- Il ribaltone *9*
- Solvay dietro il ribaltone? *10*
- La protesta fra la gente *10*
- Bandiere rosse a Crepatura *11*
- La straordinaria lotta sul PVC *11*
- Una bomba urbanistica *12*
- Mine e paura a Crepatura *12*
- La regione: riducete i posti barca *13*
- Questa si chiama speculazione *13*
- Miliardi e propaganda *14*
- Un porto per ricchi *14*
- Dopo la batosta del PVC, la follia continua *15*
- 3300 firme contro la diga alta 8 metri *15*
- Polveri bianche micidiali per le imbarcazioni *16*
- Erosione, cave, acqua ed altro *16*
- Elezioni alle porte *17*
- Veleni all'interno del "palazzo" *18*
- Una speculazione tira l'altra *18*

2° PARTE dal 1991 al 1995 *19*

- Ma quale occupazione *19*
- Lo scioglimento di Democrazia proletaria *20*
- Scricchiola la maggioranza *20*
- Milanesi e il comitato *21*
- Cambiare idea sul porto non è debolezza *22*
- Fra porto, Solvay e discarica *22*
- Barche, cemento, miliardi *22*
- Tracce preistoriche sulla scogliera *23*
- La piastra e Tangentopoli *24*
- Prescrizioni ignorate *24*
- Il sondaggio di Rifondazione comunista *25*
- Tangentopoli, sondaggi e carriere *25*
- Poltrone e miliardi *26*
- Acqua e denaro pubblici per il porto privato *26*
- Erosione e fossilizzazione *26*
- Anche il ministro di Berlusconi per il porto *28*
- La patata bollente *29*
- Grandi manovre elettorali *29*
- Ex democristiani nel PDS, ma calano i voti *30*
- Il porto della FIAT *30*
- Dissenso aperto anche nel PDS *31*

3° PARTE, DAL 1996 AL 2000 *32*

- Si organizza il referendum *32*
- Mareggiate a Crepatura *33*
- Verdi e ulivo *33*
- Il volano della ripresa *34*
- Impreinvest poco entusiasta *34*
- Ammucchiate *35*
- Spariscono le tre darsene *35*
- .....ma arriva Burlando *36*
- Il tormentone del canone demaniale *36*
- Sindaci fermatevi, non c'è più acqua *37*
- Il massimo profitto *37*
- Mobilitare la popolazione per abbassare il canone *37*
- Anche deregolazione sui porti turistici *38*
- Ma chiude l'ospedale di Rosignano *38*
- Costa già troppo cementificata *38*
- Libeccio all'Arancio, a Crepatura no ? *39*
- Fermi un istante *39*
- La convenzione con Impreinvest è decaduta *39*
- Parcheggi del porto privato su pineta pubblica *40*
- Nei DS non tutti convinti ma niente referendum *40*
- Macchè parchi marini *40*
- Il canone ridotto a 200 milioni (anzi 160) *41*
- Rosignano testa d'ariete *41*
- Ponti d'oro alla speculazione *42*
- La terza volta di Simoncini *42*
- Un'accurata pianificazione *43*
- I ragazzi del muretto *43*
- Scarichi Solvay, uno dei dieci problemi più importanti del Mediterraneo *44*
- Crepatura in passerella a Genova *44*
- Un comitato per la difesa del litorale ? No, entra la Teseco *45*
- Teseco, una svolta inquietante *45*
- Distrutti i cartelli del cantiere, distrutte le spiagge di Carrara *46*
- Cala il silenzio *46*
- La propaganda cambia forma *47*
- Verrà realizzato lo Yachting club? *48*
- L'alto rischio cloro *48*
- La Teseco sul mercato *49*
- Brutta Italia *49*
- Si rilancia il comitato contro il porto *50*
- Anche il mercurio incombe su Crepatura *52*
- Si prepara la mobilitazione dell'8 ottobre *53*
- Iniziano i lavori pesanti, ma..... *55*
- I partiti si defilano *55*
- L'Italia viva *56*
- Porti turistici e assegni *56*
- Applicare la legge sull'impatto ambientale *56*
- Possibili infiltrazioni malavitose *57*
- L'ultimatum al Ministero dell'ambiente *58*
- Crepatura alla Commissione europea *58*

ALLEGATI

1-Intervista a Leno Carmignoli, ex-sindaco di Rosignano Marittimo.
2-Intervista a Iginio Marianelli, ex-sindaco di Rosignano Marittimo.
3-Petizioni popolari di agosto 1985, aprile 1989 e settembre/ottobre 2000.
4-Vincolo paesaggistico DM 30.4.1965, G.U. 16.10.65.
5-Concessione edilizia, provvedimento 1350 del 10.11.98.
6-Concessione demaniale 464 del 23.3.99.
7-Concessione edilizia, provvedimento 335 del 9.4.99.
8-Memoria dell'avv. Calogero Narese che sostiene la non applicabilità della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale.
9-Comunicato del Comitato contro il porto di Crepatura del 13.11.2000 che sostiene l'applicabilità della procedura di VIA, richiamando le leggi esistenti.
10- Sentenza del TAR della Toscana, che respinge per vizi di forma i due ricorsi presentati. **
11-Ricorso alla Commissione europea di Medicina democratica - Gennaio 2001.
12-Appello del Presidente dell'ASA sulla carenza d'acqua, Gennaio 2000.
13-Articoli di stampa sul sequestro della cava di Campiglia M.(ottobre 2000) e su possibili infiltrazioni malavitose nei grandi lavori del porto (dicembre 2000).
14-Piano "Grandi rischi" su possibili incidenti rilevanti coinvolgenti aree esterne lo stabilimento Solvay.

** I testi dei ricorsi al TAR, benché richiesti ripetutamente, non sono stati finora forniti dall'avvocato Massima Baldocchi di Pisa.

Prefazione di Marco Della Pina,
assessore all'ambiente della Provincia di Livorno nel gennaio 2001

Il mare in gabbia

"Una diga di 700 metri, distante mezzo chilometro dalla linea di costa, elevata 8 metri in altezza, con uno specchio d'acqua di circa 10 ettari, 650 posti barca, parcheggi per mille posti auto. Una superficie destinata alle attività commerciali di circa 4.000 mq con bar, ristorante, una banca, locali per il circolo nautico e una foresteria, spazi riservati a Guardia costiera, Finanza, Carabinieri, centro direzionale.. . ".Tutto questo comincia a divenire realtà sulla costa di Rosignano, e mentre stanno iniziando i primi lavori, la storia ventennale di questo progetto viene ripercorsa con lucidità e intensa partecipazione da Maurizio Marchi.
Questa storia del porto di Crepatura è indubbiamente una storia parziale, una storia che prende posizione, dalla parte dei movimenti che in tutti questi anni si sono opposti al progetto del porto, una storia quindi che può presentare anche aspetti da discutere e criticare, ma comunque uno strumento utile di conoscenza per tutti i cittadini, per riflettere sulle trasformazioni del nostro territorio.
La storia del progetto di porto a Crepatura è infatti più ampiamente rappresentativa di una cultura della crescita quantitativa che ha prodotto conseguenze spesso disastrose dal punto di vista ambientale lungo tutta la costa tirrenica e che è stata raccontata con passione da un uomo importante e purtroppo spesso dimenticato, Antonio Cederna.
Antonio Cederna ci ha raccontato, nei suoi lucidi articoli raccolti in "Brandelli d'Italia", i numerosi e sconsiderati comportamenti in materia ambientale che hanno continuato fino a tutti gli anni '80 del Novecento a considerare il territorio una merce, anziché un bene limitato e irriproducibile. Per dimenticare la miseria e le paure del passato, abbiamo gettato via anche la saggezza e il buon senso dei nostri antenati nel rapporto con la natura. Drogati dalla felicità artificiale dello sviluppo economico quantitativo, abbiamo perduto la nozione del passato e del futuro, trasformando la terra ereditata in merce da consumare e "rifiutare", senza riguardo per le generazioni che verranno dopo di noi. In pochi decenni il nostro ambiente è stato sconvolto: allargamento e congestione degli

insediamenti costieri, desertificazioni delle aree collinari interne, espansione incontrollata del cemento, degrado, devastazione o scomparsa del patrimonio storico e naturale.
La storia che ci racconta Maurizio Marchi non è molto diversa, è un brandello di questa storia più ampia che ha messo “il mare in gabbia”, assediato dall’asfalto e dal cemento. Ma induce anche una riflessione amara, perché un progetto di trasformazione del territorio generato da una vecchia cultura della crescita quantitativa diviene purtroppo realtà. Diviene realtà in un momento in cui si vanno invece diffondendo nuovi atteggiamenti ed una nuova mentalità che fa proprie le idee di Antonio Cederna. Una mentalità più attenta alla “qualità” del vivere quotidiano, fondata su un progetto del territorio inteso come integrazione sostenibile tra ambienti naturali e insediamenti produttivi e umani.
Il lavoro di Maurizio Marchi potrà contribuire a farci uscire dall’universo mentale che ancora condiziona molti cittadini e molti uomini delle istituzioni, influenzato da un consolidato sistema di convenienze economiche. Attraverso la sua attenta analisi è la sua appassionata critica politica, possiamo tutti riscoprire la necessità ormai ineludibile di una trasformazione del territorio in funzione di un’utilità collettiva. Per uno sviluppo nuovo, realmente sostenibile, basato sulla rinnovabilità delle risorse e sul rispetto delle condizioni ecologiche fondamentali.

Marco Della Pina

INTRODUZIONE

Sul porto di Crepatura sono maturate tante persone.
Alla fine del 1983 fondammo la Lega ambiente a Rosignano proprio su questa questione : Walter Giubbilini, Massimo Guglielmi, Daniele Sarperi, Alessandro Voliani, Fulvia Spada ed io, più qualche altro meno assiduo.
"Pensare globalmente, agire localmente" era la nostra idea guida.
Ricordo un nostro dossier , bruttino nella forma quanto denso nella sostanza.
"***Porto di Crepatura, una scelta sbagliata***" era intitolato, ed inquadrava il progetto in un contesto più vasto: la cementificazione, che ai ritmi forsennati di allora - e non molto rallentati oggi - avrebbe consumato in appena 104 anni l'intero territorio italiano, montagne comprese. Il problema energetico, che sentivamo vivissimo, fra crisi petrolifera del 1974, forti pressioni nucleariste e catastrofe di Chernobyl alle porte (1986). Il problema del modello di sviluppo -il perché, per chi, come produrre -, che sarebbe esploso pochi anni dopo nella storica battaglia sul PVC. Fino alla nocività per i lavoratori della vetroresina nelle imbarcazioni.
Io provenivo da circa sei anni di militanza attiva in Democrazia proletaria, che continuai con sempre maggiori responsabilità ed impegno, fino al suo malaugurato scioglimento, nel 1991. Dopo aver attraversato il '68 e la guerra del Vietnam.
Dp era una fucina d'idee e d'iniziative eccezionale: piccola, ma stimolantissima.
"La piccola mangusta che azzanna il grande cobra", come la definiva in maniera pittoresca ed un po’ auto incensante Mario Capanna. Ricordo uno dei nostri primi volantini locali :"Centrale nucleare a San Vincenzo? No, grazie!", quando la lobby trasversale dalla DC al PCI - in quegli ultimi anni '70 - voleva riempire l'Italia di centrali nucleari. E la piana di San Vincenzo era stata individuata come un sito possibile, insieme ad altri. La lobby si spostò a Montalto di Castro, spese la cifra stratosferica di 11.000 miliardi (chissà quanti dei quali finirono in corruzione a partiti ed amministratori...), ma la propulsione nucleare della centrale non passò. Anni di dure lotte e la catastrofe di Chernobyl lo impedirono. Oggi Montalto è solo una megacentrale turbogas a metano, che sarebbe costata 30 volte meno senza le smanie nucleariste dei partiti.
Ma torniamo a Dp e a Rosignano. Mentre a livello nazionale Dp stendeva addirittura un piano energetico alternativo, basato sul risparmio di energia e sulle energie rinnovabili, anche a Rosignano lavoravamo su tutte le grandi questioni. Dalla nocività del mercurio e delle altre sostanze tossiche all'agricoltura biologica, dalla ripresa delle lotte dal basso contro le svendite del sindacato e

della sinistra tradizionale all'obbiezione di coscienza al servizio militare (fra le nostre file militarono per anni i primi obbiettori di Rosignano) , dall'inquinamento marino ed atmosferico ai problemi dell'immigrazione e della solidarietà.
Un nostro piccolo capolavoro fu l'invito di una delegazione di verdi tedeschi - quelli arrabbiati, non quelli un pò sbiaditi che cominciavano a far capolino anche in Italia , quelli che facevano i cortei di protesta a fianco degli immigrati turchi e contro le basi NATO, quelli che avevano a simbolo lo scoiattolo con il pugno chiuso - per la campagna elettorale amministrativa del 1985, che condussero insieme a noi.
Io conciliavo bene questo doppio impegno, in Dp e nella Lega ambiente. Ero giovane e la fatica non mi pesava. C'erano ottime sinergie fra i due gruppi locali, ed anche buone sinergie con e fra i consiglieri regionali, il demoproletario Angelo Baracca e il verde Enrico Falqui , nel periodo 1985/90.
Insomma, a Rosignano e in Toscana c'era una nuova sinistra viva e stimolante, ed una vecchia classe politica occupata a rincorrere cordate e favori, ed imbevuta di vecchia cultura sviluppista ed industrialista. Nacque in questo contesto la straordinaria vittoria del PVC. Come quella sul carbone a Piombino e quella sulla Farmoplant a Massa, nello spazio di pochi mesi.
Le cose si complicarono nei primi anni '90, quando l'ambientalismo verde cominciò a seguire le forti sirene del potere, ed un po' di demoproletari quelle dell'unificazione con i rifondatori.
In quegli anni si chiudeva un'epoca, forse si chiudeva l'onda lunga del '68. E si apriva la disperante fase dei due poli, che si rincorrono al centro, che hanno programmi sostanzialmente simili, che hanno allontanato dalla politica e dallo stesso voto milioni di persone. Una fase buia e senza uscite, che durerà ancora a lungo, e che sta producendo effetti disastrosi. Pensiamo solo - sullo scacchiere massimo - al coinvolgimento italiano nella guerra in Kossovo, e - sullo scacchiere minimo - alla privatizzazione delle coste operata da Burlando.
E' in questo contesto, locale e generale, che è maturata la tragedia di Crepatura.
Una tragedia morale e politica, prima che ambientale. Una tragedia che viene da lontano, che ha radici antiche, ma che poteva essere evitata. Non tanto se esisteva ancora la piccola mangusta, quanto se esistevano ancora spazi reali di democrazia.
La democrazia non è un bene acquisito per sempre e per dovunque. Chi lo afferma, dice il falso, da posizioni interessate. La democrazia non è una formula astratta, è una serie di spazi che vanno conquistati, difesi, riconquistati e nuovamente difesi. La democrazia è un divenire continuo, che forse in questo periodo sta toccando, nonostante le apparenze, uno dei suoi picchi più bassi.
Il Grande fratello non è quello di dieci cretini, tenuti rinchiusi da alcuni furbi, per 16 milioni di telespettatori confusi ed attratti chissà da che. Il Grande fratello di George Orwell è fra noi, anche se in forme piuttosto diverse da quelle immaginate dal grande saggista socialista anglo-indiano. Nelle forme, ma non nella sostanza.
Nel libro "1984" egli immaginava una società totalitaria, tetra, perennemente in finta guerra, poverissima per la stragrande maggioranza (i prolet) e ricchissima per una ristrettissima elite (il partito interno), super controllata dalle telecamere in ogni ambiente e in ogni strada, che si auto perpetua secondo regole non scritte e secondo obbiettivi apparentemente non ben definiti, in realtà fermamente predeterminati per la perpetuazione di un potere perverso, che si alimenta di se stesso. Una società in cui non esistono libri, in cui è vietato pensare, leggere, avere sentimenti, perfino fare sesso (se non ai prolet, che sono considerati come animali) se non per riprodursi.
Chi si ribella, anche minimamente, sparisce, viene vaporizzato. Una società dove perfino il sole appare pochissimo, ed anche il gin con cui si permette ai burocrati di seconda linea (il partito esterno) di sbronzarsi è sintetico e disgustoso.
Una società orribile e senza speranza.
E' molto dissimile la nostra società ?
Non c'è una stragrande maggioranza dell'umanità poverissima, che non conta assolutamente niente, una minoranza con alcuni presunti privilegi e una ristrettissima elite che tutto decide, controlla, crea e distrugge, rispondendo solo ad una sua logica interna?

Non c'è una situazione di guerra non guerra controllata e programmata ad uso interno dei paesi dominanti, che si scarica sul malcapitato di turno ?
Non c'è una manipolazione dell'informazione, talora sottile, talora grossolana, ma sempre efficacie, volta a rinchiudere ogni persona in se stessa, nel proprio egoismo, nella propria miseria, nella propria incultura?
Non c'è una pianificazione della produzione e dei consumi finalizzata tutt'altro che ai bisogni reali, e uno scadimento della qualità della vita a livelli aberranti (pensiamo alla mucca pazza) per la stessa minoranza presuntivamente privilegiata?
Ed infine, non c'è una situazione di non democrazia, di profondo autoritarismo in un mondo in cui tutto è subordinato all'interesse prioritario di qualche centinaio di milioni di americani, europei e giapponesi, anzi all'interno di essi di una ristrettissima oligarchia di potenti ?
Quale democrazia è mai quella di essere chiamati a votare ogni qualche anno, oltretutto su false opzioni e con delega in bianco, ed il resto del nostro tempo doverlo sprecare a rincorrere il mutuo, i consumi indotti, lo stordimento in tutte le sue forme?
Quale modello planetario è mai questo che si specchia in quello americano, che di democratico, di trasparente, di sostenibile, di pacifico, di acculturato ha veramente poco? Pensiamo soltanto ai bombardamenti all'uranio in Serbia e in Iraq dopo quello di Hiroshima, all'ottusa ostinazione contro la riduzione delle emissioni di gas serra, alla pena di morte, allo spettacolo indecoroso delle ultime elezioni presidenziali.....
Dalla non democrazia americana e planetaria allo scempio di Crepatura, la distanza non è così oceanica come potrebbe sembrare. C'è un filo velenoso che lega le coste e le cose, di qua e di là all'Atlantico. Questo filo passa per l'americanizzazione della politica, per l'uso politico dei mass media (Internet compreso), per la conseguente passivizzazione della gente, per il revisionismo continuo delle idee basilari (ancora come nel Grande fratello di Orwell, dove la storia veniva riscritta continuamente per adeguarla alle esigenze del potere), per i McDonald's, per arrivare passo dopo passo verso il baratro fino alla Ferrari (sì proprio quella del cavallino RAMPANTE) sui depliant elettorali dei democratici di sinistra.
A Crepatura sotto migliaia di tonnellate di cemento non viene sepolta solo una scogliera con le orme preistoriche. Viene sepolta la residua democrazia esistente e con essa la sinistra locale. A Crepatura viene sepolta l'idea stessa della sinistra, che ormai nessuno in buona fede può più riuscire a distinguere dalla destra.
E quel che è ancora peggio, a Crepatura viene sepolta la speranza di cambiamento di qualche raro giovane, ormai specie in estinzione.
E' patetico Veltroni che cerca di pescare , come salvagente dopo i troppi revisionismi, qualche pezzo del patrimonio di Barbiana, come l'"I care" (mi preme, me ne interesso): nella scuola di Don Milani si andava al passo del più lento, mettendo al centro la solidarietà , mentre i nostri demo-sinistri stanno tentando il passo del più rampante, fregandosene dei più deboli.
Non è certo un caso che, nella Toscana democratica, la storica scuola di Barbiana stia letteralmente franando.
E che dire dei rifondatori, ruota di scorta dei veltroniani, a Crepatura come a Scapigliato ? Compagni che sbagliano? Compagni che preferiscono le sirene del potere alla coerenza almeno verbale di Bertinotti? Compagni che "non vogliono consegnare Rosignano alla destra" e così la consegnano direttamente alla speculazione più vergognosa? Compagni che per qualche assessorato mettono in pericolo il loro stesso progetto politico?
Passo dopo passo, arretramento dopo arretramento, a Rosignano la sinistra non esiste quasi più. Dopo lo scioglimento di Dp, l'opposizione a Crepatura e ad altri scempi è stato gestita (maluccio) dai verdi. In particolare da quelli che recentemente si sono ribattezzati "arcobaleno", nè di destra nè di sinistra, per aggregare - dicono - tendenze di tutti i colori.
Ma qui di tutti i colori si vedono solo vergogne.
Dopo Crepatura, semmai andrà in porto, sarà difficile risalire la china. Sarà difficile opporsi ai rifiuti tossici a Scapigliato. Sarà difficile opporsi ai devastanti progetti Solvay. Sarà difficile addirittura definirsi "di sinistra".

E per un uomo che ha dato tanto della sua vita alla sinistra, e che resta di sinistra, è duro adeguarsi a questa situazione.
Ai nostri giovani lasceremo, oltre ad un mostro di cemento, un grande vuoto, un mondo grigio e tetro, sfavillante di niente, dove mancherà solo - non si sa per quanto ancora - la fase della vaporizzazione di chi dissente.
Ma nonostante tutto, la "Rosignano viva" esiste e resiste ancora: quella dei comitati, dei compagni più o meno sciolti, della gente onesta, dei giovani perplessi o arrabbiati.
A questa Rosignano sono rivolte queste righe: non regaliamo niente ai padroni vecchi e nuovi, non deleghiamo a nessuno la nostra intelligenza e la nostra voglia di cambiare, riprendiamoci palmo a palmo qualche spazio vitale di democrazia, e su Crepatura garantiamo a lor signori altri vent'anni di salutari proteste.

"LE TAPPE DELLA VICENDA" DAL 1980 AL 1990

FIN DAL DOPOGUERRA

Fin dal dopoguerra qualche speculatore aveva messo gli occhi sul tratto di costa di Crepatura, fra Caletta e i bagni Trieste di Rosignano Solvay, per costruirvi un porto turistico. Il PCI, maggior partito in consiglio comunale era perplesso e diviso sull'idea, finché nel 1949 arrivò un decreto ministeriale che sottoponeva a VINCOLO PAESAGGISTICO quel tratto di scogliera.
Ma gli appetiti non si placarono, e nel 1955 il ministero dovette ribadire il vincolo, confermato anche dal DM 30-4-65, tutt'oggi in vigore.
Cambiavano i tempi e cambiava il PCI, in peggio: fra i dirigenti prevaleva la linea "sviluppista" qualunque fosse, e venivano travolte le resistenze, più diffuse nella base, contro il porto dei padroni e degli speculatori.
Fin dai primi anni 80 ci fu una lunga bagarre sul sito in cui costruire il porto turistico, dato che tutti i partiti in consiglio comunale erano d'accordo nel costruirlo. (Democrazia proletaria non è mai stata in consiglio, e i Verdi vi entreranno solo nel 1990).
Il Comitato promotore attività ricreative (CPAR), animato da Alessandra Benini Monti, promuoveva un invio di cartoline al sindaco, per invocare la costruzione del porto, ovunque fosse ubicato (Il Tirreno 16-9-82. In seguito abbrevieremo Il Tirreno in T), mentre la Pro loco di Vada lo rivendicava in quella frazione, a punta Tesorino, (T 13-4-83) nonostante i gravissimi problemi di erosione delle spiagge, causate dal PENNELLO DI PIETRABIANCA E DALLA DIGA DI SANTA LUCE (anno di costruzione ad opera della Solvay 1960).
Il consiglio comunale (PCI - PSI - PSDI) si pronuncia per la costruzione del porto a LILLATRO, fra i Canottieri Solvay e la presa d'acqua di mare della Solvay stessa, mentre la sola DC insite su Crepatura (La Nazione 27-12-82. In seguito abbrevieremo La Nazione in N, anche quando, transitoriamente, prenderà il nome di "Il Telegrafo").
Nota: abbreviamo IL TIRRENO e LA NAZIONE in T *e* N.

IL RIBALTONE

Mai una decisione sarà così fugace! Verrà infatti clamorosamente ribaltata in pochi giorni. La giunta comunale presieduta da Danesin si pronuncia per Crepatura già ai primi di gennaio 83, mentre la DC esulta, ed il consiglio comunale, con l'opposizione di PSI e PSDI, conferma il ribaltone (T e N 20-1-83).
Un gruppo di cittadini protesta subito ed invia una lettera ad Italia nostra: "Non distruggete le bellezze naturali". L'assessore Vladimiro Giaconi (attuale Responsabile dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente - ARPAT di Pisa nonché Presidente dell'azienda privata GETRI, convenzionata con il comune di Rosignano per lo smaltimento dei rifiuti speciali pericolosi a Scapigliato dal 17-2-2000) afferma : "Avremo il porto a Crepatura fra due anni, e una darsena a Lillatro" (N 21-1-83), mentre l'ing. Gilardini della società IMPREINVEST (Gruppo FIAT) afferma

che la costruzione del porto partirà "entro settembre" 1983 e sarà realizzata "nel giro di 24/30 mesi" (N 13-2-83).
Intanto il Comitato regionale di controllo (CORECO) trova già irregolarità nelle prime procedure nel luglio 83 , ma a settembre sembra sbloccare tutto: porto a Crepatura e due darsene, a Lillatro e a Vada (T 8-9-83).

SOLVAY DIETRO IL RIBALTONE?

Facciamo un piccolo passo indietro per cercare di capire fino in fondo. Ai primi anni 80 quindi la linea era già decisa: si al porto ad ogni costo, al Lillatro se a Crepatura non si riesce a sbloccare il vincolo paesaggistico. In sella il sindaco Danesin, fido scudiero l'assessore Giaconi.
"A Lillatro? - deve aver detto la Solvay dietro le quinte, sostenuta dalla Impreinvest - non se ne parla nemmeno. Che nessuno metta il naso nei miei scarichi e nella presa d'acqua di mare. E ci mancherebbe anche che qualcuno si lamentasse perché gli rovinerei la bella barca con le sostanze che scarico. Andate altrove." (*)
Detto fatto, come abbiamo visto, in pochi giorni.
Regista politico del ribaltone Paolo Rotelli, capogruppo DC in consiglio comunale, attuale Presidente dell'ASA.
Scartata dunque l'ipotesi Lillatro, scartate altre ipotesi, a Vada per ovvie ragioni di erosione (ed ancora per possibili ragioni Solvay?), a nord di Castiglioncello per ragioni di vincolo paesaggistico e di qualche potente con villa, Crepatura restava l'unico tratto di costa possibile.
I socialisti si opposero vivacemente a questa localizzazione, fecero molto anche a Firenze e a Roma (successivamente sarà ministro dell'ambiente Ruffolo), ma non quanto avrebbero potuto, soprattutto a Firenze e a Roma, dove contavano molto.
(*) E' solo un'ipotesi, dato che documenti in questo senso ovviamente non ce ne sono. Resta tuttavia il fatto che il porto a Lillatro, con i servizi annessi, sarebbe stato costruito in darsena su terreni Solvay - da espropriare o acquistare - fra il canale di presa d'acqua di mare e i Bagni Canottieri, ciò che avrebbe rappresentato un oggettivo ridimensionamento dell'occupazione del territorio da parte della multinazionale.

LA PROTESTA FRA LA GENTE

Furono la Lega Ambiente e Democrazia proletaria, seguite dal WWF, a far uscire la protesta dalle stanze del "palazzo", a farla vivere fra la gente, dando voce alle istanze popolari.
A fine 83 si costituisce e scende in campo la Lega Ambiente (in seguito LA) nella nostra zona, animata da Walter Giubbilini, Massimo Guglielmi, Alessandro Voliani, Maurizio Marchi, Daniele Sarperi ed altri. Alla riunione di fondazione, Marchi afferma:"Oltre al porto turistico, occorre prendere il toro per le corna: lottare contro l'inquinamento Solvay, a partire dalla chiusura degli scarichi a mare."
La LA si schiera contro il porto turistico a prescindere dalla localizzazione, sostenendo un'altra idea di sviluppo e di turismo:"Alla disoccupazione si risponde in ben altri modi: con la riduzione dell'orario di lavoro, la riconversione industriale, la salvaguardia dell'ambiente, la riqualificazione del turismo, dell'agricoltura e dell'artigianato." (N 10-6-84)
Come non detto. Sindaco ed Impreinvest premono sulla regione per la conclusione dell'iter burocratico del porto, e in conferenza stampa congiunta (diventerà una strana abitudine) annunciano "Nel settembre 85 potrebbero iniziare i lavori." (T 17-8-84)
Anche Democrazia proletaria era contraria al porto turistico in qualsiasi localizzazione, per ovvie ragioni di stravolgimento, oltre che dell'ambiente e della viabilità, anche del tipo di turismo: il porto voleva far posto ai ricchi ai danni dei ceti popolari. Nel marzo 1985, nonostante l'opposizione frontale di DP, LA e WWF, e sulla localizzazione a Crepatura del PSI, il comune approvava il progetto del porto presentato dalla Impreinvest, rimasto sostanzialmente inalterato fino ad oggi.

BANDIERE ROSSE A CREPATURA

Per Ferragosto 1985 Democrazia proletaria promuoveva una curiosa quanto significativa manifestazione: calava bandiere rosse lungo il tracciato previsto per la "maxi - diga", per dimostrare l'enormità dell'opera (bandiere) e per riaffermare la sovranità popolare (rosse) sull'area.
Forse imbeccato da qualcuno del "palazzo", il delegato di spiaggia faceva togliere di buon mattino le bandiere ad un malcapitato bagnante con barchina, adducendo "motivi di sicurezza" davvero poco credibili. La manifestazione di DP proseguiva comunque, con la prima raccolta di firme su una petizione popolare che chiedeva il ritiro del progetto, la lotta all'inquinamento Solvay, il rilancio del turismo popolare e pulito. 1500 le firme raccolte.
All'indomani della manifestazione, un giornaletto della FGCI, la parte più avanzata (sic) e meno compromessa del PCI, irrideva alla "carnevalata" di DP, e farfugliava qualcosa a favore del porto.
In una "lettera aperta" all'assessore Giaconi del settembre 85, DP scriveva:" NO, questo porto non s'ha da fare, per mille ragioni. Devi tener conto delle 1500 firme raccolte, devi consultare tramite REFERENDUM i cittadini del comune, dopo adeguata informazione. E non parlare di brutte figure come fa "Solvaynotizie": le brutte figure semmai le hai fatte tu e gli altri, cambiando rotta in pochi giorni sulla questione "Lillatro-Crepatura", non impostando nemmeno una parvenza di studio d'impatto ambientale, rischiando di restare "sedotto e abbandonato" di fronte alle incertezze della stessa impresa costruttrice".
Da notare il particolare curioso che quel progetto prevedeva 650 posti per barche oltre i sei metri, mentre oggi la misura minima delle barche è lievitata a 11 metri: sarà l'effetto trascinatore della barca di D'Alema?
E prevedeva persino che la Impreinvest si accollasse almeno la progettazione (ma la propaganda lasciava intendere addirittura la costruzione) anche delle 2 piccole darsene per piccole barche sotto i sei metri (per tenere buona la base...), una a Lillatro, l'altra a Vada. Ebbene, queste darsene sono sparite dalla scena, e con esse la residua considerazione nei confronti della base popolare dei DS.
Alla richiesta di REFERENDUM POPOLARE sul porto avanzata da DP con la petizione del 15 agosto, risponde negativamente Gianfranco Simoncini, segretario PCI:" Il 97% dei cittadini solo pochi mesi fa hanno votato per i partiti che avevano tra i loro punti prioritari del proprio programma la realizzazione di un porto nel nostro comune...aldilà della questione della localizzazione". (T 2-10-85)
Beh, se la questione della localizzazione sembra poco!! Inoltre, questo il senso dell'intervento di Simoncini che ripeterà noiosamente per anni, "dopo le elezioni, ci rivediamo fra 5 anni alle prossime elezioni. Lasciateci fare".
In una lettera del 5-10-85 la segreteria di DP invita Lega ambiente, PSI, FGCI, PSDI e tutti i cittadini a costituire un COMITATO CONTRO IL PORTO. Nascerà un anno dopo.

LA STRAORDINARIA LOTTA SUL PVC

La vocazione "sviluppista" del PCI e degli altri partiti portava nel frattempo la loro sgangherata navicella a sfasciarsi su uno scoglio imprevedibile (per loro) e devastante: la vicenda PVC. Partiti, sindacati, istituzioni, tutti d'accordo sul progetto della Solvay di concentrare a Rosignano circa un terzo dell'intero ciclo del cloro-cloruro di vinile-polivinilcloruro italiano. Solo DP e ambientalisti si opposero fieramente, battendosi per due anni come leoni, informando la popolazione sui rischi per la salute e l'ambiente, sulla occupazione ulteriore del territorio, sul consumo accelerato delle materie prime, e rivendicando il referendum popolare. DP in particolare, con l'apporto di suoi militanti lavoratori Solvay - che incarnavano il filo rosso delle precedenti lotte dei lavoratori Solvay contro la nocività in fabbrica - raccolse ben 6400 firme nell'ottobre / novembre 1987 per il ritiro del progetto PVC, il risanamento ambientale e il referendum: la raccolta di firme più alta e significativa (anche 400 lavoratori Solvay circa firmarono la petizione popolare sotto le telecamere o gli occhi

vigili degli "informatori" della multinazionale) mai avvenuta nella storia di questo disgraziato territorio.
Le 6400 firme furono consegnate il 3 dicembre 87 al sindaco Danesin da una delegazione di DP composta dal deputato Gianni Tamino, dal responsabile nazionale ambiente Fabio Alberti e dal segretario Marchi.

Questa ed altre innumerevoli iniziative, fra le quali ricordiamo la manifestazione del 18 marzo 88 e l'incursione di Greenpeace in fabbrica per chiudere simbolicamente uno scarico Solvay (11 luglio 88), crearono stridenti fratture dentro tutti i partiti, finchè un sondaggio interno al PCI, nell'ottobre 1988, dava questo risultato: la maggioranza degli iscritti era favorevole al PVC, ma era anche favorevole al referendum. Con questo risultato, i partiti - divisi e pressati dall'esterno e dall'interno - si sentirono al sicuro, ed in una memorabile seduta del Consiglio comunale, il 12 novembre 1988, indicevano il referendum, seppur svilito ad "arricchimento delle conoscenze".
Il 27 novembre 1988 in tutto il comune si votava sul PVC, e nonostante l'ambiguità della scheda, il 55,6 % della popolazione si espresse contro il progetto Solvay e contro le indicazioni dei partiti che fino all'ultimo sostennero il progetto, in testa il PCI.
Fu una disfatta clamorosa, che doveva insegnare tante cose. Ma non fu così.

(Chi volesse approfondire questa significativa vicenda, che interessò anche le TV inglese e danese, ma non la RAI..., può leggere il libro "Una straordinaria esperienza di lotta - Referendum sul PVC 10 anni dopo - Rosignano Solvay 1988 / 1998" , in Biblioteca comunale o presso l'autore, Maurizio Marchi).

UNA BOMBA URBANISTICA

Per la forte opposizione di DP in Consiglio regionale, la Giunta regionale sospende l'iter del porto: il DC Rotelli protesta a Rosignano (T 11-2-86), mentre l'ex-sindaco Iginio Marianelli per il PSI, contrario alla localizzazione a Crepatura sostiene la sospensione. (T 14-2-86).
Poco dopo compaiono alcune scritte inneggianti al porto, mentre DP incalza:" Il comune ha ignorato il vincolo paesaggistico e non ha fatto nemmeno una valutazione d'impatto ambientale" (N 21.2.86).
Anche la Lega ambiente insiste nella sua opposizione: "L'idea che caratterizza il porto è consumistica.... il porto induce alla cementificazione della costa, al consumo di materiali inerti, all'inquinamento delle acque si consuma una buona quantità del patrimonio idrico, così scarso." (T 11.4.86)
Anche il MSI definisce Crepatura "un progetto dissennato", ma indica "una sua giusta collocazione a nord di Castiglioncello". (N 7.6.86)
L'assessore regionale Magnolfi (PSI), rispondendo ad un'interrogazione del consigliere regionale di DP Angelo Baracca, afferma che la CRTA (Commissione regionale) ha riscontrato nel progetto "rilevanti effetti urbanistici ed ambientali" nel retroterra (N 7.6.86).

MINE E PAURA A CREPATURA

Nel novembre 1986 si arriva più al concreto: le decine di esplosioni per le indagini geologiche nel sottosuolo di Crepatura creano paura * panico e danni fra gli abitanti della zona.
"Mia figlia più piccola è corsa in strada terrorizzata, pensando ad una forte scossa di terremoto", dichiara fra gli altri la signora Taglierani, lì residente. La ditta incaricata delle indagini è la SGG di Siena, e degli scoppi non è stata data nessuna informazione preventiva da parte del comune. (T 7. 11.86).
DP incalza:" Sul porto mancano le autorizzazioni" e sottolinea "come sia profondamente scorretto far precedere una decisione politica (la decisione di costruire il porto) ad approfondimenti tecnici.... ed irresponsabile permettere sistemi di sondaggio tanto pericolosi come lo scoppio di mine a pochi metri dalle abitazioni". (N 9.11.86)

Incredibili le risposte del sindaco, in un consiglio comunale conclusosi alle 4 del mattino: “Non è il sindaco che ha autorizzato questo tipo di lavori, in quanto non è materia di sua competenza”. (!) (T21.11.86)
Ai primi di dicembre 86 si costituisce, secondo la proposta avanzata da DP un anno prima, il “Comitato contro il porto a Crepatura e per la difesa dell’ambiente”, mentre sull’argomento scende in campo anche il WWF (N e T 3. 12.86): Marcello Marianelli (attuale presidente del Consiglio di frazione Rosignano Solvay) per il WWF, aderendo al Comitato, sostiene che il porto sarebbe un “grave dissesto ambientale”.
Il Comitato lucidamente afferma:” Il turismo balneare toscano si è tradizionalmente caratterizzato come turismo popolare, la crisi economica, l’inquinamento, il sovraffollamento in alcuni periodi stanno facendo vacillare questo tipo di turismo. Il piano dei porti, anziché dare risposta a questa crisi, si configura più come un cambio di fruitori della costa, privilegiando i ceti più abbienti. Con tutte le conseguenze che questa scelta potrà comportare in termini di speculazione, di aumento dei prezzi e degli affitti, peggiorando di fatto le stesse condizioni economiche, oltreché ambientali, della popolazione costiera.” (T 28.12.86)
Con uno spiccato senso della realtà e del nuovo. i1 vice segretario DC Renato Luparini si scaglia contro il Comitato di crepatura con queste dissertazioni:” Dopo il Comitato per la pace e quello antinucleare, ecco ora quello contro il porto sono espressione di un rifiuto del progresso…sono sostenuti da forze e personaggi della sinistra più radicale:” (N 2. 1.87)
L’anno del referendum nazionale antinucleare, dopo la catastrofe di Chernobyl (26 aprile 1986), e del terremoto del PVC, si apre bene a Rosignano….

LA REGIONE: RIDUCETE I POSTI BARCA

Ma le contraddizioni emergono stridenti. In un comunicato del Comitato si legge:“La Giunta regionale ha rimandato il progetto del megaporto di Crepatura al Comune di Rosignano con una serie di obiezioni fondate ed inoppugnabili. La Regione rileva l’assoluta mancanza di spazi, l’aggravio della viabilità, l’impossibilità di rispettare standard urbanistici e di conseguenza impone al comune una serie di condizioni: diminuzione dei posti barca, risoluzione dei problemi della viabilità, dei parcheggi, dei servizi ecc. Il porto di Crepatura - conclude il Comitato - sarebbe una “BOMBA URBANISTICA”. (T 5.3.87)
Risponde il sindaco, pressato dal consigliere repubblicano Nenciati, favorevole al porto: area a terra su due livelli, sopra i servizi e sotto i parcheggi per 18.000 mq (T 23.5.87).
E tutto il resto? Buio completo. E soprattutto restano invariati i posti barca, 650.
Come sia possibile per il comune ignorare le prescrizioni regionali resta un mistero, ma forse una chiave di lettura la si può trovare nel fatto che proprio in quegli anni, 1987 e 1988, il comune di Rosignano apriva la discarica di Scapigliato ai rifiuti delle città toscane “in emergenza”, fino ad arrivare addirittura a dare in gestione la discarica alla municipalizzata fiorentina Fiorentinambiente” (1990).
Intanto prosegue feroce la polemica. Danesin sostiene la bontà del progetto confortato a suo dire anche da “calcoli e prove in vasca” e sul quale anche il ministro dell’ambiente Ruffolo (PSI) non avrebbe trovato niente da obbiettare. Ed attacca Iginio Marianelli, sostenendo addirittura che la sua opposizione tenace allo scempio di Crepatura “sia un suo problema personale” (T 18.9.87).

QUESTA SI CHIAMA SPECULAZIONE

Risponde qualche giorno dopo il PSI:“Una struttura a Crepatura favorisce unicamente l’interesse privato, perché realizza l’opera con il minimo costo ed il massimo profitto, scegliendo una localizzazione che non comporta spese di esproprio (invece a Lillatro si, addirittura alla Solvay, ndr) e non obbliga il costruttore a realizzare l’urbanizzazione primaria, collocando il porto in una zona ad alto pregio turistico. Questa si chiama speculazione.” (N 27.9.87)

Intanto in quei mesi esplode a Rosignano la questione straordinariamente importante del PVC, con le 6400 firme raccolte da DP “contro l’impianto cancerogeno” e per il referendum, consegnate al sindaco il 3 dicembre 1987.
Ma la locomotiva di Crepatura continua la sua corsa verso il disastro: l’88 si apre in questa direzione, con un’intervista del sindaco:“Nell’88 inizieranno i lavori di costruzione del porto” (T 3.1 .88 e N 5.1.88). I1 comune incarica “imprese” non specificate a fare “studi matematici e prove fisiche” su Crepatura, in tre mesi. (T 31.3.88). Intanto dietro le quinte ci si azzuffa per la localizzazione delle darsene per piccole barche, che la Impreinvest dovrebbe cofinanziare (?): Vada, Castiglioncello, Lillatro? (N 14 e 15 .4.88)
Il Comitato regionale di controllo - sezione di Livorno sospende nuovamente l’iter del porto (N 14.5.88). 1) alle risposte che dà il sindaco, la sospensione sembra dovuta alle stesse questioni urbanistiche e ambientali (T 11.6.88).

MILIARDI E PROPAGANDA

Comune ed Impreinvest firmano in pompa magna la Convenzione per il porto:”Le 41 autorizzazioni sono state tutte concesse salvo l’ultima che dovrà pervenire dopo le prove generali che la soc. ESTRAMET di Pomezia porterà a compimento” (le prove in vasca, ndr)” a primavera ‘89 si parte con i lavori” (N 30.8.88).
“Marina cala dè Medici” è il nome. 120 persone impegnate nella costruzione, 240 posti di lavoro nei servizi connessi, 50 miliardi d’investimento, a primavera 89 si parte (T 30.8.88).
Inutile sottolineare come sia vuota propaganda.
Ma che in qualche modo paga. Su La Nazione del 1.9.88 dei cittadini denunciano:”Posti barca comprati a 30 milioni e rivenduti anche al doppio”.
La polemica continua. “Un mostro di cemento” per il Comitato, “Una scelta giusta” per la DC (T e N 4.9.88).
Il geologo Bruno Mazzantini, presidente della commissione beni ambientali dell‘Associazione intercomunale richiama l’attenzione sugli aspetti geologici della scogliera: “La panchina eolica conserva tracce di vita di centinaia di migliaia di anni fa. Sono state rilevate tracce di cervidi, di capridi e di bovidi delle ere glaciali.” (N 9.9.88)
L’assessore all’urbanistica Alessandro Nenci (attuale presidente della REA) invece ripete i soliti argomenti propagandistici: il porto non nuoce all’ambiente e porta occupazione. Inoltre la Impreinvest si impegna allo studio (non alla realizzazione, ndr) di due punti di ormeggio per piccole barche. A primavera si parte con i lavori (T 17.9.88).
Giubbilini per la LA e Fineschi per il WWF, mettono in evidenza fra l’altro le enormi quantità di sabbie, ghiaie ed altro occorrenti per l’opera. “Il porto è perfettamente in sintonia con lo sviluppo industriale, perché entrambi attività economiche basate sul degrado ambientale”. (T 19.9.88).
Intanto a dissipare i residui dubbi della base comunista (“non sarà un porto per ricchi”) interviene il capogruppo PCI in consiglio comunale Giacomo Luppichini, che definisce “false ed infondate” le notizie sul costo dei posti barca, mentre assicura sulle prove in vasca effettuate in Francia (?) ed addirittura azzarda che forse i lavori inizieranno entro l’anno. (T 19.10.88)

UN PORTO PER RICCHI

Interviene direttamente anche la Impreinvest affermando sostanzialmente che il porto di Crepatura è per barche grandi (ed il costo dei posti barca è di conseguenza), mentre per le barche piccole “il comune di Rosignano ha sollecitato per ragioni sociali i punti di ormeggio del “Lillatro e di Vada”.
Contro la localizzazione del porto al Lillatro, la Impreinvest sottolinea fra l’altro “il tormento della sabbia fine sollevata dai venti sulle barche”, che evidentemente molesta le barche dei ricchi, non quelle dei poveri. (T 27.10.88). Sotto il titolo “Sceicchi cercasi”, la Nazione del 15.10.88 pubblica i prezzi dei posti barca: si va dai 26 milioni più il prezzo del posto auto obbligatorio per la barca più

piccola, ai 600 milioni per quella più grande. Sembravano esagerati allora, oggi sono più che quadruplicati (minimo 115 milioni).
Da Parigi arrivano scarne notizie su presunti “esiti positivi” delle prove in vasca, mentre prove più casarecce (a Pomezia, per verificare l’affidabilità della diga foranea anche in caso di onde anomale) vengono rinviate. (T 17.11.88)
Il PCI è a favore dei porti turistici dove governa, ma contrario dove non governa: “Realizzare una struttura del genere a Schiopparello (Portoferraio) è un’operazione scellerata sotto il profilo ambientale e insensata sotto quello economico”. (N 22.11.88). La DC invece è favorevole ovunque. Con questi partiti, è alle porte la più grave e clamorosa disfatta dei partiti sulle questioni ambientali - sanitarie, come abbiamo già detto: il referendum sul PVC del 27 novembre una data memorabile per la storia di questa zona e d’Italia.

DOPO LA BATOSTA DEL PVC, LA FOLLIA CONTINUA

Ma la follia continua, nonostante la batosta del PVC. L’assessore al turismo Massimo Tognotti rassicura i commercianti: nell’assegnazione degli spazi commerciali all’interno del porto saranno favoriti i commercianti locali (nonostante si siano espressi contro il PVC, ndr). (N 23.12.88)
I1 1989 inizia “bene”. In una conferenza stampa congiunta comune-lmpreinvest (ormai è una consuetudine), Nenci, Giovani e Gilardini affermano che le prove in vasca sono concluse e che ora si aspetta il nulla osta definitivo della Regione (T 29.1.89).
Alcuni mesi dopo, l’ammiraglio Ernesto Giurati, già capo di stato maggiore della Marina, affermerà che le prove in vasca non sono probanti ed aggiunge: ” Nella zona di Crepatura, non essendo protetta da promontori naturali, il libeccio comporterebbe gravi difficoltà”. (T 17.9.89).
In un articolato intervento DP propone una strategia alternativa, invitando l‘amministrazione comunale a riflettere su “quanto sia contraddittorio sbandierare una sacrosanta ‘vertenza ambiente’ sul degrado causato dalla Solvay e allo stesso tempo promuovere in prima persona un’idea devastante come quella di Crepatura... che porterebbe ad un aumento dei prezzi, alla speculazione edilizia, a fenomeni certi di erosione, d’inquinamento, di carenza d’acqua potabile e di congestione del traffico, e quindi:
1) invertire la tendenza alla cementificazione della costa.
2) razionalizzare il ricovero di piccole barche in piccole darsene a Vada e a Lillatro.
3) fermare gli scarichi a mare della Solvay, che sono il vero ostacolo ad un turismo pulito.
4) rendere più vivibili e ricettive Rosignano, Vada e Castiglioncello con interventi quali le piste ciclabili e la moltiplicazione delle aree verdi.” (T 10.2.89)

3300 FIRME CONTRO LA DIGA ALTA 8 METRI

Ne1l’aprile 1989 DP, LA e WWF lanciano una petizione popolare, la 2° dopo quella promossa da DP nell’85, che raccoglie 3300 firme. Li attacca il de Dello Sbarba che, per le offensive argomentazioni si prende una minaccia di quercia da parte del WWF.
I1 16 aprile 89, nel quadro della Rassegna nautica, i soliti attori - comune e Impreinvest - affiancati anche da Vasco Meini della Pro loco di Rosignano S. e attuale consigliere comunale di Rifondazione comunista, annunciano che anche il ministero ha dato il suo assenso (aggiramento del vincolo paesaggistico), ma l’architetto Colasanti avanza delle interessanti obbiezioni: “ Per costruire una diga alta 8 metri occorre in pratica sconvolgere il territorio per ricavare tutta la quantità di ghiaia e inerti necessari ai lavori di cementificazione.” (T 1 7.489)
DP incalza:“Solo una esigua minoranza ha deciso il mega-porto” (T 21.5.89), che successivamente scriverà anche una lettera al Segretario nazionale PCI Occhetto - intervenuto in difesa delle coste sarde contro la cementificazione e contro la speculazione. FIAT-Fondiaria a Firenze - evidenziando che le scelte locali del suo partito - Crepatura, Scapigliato, Solvay - non sono molto in sintonia con

una “riconversione ecologica dell’economia” anzi “coltivano clientele, interessi di bottega e cultura sviluppista” (T 24.7.89).
La scrittrice Suso Cecchi D’Amico, da decenni frequentatrice di Castiglioncello, esprime “indignazione” per la scelta di Crepatura, e sostegno a chi si oppone. (T 6.8.89)
Ma anche la Pro loco di Meini incalza ed invita le altre associazioni a schierarsi a favore del porto. (T 17.8.89)
I1 16 ottobre 89 DP, LA e WWF presentano le 3315 firme raccolte anche in regione, dopo averle presentate al sindaco di Rosignano. La delegazione, composta da Giubbilini, De Luca, Doveri e Marchi, avanza il sospetto che le prescrizioni regionali restino di fatto inattuate, ed argomenta che “in un territorio già pesantemente penalizzate dal forte impatto ambientale della Solvay, non è possibile aggiungere nuova devastazione con il porto turistico”. (T 17.10.89)
Invece la regione ci mette anche del suo, ed avanza la pazzesca ipotesi di una piattaforma per rifiuti tossici con tanto di inceneritore in località AIONE, accanto a Scapigliato, ma in comune di Orciano Pisano (T 17.10.89). Questa proposta verrà spazzata via in pochi mesi da una straordinaria mobilitazione popolare degli agricoltori della zona, che si conclude il 30 gennaio 1990 con una grande manifestazione davanti alla Provincia di Pisa.

POLVERI BIANCHE MICIDIALI PER LE IMBARCAZIONI

“L’Unità” (ottobre 89) annuncia serafica “un moderno approdo turistico a Castiglioncello, usando poi le stesse argomentazioni della Impreinvest:“Lillatro soggetto all’inquinamento
delle polveri bianche della Solvay, micidiali per le imbarcazioni” e citando come probatorio “un recente referendum (?) indetto da “Il Telegrafo” (La Nazione) presso le varie categorie sociali, con netta maggioranza a favore dell’approdo turistico.”
Poco dopo la presentazione delle ultime prove in vasca chieste dalla regione, volte più a determinare l’altezza della diga a protezione delle barche, che non l’impatto sulle correnti marine - e comunque mai rese pubbliche - (N 21 .11.89), LA e DP manifestano in consiglio comunale con un babbo natale che consegna una pergamena, con scritto in latino “Uomini del consiglio pensate e ricordate: tanto denaro porta sempre con sé distruzione della natura e corruzione dei popoli, il lussuoso porto sempre in mare olio fetido e grandi escrementi”. Come non detto.
L’anno nuovo, il 1990, si apre con la soddisfazione della DC per l’approvazione da parte del consiglio comunale delle prove in vasca, ed il sollecito alla regione a non perdere altro tempo. (N 2.1.90)
Ma si apre anche con la bagarre su un progetto di approdo alla Mazzanta, sponsorizzato dal dc Daddi, che dovrebbe essere finanziato con i fondi per i mondiali di calcio, ed accogliere 250 piccole barche. Si oppone il PCI vadese, con il suo segretario Claudio Mariani (attualmente nel consiglio di amministrazione della GETRI, azienda privata per lo smaltimento di rifiuti speciali a Scapigliato presieduta da Vladimiro Giaconi), che definisce il progetto “fuori da ogni programmazione” e comunque “pesante”: Meglio la darsena alla Bucaccia. davanti a Vada centro, prosegue Mariani (N 7.1.90), e meglio se slegata dal porto di Crepatura, aggiunge Mario Baldeschi (T 12. 1.90).

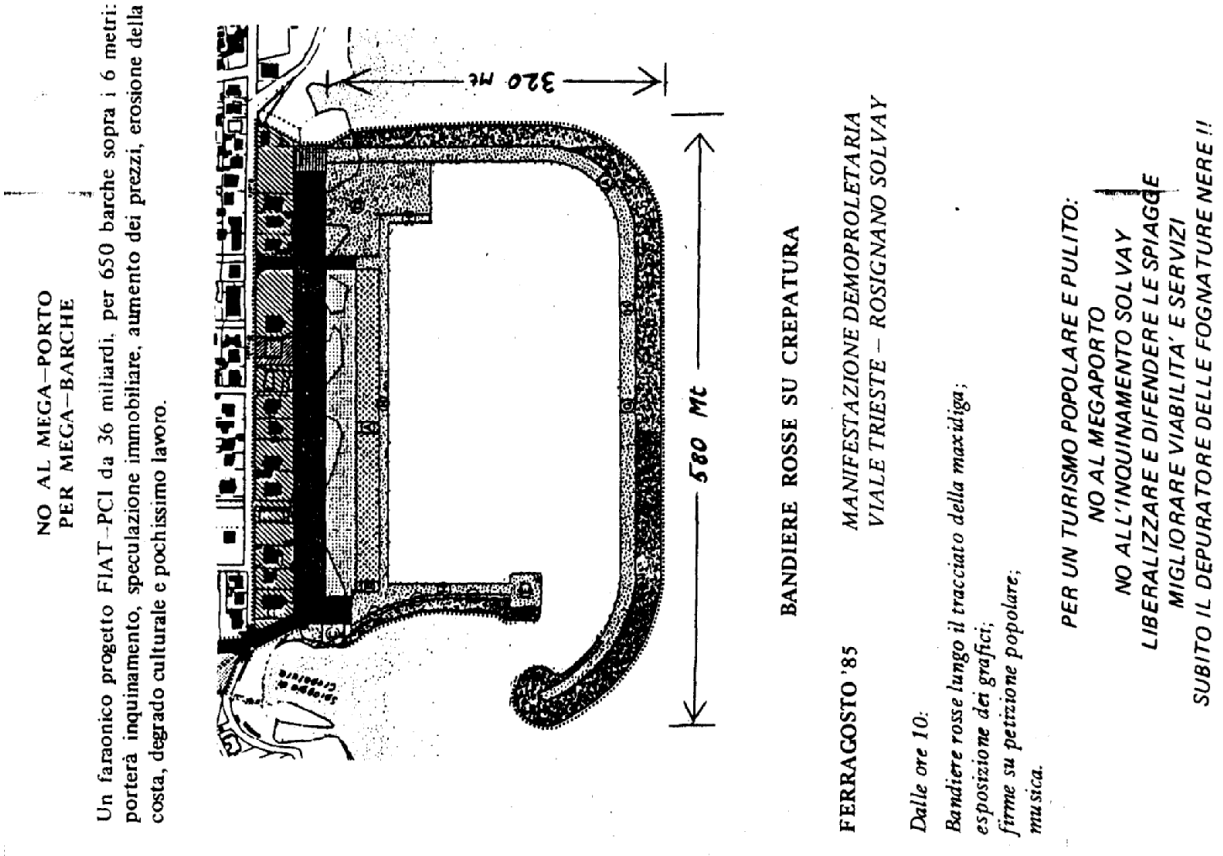
EROSIONE, CAVE, ACQUA ED ALTRO

Il sindaco Danesin esprime soddisfazione per l’approvazione da parte della CRTA (Commissione regionale) delle prove in vasca: ora la parola è alla Giunta regionale (T 2.3.90). “Bilancio di fine legislatura più che soddisfacente - esordisce l’assessore Nenci su “I1 Telegrafo” del 12.4.90 - piano regolatore e porto le conquiste maggiori.., la Giunta regionale ha approvato in via definitiva il progetto, accogliendo il parere della CRTA se tutto procederà regolarmente subito dopo l’estate potremo già pensare all’istallazione del cantiere del porto.”
Il PSI polemizza con l’assessore Nenci (T 14.4.90): “L’assessore ripete che la costruzione non porterà nessuna modifica alla costa, ma poi si auto smentisce sostenendo che non è da escludere un

ripascimento delle spiagge a nord di Crepatura. A questo punto è evidente che si creerebbe un impoverimento dell'arenile a sud, con conseguenze immaginabili per il turismo di balneazione." (N 14.4.90). Sempre in aprile i demoproletari manifestano davanti alla 4° Rassegna nautica, allestita in via della Costituzione: "Dove si prenderà tutto il materiale inerte per costruire questo fortilizio per barche milionarie, tanto più che le colline saranno state sventrate per i lavori autostradali? Come si può pensare di fornire acqua dolce per lavare le barche milionarie, mentre ci sono problemi di approvvigionamento idrico?" (N 15.4.90)

ELEZIONI ALLE PORTE

In vista delle elezioni amministrative, scendono in campo anche le associazioni di categoria: la Confesercenti sollecita la costruzione del porto turistico, mentre Tanganelli dell'Associazione albergatori è più articolato: "Ci preme che la struttura venga realizzata, d'altra parte qualche dubbio lo abbiamo. Una soluzione può essere quella di fare il porto impegnandosi a recuperare la costa" (N 1 7.4.90), ma non si capisce come siano conciliabili le due cose.
Più esplicito è Fabbri della CNA: con il porto " posti di lavoro, ma serve anche un centro per la commercializzazione delle barche usate, che l'amministrazione comunale con i fondi della CEE realizzerà a Vada". (T 20.4.90). Inutile sottolineare che il centro per la nautica di Vada è già chiuso da circa due anni, dopo alcune stagioni molto stentate.
DP e Verdi insistono: dove si prenderanno inerti ed acqua potabile? (N 10.5.90) "I1 denaro non ha odore, rispondeva l'imperatore Vespasiano a chi gli rimproverava di trarre profitto dai gabinetti pubblici", scriveva Roberto Testa - futuro presidente del Comitato contro il porto di Crepatura su 'Il Tirreno' del 16.5.90, così proseguendo:"Il danno ambientale in un territorio già massacrato da insediamenti industriali e da uno sviluppo edilizio in molti casi discutibile sarà enorme."
Le elezioni non saranno inutili ed indolori, come vedremo in seguito, ma il meccanismo elettorale rappresenterà molto parzialmente e malamente la realtà e le lotte sul territorio.



VELENI ALL'INTERNO DEL "PALAZZO"

Passate le elezioni amministrative, archiviata l'"era Danesin" e del PVC, svaporate la propaganda e le illusioni, si torna alla realtà.

Per il porto di Crepatura serve la concessione demaniale, che non sembra così automatica. Ancora tempi lunghi, dunque. (T 13.7.90). Ma non si doveva partire a settembre, come si dice ormai da quasi 10 anni? A stimolare i tempi comunque ci pensa ancora la DC che, con il suo vice segretario Barbini, argomenta:"La realizzazione del porto turistico servirebbe se non altro a liberare le spiagge dalla presenza dei natanti". (T 24.8.90). Peccato che le barche da sei metri e mezzo in su (prima), e men che meno quelle da 11 metri in su (adesso) - quelle che il porto accoglierebbe - non sono quelle che occupano gli arenili: il problema delle piccole barche, un problema reale, non è neanche sfiorato dal porto di Crepatura, e può essere affrontato agevolmente con le due piccole darsene progettate e con punti di scivolo e sollevamento, con una minima spesa e nessun impatto ambientale.

Un insidioso articolo non firmato su "Il Tirreno" del 26.8.90 paventa che il progetto di Crepatura sia caduto un po' nel dimenticatoio a causa dei modificati rapporti di forza in consiglio comunale. La "maggioranza risicata" del monocolore PCI guarderebbe con interesse al neo-consigliere verde, ed ancor più ai consiglieri socialisti, ma per questo occorrerebbe "stendere un velo pietoso sul porto". Inoltre, paventa ancora l'anonimo articolista, di fronte ad altre realtà portuali, da Cecina a Pisa, "più dinamiche", non è da escludere che la regione ponga alla fine "un blocco ultimativo alle altre ipotesi non ancora calate dalle carte sulla costa".

Risponde il neo-sindaco Simoncini: "Tranquilli, il porto si farà.... sono prive di reale fondamento le preoccupazioni che la regione possa rivedere il piano dei porti....il porto di Rosignano per decisione della regione fa ormai parte degli strumenti urbanistici urgenti." (T 29.8.90)

Ma l'anonimo articolista insiste, ancora più insidioso:"La ditta (Impreinvest, ndr) ha già dovuto effettuare degli investimenti. Tra elaborazione dei piani, dei progetti, delle prove di vario tipo ed ordine, da quelle matematiche a quelle in vasca, la ditta avrebbe già effettuato spese non indifferenti. Costi forse preventivati, ma che se l'operazione non andasse a buon fine, comunque finirebbero per gravare pesantemente sulla responsabilità di qualcuno."

Argomentazioni che assomigliano a minacce, garbate ma pesantissime, e che in sostanza riducono a mera perdita di tempo le obbiezioni e le pur ridicole prove che sono state richieste dagli organi regionali. Ma che comunque fotografano abbastanza bene, seppur da un punto di vista di parte, una situazione: si è civettato troppo a lungo con gli speculatori (o imprenditori), si è detto loro troppi sì negli anni, per poi tirarsi indietro, o almeno svicolare un po' adesso.

Di "frecciate all'arsenico" parla la giornalista M.A. Nocchi su La Nazione del 6.9.90, che infastidiscono giunta e sindaco, che comunque confermano il loro impegno per la costruzione del porto a Crepatura, e che aspettano solo la concessione demaniale per far partire i lavori.

Il dc Dello Sbarba parla di "pretese", di "manie punitive", di "anacronistiche prescrizioni", addirittura di "nefandezze" della Commissione regionale (CRTA), che rallenterebbero la luminosa costruzione del porto, ma anche la costruzione edilizia in generale. (T 10.9.90)

Gli risponde l'assessore Tognotti: "Il piano regolatore è pronto, chi vuole costruire, può farlo" (riguardo l'edilizia in generale, ndr), inoltre "la giunta comunale ha una priorità, la costruzione del porto a Crepatura." (T 14.9.90)

Ma la DC insiste che la giunta di Rosignano sta perdendo tempo e propone addirittura "soluzioni alternative" (N 7.8.90). Quali? Ingresso dei democristiani nella maggioranza? Commissariamento? Autocostruzione o che altro ?

UNA SPECULAZIONE TIRA L'ALTRA

Il neo-consigliere verde Mauro Doveri respinge le avances del PCI ad entrare nella maggioranza: "Accettare le avances sarebbe un atto d'incoerenza politica e culturale... (il porto, ndr) un enorme cavallo di Troia che aprirà le porte ad ulteriori speculazioni su tutto il territorio, con risveglio di

appetiti incontrollabili."Ma anche su Scapigliato e sul Piano regolatore non siamo d'accordo", conclude Doveri. (T 9.10.90)
Scende in campo di nuovo l'ing. Gilardini della Impreinvest (T 15.10.90): " Avremo più posti parcheggio nel porto che in tutto il comune di Rosignano M." (sic) "...quello della viabilità non è un problema, le auto transiteranno dal cavalcavia ed imboccheranno la strada che conduce al porto...dal cavalcavia poi si arriverà facilmente alla superstrada." Il nostro prosegue affermando che si sta aspettando "la concessione demaniale, che non dovrebbe creare problemi. Il progetto dovrà passare poi dalla Consulta del mare per lo studio di compatibilità ambientale (sic), dopodiché serviranno le concessioni edilizie (bazzecole, ndr). Se non ci saranno ulteriori intoppi, i lavori dovrebbero prendere inizio in primavera e dureranno 4/5 anni, mare permettendo. Resta da vedere - prosegue il funzionario FIAT - anche se e quali iniziative verranno portate avanti da quei partiti e movimenti che fino ad ora hanno sostenuto una decisa opposizione."
Dopo l'intervista di Gilardini, fra le reazioni si registra quella di Nenciati (PRI), che auspica una risoluzione a breve tempo perché "anche gli investimenti previsti dal piano regolatore sull'entroterra si basano tutti sull'attuazione del porto." (T 17.10.90)
Quando si dice porto come moltiplicatore della cementificazione e della speculazione...
Ancora di "soluzioni alternative più rapidamente realizzabili" torna a parlare la DC, per bocca di Giuseppe Stabile, responsabile degli enti locali (T ottobre 90), ma non si capisce a che cosa miri realmente.
Torna l'anonimo articolista (una vera eminenza grigia, in questo periodo) su "Il Tirreno" sotto il titolo "A quando gli investimenti?", che argomenta:"Insomma, il progetto pur approvato regionalmente e accolto nella variante al Piano regolatore generale deve ancora sottostare ad alcuni livelli ministeriali. C'è di che preoccuparsi. E comunque anche se l'iter burocratico subisse un'improvvisa accelerazione, gli effetti positivi ai fini turistici e produttivi si potrebbero verificare quando si iniziasse veramente a costruire la struttura portuale." (T 9.11.90)
C'è di che preoccuparsi degli "effetti positivi" auspicati dal nostro anonimo ....
Nell'intervista di fine anno, il neo-sindaco Simoncini riecheggia alcuni argomenti di Gilardini della Impreinvest, che aveva dichiarato di sentirsi una "cavia": "Il nostro porto ha avuto un grande difetto: quello di essere stato il primo ad attivare l'iter regionale. Un esperimento insomma, durato 8 anni: ormai però siamo in dirittura d'arrivo e speriamo che il 1991 sia l'anno decisivo."
Mai parole saranno tanto lungimiranti e profetiche.

LE TAPPE DELLA VICENDA 1991 / 1995 (2° parte)

Il 1991 si apre con le dichiarazioni del neo-sindaco Gianfranco Simoncini, altisonanti quanto vuote o preoccupanti:" Alcuni obbiettivi importanti sono stati raggiunti: l'approvazione del PRG (Piano regolatore generale), la convenzione con Fiorentina Ambiente per il raddoppio e la gestione della discarica di Scapigliato, l'accordo siglato con la Solvay per l'utilizzo a fini industriali delle acque reflue del depuratore..." (Rosignano oggi, Gennaio 91)

Sul porto in particolare il sindaco afferma: "Si è completato l'iter burocratico del porto turistico, sono trascorsi 10 anni di lavoro tenace...quasi un'altra legislatura servirà per il completamento dell'opera... costituirà il volano e il simbolo stesso della riconversione dell'economia comunale."
Replica il PSI: "Ci auguriamo che questo sia l'anno nel quale si decida per la costruzione del porto in darsena, lasciando alle spalle il progetto di Crepatura."
Ed i Verdi :"Il progettato porto ridurrebbe la nostra costa ad un immenso garage marino in nome di un divertimento discutibile e consumistico."
Ed il MSI: "Anche il porto è ormai fallito miseramente: per il MSI sono preferibili delle piccole cale..."(Ibidem)
Intanto si prosegue in quarta con la cementificazione nell'entroterra: Giunta e proprietari di terreni - 37 ettari - dell'area H5, a monte della ferrovia fra il cavalcavia e Caletta, "futuro anello di congiunzione fra Rosignano e Castiglioncello" tengono un incontro consultivo. (T 11.1.91).

Enzo Sardi - attuale assessore all'urbanistica per i DS - per la DC incalza la giunta sul porto di Crepatura: " Possiamo comprendere che il PCI sia in difficoltà a causa dei propri sconvolgimenti interni, ma resta pur vero che gli assessori hanno preso impegni che devono essere assolutamente rispettati." (T 19.1.91)
Di fronte agli "sconvolgimenti interni" al PCI (cancellazione della sua storia, cambiamento del nome e rottura del partito, con l'uscita dei compagni che in quei mesi fonderanno Rifondazione comunista) la DC offre il suo voto in consiglio comunale (in seguito CC) sul porto (T 23.1.91).
Il segretario PCI Gherardini rassicura:"Il porto si farà" (T 25.1.91).
In febbraio il PSI chiede il REFERENDUM sul porto, ed anche sulla regionalizzazione della discarica, dato che in quei mesi viene avanzata addirittura la proposta di un inceneritore (T 24.2.91).
Gherardini respinge come demagogica la proposta di referendum: "Come si fa a proporre un referendum consultivo su scelte già operate? Su Crepatura siamo alla fase operativa." (!!!)
(T 26.2.91)
Anche Mauro Doveri, neo-consigliere dei Verdi, avanza perplessità sul referendum, mentre Lucia Croce per il PSI insiste (T 26.2.91).
In aprile i verdi mandano un dossier sul porto al Ministro della marina mercantile, richiamando la sentenza della Corte dei conti di giugno 1989 che sancisce la revoca o la non emissione della concessione demaniale per i porti turistici la cui realizzazione sia in contrasto con gli interessi di evidente utilità sociale e ambientale; nonché richiamando le 3300 firme raccolte nel 1989 contro il progetto da DP, Lega ambiente e WWF. (T 12.4.91)
Scende nuovamente in campo la Impreinvest (in seguito Impr.) con Gilardini e l'architetto Colasanti (quello che aveva avanzato grosse perplessità sul reperimento dell'enorme massa d'inerti), affiancata dai soliti Simoncini, Tognotti e Giovani: il via ai lavori entro il 1991, la conclusione entro il 95 (T 14.4.91)

MA QUALE OCCUPAZIONE?

Il WWF polemizza aspramente con la direttiva comunale sulla "Protezione della fascia costiera", volta a rimuovere i campeggi dall'area dello stoccaggio di etilene nella zona archeologica di San Gaetano a Vada. "La costa va protetta dai politici - sostiene il WWF - pensiamo a Crepatura." (T 21.4.91)
Su IL TIRRENO del 17.5.91, Doveri richiama un interessante intervento dell'amministratore delegato del porto di PUNTA ALA, Mario Miele, che per ridimensionare le aspettative occupazionali afferma:" Si pensi che per un porto come il nostro di 950 posti barca sono impiegati 15 lavoratori fissi e 7 stagionali in subappalto, e può essere servito a tempo pieno da un cantiere navale con un numero massimo di dipendenti non superiore a 10 unità."
Il WWF insiste: invece del porto, tre darsene (T 23.5.91).
Per la DC Dello Sbarba si attarda a definire "scellerata la scelta del PVC" presa dalla popolazione con il referendum del 1988, mentre Enzo Sardi costata come "sia profondamente mutato lo scenario industriale del territorio", quindi, quando la monocultura industriale scricchiola, occorre puntare sulla cementificazione: porto e PRG. (T 26.5.91)

LO SCIOGLIMENTO DI DEMOCRAZIA PROLETARIA

Nella primavera ‘91 avvengono gravi rivolgimenti nella sinistra italiana. Il PCI sta per spaccarsi in due tronconi, PDS e Rifondazione comunista. Uno degli effetti più negativi di questo processo fu il malaugurato scioglimento di DP, che in una parte dei suoi militanti si illuse sulle potenzialità di Rifondazione e sull'opportunità di entrarvi fin dall'inizio. La Federazione livornese, come molte altre federazioni, si oppose fermamente allo scioglimento, subodorando un ruolo insignificante e subalterno dei propri militanti che fossero confluiti singolarmente in RC. Questo fenomeno si verificò puntualmente , sia in provincia che a livello nazionale: i pochi militanti demoproletari che

entrarono in RC hanno avuto ben poco spazio, nonostante le personali capacità e nonostante la carenza di quadri dirigenti di RC stessa.
Ma il grosso dei militanti demoproletari, alcune migliaia in tutta Italia, non convinti dell'entrata in RC, smisero sostanzialmente di far politica attiva, ciò che rappresentò un impoverimento notevolissimo, per certi aspetti decisivo, per la democrazia italiana, che ancora oggi si sta pagando.
Uno degli ultimi, significativi seppur gracili pezzi del '68, quello delle lotte antinucleari, pacifiste, operaie autogestite - per il salario, la democrazia in fabbrica e contro la monetizzazione della salute - per la casa, per i servizi sociali, ecc, cadeva sotto i colpi della ristrutturazione padronale, della spettacolarizzazione della politica ed in parte anche dei propri errori di valutazione. Con DP veniva a mancare la spina dorsale dell'opposizione, il punto di riferimento di innumerevoli lotte popolari.
Di lì a poco la politica italiana doveva scadere a livelli mai visti prima, addirittura con la scesa in campo di Berlusconi e con una sinistra che fa una politica di destra.
Come a livello nazionale, anche a livello locale pochi demoproletari aderirono a RC, alcuni continuarono a lavorare nella resistenza popolare, dando vita a comitati o aderendo a Medicina democratica, la maggior parte però andò a casa. Dopo il ridimensionamento di questo corpo militante, esiguo ma lucido ed omogeneo, anche nella nostra zona per alcuni anni l'incisività delle lotte è notevolmente diminuita, e non è più avvenuto niente di significativo nella direzione del cambiamento.
Anche nell'opposizione al porto di Crepatura si avvertiranno gli effetti negativi di questo processo.

SCRICCHIOLA LA MAGGIORANZA

La scissione del PCI pone subito nuovi problemi in CC: sebbene RC continui a sostenere il monocolore PDS, la maggioranza traballa visibilmente e strizza l'occhio al PSI, che ribadisce il no al porto di Crepatura. Gherardini lo attacca per blandirlo: "Più che altro i socialisti pensino che un assessore regionale eletto nelle liste del garofano ha dato il suo assenso al progetto, e che a livello provinciale mai nessuno ha detto esplicitamente no". (T 21.7.91)
Il 1° agosto 91 (le date non sono mai casuali) nel corso di un "briefing" a Villa Libeccio a Castiglioncello, Gilardini e l'architetto Milanesi per la Impr. ed il sindaco presentano il progetto del porto: una bella cosa, integrata perfettamente nell'ambiente, addirittura con torri che richiamano quelle medicee (T 2.8.91).
Il giorno dopo il sindaco dichiara che "finalmente gli uffici tecnici inizieranno entro breve tempo a valutare il porto come una pratica edilizia e non più come una previsione urbanistica", condendo con la solita previsione che a primavera partirebbero i lavori. (T 3.8.91)

MILANESI E IL COMITATO

Torna il comitato contro il porto, che in un'affollata assemblea alla biblioteca comunale rilancia l'alternativa del Lillatro (T 10.8.91). Mentre l'architetto Milanesi illustra di nuovo il progetto, la LA ribadisce :"Nuovo scempio ambientale." (T 14.8.91), seguita da WWF e verdi, che in un volantino ai bagnanti affermano: "Potrebbe essere l'ultima volta che vieni su questa spiaggia." (T 17.8.91)
In una nuova affollatissima assemblea pubblica, il comitato cambia pelle:"Attività che - assicurano gli stessi componenti dell'organismo più ristretto, sarà d'ora in poi discreta e concreta...nello stesso comitato sono presenti esperti (avvocati, biologi, studiosi di parchi marini)..."(T 18.8.91).
Roberto Testa in una lettera aperta afferma:"Il fatto che la realizzazione del porto venga sostenuta con tanta tracotanza proprio da quelle forze politiche che attingono il consenso dai ceti più deboli... induce il cittadino a immaginare patti e trattative inconfessabili dietro questa vicenda." (T 23.8.91)
Testa viene eletto presidente del comitato, in un comitato ristretto di 12 persone. Viene aperta anche una sottoscrizione per portare avanti iniziative legali. (T 23.8.91)

CAMBIARE IDEA SUL PORTO NON E' DEBOLEZZA

Mentre Gherardini risponde a Testa e alle sue presunte "squallide e basse insinuazioni", Doveri argomenta:"Sotto il cemento non finirebbero soltanto gli scogli eolici... ma anche la vostra immagine di credibilità. Cercate di recuperarla...cambiare idea in questo caso non sarebbe un atto di debolezza politica, ma di avvedutezza culturale e sociale." (T 30.8.91)
Per Testa, "il porto è un feto invecchiato... se il progetto ha una così forte valenza economica e sociale, abbiano il coraggio di sottoporlo a giudizio popolare." (T 6.9.91)
Il comitato scrive agli iscritti:"Azione legale: è stato affidato l'incarico di studiare l'iter del porto e di intraprendere tutte le iniziative possibili allo studio legale ***Alessandro Cecchi di Firenze, noto civilista, avvocato fra l'altro della Soc. Autostrade.*** Sta esaminando tutto il fascicolo dell'iter burocratico." Più oltre la lettera invita ad intensificare i versamenti sul conto bancario del comitato, "dato che le spese saranno ingenti." A parte la discutibile scelta dell'avvocato, si nota una deriva istituzionale del comitato, che tenderà a delegare la propria lotta e a trascurare l'aspetto movimentista.

FRA PORTO, SOLVAY E DISCARICA

In quegli stessi mesi la Solvay avanza la proposta di costruire una centrale elettrica turbogas a metano, che avrebbe più che quintuplicato la produzione elettrica a Rosignano: la centrale, terminata nel 1997, spacciata per potenziamento della centrale esistente, ha aggirato la procedura d'impatto ambientale ed ha creato nuovi problemi e gravi preoccupazioni agli abitanti di Rosignano, rappresentati dal comitato della Bagnolese. Il WWF, prendendo spunto da questa proposta (T 8.11.91), osserva: "Non è forse troppo tardi per dare a Rosignano quell'alternativa di sviluppo a una fabbrica su cui per decenni ci si è basati come unica fonte di ricchezza: un'alternativa che preveda il rilancio del turismo, per il quale non c'è assolutamente bisogno di un porto - mostro, né dei rifiuti da tutta la regione."
Con più chiarezza, la LA prima e Medicina democratica poi porranno in discussione il progetto della turbogas in relazione alla volontà della Solvay di sviluppare la linea del cloro, nonché di attirare a Rosignano con l'energia a basso costo imprenditori che utilizzassero il suo cloro, anziché ridurre la presenza di questa sostanza ad alto rischio.
Mentre Testa ribadisce i motivi dell'opposizione al porto e parla di "rapallizzazione", cioè di cementificazione delle coste, (T 21.11.91), le ditte costruttrici locali, organizzate dalla Confederazione nazionale artigianato (CNA), dalla Lega delle cooperative e dall'Associazione industriali, formano un cartello per concorrere alle gare per la realizzazione del porto (T 23.11.91). Il sindaco si dice convinto che il 92 sarà l'anno del porto (T 24.11.91), mentre la CNA si candida a gestire il porto stesso (riparazione, varo, alaggio) (T 25.11.91)
Il 7 dicembre 91 viene inaugurato da Simoncini e Biricotti il Centro nautico Costa etrusca di Vada, allestito con una spesa di 2 miliardi di provenienza CEE e Regione, mentre il WWF ribadisce il proprio no al porto, rilancia l'alternativa delle tre darsene e chiede il referendum popolare. (T 8.12.91)

BARCHE, CEMENTO, MILIARDI

Ma la propaganda della Impr. è più corposa: da un suo studio presentato al centro nautico, la costruzione del porto metterebbe in circolazione 56 miliardi, mentre una volta costruito, ci sarebbero 50 negozi con 150 addetti, e a suo dire "in larga parte si tratterà di nuovi posti di lavoro". Spiccherebbero il volo le presenze turistiche, stimate addirittura in 120.000 unità l'anno (poveri noi ...), una ricaduta economica indotta di 20 miliardi l'anno e circa 250 unità occupate, sia a livello nazionale che locale."

(T 9.12.91) Quale sarebbe l'occupazione "nazionale" del porto di Crepatura non è dato capire, ma si capisce che tutta questa è propaganda gratuita.
Nell'euforia nautica, l'assessore Tognotti rilancia: oltre Crepatura, tre approdi, uno a Vada - Bucaccia (accanto al vecchio pontile Vittorio Veneto della Solvay) per 200 posti barca, uno a Rosignano - Lillatro per 200 posti barca, uno a Castiglioncello per 150 posti, da inserire nel piano regionale dei porti e approdi. (T 13.12.91)
Nell'intervista di fine anno, il sindaco fa da "asso pigliatutto": "Puntiamo ancora molto sullo sviluppo della Solvay, ma anche sul porto per un turismo da 360 giorni l'anno, e sulla discarica con un impianto di riciclaggio." (N 31.12.91)
Gilardini della Impr. invece l'anno lo apre con una lettera al sindaco, in cui sostiene di aver ultimato il progetto di massima (ma non si doveva partire con i lavori nell'83 o al massimo nella primavera 92?) per ottenere le licenze edilizie. (T 2.1.92)
Il sindaco ai suoi obbiettivi aggiunge anche un inceneritore (termoconvertitore), al quale non solo il comune, ma anche la Solvay punta. (T 3.1.92), mentre Sardi incalza: "Sul porto, quelle che sembrano lungaggini burocratiche nient'altro sono che tensioni nella maggioranza."
Intanto Biasci per la Confesercenti affila le armi per gli spazi commerciali all'interno del porto: "Insieme alla Confcommercio...(puntiamo) a favorire negli insediamenti le attività esistenti, già operanti da tempo sul territorio." (N 4.1.92)
Per la Nazione del 7.1.92 "le agenzie della zona sono tempestate di richieste di posti barca, con prezzi alle stelle". Alla propaganda siamo ormai abituati...

TRACCE PREISTORICHE SULLA SCOGLIERA

Torna anche la questione delle impronte di cervi e forse di uomini sulla scogliera di Crepatura: circa una decina d'anni fa "sulla zona furono effettuati studi approfonditi da specialisti dell'Università di Pisa - afferma Dino Agostini, direttore del Museo di storia naturale - che confermarono che le impronte appartenevano a bovidi e cervidi vissuti 180.000 anni fa." (T 8.1.92)
Ma il sindaco non si scompone e dichiara: "Le superfici recanti le tracce potrebbero essere sezionate e trasportate altrove, così da essere salvaguardate." (T 9.1.92), mentre il WWF "prega il sindaco di impedire asportazioni o danneggiamenti a carico delle tracce preistoriche."
Il 9 gennaio 92 si tiene un vibrante dibattito pubblico promosso dal Club Altritalia, facente capo alla rivista Avvenimenti. Per il si al porto intervengono il sindaco, Fabbri della CNA, Martino della Pro loco di Castiglioncello, Alessandro Masoni del PDS di Caletta (attuale attivista del Movimento consumatori), Gasperi e Rotelli per la DC, Bertini per la Confcommercio. Per il no intervengono Doveri dei verdi, Giubbilini per la LA, Testa per il comitato, Milani e Croce per il PSI, Marchi per Medicina democratica, Marabotti per il WWF (T 10.1.92 sotto il titolo "Il porto si farà"). Fra Doveri e Bertini, secondo la Nazione, si arriva quasi alle mani. Torna puntuale la propaganda. "E' caccia ai posti barca", titola il Tirreno del 18.1.92, "raccolte più di 400 prenotazioni", anche se poi nel testo dell'articolo si scopre che "non si tratta di vendite, ma solo di prenotazioni non vincolanti raccolte da agenti immobiliari".
Le orme preistoriche intanto approdano in parlamento, con un'interrogazione dei verdi (T 24.1.92)
I tempi del porto sembrano allungarsi, mentre i socialisti confermano: "Col PDS rapporti tesi" (T 2.2.92). Ma Tognotti ed altri rassicurano: il cantiere del porto entro il 92.
Associazioni ambientaliste e verdi promuovono una manifestazione corteo - il primo nella ormai lunga storia dell'opposizione al porto - per domenica 29.3.92. Sfilano in pochi, "ma il dissenso è molto più esteso, affermano i promotori, mentre Testa commenta:" Dovevamo immaginarlo, il clima elettorale, l'ora legale, la disinformazione...." Assente il PSI, presente la polizia, sfila in bicicletta Maurizio Marchi del comitato anti-discarica. (T 30.3.92)
Il Presidente della Provincia Iginio Marianelli "ha voluto riaffermare la sua opposizione contro il progetto di realizzare un porto a Castiglioncello" nel corso di una tavola rotonda alla Camera di commercio di Livorno (T 3.4.92), mentre la DC con Sardi e il PRI con Nenciati incalzano: "Abbiamo il sospetto che il porto sia un'arma politica per giostrare future maggioranze". (T 15.4.92)

Le elezioni politiche del 5-6 aprile, le prime dopo la scissione del PCI, vedono un buon risultato di RC, che tuttavia non sa rendersi autonomo dal PDS, nonostante i maltrattamenti subiti. Nell'euforia post-elettorale, Giacomo Luppichini propone addirittura l'interramento in galleria della ferrovia nell'abitato di Rosignano – buona idea anche se un pò astratta - ma non si svincola dalla pessima idea di Crepatura. (T 19.4.92)
"I ritardi del porto rallentano il piano regolatore" e i progetti del "campo da golf, lo sporting club, la zona equestre", mentre va avanti la progettazione del nuovo quartiere residenziale H5 a nord del cavalcavia. (T 19.4.92)

LA PIASTRA E TANGENTOPOLI

Un vertice sul porto in comune affronta la questione della "piastra", su cui RC esprime perplessità, ma non sufficienti a prendere le distanze dalla giunta, come sollecita Doveri per i verdi. "A fine anno si parte con i lavori", afferma la giunta. (T 3.5.92)
Intanto a Milano, nell'ambito dell'inchiesta "Mani pulite", viene arrestato "per corruzione" Enzo Papi, il vadese amministratore delegato della COGEFAR IMPRESIT, anch'essa del gruppo FIAT come la Impreinvest.
Ma il sindaco rassicura:" COGEFAR e Impreinvest sono due cose diverse. E comunque non vedo quali possibili ricadute potrebbero esserci sul porto." (N 9.5.92)
In un'assemblea pubblica promossa dal PDS emerge che "ci vorranno 4/5 anni di lavoro, un investimento che occuperà un movimento di denaro di 600 miliardi (seicento, addirittura! ndr)... sopra i parcheggi doveva essere costruita una piastra, una colossale gettata di cemento di 23.000 metri quadrati, che avrebbe creato non poche difficoltà a livello d'impatto non solo ambientale ma anche visivo. Da qui il correttivo....quello del giardino mediterraneo, soluzione che permette una continuità paesaggistica." (T 27.5.92)
In altre parole, la "colossale gettata" resta, ma sopra ci si piantano 3 corbezzoli ....
Il comune approva e la CNA pubblicizza 3 nuove aree artigianali: "in via Lungomonte a Caletta (un piccolo centro di elite, orafi, pellicciai, autosaloni fuoriserie), all'ex Savia di Vada e alle Morelline. Ma tutto è legato al porto, sottolinea Pistolesi della CNA " (T 6.6.92).
I deputati verdi Paissan e Pratesi chiedono al ministro di negare la concessione demaniale: "Quello che preoccupa di più è l'intervento della soc. Impr., del gruppo Impresit-COGEFAR. Proprio per la posizione di questa società, tuttora in attesa di una definitiva chiarificazione, essendo oggetto d'indagine da parte della magistratura milanese per le note vicende di tangenti, si chiede di negare la concessione demaniale..." (T 18.7.92)

PRESCRIZIONI IGNORATE

Alla festa dell'Unità nel luglio 92, Mario Volpato dirigente PDS sostiene che il 92 è stato l'anno della conclusione dell'iter del porto, il 93 sarà quello dell'inizio dei lavori." (T 29.7.92).
Perfino la commissione edilizia del comune trova incongruenze su parcheggi e viabilità, e l'ass. Tognotti afferma criptico: "Hanno pesato anche fattori politici." (T 6.8.92)
Ora si attendono i pareri della Commissione beni ambientali e della Soprintendenza. (T 8.8.92)
Interviene Pasquini del PSI***: "Il progetto presentato in commissione edilizia non rispetta le prescrizioni della regione relativamente alla viabilità, ai parcheggi, al transito sulle banchine e a come reintegrare le spiagge che vengono sottratte all'uso pubblico." (T 14.8.92)***
In effetti, oltre al resto, il Piano regionale dei porti e degli approdi turistici prevede che i tratti di costa occupati da nuove strutture, siano rimpiazzati da altri tratti di costa recuperati alla balneazione pubblica.
Alla festa di RC nell'agosto 92 viene distribuito un questionario per un sondaggio d'opinione sul porto (T 18.8.92). Il sondaggio dà esito negativo, e i risultati verranno divulgati solo due mesi più

tardi. Ma soprattutto Rifondazione non modifica il suo atteggiamento verso la giunta sulla questione porto.
Il ministro dei beni culturali Ronchey scrive al ministro dell'ambiente Ripa di Meana per fermare un'altra speculazione della COGEFAR-Impresit a Tavolara, vicino ad Olbia. Ma la invia per fax, anziché porre la questione nel governo...(T 19.8.92)
Un gruppo di turisti protesta contro il progetto di Crepatura: saremo costretti ad andarcene. (T 29.8.92).
Renzo Milani del PSI insiste: la commissione edilizia ha espresso un parere di sospensione sui punti reintegro delle spiagge, viabilità per la quale manca qualsiasi progetto, parcheggi con 150 posti macchina sulla diga foranea, cosa espressamente vietata, ed altro. (T 30.8.92)

IL SONDAGGIO DI RIFONDAZIONE COMUNISTA

A due mesi dal sondaggio di RC, i verdi sollecitano il direttivo comunista a far conoscere il risultato: "Abbiamo apprezzato la volontà di interpellare la base, prassi sconosciuta al PDS, ma ora è il tempo di conoscere i risultati del sondaggio", anche in vista del prossimo CC. (T 11.10.92)
Al limite del ridicolo l'ass. Tognotti afferma che "tramite due piscine dovrebbero essere consentite la balneazione, le attività sportive, la ricreazione....anche perché così si verrebbe a recuperare ciò che si perde a causa delle strutture portuali." (T 20.10.92)
Il comitato contro il porto sollecita: "Rifondazione scelga da che parte stare e renda pubblico il sondaggio." (T 24.10.92)
Finalmente il 26 ottobre 92 RC rende noto il risultato di agosto. Hanno risposto 421 persone (262 residenti e 159 turisti): il 65 % si è detto contrario alla realizzazione del porto a Crepatura. Riguardo le motivazioni, chi ha risposto no lo ha fatto giudicando troppo elevato l'impatto ambientale (211 persone), oppure non mostrando alcuna fiducia nelle ricadute occupazionali (166 persone). Donne e giovani hanno risposto no in maniera più massiccia. Per professioni, prevale il no fra gli studenti 85%, i disoccupati 77%, e i lavoratori dipendenti 75%.
Favorevoli al porto il 70 % dei liberi professionisti e imprenditori, il 52 % di artigiani e commercianti, il 47 % dei pensionati.
Il risultato, estremamente significativo, viene dato pochi minuti prima dell'inizio del CC. Durante la seduta, la maggioranza traballa. PDS, RC e persino la DC si dividono, ma il progetto della piastra passa con 18 voti favorevoli, 7 contrari e due astenuti (Masi del PDS e Luppichini di RC). Da notare che Loredano Bertucci, l'altro consigliere comunale di RC, già sostenitore del PVC, vota a favore del porto. (T e N 27.10.92)

TANGENTOPOLI, SONDAGGI E CARRIERE

Ma sul porto continuano a grandinare pallettoni.
"A maggio il vadese Papi, l'altro ieri a Firenze in occasione dell'operazione Bilancino (una discussissima diga fluviale, ndr) l'arresto di Luciano Leonardi, amministratore delegato della COGEFAR - Impresit e Fausto Bellettini, direttore generale COGEFAR....per la precisione sia Impreinvest che COGEFAR sono due consociate della Impresit che fa capo al gruppo FIAT. Cosa che a Rosignano ha suscitato perplessità, anche in considerazione del fatto che l'ANCI, Associazione nazionale comuni italiani, aveva ripetutamente raccomandato alle amministrazioni locali di non sottoscrivere accordi con le imprese coinvolte negli scandali di Tangentopoli e dintorni. Ma evidentemente a Rosignano Marittimo non si è ritenuto opportuno seguire il consiglio." (N 28.10.92)
Dal 22 ottobre 1999 il sindaco Gianfranco Simoncini è anche Presidente Regionale dell'ANCI.....A 77 anni esatti da quella di Mussolini, è iniziata la sua "marcia su Roma"?
Mentre il PDS ribadisce la scelta del porto (T 30.10.92), nonostante il sondaggio di RC, le spaccature interne e le inchieste di "Mani pulite", gli risponde il WWF:"I soliti politici affermano

che il porto vada costruito perché garantirà occupazione....sempre la solita solfa, uguale a quella del PVC...le imprese legate al gruppo FIAT non sembrano proprio essere stinchi di santo. Non varrebbe allora la pena di fermarsi un attimo, per valutare assieme alla gente tutta la situazione?" e rilancia la proposta delle tre darsene a misura d'uomo. (T 31.10.92)
Nella DC si prolunga la polemica sulla spaccatura in CC del 26.10.92. Fernando Gasperi, che insieme a Enrico Bobbio ha votato contro la piastra, spiega :"Ho deciso di dare il mio voto contrario perché sul progetto della piastra, sui costi della stessa, non esistevano precise garanzie. Volevo insomma che ci fosse chiarezza sulla distribuzione dei soldi all'azienda costruttrice." (T 2.11.92) Ma perché, la piastra dovrebbe essere addirittura pagata dal comune ?
Spunta fuori anche un sondaggio svolto in luglio alla festa dell'Unità di Caletta. In un breve comunicato del PDS di Caletta si leggono i principali dati emersi: sul porto sono state riscontrate "molte perplessità": quale l'impatto ambientale, quali gli effetti sull'economia locale? Per la viabilità la gente si è lamentata di "un eccessivo intasamento e pericolosità della via Aurelia nel periodo estivo. Sullo sviluppo turistico si è segnalata "la scarsa trasparenza negli affitti stagionali, le strutture alberghiere troppo care, ecc" (T 14.11.92)

POLTRONE E MILIARDI

Continua la marcia di avvicinamento del PDS al PSI: "Noi puntiamo ad allargare la maggioranza con un programma comune della sinistra, dichiara Gherardini. Il porto di Crepatura non è più un problema, perché ormai con l'approvazione del precedente CC quello è un capitolo chiuso. Semmai i problemi col PSI riguardano principalmente la politica dei servizi (l'ASEM)." (N 2.12.92)
Insomma, poltrone. Ma non solo. Sotto la questione della piastra, ci sono questioni di miliardi, che l'ass. Tognotti rimescola anziché chiarire:"Un'altra questione che affronteremo quando torneremo in consiglio comunale per l'approvazione definitiva del piano particolareggiato, è relativa alla convenzione che è già in atto con la soc. Cala de' Medici, la quale dovrà essere integrata e modificata rispetto anche alle opere progettate per questa piastra o piazza, che la Impreinvest dice di voler costruire per intero a sue spese, quando invece nella convenzione era previsto che la quota a carico della Impreinvest sui 24 mila mq di costruzione fosse limitata a 6 mila mq. In consiglio comunale porteremo l'integrazione di questa questione essenziale, ma anche di altre questioni minori relative ai rapporti tra comune e Cala de' Medici..." (Rosignano oggi, ott.nov. 92) Fra le righe si intravede, dentro la speculazione, la lotta per il controllo delle aree nel porto.
L'intervista di fine anno del sindaco afferma: "In aprile l'amministrazione comunale ha concluso l'iter per la centrale turbogas: ora la realizzazione dipende da Solvay e da Ansaldo. Lo stesso vale per il porto: le pratiche sono state licenziate, noi la nostra parte l'abbiamo fatta." (T 31.12.92)
Il ministro dei trasporti e della navigazione Tesini del primo governo Amato mette a punto un disegno di legge per delegare totalmente alle regioni la cementificazione delle coste, per rispondere alle richieste di regioni come la Toscana. (N 22.2.93)
"E' ferma volontà del governo centrale mettere a punto un meccanismo di legge che dia un forte incentivo alla costruzione di porti e approdi turistici, alleggerendo in modo sostanziale le lungaggini burocratiche", afferma Tesini. Questo iter legislativo verrà concluso dal ministro PDS Burlando (Governo Prodi) nel 1998, dopo l'interessamento anche del governo Berlusconi (1994).
Dalla 1° alla 2° repubblica, dalla destra alla "sinistra", la speculazione e la cementificazione sono il filo conduttore nel nostro Belpaese.

ACQUA E DENARO PUBBLICI PER IL PORTO PRIVATO

In un intervento sul Tirreno del 26.2.93 Vasco Meini, come privato cittadino, ipotizza che dietro ai ritardi del porto ci siano i contrasti fra i partiti, e riprende una "battutaccia" di Gilardini della Impr., secondo il quale "per i bischeri non c'è paradiso", riferita agli amministratori che cincischiano con i socialisti.

Successivamente Meini entrerà direttamente in politica e in maggioranza (attuale consigliere comunale di RC). I verdi inviano in regione le loro controdeduzioni al progetto della piastra: "Il progetto presenta carenze sia dal punto di vista architettonico-ambientale sia impiantistico.... l'aver ignorato alcuni aspetti funzionali potrebbe determinare in futuro la necessità di adeguare gli impianti tecnologici comunali (acquedotto, fognatura bianca e nera, depuratore, ecc) con conseguente esborso di denaro pubblico. Per i servizi del porto e l'innaffiatura del famoso giardino mediterraneo quale acqua si utilizzerebbe, dato che l'utilizzo dell'acquedotto comunale è impraticabile?". Perplessità anche sulla rete fognaria, mentre sull'inquinamento marino si osserva: "Poiché tutta la zona d'intervento è interessata dalla balneazione, occorre porre particolare cura per evitare l'inquinamento delle acque del litorale." Inoltre i verdi fanno presente che "la cava di Canneto acquistata dalla FIAT Impresit e dalla quale si sarebbero dovuti estrarre circa un milione ottocentomila metri cubi di materiale per la realizzazione del porto, è stata bloccata dal TAR circa 3 mesi fa in quanto non rientrava nel piano regionale." (N 8.1.94)
Inquietanti le dichiarazioni di Simoncini e Tognotti. Il primo riconosce come, anche tra gli ambientalisti (forse avrebbe dovuto dire fra i verdi) "si siano fatti passi avanti. Le stesse controdeduzioni presentate dagli ambientalisti dimostrano che non si discute più della proposta, ma si fanno osservazioni sul progetto." E il secondo aggiunge:"Osservazioni di cui naturalmente faremo tesoro." Come sempre.
Nello stesso articolo Simoncini sottolinea la "svolta decisiva" rappresentata dall'autorizzazione del ministero della marina mercantile a produrre, da parte della Capitaneria di porto di Livorno, la concessione demaniale. Quasi ad irrisione, il capogruppo DC in CC in un'interpellanza al sindaco chiede: "Dati ormai i tempi imminenti per la costruzione del porto di Crepatura, se siano stati effettuati uno studio e una verifica per quanto riguarda la viabilità a monte del porto." (N 20.1.94)
"Crepatura, nuova sorpresa" titola il Tirreno del 26.4.94: la Capitaneria di porto di Livorno chiede al comune di pronunciarsi sulle controdeduzioni dei verdi, mentre si rafforzano le perplessità sul reperimento dell'enorme massa di inerti necessari alla costruzione. Ma Tognotti replica: "Impreinvest ha delle cave nella zona di Venturina. Credo che sia là che prenderà il materiale necessario.", anche se la cosa sembra che lo riguardi poco.... Spuntano addirittura voci su un possibile disinteressamento della Impr., voci smentite da Tognotti, ma riprese da Valentini, caporedattore del Tirreno di Cecina, già consigliere comunale PCI a Cecina nel periodo 1985/90, sul numero del 29.4.94. Risponde subito il sindaco: "La burocrazia pesa sulla redditività dell'opera: ma i problemi di redditività non bloccano il porto. E nessun problema di maggioranza in consiglio, andiamo avanti." (T 30.4.94)

EROSIONE E FOSSILIZZAZIONE

Verdi e WWF citano un recente studio del dott. Pranzini, commissionato dallo stesso comune, sull'erosione delle spiagge e le proteste di alcuni operatori turistici sugli effetti erosivi di un moletto di poche decine di metri nei pressi dello Scoglietto, poche decine di metri a sud di Crepatura. "Cosa succederà quando soltanto a pochi metri più a nord ci saranno moli lunghi 300 metri ed alti 7?" Nell'occasione chiariscono di "non aver mai dato, né daranno mai alcun avallo ad un progetto che considerano una 'sciagura ecologica'. Inoltre il comune, fossilizzandosi sul porto non ha creato alternative valide per il decollo turistico." (T 1.5.94)
S'incontrano nuovamente Impr. e comune per fugare i sospetti di disinteressamento.
Ma - sembra di sentirli - bisogna fare presto! Intanto il comune ha risposto alla capitaneria sulle controdeduzioni dei verdi, che cosa non si sa. (T 11.6.94)
"Siamo in dirittura d'arrivo" annuncia Tognotti, che articola il suo pensiero: " E' il mega-investimento di Crepatura quello che può sbloccare la situazione della costa, aprendo la strada alle tanto attese darsene." (T 17.7.94) In quale modo non si capisce, ed inoltre gli avvenimenti diranno quanto fallace sia questa "profezia".
In un clima definito "enigmatico" dallo stesso Tirreno, viene modificato il progetto della piattaforma a terra, "troppo ampia e costosa": "Impreinvest avrebbe dovuto realizzare seimila metri

quadrati della piattaforma (che nel progetto originario era di 23mila metri quadrati, quattro volte tanto). La società ha però chiesto di rivedere la clausola, anche perché non è chiaro chi avrebbe dovuto costruire la parte eccedente dai seimila metri quadrati: in tal modo il cantiere sarebbe rimasto aperto per mesi o, addirittura, per anni. “Nella fase attuativa dell'intervento - ha sottolineato Tognotti - il problema è tornato alla ribalta, accompagnato da dubbi sui costi eccessivi". Insomma, ci si è chiesti a che cosa dovesse servire una piastra di quelle dimensioni...da qui l'idea di procedere a una revisione complessiva, ferme restando però le superfici destinate alle attività commerciali (tremila metri quadrati circa) e gli spazi per i servizi.....Basteranno le modifiche per ammorbidire il clima di ostilità che da anni si respira attorno al porto di Crepatura?" Fin qui testuale Il Tirreno del 6.8.94. Che cosa stia succedendo è difficile capirlo. Quello che sembra certo è che il ridimensionamento - se di questo si tratta - della piastra non è in funzione di un contenimento dell'impatto ambientale. Per i verdi, "La Impr. vorrebbe risparmiar un bel pò di miliardi abbattendo del 50% le spese per le opere a terra attraverso un progetto ridimensionato." (T 8.8.94)

ANCHE IL MINISTRO DI BERLUSCONI PER IL PORTO

Nel dibattito interviene anche Altero Matteoli, rosignanese di AN, ministro in carica dell'ambiente del governo Berlusconi: "Se vogliamo rilanciare la nostra zona da un punto di vista turistico, un porto diventa indispensabile." (T 10.8.94) Con buona pace di Corona e Silvestri....
Proteste spontanee di turisti abituali si concretizzano in una raccolta di firme ("oltre 600 in un pomeriggio"), e in uomini sandwich (N 28.8.94), che ribadiscono i motivi dell'opposizione al porto di Crepatura e la volontà di ricorrere alla magistratura.
Scendono in campo anche decine di giovani surfisti, accanto agli oppositori ormai tradizionali. Le firme raccolte raggiungono la cifra di 1200 e vengono inviate ai ministri dell'ambiente, della marina e dei beni culturali. (N 30.8.94)
Il comitato contro il porto rilancia la questione della localizzazione, richiamando uno studio della Provincia di Livorno del 1981, che consigliava la localizzazione a Lillatro. Ma l'assessore Tognotti taglia corto:"Questo non è l'unico studio sulla costa." (T 31.8.94)
Nel frattempo a livello nazionale il terremoto di Mani pulite ha cancellato dal panorama politico la DC e il PSI, ma i personaggi rispuntano inossidabili, con le stesse identiche idee e pratiche. Non è cambiato niente.... Paolo Rotelli per il PPI dichiara:"Il nuovo piano regolatore non decolla perché in gran parte costruito intorno al porto di Crepatura (di cui Rotelli stesso è stato fra gli artefici principali, ndr). Senza quella operazione non parte neppure tutto ciò che le sta intorno: infrastrutture, viabilità, piano del commercio, ecc." (T 4.9.94)
I tempi si allungano:"La Impr. - dice Simoncini - non ci ha ancora presentato il progetto (della nuova piastra, ndr), credo comunque che sia imminente." (T 28.9.94)
Gilardini della Impr. afferma che i tecnici Impr. stanno lavorando con il comune sulla piastra, "per renderla più dolce", (T 12.11.94) ma Tognotti conferma: "La Impr. non ha presentato alcun progetto...per quanto ci riguarda, vogliamo chiudere la partita prima delle elezioni amministrative del 95." (T 1.12.94)

LA PATATA BOLLENTE

"Rimandate le scelte della giunta su porto e lottizzazione H5. E' molto più probabile che la patata bollente finisca nelle mani dei prossimi amministratori." (T 6.12.94) Sembra proprio che i nostri politicanti non riescano ad uscire dalle loro contraddizioni.
Il 9 dicembre il sindaco illustra ai capigruppo la bozza di convenzione, l'iter e le modifiche che il CC dovrebbe discutere il 22 (T 10.12.94).
"Le modifiche alla piastra scaturiscono da problemi di ordine giuridico e architettonico. Senza dimenticare le modifiche apportate a suo tempo dalla CRTA (commissione regionale), tipo il 15% dei posti messi a disposizione delle barche in transito, contro il 10% utilizzato in tutti i porti italiani

e del Mediterraneo. " (Addirittura!! ndr) Insomma, difficoltà insormontabili per la Impr. che ha chiesto, ottenendola, una modifica al progetto. E' stato ridisegnato il sistema viario di collegamento..."Insomma, si gira intorno alle contraddizioni, arrampicandosi sugli specchi, con l'unico obbiettivo di guadagnare il più possibile. Inutile sottolineare che nel 2000 i posti messi a disposizione delle barche in transito, quelli che non si possono vendere, sono solo il 10 %.....
Doveri per i verdi afferma: "Credo proprio di avere buone speranze che il porto non venga fatto", mentre Gherardini scongiura: "Sarebbe veramente una tragedia per l'economia locale." (T 11.12.94)
La Impr. presenta il nuovo progetto della parte a terra, ridimensionata: " I tecnici assicurano che non vi saranno aumenti di volumetria e che ciò permetterà di rendere possibile la vista del mare (!) dalle retrostanti ville, che pure vedranno allontanarsi la linea di costa di circa 400 metri."
(T 8.12.94). La commissione edilizia approva all'unanimità il nuovo progetto Impr. (T 20.12.94), mentre il CC lo approva a maggioranza, assente Luppichini di RC, con il voto contrario di Masi del PDS, Doveri dei Verdi, Silvestri di AN e dei consiglieri socialisti Bruni, Baldeschi e Walter Marianelli. Da notare che nel dibattito Bobbio e Silvestri sostengono che la Impr. preferisce costruire il porto a Marina di Pisa e non costruirà quello di Crepatura. (T 23.12.94)
In un servizio speciale, Il Tirreno rivolge alcune domande a due personaggi, entrambi sostenitori del porto, Gherardini del PDS e Bobbio del Polo delle libertà.
Alla prima domanda , "la Impr. è un'azienda affidabile?", la risposta più significativa è quella di Bobbio: "Le preoccupazioni sulla Impr. non sono legate tanto alla società, quanto al menagement. Guarda caso, dopo aver allestito gli uffici di rappresentanza a Villa Colonna a Castiglioncello, si è subito segnalato per un abuso edilizio. Che fiducia potremo mai darle per un'opera come il porto ?" (T 24.12.94). Forse Bobbio sta pensando a qualche altra azienda per costruire il porto? forse della catena Fininvest? Intanto per Gherardini la Impr. è affidabile.

GRANDI MANOVRE ELETTORALI

Il numero di gennaio 95 di "Rosignano oggi", giornalino del comune, si apre con un imprudente "Crepatura: ultimi atti per l'inizio dei lavori", dopo la prudenza degli ultimi mesi e soprattutto le brutte figure rimediate dall'83. E con un sottotitolo ridicolo, rivedendolo oggi :"La convenzione approvata dal CC si basa su tre condizioni: tempi certi(!), ricaduta economica sul territorio, qualità del nuovo progetto."
La Nazione del 3.1.95 apre sibillina:"Intesa elettorale fra PDS e SI (Socialisti italiani). E il porto finisce in soffitta. "Nell'articolo si raccolgono dichiarazioni di Baldeschi, socialista: "Con il CC scorso, il discorso porto è chiuso. Non possiamo rimanere sempre fermi alle stesse cose, dobbiamo guardare avanti. E Crepatura non dovrà costituire una pregiudiziale negativa per eventuali alleanze." In effetti Baldeschi sarà eletto Presidente del Consiglio comunale, mentre il suo collega Valdo Spini, dopo l'esplosione del PSI di Craxi, si riciclerà anch'egli nel PDS, divenendo sottosegretario alla difesa. Come altri.
Verdi, WWF e LA scelgono la spiaggia erosa della Mazzanta per una conferenza stampa: l'erosione è misurata in 50 metri negli ultimi anni, il pennello di Pietrabianca ne è una causa. Se si costruiscono enormi opere a mare per il porto, che cosa succederà? "Diffidiamo il sindaco, tutte le autorità e la Cala de' Medici dal costruire il porto. Tale diffida è stata sottoscritta anche dal comitato contro il porto." (T 13.1.95)
Come non detto. Si fanno le rincorse per approvare tutto prima delle elezioni. La patata bollente è sbollita.
La Cala de' Medici (in seguito Cala) consegna al comune e alla Capitaneria il progetto definitivo (T 4.3.95) che "tornerà in CC dopo il 17 marzo, data ultima per la presentazione delle osservazioni. L'obbiettivo dell'amministrazione comunale è di riuscire a completare l'iter procedurale entro la fine del mandato. Anche se il CC decadrà il 7 marzo, il porto possiede i requisiti di urgenza."

EX-DEMOCRISTIANI NEL PDS, MA CALANO I VOTI. E I VERDI FANNO TAPPEZZERIA

Dall'ultima seduta del CC del 21.3.95 "Via libera al porto turistico" (T 22.3.95). Respinte le osservazioni dei verdi, che si articolano in questo modo:
1- manca un atto normativo fondamentale di collegamento fra la seconda variante porto e la direttiva di fascia costiera
2 - la modifica del canale d'ingresso manca della prova in vasca
3 - manca il piano di smaltimento liquami
4 - la collocazione dei posti auto sulla diga foranea ignora la legge regionale 9.8.79.
Tognotti respinge le osservazioni, in quanto: "si rifanno ancora alla localizzazione del porto"(?), che secondo lui non è più in discussione.
Al voto risultano contrari Doveri dei verdi, Silvestri di AN, Masi del PDS e il socialista Walter Marianelli, figlio dell'ex-sindaco Iginio. Gli altri due socialisti, Bruni e Baldeschi si astengono.
La delibera va al CORECO (Com. regionale controllo) e alla giunta regionale.
Il 23 aprile si vota per il rinnovo dei consigli comunali, provinciali e regionale. Simoncini viene confermato sindaco, ma cala il numero degli elettori e calano i voti al PDS. In compenso (?) entrano alcuni ex-democristiani come Enzo Sardi ed Alessandro Conforti. Il primo sarà subito assessore all'urbanistica, l'altro presidente del CC in un secondo momento.
Il consigliere regionale verde Tommaso Franci (attuale assessore regionale all'ambiente), nella maggioranza, rivolge un'interpellanza al Presidente Vannino Chiti, per sollecitare una ridiscussione del piano regionale dei porti turistici, alla luce della legge regionale 16.1.95, concernente le "Norme per il governo del territorio", ma anche della recente legge regionale che indica le "Norme per l'applicazione della valutazione di impatto ambientale." (T 28.10.95). Ma la giunta regionale, di cui fa parte l'assessore verde all'ambiente Del Lungo, approva la delibera del comune di Rosignano del 21.3.95 sul porto, con prescrizioni: lo sottolinea con soddisfazione Simoncini. (T e N 1.11.95)
Le prescrizioni regionali secondo l'ass. Sardi, sono:
1- uso pubblico della piazza del borgo (edifici del porto)
2- pedonalità della diga foranea
3- una corsia per autoveicoli sulla diga
4- corrispondenza fra posti auto e posti barca.
Secondo Giacopelli dei verdi, "E' inevitabile il nostro ricorso al TAR, perché alcune normative in materia di porti sono state del tutto ignorate." (T 2.11.95)
Si nota che le prescrizioni regionali non sembrano insormontabili, e comunque l'assessore regionale Del Lungo, insieme all'ass. Siliani, fa sapere di non essere stato ascoltato in giunta regionale (ma allora che cosa ci sta a fare?). Inoltre, dichiara Doveri, c'è incompatibilità fra la carica di presidente della CRTA (commissione regionale) e quella di assessore regionale ricoperte entrambi da Barbini, che avrebbe deciso per tutti. (T 17.11.95)
Interviene Roberto Strufaldi per la LA, sostenendo "necessario uno studio di fattibilità basato sull'esame di una serie di dati... e che non sia approvabile un progetto di tale impatto ambientale, senza che le norme e le procedure siano rispettate." (T 25.11.95)

IL PORTO DELLA FIAT

Secondo il sindaco, "Entro aprile 96 il via ai lavori. Nessun timore per il ricorso al TAR", mentre si infittiscono gli incontri d'affari fra comune, Impreinvest, associazioni edili e sindacati. (T 3.12.95)
Da notare che nella primavera 96 si voterà di nuovo, stavolta per le elezioni politiche.
Il WWF, annunciando il patrocinio del presidente nazionale Grazia Francescato al ricorso al TAR, si chiede:"Ma che sinistra è mai quella che vuole il porto per i ricchi ?", mentre la Pro loco di Meini (attuale consigliere comunale di RC) sollecita la costruzione del porto. (T 5.12.95)

Il 6.12.95 il CC prende atto delle prescrizioni regionali con il voto contrario del verde Doveri, e tre astensioni, due di RC (Panicucci e Gherarducci) e l'altra del presidente del CC Mario Baldeschi. Doveri in particolare sottolinea: "Questo non è il porto di Rosignano, ma il porto della FIAT, imposto previo accordo con la vecchia amministrazione, ma non con l'appoggio dei cittadini." (T 7.12.95) Ma forse dovrebbe rimproverare qualcosa anche ai suoi colleghi in regione.
Il PPI esprime soddisfazione, sia per la costruzione della centrale elettrica turbogas, che per il voto in CC su Crepatura (T 8.12.95). Peccato che nessuno proponga anche una centrale atomica a Rosignano...Ricordando il compianto Ottaviano Fineschi, "figura assai nota nell'ambientalismo locale, scomparso da pochi giorni", Giacopelli per i verdi rilancia l'idea del referendum, da affiancare al ricorso al TAR contro il porto. (T 9.12.95)
Il sindaco si affretta a gettare fango sul referendum: "I verdi perdono solo tempo.
Il referendum si può fare solo su questioni di stretto interesse locale, al contrario sul porto di Crepatura si è espressa anche la regione." (T 13.12.95) Che si sia espressa su proposta ed insistenza del comune, non sembra riguardare il nostro imperturbabile burocrate.

DISSENSO APERTO ANCHE NEL PDS

"Crepatura, necessario cambiare le scelte fatte" è il titolo di un lucido intervento di Fabio Masi (T 15.12.95): "Non nego che molto sia cambiato dall'originario piano regolatore....comunque sia il piano rimane di tipo quantitativo, come se lo sviluppo di un comune si misurasse in metri cubi ogni volta aggiunti...studi internazionali consigliano i governi di attuare politiche di deantropizzazione delle coste....", inoltre sul porto manca un bilancio costi-benefici, e comunque "per certe opere non possiamo più parlare di pesi 'accettabili'. Avviare finalmente una seria riflessione politica e programmatica perché si dia le gambe ad uno sviluppo del territorio diverso. Questo chiedo al PDS e alla sinistra in generale."
Il 16.12.95 viene ripresentato il progetto definitivo del porto, con le modifiche prescritte dalla regione, "modifiche minime" afferma il sindaco. Il progetto dovrà comunque passare nuovamente dalla commissione edilizia e dalla Soprintendenza, per la quale non ci dovrebbero essere problemi, visto che aveva già approvato il precedente progetto che, con la piastra a terra, aveva un maggiore impatto ambientale." (T 17.12.95)
La Pro loco promuove un dibattito pubblico sul porto con i vari assessori, sostenendo addirittura che "fra porto, centrale turbogas e lottizzazione H5 saranno investiti sul territorio 1500 miliardi (millecinquecento!), con grande beneficio per l'occupazione."
(T 18.12.95). Evviva, è arrivato Babbo Natale !!
Al dibattito Sardi azzarda che il cantiere "aprirà a primavera" (non è una novità), ma dagli amministratori arriva a sorpresa anche qualche apertura sul referendum, "sempre che sia possibile sul piano tecnico." (T 20.12.95)
Mentre Vezio Falaschi del PPI rimprovera Calderone di AN di aver abbandonato il Consiglio Comunale durante l'ultima votazione sul porto, interviene Vincenzo Paroli, un cittadino "senza collocazione politica", che afferma di condividere completamente l'intervento di Masi e si chiede "perchè l'amministrazione comunale, sul problema specifico ubicazione del porto di Crepatura, non ritenga utile avere l'opinione dei cittadini. E' vero che il risultato non sarebbe vincolante, ma un risultato favorevole darebbe alla stessa amministrazione più forza per portare a compimento il proprio progetto." (T 19.12.95)
Doveri in un intervento scritto argomenta che "la questione del porto da 14 anni sta bruciando energie e tempo che avrebbero potuto essere meglio impiegati per immaginare e realizzare valide alternative economiche.... alla Conferenza regionale sull'ambiente, il prof. Pranzini, oltre a prevedere entro i prossimi 50 anni gravi fenomeni di erosione costiera in tutto il litorale toscano, fra le cause umane di questo fenomeno, ha citato la rovinosa localizzazione di alcuni porti turistici: uno di questi è quello di Cala Galera all'Argentario, già responsabile della graduale scomparsa della spiaggia della Feniglia a sud del porto. Ebbene, questo porto è il fiore all'occhiello della FIAT Impreinvest." (T 30.12.95). Il 1996 sarà l'anno del mancato referendum.

LE TAPPE DELLA VICENDA 1996-2000

3° e ultima parte .

Nell'intervista d'inizio 1996, il sindaco Simoncini esprime grande ottimismo:
"E' il caso del porto di Crepatura, che inizierà a prendere vita con l'apertura del cantiere in primavera, o della centrale turbogas, la cui realizzazione è già iniziata...i due volani dell'economia." (T 2.1.96). Non sembra proprio che la centrale turbogas, conclusa nel 1997, abbia funzionato da volano per l'economia locale. Anzi, la Solvay ha continuato ad espellere lavoratori, giunti al minimo storico - 800 unità - nell'ottobre 1999.
La commissione edilizia del comune "approva definitivamente il progetto Impreinvest. L'atto seguente, prima che inizino i lavori, sarà la consegna da parte di Impreinvest dell'atto di sottomissione al comune. Quest'atto è già pronto..." (T 9.1.96)
Sottomissione a chi ??
In gennaio cominciano i sondaggi geognostici, con perforazioni fino a 40 metri in terra e in mare, ad opera della FIAT Engineering, "così da saggiare la resistenza, visto che (il fondo) dovrà sopportare il peso non indifferente delle opere foranee." (T 19.1.96)
E se risultasse una resistenza insufficiente ? E perché solo ora si fanno queste prove?
Protestano verdi e WWF: "Proprio quando viene depositato ufficialmente il ricorso al TAR, e mentre si sta organizzando il comitato promotore per il referendum, si dà il via a questi lavori: tutto ciò a dimostrare la considerazione con cui gli amministratori tengono sia il parere del tribunale sia quello della cittadinanza." (T 22.1.96) L'assessore Sardi para (?) il colpo dicendo che: "I sondaggi sono stati autorizzati dalla Capitaneria di porto." (T 24.1.96)

SI ORGANIZZA IL REFERENDUM

Ad opera di LA, WWF e verdi parte la procedura per il referendum, prevista dallo statuto comunale, su un quesito molto chiaro: volete il porto a Crepatura? e altri due quesiti minori, uno su un porto simile, ma in altra localizzazione, e l'altro sulle 3 darsene.
Il 29 gennaio 96 comincia la raccolta di firme autenticate alla biblioteca comunale, con la quale si costituisce il comitato promotore del referendum secondo lo statuto comunale: davanti al notaio Vignoli, firmano 114 persone, 14 in più di quanto previsto. Ora il quesito deve essere sottoposto all'esame del comitato dei garanti e del CC, dopodiché potrà iniziare la raccolta delle altre 1300 firme previste dallo statuto. (T e N 31.1.96)
Il WWF scrive alla Soprintendenza di Pisa, rilevando che gli stabilimenti balneari non possono fare gli adeguamenti per gli handicappati (piccoli scivoli) a causa del vincolo paesaggistico sulle scogliere fra Rosignano e Castiglioncello, mentre si è dato il nullaosta al progetto del porto sulla stessa scogliera.(T 30.1.96)
Altro che vincolo paesaggistico! Si costituisce un consorzio di 13 agenzie immobiliari che si candida a gestire gli immobili del nuovo porto. Maurizio Benvenuti, titolare dell'agenzia Berti , presidente del sindacato agenti immobiliari - eletto consigliere comunale DS nel 1999 - nonché regista dell'operazione, ne spiega il senso:" ...creare un interlocutore in grado di gestire i grossi investimenti che si profilano sul territorio. Pensiamo al porto turistico, ma anche alla zona H5...l'investimento più appetibile resta comunque il nuovo porto turistico...le prenotazioni dei posti barca, anche se informali, fioccano. Ma Crepatura significa anche negozi, uffici, posti-auto, rimessaggi. E non solo vendita, anche affitti." (T 6.2.96)
E' indubbio che qualcuno ci guadagni...
Il 7 febbraio 96 il comitato promotore del referendum consegna ufficialmente al sindaco il quesito referendario e le firme come da statuto: ora i garanti del comune devono pronunciarsi sull'ammissibilità del referendum consultivo (T 7.2.96)

Il comitato dei garanti, chissà perché, sarà formato dai segretari comunali di Rosignano Terranova, di Cecina Paolini e di Livorno Saia (ex-segretario comunale di Rosignano): "Le loro decisioni saranno inappellabili". (T 8.2.96)
Intanto i verdi rispondono ad un certo Quaglierini, che li rimproverava di opporsi al porto, ma non al nuovo parcheggio della Coop a sud del cavalcavia:"Quel parcheggio serve proprio al porto." , osservano i verdi. (T 9.2.96)

MAREGGIATE SU CREPATURA

Una mareggiata danneggia, fino ad inclinarla, la piattaforma metallica piazzata in mare per i sondaggi geognostici (T 23.2.96) Non è un buon presagio sul porto...
"Appena il mare migliorerà, la piattaforma sarà trainata al pontile Solvay. Ma dalla società Solvay dicono di non poter ospitare la struttura per manutenzione." (T 24.2.96)
Interviene il WWF:" Crepatura è senza riparo, riflettiamo sulla sicurezza...le barche eventualmente sorprese in navigazione da una libecciata avrebbero serie difficoltà ad imboccare l'entrata del porto." (T 27.2.96)
Nel numero di marzo 96 di "Rosignano oggi", il sindaco afferma: " Il comitato dei garanti ha dichiarato inammissibile il quesito, in quanto la materia trattata non rientra tra le competenze degli organi elettivi del comune." Vergognoso! Ma chi ha approvato i progetti Impreinvest, lo spirito santo??
Sullo scandaloso verdetto interviene anche Il Manifesto del 7.3.96, sotto il titolo "Rosignano FIAT, vietato votare sul mega-porto" vi si argomenta:" Per il presidente della LA toscana Erasmo D'Angelis, una decisione assurda. Quello del porto di Crepatura è uno dei più pesanti progetti, in termini d'impatto ambientale fra tutti i porti turistici previsti in Toscana. Legambiente si riserva ulteriori iniziative legali, per arrivare all'indizione del referendum."
Parole sante. Peccato però che anche la Legambiente finisca in quegli anni per impantanarsi nella palude del centrosinistra. Enrico Testa (non Roberto, di Rosignano), passato da presidente nazionale Legambiente a presidente dell'ENEL, docet abbondantemente...
"E noi riproporremo un nuovo quesito", annuncia Doveri per il comitato promotore. Intanto proseguiamo con il ricorso al TAR, e se necessario, al Consiglio di stato." (T 6.3.96)

VERDI ED ULIVO

Si avvicinano le elezioni politiche, ed anche i verdi sono nell'ammucchiata dell'Ulivo.
Localmente però rivendicano le loro battaglie, e in un'iniziativa al Castello Pasquini, fra un filmato su Mururoa ed uno di Beppe Grillo, ribadiscono il loro no a Crepatura. (T 11.3.96)
"Dai verdi, bordate all'Ulivo." L'imposizione di "un candidato deciso da Roma, che fu presentato anche due anni fa e che ha sempre detto di battersi per il porto" (il riferimento è all'onorevole Biricotti) è indigeribile per i verdi, che comunque in sostanza concludono: a Roma con l'Ulivo, ma a Rosignano no. (T 12.3.96)
Fra le grandi manovre elettorali, si inserisce anche il TAR che respinge il ricorso presentato da LA, WWF e verdi:" Una decisione fortemente iniqua, ci sono contraddizioni palesi ed evidenti delle norme di legge sui porti... ci sono centinaia di auto nella diga foranea contro ogni normativa vigente ....andremo avanti."
Il sindaco ovviamente esprime soddisfazione :" Decisione giusta, l'iter va avanti," (T 17.4.96)
Terminati i sondaggi geognostici, si aspettano i risultati e l'OK della capitaneria con la concessione demaniale. (T 24.4.96)
La LA regionale si mobilita domenica 26 maggio 96 con l'operazione "Spiagge pulite": duro attacco al porto e agli scarichi della Solvay, ma anche al serbatoio di etilene della stessa multinazionale e all'erosione delle spiagge. (T 27.5.96)

Reagisce Luca Agostini (PDS, capogruppo dei Democratici in CC) che in sostanza afferma: "Giusto ripulire le spiagge, ma che strumentalizzazione su Crepatura!"
Il nostro giovane incauto si spinge anche oltre:"Le istanze ambientaliste hanno ormai trovato il giusto respiro in altri partiti e movimenti politici, in special modo della sinistra." (T 1.6.96)
Che coraggio!
Replica la locale LA: "Finché si tratta di pulire le spiagge sono tutti d'accordo, ma è sulle scelte di governo del territorio che si misura la capacità della sinistra e dell'Ulivo a ragionare in termini di sviluppo sostenibile." (T 2.6.96)
La Goletta verde della LA stringe un rapporto di collaborazione continuativo con l'ARPAT per le analisi marine (T 20.6.96). La cosa è alquanto inquietante. Intanto si è votato, e sotto le fronde dell'Ulivo di Prodi, si è insediato al Ministero dell'ambiente il verde Edo Ronchi. Ci resterà fino al giugno 2000, quando -dopo il tracollo del centrosinistra alle regionali - sarà sostituito da Bordon.

IL VOLANO DELLA RIPRESA

"Bufera sugli appalti", titola Il Tirreno del 20.6.96. Il Presidente del CC Baldeschi scrive al sindaco: le imprese locali tagliate fuori dalla costruzione della centrale turbogas, la cosa si ripeterà anche sul porto?
Le prime esperienze sul campo, nel 2000, confermeranno anche questo, con tanti saluti al "volano della ripresa economica". Ma ovviamente era colpa della Solvay-Ansaldo per la turbogas, e sarà colpa della Cala de' Medici per il porto. Lo scarica-barile è la pratica più diffusa, a Rosignano e non solo, di queste come di altre responsabilità.
La Soprintendenza dà ancora il suo nullaosta, pur con alcuni ritocchi di lieve entità: pensate, "un gioco di chiaroscuro per i portici e la torre più lineare rispetto alle altre strutture". I verdi esprimono "un giudizio fortemente critico verso il livello culturale ed estetico di questa Soprintendenza." (T 21.6.96)
I Democratici (PDS e alleati) per bocca di Agostini rilanciano il discorso del volano dell'economia, ed affermano di essere consapevoli "dei prezzi che l'ambiente deve pagare per lo sviluppo e il progresso: l'importante è rendere questo prezzo il più basso possibile e valutare profondamente le ripercussioni che tale sviluppo può avere sul territorio." (T 22.6.96)
Mentre i verdi, in un'assemblea regionale al Castello Pasquini assumono i problemi ambientali di Rosignano (scarichi a mare, Crepatura, turbogas, Scapigliato) come emergenze regionali, interessandone in ministro Ronchi (T 24.6.96), insorge il segretario PDS Giacomo Cantini: "Non sarei affatto sorpreso che il ministro Ronchi, sospinto dai verdi, intervenisse anche sul progetto del porto di Crepatura, ponendo veti ad uno sviluppo diversificato dalla grande industria Solvay", afferma commentando la vicenda del Parco dell'Arcipelago toscano. (T 26.6.96).
Preoccupazioni infondate.

IMPREINVEST POCO ENTUSIASTA

Come sempre, all'inizio dell'estate, si infittisce la propaganda/promozione, finalizzata a vendere posti barca ed illusioni. "Appena la Cala avrà consegnato l'atto di sottomissione rilasciato dalla capitaneria, il comune firmerà la concessione edilizia" ed entreranno in azione le ruspe (N 29.6.96). Ma l'atto deve avere il visto anche dal ministero a Roma, e non sembra così scontato (T 15.7.96)
Ma non solo. Anche la FIAT Impr. sembra che abbia perso molto del suo interesse all'operazione Crepatura, ciò che verrà confermato nel 1999, con l'ingresso decisivo della TESECO - azienda di smaltimento rifiuti - nell'affare al 70%.
Piuttosto profetico, o forse bene informato, un certo Cesare Emidio Belligi, in una lettera intitolata "Il porto di Crepatura? Se ne riparlerà nel 2000", che afferma: "La licenza edilizia consentirà all'attuale giunta di poter affermare di aver mantenuto una delle più significative e vincolanti promesse dell'ultima campagna elettorale per le amministrative. A tanti interesserebbe conoscere

l'effettiva disponibilità della società costruttrice...si è in molti a pensare che, perduto molto dell'entusiasmo iniziale, abbia mantenuto sì un sostanziale interesse...però con molta calma e comprensibile prudenza... se ne riparlerà alle prossime amministrative.
P.S. Pensate che l'Impr. potrà fattivamente iniziare i lavori senza aver prima raccolto congrui anticipi? A tutt'oggi non solo non è possibile effettuare prenotazioni di posti barca, ma non se ne conoscono neanche i prezzi." (T 29.8.96)
Adriana Meyer di Milano scrive al Tirreno:" (il porto) non si potrà dire che è stato fatto per creare lavoro, perchè i porti turistici non danno lavoro. Il turismo pulito, l'ecologia, la socialità sì. Me ne andrò, non verrò più. A malincuore." (T 10.9.96)

AMMUCCHIATE

Armando Bobbio, come già Gianni Calderone pochi giorni prima - entrambi di AN - sollecitano pesantemente l'inizio dei lavori del porto (T 10.10.96). Che differenza dai Corona e Silvestri del vecchio MSI, entrambi contrari.
L'ammucchiata al centro, il bipolarismo, producono anche questo: non ci sono più differenze di programmi e di valori fra destra e "sinistra", ma solo differenti cordate.
Agli AN risponde imperturbabile (ma di che cosa dovrebbe turbarsi?) il sindaco:
"Manca solo la concessione demaniale, poi aprirà il cantiere." (T 13.10.96). Coltiva la dietrologia un intervento di Pastacaldi della Confesercenti:" Ci nasce il dubbio che questi intralci burocratici facciano parte di un disegno politico che determinate forze hanno da tempo evidenziato, per contrastare globalmente questa opera." (T 5.12.96)
Solidarizzando con il comitato contro il porto turistico di Salivoli-Piombino, il consigliere provinciale verde Marco Marabotti (nella maggioranza provinciale) afferma:" Pochi mesi fa il comune di Rio Marina ha chiesto alla regione che il porto previsto in quella località venisse cancellato dal piano regionale dei porti turistici, cosa che la regione ha puntualmente fatto. Non capiamo quindi per quale motivo non avrebbe dovuto accogliere analoga richiesta formulata dal comune di Rosignano, dopo aver consultato la popolazione con il referendum." (T 12.12.96)
Nell'intervista di fine anno il sindaco indica le priorità del 1997 (turbogas, Morelline2, Museo archeologico, ecc) ma non cita il porto. (T 27.12.96). Lo cita però nell'intervista d'inizio anno:" Nel 97 avranno inizio i lavori...la vicenda è alle battute finali, in settimana prossima saremo a Roma per sollecitare il rilascio della concessione demaniale." (T 8.1.97)

SPARISCONO LE TRE DARSENE ....

Nel numero di gennaio febbraio di "Rosignano oggi" è citata fra le altre, la delibera 1811 del 31.12.96 "Approvazione progetto esecutivo per la realizzazione delle opere di urbanizzazione atte a collegare il porto turistico con i servizi ed il tessuto urbano di Rosignano Solvay".
L'assessore Sardi ricorda che "la pratica è conclusa, almeno per le nostre competenze, fin dal 1995. Aspettiamo la concessione demaniale." (T 8.3.97)
Secondo Doveri dei verdi, "con il piano della costa la regione ha dato un messaggio chiaro e forte: da Castiglioncello a Rosignano non devono essere attuati aumenti di volumetria", mentre, aggiunge Marabotti "il porto di Crepatura, che comporta anche opere a terra, è escluso dal piano della costa, una cosa assurda." Sardi controbatte: faremo resistenza alle limitazioni regionali sulle costruzioni. (T 9.4.97). Spariscono intanto le tre darsene previste per le piccole barche. Dice Sardi:
"La regione sembra poco propensa ad accettare l'idea di creare darsene e piccoli approdi, e ha emanato una direttiva per evitare che vengano costruite nuove strutture a mare. O porti veri e propri, come Crepatura, o porti verdi, cioè privi di qualsiasi struttura. Abbiamo allora inserito nella bozza del piano territoriale (competente la provincia) le tre darsene di Castiglioncello, Lillatro e Vada. Se avremo il permesso della regione, verrà probabilmente rispolverato il vecchio accordo con la Cala de' Medici, la quale già si era impegnata per la progettazione delle tre darsene." (T 10.4.97)

Si concretizza, ridimensionandosi molto, anche il piano commerciale del porto: solo 1300 mq, per un totale di 28 negozi, fra i quali un piccolo supermercato di 200/300 mq (T 10.4.97)

....MA ARRIVA BURLANDO

Regista della visita l'on. Biricotti (che tandem!), il ministro dei trasporti Burlando incontra la giunta di Rosignano: oltre al porto, per il quale si sollecita la diminuzione dei canoni demaniali, si parla di raddoppio della ferrovia Vada-Collesalvetti-Pisa (anche in funzione dei rifiuti a Scapigliato, ndr), di erosione, di svincolo di Serragrande, ecc. (N e T 24 e 25.4.97)
All'indomani Simoncini esprime soddisfazione:" Estremamente proficuo l'incontro...ci ha informati che intende apportare tutte le modifiche necessarie oltre che alla procedura per l'individuazione e l'autorizzazione della costruzione di nuovi porti, anche ai meccanismi di definizione dei canoni di concessione demaniale..."
(N 26.4.97) Burlando, come la Biricotti, è del PDS: quando si dice una forza riformista...
Scende ancora la superficie destinata al commercio nel porto: "1107 mq, dei quali 395 per un minimarket e 300 per altri generi. Gli altri saranno divisi fra ristoranti, bar e negozi vari."
(T 29.6.97) . Quando si gioca con le parole...nei restanti 412 mq vi potranno entrare sì e no un piccolo ristorante, un piccolo bar e due piccole "boutiques". O no ?
La superficie destinata ai commercianti risalirà nuovamente a 3600 mq circa, ma in questa altalena di cifre si intravedono lotte al coltello per accaparrarsi le briciole del business.

IL TORMENTONE DEL CANONE DEMANIALE

Sotto il titolo "Tre storie di ordinaria burocrazia", inizia il tormentone sui canoni demaniali che durerà un paio d'anni. Secondo il sindaco "La Cala de' Medici si troverebbe a pagare ogni anno 2 miliardi per la sola concessione demaniale...un affitto."
Perché, sono molti 2 miliardi l'anno, che oltretutto verrebbero scaricati sui condomini del porto, per l'affitto irreversibile di 600 metri di scogliera e venti ettari di mare?
Al sindaco e alla FIAT sembrano troppi, a noi per niente. Le altre due "storie" di cui sopra sono le lungaggini burocratiche su Villa Celestina a Castigliocello e sui finanziamenti contro l'erosione.
(T 2.8.97) Ma l'accostamento con i canoni demaniali è una forzatura interessata e senza senso.
"Il turismo punta tutto sull'H5" (traduzione: comune e speculatori puntano tutto sulla cementificazione), titola il Tirreno del 7.8.97, così proseguendo:" Alberghi, residence e parchi per un asse con il nuovo porto. "550.000 metri cubi di nuove costruzioni (un quarto dell'allora esistente Rosignano), metà appartamenti, benché ve ne siano già 8000 (ottomila) vuoti nel comune, e metà strutture ricettive, sportive, ecc.

SINDACI, FERMATEVI: NON C'E' PIU' ACQUA

Peccato che il Presidente dell'ASA, quel Paolo Rotelli ex-democristiano poi popolare, così fervente sostenitore del porto di Crepatura, abbia lanciato un appello - il 4 gennaio 2000 - che sostanzialmente dice:" Sindaci, fermate la cementificazione, le falde idriche sono allo stremo. "Che sia pentito? E a proposito, la poltrona dell'ASA (prima ASEM) non doveva andare ai socialisti?
Ricordate le manovre di qualche anno addietro, in funzione del porto di Crepatura? Più realista del re, L'Unità del 3.9.97 titola: "Stop al porto di Crepatura - il canone demaniale elevatissimo impedisce la realizzazione dell'impianto turistico."
Sono sempre i 2 miliardi di prima. "Il prossimo passo sarà quindi senz'altro quello di mobilitare i parlamentari locali affinché portino la questione in parlamento, e se necessario direttamente davanti al governo.", argomenta l'Unità, allegando una graziosa didascalia alla foto della scogliera

demaniale protetta: "La baia di Crepatura dove è previsto il porticciolo turistico", dove sono false le parole baia e porticciolo.
Invece di "mobilitare i parlamentari locali" sui problemi struggenti della nostra zona (scarichi Solvay, alto rischio cloro, erosione, penuria d'acqua, discarica regionale,ecc)
L'Unità li vuole mobilitare per diminuire l'affitto alla FIAT. Sarà per questo largo respiro ideale che il giornale è chiuso nell'estate 2000, per quanto erede di una storia importante?

IL MASSIMO PROFITTO

Fra le righe della querelle, si capisce oltretutto che non è la concessione demaniale che tarda, ma che è la FIAT che non la ritira a causa del canone "troppo alto". (N 7.9.97) Quindi i ritardi, propagandisticamente attribuiti alla burocrazia, sono invece dovuti alle incertezze della Impr., che comunque punta al massimo del guadagno nell'operazione, contando anche sulla "mobilitazione" dei parlamentari per diminuire il canone demaniale.
Maria Grazia Angeli di Forza Italia, in una lettera al Tirreno del 9.9.97 afferma, lamentando l'incuria in cui è lasciata Crepatura:"Tutto si è fermato in funzione del porto. Oggi riteniamo necessario che debbano essere date delle certezze sulla sua costruzione e sull'inizio dell'opera, ulteriori slittamenti dovranno far riflettere sul'opportunità di attendere oltre."
Il titolo della lettera, "Salviamo Crepatura", sembra scritto dalla redazione, e non sembra corrispondere all'opinione di Angeli. Ma probabilmente suscita ugualmente le ire di altri forzisti, che nel 2000 la esautoreranno da capogruppo in CC.
Continuano le pressioni per abbassare il canone demaniale. La on. Biricotti afferma: "L'aumento dell'affitto ha di fatto bloccato i lavori (?). Dopo 13 anni di iter burocratici, la soc. Cala de Medici si è vista applicare un canone di un miliardo e 907 milioni annui, che è oggettivamente impraticabile (poverina, ndr). L'aumento del canone per ogni posto barca sarebbe pari a circa 20 volte i costi di mercato. Se verranno mantenute le norme vigenti sarà impossibile realizzare nuovi porti turistici in Italia, né immaginare un rilancio della nautica da diporto." (N 26.9.97)

MOBILITARE LA POPOLAZIONE PER ABBASSARE IL CANONE

Per la Confesercenti, occorre mobilitare la popolazione per abbassare il canone demaniale (T 27.9.97), mentre Sergio Negri della IMPR. dichiara: " Le voci di un nostro disimpegno sono infondate. Per quanto ci riguarda, aspettiamo soltanto che vengano definiti questi canoni, per poterci fare dei ragionamenti." (T 30.9.97)
Rispondendo al PPI, che chiedeva le dimissioni di alcuni assessori su vari problemi fra cui il porto, il PDS replica: " Perché coloro che hanno sempre sostenuto questa scelta (Crepatura, ndr) non si muovono con la stessa energia e concretezza con cui si muove l'on. Biricotti, deputato dell'Ulivo?" (T 4.10.97)
Dopo la Confesercenti, anche la CNA, la Confapi e la Nautica Editrice scendono in campo per la diminuzione dei canoni demaniali (T 14.10.97)
Suscita clamore la questione del rinforzo con massi bianchi della dighetta del circolo nautico di Castiglioncello, e si richiama il vincolo paesaggistico del 1965 sulla costa fra Rosignano e Castiglioncello, ma non si discute di Crepatura. (T 16.10.97). "Porto, sono giorni cruciali", con la Biricotti super - impegnata a far abbassare i canoni demaniali (T 25.10.97). E pochi giorni dopo la stessa può dare la lieta novella: " La commissione del senato ha approvato la riduzione."
(T e N 2.11.97) E' il giorno dei morti...
Avessero dedicato la stessa solerzia per abbassare i tiket sugli ammalati.....

ANCHE DEREGOLAZIONE SUI PORTI TURISTICI

Grandina sull'ambiente e sullo sviluppo sostenibile: "Su proposta del ministro Burlando, il consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva il regolamento che semplifica le procedure per realizzare strutture dedicate al turismo e al diporto nautico. E' la nuova normativa sui porti turistici che, promessa dal governo Berlusconi nel 1994, arriva finalmente al traguardo e dovrebbe chiudere un'epoca di incredibili trafile burocratiche." (N 19.11.97)
Nello stesso articolo, si traccia una mappa dei porti turistici in Toscana - regione seconda solo al Veneto - : 25 porti o approdi esistenti, 24 in itinere, per un raddoppio dei posti barca, da 10.100 a 19.350. Il titolo della Nazione è giusto, "nautica, avanti tutta."

MA CHIUDE L'OSPEDALE DI ROSIGNANO....

Nell'intervista di Natale, il sindaco afferma:" Dodici mesi importanti, con tante luci e pochissime ombre, fra cui la chiusura dell'ospedale", pur inadeguato, di Rosignano.
Che scambio! In ultimo all'intervista, ovviamente, l'ambiente:" Per l'elettrodotto della centrale turbogas il comune ha messo in atto tutto ciò che era possibile per garantire la salute dei cittadini, mentre viene sottolineata la risposta positiva della Provincia, con la predisposizione di un tavolo di lavoro per la riduzione degli scarichi a mare della Solvay." (T 24.12.97)
Inutile dire che il "tavolo" sugli scarichi si concluderà in maniera assolutamente deludente nel gennaio 2000, tanto da indurre la magistratura ad aprire un'inchiesta giudiziaria.
Ma babbo Natale non ha finito: " Nel 98 apriranno oltre 30 cantieri," conclude Simoncini.
Ma l'anno lo chiude l'ass. Sardi: "Il 98 sarà l'anno del porto a Crepatura? Penso proprio di sì. Abbassati i canoni demaniali, la Cala de Medici potrà ritirare la concessione demaniale. A quel punto il comune rilascerà la concessione edilizia (prima la firmava il sindaco, ma con l'entrata in vigore della legge Bassanini, la competenza a firmare spetta al funzionario), arriveranno le ruspe e apriranno i cantieri. Tempi d'attesa? Quelli tecnici." (N 31.12.97)
Inutile sottolineare che la legge Bassanini è un'altra perla del "riformismo" diessino/ulivista.
L'anno nuovo lo apre Ugo Tarchi con idee vecchie. Tarchi della CGIL, vecchia conoscenza per chi lotta per la salute e l'ambiente fin dai tempi del PVC, sostiene: "Il 97 è stato l'anno della vera svolta: anche se apparentemente assistiamo ad una diminuzione degli occupati, dettata dalla chiusura dei cantieri turbogas, le prospettive sono buone....ma (nel turismo) servono strutture che diversifichino l'offerta, dal parco dei Miti ai porti turistici, primo fra tutti Crepatura." (T 15.1.98)

COSTA GIA' TROPPO CEMENTIFICATA

La Pro loco di Castiglioncello guidata da Paolo Bini, con l'appoggio della sceneggiatrice Suso Cecchi D'Amico, si mobilita contro i massi bianchi davanti al circolo nautico, e lancia una petizione contro tutte le opere marittime che riguardano Castiglioncello, già troppo cementificata. (T 24.1.98)
Giusto.
Ritroveremo Bini nell'opposizione agli scarichi Solvay, e parzialmente in quella al porto di Crepatura. L'iniziativa di Bini si articola con la proposta, sensata ma un po' indefinita di costruire un'unica darsena a Castiglioncello in sostituzione dei moletti, dighette e mini-darsene che punteggiano tutta la costa e nocciono alla balneazione. (T 28.1.98)
Pastacaldi della Confesercenti: la zona H5 deve essere progettata in funzione del porto, con un albergo di qualità e strutture di servizio e di svago per un turismo sempre più esigente. (T 6.2.98)
Per la darsena proposta dalla Pro loco di Castiglioncello spunta un'ipotesi - Fortullino Arancio - una vecchia idea che fu accennata e abbandonata negli anni 60. (N 26.2.98)
Incalza anche Cecina, con la costituzione di una società per ampliare la darsena alla foce del fiume. Anche qui "la realizzazione del porto costituirà un volano fondamentale per l'economia di Cecina." (T 28.2.98)

LIBECCIO ALL'ARANCIO. A CREPATURA NO?

"Nessun porto all'Arancio, tuona Giacomo Luppichini - quella località fu scartata sia per motivi meteomarini (che sia riparata dal libeccio lo può dire solo uno che è vissuto a Bressanone), che avrebbero comportato imponenti opere di protezione a mare, rendendo proibitivi i costi, sia per gli elementi di pregio ambientale." (T 20.3.98) Giusto, ma incredibile in bocca ad un convinto sostenitore del porto a Crepatura. Anche Pistelli, deputato PPI, sollecita Burlando sui canoni demaniali. (T 23.3.98). Arriva la tanto attesa riduzione dei canoni operata dal ministro ligure, spalleggiato dalla livornese Biricotti, così articolata:
1- i canoni per le iniziative che comportino investimenti per la realizzazione di opere di difficile rimozione, debbono essere di minore entità
2- è prevista una riduzione del canone per tutto il periodo di realizzazione delle opere
3- è previsto un aggiornamento annuale del canone in rapporto al potere d'acquisto.
"Lo stesso articolo 10 della legge finanziaria, aggiunge Biricotti, finalizza il decreto ministeriale sui canoni all'incentivazione della realizzazione dei porti turistici." (T 25.3.98)
E vai con la cementificazione !
Soddisfazione della CNA (T 26.3.98) e del PPI, che aggiunge: " Con Crepatura speriamo che decolli anche l'area H5." (T 27.3.98)

FERMI UN ISTANTE

"Fermi un istante - dice Paolo Bini - il progetto Crepatura è vecchio di 13 anni, ed oggi il mercato degli yachts è in crisi. Quindi conviene ancora proseguire su questa strada o no? A nostro avviso sarebbe meglio pensare ad un porto più piccolo e meno oneroso, e che soprattutto risolvesse il problema della costa (raggruppando le piccole barche, ndr). Da valutare poi se realizzarlo sempre a Crepatura, dove frange il libeccio, oppure magari al Fortullino, visto che Portovecchio, adatto sotto il profilo marino, non dispone di spazi a terra. Un porto come quello di Crepatura, per 650 grosse imbarcazioni, sarebbe sovradimensionato rispetto al mercato attuale della nautica....meglio pensare a barche più piccole." (N 4.4.98)
Rispondono Simoncini e Sardi:" L'idea del comune era quella di realizzare una grande darsena per piccole imbarcazioni nella parte settentrionale della baia di Portovecchio (davanti al Ciucheba, ndr), lasciare l'altra metà della baia alla balneazione, destinare l'attuale porticciolo alle sole barche a vela. Questi interventi, uniti alla costruzione del porto di Crepatura per grandi imbarcazioni, al confine meridionale del golfo di Castiglioncello, secondo il comune avrebbero permesso di "ripulire" la costa dall'attuale, disordinata e deturpante miriade di piccoli ormeggi. Lo stop imposto dalla regione al piano particolareggiato della costa di Castiglioncello è motivato dal fatto che quel tratto è già troppo antropizzato. Abbiamo fatto controdeduzioni, stiamo aspettando una risposta."
(T 10.4.98). Un disegno complessivo in cui la nota assolutamente stonata è Crepatura.

LA CONVENZIONE CON IMPREINVEST E' DECADUTA

Torna alla carica il WWF: " La convenzione fra comune e Impr. è decaduta: al comma 4 della convenzione viene specificato che Cala provvederà al ritiro della concessione edilizia entro 90 giorni dall'approvazione della variante al piano regolatore, fatto ormai avvenuto da 3 anni e mezzo. Al comma 5 si specifica che l'eventuale slittamento dei termini potrà avvenire per ritardi non dipendenti dalla volontà della Cala, cosa che non si può dire nel caso in cui la società non ritiri la concessione perché troppo onerosa di prezzo (canone demaniale, ndr).
Infine al comma 7 si specifica che il mancato rispetto dei termini dei due precedenti commi comporterà la decadenza con relativa cessazione di efficacia della convenzione stessa."
Simoncini e Sardi farfugliano che non è colpa della Cala, ma dei canoni demaniali alti. (T 15.4.98)
Ma lo capisce anche un bambino che si arrampicano sugli specchi.

"E' in atto un'inedita sinergia per definire le linee di sviluppo legate al diporto nautico. Una spinta per porticcioli e approdi." Sono i titoli del Tirreno del 15.5.98.
Ora che i canoni sono abbassati, sotto con la cementificazione...Su Castiglioncello, per l'architetto Bianconi della regione, la promiscuità di barche e bagnanti non si può affrontare con una darsena: se vogliono togliere dai bagni le piccole barche, possono farle mettere nel porto di Crepatura. (T 17.4.98) Che cervellone!

PARCHEGGI DEL PORTO PRIVATO SU PINETA PUBBLICA

"Dopo che la Coop di Rosignano ha già allargato in misura imponente il proprio parcheggio, e soprattutto dopo che il mercato è stato spostato a monte dell'Aurelia, questa nuova colata di asfalto (il nuovo parcheggio a ovest del cavalcavia di Rosignano, ndr) a chi potrà servire? Vogliamo scommettere che la pineta è stata sacrificata sull'altare di cemento del porto di Crepatura?", afferma il WWF (T 26.6.98).
Non c'è da scommettere, è proprio così, ed era già scritto nelle risposte date dal comune alle obbiezioni regionali del febbraio 87: non ci sono gli spazi per la viabilità alternativa, non ci sono i parcheggi, non c'è la possibilità di rispettare gli standard urbanistici, perciò riducete i posti barca. Questo ed altro prescrisse la regione nell'87. Ma i posti barca rimasero 650: forse la spiegazione si trova a Scapigliato, che proprio in quegli anni si apriva alle "emergenze regionali".
In un "Commento" di Mariangela Nocchi della Nazione del 4.7.98, corredato della solita foto sbagliata, che ritrae la spiaggia di Caletta anziché la scogliera di Crepatura, la giornalista scrive , in nome dell'occupazione: "Ben vengano dunque le ruspe a Crepatura. Purché in tempi non biblici."
Ma il decreto di riduzione dei canoni demaniali (centinaia di miliardi in meno che lo stato incasserà) deve passare ancora dal consiglio di stato, dai ministeri delle finanze e del tesoro, ed infine dalla Corte dei conti. Se ne lamenta il sindaco (T 17.7.98), ma non sono in ballo noccioline. E non solo soldi, anche distruzione delle coste.
Sul Tirreno del 9.8.98 una lettera di Jago Cosimi afferma: "Il sig. Della Pina (nuovo assessore prov.le verde all'ambiente, ndr) dovrebbe spiegarci la correlazione fra il recupero delle spiagge bianche e l'affondamento della costa e del mare di Crepatura. Le generazioni a venire ci biasimeranno, e non ci scuseranno come per le colate di carbonato di calcio per cui tanti hanno goduto l'illusoria visione caraibica a buon mercato."

NEI DS NON TUTTI CONVINTI, MA NIENTE REFERENDUM

"Ma non tutti gli iscritti e simpatizzanti DS sono d'accordo. Lo si è capito chiaramente nel corso di un dibattito alla festa dell'Unità, durante il quale si sono levate alcune voci di dissenso sulla possibilità di costruire il porto di Crepatura. E con forza è ritornata fuori anche l'ipotesi di un referendum popolare, per dare voce a tutti quei cittadini che altrimenti, nonostante il porto, votano comunque i partiti di maggioranza."(T 25.8.98)
Rassicurano (?) Agostini e Biricotti, segretario e onorevole: il porto dà sviluppo, niente referendum.
Arriva in extremis, poche ore prima della crisi di governo, il decreto Burlando per la riduzione dei canoni demaniali (G.U. 7.10.98), che riduce a un terzo, salvo più, i canoni stessi. (T 10.10.98)
Al Salone della nautica di Genova, un Burlando baldanzoso seppur dimissionato, annuncia: "Riduzione dei canoni demaniali fino all'80%, possibile abolizione della tassa di stazionamento per le barche, meno burocrazia per i porti, ed anche un'aperta critica ai "parchi marini blindati". (T 11.10.98) Ed anche "Rosignano può decollare."

MACCHE' PARCHI MARINI

Il WWF di Rosignano ribatte: "Grazie a Burlando e alla nostra amministrazione per aver contribuito a svendere la costa italiana al miglior acquirente, perché l'ambiente e il suolo pubblico non siano più beni di tutti, ma solo di coloro che hanno consistenti denari da spendere." E rilancia la proposta del referendum. (T 13.10.98)
Il sindaco dichiara di aver rilasciato la prima concessione edilizia, quella per le opere a terra: "La società torinese aveva richiesto alla fine di ottobre il rilascio dell'autorizzazione, inoltrando la domanda subito dopo il decreto Burlando. E appena la capitaneria di porto di Livorno avrà dato il nulla osta, potremo rilasciare anche la seconda concessione edilizia, per le opere portuali vere e proprie. Ci saranno di sicuro nuovi ricorsi, ma già l'ultimo esposto presentato al TAR ha dato ragione a chi sostiene la validità di quest'opera." (T 14.11.98)
"Ritirata dalla Impr. la concessione edilizia relativa alle opere di urbanizzazione a terra. Nell'occasione è stata depositata dalla Cala una fideiussione bancaria pari a un miliardo e 400 milioni a totale copertura dei costi di realizzazione delle opere di urbanizzazione."
La CNA promuove nuovamente un cartello d'imprese, mentre Enrico Dello Sbarba per il PPI , esprimendo tutta la sua soddisfazione, ripete: " Privilegiamo le imprese locali." (T 19.11.98)
"L'iter amministrativo è concluso. Mancano soltanto l'approvazione del ministro e della Corte dei conti, approvazioni che dovremmo ottenere in due mesi. L'amministrazione comunale ha fissato per i primi di gennaio una riunione fra Cala e associazioni del territorio, al fine di prendere accordi in merito alla realizzazione." (T 1.12.98)

IL CANONE RIDOTTO A 200 MILIONI (ANZI 160)

In una lettera inviata ai propri aderenti il 30.11.98, il comitato contro il porto scrive:
"Prima della caduta del governo Prodi, il ministro Burlando ha firmato perché la società costruttrice avesse una consistente riduzione del canone per la concessione demaniale (da un miliardo - anzi da un miliardo 907 milioni, ndr - l'anno è stata ridotta a 200 milioni!! anzi a 160 come vedremo fra poco, ndr).....da parte nostra, oltre ad aver presentato ricorso al TAR a suo tempo, abbiamo informato l'avv. Baldocchi di Pisa che si occupi di nuovo di far valere le nostre rimostranze. L'attuale ministro dell'ambiente (il verde Edo Ronchi, ndr) è già stato da noi interpellato, ma ci ha risposto che non può fare niente contro permessi già dati dalle autorità competenti... la situazione è molto difficile...le vie legali sono state percorse. Forse non sarebbe male tornare tutti insieme alla Soprintendenza di Pisa, luogo da cui sono partiti inspiegabili permessi, e protestare a chiare note e soprattutto numerosi..." "Villa Celestina, Fattoria del castello, erosione della costa, porto turistico: quattro notizie positive che permettono di chiudere il 1998 con una rinnovata fiducia per il futuro della nostra comunità." Così il sindaco sul numero di dicembre 98 di "Rosignano oggi", che prosegue, specificamente sul porto: "Il porto di Crepatura esce dalle nebbie, la firma della concessione edilizia per le opere a terra segna una svolta decisiva. Il progetto di un porto a Crepatura cominciò a farsi strada nel 1978 e il primo atto del CC - la richiesta di inserire il progetto nel piano regionale dei porti turistici - è dell'83."
Sì, ma il nostro grigio burocrate dimentica di dire che nel dicembre 1982 il CC decise di costruire il porto turistico a Lillatro, poi appena 20 giorni dopo, inspiegabilmente, ribaltò la decisione spostando il porto a Crepatura.

ROSIGNANO TESTA D'ARIETE

"C'è anche il fatto - prosegue il nostro per giustificare le lungaggini burocratiche - che Rosignano abbia fatto da battistrada nel rimuovere canoni demaniali e tempi di decisione che hanno impedito per un decennio all'Italia di costruire nuovi porti turistici. E' un risultato di valore nazionale..."
Insomma, Rosignano testa di ....ariete nazionale. Che responsabilità!
"Nuovo passo avanti a Roma" per il porto (T 23.2.99) L 'on. Biricotti ha informato il sindaco che l'iter burocratico al ministero dei trasporti è terminato positivamente.

"Questo fatto determina che nei prossimi giorni la Capitaneria di porto di Livorno e la Cala dè Medici potranno firmare definitivamente la convenzione collegata alla concessione demaniale; con questa, la società potrà chiedere la concessione edilizia e avrà 3 mesi per aprire i cantieri, poi circa 4 anni di lavoro e 90 miliardi di spesa."

PONTI D'ORO ALLA SPECULAZIONE

In un servizio "Speciale obbiettivo porto" del Tirreno (febbraio 99) si batte la grancassa: "Un grande parcheggio con 1000 posti auto e una zona commerciale di qualità che occuperà 3625 metri quadri. In quest' area è prevista la realizzazione di un ristorante, uno snack bar, una struttura alberghiera e numerosi spazi commerciali per attività varie, in parte legate alla nautica e in parte libere."
Intanto - si apprende dallo stesso 'speciale' del Tirreno - sono state avviate le procedure per il porto turistico a Cecina, "un progetto che costerà meno di 70 miliardi e non comporterà - sostiene il sindaco Claudio Vanni - le lungaggini della burocrazia ministeriale, in quanto essendo in darsena sarà sufficiente la concessione edilizia, con nullaosta della Soprintendenza. E come è noto, invece del ministero è ora la regione il nuovo titolare del demanio marittimo turistico."
"Entro 180 giorni il via ai cantieri. I responsabili della Cala hanno ritirato ieri mattina in comune la concessione edilizia per la costruzione del porto e pagato gli oneri di urbanizzazione." (T 10.4.99)
Un'intera pagina del Tirreno dell'11.4.99 con il titolo " 650 posti barca pronti in tre anni.
Marina Cala de' Medici aprirà i cantieri a fine estate. Sulla carta la società ha 5 anni di tempo, ma si ipotizza che già in tre anni l'approdo di Crepatura possa cominciare a viaggiare sulle proprie gambe", argomenta la giornalista Maria Meini, "ipotesi confermata a palazzo civico." Con molti particolari.
Una diga di 700 metri, distante mezzo chilometro dalla linea di costa, con un specchio acqueo di circa 90.000 metri quadrati, 650 posti barca, di cui 65 per barche in transito, 850 posti auto interni e 100 esterni (ecco la pineta pubblica di via Berti Mantellassi, ndr). La superficie destinata alle attività commerciali è di poco inferiore a 4000 mq con bar, ristorante...una banca, locali per il circolo nautico e una foresteria, spazi riservati a Guardia costiera, Finanza, Carabinieri , comune e al centro direzionale. "L'importo del canone demaniale è ridotto a 160 milioni (!), mentre gli oneri di urbanizzazione pagati al comune ammontano alla misera cifra di 536 milioni.
Per avere un metro di misura, un privato cittadino, per costruirsi la casa d'abitazione di 100 mq, avrebbe pagato al comune nel 1999 circa 30 milioni....Ponti d'oro alla speculazione!

LA TERZA VOLTA DI SIMONCINI

Si avvicinano le elezioni amministrative, e addirittura la prima elezione diretta del sindaco. La Biricotti, onorevole DS e vicepresidente della Commissione trasporti della Camera, nomina sul campo candidato a sindaco per la terza volta Simoncini (era avvenuto solo per Demiro Marchi, uomo di ben altra levatura, negli anni 50): "Conosco bene quanto grande è stato l'impegno di Simoncini in questi anni per creare una struttura per la nautica..." (N 14.4.99)
Il WWF attacca: drammatico impatto ambientale. "Ma perché aspettare (a dopo le elezioni, ndr) se tutti i permessi sono in mano alla società? Perché i lavori non iniziano subito, con il mare calmo e la bella stagione? Si ha paura che gli effetti negativi collegati alla costruzione della mega-struttura possano essere finalmente toccati con mano dai cittadini prima della loro chiamata alle urne? Chissà se i cittadini si rendono conto della mole e dell'impatto di questa struttura? ...L'amministrazione comunale di sinistra fa una politica di destra." (T 15.4.99)
Sotto il fuorviante titolo "Il porto chiama le aziende locali" Il Tirreno del 1.5.99 descrive l'incontro fra i vertici Impr. con sindaco e rappresentanti dell'Associazione industriali, API toscana, Lega cooperative e CNA: "L'incontro con i rappresentanti di categoria è stato molto positivo" commenta Sergio Negri dell'Impr., " non è stata però nascosta la difficoltà a poter coinvolgere aziende locali

fin dalle prime battute. La costruzione delle dighe vedrà impegnate imprese altamente specializzate in opere a mare di questa portata, con grande esperienza e soprattutto dotate di mezzi particolari. Più agevole la seconda fase dell'opera, quella della costruzione del 'borgo' di servizio al porto."
Ne vedremo delle belle su questo argomento...
"La prima pietra del porto sarà posata nel prossimo autunno", afferma Negri. "La prima fase dei lavori, quella per le opere a mare - ha chiarito Agostino Secce della Impr. - vedrà impegnati più i mezzi che la manodopera, un grande movimento logistico che richiederà un'accurata pianificazione, perché lavoreremo vicino all'abitato."

UN ' ACCURATA PIANIFICAZIONE

L'"accurata pianificazione" la vedremo fin dai primi giorni del "grande movimento logistico", a metà ottobre 2000, quando si segnaleranno addirittura casi di parziale perdita del carico dai grossi camion che trasportano materiali inerti nell'abitato di Rosignano, e la chiusura della cava di Campiglia ad opera della Forestale dopo pochi giorni di scavo.
Interviene con una lettera Maurizio Marchi di Medicina democratica:
"Prescindendo per il momento da altre considerazioni (stravolgimento del tipo di turismo, impatto sul mare, caos del traffico e della vivibilità in agosto, ecc) vorrei soffermarmi in questa occasione sull'impatto che avrebbe la stessa fase della costruzione del porto... Si calcola che solo per la costruzione delle dighe siano necessari almeno un milione di metri cubi di materiali...per trasportare questi materiali occorrerebbero almeno 50.000 grossi camion da 15/20 metri cubi, cioè almeno 200 al giorno per 250 giorni lavorativi. Si ha un'idea di che cosa significhi tutto ciò, dell'impatto sulla popolazione e sul traffico nel cuore dell'abitato? Quanti incidenti, feriti, morti, aumento dei rumori e degli scarichi causerebbe questa ondata paurosa di traffico pesante? Come si può progettare un'opera del genere, rimandando a dopo la verifica e la pianificazione della sua effettiva realizzabilità? Queste domande vanno poste ai politici di maggioranza e di (cosiddetta) opposizione: devono spiegarci prima delle elezioni come, perché e per chi nascerebbe il mostro di Crepatura." (T 11.5.99)

I RAGAZZI DEL MURETTO

Intervengono anche i "ragazzi del muretto" di Piazza Pardubice: "Ci viene detto che il porto porterà lavoro e ricchezza....noi rispondiamo: no, grazie! non ci interessa un lavoro stagionale. E' chiaro che il porto (inattivo in inverno) sarà un lugubre monumento, dove lavoreranno 3 o 4 addetti alla sorveglianza. No, grazie! Non desideriamo svendere la baia di Crepatura a estranei in cambio di qualche posto di lavoro. Perché estranei saranno i proprietari dei 650 yacht da 8 metri in su...che sverseranno oli e benzine nel nostro mare ex-azzurro, non potremo più fare il bagno nel pezzetto di spiaggia residua, ristretta da un lato dal porto e dall'altro dalle già inquinate spiagge bianche....ai nostri figli diremo quanto era bella la scogliera...che cosa risponderà ai nostri figli il signor Simoncini?" (T 21.5.99)
Ma dopo le elezioni, ricomincia la solita solfa, nonostante i DS abbiano perso 613 voti rispetto alle ultime elezioni (politiche 96), sia cresciuta molto l'astensione e i "Verdi e non solo" sfiorino il 7 % a Rosignano.
L'ass. Gherardini annuncia: "Il 10 ottobre apriranno i cantieri" (stavolta sbaglierà soltanto di un anno....) e poi, non si sa se lui stesso o La Nazione che lo ospita nell'occasione, si danno letteralmente i numeri: una diga larga 350 mt, alta 7 metri e profonda in mare 50 mt, fra i quali numeri il solo attendibile è quello dei 7 metri d'altezza. (N 10.7.99)
Il neo-consigliere verde Marco Marabotti (ex- consigliere provinciale 1995/99) presenta un'interrogazione al sindaco, per sapere se la spesa di 6 milioni per il pagamento di due avvocati "si riferisce al ricorso al TAR presentato dal WWF. In caso affermativo, perché tale spesa è stata

sostenuta dal comune e non dalla Cala, in qualità di beneficiaria della concessione edilizia." (T 18.8.99)
Agevole la risposta del sindaco, ma anche velenosa: "E' naturale che il comune sia interessato a difendere la legittimità della concessione rilasciata....abbiamo ragione di pensare che probabilmente sarà lo stesso WWF a dover rimborsare le spese sostenute dal comune per la difesa." (T 20.8.99)
E bravo Simoncini, è proprio il WWF la causa di tutti i guai di Rosignano!
"Di ricorsi al TAR, sostenuti dai cittadini e dai turisti ne hanno inoltrati due: il primo circa tre anni fa, di cui fu bocciata la richiesta di sospensiva dei lavori, ma il TAR non entrò nel merito delle motivazioni del ricorso. L'altro pochi mesi fa, la cui richiesta di sospensiva sarà discussa il 21 dicembre prossimo. Ed in tale occasione il TAR, unificando i due ricorsi, esaminerà anche nel merito le obbiezioni avanzate dai verdi toscani e dal WWF Italia." (T 21.8.99)

SCARICHI SOLVAY, UNO DEI DIECI PROBLEMI PIU' IMPORTANTI DEL MEDITERRANEO

Intanto infuria la polemica sugli scarichi a mare della Solvay, -"uno dei dieci problemi più importanti del Mediterraneo", secondo l'assessore provinciale all'ambiente Marco Della Pina - anche in seguito alla clamorosa protesta dei gestori di bagni di Castiglioncello, che in luglio hanno rifiutato la Bandiera blu.
Ad un dibattito sull'ambiente alla festa di Rifondazione comunista, oltre al problema degli scarichi, viene fuori anche quello del progetto di Crepatura, non ben visto neanche dal prof. Pizziolo, "perché il territorio è già stressato dall'impatto ambientale della fabbrica Solvay." (T 21.8.99)
Curiosa una lettera di Adriana Maestrelli Meyer sul Tirreno del 27.8.99: "Eccoci, siamo i bagnanti di Crepatura. Negli anni del dopoguerra (1948/50) la FIAT incaricò esperti per un'indagine da Nizza a Salerno, per individuare la zona più salubre e iodata dove costruire una casa per anziani e convalescenti. Bene, gli esperti sentenziarono che le secche di Caletta e Crepatura erano la zona migliore e ideale.
Ahinoi! I rosignanini lungimiranti dissero di no alla FIAT: ai tempi nostri invece dicono di sì alla FIAT, per fare un porto, distruggendo per sempre le belle secche e calpestando i bisogni di noi semplici bagnanti, per dare a 600 poveri diportisti, con barche di 8 metri minimo, la possibilità di parcheggiare su ex- coste salubri."
Come non detto. L'ass. Sardi conferma:"La società torinese ha tempo fino al 9 ottobre prossimo (180 giorni dal ritiro della concessione edilizia) per aprire i cantieri." (T 2.9.99)
Ma passata l'estate e partiti i turisti, il sindaco sfuma un po' sui tempi di apertura del cantiere, per due motivi: il primo perché pende ancora il ricorso al TAR del WWF, basato sulla richiesta di valutazione d'impatto ambientale e sulla liceità di alcune opere a mare (la sentenza del TAR è prevista per il 21 dicembre 99); il secondo per questioni di espropri di aree private, dove dovrebbero essere costruite opere a terra.
Ma fra gli oppositori si continua a pensare anche al referendum, con un quesito diverso da quello bloccato a suo tempo (nel 96, ndr) dalla commissione messa in piedi dal comune. (T 16.9.99)

CREPATURA IN PASSERELLA A GENOVA

Il porto di Crepatura va "in passerella" al Salone della nautica di Genova, in uno stand allestito dalla Cala, contenente il plastico del progetto. (N e T 21.10.99). Vi si recano "in visita" anche il sindaco e l'ass. Sardi. Il WWF critica il depliant sul porto, distribuito al Salone: " Un depliant che racconta cose assolutamente non vere, al punto da meritare di essere deferito al Gran Giurì garante della pubblicità. Come si fa a dare ad intendere che (Crepatura) si trova "in prossimità di una cala riparata" quando tutti sanno che la zona è completamente esposta al libeccio, tanto da essere necessaria una diga alta 8 metri? Perché sostenere che non esistono altre strutture portuali 'per centinaia di chilometri tra nord e sud'? Ed infine, l'affermazione che il porto si trova "al centro delle

bellezze incontaminate della riviera toscana", sorvolando sul fatto che si trova invece in una zona già completamente costruita, a poca distanza fra l'altro degli scarichi Solvay.
Per il WWF sono false affermazioni delle quali "anche l'amministrazione comunale si è resa complice, se non altro visitando lo stand della MCM con una delegazione ai massimi livelli." Ciò che sottolinea il WWF invece è il definitivo mettere nero su bianco che il porto è fatto solo per barche dagli 8 metri in su. Quindi non solo non risolverà il problema dei posti barca locali (quasi tutti sotto gli 8 metri), ma aggraverà il problema della balneazione, togliendo un chilometro di litorale, con un effetto negativo anche sul turismo. (T 29.10.99)
In attesa della sentenza del TAR, si picchettano le aree dei lavori, mentre compare una raffica di scritte anonime sui muri della zona di Crepatura: " Il porto inquina - più mare meno cemento" - (T 28.10.99), ma anche "se il porto verrà, violenza sarà", con significato ambivalente, firmato da un "cittadino inkazzato". Ma subito riparte la propaganda/promozione: "Come comprare un posto barca? Tante richieste per Crepatura." (T 4.11.99) Inutile sottolineare che ancora nell'ottobre 2000 le prenotazioni risultavano non raggiungere le 200 unità.

UN COMITATO PER LA DIFESA DEL LITORALE? NO, ENTRA LA TESECO

Paolo Bini si sforza di mettere su un improbabile comitato per la difesa del litorale con gli assessori Della Pina, Gherardini e Sardi, che si occupi oltre che degli scarichi Solvay, anche del porto quale "probabile fattore d'inquinamento". (N 12.11.99) Ma rimarrà ovviamente molto deluso dai suoi interlocutori. Mentre i verdi, nell'imminenza dei lavori del porto, chiedono un consiglio comunale aperto, non concesso (T 14.11.99), arriva una notizia a sorpresa: cambia l'assetto societario de la Marina Cala de' Medici, con l'ingresso al 70% della TESECO di Pisa, azienda di smaltimento rifiuti. Il sindaco esprime "pieno apprezzamento per la modifica dell'assetto societario, un cambiamento rilevante che sottolinea il passaggio dalla fase promozionale a quella più propriamente operativa." (T 30.11.99)
Il senso dell'ingresso della TESECO è ancora tutto da capire, ma è ipotizzabile che la chiave del mistero sia ancora una volta da cercare nella discarica di Scapigliato, che appena due mesi dopo - con la convenzione fra comune e soc. GETRI del 17.2.2000 - sarà resa disponibile anche per i rifiuti tossici.

TESECO, UNA SVOLTA INQUIETANTE

In sostanza questa operazione ha l'aria di essere un favore fatto dalla TESECO al comune, mentre la FIAT Impreinvest parzialmente si defila. Quasi un salvataggio dell'operazione Crepatura. E dato che certi favori non sono mai gratuiti, e data anche la connotazione del "salvatore", il pensiero corre ai rifiuti e a Scapigliato.
Che la FIAT volesse sganciarsi o almeno alleggerirsi dalla realizzazione del porto lo si era capito da tempo, almeno dall'inizio del tormentone sul canone demaniale, se non da prima. Anche se il perché non è chiaro. Troppo assurdo il progetto? Troppo costosa l'opera? Troppo pochi gli acquirenti? Troppa concorrenza dei porti vicini dopo la de regolazione di Burlando, fra cui il potenziamento della darsena di Cecina, la conversione del porto Mediceo di Livorno e la costruzione - molto più conveniente per la Impreinvest stessa - della grande darsena di bocca d'Arno a Pisa? Forse un mix di queste ed altre ragioni, mentre dall'altra parte la pressione rampante di altre aziende più legate alle cordate diessine e uliviste sono il contesto della redistribuzione delle quote societarie della Cala de' Medici.
TUTTO CIO', OMBRE COMPRESE, AGGIUNGE SOSPETTO ED AVVERSIONE AI GIA' MOLTEPLICI MOTIVI DELL'OPPOSIZIONE AL PORTO DI CREPATURA.

Mentre la Provincia di Livorno prepara una nuova autorizzazione in deroga agli scarichi Solvay, si forma il COMITATO MARE BLU, senza gli assessori, ma con l'adesione dei Comunisti italiani, dei Democratici, dei verdi e di Rifondazione comunista (T 3.12.99).
Anche Medicina democratica aderisce fattivamente al comitato: obbiettivo, chiudere al più presto gli scarichi a mare della Solvay.
Con grande attenzione e rispetto al contesto, il CC a maggioranza nega il consiglio comunale aperto sul porto, richiesto dai verdi. "Il consiglio aperto è uno strumento importante che non deve e non può essere inflazionato", argomenta Agostini per i DS. Ma se sono anni che non si fa?
Concorda con Agostini il capogruppo di RC Franconi: " Il consiglio comunale aperto, arrivati ormai alla vigilia dell'inizio dei lavori, potrebbe risultare una semplice tribuna di scontro....l'esecutivo può pensare all'organizzazione di assemblee pubbliche specifiche." (T 3.12.99)
Chissà che cosa ne avranno pensato Valentina Danesin, Leno Carmignoli, Grazia Malloggi e Claudio Bracci, anche loro di RC, ma contrari al porto.... In generale, dopo l'uscita di Giacomo Luppichini verso i Comunisti italiani, il ruolo guida in RC a Rosignano sembra essere stato assunto proprio da Franconi, con un'impostazione molto simile a quella del suo predecessore, preoccupante sulle grandi questioni locali, soprattutto porto e discarica.

DISTRUTTI I CARTELLI DEL CANTIERE, DISTRUTTE LE SPIAGGE DI CARRARA

"Distrutti i cartelli dei cantieri a Crepatura" (T 17.12.99): " l'atto vandalico", messo in relazione alle scritte contro il porto, prende addirittura la testa della cronaca di Rosignano del Tirreno.
"Sono uno esperto di geologia e mi intendo di erosione delle coste marine - scrive Edo Trani sul Tirreno del 22.12.99 - ho saputo del progetto di costruire un porto turistico. Sinceramente mi sembra una follia, perché sicuramente le strutture che dovranno essere fatte in mare devieranno le correnti marine che scorrono vicino alla costa. Conseguenza di questo sarà inesorabilmente l'erosione della costa a sud del porto, con grave danno per l'arenile di Rosignano, la zona delle spiagge bianche e forse anche di Vada. ***Fatti analoghi sono accaduti in molti altri posti, un esempio nell'alta Toscana con la distruzione anni fa delle spiagge di Marina di Carrara e di Massa, dovuta alla costruzione dei moli di La Spezia. Non so se a Rosignano questo fatto sia stato valutato adeguatamente.*** Inoltre un porto può attirare un po' di turisti con barca, ma allontana la grande massa di quelli che abitualmente frequentano le spiagge. Il bilancio economico potrebbe essere negativo."
Babbo Natale porta un bel regalo agli allocchi. "Respinto dal TAR il ricorso del WWF: a Crepatura nascerà il porto dei vip" è uno dei tre (addirittura) articoli che La Nazione del 24.12.99 dedica alla notizia. Ma i vip del porto dove andranno dopo la chiusura dell'albergo Godilonda? Se lo chiedono le lavoratrici dell'albergo, che hanno ricevuto la lettera di licenziamento in questi giorni (T 28.12.99). "Sarà l'anno del porto turistico", afferma Simoncini con addirittura due foto mezzobusto sulla Nazione del 30.12.99, Insomma, un trionfo ....

CALA IL SILENZIO

Nei primi mesi del 2000 cala il silenzio sul porto di Crepatura: probabilmente dentro le stanze si ridefiniscono tutte le fette del business di Crepatura, dopo l'ingresso della TESECO. Ridefiniti gli assetti interni all'affare Crepatura (e forse non solo ad esso), si riparte con la propaganda/ promozione, dato che la vendita dei posti barca – nonostante che si ripeta da ormai 17 anni 'fra pochi mesi si parte' - non decolla.
Ma stavolta la propaganda primaverile/estiva non è più solo a colpi di dichiarazioni della giunta, della Cala o delle agenzie immobiliari, con tanto di Pro loco e consiglieri comunali collegati: stavolta si mette le mani al portafoglio (è pur terminato l'iter burocratico, ed è pur entrata la TESECO!) e si costruiscono i due monconi di strada di accesso alla scogliera condannata. In tutto

70 metri di asfalto, non di più, che pur costano l'abbattimento di altri alberi dietro al bocciodromo dell'ARCI, ma che non rendono credibile e non incentivano più di tanto la prenotazione estiva dei posti barca, se ancor oggi - ottobre 2000 - è ancora ferma a meno di 200.
E si recinta la spiaggia e la scogliera, che resteranno crudelmente chiuse per tutta l'estate ai bagnanti, nonostante che - dopo i lavori di giugno - non si muova una pietra. Ma andiamo con ordine.
Sul Tirreno del 29.4.00, in cronaca toscana, quindi con tutta evidenza rispetto a possibili acquirenti, si titola: "Porti, posti in vendita per Crepatura. Il nuovo approdo turistico aprirà i battenti nel 2002. Si tratta di un progetto privato FIAT-TESECO...alcuni interventi dei verdi e del WWF hanno ritardato la partenza del progetto, ma come assicurano dallo stand (della Marina Cala de' Medici al Vela Show di Viareggio, ndr) la marina verrà inaugurata al più presto, e nel 2002 sarà quindi perfettamente funzionante." Si aggiungono anche evidenti forzature: " Il porto, al centro di un'area non servita da altre strutture portuali turistiche per centinaia di chilometri tra nord e sud, sarà attrezzato per accogliere un'ampia gamma di imbarcazioni dagli 8 ai 40 metri, ma soprattutto accontenterà la domanda di chi da La Spezia a Punta Ala non trova più un posto utile per l'attracco. "In più naturalmente, "decine di nuovi posti di lavoro." Notevole l'assonanza con il depliant distribuito al Salone di Genova nell'ottobre 99 dall'Impreinvest...

LA PROPAGANDA CAMBIA FORMA

"Il cantiere, e quindi la recinzione che chiude quella parte di scogliera, fu allestito circa un mese fa, quando alcuni addetti della Cala assieme alla Sovrintendenza alle belle arti rimossero le impronte preistoriche di bovidi e cervidi rimaste impresse negli scogli, per trasferirle al Museo di storia naturale." (T 11.5.00) "L'area demaniale sulla quale sorgerà il porto - spiega l'ass. Sardi - è completamente assegnata alla Cala", anche se "ha confermato che i lavori del porto inizieranno a settembre; lavori che prenderanno il via con le opere a mare." (Ibidem)
Con buona pace dei cittadini che d'estate affittano le case vicine alla scogliera. In un lungo intervento del consigliere verde Marco Marabotti, riportato da "Rosignano oggi" nel numero di Maggio 2000, il nostro ribadisce accuratamente le tradizionali motivazioni dell'opposizione al porto - snaturamento del turismo e impatto ambientale - ma non accenna all'operazione TESECO.
Sullo stesso numero spicca in contro copertina una bella foto della scogliera di Crepatura, datata luglio 1963, con alcuni bagnanti tranquilli a prendere il sole. La foto è pubblicata nella rubrica "I luoghi del territorio", con il senso della conservazione della memoria storica del nostro territorio: un'irrisione per Crepatura. "Porto turistico, via ai lavori", così la Nazione del 18.5.00. Ad annunciarlo è l'assessore ai lavori pubblici Enzo Sardi: " Sono stati aperti i cantieri per le infrastrutture a terra (acqua potabile, corrente elettrica, strade d'accesso). Pausa estiva per limitare il disagio ai turisti, dopodiché via ai cantieri a mare, con tanto di cerimonia del taglio del nastro....il porto faciliterà il ritorno a Castiglioncello del turismo dei vip."
"Un convegno sul porto di Crepatura", promosso dalla CNA al Castello Pasquini per venerdì 26 maggio, viene annunciato sul Tirreno del 24 maggio 2000, con la presenza del sindaco, del Presidente della TESECO-Marina Cala, Gualtiero Masini e del vice-direttore del Monte de' Paschi. Le conclusioni di Nieddu, presidente nazionale della CNA. Intanto sullo stesso numero, Walter Botti argomenta: " Le violente mareggiate dell'inverno hanno lasciato davvero il segno: al posto dell'arenile, ora c'è rimasta solo la scogliera. Tranquillizzate i bagnanti, l'anno prossimo non troveranno nemmeno gli scogli, ma le gettate di cemento del nuovo porto turistico."
Ancora in preparazione del convegno promosso dalla CNA (ma "realizzato grazie alla Cala e al Monte de' Paschi"), Calderini e Cecconi affermano: " In poche parole sosteniamo che l'impatto del cantiere, il rumore, il transito dei mezzi pesanti potrà essere maggiormente sopportabile se la realizzazione avrà una ricaduta economica diretta sulle imprese del nostro territorio....faremo il possibile per far lavorare ditte locali." (T 25.5.00)

VERRA' REALIZZATO LO YACHTING CLUB?

Finalmente al famoso convegno si pongono profonde domande: "Verrà realizzato uno Yachting club? E a chi sarà affidata la gestione? Quale sarà la forma migliore per proporsi alla Cala, quella della cooperativa o del consorzio? E le banche saranno pronte a sostenere gli imprenditori locali?", mentre Masini della TESECO afferma che il porto non sarà "troppo invasivo", e comunque "Proprio perché proveniamo dalla stessa regione, intendiamo rimanere legati a quest'opera, e questo già di per sé penso che rappresenti una garanzia. Ci dichiariamo fin da subito disponibili a monitorare insieme a tutta la comunità l'andamento della costruzione del porto." (T 30.5.00)
Beh, anche Licio Gelli è toscano, ma è pensabile che non siano molti i toscani a sentirsi garantiti da lui. Sul monitorare insieme, e insieme a chi, vedremo.
"La Port Autority di Piombino ha dato in concessione una zona della Darsena Medicea, dove verrà realizzato l'approdo turistico. Gli yachts, anche di grossa dimensione, troveranno spazio ai lati del molo Elba e del molo Gallo." (N 25.5.00)
Quando si dice la concorrenza....."Boom dei posti barca. In tutta la costa toscana sta esplodendo il mercato della nautica, anche grazie allo snellimento delle pratiche." (N 31.5.00). Grazie, Burlando.
Nell'euforia generale (?) i posti barca di Crepatura diventano addirittura 800 - per la Nazione - e Crepatura stessa si sposta addirittura a Castiglioncello.
Sullo stesso numero della Nazione, si legge però anche qualcosa di nuovo:
"Porti turistici, l'Assonautica preparerà un Regolamento per classificare i più sicuri.... Provatevi ad entrare nel porto di Viareggio quando soffia un po' di libeccio...o in quello di Antignano o di San Vincenzo con lo scirocco..."
Beh, con tanta concorrenza, bisogna pur orientare la clientela....anche se può scappare qualche colpo basso.
"Anche la Darsena Medicea di Portoferraio 'si rifà il look', con una ristrutturazione totale per migliorare la ricettività nautica ed accogliere più barche." (N 31.5.00)

L'ALTO RISCHIO CLORO

Intanto il 30 maggio 2000 viene effettuata la prima simulazione d'incidente rilevante, una fuga di cloro coinvolgente la popolazione. Nella zona di Crepatura/cavalcavia non si sente neanche il segnale di allarme, né quello del cessato allarme, mentre il traffico - sia per la scarsa efficienza delle autorità, sia per l'insofferenza della popolazione - continua intenso come sempre.
Anche l'alto rischio industriale presente a Rosignano è un altro buon motivo per costruire un porto turistico, tanto più con il 10 % di imbarcazioni in transito: anche i loro equipaggi saranno adeguatamente informati, come la popolazione, sul "che fare" in caso di fuga tossica?
Su questo aspetto mette il dito Paolo Bini:" Mi chiedo che senso può avere oggi l'imminente costruzione di un porto turistico "di qualità" ad immediato confine con un'industria chimica che è un fattore di pericolo ineludibile....Credo necessario uscire dall'equivoco e prendere decisioni coraggiose: puntare sul turismo come fattore prioritario e conseguentemente ridimensionare l'industria chimica." (N 2.6.2000)
Ma sul porto di Crepatura il nostro non si esprime. Anzi, quale dirigente del Consorzio Costa fiorita, sembra puntare sul porto per riportare i vip a Castiglioncello (N 2.6.00)
Sul tema 'convivenza del porto con la Solvay' interviene anche Dino Dini, che torna anche a criticare il depliant promozionale della Cala:"...si afferma che il progetto sarà realizzato 'al centro delle bellezze incontaminate della riviera toscana'....la zona di cui si parla non può essere considerata proprio incontaminata...ospita uno dei più grandi stabilimenti chimici d'Europa. Così grande che ogni tanto è necessario che i cittadini si sottopongano ad esercitazioni di protezione civile, in vista di pericolose fughe di cloro..." (T 5.6.00)
Il 6 giugno un gruppo di abitanti e villeggianti scrive ai giornali: " I lavori di scavo che le ruspe e i grossi martelli pneumatici stanno compiendo a Crepatura (per la condotta delle acque bianche, ndr) sono iniziati il 1° giugno...il forte rumore delle escavatrici, insieme all'odore acre del combustibile,

stanno provocando enormi disagi. Tutto ciò malgrado che gli assessori avessero promesso pubblicamente che i lavori sarebbero iniziati solo a settembre....promesse che hanno tratto in inganno anche molti turisti, che hanno affittato anche per questa estate 2000 i consueti appartamenti."
In una lettera al sindaco, pubblicata sulla Nazione del 13.6 e sul Tirreno del 15.6 Fulvia Galli fra l'altro afferma: " Ciò che rende ancora tutto più amaro è la considerazione che un'amministrazione di sinistra espropri i cittadini di un diritto a vantaggio di una banda di ricchi, che parcheggeranno la barca in Crepatura."
Mentre la ditta MIAR SUB per conto della Cala cerca ordigni bellici nelle acque di Crepatura, Paolo Bini continua a dibattersi fra le varie spinte presenti a Castiglioncello: da una parte i gestori di bagni preoccupati dei lavori del porto, dall'altra chi spera nel richiamo dei vip." (N 14.6.00)
Intanto, sull'onda dei martellanti reportage su Luna rossa, anche Bini promuove la sua Cup, con il patrocinio dell'Unione europea, con 2 barche a vela di 8 metri (N 22.6.00).
Dopo le proteste dei giorni scorsi, l'ass. Sardi annuncia: " Fra 10 giorni una pausa dei lavori,....che riprenderanno a settembre." (T 16.6.00). Anche la propaganda "attiva" ha un limite...

LA TESECO SUL MERCATO

Irrompe sul mercato della nautica la TESECO, dopo le esperienze nei rifiuti e nella pallavolo, che da Ospedaletto sbandiera: "Abbiamo già centinaia di appuntamenti fissati da tempo", mentre Benvenuti - consigliere comunale diessino e coordinatore di 12 agenzie immobiliari - sciorina i prezzi - non dei posti barca che essendo demaniali sono invendibili, ma delle azioni della Cala: si va dai 115 milioni per barche da 11 metri ai 360 milioni per quelle di 24 metri. Misteriosamente non compaiono in vendita quelli per barche da 8 a 10 metri (che qualche altro soggetto si stia interessando della loro vendita, visto che sono quelli più abbordabili?), mentre per le imbarcazioni superiori ai 24 metri, la trattativa è riservata. Ovviamente ci sarà da pagare una quota annuale condominiale, non specificata, e c'è l'acquisto obbligatorio del box o del posto auto (T 18.7.00).
La Nazione del 2.8.00 torna sul ricorso al TAR: il 21 dicembre 99 il TAR aveva già respinto il ricorso dei verdi e del WWF, ora probabilmente sono state rese note le motivazioni, comunque non esplicitate nell'articolo.
La TESECO continua la sua promozione, che lascia intravedere l'opposto di quanto afferma: "Le vendite stanno andando benissimo, la risposta toscana è stata ottima. Dopo le ferie, alla ripresa dell'attività, vogliamo però rivolgerci ad un'utenza internazionale, attraverso la partecipazione a fiere specializzate come quelle di Cannes, Genova, Dusseldorf." (T 5.8.00)
Maurizio Coppola, "operatore turistico", si chiede: " Rimarrà una cattedrale nel deserto? (T 6.8.00), mentre "il PPI intende rivendicare la primogenitura dell'idea del porto turistico alla DC", ma poi aggiunge: "Non possiamo però esimerci dall'esperire una certa sorpresa per il passaggio della maggioranza delle quote sociali alla TESECO: tale mutazione sembra, tra l'altro, si sia verificata senza una preventiva comunicazione alle istituzioni locali, ed appresa dalle forze politiche e sociali solo occasionalmente e a operazione ormai avvenuta." (T 9.8.00)

BRUTTA ITALIA

Torna la protesta spontanea, come ogni estate da molti anni, degli abitanti della zona. Stavolta con più fervore che mai, vista l'imminenza dei lavori del porto. Maria Grazia Nocentini scrive alla rubrica "Brutta Italia" del Corriere della sera il 12.8.00, esponendo i consueti motivi: unicità della scogliera di Crepatura, mancanza di spazi per il porto, esposizione alle mareggiate, prevaricazione degli interessi della numerosa popolazione, carenza d'acqua, ecc.
"Un fax a Ciampi per Crepatura", titola Il Tirreno del 10.8.00. I fax saranno 1000 in pochi giorni, e saranno inviati anche ai ministri dell'ambiente e dei beni culturali ed ambientali. (T 14.8.00) A questa iniziativa aderiscono anche, a titolo strettamente personale, come tengono a precisare, anche Ghigo Compagnoni dei Comunisti italiani, e Marcello Marianelli, segretario dello SDI e Presidente

del Consiglio di frazione Rosignano Solvay (T 14.8.00), mentre Doveri per i verdi dichiara: "Con l'arrivo della Teseco, che ha fatto i soldi con l'immondizia, siamo nelle mani dell'ultimo padrone....ci risulta che la Teseco abbia deciso di fare tutto da sola, non riconoscendo quel consorzio d'imprese di cui il sindaco si era fatto garante. Siamo di fronte ad un'umiliazione..." Ed i cittadini insistono: "Perché non ci danno il referendum?" (T 14.8.00) Ed ancora: "E' un'altra bugia quella scritta sulla brochure della Marina Cala per cui il progetto è al centro di un'area non servita da altre strutture portuali per centinaia di chilometri, quasi che gli approdi di Pisa, Livorno, Ardenza, Antignano, Quercianella, Cecina e Punta Ala fossero depennati dalla carta geografica." (T 21.8.00). Intanto, per iniziativa della senatrice Salvato ed altri, sono in atto grandi manovre a Roma per far avere finanziamenti alla Solvay per la riduzione degli scarichi a mare: come se non fosse un diritto di noi cittadini, lo dobbiamo anche pagare...(T 10.8.00). In una lettera firmata, si afferma: "...anche l'essere più semplice di questo mondo capirebbe che i porti si fanno nelle insenature naturali - e Crepatura non lo è, essendo battuta selvaggiamente soprattutto dal libeccio - oppure si fanno sulla terraferma...per ovviare ai problemi erosivi." (T 22.8.00). Fulvia Galli scrive al noto fotografo Oliviero Toscani, curatore della rubrica "Natura morta" per Il Tirreno e residente a pochi chilometri da Rosignano: "Chiediamo un suo intervento sia per fermare con le sue foto la bellezza della scogliera, che per denunciare, con il consueto linguaggio tagliente, l'ennesimo scempio ambientale che verrà compiuto nel comune." (Agosto 2000). Non risulta che Toscani abbia preso nessuna iniziativa al riguardo. In un'altra lettera, Clara Renzoni scrive: "Pochi giorni fa è passato uno yacht e mi sono ritrovata a nuotare per almeno un chilometro fra bolle di nafta e di non so cos'altro! Moltiplicate quella barca per 650 e scordatevi per sempre la bandiera blu di cui, una volta, eravate tanto fieri." (T 31.8.00) Ancora proteste spontanee nei primi giorni di settembre, durante le quali si torna a chiedere il referendum. (T 4 sett. e N 5 sett. 00). Grazia Bonatti scrive: "Con l'espandersi delle allergie e delle affezioni respiratorie, dovute all'aumentato inquinamento delle nostre città, questa scogliera è stata e continua ad essere meta di coloro che non possono stare sulla sabbia, che cercano spazi ventilati ed aperti, ricchi di iodio....perché in questa nostra bellissima Italia che punta al turismo...dobbiamo spendere fior di miliardi per distruggere il nostro patrimonio...invece di farne un punto di forza, su cui modellare uno sviluppo economico equilibrato e duraturo?" (T 6.9.00)

SI RILANCIA IL COMITATO CONTRO IL PORTO

In quegli stessi giorni si assiste ad un'importante svolta: si riaggrega ufficialmente e rilancia la sua iniziativa il Comitato contro il porto di Crepatura, fissando una giornata di mobilitazione per domenica 8 ottobre, ed altre iniziative. Un gruppo di cittadini scrive al presidente Ciampi, anche pensando alla sua origine livornese: "Non sarà un approdo, ma un vero e proprio mostro di cemento...i nostri amministratori non hanno valutato il rischio di deviazione delle correnti marine, che potrebbero concorrere all'erosione delle già ridotte spiagge di Vada, né il danno sociale derivante alle migliaia di persone che usufruiscono di questa scogliera, e che non vogliono o non possono pagarsi l'ombrellone in uno degli stabilimenti balneari. Vicino Rosignano ci sono tanti altri approdi: è proprio necessario deturpare l'ambiente, o si può creare occupazione anche con la salvaguardia dell'ambiente ed un suo sfruttamento nell'ottica dello sviluppo sostenibile?" (N 2.9.00) Clara Renzoni non demorde: " La legge può ancora difenderci o siamo in balia di forze politiche che vanno avanti a colpi di ottuse prepotenze?" (N 3.9.00). La sera dell'11 settembre, in una riunione tenuta sulla scogliera di Crepatura, il Comitato lancia un APPELLO per una giornata di mobilitazione l'8 ottobre e per il referendum, qui riprodotto integralmente:
All'appello replica serafico l'assessore Sardi: "Aspettiamo che la società costruttrice comunichi la data di apertura dei cantieri....dovremo procedere alle necessarie verifiche sulla viabilità della zona." (N 14.9.00). Le verifiche sulla viabilità faranno slittare l'inizio dei lavori ai primi di ottobre. Giulia Brunetti scrive: "Crepatura, uno dei casi assurdi che ci vengono spacciati per progresso, pensando che siamo tutti dementi. A San Vincenzo si sta pensando di cementificare un arenile stupendo per costruire un enorme posteggio per 500 posti auto, in funzione del porto. E chi salverà il golfo di Baratti? A Piombino la costruzione di un porto turistico a nord di Salivoli ha provocato

l'erosione della spiaggia omonima. Tutta la bella costa livornese sta subendo un massiccio ed incredibile assalto." (N 16.9.00)
Per il 18 settembre il Comitato aveva chiesto un incontro aperto con il Consiglio di frazione Rosignano Solvay. Incontro non concesso. Il Comitato si riuniva ugualmente davanti alla sede del CdF, il mercato nuovo, ribadendo le proprie ragioni.

APPELLO PER UNA GIORNATA DI MOBILITAZIONE CONTRO IL PORTO DI CREPATURA DOMENICA 8 OTTOBRE 2000, PER L'INTERRUZIONE DEI LAVORI E PER IL REFERENDUM

Migliaia di cittadini, autonomamente o organizzati in comitati o associazioni, in oltre sedici anni di opposizione al progetto del porto turistico di Crepatura, hanno evidenziato l'irrazionalità e l'insostenibilità di questo progetto.
Questo si configura come una pura speculazione privata su un'area pubblica, fra l'altro pregiata, protetta da vincolo paesaggistico (DM 30/4/1965) e fra le poche rimaste disponibili per la libera balneazione.
Se realizzato. stravolgerebbe l'abitato di Rosignano, la viabilità e il traffico, già oggi problematici, specialmente d'estate.
Aggraverebbe l'inquinamento marino, già oggi gravissimo a causa delle emissioni della fabbrica Solvay.
Modificherebbe le correnti marine, aggravando il già preoccupante fenomeno dell'erosione delle spiagge.
Richiederebbe enormi quantità di materiali da costruzione, che il nostro territorio non può cedere.
Richiederebe grandi quantità di acqua dolce, risorsa preziosa già carentissima oggi per i bisogni primari dei cittadini, che al contrario deve essere rigorosamente protetta e risparmiata.
Si riassumerebbe nella distruzione di un ecosistema, in un territorio già profondamente segnato, ed in un'enorme cementificazione inutile.
Fin dalla fase della costruzione, richiederebbe la movimentazione di decine di migliaia di camions, con preoccupante aumento del pericolo e dell'impatto sulla viabilità.

A fronte di tutti questi ed altri danni, immediati e di prospettiva, non ci sarebbe neanche una contropartita in termini di rilancio del turismo, in quanto in questo contesto il porto sarebbe nient'altro che un grande parcheggio privato per grosse barche, sopra gli 11 metri come previsto.
Al contrario, il rilancio del turismo ha bisogno di ripensare la vivibilità di questo territorio, di diminuire l'inquinamento, il traffico, i rumori, l'uso consumistico del tempo e del territorio, e di migliorare la qualità della vita con una serie d'interventi di segno opposto al porto : risanamento ambientale, verde, salute, cultura, solidarietà, attenzione ai bambini e agli anziani, ecc.

Da ultimo, ma non per importanza, riteniamo che un progetto di tale mole ed impatto non possa essere approvato solo dai palazzi del potere politico ed economico, ma debba essere giudicato direttamente dalla popolazione, CON UN REFERENDUM LOCALE.
Su questi obbiettivi invitiamo tutti i cittadini, residenti e turisti, comunque amanti di questo territorio, le associazioni ed i partiti ad aderire alla giornata di mobilitazione di DOMENICA 8 OTTOBRE 2000, PER IL BLOCCO DEL PROGETTO, DEI LAVORI E PER IL REFERENDUM.

Le modalità della mobilitazione saranno definite nei prossimi giorni, anche con il contributo di tutti coloro che aderiranno a questo appello, e rese pubbliche.
LE ADESIONI SI RACCOLGONO PRESSO I FIRMATARI DELL'APPELLO E PRESSO LA CASSETTA POSTALE N. 40 DELL'UFFICIO POSTALE DI ROSIGNANO SOLVAY.

I sottoscritti cittadini rilanciano il già esistente COMITATO CONTRO IL PORTO DI CREPATURA, aperto a tutti i cittadini, che si pone come punto di riferimento ed aggregazione per la mobilitazione dell' 8 ottobre 2000 ed altre iniziative future.

ROSIGNANO 11-9-2000

COMITATO CONTRO IL PORTO DI CREPATURA

CAS. POST. 40 Rosignano Solvay

ANCHE IL MERCURIO INCOMBE SU CREPATURA

Medicina democratica interviene a sostegno degli oppositori al porto, arricchendo gli argomenti: "Anche il mercurio incombe sulla costruzione del porto. Come se non bastassero i molti motivi di preoccupazione, si aggiunge anche quello della dispersione del mercurio, scaricato dalla Solvay in decenni di emissioni, sedimentato sul fondo marino. Con le concentrazioni più alte proprio nei sedimenti superficiali della zona di Crepatura, come risulta da uno studio commissionato dalla FAO (Organizzazione delle Nazioni unite per l'alimentazione) all'Università di Siena nel 1984, coordinato dal prof. Aristeo Renzoni. Lo stesso Renzoni, ricercatore da 30 anni del mercurio nella nostra zona, in una recente lettera a Medicina democratica, sostiene testualmente questo pericolo: i lavori del porto rimescoleranno tutto, vedasi i valori elevati nei sedimenti davanti a Rosignano."
In un'interpellanza al sindaco, il consigliere del PPI Roberto Daddi solleva importanti questioni: "Si è provveduto ad accertarsi della capacità della Teseco a portare a compimento un'opera di così importante consistenza e di rilevante impatto ambientale? Tale società ha una capitalizzazione esigua e sembra che ad oggi abbia svolto attività di smaltimento rifiuti, mentre nessuna esperienza è rilevabile nella costruzione e gestione di opere di tal genere. "Inoltre, l'impegno di privilegiare, per la realizzazione delle opere, le aziende e la mano d'opera locali, preso dalla Impreinvest, dovrà essere rispettato anche dalla Teseco", ed infine "la prevendita dei posti barca sembra escludere le categorie più richieste dalla clientela locale e meno abbiente." (T 20.9.00)
"Ricerche a livello internazionale per l'impresa che costruirà il porto, un'impresa che abbia le competenze necessarie", afferma l'assessore Sardi (N 22.9.00), mentre a Punta Righini finiscono in mare liquami di fogna per la rottura di una tubazione.
Intanto il comitato lancia una nuova raccolta di firme su una petizione popolare che ricalca nei contenuti l'appello dell'11 settembre, e che raccoglierà 2400 firme. (T 25.9.00)
Ma anziché le migliaia di firme, ottengono grandi titoli sulla stampa delle scritte contro il porto. "Scritte antiporto, raid nella notte. Imbrattati i muri di una decina di agenzie immobiliari. E' opera di balordi" (T 29.9.00), con tanto di particolari e di presa di posizione del sindaco: "Intimidazioni da respingere con fermezza, comportamenti vandalici ed intimidatori che hanno colpito Rosignano."

FAO Fisheries Report No. 325 Supplement FIPL/R325 (Suppl.)

Papers presented at the FAO/UNEP/WHO/IOC/IAEA

MEETING ON THE BIOGEOCHEMICAL CYCLE OF MERCURY IN THE MEDITERRANEAN

Siena, Italy, 27-31 August 1984

prepared as part of the

Long-term Programme for Pollution Monitoring and Research in the Mediterranean (MED POL Phase II)

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS

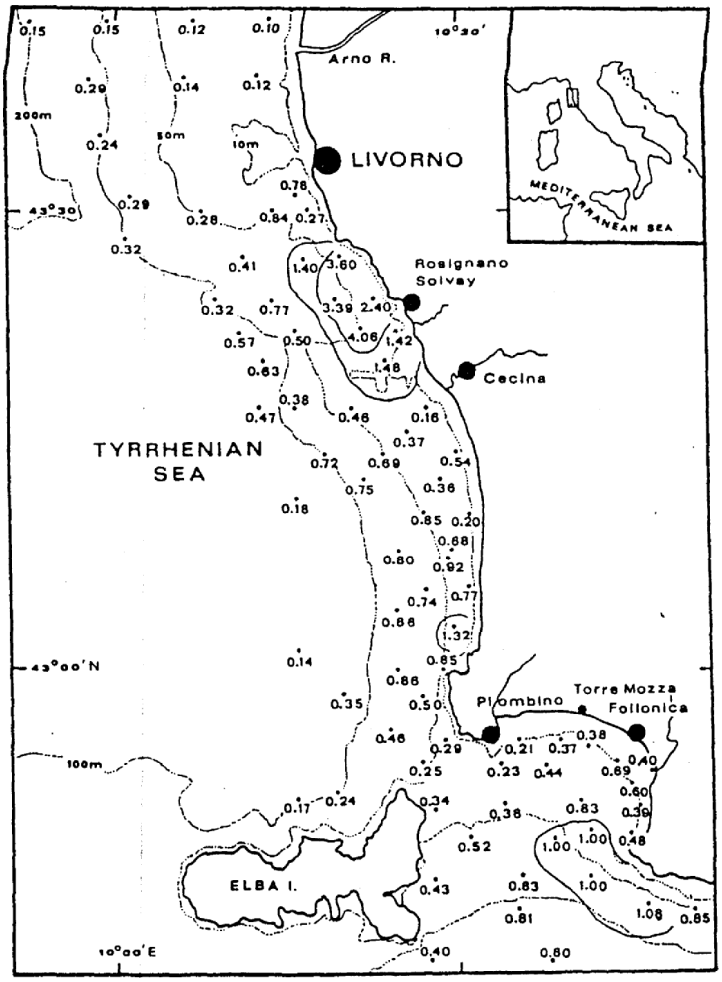


Fig. 1. Total mercury concentrations (μg g^{-1} dry weight) in superficial sediments (from Baldi and Bargagli, 1984, partially modified)

2. MATERIALS AND METHODS

a. Sediment core

The RO 14 core was collected at 43° 22.0'N and 10° 24.5' E by the oceanographic ship 'Marsili' of the CNR (Italian National Research Council) in June 1982, almost 1.5 miles SW from the Solvay effluent, at 25 m depth. Immediately frozen (about -20° C), it was dissected into sub-samples 2 cm long and stored until the laboratory analyses. The mercury determination was carried out on freeze-dried material, previously decomposed in Teflon vessels under pressure (Stoeppler and Backaus, 1978); the cooled samples were centrifuged to settle the silicate residues and mercury was detected by

SI PREPARA LA MOBILITAZIONE DELL'8 OTTOBRE

Il comitato prepara la giornata di mobilitazione di domenica 8 ottobre, alla quale dà la preventiva, unica adesione ***Medicina democratica***, con un comunicato che ribadisce i motivi consueti: "La progettata struttura, per la mancanza di spazi e di una viabilità adeguata sarebbe una bomba urbanistica, che stravolgerebbe tutto l'abitato di Rosignano, oltre a produrre inquinamento marino, erosione delle spiagge, consumi d'acqua dolce, ecc." (N 29.9.00)
Vengono finalmente fuori i nomi delle ditte incaricate delle opere portuali: sono la SIDRA (Società italiana dragaggi, del gruppo multinazionale belga (?) DEME) e la Neri Group che, nonostante il nome in odore anglofono, è livornese. Nella conferenza stampa di presentazione delle ditte, la Cala de' Medici afferma anche che la metà dell'enorme quantità di materiali occorrenti per la costruzione delle dighe arriverebbe via mare (maltempo permettendo), con sollievo del sindaco (T 30.9.00).

Intanto i verdi, con il portavoce Doveri, prendono le distanze dalle scritte antiporto, "che sfiorano il vandalismo", ma affermano anche che "c'è diffusamente tra la popolazione la sensazione di non aver potuto decidere sul porto...c'è un senso di democrazia incompiuta e di impotenza. Forse un referendum, qualunque fosse stato il suo esito finale, avrebbe contribuito a pacificare gli animi assai più di un atto d'imperio..."(ibidem)
Secondo Medicina democratica, oltre alla valutazione d'impatto ambientale, dovuta per legge e non applicata, occorre un BILANCIO COSTI-BENEFICI: "Quanti e quali posti di lavoro creerebbe il porto e quanti se ne perderebbero in altri settori del turismo e non. Come si distribuirebbe la ricchezza con il porto, come si distribuisce oggi, e come si distribuirebbe in un futuro senza porto. Quale livello di democrazia economica, di controllo e di partecipazione popolare alle scelte ci sarebbe sul territorio dopo l'occupazione del terzo angolo, oltre la Solvay e la regionalizzazione della discarica, da parte di un potentato economico estraneo qual è la FIAT-Teseco, ecc.
Questo bilancio era il minimo che l'amministrazione comunale avrebbe dovuto fare, insieme ad una seria valutazione d'impatto ambientale" - secondo Medicina democratica - che conclude chiedendo nuovamente il referendum popolare (pubblicato parzialmente su La Nazione del 7.10.00).
Il 4 ottobre intanto si svolge un primo incontro del comitato con il Consiglio di frazione Rosignano Solvay: incontro interlocutorio, in cui il comitato informa il consiglio dei motivi vecchi e nuovi dell'opposizione al progetto, e chiede la sua scesa in campo tempestivamente. Inutilmente.
Presidente del cdf è Marcello Marianelli, socialista, da sempre contrario al porto di Crepatura, ora vice-presidente della REA (Rosignano energia ambiente spa, che gestisce la discarica di Scapigliato e la raccolta dei rifiuti nella zona).
Il comitato diffonde il programma della giornata dell'8 ottobre, che si conclude con un esplicito "partecipate prima che sia troppo tardi".
La giornata in effetti andrà benissimo, anche meglio delle aspettative dei promotori. A parte l'intervento del consigliere regionale verde Roggiolani, un pò paracadutato, partecipano alla mobilitazione almeno 1200 persone, fra le quali centinaia di giovani, nonostante la concomitanza della festa dello sport nella mattinata, e del Palio della patrona Santa Teresa nel pomeriggio, rinviato di una settimana per il maltempo. Il comitato dà questa valutazione della giornata, pubblicata solo parzialmente dalla stampa:

"1200 PERSONE ALLA GIORNATA DI MOBILITAZIONE CHIEDONO IL REFERENDUM. LA RACCOLTA DI FIRME CONTINUA."

Il Comitato esprime piena soddisfazione per il successo della giornata di mobilitazione contro il porto di Crepatura di domenica 8 ottobre. Nonostante la concomitanza di altri appuntamenti popolari (festa dello sport e palio), hanno partecipato alla mobilitazione oltre 1200 cittadini, fra i quali centinaia di giovani, mentre la raccolta di firme ha superato quota 2000. E, come già programmato, la raccolta di firme prosegue nelle prossime settimane.
Il successo della mobilitazione e della raccolta di firme deve far riflettere tutti:
- l'opposizione alla speculazione di Crepatura è un'opposizione di massa, che pur scontando un'ampia disinformazione ed illusorie aspettative, si sta ormai estendendo anziché indebolirsi di fronte ai primi lavori per il porto.
- la giunta comunale e il sistema dei partiti non possono più trincerarsi dietro un presunto consenso derivato dalle elezioni amministrative, in quanto il voto dei cittadini fu dato sulla base non di una questione specifica, seppur rilevante come quella del porto, ma in base ad una visione generale , influenzata anche dagli orientamenti nazionali.
- su una questione così rilevante come il porto, che stravolgerebbe - secondo il comitato in peggio - l'assetto di Rosignano e della costa, occorre consultare specificamente i cittadini con un referendum popolare.
Il comitato continuerà comunque a battersi per questo obbiettivo, articolando la propria opposizione anche con altre iniziative, come il ricorso al Consiglio di stato, un nuovo esposto-denuncia alla magistratura e al NOE ed altro.

Nell'immediato chiediamo al sindaco e ai consiglieri comunali di indire finalmente un CONSIGLIO COMUNALE STRAORDINARIO APERTO, prima che una sola pietra del porto sia mossa. Invitiamo altresì i partiti ad uscire allo scoperto ed a prendere posizione a fianco del comitato, ed i cittadini a continuare a sostenere le ragioni dell'opposizione al porto e del referendum.
Rosignano 10.10.2000

INIZIANO I LAVORI PESANTI, MA ....

Ma nonostante tutto, martedì 10 ottobre 2000 iniziano i lavori pesanti sulla scogliera, con l'arrivo di decine di camion di materiali inerti che cominciano a ricoprirla, mentre al Salone di Genova riprende la grancassa propagandistica:
"Dopo anni di carteggi infiniti e di super-valutazioni d'impatto ambientale (?) i primi lavori sono incominciati." (N 10.10.00)
Ma dopo appena 8 giorni i lavori saranno fermati dalla prima sorpresa, il sequestro ad opera della Guardia forestale della cava da cui si ricavavano materiali inerti, in comune di Campiglia Marittima, a causa del taglio di circa 8000 piante di leccio. (T cronaca Val di Cornia 21.10.00)
Per i verdi, "il porto comincia a fare scempio" (T 23.10.00), mentre il comitato presenta il 17 ottobre un esposto alla Procura della Repubblica di Livorno: elusa la valutazione d'impatto ambientale, scarsa affidabilità dei proponenti, improvvisazione ed insostenibilità del cantiere. (Vedasi il testo fra gli allegati).
Mentre le ruspe iniziano la distruzione della scogliera ex-protetta fra le contestazioni, il comune presenta un leggiadro progetto: " Una nuova passeggiata a mare con cascatelle e soprelevate" (T 17.10.00), un progetto da 14 miliardi di fonte comunale, per tentare una qualche integrazione del mostro di cemento con Rosignano e Castiglioncello. Un progetto in cui, per magia, la passeggiata fra piazza delle repubbliche marinare e Punta Righini diventa lunga addirittura 9 km ! (4 scarsi, in realtà).
Il comitato prepara una nuova mobilitazione per il 28 ottobre, di sabato mattina, nell'intento di coinvolgere anche gli studenti nella protesta. Ma non siamo più ai tempi del PVC, ed il coinvolgimento si rivela prematuro. Interessanti però alcuni contenuti dell'invito a mobilitarsi:
"Quello dei materiali inerti è un problema di grande attualità. Fra le cause della disastrosa alluvione in Val d'Aosta, costata 18 vittime e migliaia di miliardi, c'è proprio la massiccia estrazione di inerti dai fiumi. Ebbene, si pensi che dal fiume Toce sono stati estratti abusivamente 140.000 metri cubi di materiali (con gli effetti che abbiamo visto), mentre per il porto di Crepatura ne occorrerebbero oltre un milione di metri cubi!... il sindaco e la maggioranza, Rifondazione comunista compresa, devono ancora spiegarci il senso dell'operazione Teseco, azienda di smaltimento di rifiuti già duramente contestata dalla popolazione di Pisa/Ospedaletto. E se c'è un collegamento fra il suo ingresso nell'affare di Crepatura - quasi un favore al comune mentre la FIAT parzialmente si defila - e l'affare Scapigliato, proprio quando il comune vuole aprire la discarica ai rifiuti speciali pericolosi."

I PARTITI SI DEFILANO

Nel corso di un'Assemblea straordinaria tenuta nella sala Rodari il 13 novembre 2000, il comitato cerca di strutturarsi meglio: viene eletto un organismo direttivo di 5 persone, cioè Marchi, Sarperi, Renzoni, Nocchi e Lombardi, in carica fino al 31.10.2001 salvo revoca.
Nell'invito all'assemblea si legge: "...le iniziative alle quali stiamo lavorando sono:
pressioni sul Consiglio di frazione Rosignano S. per una consultazione scritta dei cittadini, referendum comunale, diffide e perizie su abitazioni, informazioni su Teseco, contatti con la Procura di Livorno, acquisizione di documentazione (i partiti non ci aiutano), ecc."
Già , " i partiti non ci aiutano". In effetti, aldilà di qualche, sempre più sporadica uscita, anche i partiti più schierati contro il porto di Crepatura - che poi si riducono ai verdi, e parzialmente ad AN,

dopo che i socialisti locali sono ancora tramortiti dai sacrosanti colpi nazionali di "Mani pulite" - si defilano da questa battaglia, che forse reputano ormai "da ultimi giapponesi".
Sintomatica al riguardo è la fatica incredibile dei membri del comitato per rimettere insieme i documenti ufficiali del lungo iter del porto (delibere, ricorsi, ecc), dopo anni di separatezza e di autosufficienza dei partiti stessi, di maggioranza e di opposizione, dalla società civile.
Una separatezza profonda, forse insanabile, che rende i partiti attuali, anche quelli "di opposizione" - dopo le istituzioni - inutili ferri vecchi, avulsi dalle dinamiche reali della società. Non soltanto in riferimento al porto di Rosignano. Normale quindi che la società si organizzi autonomamente, in battaglie specifiche, che i soliti partiti spesso bollano come settoriali, se non corporative o localistiche, a Rosignano come altrove.
Nella nostra zona, la politica vera, intesa come proposta alternativa e contrasto alle scelte devastanti calate dall'alto, è stata portata avanti - a cominciare dalla straordinaria esperienza del PVC e dopo la malaugurata scomparsa di Democrazia proletaria nel 1991- quasi solo dai comitati popolari: dal "Comitato per la riduzione di Scapigliato e contro l'inceneritore" negli anni 1990/93 e recentemente rilanciatosi intorno al progetto GETRI (rifiuti tossici); dal Comitato della Bagnolese (1996/98) contro la centrale elettrica turbogas; dal Comitato per la difesa della Val di Cecina (1996/99), presieduto dal compianto Franco Porretti, contro il contratto Solvay-Monopoli sul salgemma e lo sventramento della valle; dal Comitato mare blu (1999/2000) contro gli scarichi a mare della Solvay, oltre che dal Comitato contro il porto di Crepatura (1986/2000), il più longevo, il padre di tutti i comitati, pur con i suoi inevitabili momenti di stanca, ma anche di rilancio e di vitalità.

L'ITALIA VIVA

Da queste esperienze, intense quanto squattrinate, eterogenee quanto lucide nella sostanza, è passata la politica con la P maiuscola, la politica della gente e dell'ambiente, la politica pulita contro quella del business, delle lobbies, del nepotismo, del clientelismo, della corruzione, della speculazione e della devastazione.
L'"Italia viva" di Mario Capanna, nella nostra zona, è stata questa, contro l'Italia grigia, incravattata, paludata, sorda e cieca, terrificante, "a norma di legge". La ***sua*** legge, ovviamente.
Un'Italia che sprofonda, che ammala, che uccide non solo la speranza.

PORTI TURISTICI E ASSEGNI

Quest'Italia impresentabile ha fra i suoi alfieri principali i sindaci.
Sentite che cosa propone il sindaco di Pisa Fontanelli al comitato di salvaguardia di bocca d'Arno, che si batte contro il porto turistico che la FIAT (sempre lei) vorrebbe costruire in quella località: "Il sindaco in sostanza sostiene che per risanare uno scempio, quello dell'area FIAT ex-Motofides, 'abbandonata, degradata, inquinata', come lui stesso la definisce, sia opportuno compiere un altro scempio, permettendo alla stessa FIAT di costruire nella stessa area un grande porto turistico e strutture speculative connesse. Non gli passa per la testa, al sindaco di Pisa, che il risanamento ambientale è un diritto dei cittadini, specialmente in un'area preziosa qual è bocca d'Arno, e che le aziende la devono smettere di usare il territorio degradandolo a loro discrezione, salvo poi avanzare - come nel caso specifico - 'progetti di recupero' altrettanto speculativi e degradanti? Non gli sembra provocatorio chiedere al comitato di staccare un assegno per salvare l'area, quando il debito è della FIAT nei confronti dei cittadini e dell'ambiente ?" (Dalla replica del Comitato di Crepatura ad un intervento di Fontanelli sul Tirreno del 16.11.2000).

APPLICARE LA LEGGE SULL'IMPATTO AMBIENTALE

In un comunicato del 13.11.00 del comitato di Crepatura (allegato), si legge una puntuale ricostruzione della normativa europea, nazionale e regionale sulla Valutazione d'Impatto

Ambientale, normativa precedente a varie delibere conclusive dell'iter burocratico del porto di Crepatura, secondo la quale il porto deve essere sottoposto a tale valutazione. Al contrario le delibere n.1350 del 10.11.98, n. 335 del 9.4.99 e la Concessione demaniale del marzo 99 (tutte in allegato) - successive a tale normativa - affermano che la procedura di VIA non è stata applicata.
Il 1° dicembre 2000 il comitato inoltra una lettera urgente, firmata anche da Medicina democratica e dal WWF, al Ministero dell'ambiente, segnalando l'elusione della procedura di VIA, il sequestro della cava di Campiglia Marittima, ed un altro aspetto importante, che finora non era apparso nelle argomentazioni degli oppositori al progetto: "Non è stato minimamente affrontato l'aspetto dell'esposizione al rischio d'incidente rilevante (ad esempio fuga di cloro dalla vicina fabbrica Solvay) dei futuri utenti del porto, il 10 % dei quali è previsto 'in transito', e quindi ben difficilmente raggiungibile dall'informazione e dalle procedure di emergenza in caso d'incidente rilevante, nonostante la recente firma (18.9.99) da parte del Prefetto di Livorno del Piano grandi rischi, riguardante la fabbrica Solvay."
La lettera del comitato è a tutt'oggi senza risposta.
Il 4 dicembre, due mesi dopo il primo incontro interlocutorio, il comitato incontra nuovamente il Consiglio di frazione Rosignano Solvay, consegna copia della Petizione popolare corredata di 2411 firme, e chiede ufficialmente l'indizione di una CONSULTAZIONE SCRITTA dei cittadini della frazione sul progetto porto, consultazione prevista dall'art. 29 del Regolamento comunale sulla partecipazione.
Il Consiglio di frazione prende tempo per dare una risposta -a tutt'oggi non pervenuta- ma i pochi consiglieri presenti, Bottoni, Coroni, Balzini si esprimono in senso contrario, con l'eccezione di Nocchi, mentre il Presidente Marianelli si rimette alle decisioni del consiglio stesso.

POSSIBILI INFILTRAZIONI MALAVITOSE

Il 13 dicembre esplode con un botto sordo, relegata sulla cronaca di Cecina de "Il Tirreno", la bomba "rischio racket": "Il sindaco Pacini conferma di aver ricevuto dalla Confederazione Nazionale Artigianato una segnalazione in tal senso...Ci sono questioni di sicurezza nei grandi cantieri che vanno affrontate, non che il pericolo sia imminente, ma possibili infiltrazioni potrebbero verificarsi proprio quando prenderanno avvio le grandi opere" di Crepatura e della Cittadella della nautica a Cecina.
"Possibili infiltrazioni malavitose: un motivo in più per fermare il porto di Crepatura", così titola un suo comunicato il comitato di Crepatura, argomentando :
"L'allarme circa possibili infiltrazioni malavitose lanciato dalla CNA e ripreso dal sindaco di Cecina Pacini (ma il sindaco di Rosignano non ha niente da dire?) non fa che aumentare le preoccupazioni di questo comitato e - pensiamo - di tutti i cittadini.
D'altra parte, quando si mettono in moto grandi progetti speculativi ed insostenibili - come secondo noi è il porto turistico - si sa come si comincia, ma non si sa come si finirà. Non è certo un caso il sequestro, da parte della Guardia forestale, della cava di materiali inerti di Monte Valerio (Campiglia), dopo appena pochi giorni di lavoro al porto, in ottobre. Qualche ingenuo o interessato dirà: "Pazienza, sequestrata quella, si prenderanno materiali da un'altra cava", come se fosse semplice e indolore sbancare oltre 1 milione di metri cubi di materiali (l'equivalente del volume, stavolta pieno, di oltre 5000 appartamenti), in questa Toscana che letteralmente frana. Lo abbiamo visto tutti in novembre: smottamenti, frane, alluvioni con decine di morti e centinaia di miliardi di danni, causati certo dalle piogge torrenziali di un clima che cambia a causa dell'inquinamento atmosferico, ma anche dalle ferite mortali al territorio, dalle cave, dalle cementificazioni, dalle speculazioni, dalla mancanza di pianificazione e di manutenzioni. Si vuole continuare così?.... Dal lontano 1983, quando il progetto di Crepatura fu concepito, troppe cose sono cambiate in questa povera Italia, mentre l'unica che doveva cambiare davvero - l'interesse speculativo, che fatalmente spesso può contaminarsi anche con l'interesse malavitoso - è rimasta drammaticamente costante."

L'ULTIMATUM AL MINISTERO DELL'AMBIENTE

Il 19 dicembre il comitato, con il sostegno di Medicina democratica e del WWF, invia per fax al Ministero dell'ambiente un "sollecito ad intervento urgente, già richiesto" il 1° dicembre, segnalando anche" l'allarme lanciato dalla CNA e ripreso dal sindaco di Cecina, su possibili infiltrazioni malavitose nei grandi lavori di movimentazione d'inerti per la costruzione del porto in oggetto, con oscuri atti - probabilmente d'intimidazione - già avvenuti (incendio di una ruspa), tutto quanto sopra premesso e considerato, si rinnova ultimativamente la richiesta d'intervento urgente - entro la fine del mese corrente - di codesto Ministero, volto alla sospensione dei lavori e all'intimazione del rispetto delle procedure di legge, in assenza del quale gli scriventi ricorreranno senza esitazione ad altri organi."
Questo sollecito è inviato per conoscenza anche alla Procura della Repubblica di Livorno, che nel frattempo ha aperto un'indagine, ma gli estensori, quando scrivono "altri organi", pensano non solo alla magistratura, ma anche alla Commissione europea.
Al 31 dicembre 2000, quando si chiudono queste righe, il Ministero non ha ancora risposto né alla lettera dell'1 dicembre né al sollecito del 19. Quando si dice di avere fiducia nelle istituzioni....
Che anche a Roma si guardi a "quelli di Crepatura" come agli ultimi giapponesi?
Certamente Crepatura, dopo vent'anni di lotte, arriverà anche a Bruxelles, sul tavolo della "commissione d'affari" della civile (?) Europa, che scrisse già nel lontano 1985 la Direttiva sull'impatto ambientale, estesa anche ai porti turistici, e che ora strilla giustamente contro gli USA inquinatori, che all'Aia a fine novembre hanno respinto qualsiasi impegno di riduzione delle emissioni di gas serra, oltre la ridicola soglia del 5 % fissato a Kioto anni fa.
E quello che è altrettanto certo, mentre i primi massi vengono già vomitati in mare a Crepatura, è che su questa prepotenza ne vedremo ancora delle belle.
Non è dato sapere come finirà questa lunga tragedia, cominciata con un incredibile ribaltone (il progetto del porto turistico spostato da Lillatro a Crepatura in appena 20 giorni) nel gennaio 1983.
Non è dato sapere se i lavori andranno avanti, se effettivamente verranno conclusi e quale sarà il futuro del porto e di Rosignano.
Quello che è certo, è che su questa vergognosa speculazione si è formata ed è cresciuta una generazione di militanti, non solo dell'ambientalismo, ma anche della democrazia, ed è naufragata invece miseramente una generazione di politici, addirittura una concezione della politica e del governo del territorio, che ha gettato alle ortiche sia l'ambiente che la democrazia.
Probabilmente altri venti anni di lotte accompagneranno questo assurdo progetto, altri militanti cresceranno ed altri politici naufragheranno.
La ragione, la coerenza, l'onestà non sono morte, ma contano troppo poco in questo mondo a perdere, dominato dai furbi.
Rosignano, 31 dicembre 2000

INTERVISTA A LENO CARMIGNOLI, EX-SINDACO DI ROSIGNANO, SUL PORTO DI CREPATURA

Alle seguenti domande, seguono le risposte.
1 - In quali anni sei stato sindaco?
2 - Il primo vincolo paesaggistico su Crepatura fu posto nel 1949, ribadito del 1955, poi ancora nel 1965. Quali erano le forze economiche e politiche che puntavano fin da allora a costruire il porto?
3 - E perché proprio a Crepatura? Sull'accantonamento della localizzazione a Lillatro pensi che abbia "influito" la Solvay?
4 - Quale è stata l'evoluzione (o l'involuzione) della sinistra locale su questo progetto?
5 - Quali sono, secondo te, i passaggi più significativi in questa lunga vicenda?
6 - Quali sono i vantaggi e gli svantaggi della realizzazione di questo progetto?

7 - Come delineeresti, con una sola parola, l"operazione Crepatura?
8 - Come vedi l'ingresso all'ultimo momento nella soc. "Marina cala de' Medici" della TESECO , azienda di smaltimento di rifiuti tossici?
9 - Non ti sembra rischiosa l'operazione, anche per la scarsa affidabilità delle aziende coinvolte?
10 - Che cosa possono fare gli oppositori al porto, dopo vent'anni di proteste inascoltate?
11 - Se tu fossi sindaco oggi, autorizzeresti la costruzione del porto?
12 - Se tu fossi sindaco oggi, daresti la possibilità alla popolazione di esprimersi con un referendum?
13 -Hai una lunga storia di grandi lotte: che cosa consiglieresti al sindaco attuale, su Crepatura e in generale?
14 -Hai da aggiungere qualcos'altro che non ti abbia chiesto?

(a cura di Maurizio Marchi, per i Quaderni di Medicina democratica)

1. Sono stato consigliere comunale dal 1951 al 1975, assessore dal 1952 al 1966, sindaco dal giugno 1966 al giugno 1975.
2. Non mi risulta che in quel periodo di tempo ci siano state iniziative per la progettazione di un porto turistico e tanto meno in località Crepatura, né da forze politiche, né da altri soggetti sociali. In seguito, anni 1966-1967, ci fu una iniziativa promossa dal dott. Fazzi, allora presidente dell'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Castiglioncello, per la costruzione di un porto turistico di lV' classe a Castiglioncello nello specchio d'acqua "Porticciolo Tre Scogli". Fu presentato i1 relativo progetto con promessa di finanziamento da parte della Cassa Depositi e Prestiti con concessione di mutuo al Comune di Rosignano M.mo che ne doveva sopportare l'intero costo. L'iniziativa era sostenuta e caldeggiata dal Comitato per il Comune autonomo di Castiglioncello, che aveva alle spalle un gruppo si pressione formato da personalità della politica, dello spettacolo e di ambienti ministeriali romani.
Il Comune contrappose la priorità della costruzione della rete fognante di Castiglioncello, opera che fu costruita utilizzando il finanziamento promesso per la costruzione del porto dalla Cassa DD. e PP.
Della costruzione di un porto turistico non ne fu più parlato ufficialmente fino agli anni '80.
3. La località del sito prescelto per la costruzione del porto turistico fu consequenziale alla proposta effettuata dalla Soc. Cala de' Medici in base a studi effettuati dalla FIAT-Impresit cui faceva capo la Impreinvest che aveva promosso la realizzazione del porto, studi comprendenti anche quello comparato di compatibilità ambientale.
La localizzazione stata suffragata, sviluppando i seguenti argomenti:
- Analisi matematica del paesaggio, analisi paesaggistica della fascia costiera e valutazione d'impatto, valutazione degli specifici impatti relativamente ai siti selezionati, scelta del sito a minor impatto ambientale complessivo.
In base a tali considerazioni è stata individuata la localizzazione ottimale lungo il tratto di mare di Castiglioncello e l'urbanizzazione di Rosignano Solvay, in località Crepatura.
La proposta di localizzazione in Crepatura fu codificata con atti deliberativi del Consiglio Comunale di Rosignano M.mo e confermata dal Consiglio Regionale con propria deliberazione n. 123 del 19 febbraio 1985. Non credo per esperienza, alla luce dei rapporti Comune-Soc.Solvay, che ci sia stata un'ingerenza diretta della Soc. Solvay nella esclusione della localizzazione del porto turistico a Lillatro. Posso solo ricordare che la Soc. Solvay non ha mai incoraggiato e favorito l'installazione di cose che recassero impacci attorno ai propri impianti.
Voglio ricordare che gli atti predisposti, in sede istituzionale ed amministrativa, sono lì a testimoniare la legittimità e la regolarità della progettazione per la costruzione del porto turistico
4. La sinistra locale (PCI-PSI-PSDI-PRI) fu concorde sull'opportunità e sulla necessità, per lo sviluppo economico e turistico, sulla costruzione del porto turistico. Concordi e sostenitori lo furono anche le forze politiche della DC e del MSI.
La discussione, le divergenze e l'accesa polemica ebbe origine sulla localizzazione del porto turistico.

A sinistra il fatto più significativo fu il disaccordo fra PCI e il PSI.
Successivamente contro la localizzazione sì aggiunsero vari soggetti ambientalisti e più recentemente il partito dei Verdi.
Nel PCI di Rosignano ci fu un acceso dibattito. Prevalse negli organismi dirigenti una larghissima maggioranza a favore della realizzazione del porto turistico. Io feci parte della minoranza.
La mia opposizione non era solo sulla localizzazione a Crepatura, ma un dissenso globale sulla costruzione dell'opera portuale.
Dopo lo scioglimento del PCI, nella maggioranza consiliare si costituì il Gruppo consiliare di Rifondazione Comunista.
Sulla questione del porto turistico Rifondazione Comunista e di conseguenza il Gruppo consiliare, subì il trascinamento delle determinazioni prese a suo tempo dal PCI, riconfermate e sostenute dal PDS quale partito di maggioranza relativa.
Rifondazione Comunista, sulla questione porto, al suo interno era diviso a partire dal suo gruppo dirigente e dal suo Gruppo Consiliare.
Sulla questione porto siamo rimasti nella maggioranza con sofferenza, sapendo responsabilmente che una nostra dichiarata opposizione radicale avrebbe significato la rottura della maggioranza e quindi assumendoci la responsabilità politica di una crisi che sarebbe sfociata nelle dimissioni del Sindaco e della Giunta essendo il Gruppo di Rifondazione comunista determinante nella maggioranza.
Ritenemmo ingiusto far cadere l'amministrazione di sinistra ritenendo meritoria e di positivo apprezzamento l'attività generale dell'Amministrazione. Ritengo che la sinistra, o meglio le sinistre, anche quella moderata, abbiano il dovere di riflettere sull'intera vicenda del porto turistico, del come è stata impostata e come è stata gestita, per trarne salutari insegnamenti.
5. Non credo che in tutta questa vicenda (20 anni) ci siano passaggi più o meno significativi se ci riferiamo al lungo ed estenuante iter burocratico. In negativo posso sottolineare l'errore commesso a suo tempo dall'Amministrazione Comunale, di non aver promosso, essa stessa, un referendum consultivo, prima di procedere a scelte definitive. Sono convinto che quel referendum, in quel momento, avrebbe ottenuto il favore della maggioranza ampia della gente, togliendo al fronte degli oppositori un argomento di forte impatto democratico. Forse pesava ancora la sconfitta referendaria sul PVC.
6. Non credo che il porto turistico, di per sé, costituisca un volano per lo sviluppo economico del Comune. Nessuno può accampare certezze assolute, le incognite sono molte, i vantaggi sono tutti virtuali. Per ora, inizialmente, c'è una sola certezza, quella del grave danno che sarà arrecato all'ambiente.
7. Aggiungerei nel mezzo della parola Crepatura la sillaba "na" per ottenere la parola "CREPA NATURA".
8. E' un lato oscuro che impone un chiarimento di fondo. Il cambiamento dell'assetto societario non è solo un fatto tecnico. Esso costituisce un turbamento nei rapporti e negli accordi Comune-Soc. Cala de' Medici. Perciò lo ritengo un fatto negativo e preoccupante. Questa operazione rientra nel quadro dei principi del capitalismo moderno.
9. Non posso esprimere un parere in merito, non conoscendo le aziende coinvolte. Tutta l'operazione di per sé ha un tasso di rischio indipendentemente dalle ditte coinvolte.
Siamo in presenza di un complesso e corposo interrogativo. Il porto avrà un futuro?
Un operatore turistico, in una lettera pubblicata sul quotidiano "Il Tirreno il 6 agosto u.s., fra le molte cose sensate, ha scritto "sarà l'inizio di un'industria turistica che si afferma di forza, oppure rimarrà una cattedrale nel deserto".
Aggiungo che in questo campo la concorrenza si farà sempre più estesa ed agguerrita. Si profila la costruzione del porto turistico a Marina di Pisa e a Livorno.
10. Non mi risulta che le proteste siano del tutto inascoltate.
Le proteste hanno avuto l'effetto di creare movimenti e situazioni che hanno finito per interessare più livelli istituzionali ed amministrativi. C'è stato un interessamento del Ministro dei Beni Culturali Giorgio Ruffolo con lettera del 19.2.1992, con la quale, chiedeva informazione circa la

localizzazione del porto turistico. Successivamente con telex del 22.12.1992 presa visione degli atti, il Ministro per i Beni Culturali ordinò la sospensione della pratica.
A seguito della ulteriore documentazione inviata dal Comune lo stesso Ministro dispose, per quanto di sua competenza, l'autorizzazione alla costruzione del porto, con atto del 6.6.1996.
Sono state presentate 14 osservazioni al Piano Regolatore del porto turistico, fra le quali quella in data 7.1.1994 del Gruppo consiliare dei Verdi e WWF Bassa Val di Cecina.
E' stato fatto un ricorso al Tribunale Amministrativo della Regione Toscana da parte del WWF Italia e dalla Federazione Nazionale dei Verdi in data 30.10.1995.
Non mi sento di poter dare consigli in merito. Mi sembra che gli oppositori abbiano dimostrato di avere argomenti ed iniziative proprie. Ne è una testimonianza quella dell'8 ottobre.
Posso solo far osservare che la realizzazione del porto turistico ha interessato i programmi elettorali di successive consultazioni (1985-1990- 1995-1999) amministrative, nelle quali, le forze politiche proponenti hanno ricevuto un larghissimo consenso.
11. Mi sarei adoperato e avrei esercitato tutta l'influenza e i poteri del Sindaco per un voto negativo alla realizzazione del porto turistico, senza però contravvenire all'esito del confronto democratico.
12. In via di principio si. Ritengo però che un referendum oggi, allo stato delle cose, sia improduttivo al fine di interrompere la costruzione dell'opera in corso come richiesto dal Comitato promotore. Ricordo che una precedente proposta di referendum fu ritenuta inammissibile con decisione del 7.1.1994 dal Comitato dei Garanti e con presa d'atto della Giunta Municipale con delibera n. 310 del 12.2.1996. Credo sia saggio trovare il giusto equilibrio fra democrazia rappresentativa e democrazia partecipativa.
13. Nel dare consigli non c'entra la mia lunga vita di militante comunista nella storia del movimento operaio e democratico di massa.
Critiche, messaggi, consigli il Sindaco li riceve nei luoghi istituzionali e ne riceve quotidianamente tramite l'ufficio pubbliche relazioni e tramite il "Filo diretto col Sindaco" con la collaborazione della redazione di Cecina del giornale "I1 Tirreno".
Su Crepatura, più che un consiglio, voglio sperare che siano attivati tutti gli organismi di controllo possibili perché, in corso d'opera, non si creino ulteriori guasti all'ambiente e la costruzione del porto turistico, in tutte le due parti, sia rispettato, rigidamente e scrupolosamente, quanto disposto dalla convenzione firmata fra il Comune e la Soc. Cala de' Medici e per impedire possibili infiltrazioni in odore di mafia o di camorra.

<u>Nota</u> : Sarebbe opportuno che il fronte degli oppositori alla realizzazione del porto turistico in località Crepatura, non si fermasse solo ai problemi ecologici e ambientali locali, ma facesse uno sforzo per saldare il loro pensiero e il loro modo di essere, al movimento democratico e di lotta contro il potere condizionante del capitalismo moderno, la cui strategia incide pesantemente anche sugli atti legislativi e di Governo, con tutte le conseguenze e ricadute sul Paese e sulla società. Anche la politica ecologista e ambientalista porta i segni del condizionamento dei poteri forti, nonostante la presenza nella maggioranza parlamentare governativa dei Verdi.

Intervista sul Porto di Crepatura - settembre 2000 -

INTERVISTA A IGINIO MARIANELLI, EX - SINDACO DI ROSIGNANO M., SUL PORTO TURISTICO DI CREPATURA

D In quali anni sei stato sindaco di Rosignano?
R *Sono stato sindaco dal 1975 al 1980, guidando una maggioranza di sinistra. Fui eletto consigliere comunale nel 1951, da quell'anno fino al 1964 vice-sindaco, dal 1964 al 1975 capogruppo PSI all'opposizione in consiglio comunale.*

D Il primo vincolo paesaggistico su Crepatura fu posto nel 1949, ribadito nel 1955, poi ancora nel 1965. Quali erano le forze economiche e politiche che puntavano fin da allora a costruire il porto?
R *Fino agli anni 80 nessuna forza politica proponeva il porto turistico a Crepatura. Le uniche proposte furono negli anni 60 quelle dell'Azienda Autonoma di Castiglioncello in località "Tre scogli" sotto la pineta comunale, e all'Arancio, nella zona fra Castiglioncello e Quercianella, ma i due progetti furono presto abbandonati.*
D E perché proprio per rivolgersi a Crepatura? Sull'accantonamento della localizzazione a Lillatro pensi che abbia "influito" la Solvay?
R *La soluzione di Crepatura fu fortemente voluta, per ragioni di carattere economico, dalla società che fu incaricata della costruzione del porto. Occorre ricordare che in un primo tempo il consiglio comunale prese in considerazione la possibilità di costruire una darsena in località Lillatro a Rosignano Solvay. Non penso che la Società Solvay abbia influito sulla decisione di Crepatura.*
D Qual è stata l'evoluzione (o l'involuzione) della sinistra locale su questo progetto?
R *Parlerei proprio di involuzione, dopo 20 anni di dibattiti che hanno visto impegnati le forze ambientaliste, i socialisti, le componenti interne e collaterali della sinistra più attente ai problemi della gente e del territorio. La tensione si è attenuata, anche se in questi ultimi tempi mi pare che si risvegli una nuova ed efficace opposizione al porto, e questo è molto importante.*
D Quali sono i vantaggi e gli svantaggi della realizzazione di questo progetto?
R *I vantaggi non riesco a valutarli, gli svantaggi sono molti, primo fra tutti lo scempio ambientale: perché distruggere con 40 mila metri quadrati di cemento una scogliera a pelo d'acqua, di origine eolica, peraltro protetta e considerata un bene ambientale e presente in pochissime zone del Mediterraneo, con la costruzione di una diga foranea atta 7 metri dal livello del mare, rappresenta una grave offesa al territorio. Non secondario è il problema dell'economia turistica votata alla balneazione, che verrebbe chiaramente penalizzata.*
D Come definiresti, con una sola parola, l"Operazione Crepatura"?
R *Un grosso errore di programmazione, una scelta sbagliata, e non voglio andare oltre.*
D Come vedi l'ingresso all'ultimo momento nella soc. Marina Cala de' Medici" della Teseco, azienda di smaltimento di rifiuti tossici?
R *L'ingresso della Teseco probabilmente serve a coprire situazioni di difficoltà finanziarie: speriamo che siano così forti da impedire la costruzione del porto.*
D Che cosa possono fare gli oppositori al porto, dopo vent'anni di proteste inascoltate?
R *Gli oppositori al porto, e sono tanti, non debbono abbassare la guardia: ci sono ancora altre strade da percorrere per impedire la costruzione, esistono capacità e intelligenza per trovarle. Io resto fiducioso.*
D Se tu fossi sindaco oggi, autorizzeresti la costruzione del porto?
R *Se fossi oggi sindaco il porto non si farebbe. Ti voglio ricordare che nel 1993, come Presidente della Provincia di Livorno con una maggioranza DS, PSI, PRI, misi in approvazione un documento contro il porto a Crepatura: non passò, ma ebbe il voto favorevole da PSI, PRI e Rifondazione Comunista.*
D Se tu fossi sindaco oggi, daresti la possibilità alla popolazione di esprimersi con un referendum?
R *Il ricorso al referendum può essere un atto importante. Io non ho molta fiducia che il problema sia tale da interessare come conviene tutta la popolazione del comune, perciò potrebbe essere un'arma a doppio taglio. Cioè, questo non è lo stesso tema del PVC, che interessò veramente tutta la gente e fu vinto da coloro che si opposero alla produzione di VC.*
D Hai una lunga storia di grandi lotte: che cosa consiglieresti al sindaco attuale, su Crepatura e in generale?
R *Credo di aver dato dei buoni consigli a questo sindaco. Sono rimasto inascoltato. Ho tutta l'impressione che voglia sbagliare da solo.*
D Hai da aggiungere qualcos'altro che non ti abbia chiesto?
R *Non ho da aggiungere altro, solo ringraziarti: le domande sono state chiare e precise, mi auguro che anche le risposte siano state altrettanto chiare.*
Grazie a te. (A cura di Maurizio Marchi -26-9-2000)

PETIZIONE POPOLARE CONTRO IL PORTO TURISTICO

- AL SINDACO DI ROSIGNANO

I sottoscritti cittadini respingono il progetto di variante al PRGC relativo al Porto turistico per le seguenti regioni:

1) esso prefigura un modello di turismo inaccettabile e discriminante: inaccettabile perché rapina e distrugge l'ambiente anziché preservalo e risanarlo, discriminante perché indirizzato ad un utenza facoltosa;

2) metterebbe in moto controllati e incontrollati fenomeni di speculazione immobiliare, che Si ritorcerebbero contro la popolazione residente in termini di aumento dai prezzi dei terreni e degli alloggi, e di difficoltà a trovare alloggi in affitto;

3) La realizzazione del porto turistico aggraverebbe la già precaria situazione della viabilità, appesantirebbe oltremisura il già carente livello dei servizi, diminuirebbe la carentissima disponibilità di acqua potabile, aumenterebbe l'inquinamento de1 mare con reflui umani, dei motori merini, in un tratto di mare già profondamente segnato dall'inquinamento Solvay, da un'alta densità della popolazione residente, dai ritardi per le fognature urbane, dalla lentezza nel risanamento della discarica della Fine;

4) L'enorme quantità di massi, ghiaie, sabbie e cemento occorrenti per l'imponente opera, valutabili intorno ad un milione di metri cubi e corrispondenti alla volumetria di oltre 1000 palazzine a due piani, richiederebbe l'apertura di nuove cave e l'intensificazione dei prelievi dai fiumi, nella zona e altrove, aggravando il dissesto idrogeologico e 1'erosione delle coste;

5) La cementificazione della scogliera di Crepatura toglie alla balneazione degli strati popolari una delle ultime spiagge libere del litorale comunale, per la quasi totalità privatizzato o asservito all'inquinamento industriale, mentre il progetto in questione non indica valide alternative, come previsto dalla legge, per il reperimento di altri tratti di spiaggia libera;

6) La localizzazione a Crepatura appare in contrasto sia con il vincolo paesaggistico imposto sulla zona dal Decreto Ministeriale del 30/4/65, sia con il Decreto Galasso del 21/9/84;

7) La presenza di una grossa struttura estranea il tessuto locale come il porto turistico indurrebbe un'alterazione culturale e comportamentale nel senso più negativo, e potrebbe favorire fenomeni di grave disgregazione;

8) Il progetto dl variante appare inoltre una forzatura nei tempi, nei modi e nei contenuti, dato che non esiste ancora 1a Variante Generale al Piano Regolatore: a tutt'oggi manca il quadro generale di riferimento in cui il porto andrebbe ad inserirsi. la qual cosa, oltre ad essere irrazionale, lascia la porta aperta ai peggiori sviluppi.

Per tutte le ragioni suesposte, i sottoscritti cittadini ritengono che il progetto in questione risponda più agli interessi della ditta costruttrice e di altre imprese private che ai reali interessi della popolazione di Rosignano e della Toscana, pertanto ne chiedono il ritiro.

Le strutture per il ricovero di piccole barche sotto i sei metri e le strutture per il tempo libero potranno essere riproposte in un progetto separato. Parimenti si chiede l'avvio di iniziative, che favoriscano, insieme all'occupazione, il turismo popo1are, il disinquinamento del mare, il miglioramento della viabilità e dei servizi, la valorizzazione delle zone collinari, la salvaguardia dell'ambiente, iniziative che – esse soltanto — possono prefigurare un futuro vivibile e di lavoro alla popolazione del Comune. Agosto 85 - Seguono le firme.

PETIZIONE POPOLARE

CONTRO IL PORTO TURISTICO DI CREPATURA

(promossa da Democrazia Proletaria, WWF, Lega Ambiente)

Considerato lo stato di degrado in cui versano le nostre coste, la pressione a cui i nostri territori costieri sono sottoposti nel periodo estivo (viabilità, servizi di acqua potabile, raccolta rifiuti, inquinamento marino, etc), onde evitare ulteriori e non più sopportabili

- erosione delle coste, toccate da questo fenomeno già per il 50%,
- cementificazione delle medesime,

CHIEDIAMO

una radicale revisione del piano regionale dei porti turistici e in particolare IL RITIRO DEL PROGETTO DEL PORTO TURISTICO Dl CREPATURA in quanto riteniamo, oltre le ragioni sopra esposte, che:

- l'enorme quantità di massi, ghiaie, sabbie e cemento occorrenti per l'imponente opera, valutabili in un milione di metri cubi, con una diga di sette metri sul pelo dell'acqua, richiederebbe l'apertura di nuove cave e l'intensificazione dei prelievi dai fiumi, nella zona e altrove;
- la sottrazione della scogliera di Crepatura toglierebbe alla balneazione una delle ultime spiagge libere del litorale comunale, per la quasi totalità in gestione privata o asservito all'inquinamento industriale;
- la localizzazione a Crepatura appare in contrasto sia con il vincolo paesaggistico imposto sulla zona dal Decreto ministeriale del 30/4/65, sia con il decreto Galasso del 21/9/84.

CHIEDIAMO

che le darsene per il ricovero di piccole barche e le strutture per il tempo libero siano riproposte in un progetto separato.

CHIEDIAMO INOLTRE

l'avvio di iniziative che favoriscano insieme all'occupazione, il turismo pulito, il disinquinamento del mare, il miglioramento della viabilità e dei servizi, iniziative che - esse soltanto - possono prefigurare un futuro vivibile e di lavoro alla popolazione del Comune.

SOTTOLINEIAMO

infine che lo stato di degrado generale raggiunto dal pianeta ci impone di fare localmente scelte coerenti, rispettando l'ambiente e ripristinandolo dove è possibile.
"aprile 1989"

La presente petizione fu firmata da circa 3300 cittadini e consegnata al Sindaco e in Regione.

PETIZIONE POPOLARE
CONTRO IL PORTO DI CREPATURA
PER L'INTERRUZIONE DEI LAVORI E PER IL REFERENDUM

AL SINDACO DI ROSIGNANO M.MO
AL PRESIDENTE DELLA REGIONE TOSCANA
AL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Migliaia di cittadini, autonomamente o organizzati in comitati o associazioni, in oltre sedici anni di opposizione al progetto del porto turistico di Crepatura, hanno evidenziato l'irrazionalità e l'insostenibilità di questo progetto.
Questo si configura come una pura speculazione privata su un'area pubblica, fra l'altro pregiata, protetta da vincolo paesaggistico (DM 30/4/1965) e fra le poche rimaste disponibili per la libera balneazione.
Se realizzato, stravolgerebbe l'abitato di Rosignano, la viabilità e il traffico, già oggi problematici, specialmente d'estate.
Aggraverebbe l'inquinamento marino, già oggi gravissimo a causa delle emissioni della fabbrica Solvay.
Modificherebbe le correnti marine, aggravando il già preoccupante fenomeno dell'erosione delle spiagge
Richiederebbe enormi quantità di materiali da costruzione, che il nostro territorio non può cedere.
Richiederebe grandi quantità di acqua dolce, risorsa preziosa già carentissima oggi per i bisogni primari dei cittadini, che al contrario deve essere rigorosamente protetta e risparmiata.
Si riassumerebbe nella distruzione di un ecosistema, in un territorio già profondamente segnato, ed in un'enorme cementificazione inutile.
Fin dalla fase della costruzione, richiederebbe la movimentazione di decine di migliaia di camions, con preoccupante aumento del pericolo e dell'impatto sulla viabilità.

A fronte di tutti questi ed altri danni, immediati e di prospettiva, non ci sarebbe neanche una contropartita in termini di rilancio del turismo, in quanto in questo contesto il porto sarebbe nient'altro che un grande parcheggio privato per grosse barche, sopra gli 11 metri come previsto.
Al contrario, il rilancio del turismo ha bisogno di ripensare la vivibilità di questo territorio, di diminuire l'inquinamento, il traffico, i rumori, l'uso consumistico del tempo e del territorio, e di migliorare la qualità della vita con una serie d'interventi di segno opposto al porto : risanamento ambientale, verde, salute, cultura, solidarietà, attenzione ai bambini e agli anziani, ecc.

Da ultimo, ma non per importanza, riteniamo che un progetto di tale mole ed impatto non possa essere approvato solo dai palazzi del potere politico ed economico, ma debba essere giudicato direttamente dalla popolazione, CON UN REFERENDUM LOCALE.

COGNOME	NOME	INDIRIZZO	CITTA'	FIRMA
1				
2				
3				
4				
5				

segue dietro

a cura del COMITATO CONTRO IL PORTO DI CREPATURA
CAS. POST. 🏠 Rosignano Solvay (LI)

Il prefetto, però, annullava le deliberazioni, per illegittimità formale.

Il Consiglio si riuniva nuovamente il 4 marzo 1965 e procedeva alla convalida.

Ai fini, poi, dell'elezione del sindaco e della Giunta municipale, il Consiglio veniva convocato il 12 aprile, ma la seduta andava deserta per la mancanza dei due terzi dei consiglieri in carica.

Frattanto, in seno a quella rappresentanza elettiva, si erano formati due blocchi contrapposti, di pari consistenza numerica.

Ne derivava l'impossibilità di far luogo all'elezione del sindaco e, conseguentemente, a quella della Giunta.

Sta di fatto che il 20 aprile, in seduta di seconda convocazione, dopo che era stata infruttuosamente sciolta l'adunanza, quindici (dei trenta) consiglieri, rimasti in aula, invertendo l'ordine degli affari in trattazione in quella riunione, eleggeva la Giunta municipale.

La deliberazione non si sottraeva all'annullamento prefettizio, per illegittimità.

Le sedute successivamente tenutasi, nei giorni 26 aprile, 4 maggio ed 11 maggio andavano tutte deserte per l'assenza di quindici consiglieri.

Il prefetto, allora, convocava, d'ufficio, il Consiglio comunale. L'indizione delle due riunioni, per il 29 ed il 31 maggio, era accompagnata dall'avvertenza che, ove non si fosse fatto luogo alle predette elezioni, si sarebbe reso necessario il ricorso al provvedimento di rigore previsto dall'art. 323 del testo unico 1915 della legge comunale e provinciale.

Ma, neppure tale estremo tentativo sortiva l'effetto cui tendeva.

Infatti, le due adunanze si concludevano, ancora una volta, senza che il Consiglio avesse proceduto alla nomina del sindaco e della Giunta.

Il prefetto, allora — considerato che il predetto Consiglio ha persistito, malgrado formale diffida, nel violare un tassativo obbligo di legge e ritenuto che la paralisi funzionale, che ha colpito l'organo consiliare, costituisce grave pregiudizio per gli interessi dell'Ente — ha proposto lo scioglimento del predetto Consiglio e, nel frattempo, ha disposto la sospensione dell'organo stesso, ai sensi dell'art. 105 del regio decreto 30 novembre 1923, n. 2839.

Attesa la manifesta inadempienza del Consiglio comunale in ordine ad un obbligo tassativo ed essenziale prescritto dalla legge, si ravvisa la necessità — onde ovviare, in modo risolutivo, ad una situazione antigiuridica che pregiudica gravemente gli interessi del Comune — di far luogo al provvedimento proposto.

In tali sensi, si è anche pronunciato il Consiglio di Stato col parere espresso nell'adunanza del 25 agosto 1965.

Mi onoro, pertanto, di sottoporre alla firma della S. V. Ill.ma l'unito schema di decreto col quale si provvede allo scioglimento del Consiglio comunale di Priverno ed alla nomina di un commissario straordinario per la provvisoria gestione del Comune, nella persona del dott. Anacreonte De Simone, vice prefetto ispettore.

Roma, addì 27 settembre 1965

Il Ministro: TAVIANI

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Considerato che, malgrado il formale richiamo del prefetto il Consiglio comunale di Priverno non ha provveduto ad eleggere il sindaco e la Giunta municipale, negligendo così un preciso adempimento prescritto dalla legge, di carattere essenziale ai fini del funzionamento dell'Amministrazione;

Ritenuto, pertanto, che ricorrano gli estremi per far luogo allo scioglimento della suddetta rappresentanza;

Udito il parere favorevole espresso al riguardo dal Consiglio di Stato, nell'adunanza del 25 agosto 1965;

Visti gli articoli 323 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148 e 106 del regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 2839;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'interno, la cui relazione è allegata al presente decreto e ne costituisce parte integrante;

Decreta:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Priverno è sciolto.

Art. 2.

Il vice prefetto ispettore, dott. Anacreonte De Simone, è nominato commissario straordinario per la provvisoria gestione del Comune suddetto fino all'insediamento degli organi ordinari, a norma di legge.

Al predetto commissario sono conferiti i poteri spettanti al Consiglio stesso.

Il Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 28 settembre 1965

SARAGAT

TAVIANI

(7533)

DECRETO MINISTERIALE 30 aprile 1965.

Precisazione dei limiti del vincolo di notevole interesse pubblico sulla zona di Castiglioncello in comune di Rosignano Marittimo (Livorno).

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LA MARINA MERCANTILE
E
IL MINISTRO PER IL TURISMO E SPETTACOLO

Vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497; sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357 per l'applicazione della legge predetta;

Esaminati gli atti;

Considerato che la Commissione provinciale di Livorno per la protezione delle bellezze naturali, nella adunanza del 28 novembre 1963 ha deliberato di provvedere ad una più esatta delimitazione della parte meridionale della zona di Castiglioncello, già vincolata con decreto ministeriale del 16 novembre 1955, ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, ricadente nel comune di Rosignano Marittimo;

Considerato che il verbale della suddetta Commissione è stato pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della precitata legge, all'albo del comune di Rosignano Marittimo;

Visto che nessuna opposizione è stata presentata, a termini di legge, avverso la predetta proposta di vincolo.

Precisato che — indipendentemente dal rilascio della licenza edilizia — il vincolo comporta, in particolare, l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore, a qualsiasi titolo, dell'immobile ricadente nella località vincolata, di presentare alla competente Soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della località stessa;

Decreta:

Di precisare la delimitazione della zona di Castiglioncello ricadente nel territorio del comune di Rosignano Marittimo, già vincolata ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, e quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa, nel modo che segue:

Nord-ovest: il torrente Chioma che si identifica con il confine tra il comune di Rosignano Marittimo ed il comune di Livorno;

Nord-est: strada del monte Pelato dal botro Grande alla strada vicinale del Massaccio, confine rettilineo della fattoria del Massaccio fino al botro dell'Arancia, affluente senza nome del botro dell'Arancia da detto botro fino a Casa San Quirico, affluente del botro della Fortulla da Casa San Quirico fino al botro Fortulla, botro Fortulla da detto affluente fino al botro Aia della Vecchia, botro Aia della Vecchia dal botro della Fortulla fino alla strada vicinale dell'Acqua dolce, detta strada vicinale dell'Acqua dolce fino all'imbocco della strada comunale del Vaiolo, strada comunale del Vaiolo dalla strada vicinale dell'Acqua dolce fino al botro dei Livelli, botro dei Livelli dalla strada comunale del Vaiolo fino al Torrente Chioma;

Sud: dal punto d'intersezione fra l'asse del viale Trieste con quello di via Catalani e da quel punto, lungo l'asse stradale di via Catalani, sino al mare dal lato ovest, mentre dal lato est dallo stesso punto di intersezione, lungo la via Catalani, per una profondità di m. 85;

Est: dalla linea che corre parallelamente all'asse stradale del viale Trieste per una profondità di m. 83 dal punto come sopra determinato a sud fino al muro di recinta del villone Berti, villone compreso, e da qui, lungo il lato sud della strada privata del villone Berti fino al punto d'intersezione con l'asse della Strada statale Aurelia e di qui verso est, lungo il lato sud della via comunale della Cava fino all'unghia della scarpata ovest della ferrovia Livorno-Roma e, seguendo verso nord, lungo la predetta fino al botro Grande.

Il presente decreto sarà pubblicato ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, numero 1357, nella *Gazzetta Ufficiale* insieme con il verbale della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Livorno.

La Soprintendenza ai monumenti e gallerie di Pisa curerà che il comune di Rosignano Marittimo provveda all'affissione della *Gazzetta Ufficiale* contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione e che il Comune stesso tenga a disposizione degli interessati altra copia della *Gazzetta Ufficiale* con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracita.

La Soprintendenza comunicherà al Ministero la data della effettiva affissione della *Gazzetta Ufficiale* stessa.

Roma, addì 30 aprile 1965

p. *Il Ministro per la pubblica istruzione*
CALEFFI

Il Ministro per la marina mercantile
SPAGNOLLI

Il Ministro per il turismo e lo spettacolo
CORONA

Commissione provinciale per la tutela delle bellezze nat della provincia di Livorno

Deliberazione n. 14 del 28 novembre 1963

COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO - Precisazione sui confini della parte meridionale della zona di Castiglioncello già soggettata a vincolo.

Il presidente ricorda che la Commissione con deliberazi n. 5 del 27 ottobre 1948, modificata con successive deliberazi n 7 del 3 agosto 1949 e n. 16 dell'11 maggio 1954, ha dispo l'inclusione nell'elenco delle bellezze naturali della Provi della zona di Castiglioncello in comune di Rosignano Ma timo.

Poichè al punto n. 3 della parte dispositiva della ric mata deliberazione n. 5 del 27 ottobre 1948, riconfermato n successive richiamate deliberazioni, si faceva riferimento, quanto atteneva alla delimitazione in profondità della p meridionale della zona vincolata, ad una contrassegnatura la carta 1:2000, senza peraltro alcuna specifica descrizi dei precisi confini delimitatori, ne è derivata incertezza c i terreni che dovevano ritenersi compresi nell'elenco d bellezze naturali.

Più precisamente si è verificato che, a seguito di auto zazione del comune di Rosignano, sono sorte nella zona c troversa alcune costruzioni che a giudizio della Soprintend za ai monumenti di Pisa avrebbero dovuto essere preventi mente approvate dalla Soprintendenza stessa perchè compr nel territorio vincolato.

Allo scopo di evitare ogni possibile motivo di incerte il presidente propone che si proceda, a chiarimento del p to 3 della parte dispositiva della richiamata deliberazione 27 ottobre 1948, n. 5, alla esatta descrizione dei confini d zona vincolata.

Chiesta ed ottenuta la parola, l'ing. Michetti, rappre tante del comune di Rosignano Marittimo, rende noto ch giudizio di quella Amministrazione comunale, la delimitaz verso est della parte meridionale della fascia costiera vi lata con le richiamate deliberazioni era costituita dal viale T ste, cosicchè tutte le licenze che si riferivano a nuove co zioni in terreni posti ad occidente di detto viale sono s rilasciate dal Comune senza richiedere il preventivo pa della Soprintendenza.

L'ing. Michetti aggiunge che la citata Soprintendenza affermato che dette nuove costruzioni erano abusive lad invece l'Amministrazione comunale non ha inteso assol mente consentire costruzioni abusive in quanto la zona ora viene in contestazione era ritenuta libera da vincolo, cui le licenze rilasciate debbono essere considerate val L'ing. Michetti conclude sostenendo che la delimitazione d zona in questione debba essere conformata per il citato v Trieste.

Il presidente, richiamata la precedente deliberazione n in data 11 maggio 1954, con la quale la Commissione me accettava di vincolare in aggiunta a quanto precedenteme disposto, una ulteriore zona nella parte settentrionale di stiglioncello respingeva la richiesta del comune di Rosign Marittimo tendente ad ottenere il totale svincolo della p meridionale di Caletta a sud del fosso di Crepatura, fa p sente che, in quella occasione, il citato Comune allegò carta di Castiglioncello nella quale era contrassegnata in stinto colore la zona meridionale di cui detta Amministrazi chiedeva lo svincolo. Il presidente propone, pertanto, richiam dosi anche a detto documento, che si proceda alla esatta limitazione della zona vincolata mediante la precisa de zione dei confini.

LA COMMISSIONE

Ascoltato quanto sopra;
Dopo ampia discussione;
Ritenuto opportuno procedere alla più esatta descri della delimitazione della zona vincolata come proposto presidente;

Con il voto favorevole di tutti i presenti ad eccezione l'ing. Michetti;

Delibera:

1) di precisare, per le ragioni di cui in narrativa, la zona di Castiglioncello assoggettata al vincolo di cui legge 2 giugno 1939, n. 1497, in virtù delle precedenti deli

zioni della Commissione n. 5 del 27 ottobre 1948, n. 7 del 3 agosto 1949 e n. 16 dell'11 maggio 1954, è delimitata come segue:

Nord-ovest: il torrente Chioma che si identifica con il confine tra il comune di Rosignano Marittimo ed il comune di Livorno;

Nord-est: strada del monte Pelato dal botro Grande alla strada vicinale del Massaccio, confine rettilineo della fattoria del Massaccio fino al botro dell'Arancio, affluente senza nome del botro dell'Arancio da detto botro fino a Case San Quirico, affluente del botro della Fortulla da Case San Quirico fino a botro della Fortulla, botro Fortulla da detto affluente fino al botro Aia della Vecchia, botro Aia della Vecchia dal botro della Fortulla fino alla strada vicinale dell'Acqua Dolce, detta strada vicinale dell'Acqua Dolce fino all'imbocco della strada comunale del Vaiolo, strada comunale del Vaiolo dalla strada vicinale dell'Acqua Dolce fino al botro dei Livelli, botro dei Livelli dalla strada comunale del Vaiolo fino al torrente Chioma;

Sud: dal punto d'intersezione fra l'asse di viale Trieste con quello di via Catalani e da quel punto, lungo l'asse stradale di via Catalani, sino al mare dal lato ovest, mentre da lato est dallo stesso punto di intersezione, lungo la via Catalani, per una profondità di m. 85;

Est: dalla linea che corre parallelamente all'asse stradale del viale Trieste per una profondità di m. 83 dal punto come sopra determinato a sud fino al muro di recinta del villone Berti, villone compreso, e da qui, lungo il lato sud della strada privata del villone Berti fino al punto di intersezione con l'asse della strada statale Aurelia e di qui, verso est, lungo il lato sud della via comunale della Cava fino all'unghia della scarpata ovest della ferrovia Livorno-Roma e, seguendo verso nord, lungo la predetta fino al botro Grande.

2) di inviare la presente deliberazione alla Soprintendenza ai monumenti e gallerie di Pisa per il perfezionamento formale della pratica.

Il presidente: avv. Franco CROVETTI

Il segretario: avv. Plinio CANNIZZARO

Il soprintendente reggente: avv. ing. Sergio AUSSANT

(7338)

COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO

(Provincia di Livorno)

CONCESSIONE EDILIZIA

Registro Pratiche Edilizie ANNO 1995 N. 98

PROVVEDIMENTO N. 1350 DEL 10 NOV. 1998

SETTORE URBANISTICA

IL RESPONSABILE DEL SETTORE URBANISTICA

Vista la richiesta del 22.10.1998 presentata dalla Soc. Marina Cala De' Medici, Circolo Nautico S.p.A. con cui viene richiesto il rilascio della concessione edilizia per l'esecuzione dei lavori per le opere di urbanizzazione relative alla costruzione del Porto Turistico in Rosignano Solvay, loc. Crepatura.

Preso atto che in data 3 Marzo 1995 prot. n.7363, la Soc. Marina Cala de' Medici, Circolo Nautico S.p.A.,, Sede Sociale C.so Ferrucci 112 Torino, richiedeva la concessione per la esecuzione delle opere di urbanizzazione sulle aree di cui agli atti G.C. n. 1811 del 31.12.1996 e n. 441 del 29.10.1998 poste in Rosignano Solvay;

Visto il progetto dei lavori allegato alla domanda stessa;

Vista la deliberazione G.R.T. n. 4693 del 11.5.1987 con la quale la GRT.deliberava di approvare la Variante al PRG adottata con deliberazione C.C. n. 164 del 26.03.1985 nella versione degli atti modificati con deliberazione C.C. n. 13 del 22.1.1987.

Vista la delibera G.R.T. n. 11801 del 9.12.1987 con la quale veniva ritenuta meritevole di approvazione la delibera C.C. n. 165 del 29.3.1985 (P.R.G. del Porto) subordinatamente all'introduzione di prescrizioni e stralci di cui al parere della C.R.T.A. del 16.9.1987.

Vista la Convenzione stipulata in data 29.08.1988 con atto rep. N. 9124 registrata a Livorno il 5.09.1988 al n. 1348;

Vista la Delibera C.C. n. 201 del 13.04.1988 con cui veniva espresso parere favorevole per la concessione demaniale per anni 50 di zona demanio marittimo località Baia di Crepatura pari a mq. 157.000 per realizzazione di Porto Turistico richiesta alla Capitaneria di Porto dalla Soc. Marina Cala de' Medici Circolo Nautico.

Vista la delibera C.C. n. 822 del 13.12.1989 con cui il C.C. prendeva atto delle prove rimesse dalla Soc. Marina Cala de' Medici, ai sensi ed agli effetti dell'art. 1 della convenzione stipulata in data 29.08.1988 ed in particolare:

1) relazione meteomarina

2) modello bidimensionale per la verifica della stabilità e della tracimazione della sezione corrente della diga di sopraflutto

3) modelli matematici per lo studio dell'agitazione ondosa interna al bacino, il disegno ottimale del molo di sopraflutto e l'analisi delle eventuali interazioni fra l'opera ed i litorali limitrofi

4) studio sul modello fisico tridimensionale - relazione finale I e II parte.

Visto l' atto n. 3032 del 9.4.1990 con cui la Giunta Regionale Toscana approvava il P.R.G. del Porto Turistico.

Vista la nota del 4.7.1990 con cui la Regione Toscana esprimeva alla Capitaneria di Porto di Livorno il proprio parere favorevole alla concessione demaniale per le aree interessate dalla struttura portuale.

Vista la Delibera C.R.T. n. 258 del 27. 05.1992 "Piano regionale di coordinamento di porti ed approdi turistici della Toscana" con cui si conferma per quanto riguarda Porto turistico di Rosignano M.mo le precedenti delibere C.R.T. n. 123 e 153 rispettivamente del 1985 e 1990.

Visti gli atti di C.C. n. 194 del 22,12.1994 e n. 57 del 21.03.1995 con cui questa Amministrazione adottava e controdeduceva alle

osservazioni alla Variante alle norme P.R.G. relativamente alla localizzazione del Porto Turistico;

Visti gli atti di C.C. n. 195 del 22.12.1994 e n. 58 del 21.03.1995 con cui rispettivamente si adottava e si controdeduceva al progetto di variante di Piano Regolatore del Porto Turistico di Baia di Crepatura .

Considerato che i suddetti atti si proponevano di superare alcune difficoltà emerse in sede di fase conclusiva della progettazione esecutiva del Porto Turistico in riferimento alla soluzione urbanistica basata su due livelli, del quale quello superiore costituito dalla cosiddetta "Piastra". Ciò era apparso utile e necessario ad assicurare la fattibilità dell'opera con l'introduzione di una variante al PR del Porto turistico che nella salvaguardia della buona organizzazione del porto stesso e nel rispetto dei parametri qualitativi e quantitativi previsti dalla normativa di Settore fra cui il più idoneo collegamento tra il Porto e la Città, prevedesse la revisione della soluzione urbanistica della parte a terra basata proprio sulla cosiddetta "Piastra".

Vista la delibera di Giunta Regionale n. 4301 del 30.10.1995 con cui si approvava il progetto di Variante alle NTA del PRG con prescrizioni;

Vista la delibera di Giunta Regionale n. 4302 del 30.10.1995 con cui si approvava, la Variante al P.R. del Porto Turistico con prescrizione:

Vista la Delibera C.C. n. 205 del 6.12.1995 con cui l'Amm.ne ai sensi della L. R. n. 5/95 art. 40 comma 1 " Variante alle NTA del PRG localizzazione Porto Turistico Baia di Crepatura" prende atto senza controdeduzioni delle prescrizioni regionali e conseguente adeguamento delle NTA (esecutiva il 28.12.1995);

Vista la Delibera C.C. n. 206 del 6.12.1995 con cui l'Amm.ne ai sensi della L. R. n. 5/95 art. 40 comma 1 " Variante al P.R. del Porto di Baia di Crepatura" prende atto senza controdeduzioni delle prescrizioni regionali e conseguente adeguamento delle NTA (esecutiva il 28.12.1995);

Vista la Delibera C.C. n. 196 del 22.12.1994 con cui si approvava il nuovo schema di convenzione fra il Comune di Rosignano Marittimo e la soc. Marina Cala de' Medici - Circolo Nautico s.p.a. di Torino per la realizzazione del Porto Turistico in loc. Baia di Crepatura"

Visto il ricorso al T.A.R. Toscana presentato dal W.W.F. Italia e Federazione Nazionale dei Verdi contro le delibere G.R.T. n. 4301 e 4302 del 30.10.1995 per l'annullamento previa sospensione degli atti di cui sopra.

- Vista la trasmissione da parte del T.A.R. della Toscana dell'ordinanza di rigetto della istanza incidentale di sospensione delle delibere G.R. n. 4301 e 4302 del 30.10.1995.

Vista l'atto G.M. n. 2708 del 24.11.1990 con cui l'Amministrazione Com. le conferiva l' incarico all'Avv. Calogero Narese per la verifica degli atti , sotto il profilo formale e legislativo per l'iter conclusivo della struttura portuale;

Vista la memoria presentata in data 12.05.1998, dall'Avv. Calogero Narese, a seguito dell' incarico di cui sopra, in merito alla necessità o meno di esperire la procedura di V.I.A. prima del rilascio della Concessione Edilizia da cui si evince che l'opera non risulta soggetta a VIA ;

Vista la nota della Soc. Marina Cala de' Medici in data 25.05.1998, ns. prot. n. 18229 del 3.06.1998 con cui veniva rimesso uno studio dell'Avv. Alberto Bianchi, legale della Soc., sulla necessità o meno di sottoporre alla procedura del VIA il progetto della struttura portuale, da cui si evince che il medesimo non risulta assoggettabile alla VIA per tutta una serie di motivazioni espressamente riportate nell'analisi eseguita dal legale stesso.

Vista la convenzione repertorio n. 10560 , a rogito del Dott. Carlo Paolini, Segretario Generale, registrata a Livorno il 7.02.1995 al n. 1309, stipulata tra questa Amm.ne e la Società Marina Cala De' Medici Circolo Nautico S.p.A. di Torino in data 10.01.1995 per la realizzazione della struttura portuale in Rosignano Solvay, loc. Baia di Crepatura ;

Visto l'art. 25 della suddetta Convenzione con cui la Società si obbliga a consegnare al Comune , al momento del ritiro della presente Concessione edilizia, idonea garanzia cauzionale, di Banche e/o Compagnie di Assicurazione, il cui importo è commisurato al costo delle opere di urbanizzazione che la Soc. Marina Cala De Medici si è impegnata a realizzare. Tale importo risulta di Lire 1.406.787.829;

Visti i pareri dell'Unità Sanitaria Locale n. 6 del 04.05.1995 n. 311/95, e del 02.01.1996 n. 1003/95;

Visto il parere del Settore Patrimonio del 2.01.1996;

Visti i pareri del Settore LL.PP. e Servizi Tecnologici del 13.07.1995, del 4.12.1995 e del 6.03.1996;

Visto il parere dell 'Asa del 3.04.1996;

Vista l'autorizzazione ex art. 19 D. lvo 08.11.1990 n. 374 n. 32359 del 30.11.1993, rilasciata dalla Circoscrizione Doganale di Livorno;

Vista l'autorizzazione ex art. 19 D. lvo 08.11.1990 n. 374 n. 14510 del 29.04.1996, rilasciata dalla Circoscrizione Doganale di Livorno;

Vista la nota del 30.10.1998 n. 37339, della Capitaneria di Porto con cui si comunica che ai sensi del DPR 300/92 si è formato il silenzio - assenzo sulla richiesta di autorizzazione ex art. 55 Codice della Navigazione;

Vista la dichiarazione della Soc. Marina Cala De' Medici del 4.11.1998 dalla quale risulta che l'intervento delle infrastrutture di collegamento non interessa corsi d'acqua pubblica;

Vista la nota del Settore LL.PP. del 06.05.1997;

Vista la delibera G.C. n. 1811 del 31.12.1996 con cui si approva il progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione e si dichiara, ai sensi dell'art. 1 l. .1/78 , la pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza;

Vista la delibera G.C. n. 441 del 29.10.1998 di integrazione alla del. G.C. n. 1811/96;

Visto che a seguito delle delibere di cui sopra sarà dato inizio alla procedura di occupazione d'urgenza e di esproprio delle aree di proprietà privata interessate dal progetto delle opere di urbanizzazione e pertanto allo stato attuale non potrà essere dato inizio ai lavori, limitatamente alla parte soggetta ad esproprio, fino a che questa Amm.ne non sarà entrata in possesso delle aree.

Vista la relazione istruttoria finale redatta dal Responsabile del Procedimento in data 5.11.1998;

Visto il parere n. 3 della Commissione Edilizia Comunale espresso nella seduta del 5.01.1996;

Visto l'atto G.C. n.666 del 24.06.1997;

Visti i Regolamenti di edilizia, igiene e polizia urbana;

Visto il capo 4° del Tit. 2° della Legge 17.8.1942 n. 1150 e la Legge 6.8.1967 n. 765;

Vista la Legge 28.1.1977 n. 10 e successive modifiche ed integrazioni;

Visto il parere n. 4 della Commissione Edilizia Integrata espresso nella seduta del 5.01.1196, nonché la successiva autorizzazione ai sensi dell'art. 7 della Legge n. 1497/39 e sue successive modifiche ed integrazioni rilasciata in data 11.03.1996;

Vista la nota prot. n. 10/40 del 4.06.1996, ns. prot. n. 17625 del 6.06.1996, della Soprintendenza per i Beni AA.AA.AA. e SS. di Pisa con cui la stessa comunica che non ha ritenuto che ricorressero motivi di legittimità idonei a proporre l'annullamento della delibera citata al capoverso precedente;

Vista la dichiarazione del 4.11.1998 in ordine alla L. 13/89, L.R. n. 47/91 e L. n. 104/92;

Visto , in riferimento al deposito degli atti in ordine alla Legge 2.2.1974 n. 64 e L.R.T. n. 88/82 presso la Regione Toscana ufficio Genio Civile di Livorno, quanto indicato all'art. 6 del presente atto;

Preso atto che il richiedente, in forza della Convenzione stipulata in data 10.01.1995 e degli atti G.C. n. 1811/96 e n. 441/98, ha titolo al rilascio della concessione;

D I S P O N E

ART. 1: ***Oggetto della concessione***

Al Sig. Alessandro Boggiatto in qualità di Amministratore Delegato della Soc. Marina Cala De' Medici, Circolo Nautico S. p. A. con sede in Torino, Corso Ferrucci 112 è concessa, alle condizioni appresso indicate e **fatti salvi i diritti di terzi**, la facoltà di eseguire i lavori di *opere di urbanizzazione in Rosignano Solvay, loc. Baia di Crepatura* secondo il progetto che si allega quale parte integrante del presente atto, redatto dall' Ing. Michele Pantaleo **ad esclusione degli interventi edilizi compresi nel tratto compreso tra il V.le Trieste e l'accesso alla struttura portuale, trattandosi di aree facenti parte della richiesta di Concessione Demaniale per la realizzazione della struttura portuale.**

ART. 2: ***Concessione a titolo gratuito***

Trattandosi di caso previsto dall'art. 9, lett. f), della Legge 28.1.1977 n. 10 , la presente concessione è rilasciata a titolo gratuito

ART. 3: ***Obblighi e responsabilità del concessionario***

Nell'attuazione dei lavori devono essere osservate le disposizioni, le leggi ed i regolamenti locali in vigore, nonché le seguenti modalità esecutive:

- i lavori siano eseguiti nelle forme e quantità riportate nel progetto approvato e delle prescrizioni di cui all'art. 6 del presente atto;
- che siano rispettate le destinazioni d'uso e le unità immobiliari individuate nel progetto stesso;

Il presente atto di concessione deve rimanere depositato nel cantiere di lavoro sino ad avvenuta ultimazione dell'opera a disposizione degli Organi di Controllo.

Nel cantiere deve essere affissa al pubblico una tabella chiaramente leggibile nella quale siano indicati:

1) il nome e cognome del concessionario o la indicazione della pubblica amministrazione dalla quale dipende il lavoro;
2) il nome e cognome del progettista e del direttore dei lavori;
3) la Ditta (o le Ditte) esecutrice dei lavori;
4) la data ed il numero della presente concessione;
5) data entro cui devono essere iniziati e ultimati i lavori, come stabilito nella presente concessione.
6) numero e data di deposito dei calcoli di cui alla Legge n. 64/74 secondo le disposizioni di cui alla L.R.T. n. 88/82.

E' inoltre fatto obbligo al concessionario di notificare gli estremi della concessione alle Aziende erogatrici di pubblici servizi (energia elettrica, telefoni, gas, acqua) a cui si fa richiesta per allacciamenti anche provvisori o riferiti all'attività di cantiere o di impianti particolari.

E' altresì fatto obbligo al concessionario di osservare e far osservare le seguenti **CONDIZIONI GENERALI:**

1) Che con la presente concessione che si rilascia **senza** alcun **pregiudizio dei terzi**, non si intenda acquisito, da parte del richiedente, alcun diritto per opporsi, in qualunque caso o in qualsivoglia tempo, contro quelle disposizioni che al Comune piacesse di adottare senza pretendere indennità, rinunziando ora per allora il concessionario a qualsiasi indennità, di forza anche previste da qualsivoglia legge o consuetudine in contrario;
2) che i ponti di servizio, realizzati sia in aggetto che con ponteggi poggianti al suolo con cavalletti debbano avere la dovuta stabilità ed essere muniti dei necessari ripari onde evitare danni ed infortuni, di cui sarebbero responsabili il titolare della presente concessione o la ditta appaltatrice;
3) che ai ponti o sbarramenti interessanti spazi soggetti a pubblico uso siano collocati i prescritti segnali stradali sia diurni che notturni nonchè nel rispetto degli artt. 20 e 21 del Codice della Strada in Vigore dal 1.1.1993;

4) che prima di porre mano al lavoro, il concessionario debba aver ritirato il permesso dall'Ufficio di Polizia Municipale la relativa autorizzazione o concessione di cui all'art. 21 del Codice della Strada in Vigore dal 1.1.1993 e pagata la relativa tassa di occupazione di suolo pubblico se dovuta;

5) che le costruzioni siano eseguite staticamente a perfetta regola d'arte, non ritenendosi responsabile l'Amministrazione dei sinistri che possano avvenire;

6) che siano rispettate le condizioni di cui al precitato parere dell'Unità Sanitaria Locale di cui all'art.6 del presente atto.

ART. 4: ***Opere in cemento armato***

Qualora si intenda dare esecuzione a strutture in cemento armato indicate nell'art. 1 della Legge 5.11.1971 n. 1086, il costruttore è tenuto all'osservanza di tutte le norme contenute nella menzionata legge ed in particolare a provvedere alla denuncia all'Ufficio del Genio Civile di cui all'art. 4, prima dell'inizio dei lavori.

Al termine dei lavori le opere dovranno essere sottoposte al collaudo statico previsto dall'art. 7 della precitata legge e detto collaudo dovrà essere vidimato dall'Ufficio del Genio Civile per ottenere la dichiarazione di abitabilità e di agibilità della costruzione.

Qualora non siano state eseguite opere in cemento armato, deve essere presentata, unita alla domanda di collaudo, una dichiarazione con la quale il direttore dei lavori od il costruttore attesti che nell'esecuzione dell'opera a cui si riferisce la presente concessione non sono state attuate strutture in cemento armato.

ART. 5: ***Termini di inizio e di ultimazione dei lavori***

I lavori debbono essere iniziati entro UN ANNO dalla data della presente concessione ed ultimati entro ANNI TRE dalla stessa data, con le eventuali eccezioni previste al 3° comma dell'art. 4 della Legge 28.1.1977 n. 10 e salva l'applicazione , mediante successive proroghe, di quanto previsto dall'art. 1 della convenzione stipulata in data 10.01.1995 rep. N. 10560.

L'inosservanza dei predetti termini comporta la decadenza della concessione, così come comporta lo stesso effetto l'entrata in vigore di nuove previsioni urbanistiche, con le quali la concessione stessa sia in contrasto, salvo che i lavori siano stati iniziati e vengano completati entro tre anni dalla data di inizio.

Il termine per l'ultimazione può essere, comunque, prorogato eccezionalmente se durante l'esecuzione dei lavori sopravvengono fatti estranei alla volontà del concessionario, opportunamente documentati.

Qualora i lavori non siano ultimati nel termine stabilito il concessionario deve presentare istanza diretta ad ottenere una nuova concessione; in tal caso la nuova concessione concerne la parte non ultimata.

L'inizio dei lavori deve essere denunciato dal titolare della concessione a mezzo di apposito modulo.

Dovrà del pari essere denunciata dal titolare la data dell'avvenuta ultimazione dei lavori.

Il Comune si riserva, comunque la facoltà di richiedere tra l'altro i seguenti documenti:

- i contratti di appalto o di prestazioni di opera in economia regolarmente registrati;
- le denunce all'Ufficio Provinciale dell'I.N.A.I.L. da parte delle ditte esecutrici.

ART. 6: *Prescrizioni speciali*

A condizione che non sia dato inizio ai lavori, limitatamente alla parte soggetta ad esproprio, fino a che questa Amm.ne non sarà entrata in possesso dell'area con decreto di occupazione d'urgenza di cui agli atti G.C. n. 1811 del 31.12.1996 e n. 441 del 29.10.1998;

A condizione che la polizza fidejussoria, che la Società dovrà presentare, ai sensi dell'art. 25 della più volte richiamata convenzione, al ritiro del presente atto, sia ritenuta idonea ed approvata dall'Amministrazione Com.le prima dell'inizio dei lavori di cui trattasi;

Purché prima dell'inizio dei lavori sia rimesso il nulla – osta Enel;

Purché siano scrupolosamente rispettati i disposti del D.LGS. 14.8.1996 n. 494;

Purchè siano scrupolosamente rispettati i disposti della Convenzione stipulata tra la Soc. Marina Cala De' Medici, Circolo Nautico S.p.A. e questa Amm.ne in data 19.01.1995 rep. N. 10560 e registrata a Livorno il 7.02.1995 al n.1309, in particolare agli artt. :1 comma 9, 2. 3, 4,5,6,.8,.9,10, 11, 20;

Per tutti gli impianti di cui all'art. 1 della Legge 5.3.1990 n. 46 e del D.P.R. n.447 del 6.12.1991 dovranno essere forniti gli atti relativi secondo le disposizioni della legge stessa, ed in particolar modo i relativi certificati di conformità ai sensi dell'art. 9 della medesima;

Purché vengano rispettati i disposti dell'Unità Sanitaria Locale come da Sua nota n. 311/95 del 4.05.1995 che così recita :

NULLA OSTA sotto il profilo igienico sanitario al rilascio del permesso di costruzione alle seguenti condizioni:

- Approvazione del competente Ufficio Tecnico Comunale dello allaccio all'acquedotto mediante
- Apposito dispositivo che garantisca il deflusso dell'acqua erogata in una sola direzione.(Circ. Med. Prov. del 11.12.1970)
- - Approvazione del competente Ufficio Tecnico Comunale dello allaccio alla pubblica rete Fognaria.
- Altre prescrizioni:

1) In fase di collaudo dovranno essere acquisite certificazioni attestanti l'impermeabilità del sistema fognario e delle opere d'arte annesse

2) nella stessa fase dovranno essere fornite attestazioni riguardanti l'idoneità igienica delle condotte idrico-potabili ai sensi del D.M. 21.03.1973 e successive modificazioni;

3) in caso di interferenza degli impianti fognari con la condotta idrica dovranno essere predisposti manufatti in grado di proteggere questa da eventuali contaminazioni;

4) dovrà essere installato un sistema di sicurezza con allarme acustico che permetta la rilevazione automatica di eventuali avarie alle pompe di spinta dei liquami;

5) dovrà essere effettuato il collaudo della vasca di stoccaggio dei liquami per verificarne la perfetta tenuta.

Purché siano rispettati i disposti dell'autorizzazione ai sensi art. 7 Legge n.1497/39 e successive modifiche ed integrazioni rilasciata dal Sindaco in data 11.03.1996;

Purché sia rispettata la prescrizione di cui alla nota del Settore LL.PP. del 06.05.1997 che così recita:

_ Le dimensioni della carreggiata stradale dovranno essere quelle prescritte e corrispondenti alla classe A3 delle NTA. In considerazione che nelle tavole progettuali è previsto un dimensionamento della carreggiata di ml. 12.00 complessivi anziché 12,60, così come previsto dalle nuove NTA approvate con deliberazione C.C. del 21.04.1997, si evidenzia che tale ampliamento può essere effettuato sul lato destro, con direzione mare, e che le aree interessate dall'ampliamento non vanno ad incidere sul parcellario di esproprio in quanto le stesse sono già di proprietà comunale;

Purché almeno 10 giorni prima dell'inizio dei lavori venga effettuata, raccomandata A.R., apposita denuncia all'Ufficio del Genio Civile di Livorno nonché all'Ufficio Tecnico Comunale che questi avranno inizio e saranno eseguiti in conformità degli elaborati di progetto, rimessi ai rispettivi Enti.

Al termine dei lavori dovrà essere richiesto il rilascio del certificato di collaudo secondo i disposti della convenzione;

IL RESPONSABILE DEL SETTORE URBANISTICA

(GIOVANI ROBERTO)

Rosignano Marittimo 10 NOV. 1998

Il sottoscritto si obbliga alla esecuzione delle prestazioni ed alla osservanza di tutte le prescrizioni contenute nella concessione.

IL CONCESSIONARIO

P.IVA 05957500589 P. IVA 06744010015

Rosignano Marittimo,

18/11/1998 (data di ritiro)

CODICE FISCALE DEL PROGETTISTA: PNTMHL44T30L129J

****

REPUBBLICA ITALIANA

CAPITANERIA DI PORTO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO DI LIVORNO

Atto di Concessione Demaniale Marittima

N. 464... Registro Atti

N. 145... Registro delle Concessioni

N. 43... Repertorio Atti

Atto con il quale l'Amministrazione marittima concede alla Società Marina Cala de' Medici Circolo Nautico S.P.A. una zona di demanio marittimo della superficie complessiva di mq 174.966 (di cui mq. 151.740 di specchio acqueo e mq. 23.226 a terra) situata nel Comune di Rosignano Marittimo (LI) nella località immediatamente a Sud della Baia di Crepatura, allo scopo di costruire e gestire un porto turistico per la durata di anni 50 (cinquanta) a decorrere dalla data di approvazione del presente atto, verso il pagamento dei seguenti importi da assoggettare ad aggiornamento annuale ai sensi della vigente normativa: lire 88.349.000 (ottantottomilionitrecentoquarantanovemila) – pari a Euro 45.629 - annue durante il periodo di durata dei lavori; lire 176.698.000 (centosettantaseimilioniseicentonovantottomila) – pari a Euro 91.256,91- annue dal termine dei lavori sino alla scadenza della concessione, con previsione di introito complessivo pari a lire 8.393.155.000 (ottomiliarditrecentonovantatremilionicentocinquantacinquemila) – pari a Euro 4.334.703- e con il versamento della cauzione di lire 354.000.000 (trecentocinquantaquattromilioni) anch'essa soggetta ad aggiornamenti

annuali in modo tale che l'importo della stessa non sia mai inferiore a due annualità del canone.

L'anno millenovecentonovantanove addì 23 del mese di marzo nella Capitaneria di Porto di Livorno dinanzi a me Capitano di Fregata (CP) Stefano PORCIANI Ufficiale designato a ricevere gli atti relativi a concessioni di beni demaniali marittimi con decreto n. 2 in data 13 gennaio 1998 del Capo del Compartimento Marittimo, reso esecutivo dalla Ragioneria regionale dello Stato in data 7 febbraio 1998, a termine dell'art. 9 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione, approvato con DPR 15.02.1952 n. 328, ed alla presenza dei Sigg.ri Capo 2^ cl.Np. Fiorito Sergio e Capo di 3^ cl.Np. Petrucci Antonio, testimoni noti ed idonei a termini di legge, sono presenti:

DA UNA PARTE

il Capitano di Vascello (CP) Gabriele CALCAGNO Capo del Compartimento Marittimo e Comandante della Capitaneria di Porto di Livorno (Codice Fiscale 80008690499) in rappresentanza dell'Amministrazione Marittima a termine dell'art.9 del Regolamento citato

E DALL'ALTRA

Il Signor Alessandro BOGGIATTO nato a Moncalieri (TO) il 25/5/1933, domiciliato per la carica in Torino - Corso Ferrucci 112, il quale interviene non in proprio, ma in nome e per conto della Società Marina Cala de' Medici Circolo Nautico SPA, qui di seguito per brevità denominata Cala de' Medici, con sede in Torino - Corso Ferrucci 112, iscritta al Registro delle imprese – Ufficio di Torino – al n.2975/1994 (già Tribunale di Torino n. 2975/1994 del Registro Società), Codice Fiscale 05957500584, Partita I.V.A. 06744010015 costituitasi in Roma in data 24/2/1983, come da atto a rogito del Notaio Domenico VITAGLIANO, repertorio n. 6802, registrato a Roma l'8/3/1983 al n. 9672, sotto la forma di Società a Responsabilità Limitata – S.r.l. - (Allegato in copia autentica sotto il numero "1") e trasformata successivamente in Società per Azioni – S.p.A. - come da Delibera dell'Assemblea Straordinaria del 31/10/1990 verbalizzata dal Dott. Vladimiro CAPASSO, notaio in Roma, Repertorio n. 165078 (Allegato 2) e con sede in Roma - Viale Isonzo n. 29, in seguito trasferita in Torino - Corso Ferrucci 112, come da Delibera dell'Assemblea Straordinaria del 27/4/1994 verbalizzata dal Dott. Riccardo DE MAGISTRIS, notaio in Torino, Repertorio n. 33451 (all. 3), il cui statuto vigente – allegato D della delibera dell'Assemblea straordinaria del 27 ottobre 1995 verbalizzata dalla dottoressa Benedetta Lattanzi, notaio in Torino, repertorio n.96784/4664 – è quello risultante dalla copia autenticata rilasciata dal Registro delle Imprese di Torino il 19.11.1998 (allegato 4) e di cui gli amministratori in carica sono quelli risultanti dal certificato rilasciato dal predetto Ufficio in data 16/11/1998 (all. 5) ed interviene nella sua qualità di Amministratore Delegato della Società stessa, giusta delibera del Consiglio di Amministrazione del 7/5/1996, ed espressamente autorizzato alla stipulazione del presente atto come da delibera del Consiglio di Amministrazione del 4/2/1999, allegata in copia autentica (all. 6).

PREMESSO

- che con documentata istanza in data 26/7/1983 (all. 7).la Cala de' Medici, ha chiesto all'Amministrazione Marittima la temporanea concessione per la durata di anni 50 (cinquanta) di un'area demaniale marittima e di uno specchio acqueo, per un'estensione complessiva di mq.157.000, nel Comune di Rosignano Marittimo - localizzati immediatamente a sud della Baia di Crepatura - allo scopo di costruire e gestire un porto turistico, quale risulta in appresso indicato;
- che si è provveduto alla pubblicazione della domanda di concessione relativamente alla superficie richiesta di mq 157.000 mediante affissione all'Albo Pretorio del Comune di Rosignano Marittimo per 20 (venti) giorni consecutivi a decorrere dal 22/6/1984 e mediante inserzione della stessa nel Foglio degli Annunzi Legali della Provincia di Livorno n° 46 del 22/06/1984, come risulta dal Certificato del Comune di Rosignano Marittimo del 12/07/1984, (all. 8) e dall'esemplare del periodico suddetto (all. 9), senza che siano pervenute opposizioni nei termini;
- che l'Istituto Idrografico della Marina Militare con nota n° 08290 del 12/07/1984 ha espresso l'avviso che i rilievi meteo-marini dello studio a corredo dell'istanza sono stati impostati correttamente (all. 10);
- che il Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo dell'Alto Tirreno con nota n° 84/401653 del 06/08/1984 ha espresso il proprio nulla-osta ai fini militari (all. 11);
- che l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Roma, previa pronunzia n° 526 in data 19/12/1984 del Consiglio Superiore dei LL.PP. 3° sez., con note n. 4698/84-4360/85 del 2/7/1985 e n° 5353 del 6/12/1985 ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, all'assentimento della concessione demaniale richiesta, ritenendo congrua la durata cinquantennale della concessione (all. 12 e 13);

che il Consiglio Regionale della Regione Toscana con delibera n. 123 del 19/2/1985 ha approvato il "Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici della Regione Toscana", tra cui il Porto di Rosignano Marittimo. con n. 650 posti barca, localizzato immediatamente a sud della Baia di Crepatura come da Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 16 del 10/4/1985 (all.14);

che il Comando Zona Fari e Segnalamento Marittimo dell'Alto Tirreno con nota n° 3327 in data 13 agosto 1984 ha disposto in merito alla segnaletica marittima da installare nel porto turistico di Rosignano Marittimo (all.15);

che il Consiglio Comunale del Comune di Rosignano Marittimo con delibera n. 165 del 26/3/1985 ha adottato il Piano Regolatore del Porto Turistico localizzato immediatamente a sud della Baia di Crepatura (all. 16);

che il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali con dispaccio n. 2371/II/g in data 29/3/1989 ha espresso il proprio parere favorevole "a condizione che sia attenuato il raccordo della radice di frangiflutto, normale alla battigia, con un sistema atto a facilitare la formazione di nuova spiaggia a latere della diga in esame" (all. 17);

che l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Roma con nota n. 3693 del 8/6/89 ha espresso parere favorevole con osservazioni agli

elaborati di adempimento al voto del 19/12/1984 n. 526 della 3^ Sez. del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (all. 18);

che l'Intendenza di Finanza di Livorno con nota n° 4589 in data 8/3/1990 non ha rilevato motivi di opposizione alla richiesta di concessione (all. 19).

che la Giunta Regionale della Toscana con deliberazione n. 3032 del 9/4/1990 ha approvato il Piano Regolatore del Porto Turistico del Comune di Rosignano Marittimo adottato con la delibera n. 165 del 26/3/1985, successivamente modificata con le deliberazioni del C.C. n. 29 e n. 822 rispettivamente in data 26/1/1988 e 13/12/1989 (all.20);

che il Comune di Rosignano Marittimo, con deliberazione della Giunta Comunale n. 2135 del 7/12/1992 (all. 21), ha autorizzato la richiesta di realizzazione del Porto Turistico, ai fini delle previsioni normative di cui all'art. 7 della Legge 1497/1939, confermando il rispetto della disciplina regionale in materia di compatibilità ambientale e per la quale la Società ha prodotto apposita relazione di impatto ambientale, secondo quanto disposto dalla Amministrazione Centrale con la circolare n.275 del 4 ottobre 1991;

che come si evince dal dispaccio n.5172707 del 12 gennaio 1994 della Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti, l'Ufficio Legislativo del Ministero aveva ritenuto che la delibera comunale innanzi citata riassumeva nella sua valenza autorizzatoria un vaglio esteso anche ai profili ambientali, oltre che paesaggistici dell'opera prevista, per la quale la società istante ha prodotto apposita relazione di impatto ambientale;

che la Circoscrizione Doganale di Livorno con nota n. 32359 del 30/11/1993 ha autorizzato, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 374/1990, la costruzione del Porto Turistico di Rosignano Marittimo, Località Crepatura, da parte della Cala de' Medici prescrivendo le apposite segnaletiche (all. 22);

che l'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Roma, con nota del 2/2/1994 n. 313, ha espresso il parere che le modifiche progettuali apportate dalla società istante alla configurazione portuale siano conformi alle prescrizioni contenute nella propria precedente nota n° 3693 (all. 23), richiamando l'attenzione sugli obblighi da parte della società di attenersi alle prescrizioni di cui alle leggi 1086/1971 e 64/1974 nonché al Regolamento 350/1985 sulla contabilità dei lavori dello Stato;

che il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Soprintendenza Archeologica di Firenze con nota n. 5452 in data 28/3/1994 ha comunicato, tra l'altro, che le prospezioni subacquee antistanti la scogliera di Crepatura hanno dato esiti negativi, tali da non ostare alla costruzione del Porto Turistico (all. 24);

che successivamente il Comune di Rosignano Marittimo, con delibere del C.C. n. 194 e 195 del 23/12/1994, ha adottato nuove varianti del Piano Regolatore Generale e del Piano Regolatore del Porto Turistico della Baia di Crepatura (all. 25 e 26), ove, pur mantenendosi inalterata la localizzazione dell'area prescelta per il costruendo Porto Turistico viene

previsto un ampliamento del bacino acqueo verso Ovest e una diversa e più ampia sistemazione della zona a terra;

che in data 2/3/1995 la Cala de' Medici ha presentato alla Capitaneria di Porto di Livorno una nuova soluzione progettuale. allineata all'ultima variante del PRPT e PRG (all. 27), interessante una superficie stimata, a realizzazione avvenuta. di mq.93.300 di specchio acqueo e di mq.81.700 a terra per un totale di circa mq. 175.000;

che il Comando Provinciale dei VV.F. con nota n.3352 del 7/3/1995 ha rilasciato nulla osta alla realizzazione del progetto subordinatamente al rispetto di specifiche prescrizioni ai fini della prevenzione incendi.(all. 28). Successivamente, a seguito di produzione di una nuova soluzione tecnica, il predetto Comando ha rilasciato nuovo nulla-osta con foglio n° 15960 in data 30/12/1995 (all. 29);

che la Regione Toscana con deliberazioni della G.R. n. 4301 e n.4302 del 30/10/1995 (all. 30 e 31) ha approvato con prescrizioni le varianti al Piano Regolatore del Porto Turistico ed al Piano Regolatore Generale del Comune di Rosignano Marittimo già adottate con delibere n. 194 e 195 del 23/12/1994;

che il Comune di Rosignano Marittimo con delibere C.C. n. 205 e 206 del 6/12/1995 (all. 32 e 33) ha adeguato il Piano Regolatore Generale e il Piano Regolatore del Porto Turistico alle prescrizioni di cui ai citati atti deliberativi della Giunta Regionale;

che l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime - con nota n° 2930/476 del 14/2/1996 (all. 34), ha espresso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, alla nuova soluzione progettuale presentata dalla parte, restituendo debitamente vistata la relativa documentazione tecnica;

che la Circoscrizione Doganale di Livorno con nota n. 14510 del 29/4/1996 (all. 35) ha rilasciato l'autorizzazione di competenza;

che la Cala de' Medici in data 26/6/1996 (all. 36) ha richiesto alla Capitaneria di Porto di Livorno, un'ulteriore area in concessione demaniale cinquantennale di mq.18.000, da accorpare all'area di mq. 157.000 originariamente richiesta, il tutto in conformità alla documentazione progettuale già trasmessa;

che è stato provveduto alla pubblicazione della nuova domanda di concessione mediante affissione all'albo Pretorio del Comune di Rosignano Marittimo per 20 (venti) giorni consecutivi a decorrere dal 12/8/1996 e mediante inserzione della stessa nel Foglio degli Annunzi Legali della Provincia di Livorno n.58 del 9/8/1996, come risulta dal Certificato del Comune di Rosignano Marittimo del 2/9/1996 (all. 37) e dall'esemplare del periodico suddetto (all. 38) senza che siano pervenute opposizioni nei termini;

che l'Istituto Idrografico della Marina Militare di Genova- ha rilasciato il proprio nulla-osta sulle modifiche progettuali con nota n° 16218 del 24/10/1996 (all.39);

che il Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo dell'Alto Tirreno con foglio n° 84/401717 del 25/10/1996 (all. 40) ha comunicato

che nulla-osta ai fini militari marittimi per quanto concerne la nuova configurazione progettuale;

- che il Comando zona Fari e Segnalamento Marittimo dell'Alto Tirreno con nota n° 3/1429 in data 21/04/1997 ha stabilito i segnalamenti marittimi da installare nella realizzanda struttura portuale (all.41);
- che a seguito dell'entrata in vigore del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n° 343 in data 30.7.1998, pubblicato sulla G.U. n° 234 del 7/10 1998, è stato possibile procedere al calcolo del canone da imporre a corrispettivo della concessione demaniale marittima de qua;
- che la società con lettera n.053/99 ha chiesto di ritenere nulla la propria precedente nota n.045/99 in data 5 febbraio 1999 con la quale si esprimeva discordanza rispetto alla determinazione del canone riportato nella bozza di atto formale precedentemente sottoscritto;
- che il Ministero dei Trasporti e della Navigazione con dispaccio n° 5170428 in data 19 febbraio 1999 ha autorizzato la stipula del presente atto (allegato 41 bis)

Tutto ciò premesso le parti comparenti, come sopra costituite, della cui identità sono personalmente certo, confermando la precedente narrativa che forma parte integrante del presente atto, convengono e stipulano quanto appresso:

ART. 1

L'Amministrazione Marittima concede alla Società Cala de' Medici Circolo Nautico S.p.A la temporanea occupazione e l'uso di un'area demaniale marittima della superficie complessiva stimata di 174.966 mq., situata in Rosignano Marittimo (LI) nella località immediatamente a sud della Baia di Crepatura, avente la forma e l'ubicazione rappresentate nel tipo planimetrico in scala da 1 a 1000 redatto e firmato dal professionista abilitato Dott. Ing. Michele PANTALEO in data Febbraio 1995 con il numero "Tav. 208", sottoposto al bollo straordinario in data Marzo 1995, vidimato dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. in data 14/02/1996 con il numero 2930 ed annesso al presente atto (in all.42). Detta area demaniale confina a nord ed a sud con aree demaniali a destinazione balneare ed il Mar Tirreno, ad est con proprietà private attestate su Viale Trieste e porzioni del Viale stesso, a ovest con il Mar Tirreno. L'area totale richiesta in concessione, al momento del rilascio della presente concessione, è costituita dalle seguenti superfici, misurate al livello medio mare:

- ♦ area attualmente esistente di demanio marittimo sulla terra ferma valutabile, sino alla linea attuale di battigia, in mq. 23.226, da utilizzare per banchine, fabbricati. piazzali, ecc.;
- ♦ specchio acqueo da utilizzare, mediante opere di riempimento e/o palificazione, per banchine, moli, pontili, piazzali, fabbricati, ecc., e quale bacino portuale, valutabile in mq. 151.740.

La concessione è assentita allo scopo di costruire e gestire un porto turistico che, a realizzazione avvenuta, risulterà pari a circa mq, 81.700 a terra ed a mq 93.300 di specchio acqueo.

La concessione avrà la durata di anni 50 (cinquanta) a decorrere dalla data di approvazione del presente atto.

La concessione è revocabile in tutto o in parte per specifici motivi inerenti al pubblico uso del mare o per altre ragioni di pubblico interesse, a giudizio discrezionale dell'Amministrazione Marittima, senza che la società concessionaria abbia diritto ad altro compenso od indennizzo o rimborso che quello determinato nel presente atto e nei casi ed alle condizioni ivi stabilite.

Il concessionario deve esercitare direttamente la concessione.

ART.2

Il concessionario si obbliga a costruire, entro la zona concessagli, un porto turistico costituito da opere a mare e opere a terra.

La natura, la forma, le dimensioni e la struttura di dette opere dovranno essere conformi al progetto redatto e firmato dal professionista abilitato Dott. Ing. Michele PANTALEO in data Febbraio 1995, vistato dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Roma in data 14/2/1996 con il n° 2930/476, sottoposto al bollo straordinario in data Marzo 1996.

Il progetto (all. 42) è costituito da:

TAV. N. 201	OPERE MARITTIME - RELAZIONE TECNICA GENERALE
TAV. N. 202	OPERE MARITTIME - STUDIO SULLE OSCILLAZIONI DI RISONANZA ALL'INTERNO DEL BACINO PORTUALE
TAV. N. 203	OPERE MARITTIME - STUDIO PROPEDEUTICO COMPARATIVO SULL'ACCESSO NAUTICO
TAV. N. 204	OPERE MARITTIME - STUDIO DELL'INFLUENZA DEI VENTI SULLA MANOVRA E SULL'ORMEGGIO DELLE IMBARCAZIONI
TAV. N. 205	OPERE MARITTIME - COROGRAFIA
TAV. N. 206	OPERE MARITTIME - COROGRAFIA
TAV. N. 332	FOGNATURA NERA, CONDOTTA INTERNA DEL PORTO E CONDOTTA DI RILANCIO
TAV. N. 333	FOGNATURA NERA - CONDOTTA DI RILANCIO
TAV. N. 334	FOGNATURA NERA - VASCA DI RILANCIO - PIANTA E SEZIONI
----------	COMPUTO METRICO - OPERE ED IMPIANTI
----------	STIMA DELLE OPERE E DI IMPIANTI

ART.3

I lavori per l'esecuzione delle opere di cui all'art.2 dovranno avere inizio entro 180 (centottanta) giorni dalla data di rilascio della Concessione Edilizia comunale.

Tali lavori non dovranno subire interruzioni e dovranno essere ultimati entro il termine di 5 anni dalla data di approvazione del presente atto; il loro stato di avanzamento dovrà essere pari almeno al 25% (venticinque per cento) dopo i primi 2 (due) anni e al 60% (sessanta per cento) dopo ulteriori 2 (due) anni.

Nel computo del periodo dei lavori sono da escludere i giorni in cui gli eventi meteoclimatici, da valutarsi dall'Amministrazione Marittima, impediscano una regolare sequenza operativa a mare e/o a terra e sono altresì da escludere tutti gli altri casi di forza maggiore o di caso fortuito. La società concessionaria dovrà notificare all'Amministrazione Marittima il caso di forza maggiore o il caso fortuito entro 15 (quindici) giorni dalla data in cui si è verificato, rimanendo in facoltà dell'Amministrazione di non tenere conto della ritardata notifica.

L'utilizzo commerciale della concessione dovrà avere inizio ad avvenuta ultimazione dei lavori delle singole opere; esso non dovrà essere sospeso per un tempo superiore a mesi 6 (sei) se non in casi di forza maggiore. Il Concessionario dovrà notificare all'Amministrazione marittima il caso di forza maggiore entro 15 (quindici) giorni dalla data in cui si è verificato, rimanendo in facoltà dell'Amministrazione di non tenere conto della ritardata notifica.

Sia nel caso di ritardo nell'esecuzione dei lavori o nell'inizio della gestione, sia nel caso di sospensione dell'esercizio oltre i termini stabiliti, l'Amministrazione avrà la facoltà di sottoporre il concessionario per la durata massima di 18 (diciotto) mesi ad una penale di £. 500.000 (cinquecentomila) – pari a Euro 258,23 per ogni giorno di ritardo, ferma restando la facoltà dell'Amministrazione Marittima di dichiarare la decadenza della concessione, ai sensi dell'art. 47 del Codice della Navigazione.

L'ammontare delle somme dovute dal concessionario per effetto del disposto del presente articolo potrà dall'Amministrazione essere prelevato dalla cauzione.

ART.4

In corrispettivo della concessione il concessionario dovrà pagare l'annuo canone di lire 176.698.000 (centosettantaseimilioniseicentonovantottomila) – pari a Euro 91.256,91 che sarà dallo stesso versato all'Erario nelle forme previste dalla legge. Detto canone è determinato in base al Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 343 in data 30.7.1998 e della Circolare del predetto Dicastero – Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti – n 77 in data 17 dicembre 1998 e con riferimento alle superfici indicate nella Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà in data 12 gennaio 1999 e Tav. n° 208 Bis (all. 43).

L'importo del canone verra aggiornato annualmente in base alle disposizioni di legge.

Durante il periodo necessario alla costruzione degli impianti, manufatti ed opere, nei termini di cui al precedente art. 3, e con decorrenza dalla data di approvazione del presente atto, il canone di cui sopra, ai sensi dell'art. 3, comma 2, del citato D.M. 343/1998, è ridotto a lire 88.349.000 (ottantottomilionitrecentoquarantanovemila) – pari a Euro 45.629.

Per i fini previsti dall'art 47, lettera d), del Codice della Navigazione il numero delle rate è fissato in 1(una).

ART.5

A garanzia dell'osservanza degli obblighi assunti con il presente atto il concessionario costituisce, a titolo di cauzione, la fidejussione bancaria n. 81731 in data 12 marzo 1999 dell'ammontare di lire 354.000.000 (trecentocinquantaquattromilioni) (all. 44), anch'essa da assoggettare ad aggiornamenti affinché non risulti mai inferiore a due annualità del canone di concessione.

Tale fidejussione è stata costituita, in solido con il concessionario, dalla Banca di Roma, sede di Torino, restando l'Amministrazione Marittima facoltizzata di escutere, in tutto o in parte, la suddetta fidejussione, senza bisogno di alcun provvedimento dell'autorità giudiziaria, sia nel caso di

mancato pagamento delle somme dovute dal concessionario per canoni, spese di riduzioni in pristino. di sgombero, di penale, ecc. ed in genere per qualunque motivo, restando la società concessionaria sempre responsabile di quanto dovesse, anche oltre l'importo della suddetta fidejussione prestata, e restando altresì obbligata a costituire quelle ulteriori cauzioni che, nel corso della validità del presente atto, fossero ritenute dall'Amministrazione necessarie, seguendosi anche per tali integrazioni le condizioni afferenti la fidejussione originaria contenute nel presente articolo.

La cauzione sarà restituita al termine della presente concessione sempre che il concessionario abbia adempiuto a tutti gli obblighi assunti con il presente atto o derivanti da disposizioni normative anche sopravvenute.

Qualora, in applicazione dell'art. 47 del Codice della Navigazione, l'Amministrazione concedente dovesse pronunciare la decadenza del concessionario dalla presente concessione, questi presta fin d'ora il suo incondizionato consenso per sé e per i suoi aventi causa, affinché l'Amministrazione concedente, senza bisogno di alcun provvedimento da parte dell'autorità giudiziaria, possa devolvere a favore dell'Erario, a suo insindacabile giudizio secondo le cause e le circostanze che danno luogo alla decadenza, una quota parte della suddetta cauzione od anche l'intero ammontare di essa.

Il concessionario resta sempre responsabile degli oneri derivanti dagli obblighi assunti con il presente atto, anche oltre l'importo rilasciato a titolo di cauzione.

ART.6

Il concessionario è obbligato ad attenersi alle prescrizioni di cui alle leggi 5 novembre 1971 n. 1086 e 2 febbraio 1974 n. 64 e pertanto la struttura dovrà essere sottoposta a collaudo statico prima della sua messa in esercizio; inoltre, secondo le prescrizioni dettate dal Consiglio Superiore dei LL.PP., la struttura dovrà essere collaudata ai sensi del regolamento n. 350/1895 sulla contabilità dei lavori dello Stato.

Prima della posa in opera dei pontili deve essere rivisitata la larghezza dei canali interclusi dagli stessi per adeguarli, ove necessario, agli standard correnti.

La realizzazione dell'imboccatura portuale è subordinata al definitivo assenso dell'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime previa acquisizione del parere del competente Ispettore Tecnico di Zona del Ministero dei Lavori Pubblici.

Le strutture dovranno essere realizzate in conformità con tutte le disposizioni normative vigenti (con particolare riferimento a quelle sulla sicurezza degli impianti elettrici, antinfortunistiche, igieniche e sull'eliminazione delle barriere architettoniche), avendo, il concessionario, l'onere di munirsi delle relative certificazioni che dovranno essere prodotte all'Autorità Marittima prima dell'esercizio della concessione.

Durante l'esecuzione dei lavori dovrà essere posta in essere ogni misura atta ad evitare qualsiasi forma di inquinamento del mare e del demanio marittimo e dovrà essere evitato l'impiego di sistemi che possano provocare sollecitazioni meccaniche su eventuali apparati bellici inesplosi ovvero, in

alternativa, effettuare una bonifica preventiva della zona, da eseguirsi con mezzi idonei alla localizzazione di ordigni esplosivi.

Per quanto concerne lo smaltimento delle acque luride provenienti dagli impianti igienici, deve essere evitato in modo assoluto l'inquinamento del terreno circostante e delle acque marine o di falda, adottando gli accorgimenti idonei dettati in proposito dalle competenti autorità sanitarie.

Il concessionario si obbliga a provvedere a proprie spese a tutto quanto prescritto dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali – Soprintendenza Archeologica di Firenze con nota n. 5452/9 in data 28.3.1994 (all. 24) e, in particolare, alla asportazione ed alla successiva musealizzazione, in locali appartenenti ad Enti Pubblici da definirsi, delle testimonianze paleontologiche – orme – attualmente riconoscibili già localizzate da detta Soprintendenza nel sito della concessione demaniale.

ART.7

Il bene demaniale viene concesso nello stato in cui si trova, sia in superficie che in sottosuolo e soprassuolo, ivi compreso un deposito in muratura di circa 35 mq. da demolire, restando a cura e spese del concessionario l'esecuzione dei lavori che occorressero per adattamenti, bonifiche, ripristini, demolizioni, escavazioni, colmature del bene stesso, deviazioni o prolungamenti di fogne, di condutture sotterranee, superficiali o aeree, dragaggi, ecc. e salva la responsabilità che al concessionario possa eventualmente derivare dall'esecuzione dei suddetti lavori.

Sono altresì a carico del concessionario tutti gli oneri e le spese necessari per l'esecuzione di prove, collaudi, ecc. nonché per ottenere le certificazioni e gli attestati ritenuti necessari dall'Amministrazione Marittima o dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime.

ART.8

I lavori di costruzione delle opere da erigersi sulla zona concessa dovranno essere eseguiti sotto la sorveglianza di personale della Capitaneria di Porto, dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. e dell'Ufficio del Territorio del Ministero delle Finanze.

A tal fine è fatto obbligo al concessionario di procedere ai necessari preavvisi alle predette Amministrazioni, alle cui disposizioni dovrà sempre essere ottemperato, anche per quanto non sia espressamente previsto nel presente atto.

Tuttavia il concessionario sarà sempre unico responsabile della esecuzione dei lavori sotto ogni aspetto e particolarmente nei riguardi della stabilità delle opere erette e delle eventuali azioni da parte di terzi, restando in ogni caso le Amministrazioni manlevate da ogni e qualsiasi responsabilità.

All'atto della consegna delle aree e per l'intera durata dei lavori, il concessionario si impegna a prestare idonea cauzione dell'importo di lire 1.000.000.000 (unmiliardo) a garanzia della corretta esecuzione degli stessi (nota n° 1403 in data 17 marzo 1999 dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Roma). Detta cauzione verrà restituita a collaudo finale avvenuto.

L'esecuzione delle opere è soggetta alla vigilanza ed al collaudo finale della Commissione di cui all'art. 8, comma 2, del D.P.R. n. 509/1997 che vi provvederà, in contraddittorio con il concessionario. Il collaudo delle opere dovrà risultare da specifico processo verbale, obbligandosi il concessionario

ad eseguire quelle ricostruzioni e modifiche e quegli ulteriori lavori che in sede di collaudo la predetta Commissione ritenesse opportuno imporre.

Agli effetti di quanto previsto dall'art. 10, in sede di collaudo sarà determinato il costo effettivo delle opere erette, da parte della Commissione in contraddittorio con il concessionario, il quale presenterà tutta la documentazione in suo possesso.

ART.9

Il concessionario si impegna a provvedere, a sua cura e spese e per tutta la durata della concessione, alla perfetta manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere costruite, anche osservando le prescrizioni che, all'occorrenza, fossero dettate dall'Amministrazione concedente.

In caso di mancata o deficiente manutenzione l'Amministrazione Marittima, qualora non preferisca applicare l'art. 47 del Codice della Navigazione, dopo opportuna diffida con fissazione del termine per l'esecuzione dei lavori che saranno dettagliatamente indicati, in caso di inadempienza, potrà provvedere d'ufficio a spese del concessionario all'esecuzione dei lavori suindicati, con facoltà di rivalersi sulla cauzione, fermo restando l'obbligo del concessionario per le spese eccedenti.

ART.10

Alla scadenza del presente Atto o nei casi in cui l'Amministrazione concedente, ai sensi dell'art. 47 del Codice della Navigazione, dichiari decaduto il concessionario o qualora il concessionario rinunci alla concessione, le opere erette complete di tutti gli accessori e delle pertinenze fisse ed in buono stato di manutenzione resteranno in assoluta proprietà dello Stato senza che al concessionario spetti alcun indennizzo, compenso o rimborso di sorta, ferma la facoltà da parte dell'Amministrazione di richiedere, ove lo ritenga opportuno, la demolizione delle opere erette e la riduzione della zona in pristino stato, da farsi a cura e spese del concessionario, senza che ad esso competa compenso, indennizzo o rimborso di sorta.

Nel caso di revoca della concessione, le opere di cui al presente atto, complete di tutti gli accessori e delle pertinenze fisse ed in buono stato di manutenzione, resteranno parimenti di proprietà dello Stato ed al concessionario spetteranno tanti cinquantesimi del costo delle spese stesse, da determinarsi in sede di collaudo, ai sensi dell'art. 8, quanti saranno gli anni mancanti dalla data della revoca alla data in cui la concessione avrebbe dovuto scadere se non fosse stata revocata, ferma la facoltà dell'Amministrazione di richiedere, ove lo ritenga opportuno, la demolizione delle opere erette e la riduzione della zona in pristino da eseguirsi a cura e spese del concessionario. cui non competerà, in tal caso, compenso o indennizzo o rimborso di sorta. In ogni caso l'indennizzo non può essere superiore al valore delle opere al momento della revoca, detratto l'ammontare degli effettuati ammortamenti.

Riscontrandosi difetto di manutenzione dei beni che devono rimanere in proprietà dello Stato, in tutti i casi previsti dalla legge, il concessionario, o chi per esso, sarà in ogni caso obbligato per le spese necessarie a rimettere tali opere in efficienza, dopo che l'Amministrazione lo avrà diffidato, fissandogli il termine ed indicandogli dettagliatamente i lavori da eseguire.

In caso di inadempienza l'Amministrazione Marittima potrà ritenere le somme relative sulla cauzione quando non sia stata incamerata per inadempienza o sull'indennizzo quando debba corrispondersi, senza che occorra alcun provvedimento dell'Autorità Giudiziaria ed a ciò il concessionario presta fin d'ora il suo incondizionato assenso per sé e per i suoi aventi causa.

ART.11

Le norme e le tariffe per l'esercizio della concessione, limitatamente alla parte a disposizione delle unità in transito, di cui all'art. 16 che segue, dovranno essere presentate dal concessionario all'approvazione della Capitaneria di Porto di Livorno almeno tre mesi prima dell'inizio dell'esercizio.

Dette norme e tariffe non potranno essere applicate se non dopo l'approvazione dell'Autorità Marittima.

ART.12

Il concessionario deve assicurare le opere costruite, presso una compagnia di assicurazione bene accetta all'Amministrazione, contro i danni del fulmine e dell'incendio per un importo non inferiore al valore dell'opera realizzata stimato dalla Commissione di cui al precedente articolo 8.

Le polizze di assicurazione. contenenti le condizioni particolari all'uopo previste dall'Amministrazione, devono essere vincolate a favore dello Stato, e per esso la Capitaneria di Porto di Livorno, e depositate presso la Capitaneria stessa.

Questa circostanza non libera il concessionario dalla responsabilità sulla regolarità dei pagamenti alle compagnie assicuratrici delle rate di premio.

Nel caso di totale distruzione delle opere, l'indennizzo pagato dagli assicuratori dovrà essere ripartito tra lo Stato ed il concessionario al quale spetteranno tante quote parti dell'indennizzo quanti sono gli anni che mancano al termine della concessione, il resto spetterà allo Stato e la concessione si intenderà risolta.

Il concessionario avrà la facoltà di ricostruire le opere nelle forme e dimensioni che esse avevano prima del sinistro, o anche, previa autorizzazione scritta dell'Amministrazione Marittima, con modifiche non sostanziali. ai sensi dell'art. 24 del regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione, per esercitarle fino al termine della concessione.

In tal caso, l'intero indennizzo pagato dagli assicuratori andrà al concessionario.

Nei casi di semplice danneggiamento l'indennizzo andrà al concessionario, il quale resterà obbligato a riparare i danni ripristinando l'efficienza delle opere.

ART.13

L'Amministrazione Marittima non si assume alcuna responsabilità né alcun onere di costruzione di opere di difesa in caso di minaccia di distruzioni totali o parziali delle opere costruite nel demanio marittimo o nel mare, per effetto delle mareggiate, sia pure eccezionali, o per effetto di erosioni o bradisismi.

ART.14

Per tutti i casi nei quali è prevista dal presente atto la facoltà dell'Amministrazione di prelevare somme dalla cauzione, resta inteso che tale facoltà l'Amministrazione potrà esercitare senza che occorra alcun provvedimento da parte dell'autorità giudiziaria, ed a ciò il concessionario presta sin d'ora per sé e per i suoi aventi causa esplicito ed incondizionato assenso.

Il concessionario inoltre assume formale e tassativo impegno di reintegrare la cauzione nell'ammontare previsto al precedente art. 5 qualora la cauzione stessa fosse ridotta per effetto dei suddetti prelevamenti, entro 60 (sessanta) giorni dall'ingiunzione che gli sarà notificata dalla Capitaneria di Porto di Livorno.

ART.15

Il concessionario si obbliga altresì a:

- esibire direttamente quanto richiesto per la certificazione antimafia;
- produrre, prima dell'inizio dei lavori, la necessaria Concessione Edilizia (in copia autentica) rilasciata dal competente Ente Civico, nonché ogni ulteriore autorizzazione, certificazione, permesso o nulla-osta indispensabile per l'inizio dei lavori ovvero che dovesse rivelarsi necessario durante l'esecuzione degli stessi;
- fermo restando quanto previsto al precedente art. 6, sospendere i lavori di escavazione in caso di rinvenimento di ordigni bellici, dandone immediata comunicazione alla Capitaneria di Porto di Livorno per i provvedimenti del caso.
- attuare e gestire, a propria cura e spese, durante i lavori, la segnaletica che la Capitaneria di Porto riterrà opportuno prescrivere per la sicurezza della navigazione;
- rispondere di tutti i danni che potessero derivare alle zone contigue ed ai terzi, per effetto della concessione ottenuta e dell'esecuzione dei lavori, manlevando l'Amministrazione Marittima da qualunque azione o molestia.

ART.16

Il concessionario può utilizzare l'approdo con facoltà di provvedere all'assegnazione dei posti d'ormeggio agli utenti entro nove decimi dei posti complessivi a disposizione

I restanti posti barca, un decimo del totale (in ogni caso non meno di 65, opportunamente suddivisi per classi di unità) saranno a disposizione delle unità in transito, le quali potranno fruire di tutti i servizi dell'approdo stesso dietro pagamento al concessionario, per i servizi fruiti e per il periodo di sosta, delle tariffe stabilite ai sensi del precedente art. 11 e con l'osservanza delle ulteriori norme eventualmente dettate dall'Autorità Marittima.

Le caratteristiche e l'ubicazione dei posti di ormeggio a disposizione delle unità in transito dovranno essere conformi a quanto riportato negli stralci planimetrici di progetto annessi al presente atto ovvero essere previamente approvate dalle Autorità competenti.

Il concessionario dovrà destinare un ulteriore tratto di banchina per l'ormeggio delle unità navali del Corpo delle Capitanerie di Porto -. Guardia Costiera, di quelle delle altre Forze di Polizia operanti sul mare, dei Vigili del Fuoco nonché delle unità necessarie ad eventuali operazioni di ricerca, soccorso, salvataggio e disinquinamento.

ART.17

Il concessionario dovrà predisporre un regolamento contenente le norme di esercizio e di uso del porto turistico da sottoporre al vaglio dell'Autorità Marittima.

Tale regolamento dovrà, in particolare, contenere l'indicazione delle prestazioni erogate agli utenti

ART.18

Il concessionario ha l'obbligo di provvedere a dotare il porto di tutte le dotazioni necessarie (attrezzature d'ormeggio, per la distribuzione dell'acqua, per l'erogazione dell'energia elettrica, eventualmente per l'allaccio telefonico, ecc.).

Prima dell'inizio dell'esercizio il concessionario dovrà produrre alla Capitaneria di Porto di Livorno uno "studio di sicurezza" nel quale sia esplicitata l'organizzazione di stabilimento ai fini della prevenzione e dell'estinzione di possibili incendi nell'area portuale e/o di qualsiasi rischio rilevante.

Il porto potrà essere dotato di impianti per la distribuzione di carburanti, per i quali il concessionario dovrà richiedere specifiche autorizzazioni alle autorità competenti, con l'osservanza delle norme stabilite dal Codice della Navigazione (art. 52) e dal relativo regolamento di esecuzione (art. 41 e seguenti).

ART.19

La società concessionaria deve mettere a disposizione, nell'ambito dei manufatti realizzati all'interno della concessione assentita con il presente atto, strutture funzionali allo svolgimento delle attività istituzionali dell'Autorità Marittima locale secondo un progetto previamente accettato dall'Amministrazione.

Deve essere inoltre previsto un idoneo locale per l'autorità doganale.

ART.20

La consegna al concessionario dei beni demaniali concessi con il presente atto verrà fatta dopo che l'atto stesso sia stato approvato e reso esecutivo.

All'uopo la Capitaneria di Porto di Livorno notificherà al concessionario l'avvenuta approvazione dell'atto entro 15 (quindici) giorni dalla ricezione della notizia dell'approvazione stessa.

Entro 15 (quindici) giorni dalla notifica il concessionario deve versare all'Ufficio del Registro competente per territorio l'ammontare della rata dovuta del canone su conforme ordine di introito della Capitaneria di Porto.

Entro 30 (trenta) giorni dalla notifica il concessionario dovrà presentarsi per prendere in consegna i beni demaniali concessi, producendo l'attestazione comprovante l'avvenuto pagamento del canone dovuto.

Il presente atto, unitamente al verbale di consegna del sito, dovrà essere regolarmente registrato a cura e spese del concessionario.

ART.21

Il concessionario si impegna a presentare denuncia di iscrizione catastale di tutto il complesso portuale producendo anche alla Capitaneria di Porto copia di tutte le planimetrie aggiornate nei formati e con i requisiti rispondenti agli standard richiesti dall'Amministrazione..

Richiesto io Ufficiale designato a ricevere gli atti relativi a concessioni di demanio marittimo. ho ricevuto e pubblicato il su esteso atto mediante lettura fattane ad alta ed intelligibile voce, in presenza dei testimoni e delle parti, che, da me interpellate, hanno dichiarato essere l'atto conforme alla loro volontà.

Il presente atto consta di n. 8 fogli di carta legale scritti su n. 32 facciate e ha n. 44 allegati rilegati in numero quattro tomi .

Livorno, 23/03/99

Per l'Amministrazione Marittima

F.To

Per la Marina Cala de' Medici Circolo Nautico S.p.A.

F. To

L'UFFICIALE ROGANTE

F.To

I TESTIMONI

F.To

F.To

COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO

(Provincia di Livorno)

CONCESSIONE EDILIZIA n. 97 anno 1995

PROVVEDIMENTO N. 335 **DEL** 09 APR. 1999

IL RESPONSABILE DEL SETTORE URBANISTICA

Vista l'istanza del 3 Marzo 1995, prot. n. 7363, presentata dalla. ***Soc. Marina Cala De' Medici, Circolo Nautico S.p.A.*** con cui veniva rimesso il progetto del Porto Turistico da realizzarsi in Rosignano Solvay, loc. Crepatura;

Visto l'atto n. 4693 del 11.5.1987 con il quale la G.R.T. deliberava di approvare la Variante al PRG adottata con deliberazione C.C. n. 164 del 26.03.1985 nella versione degli atti modificati con deliberazione C.C. n. 13 del 22.1.1987;

Vista la delibera G.R.T. n. 11801 del 9.12.1987 con la quale veniva ritenuta meritevole di approvazione la delibera C.C. n. 165 del 29.03.1985 (P.R.G. Porto) subordinatamente all'introduzione di prescrizioni e stralci di cui al parere della C.R.T.A. del 16.09.1987;

Vista la delibera C.C. n. 201 del 13.04.1988 con cui veniva espresso parere favorevole per la concessione demaniale per anni 50 di zona demanio marittimo località Baia di Crepatura per realizzazione di Porto Turistico richiesta alla Capitaneria di Porto dalla Soc. Marina Cala de' Medici;

Vista la Convenzione stipulata in data 29.08.1988 con atto rep. N. 9124 registrata a Livorno il 5.09.1988 al n. 1348;

Vista la delibera C.C. n. 822 del 13.12. 1989 con cui il C.C. prendeva atto delle prove rimesse dalla Soc. Marina Cala De' Medici , ai sensi ed agli effetti dell'art. 1 della convenzione stipulata in data 29.08.1988 ed in particolare:

1) relazione meteomarina;
2) modello bidimensionale per la verifica della stabilità e della tracimazione della sezione corrente della diga di sopraflutto;
3) modelli matematici per lo studio dell'agitazione ondosa interna al bacino, il disegno ottimale del molo di sopraflutto e l'analisi delle eventuali interazioni fra l'opera ed i litorali limitrofi;
4) studio sul modello fisico tridimensionale – relazione finale I e II parte;

Visto l'atto n. 3032 del 9.4.1990 con cui la Giunta Regionale Toscana approvava il P.R.G. del Porto Turistico.

Vista la nota del 4.7.1990 con cui la Regione Toscana esprimeva alla Capitaneria di Porto di Livorno il proprio parere favorevole alla concessione demaniale per le aree interessate dalla struttura portuale;

Visto l'atto G.M. n. 2708 del 24.11.1990 con cui l'Amministrazione Com.le conferiva l'incarico all'Avv. Calogero Narese per la verifica degli atti, sotto il profilo formale e legislativo per l'iter conclusivo della struttura portuale;

Vista la delibera C.R.T. n. 258 del 27.05.1992 "Piano regionale di coordinamento di porti ed approdi turistici della Toscana" con cui si conferma per quanto riguarda il Porto Turistico di Rosignano M.mo le precedenti delibere C.R.T. n. 123/85 e 153/90;

Visti gli atti C.C. n. 194 del 22.12.1994 e n. 57 del 21.03.1995 con cui questa Amministrazione adottava e successivamente controdeduceva alle osservazioni alla Variante alle Norme Tecniche del P.R.G. relativamente alla localizzazione del Porto;

Visti gli atti C.C. n. 195 del 22.12.1994 e n. 58 del 21.03.1995 con cui rispettivamente si adottava e si controdeduceva al progetto di variante al Piano Regolatore del Porto Turistico di Baia di Crepatura;

Considerato che i suddetti atti tendevano a superare alcune difficoltà emerse in sede di fase conclusiva della progettazione esecutiva del porto turistico, in riferimento alla soluzione urbanistica basata su due livelli, del quale quello superiore costituito dalla cosiddetta "Piastra", per assicurare la fattibilità dell'opera, era stata ritenuta necessaria una variante al P.R. del porto turistico, che prevedesse la revisione della soluzione urbanistica della parte a terra, basata proprio sulla cosiddetta "Piastra", per una migliore organizzazione del porto stesso, nel rispetto dei parametri qualitativi e quantitativi previsti dalla normativa di Settore in particolare realizzando un più idoneo collegamento tra il Porto e la città;

Vista la Delibera C.C. n. 196 del 22.12.1994 con cui si approvava il nuovo schema di convenzione fra il Comune di Rosignano Marittimo e la Soc. Marina Cala de' Medici, Circolo Nautico S.p.A. di Torino per la realizzazione del Porto Turistico in loc. Baia di Crepatura;

Vista la delibera di Giunta Regionale n. 4301 del 30.10.1995 con cui si approvava il progetto di Variante al P.R. del porto adottata con delibera C.C. n. 195/95 con prescrizioni;

Vista la delibera di Giunta Regionale n. 4302 del 30.10.1995 con cui si approvava la Variante alle N.T.A. del porto adottata con delibera C.C. n. 194/95 con prescrizioni;

Vista la Delibera C.C. n. 205 del 6.12.1995 con cui l'Amm.ne ai sensi della L.R. n. 5/95 art. 40 comma 1 "Variante alle NTA del PRG localizzazione Porto Turistico Baia di Crepatura" prende atto senza controdeduzioni delle prescrizioni regionali (delibera G.R.T. n. 4302/95) e conseguente adeguamento delle NTA (esecutiva il 28.12.1995);

Vista la Delibera C.C. n. 206 del 6.12.1995 con cui l'Amm.ne ai sensi della L.R. n. 5/95 art. 40 comma 1 "Variante al P.R. del Porto di Baia di Crepatura" prende atto senza controdeduzioni delle prescrizioni regionali (delibera G.R.T. n. 4301/95) e conseguente adeguamento delle NTA (esecutiva il 28.12.1995);

Visto il ricorso al T.A.R Toscana presentato dal W.W.F. Italia e Federazione Nazionale dei Verdi contro le delibere G.R.T. n. 4301 e 4302 del 30.10.1995 per l'annullamento, ptevia sospensione, degli atti di cui sopra;

Vista la trasmissione da parte del T.A.R. della Toscana dell'ordinanza di rigetto della istanza incidentale di sospensione delle delibere G.R. n. 4301 e 4302 del 30.10.1995;

Vista la memoria presentata in data 12.05.1998, dall'Avv. Calogero Narese, a seguito dell'incarico di cui sopra, in merito alla necessità o meno di esperire la procedura di V.I.A. prima del rilascio della Concessione Edilizia;

Vista la nota della Soc. Marina Cala De' Medici in data 25.05.1998, ns. prot. n. 18229 del 3.06.1998 con cui veniva rimesso uno studio dell'Avv. Alberto Bianchi, legale della Società, sulla necessità o meno di sottoporre alla procedura del VIA il progetto della struttura portuale;

Vista la Convenzione repertorio n. 10560, a rogito del Dott. Carlo Paolini, Segretario Generale, registrata a Livorno il 07.02.1995 al n. 1309, stipulata tra questa Amministrazione Com.le e la Soc. Marina Cala De' Medici in data 19.01.1995 per la realizzazione della struttura portuale in Rosignano Solvay , loc. Baia di Crepatura;

Vista l'integrazione alla pratica edilizia relativa al progetto del Porto Turistico rimessa dalla Soc. Marina Cala De Medici in data 15.12.1995 assunta al protocollo generale al n. 35111 del 16.12.1995 con cui venivano rimessi gli elaborati adeguati alle prescrizioni introdotte con delibere G.R.T. n. 4302/95 e n. 4301/95;

Vista l'autorizzazione ex. Art. 19 D.L.vo 08.11.1990 n. 374 del 30.11.1993 n. 32359 rilasciato dalla Circoscrizione Doganale di Livorno;

Vista la nota del Ministero per i Beni Ambientali Soprintendenza Archeologica di Firenze in data 28.03.1994;

Visti i pareri dell'Unità Sanitaria Locale n. 6 in data 19.05.1995 n. IPT 310/95 e SPISLL 39/95 e in data 4.01.1996 n. IPT 1002/95 e SPISLL 143/95;

Visto il Parere del Settore Polizia Municipale del 23.12.1995;

Visti i pareri del Settore LL.PP. e Servizi Tecnologici del 2.01.1996 e del 06.03.1996;

Visto il parere del Settore Programmazione Economica del 3.01.1996;

Visto il parere del Settore Ambiente in data 4.01.1996;

Vista la dichiarazione del tecnico progettista dott. Ing. Michele Pantaleo in data 3.01.1996 prot. n. 173 sul rispetto dei disposti della L. n. 13/89 e sue succ. modifiche e integrazioni;

Vista l'autorizzazione ex art. 19 D.L.vo 08.11.1990 n. 374 del 29.04.1996 n. 14510 rilasciato dalla Circoscrizione Doganale di Livorno;

Visto il nulla-osta del Comando Provinciale Vigili del Fuoco in data 7.03.1995 prot. n. 17813 (93)/21418.92, Ns. prot. n. 8437 del 15.03.1995;

Visto il successivo nulla - osta del Comando Provinciale Vigili del Fuoco in data 30.12.1995 prot. n. 15960 (95) ns. prot. n. 72 del 2.01.1996;

Visto il parere n. 1 espresso dalla Commissione edilizia nella seduta del 5.01.1996;

Visto il parere n. 2 espresso dalla Commissione Edilizia integrata nella seduta del 5.01.1996, nonché la successiva autorizzazione ai sensi dell'art. 7 della Legge n. 1497/39 e sue successive modifiche ed integrazioni rilasciata in data 28.03.1996;

Vista la nota prot. n. 10739 del 4.06.1996 ns. prot. n. 17627 del 6.06.1996 della Soprintendenza per i Beni AA.AA.AA. e SS. di Pisa con cui la stessa comunica che non ha ritenuto che ricorrono motivi di legittimità idonei a proporre l'annullamento dell'autorizzazione citata al capoverso precedente;

Visto l'atto G.C. n. 666 del 24.06.1997 "Concessioni ed autorizzazioni edilizie: Atto di indirizzo";

Visto il provvedimento del Sindaco n. 1 del 7.1.1999 "Conferimento incarichi di direzione dei Settori del Comune";

Visti i Regolamenti di edilizia, igiene e polizia urbana;

Visto il capo 4° del Tit. 2° della Legge 17.8.1942 n. 1150 e la Legge 6.8.1967 n. 765;

Vista la Legge 28.1.1977 n. 10 e successive modifiche ed integrazioni;

Visto il deposito in atti degli elaborati di progetto per l'impianto elettrico ai sensi della Legge 5.3.1990 n. 46 e successive modifiche ed integrazioni;

Visto il deposito degli elaborati per l'impianto di climatizzazione, idrosanitario ed antincendio ai sensi della normativa vigente;

Visto, in riferimento al deposito degli atti in ordine alla Legge 2.2.1974 n. 64 e L.R.T. n. 88/82 presso la Regione Toscana ufficio Genio Civile di Livorno, quanto indicato all'art. 6 del presente atto;

Visti gli atti in adempimento a quanto previsto dalla Legge 9.1.1989 n. 13, modificata dalla Legge 27.2.1989 n. 62, e dal D.M. LL.PP. 14.6.1989 n. 236;

Vista la dichiarazione rimessa dal Progettista di conformità delle opere progettate resa ai sensi dell'art. 1 comma 4 della Legge n. 13/89 ed ai sensi dell'art. 7 comma 3 del D.M. LL.PP. 14.6.1989 n. 236;

Preso atto della proposta di provvedimento formulata ai sensi del 2 comma , articolo 4 della Legge 4.12.93 n. 493, del responsabile del procedimento Arch. S. Marcellini in data 5.11.1998;

Vista la nota del 11.11.1998 prot. n. 32567 con cui questa Amministrazione trasmetteva alla Soc. Marina Cala De' Medici la determinazione finale del Responsabile del Settore Urbanistica e con la quale veniva comunicato il parere favorevole al progetto relativo alla realizzazione del Porto Turistico con prescrizioni subordinando la formale emissione della Concessione Edilizia alla presentazione del titolo relativo alla disponibilità delle aree demaniali oggetto di intervento;

Visto il Provvedimento del Responsabile n. 1350 del 10.11.1998 con il quale è stata rilasciata la concessione edilizia alla pratica n. 98/95 relativa alla realizzazione delle opere di urbanizzazione in Rosignano Solvay Baia di Crepatura;

Vista la nota della Capitaneria di Porto del 25.3.1999 assunta al protocollo generale di questa Amministrazione al n. 8817 del 30.3.1999 con la quale si comunica dell'avvenuta stipula della Concessione Demaniale;

Vista la nota del 08.04.1999 con la quale viene trasmessa copia della Concessione Demaniale;

Vista altresì l'autocertificazione del rappresentante della Soc. Marina Cala de' Medici C.N. S.p.A. con la quale dichiara di avere la Concessione Demaniale Marittima approvata;

Preso atto, tra l'altro che nella suddetta Concessione Demaniale, viene evidenziato che "... la Società ha prodotto, apposita relazione di Impatto Ambientale, secondo quanto disposto dall'Amministrazione Centrale con la Circolare n. 275 del 4 Ottobre 1991 e che, come si evince dal dispaccio n. 5172707 del 12 gennaio 1994 della Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti, l'ufficio Legislativo del Ministero, aveva ritenuto che la Delibera comunale innanzi citata riassumeva nella sua valenza autorizzativa un vaglio esteso anche ai profili ambientali, oltre che paesaggistici dell'opera prevista, per la quale la Società istante ha prodotto apposita relazione di Impatto Ambientale";

Preso atto che il richiedente ha titolo alla concessione in forza della relativa Concessione Demaniale e per quanto dichiarato nell'autocertificazione;

DISPONE

ART. 1: ***Oggetto della concessione***

Al Sig. *Boggiato Alessandro in qualità di Amministratore Delegato della Soc. Marina Cala dè Medici, Circolo Nautico S.p.a.* , con sede in Torino, Corso Ferrucci 112 è concessa, alle condizioni appresso indicate e **fatti salvi i diritti di terzi**, la facoltà di eseguire i lavori di ***Costruzione di Porto Turistico in Rosignano Solvay, loc. Crepatura*** secondo il progetto che si allega quale parte integrante del presente atto, redatto dall'Ing. Michele Pantaleo.

ART. 2: ***Contributo per il rilascio della concessione con versamento dei costi di urbanizzazione.***

Il contributo che il concessionario deve corrispondere ai termini dell'art. 3 e degli artt. 5, 6, 9, 1° comma, lett. b); 9, 2° comma; 10 della Legge 28.1.1977 n. 10 è determinato nella misura di lire 18.479 /mc. per l'urbanizzazione primaria e lire 7944/mc. per l'urbanizzazione secondaria per l'attività relative a costruzioni destinate ad attività commerciali, direzionali e lire 21.562/mq per l'urbanizzazione primaria e lire 9584/mq. per l'urbanizzazione secondaria per insediamenti artigianali, a norma della deliberazione C.C. n. 99 del 29.6.1994.

Pertanto l'ammontare degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria per l'attività relativa a costruzioni destinate ad attività commerciali e direzionali assomma a lire 352.861.990 e per l'insediamento artigianale a lire 19.709.500 per un totale pari a lire 372.571.490, mentre il contributo costo costruzione, dovuto solo per le costruzioni destinate ad attività commerciali e direzionali ammonta a lire 164.311.150.

Il concessionario all'atto della presente concessione versa un quarto degli oneri di urbanizzazione corrispondenti a lire 93.142.880 presso la Tesoreria Comunale e si obbliga a corrispondere all'Amministrazione Comunale la rimanente somma in tre rate di lire 147.913.260 cadauna, corrispondenti ciascuna ad 1/4 degli OO.UU. ed a 1/3 del C.C.C. dovuti, nel rispetto delle seguenti scadenze:

- **entro 6 (sei), 12 (dodici) e 18 (diciotto) mesi dalla data della presente concessione;**

A garanzia dell'esatto adempimento dei suddetti oneri il concessionario contestualmente al rilascio della presente concessione presta adeguata garanzia a mezzo di fidejussione bancaria in data 06.04.1999 del Banco Ambrosiano Veneto S.p.A. con sede in Vicenza, Contrà Santa Corona 25.

Il mancato versamento del contributo nei termini comporta l'applicazione delle sanzioni previste dalla Legge 28.1.1977 n.10 e dall'art. 3 della Legge n. 47/85.

Le quote afferenti alle opere di urbanizzazione potranno essere oggetto di conguaglio nel caso in cui, nel corso di esecuzione delle opere, interverranno modificazioni alle tabelle parametriche regionali.

ART. 3: ***Obblighi e responsabilità del concessionario***

Nell'attuazione dei lavori devono essere osservate le disposizioni, le leggi ed i regolamenti locali in vigore, nonché le seguenti modalità esecutive:

- i lavori siano eseguiti nelle forme e quantità riportate nel progetto approvato;
- che siano rispettate le destinazioni d'uso e le unità immobiliari individuate nel progetto stesso.

Il presente atto di concessione deve rimanere depositato nel cantiere di lavoro sino ad avvenuta ultimazione dell'opera a disposizione degli Organi di Controllo.

Nel cantiere deve essere affissa al pubblico una tabella chiaramente leggibile nella quale siano indicati:

1) il nome e cognome del concessionario o la indicazione della pubblica amministrazione dalla quale dipende il lavoro;
2) il nome e cognome del progettista e del direttore dei lavori;
3) la Ditta (o le Ditte) esecutrice dei lavori;
4) la data ed il numero della presente concessione;
5) destinazione d'uso e le unità immobiliari consentite;
6) data entro cui devono essere iniziati e ultimati i lavori, come stabilito nella presente concessione;
7) numero e data di deposito dei calcoli di cui alla Legge n. 64/74 secondo le disposizioni di cui alla L.R.T. n. 88/82.

E' inoltre fatto obbligo al concessionario di notificare gli estremi della concessione alle Aziende erogatrici di pubblici servizi (energia elettrica, telefoni, gas,

acqua) a cui si fa richiesta per allacciamenti anche provvisori o riferiti all'attività di cantiere o di impianti particolari.

E' altresì fatto obbligo al concessionario di osservare e far osservare le seguenti

CONDIZIONI GENERALI:

1) Che con la presente concessione che si rilascia **senza alcun pregiudizio dei terzi**, non si intenda acquisito, da parte del richiedente, alcun diritto per opporsi, in qualunque caso o in qualsivoglia tempo, contro quelle disposizioni che al Comune piacesse di adottare per migliorare le condizioni delle strade antistanti, o per pretendere indennità, rinunziando ora per allora il concessionario a qualsiasi indennità, di forza anche previste da qualsivoglia legge o consuetudine in contrario;

2) che gli edifici di nuova costruzione non possano essere abitati od usati se non dopo la concessione del permesso di abitabilità;

3) che i ponti di servizio, realizzati sia in aggetto che con ponteggi poggianti al suolo con cavalletti debbano avere la dovuta stabilità ed essere muniti dei necessari ripari onde evitare danni ed infortuni, di cui sarebbero responsabili il titolare della presente concessione o la ditta appaltatrice;

4) che ai ponti o sbarramenti interessanti spazi soggetti a pubblico uso siano collocati i prescritti segnali stradali sia diurni che notturni nonchè nel rispetto degli artt. 20 e 21 del Codice della Strada in Vigore dal 1.1.1993;

5) che prima di porre mano al lavoro, il concessionario debba aver ritirato il permesso dall'Ufficio di Polizia Municipale la relativa autorizzazione o concessione di cui all'art. 21 del Codice della Strada in Vigore dal 1.1.1993 e pagata la relativa tassa di occupazione di suolo pubblico se dovuta;

6) che le costruzioni siano eseguite staticamente a perfetta regola d'arte, non ritenendosi responsabile l'Amministrazione dei sinistri che possano avvenire;

7) che per gli impianti igienici siano osservate tutte le norme del Regolamento Sanitario Comunale, del vigente regolamento di immissione nelle reti della fognatura nera, e le disposizioni vigenti emanate dal Ministero della Sanità;

8) che siano rispettate le condizioni di cui al precitato parere dell'Unità Sanitaria Locale di cui all'art.6 del presente atto.

ART. 4: ***Opere in cemento armato***

Qualora si intenda dare esecuzione a strutture in cemento armato indicate nell'art. 1 della Legge 5.11.1971 n. 1086, il costruttore è tenuto all'osservanza di tutte le norme contenute nella menzionata legge ed in particolare a provvedere alla denuncia all'Ufficio del Genio Civile di cui all'art. 4, prima dell'inizio dei lavori.

Al termine dei lavori le opere dovranno essere sottoposte al collaudo statico previsto dall'art. 7 della precitata legge e detto collaudo dovrà essere vidimato dall'Ufficio del Genio Civile per ottenere la dichiarazione di abitabilità e di agibilità della costruzione.

ART. 5: ***Termini di inizio e di ultimazione dei lavori***

I lavori debbono essere iniziati entro 180 giorni dalla data di rilascio della presente concessione, secondo i disposti dell'art. 3 della Concessione Demaniale ed ultimati entro ANNI TRE dalla stessa data, con eventuale eccezione prevista al 3° comma dell'art. 4 della Legge 28.1.1977 n. 10, nonché dalla Convenzione a rogito del Dott. Carlo Paolini in data 19.01.1995 e della Concessione Demaniale.

L'inosservanza dei predetti termini comporta la decadenza della concessione, così come comporta lo stesso effetto l'entrata in vigore di nuove previsioni urbanistiche, con le quali la concessione stessa sia in contrasto, salvo che i lavori siano stati iniziati e vengano completati entro tre anni dalla data di inizio.

Il termine per l'ultimazione può essere, comunque, prorogato eccezionalmente se durante l'esecuzione dei lavori sopravvengono fatti estranei alla volontà del concessionario, opportunamente documentati.

Qualora i lavori non siano ultimati nel termine stabilito il concessionario deve presentare istanza diretta ad ottenere una nuova concessione; in tal caso la nuova concessione concerne la parte non ultimata.

L'inizio dei lavori deve essere denunciato dal titolare della concessione a mezzo di apposito modulo.

Dovrà del pari essere denunciata dal titolare la data dell'avvenuta ultimazione dei lavori.

Il Comune si riserva, comunque la facoltà di richiedere tra l'altro i seguenti documenti:

- i contratti di appalto o di prestazioni di opera in economia regolarmente registrati;
- le denunce all'Ufficio Provinciale dell'I.N.A.I.L. da parte delle ditte esecutrici.

ART. 6: ***Prescrizioni speciali***

Purché prima dell'inizio dei lavori siano rimessi i nulla- osta e le autorizzazioni dell'Enel. Asa, Telecom;

Purché siano scrupolosamente rispettati i disposti del D.LGS. 14.8.1996 n. 494;

PURCHÉ SIANO SCRUPOLOSAMENTE OSSERVATI TUTTI GLI OBBLIGHI PRESCRITTI, NELL'AMBITO DEGLI ATTI DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA E NELLA CONVENZIONE CON IL COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO, CITATI NEL PRESENTE PROVVEDIMENTO, E DI OGNI ALTRA PRESCRIZIONE IMPARTITA NELL'AMBITO DEI PARERI ABILITATIVI RILASCIATI DAGLI UFFICI DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI INTERVENUTE NEL PROCEDIMENTO DI FORMAZIONE DEL PRESENTE ATTO.

Purché vengano pienamente rispettati i disposti di cui alla Legge 9.1.91 n. 10 per il contenimento dei consumi energetici.

Per tutti gli impianti di cui all'art. 1 della Legge 5.3.1990 n. 46 e del D.P.R. n.447 del 6.12.1991 dovranno essere forniti gli atti relativi secondo le disposizioni della legge stessa, ed in particolar modo i relativi certificati di conformità ai sensi dell'art. 9 della medesima.

Purché vengano rispettati i disposti dell'Unità Sanitaria Locale come da Sue note n. 6 del 19.05.1995 n. IPT 310/95 e SPISLL 39/95 e del 4.01.1996 n. IPT 1002/95 e SPISLL 143/95 che così recitano:

In materia di igiene pubblica e in materia di prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro.

1) Approvazione del competente Ufficio Tecnico Comunale dell'allaccio all'acquedotto mediante apposito dispositivo che garantisca il deflusso dell'acqua erogata in una sola direzione (Cir. Med. Prov. del 11/12/1970).

2) Approvazione del competente Ufficio Tecnico Comunale dell'allaccio alla pubblica rete fognaria.

3) Gli scarichi degli insediamenti produttivi dovranno essere autorizzati ai sensi della Legge n.319/76.

4) I condotti di esalazione di cucine e servizi igienici e le canne fumarie a servizio degli impianti di riscaldamento dovranno essere prolungate sopra la copertura.

5) I servizi igienici privi di finestra dovranno essere dotati di impianto per l'aspirazione forzata dell'aria collegato con l'interruttore dell'energia elettrica. Le pareti dei servizi igienici dovranno essere realizzate in modo da separare completamente un servizio dall'altro.

6) La vasca di accumulo di acqua potabile dovrà essere rivestita internamente di materiale compatibile con alimenti ai sensi del D.M. 21.03.1973 e successive modificazioni ed essere dotata di scarico di fondo per la pulizia periodica ai sensi del Decreto del 26.03.1991 del Ministero della Sanità.

7) L'acqua in uscita dalla vasca dovrà essere clorato o subire un processo di potabilizzazione a raggi U.V. prima dell'entrata in autoclave.

8) Eventuali acque di lavaggio dei locali officina del cantiere navale convogliate in appositi pozzetti sifonati ricavati sul pavimento ed essere decantate e disoleate prima dell'immissione in fognatura.

9) Sul pavimento dei locali cucina delle attività di pizzeria e ristorante dovranno essere ricavati dei fognati di raccolta delle acque di lavaggio adeguatamente sifonati; tali acque, insieme a quelle provenienti dai lavelli dovranno essere pretrattate in pozzetto degrassatore, e convogliate in un pozzetto di prelievo campioni prima dell'immissione in fognatura.

10) Nelle stazioni di rilancio intermedie delle acque nere dovrà essere previsto un sistema di allarme sonoro che consenta la rilevazione automatica di eventuali avarie alle pompe, le stazioni di rilancio dovranno essere collegate al gruppo elettrogeno previsto per la vasca di accumulo principale.

11) La vasca in cemento armato dove sono posti i serbatoi di carburante dovrà essere resa ispezionabile o, in alternativa essere dotata di un "pozzetto spia" che permetta la rilevazione di eventuali perdite.

12) In tutti i fondi commerciali dovrò essere posto in opera un infisso che eviti la diretta comunicazione tra il servizio igienico e la zona di vendita.

13) Nei servizi igienici per il personale delle attività di minimarket, pizzeria, ristorante o comunque dove vi sia preparazione di alimenti, il lavabo dovrà essere posizionato nell'anti-wc ed avere l'erogatore del tipo non manuale ai sensi dell'art. 28 del D.P.R. 327/80; le porte poste sul percorso tra l'anti-wc e la zona preparazione dovranno essere del tipo a "spinta" con molla di ritorno; nelle stesse attività dovrà essere previsto un locale spogliatoio di dimensioni adeguate alle unità di personale previste. I locali spogliatoio, qualora vi sia personale di sesso diverso, dovranno essere distinti per sesso.

14) Nel fondo commerciale al piano banchina di mq. 38 l'ingresso all'anti-wc dovrà avvenire dall'interno dell'attività.

15) Nella pizzeria l'accesso alla cucina dovrà avvenire dalla sala senza passare dall' anti-wc del pubblico; all'interno della cucina dovrà essere ricavata una piccola dispensa.

16) Questa U.S.L. si riserva il diritto di dettare ulteriori condizioni al momento della conoscenza della destinazione d'uso specifica dei fondi commerciali.

17) Nel locale infermeria la sup. aereoilluminante dovrà rispettare il rapporto di 1/10 con quella del pavimento.

18) Nella foresteria le camere con due letti dovranno essere di sup. non inferiore a 14 mq. e quelle ad un letto non inferiore a 9 mq.

19) L'altezza interna del locale portineria dovrò essere di almeno m. 2,70.

20) Dovrà essere scrupolosamente rispettato quanto previsto dall'art. 46 del D.L. n.277/91 circa la progettazione di impianti ed installazione di macchine ed apparecchiature al fine di mantenere più bassa possibile l'esposizione al rumore dei lavoratori. Dovranno essere privilegiati, all'atto dell'acquisto, gli utensili, le macchine, le apparecchiature, gli impianti che producono il più basso livello di rumore.

21) Si ricorda che, al momento dell'inizio delle varie attività la ditta/e dovrà procedere alla valutazione del rumore (art. 40 comma 1 D.L. n. 277/91) nonché valutazione del rischio di esposizione a piombo qualora si svolgano attività nelle quali si faccia uso di vernici, smalti, mastici e colori al piombo* (art. 11 comma 1 D.L.vo n. 277/91).

* Vedere allegato 1 al D.L.vo 277/91.

22) Preso atto dello studio presentato circa le caratteristiche delle strutture di progetto relativamente al calcolo del potere coibente nonché alla valutazione degli apporti di calore sia *interni* che esternò alle strutture medesime.

Considerato quanto sommariamente illustrato riguardo ai sistemi di riscaldamento e condizionamento dei locali, si prescrive che gli stessi dovranno rispondere ai requisiti richiesti delle norme di buona tecnica (Norme UNI) e delle norme di igiene del lavoro (DPR n. 303/56 - artt. 9, 11 e 13 e successive modifiche), in particolare:

- i sistemi di rinnovo/ricircolo dell'aria devono essere realizzati in maniera tale da *non* arrecare danno ai lavoratori addetti alle varie mansioni;
- la scelta e la collocazione gli impianti dovrà essere tale da determinare il minimo livello di rumorosità negli ambienti di lavoro;
- nei locali dotati di sistemi di condizionamento l'impianto dovrà garantire il n in dell'aria ambiente in relazione alle caratteristiche dei locali medesimi, del numero di persone presenti nonché delle caratteristiche delle lavorazioni che vi si svolgono.

23) CANTIERE NAVALE: Le presumibili dimensioni degli scafi fanno pensare ad interventi manutentivi anche di lunga durata.

Inoltre le attività previste all'interno del cantiere comportano l'uso di sostanze tossiche/nocive nonché l'emissione di polveri e rumori.

Pertanto, oltre all'obbligo di installare idonei sistemi di captazione di vapori e polveri, si dovrà provvedere affinché le lavorazioni pericolose o insalubri avvengano in luoghi separati allo scopo di non esporvi, senza necessità, i lavoratori addetti ad altre lavorazioni.

I suddetti locali dovranno essere convenientemente aerai illuminati da luce. naturale e riscaldati durante la stagione fredda nonché dotati di impianti per il ricambio dell'aria.

Si rammenta l'obbligo della notifica a questo Servizio PISLL così come previsto dall'art. 48 del D.P.R. n. 303/56.

24) L'impianto elettrico e di messa a terra dovrà essere realizzalo nel rispetto ai quanto previsto dal DPR n. 547/55, Legge n. 186/68 e Legge 46/90.

25) Nei vari locali di lavoro dovranno essere individuate un numero idoneo di uscite di emergenza aventi le caratteristiche previste dall'art. 13 del DPR 547/55 così come modificato dall'art. 33 del D.L.vo n. 626/94.

26) Le porte e i portoni dei locali di lavoro dovranno essere realizzate in conformità a quanto stabilito dall'art. 14 del DPR n. 547/55 così come modificato dall'art. 33 D.L.vo n. 626/94.

Le prescrizioni contenute nella presente dovranno essere adottate al momento della realizzazione dell'opera.

Purché siano rispettate le prescrizioni di cui alle note del Settore LL.PP. del 02.01.1996, del 06.03.1996, che così recitano:

- Tutte le aree a verde e per tutte le altre previste in piantumazione, siano provviste di idonei impianti irrigui, con utilizzo dello stesso sistema di alimentazione che deve essere realizzato per le aree a verde pubblico comprese quelle interne parcheggi. Tale sistema, indispensabile data la particolarità e l'esposizione delle aree in argomento, consentirà di garantire l'ovvio attecchimento nonché il regolare accrescimento nel tempo di tutte le essenze messe a dimora;
- Per la regimazione delle acque meteoriche adottare le soluzioni tecniche previste per le opere di urbanizzazione pubbliche;
- Per quanto attiene al trattamento delle acque di prima pioggia si rimanda al parere USL;
- I marciapiedi del tratto stradale viale Trieste - accesso al porto, devono essere realizzati con gli stessi materiali dei percorsi pedonali ad uso pubblico - interno area portuale;
- la pavimentazione della viabilità pedonale libera e degli spazi circostanti il borgo sia in pietra e non bitumata.

Purché siano rispettati i disposti dell'autorizzazione ai sensi art. 7 Legge n.1497/39 e successive modifiche ed integrazioni rilasciata dal Sindaco in data 28.03.1996, che così recita:

- sulle opere foranee i locali aventi larghezza doppia (box auto/ripostigli) dovranno avere un unico accesso pur lasciando inalterato il prospetto;
- dovrà essere rimesso studio definitivo, in sede di realizzazione dell'opera, sulla soluzione di accesso più funzionale all'imboccatura del porto e la verifica sull'esattezza dello studio prodotto dovrà essere compito dell'autorità competente (Capitaneria di Porto), ai sensi dell'art. 6 della Concessione Demaniale;
- dovrà essere rimessa relazione agronomica e elaborati grafici a firma di tecnico abilitato, a dimostrazione di quanto proposto negli elaborati rimessi. La scelta delle specie presentate, può risultare idonea ad eccezione della mimosa, perché troppo sensibile al tipo di sito e del pitosforo, perché pianta di poco pregio. Per quanto riguarda le specie arboree, la relazione suindicata dovrà verificarne la stabilità, tenendo conto sia della zona, che è soggetta ai venti marini, sia dello spessore dello strato di terreno su cui verranno impiantati;
- L'arredo urbano, la pubblicità e le insegne dovranno essere normati e/o progettati e la disciplina relativa alla pubblicità e in particolare alle insegne, dovrà essere valutata ed approvata dall'Amministrazione Comunale previa apposita richiesta.

Purché siano rispettati i disposti di cui alla nota del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali del 4.06.1996 che così recita:

- che la sequenza degli archi, dei moli e della passeggiata, che incorniciano l'accesso ai box auto/ripostigli sia evidenziata dall'arretramento del parametro murario sottostante e dal suo trattamento cromatico più scuro, al fine di riprodurre gli effetti chiaroscurali tipici del portico;
- che per l'edificio della direzione del porto si preveda una semplificazione delle linee architettoniche che ne attenui la caratterizzazione di torre di avvistamento costiera.

Purché siano rispettate le prescrizioni di cui alla nota del Settore Polizia Municipale del 23.12.1995, che così recita:

- L'installazione della segnaletica, orizzontale e verticale, sarà a carico di chi realizza gli interventi di cui al presente progetto, sentito il comando P.M. per le competenze del caso.

Purché siano rispettati i disposti di cui alla nota del Settore Ambiente del 4.01.1996, in merito all'osservanza dell'art. 15 ultimo comma della Convenzione stipulata, ai fini della definizione dei sistemi di raccolta R.S.U. ed il modo operativo da sottoporre ad apposita convenzione.

Purché siano rispettati i disposti di cui all'autorizzazione ex art. 19 D.L.vo 8.11.1990 n. 374 del 30.11.1993 e del 29.04.1996 che così recita:

- L'autorizzazione resta subordinata alla condizione che la Società istante predisponga un'apposita segnaletica che indichi l'obbligo, per tutte le persone in partenza o in arrivo

dall'estero con imbarcazioni da diporto, di sottoporre i loro bagagli al controllo doganale così come previsto dall'art. 4 del Regolamento CEE n. 3925/91 del 19.12 1991.

La prescrizione di cui sopra dovrà essere riprodotta su appositi cartelli metallici che saranno collocati in prossimità delle banchine in modo tale da essere ben visibili e leggibili tanto di giorno che di notte.

- Per quanto concerne le caratteristiche materiali e formali, la segnaletica predetta dovrà soddisfare il dettato dell'art. 39 del Nuovo Codice della Strada approvato con D.L.vo 30.4.92, n. 285, nonché dell'art. 136 del Regolamento di applicazione del Nuovo Codice della Strada di cui al D.P.R. 16.12.92, n. 495. Di detto Regolamento dovranno essere, altresì, rispettate le dimensioni di cui alla Tab.II-8 (Tipo "Grande"), nonchè le peculiarità cromatiche delle scritte che saranno bianche su fondo marrone.

- Le indicazioni, rese in tre lingue: italiano, inglese e francese, saranno le seguenti:

Chiunque utilizza imbarcazioni da diporto in arrivo o in partenza per l'estero deve presentare i bagagli al controllo doganale.

Rivolgersi: Guardia di Finanza

Brigata di Castiglioncello - Tel.: 75 20 30

Resta salva ogni altra prescrizione di norme diverse.

La presente autorizzazione condiziona il rilascio di ogni altra autorizzazione nella quale della stessa deve essere fatta comunque espressa menzione.

Purché siano rispettati i disposti di cui alla nota del Ministero per i Beni Ambientali Soprintendenza Archeologica di Firenze in data 28.03.1994 che così recita:

- Per quanto concerne la musealizzazione delle orme attualmente riconoscibili, musealizzazione sulla cui localizzazione si potrà decidere successivamente all'asportazione, si deve tenere presente che è forse possibile individuare soluzioni tecnologicamente avanzate per conservare in situ qualche testimonianza particolarmente significativa.

Va peraltro previsto che nel caso in cui, contrariamente al parere degli esperti, sotto l'attuale strato con orme venissero in luce altri significativi reperti paleontologici, si dovranno prendere diversi e adeguati provvedimenti. Resta inteso che le spese risultanti dalla musealizzazione e da eventuali altre indagini saranno a carico della Società Marina Cala Dé Medici.

Purché siano rispettati i disposti di cui alle note del Comando Provinciale Vigili del Fuoco del 7.03.1995 prot. n. 17813 (93)/21418.92 e del 30.12.1995 prot. n. 15960 (95).

- Prima del collaudo delle opere e del rilascio del relativo certificato di agibilità, dovrà essere approvata apposita convenzione che disciplini l'uso pubblico della struttura così come disposto dall'ultimo comma dell'art. 6 delle N.T.A. del P.R.P.T.

Ai sensi della L. 13/89 e succ. modificazioni ed integrazioni, dovrà essere previsto, all'interno del locale Ristorante del " Borgo" un w.c. per portatori di Handicap.

Nei locali con destinazione commerciale, l'esercizio delle specifiche attività dovrà essere regolato dalle relative disposizioni in materia.

Purché prima dell'inizio dei lavori venga rimessa all'Ufficio Tecnico Comunale l'attestazione di deposito degli elaborati tecnici presentati agli Uffici del Genio Civile, in conformità di quanto previsto dalla Lg. 2.2.74 n. 64 e L.R.T. 6.12.82 n. 88, e degli elaborati inerenti alle opere in conglomerato cementizio od a strutture metalliche di cui alla Lg. 5.11.71 n. 1086.

Purché almeno 10 giorni prima dell'inizio dei lavori venga effettuata, raccomandata A.R., apposita denuncia all'Ufficio del Genio Civile di Livorno nonché all'Ufficio Tecnico Comunale che questi avranno inizio e saranno eseguiti in conformità degli elaborati di progetto, rimessi ai rispettivi Enti.

Ai sensi delle Leggi n. 1086/71 e n. 64/74, la struttura dovrà essere sottoposta a collaudo statico prima della sua messa in esercizio; inoltre , secondo le prescrizioni dettate dal Consiglio Superiore dei LL.PP., la struttura dovrà essere collaudata ai sensi del regolamento n. 350/1895 sulla contabilità dei lavori, come da art. 6 della concessione Demaniale.

Purché prima dell'esecuzione dei lavori relativi all'allaccio alla Fognatura Comunale sia ottenuta regolare autorizzazione presso i competenti uffici di questa Amministrazione.

Purché prima del rilascio del certificato di abitabilità o agibilità sia ottenuta l'autorizzazione allo scarico ai sensi della Legge n. 319/76 e Legge regionale n. 5/86.

Ai sensi dell'art. 11 del D.M. 14.6.1989 n. 236, è fatto obbligo al concessionario di presentare, prima della richiesta di abitabilità e/o agibilità, perizia giurata redatta da un tecnico abilitato con la quale si dichiarerà che l'opera risulta conforme alle disposizioni di cui alla Legge n. 13/89 Legge 62/89 e D.M. 14.6.1989 n. 236.

Al termine dei lavori dovrà essere richiesto il rilascio del certificato di abitabilità/agibilità mediante la presentazione di un apposito modulo da ritirare presso l'ufficio ai sensi del D.P.R. 425/94, e comunque dovrà essere effettuato collaudo delle opere ai sensi del 2° comma dell'art. 8 del D.P.R. n. 509/1997 come da disposti di cui all'art 8 della Concessione Demaniale.

IL RESPONSABILE DEL SETTORE URBANISTICA
(GIOVANI ROBERTO)

Rosignano Marittimo 09 APR. 1999

Il sottoscritto si obbliga alla esecuzione delle prestazioni ed alla osservanza di tutte le prescrizioni contenute nella concessione.

IL CONCESSIONARIO
MARINA CALA DE' MEDICI C.N. SpA
L'Amministratore Delegato

CODICE FISCALE: 05957500589 P.IVA 06744010015

Rosignano Marittimo, 09 APR. 1999 (data di ritiro)

CODICE FISCALE DEL PROGETTISTA: PNTMHL44T30L129J

****

Avv. CALOGERO G. NARESE
Via dell'Oriuolo 20, 50122 FIRENZE
Tel. 2346886-2346889-2346896
Fax 2346890

Firenze, 12 Maggio 1998
Raccomandata espresso

Chi.mo Sig.
Sindaco
del Comune di
57016 **Rosignano Marittimo** (Li)

Oggetto: **realizzazione Porto Turistico: parere**. (R.897 bis)

Ho ricevuto, da parte di codesta Amministrazione, l'incarico di esprimere in via definitiva un parere pro-veritate, in merito alla questione in oggetto, in particolare sotto il profilo se sussista, o meno, la necessità di esperire la procedura di V.I.A. prima del rilascio della concessione edilizia per la realizzazione del porto.

L'ipotesi della necessità della procedura di V.I.A. è stata avanzata dal W.W.F. in sede di impugnazione degli atti di pianificazione urbanistica relativi al porto medesimo.

Nella memoria redatta nell'interesse di codesta Amministrazione, per resistere al gravame proposto dal W.W.F., ho sostenuto che la V.I.A. non fosse necessaria nella fattispecie, perchè gli atti di approvazione dell'opera risalgono a data anteriore all'entrata in vigore della legge regionale 18.4.1995 n. 68 che costituirebbe, in ipotesi, la norma di imposizione di tale procedura; ed inoltre perchè gli atti da ultimo adottati dalla Regione Toscana pur successivi alla L.R. 68/95, hanno come oggetto reale una variante dei servizi

a terra che riduce notevolmente l'impatto ambientale del complesso, senza modificarne l'assetto portuale: da qui argomentavo la non necessità della V.I.A., sulla scorta della considerazione che la variante successiva all'istituzione della V.I.A. non aggrava l'impatto ambientale dell'impianto portuale, ma anzi lo riduce attraverso la riduzione obiettiva delle opere in programma.

Ebbene, ho approfonditamente ristudiato l'intera materia e resto convinto che questa impostazione sia corretta.

Dall'approfondimento dello studio, peraltro, deriva una serie di considerazioni da cui emerge, effettivamente, un quadro più complesso della questione.

1) Anzitutto occorre brevemente ripercorrere i passaggi più importanti della procedura amministrativa fino ad oggi svolta.

Ed, al proposito, basti qui ricordare che il primo Piano Regionale di Coordinamento dei Porti è stato approvato - ai sensi della L.R. 9.8.1976 n. 36 - con deliberazione del Consiglio Regionale n. 123 del 19.2.1985: tale piano ha inserito il porto turistico in oggetto tra quelli da costruire e - al tempo stesso - ne ha determinato la localizzazione immediatamente a sud della baia di Crepatura; il porto venne, allora, classificato come turistico con una capacità ricettiva di 650 posti barca.

A seguito del piano regionale, il Comune ha dapprima adottato una variante al proprio P.R.G. per rendere a questo compatibile il previsto porto turistico di Baia Crepatura, e poi ha adottato il piano regolatore dello stesso porto turistico (P.R.P.T.).

Entrambi gli atti del Comune ora menzionati furono approvati dalla Regione: precisamente con delibera n. 4693 dell'11.5.1987 è stata approvata la variante urbanistica per la localizzazione del porto in Baia di Crepatura, e con delibera n. 11801 del 9.12.1987 è stato approvato il piano regolatore del porto turistico.

E' da sottolineare che nei suddetti atti il progetto del porto era notevolmente dettagliato e prevedeva che l'area a terra per servizi fosse organizzata su due livelli: un livello superiore - la c.d. "piastra" - sopraelevato, realizzato con strutture portanti sopra la linea di banchina, su un'area di 23.000 mq., ove realizzare servizi quali uffici, insediamenti commerciali e turistici, nonchè zone di uso pubblico, di tipo ricreativo e panoramico; ed un livello inferiore, alla stessa quota della banchina, ove realizzare il parcheggio ed altri servizi accessori.

Ebbene, è il progetto ora sommariamente descritto che venne approvato in via definitiva con deliberazione G.R.T. n. 3032 del 9.4.1990.

Nel corso della progettazione esecutiva, emerse peraltro che la realizzazione della "piastra", come prevista nel progetto di massima approvato con il P.R.P.T., poneva notevoli problemi tecnici, anche in considerazione del notevole impatto ambientale che determinava.

La Società Marina Cala dei Medici, società incaricata della realizzazione del porto, presentava quindi all'Amministrazione una nuova soluzione tecnica ed estetica, la quale prevedeva l'eliminazione della c.d. "piastra" lasciando inalterate le caratteristiche sostanziali delle restanti opere.

La nuova soluzione progettuale veniva formalizzata e fatta propria dall'Amministrazione Comunale che, con delibera consiliare n. 194 del 22.1.1994 adottava la variante al P.R.G. e, con atto n. 195, nella stessa seduta adottava la variante al P.R.P.T..

Le due varianti vennero trasmesse all'Amministrazione regionale per

l'approvazione, e questa venne assunta con deliberazione G.R.T. n. 4301 del 30.10.1995, di approvazione della variante al P.R.P.T., e con deliberazione G.R.T. n. 4302, dello stesso giorno, di approvazione della variante al P.R.G..

Ebbene, è tra il momento della trasmissione degli atti comunali e quello delle approvazioni regionali che è intervenuta la L.R. 18.4.1995 n. 68 recante *"Norme per l'applicazione della valutazione di impatto ambientale"* che contiene la norma che imporrebbe, anche al progetto di specie, l'esperimento della procedura di V.I.A..

2) Tale norma dovrebbe essere quell'art. 22 (*Norme transitorie*), che dopo aver rinviato *"a dopo l'entrata in vigore del Regolamento di attuazione"* la sottoposizione a procedura di V.I.A. della generalità dei progetti, al secondo comma precisa che, peraltro, *"a partire dal novantesimo giorno successivo all'entrata in vigore della presente legge ... le disposizioni .... si applicano esclusivamente ai progetti elencati nell'allegato 3"*, tra cui compaiono i porti turistici. Anche in questi casi, però, prosegue l'articolo *"la procedura di V.I.A. non si applica per i progetti ... per i quali, alla data del novantesimo giorno successivo all'entrata in vigore della presente legge, sia già intervenuto l'atto finale di approvazione, autorizzazione o concessione a norma delle vigenti leggi"*.

Il problema, dunque, sta tutto nel capire che cosa debba intendersi per "progetti per i quali sia già intervenuto l'atto finale di approvazione": ed in sostanza, nella nostra fattispecie, ciò che interessa è sapere se per "progetto" debba intendersi il progetto di massima, oppure il progetto successivo, elaborato in variante al progetto di massima, in sede di realizzazione della progettazione esecutiva.

Come è di ogni evidenza la questione è nodale giacchè il progetto di massima venne definitivamente approvato con delibera G.R.T. dell'aprile del 1990, prima quindi del novantesimo giorno dall'entrata in vigore della legge regionale, mentre il progetto di variante è dell'ottobre 1995 e ricadrebbe sotto l'ambito applicativo della legge.

Ebbene, la legge regionale contiene al proposito una norma a mio avviso univoca: l'art. 5, 4° comma primo periodo stabilisce che *"la procedura di V.I.A. si applica ai progetti definiti di massima ai sensi della vigente legislazione in materia di lavori pubblici"*: secondo la L.R., pertanto, si deve desumere che il "progetto" sul quale deve essere intervenuto l'atto finale di approvazione è il progetto "di massima", secondo la definizione che di esso dà la legislazione sui lavori pubblici.

In realtà (e qui iniziano i problemi interpretativi della legge) la normativa in materia di lavori pubblici non contiene alcuna definizione di "progetto di massima": l'art. 16 della L. 11.2.1994, n. 109, infatti, stabilisce che *"la progettazione si articola, secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici, in preliminare, definitiva ed esecutiva"*. E' il D.P.C.M. 10.8.1988 n. 377 (*Regolamento delle pronunce di compatibilità ambientale di cui alla L. 349/1986*) che - dopo aver previsto all'art. 1 - che *"sono sottoposti a V.I.A. i progetti delle opere ..."*, all'art. 2 chiarisce che *"si intendono per progetti delle opere di cui all'art. 1 i progetti di massima delle opere stesse, prima che i medesimi vengano inoltrati per i pareri, le autorizzazioni, i nulla-osta e gli altri atti previsti dalla normativa vigente e, comunque, prima dell'aggiudicazione dei lavori"*.

La norma a me pare quindi chiara nell'indicare come oggetto della V.I.A. il primo progetto, anteriore ad ogni adempimento amministrativo, che descriva - di massima - l'opera da realizzarsi: ebbene, come si è visto, il progetto definitivamente approvato nell'aprile del 1990 conteneva, appunto, una previsione - in realtà anche abbastanza dettagliata - dell'insediamento portuale nel suo complesso e, secondo la definizione data dal D.P.C.M. 377/88, a me pare univoco che esso debba essere definito quale "progetto di massima".

Ma, se ciò è vero, allora l'ipotesi in esame ricade sotto la fattispecie dei "progetti" (di massima), per i quali entro il novantesimo giorno dall'entrata in vigore della L.R. 68/95 era già intervenuta l'approvazione finale e per i quali è, pertanto, esclusa la V.I.A..

Ebbene, per quanto si vedrà al punto 5) del presente parere, sono convinto che quella ora enunciata sia la soluzione da darsi alla questione posta al mio esame e che, conseguentemente, le problematiche ulteriori che qui di seguito affronterò siano, tutto sommato, oziose.

Peraltro, siccome nei numerosi incontri intercorsi esse sono state da più parti sollevate, onde sgombrare il campo da ogni possibile dubbio, reputo doveroso affrontarle al fine di dimostrarne l'inconsistenza in sè ed indipendentemente dalla portata risolutiva della soluzione che precede, la quale - ripeto - a mio avviso costituisce, anche a prescindere da ogni altra considerazione, l'argomento dirimente e decisivo che porta ad escludere la necessità dell'esperimento della V.I.A..

3) In particolare due sono gli aspetti problematici che sono stati sollevati e che pertanto meritano un approfondimento ulteriore.

Il primo si incentra sul secondo periodo del quarto comma del citato art. 5 L.R. 68/95 ove si stabilisce che la procedura di V.I.A. *"deve comunque intervenire prima del rilascio del provvedimento amministrativo che consente in via definitiva la realizzazione del progetto"*, ossia, nel nostro caso, prima della concessione demaniale e della concessione edilizia.

Secondo una certa interpretazione tale norma imporrebbe la V.I.A. anche per i progetti già approvati e per i quali non sia stata ancora emanata la concessione demaniale: in questo caso la V.I.A. dovrebbe essere esperita in fase di rilascio delle concessioni suddette.

Ebbene, io ritengo che - sebbene la norma sia redatta in modo tutt'altro che chiaro, ed effettivamente possa dar luogo ad interpretazioni equivoche - il senso del secondo periodo non possa essere letto se non in relazione al primo periodo dello stesso quarto comma: quello ove si prevede che *"la procedura di V.I.A. si applica ai progetti di massima"*.

La norma, a mio avviso, allora va letta nel senso di prescrivere soltanto che - ove sul progetto di massima occorra richiedere la V.I.A. - le autorità competenti non possano rilasciare le autorizzazioni che consentono l'inizio dei lavori prima dell'intervento della V.I.A. stessa; ma niente la norma dice, su quando un progetto debba essere sottoposto a V.I.A., più di quanto sia stabilito dall'art. 22.

Tale interpretazione è suffragata da quell'art. 2 del già citato D.P.C.M. 10.8.1988 n. 377 che stabilisce cosa debba intendersi, a fini V.I.A., per progetto di massima e che, alla lett. h) (in materia di porti commerciali) afferma che esso è necessariamente antecedente all'inoltro ai fini *"delle concessioni da parte dei Ministri competenti"*, ossia della concessione demaniale.

Ma ciò significa che - ove il progetto si sottragga alla V.I.A. in forza dell'art. 22 L.R. 68/95, secondo periodo del secondo comma - la procedura stessa non potrà essere richiesta in sede di rilascio della concessione demaniale (o edilizia) dato che l'oggetto della valutazione è necessariamente un progetto anteriore all'inoltro ai fini di tali concessioni.

4) Un ulteriore profilo problematico che si è sollevato è costituito dal fatto che la legge regionale, quando elenca all'allegato 3 le *"categorie di progetti da assoggettare già in fase transitoria a procedura di V.I.A."*; al n. 3.12 contempla i progetti relativi ai *"porti turistici con capacità superiore ai 600 posti barca"*. Ed allora si potrebbe argomentare che tale norma non

prevede alcuna distinzione nell'ambito di tali progetti, e che quindi tutti i progetti che attengono alla realizzazione di "porti turistici con capacità superiore a 600 posti barca" devono essere sottoposti a V.I.A..

In altri termini, la genericità della legge potrebbe indurre a pensare che alla procedura debbano essere sottoposti, non soltanto i progetti con i quali si sono delineati "di massima" l'ubicazione, la natura, la conformazione e la struttura dell'opera portuale, ma anche tutte le successive varianti al progetto - in fase di redazione della progettazione esecutiva - giacchè anch'esse sono, *latu senso*, progetti che attengono alla realizzazione di porti turistici con capacità superiore ai 600 posti barca.

E' questa, a mio avviso, l'obiezione più consistente che si può muovere contro la tesi per cui nella fattispecie la V.I.A. sarebbe esclusa.

Ebbene, sebbene anche in questo caso l'interpretazione della norma regionale possa dar luogo ad incertezze, io non ritengo di condividere l'impostazione ora ipotizzata, giacchè occorre, a mio avviso, interpretare tale legge "calandola" nel suo contesto.

Detto in altri termini è fondamentale - a fini interpretativi - collocare la L.R. 68/95 nel quadro complessivo della normativa sia italiana che comunitaria, in materia di V.I.A.: solo così, infatti, si otterrà una disciplina complessiva che sia intrinsecamente coerente.

4.1) Ed anzitutto va ricordato che la V.I.A. è un istituto che non appartiene, in principio, all'ordinamento italiano: esso infatti ha origini che derivano dalla Comunità europea, essendo per la prima volta previsto nella Direttiva 85/337 del Consiglio C.E.E. del 25.6.1985.

Ciò comporta due ordini di conseguenze, per quanto qui interessa: la prima è che alle Regioni è negata la possibilità di dare diretta attuazione legislativa alle norme europee, prima dell'emanazione di norme nazionali di recepimento; la seconda è che con una parziale deroga al principio della gerarchia delle fonti, gli atti normativi nazionali di adeguamento alla Direttiva C.E.E vincolano o limitano la potestà legislativa regionale anche se sono contenuti in atti gerarchicamente inferiori, quali - come nel caso - atti di indirizzo e coordinamento, approvati con D.P.R..

Questi due elementi risultano, a mio avviso, fondamentali ai fini dell'interpretazione della norma regionale sopra richiamata.

Tornando alla Direttiva 85/337 C.E.E. va infatti ricordato che essa prevede due elenchi di "progetti" (in realtà il termine *"project"* è più correttamente reso con "intervento" che non con "progetto", ma utilizzo qui la traduzione consueta), raccolti, rispettivamente nell'Allegato I e nell'Allegato II.

L'art. 4 della Direttiva stabilisce, al primo comma, che *"i progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato I formano oggetto di valutazione ai sensi degli articoli da 5 a 10"*, mentre il secondo comma prevede che *"i progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato II formano oggetto di valutazione ai sensi degli articoli da 5 a 10 quando gli Stati membri ritengono che le loro caratteristiche lo richiedano"*.

In sostanza, dunque, mentre per i progetti di cui all'allegato I la V.I.A. era prevista come obbligatoria ed era doveroso per gli Stati, nel recepire la Direttiva, disciplinare le modalità di svolgimento della procedura, per i progetti di cui all'Allegato II la V.I.A. era prevista coma facoltativa e, in sede di recepimento, gli Stati membri erano liberi di prevederla così come di escluderla.

Ebbene, nella Direttiva 85/377 C.E.E. i porti turistici sono ricompresi nell'allegato II, n. 10, lett. j): l'Italia poteva quindi per essi liberamente

stabilire se (e come) dovessero essere sottoposti alla V.I.A..

Come è noto, peraltro, l'Italia ha dato in un primo tempo attuazione alla sola parte relativa all'Allegato I (si vedano l'art. 6 L. 8.7.1986 n. 349 ed i D.P.C.M. di attuazione 10.8.1988 n. 377, già ricordato, e 27.12.1988), mentre ha ignorato il tema dei progetti di cui all'allegato II ben oltre il termine del 31 luglio 1988 imposto in sede comunitaria.

Soltanto a seguito di una procedura d'infrazione, nella quale la Commissione europea ha chiarito che il 2° comma dell'art. 4 della Direttiva attribuiva sì agli Stati membri la facoltà di scelta se sottoporre o meno i progetti di cui all'Allegato II alla V.I.A., ma al contempo imponeva loro di assumere tale decisione, l'Italia, con la legge 22.2.1994 n. 146 (L. Comunitaria 1993, adottata quindi ai sensi della c.d. Legge "La Pergola" 9.3.1989 n. 86), ha iniziato la procedura di recepimento.

L'art. 40 della Legge Comunitaria 1993, infatti, stabilisce che *"in attesa della approvazione della legge sulla procedura di V.I.A., il Governo con atto di indirizzo e coordinamento da adottare a norma dell'art. 9 L. 9.3.1989 n. 86, definisce ... condizioni, criteri e norme tecniche per l'applicazione della procedura di impatto ambientale ai progetti inclusi nell'Allegato II alla Direttiva del Consiglio C.E.E. 85/337 ..."*.

E' fondamentale rilevare, al proposito, che, in forza di quella parziale deroga al criterio della gerarchia delle fonti cui facevo riferimento sopra, gli atti di indirizzo e coordinamento adottati in forza dell'art. 9 L. 86/89 sono in grado di vincolare la legislazione regionale successiva e prevalgono su quella antecedente. Infatti il secondo comma di tale art. 9 stabilisce che *"le regioni ... nelle materie di competenza concorrente, possono dare attuazione alle direttive (solo) dopo l'entrata in vigore della prima Legge Comunitaria successiva alla notifica della direttiva"*; il terzo comma dell'articolo, poi, stabilisce che *"la legge comunitaria o altra legge dello Stato che dia attuazione a direttive in materia di competenza regionale indica quali disposizioni non sono derogabili dalla legge regionale sopravvenuta e prevalgono sulle contrarie disposizioni eventualmente già emanate dagli organi regionali"*; ed infine, il sesto comma prevede che *"fuori dai casi in cui sia esercitata con legge o con atto avente forza di legge nei modi indicati dal comma 3 ..., la funzione di indirizzo e coordinamento è esercitata mediante deliberazione del Consiglio dei Ministri"*.

Con la conseguenza che quando l'art. 40 della Legge Comunitaria 1993 demanda al Governo il compito di *"stabilire condizioni, criteri e norme tecniche per l'applicazione della procedura di impatto ambientale"* per mezzo di *"atto di indirizzo e coordinamento da adottare a norma dell'art. 9 L. 9.3.1989, n. 86"*, essa consente che sia tale atto ad *"indicare quali disposizioni non sono derogabili dalla legge regionale sopravvenuta e prevalgono sulle contrarie disposizioni eventualmente già emanate dagli organi regionali"*.

Ed in effetti l'atto di indirizzo e coordinamento emanato con D.P.R. 12.4.1996, all'art. 3 stabilisce che *"le Regioni ... assicurano che l'attuazione della procedura di V.I.A. per i progetti indicati negli allegati A e B avvenga ... secondo gli indirizzi del presente atto"* (... e che) *"entro 9 mesi dalla data di pubblicazione sulla G.U. del presente atto ... le Regioni ... provvedono ad armonizzare le disposizioni vigenti con quelle contenute nel presente atto"*.

Da quanto precede deriva che, sulla legge regionale, in caso di contrasto prevale l'atto di indirizzo e coordinamento; ed a maggior ragione che in caso di dubbio interpretativo, la normativa regionale dovrà necessariamente essere intesa in modo conforme al D.P.R. del 12.4.1996.

Al proposito è da sottolineare che la legge regionale 68/95 non ignora affatto la necessità di armonizzarsi con la normativa nazionale, e ciò è anche

dovuto al fatto che l'iter di approvazione dell'atto di indirizzo e coordinamento era già in fase alquanto avanzata quando la Legge Regionale stessa venne approvata (la bozza definitiva licenziata dal Ministero risale addirittura al 20 settembre 1994).

La conseguenza di ciò è che la legge regionale 18.4.1995 n. 68 all'art. 5, terzo comma, contiene una clausola di auto-adeguamento *"pro futuro"* all'atto governativo: si legge infatti che *"le disposizioni di cui ai precedenti commi 1 e 2 sono definite dando attuazione, se vigenti, alle condizioni, ai criteri ed alle norme tecniche per la procedura di rispetto ambientale, previsti dall'art. 40 della L. 22.2.1994 n. 146, con atto di indirizzo e coordinamento da parte del Governo"*.

Ciò conduce, a mio avviso, alla necessità di interpretare ed applicare la normativa regionale in modo rigorosamente conforme alla disciplina contenuta nel D.P.R..

Allo stesso risultato conduce anche altra considerazione di ordine sistematico: mi risulta che a livello regionale sia stata sospesa l'elaborazione del Regolamento d'attuazione della L.R. 68/95 proprio perchè, una volta entrato in vigore il D.P.R. 12.4.1996, vi è la necessità di rivedere anzitutto la legge: il Regolamento d'attuazione sarà emanato soltanto una volta armonizzata la legge regionale con il decreto governativo.

Si ricorderà, inoltre, come il primo comma dell'art. 12 della L. Regionale "congeli" l'applicazione della V.I.A. regionale fintanto che non sia approvato il regolamento d'attuazione; mentre il secondo comma dello stesso articolo prevede un'eccezionale applicabilità immediata per i soli progetti dell'allegato 3.

La conseguenza di quanto precede è che, se non si ritenesse necessario interpretare la legge regionale in conformità al D.P.R. 12.4.1996 anche per quel che attiene alla V.I.A. dei progetti di cui all'allegato 3, se ne avrebbe questa conseguenza: in Toscana oggi non si applica *mai* la V.I.A. perchè è necessario che la normativa regionale si adegui previamente ai criteri governativi; eccezion fatta per i progetti dell'allegato 3 per i quali peraltro, non soltanto si applica la V.I.A. prima del regolamento, ma essa - anche - si applica con criteri difformi da quelli ai quali la restante normativa regionale sta adeguandosi.

A me pare che - anche dal punto di vista sistematico - tale impostazione sia insostenibile.

Ciò significa, quindi, che la necessità di sottoporre a V.I.A. una modifica riduttiva di un progetto già approvato deve essere analizzata alla luce di quanto disposto dal D.P.R. 12.4.1996, cui la legge regionale deve adeguarsi in forza dell'art. 1 del D.P.R. stesso ed a cui, in effetti, essa in termini generali, si auto-adegua in forza del disposto dell'art.5, terzo comma della L.R. stessa.

4.2) Ebbene, tanto premesso occorre subito evidenziare che, mentre la Legge Regionale non fa alcuna distinzione nell'ambito dei progetti relativi alla realizzazione di "porti turistici con capacità superiore ai 600 posti barca", le previsioni contenute nell'atto di indirizzo e coordinamento 12.4.1996, contengono disposizioni notevolmente diverse.

Esso infatti, anzitutto suddivide i progetti di cui all'Allegato II della Dir. 85/337 C.E.E in due sotto-elenchi: l'Allegato A e l'Allegato B, e mentre il terzo comma dell'art. 1 stabilisce che *"sono assoggettati alla procedura di valutazione di impatto ambientale i progetti di cui all'Allegato A"*, il 6° comma dello stesso articolo prevede la assoggettabilità dei progetti di cui all'Allegato B, soltanto a determinate condizioni (e purchè non ricadano in zone naturali protette).

Ebbene, mentre nell'allegato A sono contemplati i Porti Turistici (purchè di dimensioni significative), i *"progetti d'intervento su porti già esistenti"* sono elencati alla lettera q) dell'Allegato B.

Abbiamo quindi, nel D.P.R., una netta distinzione tra il progetto che attiene alla realizzazione del porto e quello che attiene ad una modifica di un porto "esistente".

Ora, è ovvio che nella fattispecie il porto come inizialmente approvato (quello con la "piastra") non è "esistente" nel senso che esso non è materialmente realizzato, pur tuttavia a me pare inevitabile equiparare ai progetti (*rectius* "interventi") effettivamente esistenti, quei progetti che siano stati autorizzati, ma non ancora materialmente realizzati, ai fini dell'applicazione (e della interpretazione) delle norme sulla V.I.A.

Al proposito già si è visto al punto 2) del presente parere che l'art. 22, secondo comma, secondo periodo della L.R. 68/95 esclude l'applicabilità della V.I.A. per quei progetti per i quali *"sia già intervenuto l'atto finale di approvazione"*, si è anche visto che il *"progetto approvato"* deve essere il *"progetto di massima"*, e si è visto infine che il progetto definitivamente approvato dalla Regione nell'aprile del 1990 rientrava ampiamente in tale categoria di progetti.

Ciò significa che il porto con la "piastra", al momento dell'entrata in vigore della legge regionale era già da tempo approvato, **nè mai più per il relativo progetto avrebbe potuto essere imposta la procedura di V.I.A. *ex postumo***.

Esso era, quindi, un porto che, alla data di entrata in vigore della legge regionale, era antecedente ed insensibile alla innovazione legislativa, perchè già assentito ed approvato; il che equivale a dire che, ai fini e per gli effetti della legge stessa, esso era un *quid* da darsi per acquisito, per pre-esistente: per "esistente", appunto.

Ma allora, se ciò è vero, come io ritengo, rispetto ad esso il "nuovo" porto senza "piastra" si pone oggi come un "progetto di modifica su un porto già esistente".

Esso quindi ricade nell'allegato B per il quale il sesto comma dell'articolo 1 del decreto non prevede l'esperimento della procedura di V.I.A., se non in determinate circostanze.

Esso infatti prevede che in tali ipotesi *"l'autorità competente verifica, secondo le modalità di cui all'art. 10 e sulla base degli elementi indicati nell'allegato D, se le caratteristiche del progetto (di modifica) richiedono lo svolgimento della procedura di V.I.A."*.

La relazione illustrativa 20.9.1994 che accompagnava il progetto definitivo del D.P.R. 12.4.1996, chiariva che con ciò si è voluto tra l'altro *"definire procedure di esclusione per le modifiche di impianti esistenti, da cui derivi un miglioramento delle condizioni ambientali"*.

Ma allora è evidente che un progetto - quale quello in esame - che modifica un precedente progetto "esistente", limitandosi a ridurre l'ingombro a terra, e per ciò stesso l'impatto ambientale dell'opera, è sottratto alla procedura di V.I.A., dato che non avrebbe senso esperire tale procedura, per dir così, "in negativo": ossia valutando se una riduzione delle modificazioni ambientali e, per ciò stesso, un miglioramento delle condizioni ambientali, sia compatibile con la tutela dell'ambiente.

Ed è ancora una volta alla luce del D.P.R. che occorre interpretare la Legge Regionale n. 68/95 quando questa, all'art. 5, quinto comma, stabilisce che *"la procedura ... si applica altresì a progetti riguardanti modifiche a opere, impianti e interventi esistenti qualora da esse derivi un'opera con ...*

caratteristiche sostanzialmente diverse dalla precedente" (si tenga a mente la formula letterale): se essa, quindi, deve essere interpretata in conformità al D.P.R., il suo senso non può essere che quello di escludere la procedura quando la modifica riduca l'impatto ambientale.

Al proposito, è da evidenziare che dai lavori preparatori del D.P.R. 12.4.1996 (progetto del 20.9.1994) risulta che la modifica di un porto turistico esistente deve essere sottoposta a V.I.A., e quindi considerata *"modifica da cui derivi un'opera con caratteristiche sostanzialmente diverse dalla precedente"* quando da essa derivi una *"estensione per una capacità di oltre 300 posti barca"*.

Tale specificazione non è stata poi trasposta nel testo definitivo, ma essa vale ugualmente, a mio avviso, a segnare un indirizzo interpretativo che non può che escludere la sottoponibilità a V.I.A. di una modifica meramente riduttiva quale quella in esame.

5) Tutte le considerazioni che precedono, e che mi inducono ad escludere nella fattispecie la necessità di sottoposizione del progetto a V.I.A., hanno recentemente - e risolutivamente - ottenuto il conforto del Consiglio di Stato che, con decisione della Sesta Sezione, 18.7.1995 n. 754 si è trovato a dover decidere una fattispecie sostanzialmente identica a quella in esame.

Vale la pena di trascrivere interi brani della motivazione di tale decisione che si attaglia perfettamente alla fattispecie oggetto di indagine: si trattava di un appello avverso la sentenza 15.7.1994 n. 1149 con cui il T.A.R. Lazio *"ha rilevato che al progetto di massima (...), approvato nel 1988, sarebbero state apportate, successivamente all'entrata in vigore delle norme sulla V.I.A., significative varianti (...) le quali, pur riferendosi al progetto di massima del marzo 1988 che non doveva essere sottoposto alla procedura di V.I.A., avrebbero tuttavia fatto sì che il progetto di massima (...) unitamente al progetto esecutivo, integrerebbe un «nuovo progetto di massima».*

Su tali premesse di fatto il giudice di primo grado ha concluso che il progetto di massima approvato con D.M. 30.5.1991 avrebbe integrato (evidentemente rispetto al precedente progetto di massima approvato nel 1988) quelle modifiche sostanziali che richiedono (...) la valutazione di impatto ambientale degli interventi diretti a realizzare un'opera «con caratteristiche sostanzialmente diverse dalla precedente» (...) in quanto «se modifica sostanziale vi è stata, l'opera ed il progetto (nuovo o comunque modificato sostanzialmente) doveva essere sottoposto a V.I.A. ai sensi dell'art. 2 D.P.C.M. 10.8.1988 n. 377» (e, nella nostra fattispecie, ai sensi del 5° comma dell'art. 5 L.R. 68/95, di identico contenuto normativo).

Il tribunale, rinviene la conferma alla propria tesi interpretativa nel disposto dell'art. 2, secondo comma del D.P.C.M. 10 agosto 1988 n. 377, relativo alla disciplina dei progetti esecutivi, contenenti «importanti variazioni rispetto alla progettazione di massima già oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale», i quali devono essere comunicati al Ministero dell'ambiente per l'eventuale sottoposizione alla procedura di V.I.A..

Tale disposizione implicherebbe, ad avviso del giudice di primo grado, che anche il solo progetto esecutivo, se approvato dopo la data di entrata in vigore delle norme sulla V.I.A. e relativo al progetto di massima non sottoposto a pronuncia di compatibilità ambientale perchè approvato anteriormente alla data di entrata in vigore del citato D.P.C.M., dovrebbe sempre essere soggetto a V.I.A., anche perchè l'art. 7 primo comma del decreto medesimo, nel sancire l'inapplicabilità delle norme in esso contenute ai soli progetti approvati prima della sua entrata in vigore, non distinguerebbe tra progetti massima e progetti esecutivi (...)".

Ebbene, il Consiglio di Stato ha annullato tale sentenza del T.A.R. Lazio, stabilendo che *"i progetti da sottoporre a procedura V.I.A. sono esclusivamente i «progetti di massima» non anche i progetti esecutivi, siano essi relativi a progetti di massima già oggetto di pronuncia di compatibilità*

ambientale ovvero a progetti di massima che, come nel caso di specie, sono sottratti a tale procedura perchè approvati a norma delle disposizioni vigenti anteriormente alla data di entrata in vigore delle norme sulla V.I.A..

Vero è che l'art. 2 secondo comma del decreto stabilisce che i progetti esecutivi di progetti di massima già oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale possono essere sottoposti alla stessa procedura, ma ciò può avvenire non in ogni caso bensì solo qualora detti progetti "contengano importanti variazioni" rispetto alla progettazione di massima già sottoposta alla valutazione di impatto ambientale.

La disposizione, come esattamente rilevano gli appellanti e l'Avvocatura dello Stato, costituisce un'eccezione - meramente eventuale (...) - alla regola generale secondo la quale i progetti esecutivi sono normalmente sottratti alla valutazione di impatto ambientale.

Le «importanti variazioni» rispetto alla progettazione di massima già oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale costituiscono, ad un tempo, presupposto e limite del potere (...) di sottoporre a valutazione di impatto ambientale anche i progetti esecutivi, essendo evidente che, se la finalità di tale previsione è quella di non vanificare la valutazione di impatto ambientale precedentemente operata, non ogni modifica giustifica l'esercizio del potere ministeriale ma solo quella che, per la sua ricaduta in termini ambientali, sia incompatibile con la valutazione ambientale anteriormente effettuata e tale da richiedere, eventualmente, una autonoma pronuncia di compatibilità.

Deve trattarsi, in altri termini, di un progetto esecutivo che altera sostanzialmente le caratteristiche fondamentali dell'intervento, così come evidenziate dal progetto di massima, in modo da giustificare, attraverso la verifica della sua compatibilità ambientale con quella operata in sede di progetto di massima, o una autonoma pronuncia di compatibilità ovvero l'adozione di prescrizioni coerenti con le indicazioni già formulate dall'autorità amministrativa in occasione della valutazione del progetto di massima.

Del resto, (la norma) chiarendo che l'acquisizione del parere di compatibilità ambientale deve precedere tutti gli altri adempimenti di carattere tecnico-amministrativo preordinati all'esecuzione dell'opera, si pone in piena sintonia con i postulati teorici della normativa sulla V.I.A., alla stregua dei quali la valutazione di impatto ambientale si colloca in una fase di raccolta informativa e di analisi delle possibili conseguenze, necessariamente antecedente a quella della decisione.

La V.I.A. si pone, cioè, al centro di una gamma di strumenti (...) che consentono di manovrare un'azione anticipatrice di salvaguardia dell'ambiente, mediante una politica preventiva ad ampio raggio, destinata non solo ad inglobare la lotta all'inquinamento, la protezione del patrimonio storico-culturale, il risparmio delle risorse naturali, l'approntamento di tutte le misure atte a migliorare la qualità della vita, ma anche - posto che, per definizione, le nuove opere sono preordinate al miglioramento delle condizioni complessive di vita della collettività - a ricercare il necessario punto di equilibrio tra le esigenze sottese all'intervento progettato e l'interesse del singolo e della collettività stessa, a non subire pregiudizi del proprio habitat (...).

Le considerazioni che precedono spiegano perchè il progetto dell'opera sul quale condurre la valutazione di impatto ambientale è quello di massima, e non anche quello esecutivo. Solo il primo consente di attuare la strategia ad effetto anticipato, alla quale si ispira la procedura di V.I.A. e non anche il secondo, che adempie alla funzione di una più adeguata ponderazione della progettazione di massima ed è normalmente escluso dalla procedura V.I.A. sia che si riferisca a progettazione di massima già oggetto di valutazione di impatto sia che attenga a progetto di massima non sottoposto a V.I.A., in quanto approvato anteriormente all'entrata in vigore della normativa che tale procedura prevede.

Si deve, pertanto, concludere che, contrariamente a quanto ritenuto dal Tribunale, i progetti esecutivi relativi a progetti di massima di opere non sottoposte a valutazione di impatto ambientale perchè approvati prima dell'entrata in vigore delle norme che queste prescrivono, sono esclusi dalla procedura V.I.A. alla stregua della normativa vigente.

Come esattamente rilevato dalla difesa dell'Amministrazione statale, se la progettazione esecutiva è in funzione della più adeguata realizzazione della progettazione di massima, tale funzione verrebbe meno ove, per la necessità di adempiere ad eventuali prescrizioni conseguenti alla V.I.A. effettuata sul progetto esecutivo, si rivelasse inattuabile o scarsamente funzionale un progetto di massima legittimamente approvato".

Ebbene, a me pare che l'autorevolezza della fonte, la profondità e la condivisibilità delle argomentazioni svolte dal Consiglio di Stato, nonchè la straordinaria similitudine alla fattispecie in esame debbano fugare ogni dubbio, e condurre ad escludere la necessità di sottoposizione alla V.I.A. del progetto del Porto Turistico di Rosignano: anche perchè si è già visto come la normativa regionale toscana, nella sua equivocità di formulazione, debba essere interpretata alla luce dei principî generali dell'ordinamento (anzitutto, comunitario): quei principî che sono stati così chiaramente enunciati dal Consiglio di Stato.

6) Ma v'è un'ultima considerazione che, a ben vedere, mi porta ad ulteriormente escludere la necessità della effettuazione della V.I.A. sul progetto: ed è che la valutazione di impatto ambientale è già stata svolta, e proprio sulla base di essa\codesta Amministrazione ha approvato la variante allo strumento urbanistico ed il P.R.P.T..

Quello che a me pare fondamentale, allora, è che le esigenze che la L.R. 95/68 intendeva soddisfare imponendo la V.I.A., nella fattispecie sono già ampiamente soddisfatte, dato che tutti gli elementi che dovrebbero costituire oggetto di valutazione sono già stati approfonditamente studiati ed analizzati e sottoposti all'attenzione delle amministrazioni competenti le quali, tutte, hanno espresso parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale del progetto di massima.

E ciò vale sia con riferimento alle autorità locali (l'amministrazione comunale e quella regionale), sia con riferimento alle amministrazioni statali.

Quanto a queste, infatti, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 19.12.1984 ha espresso parere favorevole con voto n. 526, con prescrizioni e raccomandazioni, al progetto di massima del porto turistico in loc. Baia di Crepatura, affermando tra l'altro testualmente che *"la zona individuata per cui è stato presentato il presente progetto di massima, è indubbiamente ottima sotto il profilo meteo-marino, geologico, di inserimento in un tessuto connettivo esistente di attrezzature turistico-alberghiere e di viabilità. La progettazione si ritiene condotta con sufficiente precisione e le argomentazioni addotte sul perfetto inserimento nell'equilibrio idraulico del paraggio sono da ritenersi valide".*

Dal canto suo il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con nota del Direttore Generale del Demanio Marittimo e dei Porti prot. n. 5172707/G.259 del 12.1.1994 ha dato atto che *"il Comune di Rosignano Marittimo, con deliberazione di Giunta del 7.12.1992 nell'autorizzare le richieste di realizzazione dell'approdo in questione ai fini delle previsioni normative di cui all'art. 7 L. 1497/1939, ha altresì confermato il rispetto della disciplina in materia di compatibilità ambientale e per la quale la richiamata società Cala de' Medici ha prodotto apposita relazione di impatto ambientale sulla base di quanto disposto da questo Ministero con circolare n. 275 del 4.10.1991"*

Ed infatti la società Marina Cala dei Medici ha elaborato e prodotto un ponderoso "Studio comparato di compatibilità ambientale" (di ben 381 pagine) redatto con ottica interdisciplinare da un gruppo di studio coordinato dal Prof. Gianfranco D. Gilardini e composto:

- per lo studio idraulico-marittimo dagli Ing. Renato Marconi e Clemente Del Gallo;
- per le modellazioni numeriche idrauliche dal Prof. Ing. Alberto Noli;
- per lo studio paesaggistico e urbanistico dagli Arch. Guido

copia destinata agli usi inerenti carica di consigliere comunale e da utilizzare esclusivamente per l'esercizio del mandato elettivo

Bogogelli e Bracco Oddi Baglioni;

- per lo studio faunistico e vegetazionale dai Dott. Agr. Federico Cavazza e Emanuele Marconi;
- per lo studio biologico-marino dal dott. biologo Carlo Marucci;
- per lo studio geologico e geomorfico dal Prof. Ing. Massimo Grisolia;
- mentre il documento di previsione economica è stato elaborato dalla SOMEA (Società per la matematica e l'economica applicata).

Secondo quanto si legge nelle premesse, tale *"relazione di impatto ambientale si propone di raccogliere le accurate indagini svolte negli anni trascorsi relativamente all'ambiente fisico ed antropico al fine di pervenire alla scelta del sito più idoneo alla realizzazione di un valido approdo turistico"*.

In secondo luogo *"è stato affrontato il tema relativo alla valenza socio-economica del progetto per la comunità civile circostante l'area prescelta sia in relazione agli effetti diretti ed indiretti dell'opera, sia al raggio di influenza degli effetti indotti, tenen(ndo) conto della situazione transitoria di cantiere e della definitiva gestione a regime ai fini di una valutazione complessiva costi-benefici"*.

"A conclusione dello studio sono state individuate ed adottate tutte quelle opere di minimizzazione dell'impatto sull'ambiente circostante".

Sotto il primo profilo l'analisi svolta dal gruppo di lavoro è stata particolarmente approfondita ed accurata valutando, sotto ogni aspetto possibile, sia lo stato attuale dell'ambiente interessato all'intervento, sia gli effetti diretti ed indiretti che l'intervento previsto produrrebbe su tale ambiente, diversificando la fase di realizzazione dell'opera dalla fase di gestione a regime.

Ed è fondamentale rilevare che il filo conduttore, e l'approccio di analisi di tale studio, è che *"la ricerca della massima compatibilità ambientale dell'opera non può prescindere dal complesso sistema di scambi e relazioni esistenti nel territorio"*, sia sotto il profilo naturalistico, sia sotto quello antropico.

Per questo motivo la valutazione della compatibilità ambientale dell'opera è stata svolta "a tutto raggio" analizzando ogni ambito "di scambi e relazioni" con l'ecosistema e con il sistema antropizzato - in particolare - l'impatto del progetto è stata valutato sotto il profilo:

- dell'analisi idraulico-marittima;
- dell'analisi del paesaggio e del valore urbanistico;
- dell'impatto sulla fauna e sulla vegetazione terrestre;
- dell'impatto sulla biologia marina;
- dell'analisi geologica, geomorfologica e idrologica;
- dell'impatto socio economico, anche sul sistema antropizzato.

Ognuno di questi profili è stato analizzato con riferimento a sei diverse possibili collocazioni dell'opera nel tratto di costa compreso tra Antignano e San Vincenzo al fine di individuare, comparativamente e sotto ogni aspetto, la localizzazione di minor impatto ambientale e di maggiore positiva influenza (anche economica) sul "sistema" circostante.

Le sei possibili localizzazioni sono state individuate in Punta Fortullino, Castiglioncello Costa Nord, Castiglioncello Costa Sud, Crepatura, Lillatro, Secche di Vada.

6.1) Quanto all'analisi idraulico marittima è stata valutata la compatibilità del progetto con riferimento alle correnti ed al trasporto solido costiero ed è stato constatato che *"il passaggio esaminato si distingue in due unità fisiograficamente diverse: ... la prima, detta dei "Monti Livornesi", è limitata a Nord dalla Foce dell'Ardenza e a Sud dalla punta di*

Castiglioncello, (mentre) la seconda comprende il tratto di litorale che dalla Punta Lillatro arriva fino alla Torre di Populonia".

"La zona posta fra Punta di Castiglioncello e Punta Lillatro è di transizione fra le alte scogliere dei Monti Livornesi e le dune sabbiose del litorale di Rosignano e Vada, (in tale) tratto il trasporto solido costiero è praticamente nullo venendo a mancare anche gli apporti naturali dalle scoscese pareti della falesia caratteristica dei Monti Livornesi. Il breve tratto in questione rappresenta perciò una zona cuscinetto priva di sensibili correnti di trasporto solido sia longitudinali che trasversali". Ed è in tale zona cuscinetto che si colloca la baia di Crepatura: con il che la collocazione dell'opera in tale zona produrrebbe, sul regime delle correnti ed il trasporto di materiali solidi, un impatto *"pressochè nullo".*

6.2) L'analisi del paesaggio, e del valore urbanistico delle aree, è stata condotta sulla base della valutazione di quindici parametri, a ciascuno dei quali è stato attribuito un valore numerico: in particolare sono state considerate, per i valori paesaggistici:

- aree pregiate;
- aree boscate, coltivate o spiagge;
- aree scoscese;
- visibilità del porto;
- fondali a ripida pendenza;
- aree esposte a due traversie;

per i valori urbanistici:

- aree antropizzate;
- accessibilità;
- distanza da Rosignano/Vada;
- aree di interesse architettonico;
- concessioni demaniali;
- arre con approdi;
- aree degradate;
- vicinanza allo scalo ferroviario;
- presenza di vincoli urbanistici.

Per ciascuna delle sei collocazioni ipotizzate è stato studiato e quantificato numericamente l'impatto dell'opera relativamente ai quindici parametri elencati.

Ed è particolarmente significativo, a mio avviso, il livello dell'approfondimento dell'analisi che ha condotto ad attribuire il "valore" dell'impatto: basti al proposito, riportare un brano dello studio del profilo urbanistico: *"per capire meglio la distribuzione antropica si è partiti da un'analisi storica delle mutazioni dalla fine dell'800: la realizzazione delle bonifiche e l'allivellazione delle tenute di Cecina e Vada avvenuta tra il 1828 ed il 1856 ha fatto sì che gran parte delle aree di pianura si presentino organizzate con strade e case in forme geometriche regolari aventi come riferimento i nuovi centri abitati (...).*
Nella collina si assiste ad un ampliamento delle aree coltivate che seguono in gran parte le direttrici dello sviluppo iniziale (...) mentre le aree che sono rivolte verso l'interno del territorio, ad esclusione di quelle che si trovano nella comunità di Montescudaio, Guardistallo, Bibbona (...) presentano un sistema antropico storico già formato alla fine del 1700 (...).
Durante il governo provvisorio venne emanato un decreto (23.6.1860) in cui si autorizzava la costituzione della "Società anonima per il bonificamento e la colonizzazione della Maremma Toscana" che doveva ... creare 2500-3000 poderi di 31 ettari circa (...). Solo tre anni più tardi si insediava il "Consorzio fossi della pianura marittima di Cecina" e sempre nel 1863 veniva realizzato il tratto di Ferrovia Livorno-Follonica (...).
Nel 1911-12 la grande industria moderna si impianta a Rosignano con la società chimica Solvay, gruppo internazionale a capitale belga. La conseguenza più vistosa fu la creazione di un nuovo centro abitato, con tipologie del tutto nuove e sradicate dal contesto maremmano: le abitazioni

erano costruite in modo differente per gli operai, tecnici, ingegneri, tutte rigorosamente graduate nelle dimensioni, nel numero delle finestre ecc., secondo il rango degli occupanti, su progetti concepiti in Belgio (...)".

Dal brano che precede è facile rendersi conto dell'accuratezza e dell'approfondimento dell'analisi, ma - più ancora - della prospettiva della stessa: è evidente, infatti, l'intento di "collocare" la valutazione dell'impatto del progetto in un contesto complessivamente considerato, anche da un punto di vista storico ed economico: detto in altri termini l'indagine è stata volta a valutare le interrelazioni tra il progetto ed il complesso sistema socio ambientale circostante l'area interessata, per cogliere - anche in un'ottica storicizzata, e quindi in continuo sviluppo - tutti i possibili aspetti di conflitto o (anche) di integrazione.

Così è stato fatto per l'indagine paesistica, rispetto alla quale si è ripercorso lo sviluppo storico del contesto interessato dal progetto, sono stati individuati i fattori paesistici confliggenti con la collocazione di un'opera quale quella progettata e si è "setacciato" il territorio per verificarne la sussistenza o meno.

Ebbene, in esito a tale analisi è risultato che il sito di Crepatura è da collocarsi in "classe 4" ossia in zona *"del tutto priva di ogni qualità potenziale e più negativa delle altre classi, in quanto ad un forte inquinamento antropico si lega l'assenza di valori paesistici"*; in cui *"la presenza di stabilimenti balneari e la progressiva diminuzione della spiagge costituiscono elementi di scarsa interferenza"*; in cui *"la superficie boscata è inesistente"*; in cui *"è quasi inesistente il paesaggio non urbanizzato"* ed in cui, infine, l'avanzato stato di antropizzazione consente di alleggerire enormemente gli interventi per l'accessibilità al luogo. Così che - conclude la relazione - *"l'individuazione dell'intervento a Crepatura è da preferirsi in quanto il porto rappresenta un elemento di «ricucitura» del tessuto urbano con la costa con sicuro effetto di riqualificazione ambientale".*

6.3) Quanto all'analisi degli effetti dell'opera sulla vegetazione e sulla fauna terrestre, lo studio è stato articolato nella individuazione dei generatori di impatto; nella quantificazione dell'impatto relativamente ad ogni "generatore" e nella valutazione complessiva.

In merito ai generatori di impatto, in particolare, è stata ulteriormente distinta la fase di realizzazione dell'opera da quella di gestione a regime, e sono stati individuati nove fattori di impatto sulla vegetazione e sei sulla fauna: tra questi - per fare un solo esempio del livello di accuratezza - è stato considerato perfino il *"danno da polvere generato dai mezzi di trasporto durante la fase esecutiva dei lavori"*, considerato che *"la deposizione di elevate quantità di polvere sulle superfici fogliari, sugli apici vegetativi e sulle formazioni fiorali è causa di alterazione degli equilibri respiratori, fotosintetici, di evotraspirazione ...".*

Sono state, poi, analiticamente passate in rassegna tutte le specie sia vegetali che animali presenti nella zone, se ne è calcolata e censita la concentrazione e lo stato di salute e si è valutato il grado di interferenza che su tali collettività avrebbe la realizzazione dell'opera, considerando anche la sottrazione di superficie per la realizzazione delle opere di contesto (viabilità, acquedotti, elettrodotti, linee telefoniche etc.), la possibile proliferazione di specie infestanti, il disturbo alla "quiete" degli animali e così via.

Ebbene, al termine di una simile analisi lo studio conclude, con riferimento alla collocazione di Crepatura, che *"il sito non registra presenze vegetazionali o faunistiche, a causa della sua ubicazione in un centro ormai completamente antropizzato tramite un'intensa urbanizzazione.*
L'attuale linea di costa è anzi in condizioni di degrado tale per cui la sua trasformazione potrebbe addirittura essere causa di miglioramento dei livelli di qualità, specialmente vegetazionali, che devono essere ricostituiti con la realizzazione di idonee opere di arredo a verde".

A tal proposito si prevede, *"nella realizzazione dell'intervento, ampie zone a verde piantumate con essenze autoctone (lentisco, fillirea, corbezzolo, cineraria, cisto, erica etc) allo scopo di ripristinare una situazione storica per composizione floristica, fisionomia e struttura"*.

6.4) L'analisi dell'aspetto biomarino è stata condotta effettuando sei "transetti" (uno per ciascuna collocazione alternativa) attraverso *"immersioni con autorespiratori ad aria con l'ausilio di una corda metrata lungo una rotta prestabilita"*.

Per ciascun sito è stata quindi svolta un'analisi delle acque, una valutazione della penetrazione delle radiazioni solari, una misurazione del livello di metalli pesanti presenti, una misurazione del livello di mercurio in Posidonia oceanica ed in altri organismi bentonici, una valutazione della concentrazione e dello stato dei popolamenti di macroflora bentonica, un censimento delle comunità macrozoobentoniche.

Per ciascuno di questi aspetti è stato valutato lo stato attuale ed è stato analizzato l'impatto che su di esso avrebbe la realizzazione dell'opera, attraverso l'attribuzione di un coefficiente numerico a ciascuno dei seguenti generatori d'impatto: degrado delle attuali comunità esistenti dovuto alla variazione della qualità fisico-chimica dell'acqua e dell'idrodinamica locale; sottrazione di substrato roccioso; depauperamento delle aree di particolare interesse naturalistico; danno da aumento della torbidità; distruzione di specie protette con particolare riferimento alla Posidonia oceanica.

In esito a tale analisi è risultato che i due siti di minor impatto sono Crepatura e Lillatro; in quest'ultimo però, per la conformazione del fondale, si porterebbe in sospensione una notevole quantità di sedimento a forte concentrazione di metalli pesanti: da qui la preferenza per la collocazione in Crepatura.

6.5) E' stata, poi, condotta un'analisi geologica, idrogeologica e geomorfologica dei siti, considerato che *"la collocazione di un'opera di ingegneria civile in un territorio comporta inevitabilmente alcune modificazioni dell'ambiente fisico preesistente. Ciò a causa di variazioni di forme per movimentazioni di terreni, all'introduzione di aree con caratteristiche diverse da quelle iniziali (per materiali, pendenze, permeabilità etc.), a modificazioni degli schemi idrologici ..."*.

Anche in questo caso sono stati individuati sei generatori di impatto geotecnico - ossia volume complessivo di materiale scavato; volume complessivo di materiale riportato; fattore di compenso degli scavi; indice di scavo; indice di riporto e indice di complessità geotecnica - e quattro generatori di impatto idraulico - ossia modifiche e distorsioni del reticolo idrografico esistente; introduzione di aree con permeabilità ed erosibilità diversa da quella del territorio originale; modifiche al regime delle acque sotterranee; inquinamento di acquiferi.

Con riferimento al sito di Crepatura la relazione, in esito all'analisi di tali "generatori", conclude affermando che *"immediatamente a ridosso della attuale linea di costa la diffusa urbanizzazione ha completamente cancellato e coperto i caratteri originali"*, con il che dal punto di vista idraulico, *"l'urbanizzazione esistente ha modificato gli schemi di deflusso delle acque superficiali verso una nuova situazione di equilibrio (rispetto alla quale) il nuovo insediamento non dovrebbe aggiungere sostanziali modifiche"*.

Quanto al profilo geotecnico si rileva che *"le caratteristiche dei terreni ... sono ... quelle di un materiale resistente e poco compressibile e tale da non comportare particolari problemi di ordine pratico"*.

"Per quanto riguarda poi le infrastrutture di collegamento viario -

conclude la relazione - *esse possono essere realizzate con opere di modeste dimensioni e complessità, ed impostate su terreni stabili e di buone caratteristiche geotecniche. Tale ultima circostanza, inoltre, potrebbe consentire una buona riutilizzazione, per la costruzione di rilevati, di eventuali volumi di esubero degli scavi".*

6.6.) L'indagine sugli effetti economici, poi, ha valutato diversificatamente la fase di realizzazione dell'opera rispetto a quella di gestione a regime.

In particolare ha considerato le conseguenze in ordine al maggior afflusso di lavoratori, nella prima fase, e di turisti, nella seconda; alla domanda di servizi (alloggi, mobilità, ristorazione etc.) e di beni in entrambe le fasi, nonchè la domanda indotta dal fattore lavoro in ciascuna delle due fasi considerando che *"gli effetti sull'apparato produttivo non sono individuabili in un'unica fase: essi sono il risultato di una serie di effetti a catena che si verificano all'interno di un «sistema» ... a seguito di un singolo evento perturbante".*

Anche in tale analisi dunque, come si vede, l'attenzione è stata posta sul sistema complessivo di effetti indotti dalla realizzazione del progetto.

6.7) Infine lo studio contiene un ultimo paragrafo che - sotto la rubrica "compensazioni" - individua una serie di misure volte a ridurre o mitigare quegli inevitabili effetti turbativi che la realizzazione dell'opera comporterà nel contesto circostante.

Ivi, considerato che *"la realizzazione del nuovo porto porterà ad una sensibile estensione del contesto antropizzato, (si prevede) un intervento di compensazione risulta(nte) dalla riqualificazione delle aree costiere antropizzate ... così riassumibile:*

a) realizzazione di una struttura portuale strettamente connessa all'abitato e ad esso collegata valorizzando un'area finora abbandonata e poco utilizzata sia a fini balneari che ricreativi (...);

b) realizzazione di un centro servizi commerciali (...) con ampi spazi per favorire l'aggregazione sociale e la fruizione da parte degli utenti e della cittadinanza;

c) realizzazione di ampie superfici destinate a giardino mediterraneo costituenti il raccordo visuale e formale tra la città esistente ed il porto, nonchè impiegate quali "elementi di cerniera" alla radice della diga di sopraflutto lungo il litorale;

d) asfaltatura con pigmenti colorati (...);

e) realizzazione dei box (...) nel corpo stesso delle dighe (...) evitando così la elevazione dei volumi edificati;

f) realizzazione di una lunga scogliera, in parte sommersa (...) che consenta lo sviluppo di una ricca fauna e flora acquatica;

g) interdizione alla pesca (...);

h) utilizzo del Porto da parte del Servizio Nazionale Protezione Civile in caso di calamità (...)"

Va ricordato, infine, che dallo studio comparato è stata "estratta" una "Relazione di compatibilità ambientale" redatta in forma più sintetica con riferimento specifico al sito di Crepatura.

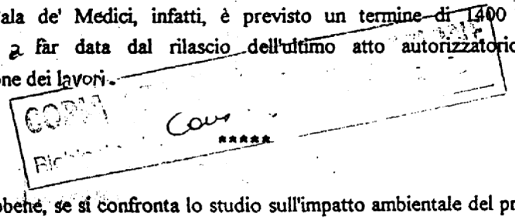
6.8) Vi è da ricordare, inoltre, che nel corso della lunga istruttoria sono stati presi in considerazione e valutati anche altri profili, non compresi nell'indagine svolta dalla società Marina Cala de' Medici, ora ripercorsa.

In particolare, dopo il ritrovamento di alcune orme paleontologiche sulla «Panchina», è stato svolto uno studio su presenze di rilevanza archeologica nell'area interessata al progetto, studio - svolto con prospezioni subacquee commissionate dalla IMPREINVEST sotto il controllo del personale incaricato dalla Soprintendenza Archeologica - che *"ha dato esito del tutto negativo, tale da non ostare alla costruzione di strutture collegate*

6.9) Inoltre, in fase di redazione delle N.T.A. al P.R.P.T. è stata presa in analisi la questione dello smaltimento dei rifiuti prodotti nelle imbarcazioni ormeggiate, degli olii motore, delle acque luride e delle acque di sentina: è stata infatti prevista la realizzazione di un impianto per la sostituzione degli olii motore e per la estrazione delle acque di sentina; sono stati previsti due distinti sistemi fognanti: per le acque nere e per le acque pluviali ed è stato al proposito previsto che nella zona bunkeraggio e nella zona cantieristica il sistema di raccolta di acque pluviali sia munito di un impianto di separazione per le acque di prima pioggia contenenti residui oleosi; è stato stabilito un divieto assoluto di scarico dei rifiuti solidi e liquidi nello specchio d'acqua del porto; è stata individuata la presenza di raccoglitori per rifiuti solidi di capacità non inferiore a 25 litri per ogni posto barca.

Copia destinata agli usi inerenti alla carica di consigliere comunale e l'esercizio del mandato elettivo.

Infine sono stati contrattualmente stabiliti i tempi di realizzazione dell'opera: nella convenzione stipulata dall'Amministrazione con la società Marina Cala de' Medici, infatti, è previsto un termine di 1400 giorni lavorativi a far data dal rilascio dell'ultimo atto autorizzatorio, per l'ultimazione dei lavori.



Ebbene, se si confronta lo studio sull'impatto ambientale del progetto con il contenuto che, ai sensi dell'art. 6, secondo comma, della legge regionale 68/95 dovrebbe avere la V.I.A. regionale, ci si rende conto **che tale valutazione è stata già totalmente svolta.**

Ed infatti è stato svolto uno studio interdisciplinare che ha descritto le condizioni iniziali dell'ambiente fisico, biologico e antropico interessato (lett. a); è stata descritta l'opera proposta e stabiliti esattamente i tempi per la realizzazione (lett. b); sono stati descritte le componenti dell'ambiente soggette ad impatto ambientale, con riferimento alla popolazione, alla fauna, alla vegetazione, al suolo ed al sottosuolo, all'acqua, al patrimonio architettonico ed archeologico, al paesaggio, agli aspetti socio-economici, e sono state valutate le interazioni dei vari fattori (lett. c); sono stati approfonditamente analizzati e descritti i probabili effetti delle opere progettate su ciascuno di tali elementi con riferimento all'attuazione del progetto, alla utilizzazione di risorse naturali, all'emissione di inquinanti ed alla produzione di rifiuti e di sostanze nocive (lett. d); sono state considerate le norme in materia ambientale (lett. e); sono state esposte le ragioni della scelta compiuta, anche in merito alla localizzazione stabilita (lett. f); sono state individuate le misure di "compensazione" e di "integrazione" dell'impatto (lett. g); è stata descritta la metodologia dell'indagine (lett. i) ed è stata fornita una relazione sintetica dello studio (lett. l).

Copia destinata agli usi inerenti alla carica di consigliere comunale e l'esercizio del mandato elettivo.

In sostanza, dunque, anche volendo prescindere dalla obbligatorietà o meno di sottoposizione alla V.I.A. del progetto, ciò che a me pare risolutivo è il fatto che la valutazione di impatto ambientale - sotto ogni e ciascuno degli aspetti enucleati dalla legge regionale - è già stata svolta.

Ed è sulla base di tale valutazione che codesta Amministrazione ha adottato la variante al P.R.G.C., il P.R.P.T. e le N.T.A. al P.R.P.T.; sempre sulla base di tale valutazione il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il Ministero dei Trasporti e la Soprintendenza archeologica hanno dato parere favorevole al progetto, ed infine, sulla base di tale valutazione, delle deliberazioni adottate dal Comune e dei pareri delle autorità statali, la Regione ha dapprima inserito il progetto nel "Piano Regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana", e poi approvato gli strumenti urbanistici comunali contenenti la previsione della realizzazione del progetto.

Insomma, a me pare risolutivo il fatto che, comunque, le esigenze di

tutela ambientale che la L.R. 68/95 intendeva soddisfare con l'imposizione della V.I.A., sono state comunque soddisfatte, essendo già stato valutato ciascuno dei profili di possibile impatto dell'opera individuati nella norma regionale, e ciò vale ulteriormente ad escludere, a mio avviso, che oggi sia necessario sottoporre il progetto alla valutazione di impatto ambientale prevista dalla L.R. 68/95.

*****

Confidando di aver esaurientemente analizzato la questione posta al mio studio, resto a disposizione per quant'altro possa occorrere e porgo i miei migliori saluti.

******

CREPATURA , APPLICARE LA LEGGE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

Come è (poco) noto, il progetto del porto turistico di Crepatura, nonostante la mole e il prevedibile impatto, non è stato sottoposto alla procedura di valutazione d'impatto ambientale.
Il suo iter burocratico, iniziato nel gennaio 1983, si è concluso nel 1998, e durante questo periodo sono state approvate normative a livello europeo, nazionale e regionale per la valutazione d'impatto ambientale (VIA).
In particolare:
La Direttiva 85/337 CEE del 27.6.85 concernente la "Valutazione d'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati" prevede nell'Allegato II al punto 12 b la VIA per i porti turistici.
Il DPR 12.4.96 "Atto d'indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40 comma I della Legge 22.2.94 n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione d'impatto ambientale" (GU 210 del 7.9.96) prevede all'Allegato A lettera h la VIA per i "porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri."
Infine la legge della Regione Toscana n. 68 del 18.4.95 "Norme per l'applicazione della VIA" all'Allegato 3 "Categorie di progetti da assoggettare già in fase transitoria a procedura di VIA di competenza regionale, al punto 3/12 prevede la VIA per i "Porti turistici con capacità superiore a 600 posti barca".
Il progetto del porto di Crepatura, per le sue caratteristiche, ricade in ognuna di queste normative, prevedendo l'occupazione di oltre 24 ettari, con un molo lungo circa 1 km, e prevedendo 650 posti barca.
Le delibere conclusive che completano e danno esecutività al progetto, senza le quali le delibere precedenti non avrebbero da sole nessuna rilevanza giuridica, SONO SUCCESSIVE ALL'INTRODUZIONE DELLA LEGISLAZIONE SULLA VIA a livello europeo, nazionale e regionale.
In particolare sono successive a tale legislazione:
-la Delibera della Giunta comunale n. 1811 del 31. 12.96 di conformità della richiesta di concessione edilizia.
-la Delibera della Giunta comunale n. 441 del 29.10.98 che conferma la precedente.
- Il Provvedimento del Comune di Rosignano che rilascia la concessione edilizia n. 1350 del 10.11.98.
- la Concessione demaniale della Capitaneria di porto di Livorno - ottobre 1998.

Per tutto quanto sopra risulta evidente che il progetto del porto di Crepatura debba essere sottoposto a valutazione d'impatto ambientale, e qualora detta valutazione risultasse negativa, il progetto stesso debba essere annullato.
Rosignano 13.11.2000 Comitato contro il porto di Crepatura - Rosignano S.

SENTENZE AMMINISTRATIVE TOSCANE

www.sentenzetoscane.it

a cura di Francesco Massimo Pozzi

a cura dell'Avv. Claudia PERUGINI - Studio legale Cuccurullo

133) TAR TOSCANA - III Sezione - sentenza n. 1713 - 19 luglio 2000 - Pres. Borea, Est. Migliozzi - W.W.F. Italia e Federazione Regionale dei Verdi (avv.ti Baldocchi e Chessa) c. Regione Toscana (avv. Bora) e Comune di Rosignano Marittimo (avv. Narese) **con l'intervento ad opponendum** soc. M.C. M. C.N. S.p.a. (avv. Bianchi) - W.W.F. (avv. Baldocchi) c. Comune di Rosignano Marittimo (avv. Narese) e soc. M.C. M. C.N. S.p.a. (avv. Bianchi) - ricc. nn.. 588/96 e 1690 /99.

1. - Processo amministrativo - Controinteressato - Piano regolatore - Variante - Oggetto specifico e circoscritto - Posizioni specifiche di soggetti interessati - Natura di controinteressato - Sussiste.

2. - Processo amministrativo - Controinteressato - Omessa notificazione - Intervento in giudizio - Ad opponendum - Sanatoria - Esclusione.

1. - Il principio secondo cui non sussistono controinteressati rispetto all'impugnazione degli strumenti urbanistici generali non può trovare applicazione ove la variante al piano regolatore abbia un oggetto del tutto specifico e circoscritto nonché quando, pur trattandosi di ricorsi contro contro strumenti urbanistici, vi sia l'evidenza di posizioni specifiche di soggetti interessati, tali da da determinare, in loro favore, la qualità di controinteressati.

2. - Non vale a superare l'inammissibilità dell'impugnazione l'avvenuto intervento in giudizio del controinteressato in difetto di notificazione del ricorso, atteso che la costituzione in giudizio del controinteressato ha effetto sanante non già della omessa notificazione bensì delle eventuali irregolarità della stessa.

2. - Cfr. Cons. Stato, sez. IV, 10 settembre 1991, n. 710, in *Rass. Cons. Stato*, 1991, I, 1302 e T.A.R. Liguria, sez. I, 30 aprile 1997, n. 172 in *Rass. T.A.R.*, 1997, I - 3, 2495.

DIRITTO - In via preliminare, deve rilevarsi l'inammissibilità, nel primo gravame, del ricorso della Federazione Regionale dei Verdi, posto che la stessa non risulta ricompresa fra le associazioni, individuate dall'articolo 13 della legge n. 349/86, che, ai sensi dell'articolo 18 della stessa legge, possono intervenire nei giudizi per danno ambientale e ricorrere, in sede di giurisdizione amministrativa, per l'annullamento di atti illegittimi.

Il gravame, nella parte legittimante proposta dal W.W.F. deve, invece, ritenersi inammissibile per difetto di notificazione alla controinteressata, spa "M.C.M.".

Come è noto, secondo la prevalente giurisprudenza, è controinteressato in senso formale colui che, "in quanto titolare di un interesse qualificato alla conservazione dell'atto, sia nominativamente indicato ovvero facilmente individuabile, mentre è controinteressato in senso sostanziale il soggetto che ricavi dal provvedimento impugnato un vantaggio diretto ed immediato" (Cons. St. V n. 752/99, Ad. pl. n. 15/97 e 9/96); inoltre, controinteressati sono anche

"i soggetti che verrebbero incisi negativamente dall'annullamento dell'atto impugnato" (Cons. St. V n. 1011/92) o che "abbiano acquistato, sulla base dell'atto impugnato, una posizione giuridica di vantaggio" (Cons. St. V 492/92).

La "M.C.M." spa deve, di conseguenza, ritenersi tale, sia perché nominativamente indicata nel testo dei provvedimenti impugnati, sia perché titolare di un interesse diretto ed immediato al mantenimento degli stessi.

Quanto al primo profilo, la delibera n. 195/94 (ossia l'atto con cui il comune ha adottato la variante al piano regolatore del porto turistico di Baia di Crepatura, poi approvata con le delibere regionali 4301/95 e n. 4302/95) dispone che alla realizzazione del detto porto turistico deve provvedere la detta società "in conformità della apposita convenzione (rep. contratti del comune 9124 stipulata il 29/8/88) con cui sono regolati i rapporti fra le società ed il comune e previsti gli obblighi e gli impegni da rispettare dalla stessa società concessionaria".

La stessa ragione dell'adozione della variante agli atti impugnati è, inoltre, collegata alle difficoltà "prospettate dalla società concessionaria", "emerse in sede di fase conclusiva della progettazione del porto turistico in riferimento alla soluzione urbanistica basata su due livelli". Inoltre, il progetto di variante adottato e approvato con gli atti impugnati è stato, come ancora si ricava dalla delibera n. 195, "predisposto a cura del progettista della società concessionaria".

La natura di controinteressata in capo alla indicata spa risulta, pertanto, evidente, sia con riferimento alla delibera n. 195 che alle delibere n. 4301/95 4302/95 della Regione, che altro non sono se non la fase terminale delle modifiche adottate con la delibera n. 195.

Né può opporsi il richiamo alla giurisprudenza che afferma l'inesistenza di controinteressati rispetto alle impugnazioni di strumenti urbanistici generali, sia perché, nel caso di specie, la variante ha un oggetto del tutto specifico e circoscritto, sia perché tale principio deve trovare deroga nel caso in cui, pur trattandosi di ricorsi contro strumenti urbanistici, vi sia l'evidenza di posizioni specifiche di soggetti interessati, tali da determinare, in loro favore, la qualità di controinteressati.

Infine, l'inammissibilità del gravame non è superata dal fatto che la società sia intervenuta in giudizio, in quanto, "la costituzione in giudizio del controinteressato ha effetto sanante delle eventuali irregolarità della notificazione, ma non anche della omessa notificazione" (Cons. St. IV n. 710/91, Tar Liguria I n. 172/97).

In relazione a quanto esposto il gravame deve ritenersi inammissibile.

Con il gravame n. 1690/99 vengono nuovamente impugnate, le delibere della Giunta regionale Toscana n. 4301/95 e n. 4302/95, la delibera comunale n. 195/94, ed anche le successive concessioni edilizie, n 1350/98 e n. 335/99.

Peraltro, nessun autonomo vizio di illegittimità delle suindicate concessioni viene sollevato con tale gravame in quanto i vari motivi di ricorso vengono indirizzati agli atti pregressi, e cioè, a quelli già impugnati con il ricorso n. 588/96, e l'annullamento delle concessioni viene sostenuta solo perché le stesse sono state rilasciate sulla base dei presupposti strumenti urbanistici, che si assumono viziati.

Deriva da ciò che l'unico vizio che affligge tali concessioni consiste nella illegittimità derivata da altri atti che, in quanto fatta valere tardivamente nel presente gravame, deve ritenersi inammissibile.

Da ciò la legittimità degli atti di concessione impugnati e l'infondatezza del gravame.

Sotto altro profilo va anche rilevato che, posto che tra gli atti impugnati ci sono anche le delibere regionali n. 4301/95 e n. 4302/95, il ricorso avrebbe dovuto essere notificato anche alla regione Toscana e quindi, anche per tale profilo, risulta l'inammissibilità del ricorso.

In relazione a quanto esposto va, pertanto, dichiarata l'inammissibilità del primo gravame e l'inammissibilità e l'infondatezza del secondo.

Si ritiene equo compensare, tra le parti, le spese di giudizio.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana, Sezione III, definitivamente pronunciando sul ricorso in epigrafe, riunisce i ricorsi n. 588/96 e n. 1690/99; dichiara inammissibile il primo, in parte inammissibile e in parte infondato il secondo.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'Autorità amministrativa.

ALLA COMMISSIONE EUROPEA
DG TREN - Energia e trasporti
Sez. D Qualità ambientale e risorse naturali
D 2 Protezione della natura, zone costiere e turismo.
Postal address : Rue de la Loi 200 B/1049 Brussels

Oggetto : Progetto di porto turistico in zona protetta, Località Crepatura, Comune di Rosignano Marittimo, Regione Toscana, Italia.

La sottoscritta associazione, dopo aver ripetutamente segnalato il caso in oggetto - insieme ad altri soggetti - alle competenti autorità italiane senza successo, rivolge a codesta spett. Commissione il ricorso allegato, evidenziando che si ravvisano nel caso varie violazioni di legge, a partire dall'elusione della direttiva CE 85/337 del 27.6.85, come modificata dalla Direttiva CE 97/11 del 3.3.97, della Direttiva CE 96/1982, nonchè gravi errori di programmazione urbanistica ed ambientale.

La sottoscritta associazione, visto anche l'inizio dei lavori preliminari per la costruzione del porto in oggetto, in corso dall'ottobre 2000, nel rivolgere l'unito ricorso con allegati, chiede un

INTERVENTO URGENTE

di codesta Commissione presso le autorità italiane, volto all'interruzione dei lavori e alla verifica della regolarità dell'iter procedurale del progetto in questione.

Fiduciosa in un tempestivo intervento in tal senso, porge distinti saluti.

Rosignano, 16.1.2001

Per Medicina democratica
Maurizio Marchi

PREMESSA

Nell'intento di inserire un progetto di porto turistico nel Piano regionale dei porti turistici della Toscana (Piano Legge Regionale n. 36 del 9.8.79), il Comune di Rosignano Marittimo - nel dicembre 1982 - individuava la Località Lillatro come la più adatta per tale insediamento.
Tale località è un tratto di costa degradata dagli scarichi a mare dello stabilimento Solvay (produzione di soda, cloro, cloro derivati, acqua ossigenata, polietilene ed altro), ed il porto sarebbe stato costruito in darsena, su terreni Solvay liberi da costruzioni, senza grandi opere a mare.
A tale orientamento del Consiglio comunale, consigliato da una relazione tecnica dello Studio RPA di Perugia, si oppose la società proponente il porto - la Impreinvest del gruppo FIAT, si suppone per i costi di acquisizione dei terreni - e probabilmente anche la stessa soc. Solvay, che con la realizzazione di tale progetto, avrebbe dovuto ridurre i propri scarichi a mare, oltre a cedere propri terreni in un'area facente funzione di "cordone sanitario" intorno ai suoi scarichi e alla presa dell'acqua di mare.
Perciò, dopo appena 20 giorni da tale decisione, il Consiglio comunale nel gennaio 1983 - incomprensibilmente - la ribaltava, decidendo la localizzazione di un porto turistico in loc. Crepatura, proprio davanti al popoloso abitato di Rosignano Solvay, su scogliera demaniale protetta da vincolo paesaggistico (DM 30.4.65), da costruirsi interamente in mare aperto.
Tale nuova scelta, gradita alla lmpreinvest, ed indifferente alla soc. Solvay, veniva formalizzata dal Consiglio comunale con delibere 164 e 165 del 29.3.85, inviate alla Regione Toscana per l'inserimento nel Piano regionale dei porti e degli approdi turistici.
A tale insensata e devastante localizzazione si sono opposti fino ad oggi tutti i gruppi ambientalisti, varie forze politiche, personaggi della cultura e della scienza, e soprattutto migliaia di cittadini con raccolte di firme, lettere di protesta, manifestazioni, richieste di referendum locale, ricorsi alla magistratura ordinaria ed amministrativa, ecc.

La stessa Regione Toscana ha avanzato ripetutamente perplessità, stralci e prescrizioni, così come il Ministero dell'ambiente e il Ministero per i beni culturali e ambientali, finendo però questi soggetti per accettare - con marginali ritocchi - il progetto stesso.
Il fittissimo carteggio intercorso fra i vari soggetti, dovuto alle contraddizioni oggettive ed insormontabili del progetto, spiega la stessa lunghezza temporale dell'iter burocratico, quasi 17 anni, ma non ha risolto, né poteva farlo, le contraddizioni stesse.
Il Tribunale amministrativo regionale della Toscana, interessato da due ricorsi presentati da associazioni ambientaliste e cittadini, ha recentemente unificato e respinto i ricorsi per vizi di forma (mancata notifica), senza entrarvi nel merito.

I1 progetto del porto turistico di Crepatura

In sintesi, si tratta di un progetto di porto turistico privato per 650 barche da diporto da 8 a 40 metri, con 850 posti auto interni e 100 esterni; uno specchio acqueo di circa 151.000 mq, una diga foranea ad L, che entrerebbe per circa 380 mt in mare e che correrebbe parallela alla costa per 700 mt circa, alta circa 7 mt sul livello del mare una diga sottoflutto di circa 250 mt; una platea di cemento per le opere a terra aggettante in mare di circa 6 ettari, una parte della quale su due piani.

Descrizione del sito prescelto

In sintesi, la scogliera demaniale di Crepatura, lunga circa 600 mt e larga circa 30, è situata davanti al fitto abitato di Rosignano Solvay e Castiglioncello, dove vivono circa 20.000 abitanti in inverno e -secondo stime- circa 60.000 persone in alcuni periodi estivi.
La scogliera demaniale, protetta da vincolo paesaggistico del 1949, rinnovato nel 1955 ed ancora rinnovato con DM 30.4.1965, è formata da panchina eolica, sulla quale sono state rinvenute dall'Università di Pisa orme di cervidi di 180.000 anni fa. E' l'unico consistente tratto di costa aperto alla libera balneazione, in un contesto costiero occupato a sud dagli scarichi industriali Solvay, e a nord dagli stabilimenti balneari di Castiglioncello.

Il contesto ambientale ed urbanistico

In sintesi, il contesto ambientale ed urbanistico della zona è già oggi molto problematico.
La presenza di un grosso stabilimento chimico, di proprietà Solvay, determina:
- l'emissione in mare di almeno 200.000 tonnellate ufficiali l'anno di sabbie carbonatiche, veicolanti metalli pesanti, solventi ed altre sostanze tossiche. Tipico di Rosignano è l'inquinamento da mercurio, scaricato a tonnellate ed ancora presente nei sedimenti marini, con alte concentrazioni davanti l'abitato.
- l'emissione in aria di vari inquinanti, fra cui mercurio, ossido di carbonio, ammoniaca, cloro, solventi volatili, polveri, rumori, onde elettromagnetiche, ecc.
- forti consumi di acqua dolce, ufficialmente dichiarati in 16.500.000 mc l'anno, a fronte dei 2.500.000 mc l'anno consumati per scopi civili nel Comune di Rosignano Marittimo, con gravissimi problemi di carenza idrica in una vasta area, che coinvolge la Val di Cecina e il volterrano.
- estesi fenomeni di erosione costiera, causati dagli scarsissimi apporti dei due fiumi della zona (Cecina e Fine), sfruttati per fini industriali 2- dalla sparizione di ettari di posidonie oceaniche nel mare antistante, a causa dei ricoprimenti con sabbie carbonatiche, e conseguente maggior violenza del moto ondoso 3- dalle opere a mare della Solvay.
- esposizione al rischio d'incidente rilevante (ad esempio fuga di cloro) della popolazione residente e turistica.
- incidenza di patologie da inquinamento, fra le quali - a titolo di esempio - si segnala la morte ufficiale per tumore di ben 21 lavoratori dei 43 deceduti fra gli ex-esposti all'impianto CVM (cloruro vinil monomero), chiuso nel 1978.
- intensa movimentazione via mare, per ferrovia e per rete stradale di sostanze pericolose, in entrata e in uscita dallo stabilimento.

I1 contesto urbanistico a sua volta si presenta totalmente inidoneo a sopportare il carico di un porto turistico, in quanto:
- presenta una rete stradale angusta e poco funzionale già allo stato attuale.
- l'edificato ha un altissimo indice, manca di spazi auto, è densamente popolato, tanto da comportare visibili disagi già attualmente nel periodo estivo e nei fine settimana.
- la rete fognaria è vecchia ed inefficiente, così come la rete di distribuzione dell'acqua potabile.

In conclusione, il contesto ambientale ed urbanistico si presenta già profondamente stressato dalla presenza industriale e condizionato da scelte urbanistiche che hanno privilegiato l'addensamento sulla costa rispetto ad una razionale distribuzione nell'entroterra.

GLI EFFETTI PAVENTATI DAI RICORRENTI

In sintesi, gli effetti della realizzazione del porto, paventati dai ricorrenti, sarebbero molteplici, così riassumibili:
- aggravio insostenibile dello stress ambientale ed urbanistico, con aumento del traffico fino alla congestione nel periodo estivo, aumento dei rumori e degli scarichi in mare e in atmosfera, modifica del microclima, modifica delle correnti marine con probabile accentuazione dei gravi fenomeni di erosione, sconvolgimento di un'ampia area per il reperimento di materiali inerti - stimati in almeno un milione di metri cubi-, rimescolamento del mercurio sedimentato sul fondale marino, aumento dei consumi d'acqua dolce già oggi carentissima, ecc.
- a fronte dei costi certi di ordine ambientale, urbanistico ed economico (una parte dei quali a carico della parte pubblica, come alcuni adeguamenti delle infrastrutture - acqua, fognature, viabilità, ecc), vi sarebbe un incerto beneficio economico a vantaggio del proponente, ma a svantaggio di categorie economiche più deboli (affittacamere, gestori di bagni, ecc), che pagherebbero lo stravolgimento dell'uso del territorio e della costa.

TUTTO CIO' PREMESSO,

i ricorrenti ritengono inoltre che l'iter burocratico del porto abbia eluso o violato la Direttiva CE 337/85 sulla Valutazione d'impatto ambientale e le relative leggi di recepimento italiane, la Direttiva CE 96/1982 sull'Alto rischio d'incidente rilevante e le relative leggi di recepimento italiane, la legge 349 dell'8.7.86 istitutiva del Ministero dell'ambiente, il vincolo paesaggistico di cui al DM 30.4.65, nonché la Legge della Regione Toscana n. 36 del 9.8.79 (Piano regionale dei porti e degli approdi turistici).

VIOLAZIONE DELLA DIRETTIVA CE 337/85 su V.I.A.

Tale direttiva, volta a prevenire le alterazioni ambientali, anziché a rimediare ai loro effetti, prevede la VIA per i porti turistici nell'all. II al punto 12b.
Tale direttiva fu recepita dall'Italia, seppur con ritardo, con il DPR 12.4.96 (per le opere minori) "Atto d'indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40 comma I della Legge 22.2.94 n. 146, concernente disposizioni in materia d'impatto ambientale (GU 210 del 7.9.96), che prevede all'all. A lettera h la VIA per i "porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 mt."
Inoltre la legge della Regione Toscana n. 68 del 18.4.95 "Norme per l'applicazione della VIA", all'allegato 3 "Categorie di progetti da assoggettare già in fase transitoria a procedura di VIA di competenza regionale", al punto 3/12 prevede la VIA per i "porti turistici con capacità superiore a 600 posti barca."

Il progetto del porto di Crepatura, per le sue caratteristiche, ricade in ognuna di queste norme, prevedendo moli per oltre 1 km, uno specchio acqueo di 151.000 mq e 650 posti barca.
Le delibere conclusive, che completano e danno esecutività al progetto, senza le quali le delibere precedenti non avrebbero da sole nessuna rilevanza giuridica, sono successive all'introduzione della legislazione sulla VIA a livello europeo, nazionale e regionale.
In pratica, tutto l'iter burocratico del porto è successivo alla Direttiva CL 337/85, ed in particolare sono successive alla legislazione italiana

- la delibera 1350 del 10.11.98 del Comune di Rosignano Marittimo, concessione edilizia.
- l'atto di concessione demaniale n. 464.145.43 del 23.3.99,
- la delibera 335 del 9.4.99 del Comune dl Rosignano Marittimo, concessione edilizia.
D'altra parte, in ognuno di questi atti conclusivi, si legge che la procedura di VIA non è stata applicata. In particolare:
1 - Nella concessione edilizia provv. 1350 del 10.11.98, a pag. 4 si legge:
> **"Vista la memoria presentata in data 12.5.98 dall'avv. Calogero Narese, a seguito dell'incarico di cui sopra, in merito alla necessità o meno di esperire la procedura di VIA prima del rilascio della Concessione edilizia, da cui si evince che l'opera non risulta soggetta a VIA..."**

2 - Nell'Atto di concessione demaniale 464.145.43 del 23.3.99, a pag. 6 si legge:
"...l'Ufficio legislativo del Ministero aveva ritenuto che la delibera comunale innanzi citata riassumeva nella sua valenza autorizzatoria un vaglio esteso anche ai profili ambientali, oltre che paesaggistici dell'opera prevista, per la quale la società istante ha prodotto apposita relazione di impatto ambientale;...
3 - Nella concessione edilizia provv. 335 del 9.4.99, a pag. 3 si legge la medesima affermazione circa la memoria dell'avv Calogero Narese di cui al provv. 1350 del 10.11.98, e a pag. 6 si legge la medesima affermazione circa il parere dell'Ufficio legislativo del Ministero di cui all'Atto 464.145.43 del 23.3.99.
Al riguardo si evidenzia
- che il "Ministero" di cui sopra non è il Ministero dell'ambiente,
- che l'organo competente all'esame della VIA è la Regione Toscana o, alternativamente, il Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero per i Beni culturali e ambientali per progetti ricadenti in aree soggette a vincolo paesaggistico,
- che "l 'Ufficio legislativo del Ministero" non può affidare ad una "delibera comunale" la VIA.

VIOLAZIONE DELLA DIRETTIVA CE 96/1982 SU ALTO RISCHIO

Il Decreto legislativo 334 del 17.8.99, che modifica il DPR 175/1988 di recepimento della Direttiva CE 96/1982, all'art. 14 prevede che i ministri competenti e la conferenza stato-regioni stabiliscano, per le zone interessate da stabilimenti a rischio d'incidente rilevante, requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione territoriale, con riferimento alla destinazione e utilizzazione dei suoli che tengano conto della necessità di mantenere le opportune distanze tra stabilimento e zone residenziali, infrastrutture, luoghi frequentati dal pubblico, ecc.
Come al contrario si evince dal Piano grandi rischi riguardante lo stabilimento della Solvay di Rosignano e l'abitato di Rosignano Solvay, firmato dal Prefetto di Livorno il 18.9.99, l'area di Crepatura si trova appena fuori dal cerchio di attenzione in caso d'incidente rilevante (fuga di cloro), ciò che evidentemente non può garantire l'incolumità degli stessi futuri utenti del porto, il 10% dei quali - fra l'altro - è previsto "in transito", e quindi ben difficilmente coinvolgibile nell'informazione e nelle misure di emergenza in caso d'incidente rilevante.
Al riguardo, si fa notare che un recente studio dell'Università di Pisa, curato dal prof Giuseppe Sica, ha rilevato che solo l'1,4 % della stessa popolazione residente di Rosignano Solvay è a conoscenza e preparata ad affrontare un eventuale incidente rilevante.
Si fa inoltre notare che il porto turistico di Crepatura sarebbe, se realizzato, una struttura opzionale, non indispensabile alla comunità di Rosignano, nonché frequentato dal pubblico, e che perciò nell'ambito della pianificazione urbanistica di cui all'art. 14 DL 334/99, doveva essere previsto in località più sicura. E se questa collocazione non fosse risultata possibile, il progetto doveva essere eliminato.
Si richiama, per contrasto - sia in riferimento alla normativa sull'Alto rischio che a quella sulla VIA - il caso del pontile di Ginostra, nell'isola vulcanica di Stromboli (un piccolo pontile a giorno, lungo appena l3 metri, richiesto dalla popolazione residente sia per i normali movimenti logistici, sia per eventuali evacuazioni in caso di emergenza), che è stato negato per motivi d'impatto ambientale.

VIOLAZIONE DELLA LEGGE 349 DELL' 8.7.86 e del DM 30.4.65

La legge 349/86 istitutiva del Ministero dell'ambiente, all'art. 6 comma 4 prevede che "I1 Ministro dell'ambiente, sentita la regione interessata, di concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali, si pronuncia sulla compatibilità ambientale... .Per le opere incidenti su aree sottoposte a vincolo di tutela culturale o paesaggistica, il Ministro dell'ambiente provvede di concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali."
Da ciò si desume che la pronuncia di compatibilità ambientale non solo sia sempre richiesta per opere incidenti su aree sottoposte a vincolo di tutela culturale o paesaggistica, ma sia di competenza del Ministro dell'ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali, anziché di competenza regionale.
Al contrario, da tutto l'iter burocratico del porto si desume non solo che non è stata espletata la procedura di pronuncia di compatibilità ambientale, ma anche che i pareri del Ministero per i beni culturali e ambientali non sono stati concertati con il Ministero dell'ambiente, e non si sono basati sulla normativa che prevede la VIA, nonostante l'area interessata fosse protetta da vincolo paesaggistico di cui al DM 30.4.65.

VIOLAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE TOSCANA n. 36 del 9.8.79 (Piano dei porti turistici)
La legge citata, pubblicata sul BU Regione Toscana del 10.4.85, afferma, fra l'altro:
"Nei casi di investimento di spiagge di uso pubblico, la relazione alla variante dovrà indicare le modalità e le localizzazioni opportune per la loro reintegrazione." (art. 3 comma 3)
Tale norma, volta a tutelare il diritto primario alla libera balneazione, fra l'altro fondamento del turismo nella zona in questione, è stata violata in quanto il progetto non prevede nessuna reintegrazione del tratto di costa sottratto alla balneazione con la costruzione del porto.
La legge citata prevede altresì: " Viabilità: i porti e egli approdi turistici devono essere collegati al sistema viario principale. Le caratteristiche di tale collegamento dovranno corrispondere alle esigenze di non costituire intralcio alla viabilità principale ed a quella all'interno dei centri abitati." (Art. 3 - Viabilità)
Tale norma, volta a tutelare i residenti, è stata violata in quanto il progetto va ad incidere profondamente su una viabilità già problematica oggi.
La legge citata prevede infine che "I parcheggi non dovranno interessare le opere foranee" (Art. 3 - Parcheggi), mentre risulta che diversi posti auto siano stati previsti, a causa della strutturale mancanza di spazi, nella diga foranea del porto.

SEGNALAZIONE DI FATTI CONTINGENTI
Si segnala inoltre, a conferma dell'insostenibilità del progetto in termini anche di difficoltà a reperire l'enorme quantità d'inerti necessari, che dopo appena pochi giorni di lavori preliminari, nell'ottobre scorso, la Guardia forestale ha posto sotto sequestro la cava dalla quale si estraevano materiali (cava di Monte Valerio, in comune di Campiglia Marittima, Provincia di Livorno, Regione Toscana), a causa del taglio di 8000 piante di leccio.
Si segnala infine che si prospettano addirittura infiltrazioni malavitose nei grandi lavori di movimentazione d'inerti, come ipotizzato dalla Confederazione nazionale artigianato e ripreso dal sindaco del Comune di Cecina, adiacente a quello di Rosignano M., con annessi oscuri episodi - si pensa di intimidazione-, come segnalato dai ricorrenti alla Magistratura.

A sostegno di quanto affermato, si allegano gli uniti allegati.
Rosignano Solvay 9.1.2001

ASA
Azienda Servizi Ambientali SpA

Gentile Sindaco,

con la presente sono ad informarLa circa la situazione legata al panorama delle risorse idriche disponibili nel territorio ed alle conseguenze del loro crescente utilizzo, in funzione dello sviluppo abitativo delle città.

Ma prima di effettuare una qualsivoglia analisi occorre partire da un dato di fatto: l'acqua costituisce ormai un bene non inesauribile. Nonostante essa continui ad essere classificata come risorsa rinnovabile, rappresenta infatti una quantità finita proprio a causa delle "modalità di prelievo, utilizzo e restituzione all'interno del suo ciclo territoriale locale": concetto espressamente indicato nel Piano integrato idrico ed energetico predisposto nel '95 dall'istituto di ricerche Ambiente Italia per conto della Provincia di Livorno, che ricordava anche come la lapalissiana equazione tra rifornimenti pro-capite di acqua e popolazione - nella quale i primi diminuiscono al crescere di quest'ultima - suggerisce un'attenta ed oculata gestione della risorsa, pur in condizioni di eventuale abbondante disponibilità. L'acqua, di conseguenza, deve essere valutata come bene economico: in questo senso "gestirla - è scritto ancora nel Piano idrico - significa aprire la strada ad utilizzo efficace e ad una ripartizione equa della risorsa, preservandola e proteggendola".

Le falde acquifere, da qualche anno a questa parte, faticano a ricaricarsi e dunque il livello scende progressivamente. I motivi di questo calo possono essere molteplici e concomitanti: maggiori consumi nelle acque che riforniscono le stesse falde; un aumento generale delle temperature; una diversa situazione idrogeologica che a causa della cementificazione di vaste aree subisce una sorta di fenomeno di impermeabilizzazione del territorio, che impedisce all'acqua piovana di scendere negli strati profondi ed alimentare le falde; un diverso ciclo delle piogge, fino a qualche tempo fa, specie nei mesi freddi, più continue e meno violente di oggi quindi più adeguate a filtrare lentamente negli strati più bassi del terreno.

Sono sotto gli occhi di tutti i problemi e le difficoltà che si presentano soprattutto nel periodo estivo, quando oltre all'aumento di consumo dovuto al caldo stagionale si affianca quello assai pesante provocato dalla presenza consistente di turisti, che accrescono sensibilmente il numero della popolazione e dunque la richiesta d'acqua.

Dinanzi ad una situazione che vede, nella sostanza, sempre meno risorsa disponibile e sempre maggiore consumo non si può non condividere un'altra affermazione contenuta nel Piano integrato di Ambiente Italia, che nel '95 lanciava un allarme preciso, dal momento che la situazione mostrava già allora con evidenza chiari segnali di uno stato di "stress idrico". In quattro anni, pur a fronte di rilevanti investimenti per migliorare la rete distributiva da un lato e il sistema delle fonti di approvvigionamento dall'altro, il quadro presenta ancora gravi sofferenze tanto da mettere in discussione l'attuabilità dello sviluppo sostenibile, del quale il corretto utilizzo delle risorse idriche ed energetiche rappresenta una delle condizioni base. Lo ha confermato del resto di recente l'assessore regionale all'Ambiente Claudio Del Lungo, che nel corso di un intervento ad un convegno organizzato dalla Confindustria livornese ha evidenziato la necessità di definire degli indici di performance nello sfruttamento delle risorse, in modo tale da garantire il rispetto del criterio della sostenibilità: un obiettivo che si colloca nell'ambito della determinazione della cosiddetta "Agenda 21 Locale" - una vera e propria carta strategica dello sviluppo sostenibile del territorio nella quale devono essere indicati, tra l'altro, i limiti da osservare nel utilizzo delle risorse idriche - che verrà adottata anche in Toscana in attuazione di "Agenda 21", il piano d'azione sullo sviluppo e l'ambiente globale, firmato pure dal nostro Paese in occasione della Conferenza mondiale sullo sviluppo sostenibile svoltasi a Rio De Janeiro nel giugno '92.

Uno dei limiti sui quali l'assessore Del Lungo ha posto l'accento in quella circostanza ci invita ad una riflessione: il riferimento relativo al contenimento dell'espansione urbanistica ed in particolar modo abitativa proprio in funzione delle risorse disponibili. Un aspetto che non si può non riflettere, se è vero peraltro che a fronte di una costante diminuzione della popolazione residente (nella sola provincia di Livorno dal '91 al '98 si è scesi di circa 7 mila unità, da 341 a 334 mila abitanti) ha fatto da contraltare una progressiva crescita del numero di abitazioni (fenomeno già in atto nello scorso decennio). Si tratta di una tendenza che occorre limitare, anche alla luce dei nuovi criteri di sviluppo urbanistico che puntano in primo luogo al recupero delle strutture abitative, specie quelle di valore storico, già esistenti. O meglio sarebbe di adeguare gli strumenti urbanistici, che regolano l'espansione di edilizia residenziale, alle reali potenzialità dei sistemi di approvvigionamento e distribuzione, cercando di porre grande attenzione sia agli aspetti quantitativi e qualitativi nonché nella scelta delle aree eventualmente interessate dall'espansione abitativa. Il rischio è del resto grande: in gioco c'è la capacità o meno di garantire a tutti i residenti utenti livelli sufficienti di efficienza nell'erogazione del servizio. E' vero: anche i cittadini possono dare il loro contributo cercando di applicare le poche, semplici ma utili regole che stanno alla base dell'utilizzo razionale dell'acqua potabile. Ma gli enti locali, di concerto con le aziende di public utilities devono creare le condizioni affinché le reti acquedottistiche siano in grado di sopportare in modo adeguato, con le risorse tuttora disponibili, la richiesta di acqua che giunga quotidianamente attraverso il semplice gesto di apertura del rubinetto di casa. C'è inoltre un fenomeno caratteristico delle località turistiche che non deve sfuggire: vale a dire quello del proliferare delle case non occupate (cioè delle case vacanze), che contribuiscono in maniera sensibile al dato relativo all'aumento delle abitazioni in genere: nel '91 erano il 25% del totale, con un incremento di quasi 8 mila unità abitative rispetto all'81. Lo sviluppo turistico, prima elitario e poi di massa, è stato l'altro rilevante fin dagli anni '60. Attualmente stanno vivendo un interessante momento favorevole sia i centri della costa che quelli collinari: anche in questo caso occorre favorire la politica di salvaguardia e tutela sia del patrimonio ambientale (tra cui comprese le risorse idriche ed energetiche) sia di quello edilizio storico.

Valutare bene dove prevedere la costruzione di nuove abitazioni e incentivare il recupero di costruzioni già esistenti possono e devono rappresentare, insomma, un contributo determinante per il regolare espletamento del servizio e per garantire alle future generazioni l'attuazione dello sviluppo sostenibile.

Il Presidente di ASA SpA
Ing. Paolo Rotelli

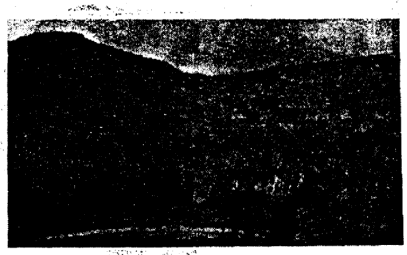
Livorno, 4 gennaio 2000

ASA Azienda Servizi Ambientali SpA
via del Gazometro 9 57122 LIVORNO (Italia) Tel + 39 0586 242111 Fax + 39 0586 249632

Monte Valerio, stop alla cava

La Guardia Forestale blocca i lavori della Sales

CAMPIGLIA. Ottomila metri quadrati di bosco sotto sequestro: la Sales ditta che estrae calcare e pietrisco dalle colline di Campiglia, stava lavorando su un tratto delle pendici di Monte Valerio, dove ha una sua cava, radendo al suolo però migliaia di lecci e macchia mediterranea. Si calcola uno scempio di circa 8 mila lecci tra grandi e piccoli, età media 30 anni. Nella zona è intervenuto il Corpo forestale di Venturina, che ha messo sotto sequestro preventivo tutta l'area, recintandola con paletti, reti e cartelli. Fermi dunque i lavori di cava, in attesa che la Procura si pronunci.



Una delle cave di Campiglia

Al Corpo forestale di Venturina spiegano: «Su monte Valerio c'è una cava della ditta Sales che estrae calcare e ghiaia, ma per questo deve avere dei permessi, uno dal Comune e uno dalla Sovrintendenza. Ci risulta che la società avesse solo quello del Comune».

Precisano poi: «In base al decreto legislativo n.490 del 1999 sulle bellezze naturale, per disboscare questa area bisogna avere il sì anche della Sovrintendenza».

Insomma tutti gli atti sono finiti in Procura «dove è in corso la procedura penale - dicono ancora alla Forestale - l'accusa per la Sales è di avere danneggiato 8 mila metri quadrati di bosco, considerando che ogni metro quadrato ha in media un leccio anche se piccolo, sono circa 8 mila piante».

Quindi concludono: «Certo spetta alla Procura l'ultima parola, anche se dal momento che hanno confermato il sequestro, sembra scontato si proceda per via penale».

La Forestale accusa: «Migliaia di lecci sono stati abbattuti»

Perché il Comune aveva dato l'autorizzazione a questi lavori? Il sindaco di Campiglia Silvia Velo spiega: «La Sales è autorizzata a usare la cava di Monte Valerio, un'autorizzazione in funzione già dal gennaio scorso che prevede escavazione e ripristino dell'area».

La storia della Sales si intreccia con il dibattito politico del Comune da molti anni. Già se ne parlava nel 1998 con la convenzione per la prosecuzione della cava di Monte Valerio da parte della Sales per altri vent'anni. Nel lu glio scorso poi il Comune pr metteva più controlli sull'att vità estrattiva tanto da pred sporre gli atti necessari pe un rilievo aerofotogrammetr co di tutte le attività estratt ve del territorio comunale per avere così sempre chiar la situazione scavo-ripristino

****

TIRRENO **Cecina**

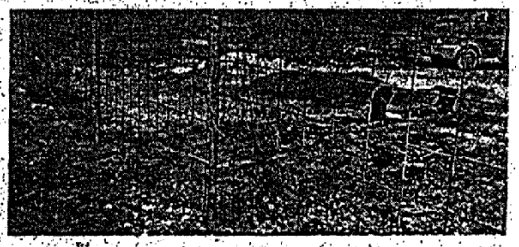
RISTORANTE PANORAMICO
il Becco Reale
San Silvestro 2001 Cecina Mare
0586/620.790 - 0348/7313213 c/o Hotel Tornese

APPALTI NEL MIRINO

Grandi opere a rischio racket

Il sindaco verificherà la situazione con la Cna

CECINA. C'è un pericolo reale di presenza di racket nelle grandi opere pubbliche? Al momento no, o meglio i segnali sono abbastanza labili anche perchè grandi opere pubbliche e grossi cantieri al momento non sono operativi. Ma il rischio è dietro l'angolo e potrebbe verificarsi quando queste opere, porto di Crepatura a Rosignano e Cittadella della nautica a Cecina prenderanno avvio.



Un recente episodio a Crepatura (f. Pierluigi)

Il sindaco Paolo Pacini conma di avere ricevuto dalla ia (Confederazione nazionaartigianato) una segnalazio in tal senso. Niente di almante, ma solo il timore e il fenomeno potrebbe veicarsi. «Ci sono questioni sicurezza nei grandi cantie - ha detto Pacini - che vanaffrontate, non che il perilo sia imminente, ma possii infiltrazioni potrebbero rificarsi proprio quando enderanno avvio le grandi ere». I timori partono da anto è avvenuto di recente l cantiere del Porto di Cretura, quando sono state ese di mira alcune ruspe e icchinari per il movimento ra. In un primo tempo semava si trattasse di persone gruppi contrari alla costruzione del Porto di Crepatura, indagini più approfondite, sembra invece, che portino alla conclusione che trattasi di qualcosa di diverso.

«Nei prossimi giorni - ha detto ancora Pacini - mi incontrerò con i dirigenti della Cna, vediamo cosa emerge nel concreto, poi il passo successivo sarà quello di verificare la situazione con gli organi di polizia». E' prematuro parlare di racket nelle grandi opere pubbliche, anzi al momento il fenomeno proprio non esiste, ma alcuni episodi, alcune segnalazioni, certe verifiche hanno portato alla conclusione che potrebbero esserci in zona infiltrazioni del genere, quando ancora di fatto le grandi opere non sono iniziate. Un'azione preventiva dunque che probabilmente nel prossimo futuro coinvolgerà ufficialmente anche le forze dell'ordine. Sembra infatti che questo tipo di racket o intimidazione abbia come obiettivo primario quelle attività esterne di grossa dimensione dove dove si svolgono movimenti di terra, cioè laddove si usano le grandi attrezzature di sbancamento e dove in prevalenza sono presenti imprese del sud sia in maniera diretta che con subappalti. Non si vuol creare allarmismo al momento non esiste niente di concreto, solo un campanello che è stato suonato intorno ad un problema che potrebbe presentarsi d'improvviso. In sostanza al momento si richiama allo stato di vigilanza massima per prevenire ogni possibile tentativo di intimidazione e questo prima ancora che i cantieri vengano ufficialmente aperti. E' chiaro comunque che i primi segnali di allerta sono venuti dal porto di Crepatura. *(m.b.)*

I possibili obiettivi i grandi lavori di movimento terra

L'APPELLO

Controllare e monitorare i rispettivi territori

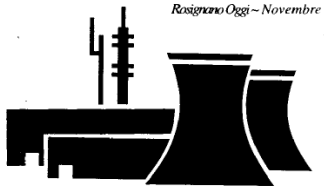
CECINA. Infiltrazioni dalle zone vicine. Qualche episodio dubbio si è verificato a Livorno, qualche altro nella zona di Fauglia, poi quegli attentati nel cantiere di Crepatura. Da parte delle forze dell'ordine c'è vigilanza continua e verifica dello stato degli appalti.

In sostanza con l'apertura di certi cantieri, con certi appalti e subappalti il timore di infiltrazioni o comunque attenzione della malavita per la zona diventa sembra più concreta. Da qui nessun allarme, ma attuazione di tutte quelle forme di prevenzione e di controllo del territorio per prevenire eventuali episodi.

In primo luogo sono stati allertati i sindaci perchè verifichino la situazione ed attuino tutte quelle misure tese a prevenire eventuali problemi, d'intesa con le forze dell'ordine, prima che gli stessi si verifichino.

****

Piano Grandi Rischi



E' stato approvato sabato 18 settembre dal Prefetto Andrea De Martino il Piano di sicurezza "Grandi Rischi" riguardante la gestione dell'emergenza esterna in caso di incidente rilevante all'interno dello stabilimento chimico Solvay. Alla realizzazione di questo dettagliato piano di intervento hanno partecipato attivamente il Comune di Rosignano Marittimo, le forze dell'ordine, i Vigili del Fuoco, la ASL, l'ARPAT e le associazioni di volontariato. Lo scopo principale di questo importante strumento di sicurezza è infatti quello di assicurare simultaneamente e nel più breve tempo possibile l'intervento integrato delle varie componenti impegnate a salvaguardare l'incolumità pubblica.

Compito principale del Sindaco di Rosignano Marittimo è quello di informare i cittadini, sia in fase preventiva che in fase di emergenza. Con questa pubblicazione, si intende appunto comunicare alla popolazione i contenuti del piano, con particolare riferimento all'illustrazione dei comportamenti da tenere in una situazione di emergenza.

Sommario

Introduzione ..... pag. 3
Riferimenti normativi e iter di approvazione .... pag. 3
Contenuti del piano ..... pag. 4
Impianto cloro-soda ..... pag. 4
Emergenza cloro ..... pag. 6
Le azioni ..... pag. 6
Gli interventi di soccorso ..... pag. 7
I Piani particolareggiati ..... pag. 7
L'informazione della popolazione ..... pag. 8
Il piano di informazione ..... pag. 8

Riferimenti normativi e iter di approvazione

E' stato in attuazione del **DPR n. 175/88**, meglio noto come "Legge Seveso", (che a sua volta recepiva una Direttiva CEE relativa alla prevenzione dei rischi di incidente rilevante connesso con determinate attività industriali) che il Prefetto di Livorno è arrivato ad approvare il Piano Grandi Rischi messo a punto dalla Prefettura in collaborazione con gli Enti ed i soggetti interessati.

L'iter del Piano ha avuto inizio nel 1988. Per anni però il documento è rimasto chiuso nelle sedi istituzionali, in attesa che il Ministero fornisse elementi definitivi che ne permettessero l'approvazione e la divulgazione ufficiale.

Nel corso degli anni ci sono stati molti tentativi di modificare la normativa, tesi a semplificare l'iter dell'istruttoria: dal gennaio '94 al settembre '96 si sono succeduti 17 decreti legge di modifica del DPR n. 175/88, nessuno dei quali convertito in legge.

L'emanazione della **Legge 19 maggio 1997 n. 137** ("Sanatoria dei Decreti Legge recanti modifiche al DPR 175/88 relativo ai rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali") ha posto fine ai lunghi ritardi e agli impedimenti burocratici che hanno rinviato per anni la possibilità di dare attuazione alla normativa Seveso, soprattutto per la parte che prevedeva l'informazione ai cittadini. Facendo seguito ad una serie di iniziative che già a partire dal 1992 hanno visto il Comune di Rosignano concretamente impegnato sul fronte della divulgazione delle informazioni, il Sindaco di Rosignano Gianfranco Simoncini ha potuto procedere alla pubblicazione delle schede informative ufficiali prodotte dalla stessa società Solvay nel settembre '97 e nel luglio '98.

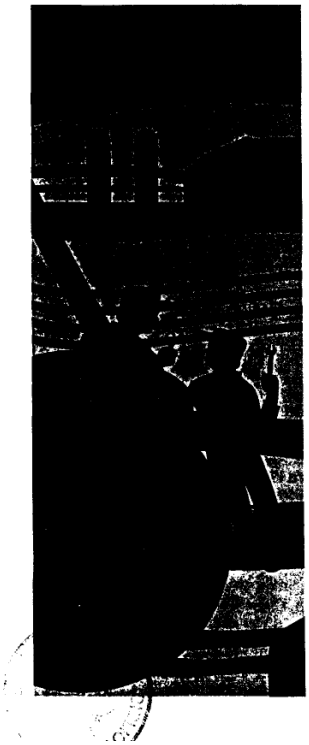
Nell'ottobre '98 poi la Commissione Tecnica di Vigilanza ha approvato le schede di sicurezza elaborate dalla multinazionale belga. In seguito a ciò la Prefettura è stata in grado di formalizzare una serie di iniziative che a loro volta hanno portato alla definitiva approvazione del Piano Grandi Rischi.

Piano Grandi Rischi

Contenuti del piano

Si tratta di un piano molto dettagliato che prende le mosse dalla descrizione della realtà ambientale e socio-produttiva del territorio che circonda lo stabilimento Solvay. Quindi si vanno ad analizzare gli insediamenti produttivi e abitativi nelle zone interessate da incidente rilevante.

Dall'esame dei rapporti di sicurezza redatti dalla società Solvay, è emerso che dei tre impianti presenti all'interno del sito industriale Solvay - **cloro-soda, terminale etilene e impianto acqua ossigenata** - soggetti a notifica dalla legge 137/97, solo per l'impianto cloro-soda si è resa necessaria la redazione di un piano di emergenza esterna.



Infatti:

a) Per l'impianto di **acqua ossigenata** eventuali incidenti esaurirebbero gli effetti all'interno dell'area industriale dello stabilimento.

b) Per quanto concerne il **deposito di etilene**, si evidenzia che nel caso di fuoriuscita del prodotto, premesso che la sostanza non è tossica per l'uomo, qualora s'inneschi una reazione esplosiva (ipotesi di accadimento 1/1.000.000), questa sarebbe in campo libero. Le conseguenze più gravi - danni a persone - rimarrebbero circoscritte all'interno dell'insediamento industriale, mentre, per l'esterno, in una fascia compresa tra i 150 ed i 500 metri, le tipologie di danno prevedibili possono andare dalla rottura totale di vetri alla rottura parziale (10%) degli stessi. Si osserva che i primi insediamenti abitativi sono collocati al limite dei 500 metri. Al verificarsi di tale accadimento sarà attivato il piano di emergenza dello stabilimento che prevede opportune misure di sicurezza.

c) **L'unica pianificazione, pertanto, è quella relativa all'impianto cloro-soda.**

(Dal "Piano di Sicurezza"a pagina 3).

L'impianto cloro-soda

Sempre sulla scorta del rapporto di sicurezza redatto dalla società Solvay sono state identificate tre aree circolari sottese da ipotetici raggi di 600 metri (zona di impatto), 1560 metri (zona di danno) e 3.000 metri (zona di attenzione), che partono direttamente dall'impianto del cloro. La **zona di impatto** rientra totalmente entro i confini della fabbrica e dunque è soggetta al piano specifico di sicurezza redatto dalla società Solvay sia per i lavoratori che per gli eventuali frequentatori dello stabilimento.

Sono invece incluse all'interno del Piano la **zona di danno** - all'interno della quale vi sono esercizi pubblici, strutture sportive e ricettive, un parcheggio, insediamenti agricoli ed attività industriali ed artigianali - e la **zona di attenzione** - nella quale sono presenti, tra l'altro, scuole di ogni ordine e grado e tratti rilevanti della linea ferroviaria e della via Aurelia.

La zona di impatto è limitata alle immediate adiacenze dello stabilimento e dunque è all'interno di essa che verrebbero a registrarsi i danni maggiori.

Sostanzialmente a decrescere le probabilità di situazioni critiche nella zona di danno e nella zona di attenzione, soprattutto se i cittadini metteranno in atto le misure di sicurezza necessarie.

Piano Grandi Rischi

Emergenza cloro

Gli scenari incidentali

La fuoriuscita di una quantità di sostanza tossica come il cloro necessita di un immediato intervento da parte della Protezione Civile finalizzato, secondo una determinata procedura di emergenza, a ricoverare al chiuso le persone esposte alla contaminazione e ad impedire l'ingresso di persone nelle aree interessate dalla sostanza tossica in concentrazioni di rischio per l'uomo.

Gli eventi incidentali ipotizzati relativi a rilascio di cloro i cui effetti possono propagarsi all'esterno dell'area industriale Solvay, sono riassumibili in tre diverse tipologie:

- **cloro gassoso**
- **cloro liquido**
- **cloro liquido accompagnato da cloro gassoso.**

Le misure di protezione e le iniziative da assumere sono le medesime per tutte le tipologie sopra individuate.
Elemento essenziale e prioritario in una qualunque di queste emergenze dovrà essere l'individuazione della zona che potrà essere interessata dall'evento e, conseguentemente, l'assunzione immediata di tutti gli accorgimenti di seguito individuati.

In caso di evento saranno fondamentali le **condizioni atmosferiche**, in particolare il **vento**. Sulla base dei dati storici si potrebbero verificare i tre seguenti scenari:

Scenario n. 1

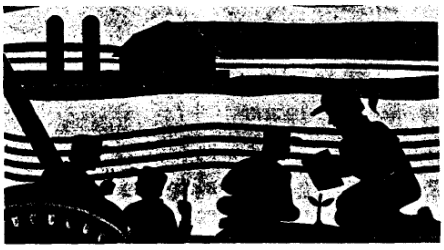
Nel 40-50% dei casi i venti spirano dai quadranti N-E (Tramontana, Grecale, Levante). Le zone maggiormente interessate sono le spiagge bianche e quindi il problema si pone limitatamente al periodo estivo. La zona è scarsamente abitata anche se sono presenti alcuni insediamenti.

Scenario n. 2

Venti provenienti dal quadrante W-NNW (Ponente, Maestrale): 16-20% dei casi. Le zone interessate sono scarsamente abitate; sono coinvolte maggiormente le aree dello stabilimento Solvay e la fascia di protezione industriale che lo circonda.

Scenario n. 3

Venti provenienti dai quadranti ESE-S (Scirocco): 15-17% dei casi. Si tratta del caso più problematico perché sottovento, nella zona considerata di danno, c'è una parte dell'abitato di Rosignano (Bagnolese, Piscine). Da considerare in ogni caso che l'orografia (l'impianto si trova ad un livello più basso rispetto all'abitato) dovrebbe deviare l'eventuale nube, più pesante dell'aria, verso lo stabilimento piuttosto che verso le zone abitate.
(Dal "Piano di Sicurezza" pagg. 18-21)



Le azioni

In caso di fuoriuscita di cloro è fondamentale l'**identificazione del segnale di allarme**:
Spetta innanzitutto alla Direzione dello stabilimento allertare la cittadinanza con l'attivazione dell'apposita sirena.

La migliore protezione possibile sono i luoghi chiusi nei quali il ricambio dell'aria è normalmente inferiore alla durata della persistenza della nube tossica; le persone più esposte sono quelle sorprese all'aperto. Per queste ragioni le **azioni** e le misure di protezione da attivare sono le seguenti:

- blocchi stradali per impedire l'accesso di mezzi e persone alle zone di impatto e di danno;
- blocchi alla linea ferroviaria (a Cecina e a Quercianella);
- fornire informazioni specifiche alla popolazione.

Questi i consigli fondamentali da seguire:

- **ripararsi all'interno di un edificio portandosi ai piani superiori;**
- **chiudere porte, finestre, prese d'aria e condizionatori;**
- **ascoltare radio e TV locali;**
- **non fumare e spegnere qualsiasi fiamma;**
- **limitare l'uso di telefoni fissi e cellulari per lasciare libere le linee di emergenza;**
- **non uscire fino al cessato allarme;**
- **se all'aperto non portarsi sottovento rispetto allo stabilimento**
- **evitare di recarsi davanti allo stabilimento e di portarsi in prossimità delle scuole situate nel luogo dell'evento.**

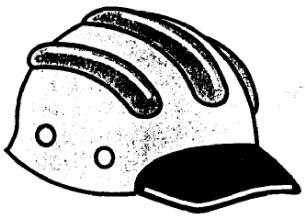
(Dal "Piano di Sicurezza pagg. 22)

Piano Grandi Rischi

L'informazione della popolazione

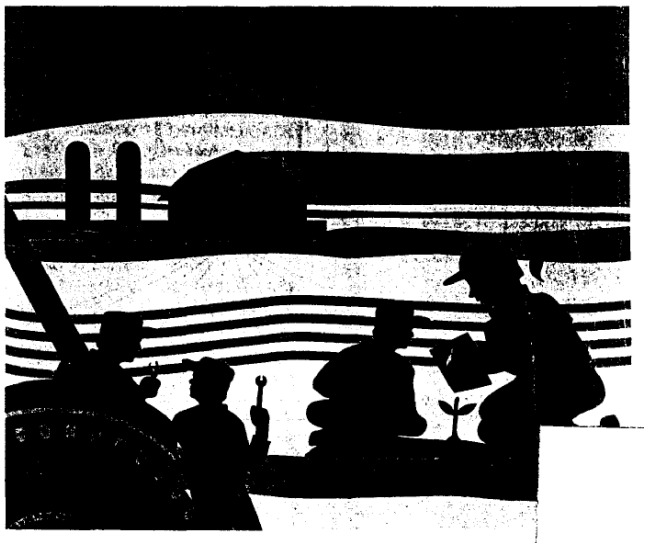
Compito precipuo del Sindaco è quello di garantire l'informazione dei cittadini.
Secondo quanto stabilito nel relativo Piano particolareggiato l'informazione alla popolazione deve prevedere:

- una **fase preventiva** - che ha lo scopo da un lato di sensibilizzare la popolazione sulle notizie relative all'impianto, sulle sostanze in esso presenti e sulle misure messe in atto per prevenire l'incidente rilevante, sui rischi possibili per l'ambiente, per la popolazione e per i lavoratori e dall'altro di procedere alla formazione dei cittadini;



- una **fase di emergenza** di informazione sullo stato di allarme; in questo caso l'avviso - previo avvertimento lanciato dalla direzione Solvay attraverso la sirena - verrà diffuso tra la popolazione per mezzo di altoparlanti montati su autovetture, staffette con motociclette e comunicati radio e TV a cura del Sindaco di Rosignano.

Durante l'eventuale evento le informazioni alla popolazione vengono fornite direttamente dalla sala operativa della Prefettura mediante comunicati su radio e TV locali (per le TV le notizie dovrebbero essere comunque fornite da Telegranducato e RAI TRE). Il cessato allarme oltre che con i mezzi di cui sopra verrà comunicato con le stesse modalità con cui era stato dato l'allarme.

Il piano di informazione

E proprio sulla questione relativa all'informazione sta lavorando da tempo il Comune di Roslgnano con una serie di pubblicazioni su "Rosignano Oggi" (a partire già dal 1992) e con una vasta gamma di iniziative di informazione all'interno delle scuole, delle presidenze e delle direzioni didattiche, oltre alla partecipazione a due distinti studi sui metodi per la comunicazione del rischio di incidente rilevante.
Con l'approvazione definitiva del Piano di emergenza il Comune ha intenzione di attivare diversi percorsi per continuare ad informare e ad aggiornare la popolazione sul tema dei "Grandi Rischi": oltre a questa pubblicazione , l'invio di una lettera a tutte le famiglie e le imprese che vivono o operano all'interno della zona di danno; una attività di intervento formativo diretto con studenti e cittadini (è previsto tra l'altro un incontro specifico con le associazioni di volontariato); la pubblicazione di un calendario all'interno del quale varranno fornite notizie e consigli utili riguardo all'emergenza Grandi Rischi e ad altre situazioni di competenza della Protezione Civile; momenti di esercitazione con la cittadinanza, predisposti dalla Prefettura di Livorno in collaborazione con il Comune di Rosignano.
Ricordiamo che il Piano "Grandi Rischi" è a disposizione della cittadinanza che potrà prenderne visione presso gli Uffici Comunali di Protezione Civile, a Rosignano Solvay via della Repubblica 16G tel. 0586/724416 e 724448.