

# AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO



## NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE Porto di Piombino ANNO 2008

Titolo elaborato:

**NORME DI ATTUAZIONE**

Codice elaborato:

**NP-01 def**

Rev.	Data	Descrizione modifica	redatto	verificato	approvazione
0	Lug/08	Emissione	A.T. A.P.P.	R.U.P. A.P.P.	Delibera n° ___/08
1	Mar/09	Recepimento del voto n. 178/08 del 13/02/2009 del C.S.LL.PP. e osservazioni presentate alla Variante di P.R.G. e P.S. d'Area del Comune di Piombino	A.T. A.P.P.	R.U.P. A.P.P.	Delibera n° ___/09
2	Sett/12	Recepimento prescrizioni DVA_DEC-2012-0000478	A.T. A.P.P.	R.U.P. A.P.P.	Delibera n° ___/12
3	Lug/13	Recepimento contributi dei Settori della Regione Toscana in ordine alle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni del DVA_DEC-2012-0000478	A.T. A.P.P.	R.U.P. A.P.P.	Delibera n° ___/13

N° Pagine 40

Redatto con il supporto di:

Coordinatore:  
Prof. Ing. Alberto Noli

Aspetti economici e trasporti:  
Prof. Ing. Paolo Sammarco

Infrastrutture stradali e ferroviarie:  
Dott. Ing. Luciano Della Lena

Aspetti ambientali:  
Studio Ambiente Italia

Aspetti idraulico marittimi:  
Prof. Ing. Alessandro Togna

Aspetti marittimo strutturali:  
Dott. Ing. Marco Tartaglino

Aspetti geotecnici:  
Prof. Ing. Salvatore Miliziano

Analisi costi benefici:  
Studio Cles

Dinamica costiera:  
Prof. Ing. Pierluigi Aminti

Aspetti idraulici:  
Dott. Ing. Fernando Muccetti

Aspetti programmatici:  
Dott. Arch. Silvia Viviani

RESPONSABILE TECNICO:

Dott. Ing. Sandra MUCCHETTI

I COLLABORATORI:

Dott.ssa Roberta MACII


Geom. Antonio SAVIOZZI

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Il Segretario Generale  
Avv. Paola MANCUSO

PRESIDENTE DELL'AUTORITA' PORTUALE  
DI PIOMBINO

Luciano GUERRIERI

 <b>APP</b> Autorità Portuale Piombino	<b>Piano Regolatore Portuale 2008          del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def




## Piano Regolatore Portuale 2008

**REVISIONE DELLA NORMATIVA TECNICA DI ATTUAZIONE  
 A SEGUITO DEL PRONUNCIAMENTO “VIA” DEL MINISTERO DELL’AMBIENTE,  
 DI CONCERTO CON IL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA’ CULTURALI**  
 Decreto Prot. DVA DEC -2012- 0000478 del 18/09/2012

**ED A SEGUITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA EFFETTUATA DALLA  
 REGIONE TOSCANA PROPEDEUTICA ALLA APPROVAZIONE FINALE**


LUGLIO 2013

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## Premessa

Il presente documento è il risultato delle modifiche apportate alle Norme Tecniche di Attuazione del PRP a seguito delle prescrizioni e delle raccomandazioni contenute nel pronunciamento di valutazione d'impatto ambientale (VIA) del Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero dei Beni e le Attività Culturali, di cui al Decreto 0000478 del 18.09.2012 nonché delle integrazioni richieste dall'attività istruttoria eseguita dalla Regione Toscana propedeutica all'approvazione finale del PRP.

Nel presente documento è stato inoltre inserito l'art. 21 *"Raccomandazioni ed osservazioni"* nel quale sono riportati i contributi istruttori finali dei vari settori della Regione Toscana e delle altre strutture che sono stati elaborati in sede di verifica ai fini dell'approvazione conclusiva.


 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## Piano Regolatore Portuale 2008


### NORMATIVA DI ATTUAZIONE

#### Indice

PARTE PRIMA: DISCIPLINA GENERALE	<u>555</u>
CAPO I – PRINCIPI GENERALI	<u>555</u>
ART. 1 - FINALITÀ DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	<u>555</u>
CAPO II – PROCEDURE DI ADOZIONE, APPROVAZIONE E VARIAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	<u>666</u>
ART..2 - PROCEDURE DI ADOZIONE E APPROVAZIONE	<u>666</u>
ART.3 - VARIAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	<u>777</u>
CAPO III – IMPIANTO E CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	<u>888</u>
ART.4 – ARTICOLAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	<u>888</u>
ART.5 – ELABORATI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	<u>888</u>
ART.6 – LIVELLO FUNZIONALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	12
ART.7 – LIVELLO LOCALIZZATIVO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	<u>131313</u>
CAPO IV – EFFICACIA GIURIDICA DEL PIANO	<u>174717</u>
ART. 8 – GENERALITÀ	<u>174717</u>
CAPO V – ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	<u>184818</u>
ART. 9 – PIANO OPERATIVO TRIENNALE	<u>184818</u>
ART. 10 – FASI ATTUATIVE	<u>184818</u>
ART.11 – REALIZZABILITÀ DEGLI INTERVENTI DI PIANO	<u>194949</u>
CAPO VI – PRESCRIZIONI TECNICHE	<u>222222</u>
ART.12 - INTERPRETAZIONE DELLE INDICAZIONI DI PIANO	<u>222222</u>
ART.13 - GRANDEZZE RELATIVE ALLE OPERE MARITTIME	<u>222222</u>
ART.14 - GRANDEZZE RELATIVE ALLE OPERE A TERRA	<u>232323</u>
ART.15 – EDIFICI E/O MANUFATTI – CRITERI E MODALITÀ DI ATTUAZIONE	<u>242424</u>
ART.16 – VIABILITÀ STRADALE E FERROVIARIA	<u>252525</u>
ART.17 – AREE DI SOSTA E DI STOCCAGGIO DELLE MERCI	<u>262626</u>
ART.18 – TIPOLOGIE D’INTERVENTO	27
ART.19 – CRITERI DI AMMISSIBILITÀ IN VASCA	28
ART.20 – CANTIERIZZAZIONE	28
ART.21 – RACCOMANDAZIONI ED OSSERVAZIONI	29
PARTE SECONDA:	<u>333333</u>
SCHEDE TECNICHE	<u>333333</u>
AREA TERMINAL PASSEGGERI	<u>343434</u>

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione					
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def	0

AREA TERMINAL AUTOSTRADDE DEL MARE	<u>363636</u>
AREA TERMINAL COMMERCIALE/INDUSTRIALE	<u>383838</u>
AREA DARSENA PESCHERECCI	<u>414141</u>
AREA DARSENA MEZZI DI SERVIZIO	42
AREA POLO CENTRO DIREZIONALE DEL PORTO	<u>434343</u>


	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

PARTE PRIMA: DISCIPLINA GENERALE

## CAPO I – PRINCIPI GENERALI

### Art. 1 - Finalità del Piano Regolatore Portuale


1. Il Piano Regolatore Portuale rappresenta, ai sensi dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n° 84, e successive modificazioni ed integrazioni, il quadro di riferimento territoriale e funzionale per dare progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall'Autorità Portuale sulla base delle prospettive di sviluppo del Porto di Piombino.
2. A tal fine, il Piano individua l'ambito e l'assetto complessivo del porto e concorre alla programmazione degli interventi infrastrutturali esterni all'ambito portuale ritenuti necessari all'attuazione delle previsioni.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## CAPO II – PROCEDURE DI ADOZIONE, APPROVAZIONE E VARIAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

### Art.2 - Procedure di adozione e approvazione

1. La legge 84/94 stabilisce che “l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”. Nell’art. 10 della stessa legge si legge “il Segretario Generale elabora il Piano Regolatore Portuale avvalendosi della segreteria tecnico-operativa” e lo stesso Piano viene “adottato dal Comitato Portuale previa intesa con il comune o i comuni interessati.”
2. La Regione Toscana ha disciplinato l’intesa citata nella legge 84/94 con l’art. 21 comma 4 della L.R. 1/2005 che recita “per la definizione del Piano del porto, di cui all’art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n.84, si procede mediante accordi di pianificazione di cui al presente capo, a cui partecipano comunque i comuni e la provincia interessati”.
3. L’Autorità Portuale ed il Comune di Piombino, in linea con quanto previsto nell’Accordo di Programma Quadro “per la bonifica negli ambiti marino costieri presenti all’interno dei siti di bonifica di interesse nazionale di Piombino e di Napoli-Bagnoli-Coroglio e per lo sviluppo di Piombino attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture”, sottoscritto il 21 dicembre 2007, hanno siglato una intesa volta ad intraprendere congiuntamente il procedimento per la definizione di un accordo di pianificazione ai sensi dell’art. 21 della L.R. 1/2005 relativamente alla “adozione della Variante al PRG vigente e al PS d’area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e le infrastrutture connesse e l’adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale”; il soggetto promotore è il Comune di Piombino quale titolare della pianificazione generale del territorio.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def


4. La legge regionale N.1/2005 prevede inoltre che prima dell'adozione l'Amministrazione competente effettui una valutazione integrata degli effetti territoriali ambientali, sociali ed economici e sulla salute umana del Piano predisposto. - L'Autorità Portuale ha svolto il procedimento di valutazione integrata, comprensivo della valutazione ambientale relativa al PRP ai sensi di quanto disposto al punto A4 del paragrafo A degli indirizzi della fase transitoria approvati con delibera di giunta regionale 9 febbraio 2009 n.87 come deliberato dalla Giunta Regionale Toscana nella seduta del 17.10.2011 decisione n.5 -;
5. Il Comitato Portuale provvede, una volta raggiunta l'intesa, alla adozione del Piano che è quindi inviato, per il parere di competenza, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Quest'ultimo si esprime nei termini previsti dall'art. 5 comma 3 della L. 84/94.
6. Gli effetti ambientali del Piano sono valutati ai sensi della vigente normativa in materia.
7. Il Piano viene quindi approvato definitivamente dalla Regione Toscana.

In data 26 aprile 2013 è stato pubblicato il Decreto Legge n. 43 convertito con Legge n. 71 del 24/06/2013 relativo a "*Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ed emergenze ambientali, ...*" inerente il "*Riconoscimento dell'area industriale di Piombino come area di crisi industriale complessa ed alle disposizioni necessarie al suo rilancio*". La disposizione assicura la realizzazione degli interventi necessari al raggiungimento delle finalità portuali ed ambientali previste dal nuovo P.R.P. del porto di Piombino riconoscendone l'urgenza.

### **Art. 3 - Variazione del Piano Regolatore Portuale**

Le variazioni al Piano Regolatore Portuale saranno disciplinate secondo quanto stabilito dalla legge 84/94 e ss.mm. e ii., nel rispetto delle procedure ivi previste in ragione del carattere sostanziale o non sostanziale delle relative modifiche.



	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

Le eventuali modifiche in fase di progettazione ai tracciati ferroviari e stradali non costituiscono varianti al PRP.

Tutte le modifiche apportate in fase progettuale al fine di adempiere alle mitigazioni, compensazioni e ai monitoraggi previsti non costituiscono varianti al PRP.

### **CAPO III – IMPIANTO E CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE**


#### **Art.4 – Articolazione del Piano Regolatore Portuale**

1. Il Piano Regolatore Portuale si articola nei livelli strutturale, funzionale e localizzativo, secondo le modalità specificate nei successivi articoli.
2. Al livello strutturale, il Piano individua gli scenari evolutivi nei differenti settori merceologici nonché gli obiettivi di sviluppo da perseguire definendo il ruolo del Porto di Piombino nell'ambito del sistema marittimo regionale, nazionale ed internazionale.
3. Al livello funzionale, il Piano Regolatore Portuale definisce l'assetto infrastrutturale e le destinazioni d'uso atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi da perseguire.
4. Al livello localizzativo, l'ambito del Piano si suddivide, facendo riferimento all'articolazione funzionale generale, in sotto-ambiti e relative aree funzionali, avuto riguardo all'assetto previsto, alla definizione dei rapporti con la struttura urbana e con la rete infrastrutturale di riferimento.


#### **Art.5 – Elaborati del Piano Regolatore Portuale**

Il Piano Regolatore Portuale è composto dagli elaborati elencati nel seguito. Gli elaborati grafici, in particolare, sono in parte di studio, ossia analitici, in parte propositivi.



 <b>APP</b> <b>Autorità Portuale Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def


Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso	G	P	1	2	T	0	0	7 def	0	GP_12_T_007def_areefunzionali e usi.dwg
Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso. Darsena pescherecci e mezzi di servizio interna	G	P	1	2	T	0	0	7 bis 1 def	0	GP_12_T_007_bis1def_areefunzionali e usi condarsena interna.dwg
Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso. Individuazione volumi edificabili e viabilità. Darsena pescherecci e mezzi di servizio interna	G	P	1	2	T	0	0	7 bis 2.1 def	0	GP_12_T_007_bis2.1def_areefunzionali e usi volumi edificabili e viabilità condarsena interna.dwg
Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso. Individuazione volumi edificabili e viabilità	G	P	1	2	T	0	0	7 bis 2.2 def	0	GP_12_T_007_bis2.2def_areefunzionali e usi volumi edificabili e viabilità.dwg
Caratteri generali del P.R.P. 2008	G	P	0	8	T	0	0	6	0	GP_08_T_006_2_caratterivariante prp.dwg
Caratteri generali del P.R.P. 2008. Darsena pescherecci e mezzi di servizio interna	G	P	1	2	T	0	0	6.1	0	GP_12_T_006.1_caratterivariante prp condarsena interna.dwg
Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative – TAVOLA 1/5 – STATO ATTUALE	G	P	1	2	T	0	0	8 def	0	GP_12_T_008 def_statoattuale.dwg
Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative – TAVOLA 2/5 - FASE 1	G	P	1	2	T	0	0	9 def	0	GP_12_T_009def_fasiattuative prp 1.dwg
Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative – TAVOLA 3/5 - FASE 2	G	P	1	2	T	0	0	10 def	0	GP_12_T_010def_fasiattuative prp 2.dwg
Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative – TAVOLA 4/5 - FASE 3	G	P	1	2	T	0	0	11 def	0	GP_12_T_011def_fasiattuative prp 3.dwg
Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative – TAVOLA 4/5 - FASE 3	G	P	1	2	T	0	0	11 bis def	0	GP_12_T_011bis def_fasiattuative prp 3.dwg
Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative – TAVOLA 5/5 - FASE 4	G	P	1	2	T	0	0	12 def	0	GP_12_T_012def_fasiattuative prp 4.dwg
Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative – TAVOLA 5/5 - FASE 4	G	P	1	2	T	0	0	12 bis def	0	GP_12_T_012bis def.dwg
Viabilità ed interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie esistenti. Inquadramento territoriale	S	T	0	8	T	0	0	1	0	ST_08_T_012_2_stradeferrovie attuali.dwg
Viabilità ed interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie pianificate e programmate. Inquadramento territoriale	S	T	1	2	T	0	0	2 def	0	ST_12_T_002_def_stradeferrovie future.dwg
Viabilità ed interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie pianificate e programmate. Inquadramento territoriale. Darsena pescherecci e mezzi di servizio interna	S	T	1	2	T	0	0	2.1	0	ST_12_T_002.1_stradeferrovie future condarsena interna.dwg
Viabilità ed interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie esistenti. Ambito portuale	S	T	0	8	T	0	0	3	0	ST_08_T_003_2_stradeferrovie attuali.dwg
Viabilità ed interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie pianificate e programmate. Ambito portuale	S	T	1	2	T	0	0	4 def	0	ST_12_T_004def_stradeferrovie future.dwg
Viabilità ed interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie pianificate e programmate. Ambito portuale con darsena interna	S	T	1	2	T	0	0	4.1	0	ST_12_T_004.1_stradeferrovie future condarsena interna.dwg
<b>ELABORATI GRAFICI INTEGRATIVI DI PIANO</b>										

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

Planimetria ipotesi tipologiche di intervento	S	E	0	8	T	0	0	1	0	SE_08_T_001_2_planipotestipoint ervento.dwg
Planimetria ipotesi tipologiche di intervento. Darsena pescherecci e mezzi di servizio interna	S	E	1	2	T	0	0	1.1	0	SE_12_T_001.1_planipotestipoint erventocondarsenainterna.dwg
Ipotesi tipologiche di intervento – Sezioni – TAVOLA 1/2	S	E	0	8	T	0	0	2	0	SE_08_T_002_ipotesitipointervent o1.dwg
Ipotesi tipologiche di intervento – Sezioni – TAVOLA 2/2	S	E	0	8	T	0	0	3	0	SE_08_T_003_ipotesitipointervent o2.dwg
Sistema di gestione acque meteoriche, scarichi industriali e opere di presa in ambito portuale - stato attuale.	S	I	1	1	T	0	0	1	int	SI_08_I_001_int.dwg
Sistema di gestione acque meteoriche, scarichi industriali e opere di presa in ambito portuale – stato modificato	S	I	0	8	T	0	0	2	0	SI_08_I_002.dwg
Sistema di gestione acque meteoriche, scarichi industriali e opere di presa in ambito portuale – stato modificato	S	I	1	1	T	0	0	2	int	SI_08_I_002_int.dwg
Sistema di gestione acque meteoriche, scarichi industriali e opere di presa in ambito portuale – stato modificato. Darsena pescherecci e mezzi di servizio interna	S	I	1	2	T	0	0	2.1	0	SI_12_I_002.1_condarsenainterna. dwg
Viabilità ed interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie pianificate e programmate. Ambito portuale	S	T	1	2	T	0	0	5	def	ST_12_T_005_def_particolarestrad eferroviefuture.dwg
Viabilità ed interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie pianificate e programmate. Ambito portuale con darsena interna	S	T	1	2	T	0	0	5.1	0	ST_12_T_005.1_particolarestradef erroviefuturecondarsenainterna.dw g
Planimetria delle aree e viabilità di cantiere	S	T	1	2	T	0	0	6	0	ST_12_T_006_ areeviabilitàcantiere.dwg
Planimetria delle aree e viabilità di cantiere. Darsena pescherecci e mezzi di servizio interna	S	T	1	2	T	0	0	6.1	0	ST_12_T_006.1_ areeviabilitàcantierecondarsenaint erna.dwg
<b>ELABORATI GRAFICI DI DOCUMENTAZIONE</b>										
Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale	G	P	1	2	T	0	0	2	def	GP_12_T_002_2_statodifattoareap ortuale.dwg
Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale e Piano Regolatore Portuale vigente	G	P	1	2	T	0	0	3	def	GP_12_T_003_2_cfrprpattstatodifa tto.dwg
Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale e Piano Regolatore Portuale 2008	G	P	1	2	T	0	0	4	def	GP_12_T_004_2_cfrprpnuovostato difatto.dwg
Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale e Piano Regolatore Portuale 2008 con darsena interna	G	P	1	2	T	0	0	4.1	0	GP_12_T_004_2_cfrprpnuovostato difattocondarsenainterna.dwg
Piano Regolatore Portuale vigente e confronto con P.R.P. 2008	G	P	1	2	T	0	0	5	def	GP_12T_005_2_cfrprpnuovoatt.dw g
Piano Regolatore Portuale vigente e confronto con P.R.P. 2008 con darsena interna	G	P	1	2	T	0	0	5.1	0	GP_12_T_005_2_cfrprpnuovoattco ndarsenainterna.dwg


Allegati:

- Rapporto Ambientale
- Relazione di Sintesi
- Dichiarazione di Sintesi

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## Art.6 – Livello funzionale del Piano Regolatore Portuale

- Lo schema generale del Piano Regolatore Portuale, nell'affermare una condizione di multifunzionalità in relazione alle opere portuali, individua l'assetto complessivo del Porto di Piombino tramite la definizione delle componenti funzionali caratterizzanti nonché delle corrispondenti aree territoriali, ai sensi dell'art.5, comma 1 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.
- Ai fini di cui al comma precedente, lo schema generale si articola nelle seguenti componenti funzionali caratterizzanti alle quali corrispondono le simbologie di fianco riportate:
  - funzione commerciale relativa allo svolgimento delle operazioni portuali **C**
  - funzione industriale, ivi compreso lo svolgimento di attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale **IA**
  - funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza ai traghetti **PT**
  - funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere **PC**
  - servizi portuali **S**
  - funzione pesca **PS**
  - funzione diporto **PD**
  - opere marittime di protezione **OP**
- Completano il quadro del livello funzionale l'indicazione degli assetti infrastrutturali stradale e ferroviario sia interni sia esterni all'ambito portuale, utili per l'attuazione delle previsioni di Piano.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## Art.7 – Livello localizzativo del Piano Regolatore Portuale


1. Nell’ambito del porto di Piombino si individuano 2 sotto-ambiti:
  - sotto-ambito porto operativo;
  - sotto-ambito interazione città-porto.
2. Ciascun sotto-ambito è caratterizzato in relazione agli obiettivi e criteri, alla funzione caratterizzante, alle opere a mare e a terra, nonché alle tipologie di intervento consentite. I sotto-ambiti rappresentano il riferimento fondamentale per la definizione localizzativa degli obiettivi del Piano Regolatore Portuale e degli interventi previsti.
3. All’interno del sotto-ambito porto operativo si individuano le seguenti aree territoriali:
  - **Area Terminal Passeggeri**
  - **Area Terminal Autostrade del mare**
  - **Area Terminal Commerciale/Industriale**

Per quanto riguarda le Aree Darsena Mezzi di Servizio e Pescherecci, attualmente individuate in zone disciplinate dalla Variante al PRG e al PS d’Area ed incluse nel Complesso Integrato della Nautica, la relativa localizzazione e configurazione verrà definita in coerenza con i contenuti della progettazione di dettaglio del complesso, mediante ulteriore accordo con l’Amministrazione Comunale ed eventuali conseguenti atti finalizzati all’inclusione nell’ambito portuale.

Per le due Darsene sono state comunque redatte le schede tecniche che ne individuano le indicazioni di Piano che dovranno essere rispettate nelle successive fasi attuative.

4. All’interno del sotto-ambito interazione città-porto si individuano le seguenti aree territoriali:
  - **Area Polo centro direzionale del porto**

Per quanto riguarda l’area di Poggio Batteria, di proprietà dell’Autorità Portuale, posta in adiacenza al “Polo centro direzionale del porto”, insieme all’area che costeggia via Regina Margherita in direzione uscita dal porto, pur presentando caratteristiche tipiche del “sotto-ambito interazione città-porto”, di intesa con


	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

l'Amministrazione Comunale sono state inserite nella pianificazione comunale e quindi all'esterno dell'ambito portuale.

5. Le indicazioni di Piano relative a ciascuna area territoriale sono illustrate in apposite schede.


6. In ciascuna area territoriale, le componenti funzionali, di cui al precedente art.6, sono articolate secondo quanto di seguito indicato:

- |  |     |
|--|-----|
| a. <i>Funzione commerciale</i>   | C   |
| - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali   | C1  |
| - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide e liquide   | C2  |
| - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici   | C3  |
| b. <i>Funzione industriale:</i>  | IA  |
| - riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale   | IA1 |
| - stoccaggio e lavorazione merci e servizi   | IA2 |
| c. <i>Funzione nautica da diporto</i>  | PD  |
| d. <i>Funzione passeggero-traghetistica: attracco, attesa e servizio ai traghetti</i>  | PT  |
| e. <i>Funzione passeggero-crocieristica: attracco, attesa e servizio alle navi da crociera</i>   | PC  |
| f. <i>Funzione pesca</i>   | PS  |
| g. <i>Servizi portuali:</i>  | S   |
| - Servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...) | SD  |
| - Servizi di sicurezza e controllo   | SC  |

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def


- Servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, ...) SN
  - h. Opere marittime di protezione (dighe foranee di difesa) OP
7. Le componenti funzionali di cui al comma precedente, comprendono le attività connesse e i servizi complementari così rappresentati:
- a. attività direzionali, amministrative e di controllo connesse all'esercizio delle funzioni previste;
  - b. attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
  - c. attività di stoccaggio, manipolazione e lavorazione delle merci;
  - d. attività commerciali (piccole, medie strutture di vendita), e servizi in genere (agenzie di servizio alle persone, sportelli bancari, ...);
  - e. funzione abitativa (guardiole, ...);
8. Le funzioni PD, PT, PC, S sono comprensive delle attività complementari all'accoglienza delle navi traghetto, delle navi da crociera e delle imbarcazioni da diporto, nonché delle strutture di servizio per riunioni o manifestazioni di interesse del porto.
9. La funzione S è comprensiva della funzione abitativa (caserme, residence, ...).
10. La funzione IA è comprensiva delle attività connesse alla produzione dei componenti, di servizi e assistenza.
11. Le opere la cui realizzazione è consentita sono relative alle funzioni caratterizzanti e alle attività connesse; Esse debbono soggiacere alle prescrizioni tecniche contenute nelle schede di cui alla seconda parte della presente normativa.
12. La condizione di multifunzionalità che accompagna l'infrastruttura portuale è espressa da due voci:
- Tipo di naviglio accolto. Per ciascuna area territoriale, nella corrispondente scheda, il Piano individua il tipo di naviglio accolto relativo alla funzione caratterizzante e il tipo di naviglio la cui accoglienza è ammissibile.



	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

- Polifunzionale. Esprime la situazione in cui le funzioni caratterizzanti l'ambito ed i sotto-ambiti siano molteplici. E' relativa agli stati di trasformazione del porto; alle situazioni di necessità ai fini della sicurezza portuale; alle politiche gestionali flessibili.


13. Gli assetti transitori in seguito alla progressiva attuazione del piano verranno puntualmente definiti nell'ottica del mantenimento dei traffici acquisiti o in corso di acquisizione, con specifiche deliberazioni degli organi dell'Autorità Portuale di Piombino.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## CAPO IV – EFFICACIA GIURIDICA DEL PIANO

### Art. 8 – Generalità

1. L'Amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo è improntata al perseguimento degli obiettivi di Piano.
2. Lo schema generale del Piano, integrato dalle indicazioni localizzative riguardanti i singoli sotto-ambiti territoriali, rappresenta il riferimento essenziale per lo sviluppo e la trasformazione del Porto di Piombino.
3. Le indicazioni riguardanti l'assetto stradale e ferroviario generale, esterno all'area portuale, che corredano lo schema generale di Piano sono illustrate negli elaborati ST\_08\_T\_001, ST\_12\_T\_002-def, ST\_12\_T\_002.1, ST\_08\_T\_003, ST\_12\_T\_004-def, ST\_12\_T\_004.1, ST\_12\_T\_005-def, ST\_12\_T\_005.1, ST\_12\_T\_006, ST\_12\_T\_006.1 e costituiscono il riferimento programmatico per gli accordi con gli Enti e le Amministrazioni interessate.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def


## CAPO V – ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

### Art. 9 – Piano Operativo Triennale

- a. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art. 9, comma 3 della L. 84/94, sono individuate le azioni e i programmi di intervento da sviluppare nel triennio al fine di assicurare il coerente perseguimento degli obiettivi fissati dal Piano Regolatore Portuale.
- b. Al fine di garantire il costante monitoraggio dei programmi avviati e la loro completa rispondenza alla funzionalità delle attività portuali, il Piano Operativo Triennale è soggetto ad aggiornamento annuale.

### Art. 10 – Fasi attuative

1. Il Piano Regolatore Portuale individua un'articolazione temporale in fasi ai fini del raggiungimento della configurazione portuale proposta. Tale articolazione temporale ha valore puramente indicativo e rappresenta una delle possibili soluzioni per lo svolgimento del processo di Piano.
2. Allo scopo di permettere il completamento di stralci del PRP caratterizzati dalla funzionalità delle opere, sono spostate dalla fase 3 alla fase 2 del Nuovo PRP tutte le opere della fase 3 già comprese nelle fasi 1 e 2 della Variante II, il completamento dei dragaggi, il conferimento dei sedimenti in vasca e il loro consolidamento, come dal relativo progetto di bonifica del SIN di Piombino, il completamento delle banchine e della pavimentazione (e delle relative finiture tecniche) dei piazzali della Darsena Nord, che garantiscono la possibilità della messa in funzione della sezione commerciale/industriale del nuovo PRP, restando nella fase 3 le seguenti opere: darsena pescherecci; darsena di servizio; tombamento darsena pescherecci, I fase terminal traghetti: prolungamento Molo Batteria; I fase terminal traghetti: nuova banchina Premuda (banchina a palancole e sovrastruttura di c.a.); I fase terminal traghetti: pontile n.1; I fase terminal traghetti: pontile n.2; I fase terminal traghetti:


	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

piazzale a tergo della nuova banchina Premuda; I fase terminal traghetti:  
pavimentazione piazzale a tergo della nuova banchina Premuda.

## **Art. 11 – Realizzabilità degli interventi di Piano**

1. Nell'ambito e nei sotto-ambiti individuati, la realizzazione degli interventi da parte di soggetti terzi è soggetta all'autorizzazione dell'Autorità Portuale cui spetta il compito di verificare la conformità dei relativi progetti alle previsioni di Piano.
2. Per gli interventi da autorizzare è richiesta, oltre a quanto prevede la vigente legislazione in materia di Lavori Pubblici, la produzione dei seguenti elaborati:
  - stralcio della scheda tecnica con l'esatta ubicazione dell'area interessata;
  - planimetria aggiornata dello stato di fatto riguardante l'area oggetto di intervento;
  - relazione illustrante la coerenza con le norme prescrittive del Piano Regolatore Portuale;
3. Le modalità autorizzative di dettaglio relative alla realizzazione degli interventi previsti nel P.R.P. da parte di soggetti terzi verranno definite mediante regolamento specifico redatto dall'Autorità Portuale di concerto con il Comune per le opere di interesse (ad es. edifici).
4. Le aree demaniali marittime interessate dal Complesso integrato della nautica ricadono entro la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Piombino, ma sono localizzati al di fuori dell'ambito del porto commerciale. Stante le correlazioni funzionali con l'assetto organizzativo del porto commerciale, l'attuazione delle previsioni delle aree in questione dovrà svolgersi in coerenza con gli indirizzi del presente articolo.

In riferimento all'Accordo di Pianificazione sottoscritto da Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino e Autorità Portuale di Piombino ratificato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 102/2008, il Complesso integrato della nautica è costituito da due sub-ambiti:

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

Polo del diportismo, con funzione diportistica prevalentemente dedicato ai natanti di grandi dimensioni, integrato da aree per la manutenzione ed il rimessaggio dei natanti nonché dai relativi servizi e da funzioni plurime


Polo della cantieristica, con funzioni produttiva-cantieristica, attività connesse alla filiera ittica (flotta pescherecci, mercato ittico, ecc) e diportistica (nautica sociale, rimessaggio e manutenzione natanti, ecc.).

Le infrastrutture portuali del Polo del diportismo, localizzate in adiacenza a Molo Batteria, sono classificate, ai sensi dell'art. 5 della disciplina del Masterplan "La rete dei porti toscani", allegato parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale vigente, come approdo turistico" del porto commerciale di Piombino (Approdo turistico di Molo Batteria).

Le infrastrutture portuali del polo della cantieristica, ubicate presso la Chiusa della Cornia Vecchia, sono classificate, ai sensi dell'art. 5 della Disciplina di Masterplan, come "approdo turistico" del porto commerciale di Piombino (Approdo turistico della Chiusa della Cornia Vecchia).

In coerenza con gli atti di governo del territorio e del "Piano-guida del complesso integrato della nautica" del Comune di Piombino, nonché con gli adempimenti previsti dalla Convenzione per la realizzazione del progetto denominato "Distretto nautico" del 20/10/2012, sottoscritta da Autorità Portuale, Provincia di Livorno e Comune di Piombino, le previsioni concernenti il polo del diportismo e il polo della cantieristica si attuano nel rispetto della LR n.1/2005 e ss.mm.ii., tramite approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) di cui all'art. 47 ter della Legge medesima per ciascuno dei nuovi scali marittimi previo parere di idoneità tecnica, obbligatorio e vincolante, dei competenti uffici regionali nonché dall'Autorità Portuale di Piombino oltre agli altri pareri previsti dall'ordinamento vigente.


La darsena Pescherecci e la darsena Mezzi di Servizio vengono mantenute nell'attuale darsena interna Magona all'interno dell'ambito portuale fino

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

all'approvazione del Piano regolatore di cui all'art. 47 ter della LR n.1/2005 e ss.mm.ii e la successiva realizzazione della previsione.

Il polo del diportismo e il polo della cantieristica saranno comunque successivamente sottoposti a due distinte procedure di valutazioni ambientali.

Il richiamo al polo del diportismo ed al polo della cantieristica contenuto in alcuni elaborati grafici di piano ha il solo scopo di indicare lo spostamento delle funzioni "Darsena pescherecci" e "Darsena servizi" all'esterno del porto commerciale nella configurazione finale di piano.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def


## CAPO VI – PRESCRIZIONI TECNICHE

### Art. 12 - Interpretazione delle indicazioni di Piano

1. I dati tecnici aventi valore prescrittivo sono contraddistinti da sottolineatura.
2. In caso di difformità tra le indicazioni contenute nelle schede tecniche e le indicazioni contenute negli elaborati grafici, prevalgono i dati e le rappresentazioni contenute nelle schede.

### Art. 13 - Grandezze relative alle opere marittime


1. *Configurazione delle opere portuali*: conformazione delle opere marittime previste.
2. *Ampiezza del canale di accesso*: misura la larghezza del canale, libero da ostacoli, che si sviluppa simmetricamente intorno alla linea che individua la rotta ideale di accesso delle massime navi che entrano ed escono dal porto. In prossimità dell'imboccatura portuale il canale è rettilineo e delimitato da due linee immaginarie, parallele tra loro, una tangente alla testata della diga foranea nord, l'altra tangente alla testata della diga foranea sud.
3. *Ampiezza dei bacini di evoluzione e dei cerchi di evoluzione*: esprime la superficie del cerchio (di diametro minimo pari all'incirca ad 1,5 volte la lunghezza della massima nave che accede in quel punto del porto) all'interno del quale possono essere svolte manovre di modifica della rotta della nave per accedere alle banchine di accosto.
4. *Profondità dei fronti di accosto di banchina*: misura l'altezza normale del fondale sotto il livello medio mare.
5. *Lunghezza dei fronti di accosto di banchina*: misura la lunghezza del fronte destinato all'attracco delle navi.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

#### **Art.14 - Grandezze relative alle opere a terra**

1. *Perimetro di ambito*: delimitazione dell'area entro cui valgono le indicazioni e i dati quantitativi di riferimento.
2. *Area di concentrazione dei volumi*: individua la superficie di pertinenza del costruito, corrispondente al lotto da asservire alla costruzione, comprensivo dei parcheggi pertinenziali (10%) e del verde per la mitigazione ambientale (1%).
3. *Rapporto di copertura*: indica il rapporto massimo tra la superficie coperta degli edifici e l'area di concentrazione dei volumi.
4. *L'altezza degli edifici (H)*: misura la differenza tra la quota di sistemazione esterna e la quota della linea di gronda la quale è data dall'intersezione tra l'intradosso del solaio di copertura e il piano verticale di facciata. Possono superare l'altezza massima consentita solo i volumi tecnici e gli impianti tecnologici.
5. *Distanza degli edifici dal fronte di accosto (DA)*: misura la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il filo banchina. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità.
6. *Distanza dai confini e dalle recinzioni (DC)*: rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine e/o le recinzioni. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità.
7. *Distanza degli edifici dalla viabilità stradale (DS)*: rappresenta la lunghezza del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine stradale della viabilità interna portuale prospiciente.




	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

8. *Distanza degli edifici dalla viabilità ferroviaria (DF)*: rappresenta la lunghezza del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine ferroviario della linea ferroviaria non pubblica interna al porto prospiciente.

#### **Art. 15 – Edifici e/o manufatti. Criteri e modalità di attuazione.**

1. Per gli edifici a servizio delle attività portuali il Piano consente tutti i tipi di intervento di cui all'art. 18. Per la demolizione, in particolare, condizione necessaria è il verificarsi di anche soltanto una delle seguenti condizioni:
  - epoca di costruzione dell'edificio e/o manufatto non anteriore a 100 anni;
  - assenza di valori testimoniali tipici dell'archeologia industriale
  - incompatibilità con le caratteristiche funzionali ed operative relative al sotto-ambito di appartenenza;
  
2. I nuovi edifici a servizio delle attività portuali dovranno essere realizzati nel rispetto delle disposizioni delle schede tecniche della parte seconda delle presenti norme. Dovranno essere caratterizzati da unitarietà tipo-morfologica all'interno dei singoli ambiti funzionali del porto: passeggeri, autostrade del mare, industriale/commerciale. Dovranno inoltre garantire l'armonica integrazione con il contesto territoriale limitrofo al porto, caratterizzato dalla presenza di grandi impianti industriali nella parte nord e da relazioni con la città e la viabilità urbana nella parte sud.
  
3. A tal fine, i progetti dei nuovi edifici dovranno essere preceduti da studi d'insieme, estesi almeno ai singoli ambiti funzionali del porto, con l'obiettivo di armonizzare le nuove costruzioni con gli assetti edificati esistenti, compresi quelli industriali o urbani esterni all'ambito portuale. Qualora emerga la presenza di aree industriali dismesse limitrofe al porto, dovranno essere indagate le loro


	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

interazioni funzionali con l'ambito portuale, anche al fine di recuperare eventuali situazioni di degrado ambientale.

4. E' facoltà dell'APP di redigere progetti per il coordinamento tipologico e architettonico delle costruzioni nelle diverse aree funzionali del porto. D'intesa con il Comune, potranno essere redatti anche piani particolareggiati estesi ad aree esterne all'ambito portuale con le quali sia ritenuto utile definire relazioni funzionali e tipo-morfologiche.
5. I progetti dei nuovi edifici saranno in ogni caso concordati con la Soprintendenza per i beni architettonici e il paesaggio.
6. Per i progetti di maggiore rilevanza architettonica è facoltà dell'Autorità Portuale indire bandi di concorso.

#### **Art. 16 – Viabilità stradale e ferroviaria**

1. Il Piano Regolatore Portuale descrive l'assetto infrastrutturale stradale – ferroviario principale interno al porto. Esso ha valore indicativo; la definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rimandata ad una fase successiva di approfondimento progettuale, fermo restando quanto riportato nel seguito.
2. Viabilità stradale:
  - predisposizione di opportune fasce di pertinenza, costituenti parte integrante della strada stessa ed utilizzabili unicamente per la realizzazione di altre componenti (banchine, corsie di emergenza, marciapiedi, fasce di sosta laterali, opere di sistemazione a verde finalizzate alla riduzione e alla mitigazione dell'impatto ambientale).
  - larghezze minime tracciati principali: 20,00 m
  - larghezze minime tracciati secondari: 9,00 m
  - predisposizione di marciapiedi di larghezza non inferiore a 1,00 m


	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

- predisposizione di passaggi pedonali di servizio, da realizzare con continuità in corrispondenza della viabilità principale, aventi larghezza non inferiore a 0,75 m nonché di banchine non inferiori a 0,50 m.

3. Il prolungamento della S.S.398 fino al porto verrà aggiornato coerentemente alle previsioni del R.U. comunale ed al tracciato definitivo.

### **Art. 17 – Aree di sosta e di stoccaggio delle merci**


1. Il Piano Regolatore Portuale individua due categorie di aree per la sosta:
  - aree di sosta relative alle attività di banchina, ricadenti entro i perimetri di ambito portuale;
  - aree di sosta pertinenti al costruito;
2. Per le aree di sosta relative alle attività di banchina, il Piano rimanda alla letteratura specializzata che, con appositi indici, stabilisce quantità e caratteristiche degli spazi necessari in relazione alla componente funzionale precipua nonché al volume del traffico.
3. Per le aree di sosta di pertinenza al costruito il Piano si rimanda a quanto indicato all'art. 14, comma 2.
4. Le modalità di scarico, carico, movimentazione, trasporto e stoccaggio delle merci all'interno delle aree portuali verranno regolamentate dall'Autorità Portuale sentiti gli Organo Tecnici preposti al controllo ed alla tutela della salute e dell'ambiente.
5. Lo stoccaggio delle merci rinfuse potenzialmente pericolose per la sicurezza e la salute del personale che opera nei terminal e della popolazione in generale, e/o delle merci non pericolose ma in qualsiasi caso pulverulenti, deve avvenire all'interno di depositi completamente chiusi (ad es silos, capannoni, etc.) che ne impediscano la diffusione nell'ambiente circostante. La movimentazione delle rinfuse pericolose (ad es. carbone) e/o pulverulenti, deve avvenire mediante nastri trasportatori posti all'interno di cunicoli chiusi così da impedirne la diffusione

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

nell'ambiente circostante. Per tutte le altre merci e/o rinfuse non pulverulenti è consentito lo stoccaggio nei piazzali in cumuli. In caso di movimentazione e stoccaggio occasionale e/o di breve durata di merci potenzialmente pericolose e/o pulverulenti le modalità di scarico, movimentazione e stoccaggio verranno definite dall'Autorità Portuale sentiti gli Organi di controllo in tema di salute ed ambiente.

### **Art. 18 – Tipologie d'intervento**

1. Gli interventi consentiti dal Piano Regolatore Portuale, sia in relazione alle opere a mare che alle opere a terra, sono definiti:
  - a) manutenzione ordinaria, quelli che riguardano la riparazione, il rinnovamento e la sostituzione delle finiture delle opere nonché l'integrazione o il mantenimento in efficienza degli impianti tecnologici esistenti;
  - b) manutenzione straordinaria, quelli necessari a rinnovare o sostituire parti anche strutturali delle opere, nonché integrare i servizi tecnologici, senza che se ne alterino la configurazione complessiva, nel caso delle opere a mare, oppure i volumi e/o le superfici nel caso delle opere a terra.
  - c) ristrutturazione, quelli volti a trasformare le opere in maniera da portare ad una configurazione in tutto o in parte diversa dalla precedente.
  - d) demolizione, accompagnata dalla ricostruzione solo nei casi individuati dalle schede tecniche.
  - e) ampliamento: interventi di estensione ed ampliamento delle superfici esistenti.
  - f) nuova costruzione: interventi di nuova costruzione.
2. Le tipologie di intervento di cui alle lettere c), d), e), ed f) sono soggette alle autorizzazioni di cui al Capo V, fermo restando, per gli interventi di cui alle lettere a) e b) le normali comunicazioni ed approvazioni in linea tecnica.
3. In mancanza di specificazione sono ammesse le tipologie di intervento di cui alle lettere a) e b).

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## Art. 19 – Criteri di ammissibilità in vasca


Nella seguente Tabella 1 sono riassunti i criteri di accettabilità del materiale di apporto da collocare in vasca di contenimento; per ciascuna delle tre classi di materiale individuata sono inoltre indicati i possibili sistemi di consolidamenti di seguito riportati.

**Tabella 1**

<i>Contenuto di sostanza organica (% in peso)</i>	<i>Ghiaia + Sabbia (%)</i>	<i>Limo + Argilla (%)</i>	<i>Limite di liquidità (%)</i>		<i>Interventi previsti (a titolo esemplificativo)</i>
> 5	-	-	-	<i>Non accettabile</i>	-
< 5	<i>SG&gt;80</i>	<i>LA&lt;20</i>	<i>W<sub>L</sub>&gt;80%</i>	<i>Non accettabile*</i>	-
			<i>W<sub>L</sub>&lt;80%</i>	<i>Accettabile – Classe <u>1</u></i>	<i>Vibroflottazione</i>
	<i>50&lt;SG&lt;80</i>	<i>20&lt;LA&lt;50</i>	<i>W<sub>L</sub>&gt;80%</i>	<i>Non accettabile</i>	-
			<i>W<sub>L</sub>&lt;80%</i>	<i>Accettabile – Classe <u>2</u></i>	<i>Vibroflottazione e / o Dreni e precarica e / o Deep Mixing (da valutare)</i>
	<i>SG&lt;50</i>	<i>LA&gt;50</i>	<i>W<sub>L</sub>&gt;80%</i>	<i>Non accettabile</i>	-
			<i>W<sub>L</sub>&lt;80%</i>	<i>Accettabile – Classe <u>3</u></i>	<i>Dreni e precarica o Deep Mixing</i>
<i>*il materiale con SG&gt;80 si considera accettabile se il limite liquido, a causa dell'elevata frazione grossolana, non è determinabile</i>					

## Art. 20 – Cantierizzazione

1. Le “Disposizioni speciali per imprese” costituenti parte integrante del parere di compatibilità ambientale n. 478 del 18 settembre – ed allegate materialmente alle norme di attuazione - devono essere recepite nel progetto di cantierizzazione facente parte della progettazione esecutiva. <sup>2</sup>
2. Durante le attività di cantiere devono essere messe in atto, in relazione ad eventuali sversamenti accidentali, misure di mitigazione quali panne galleggianti e la disponibilità in cantiere di apposito mezzo antinquinamento in grado di raccogliere eventuali sversamenti in mare. <sup>3</sup>

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## Art. 21 – Raccomandazioni ed osservazioni

### *Settore “Tutela e gestione delle risorse idriche”*

Si fa presente che il Regolamento 46/R dell’8/9/2008 a cui fa riferimento l’elaborato SI-01bis è stato modificato dal 76/R del 17/12/2012 e quindi, nelle successive fasi progettuali è necessario riferirsi a quest’ultimo. Inoltre è necessario acquisire il parere dell’Autorità Idrica Toscana e del Gestore Unico in particolare per le eventuali interferenze/distanze di rispetto con le infrastrutture del Servizio Idrico Integrato eventualmente presenti nell’area interessata. Infine è necessario progettare e realizzare i vari scavi per le fondazioni in modo tale da non permettere infiltrazioni in falda


### *Settore “Infrastrutture di Trasporto strategiche e cave nel governo del Territorio”*

Per quanto riguarda la penetrazione al porto di Piombino della S.S.398 si rileva che il tracciato, indicato nelle tavole relative all’accessibilità programmata del P.R.P. del porto di Piombino, non appare completamente corrispondente rispetto all’ultima soluzione progettuale predisposta da S.A.T. s.p.a. (Società Autostrade Tirrenica) a seguito di quanto richiesto con Delibera CIPE n. 85 del 3 agosto 2012. Si rende pertanto necessario fare riferimento agli elaborati del progetto definitivo “Lotto 7- Bretella di Piombino” inviati da SAT che sono stati confrontati con il Comune di Piombino. Si precisa che su tale progetto è ancora da definire il procedimento per la sua approvazione, da espletare con le procedure previste al capo IV del D.Lgs 163/2006.

Relativamente alle opere ferroviarie previste si evidenzia la necessità di effettuare approfondimenti tecnici sui rami ferroviari di collegamento con le Aree delle “Autostrade del Mare” e con l’area commerciale industriale, dal momento che il tracciato di progetto non sembra rispettare un andamento planimetrico adeguato per un collegamento ferroviario e di verificare anche con l’ente proprietario della linea ferroviaria Campiglia M.ma – Piombino (Proprietà Rete Ferroviaria Italiana spa) quanto previsto dal P.R.P. in materia ferroviaria.

### *Settore “Energia, tutela della qualità dell’aria e dall’inquinamento elettromagnetico e acustico”*

La documentazione presentata risponde alla prescrizione n.22 della DGR n. 18/2012 circa la verifica del rispetto del criterio differenziale, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio dell’opera. Più in particolare il proponente riporta, a conclusione delle nuove valutazioni, il pieno rispetto del criterio differenziale per la fase di cantiere, mentre evidenzia la presenza di alcune criticità per la fase di esercizio (ricettori R4, R5 e R29). In relazione ai superamenti, e in considerazione della tipologia dei recettori e della posizione degli stessi, il proponente l’opera non prevede interventi di mitigazione ulteriori sulle vie di propagazione rispetto a quelli già previsti nella relazione del SIA e nel successivo documento integrativo, ma prevede di intervenire direttamente sul recettore con interventi consistenti in serramenti fonoisolanti sulle facciate esposte. In carenza del regolamento ex art. 11 della L.447/95 relativamente alla fascia di influenza portuale ancora non emanato, e considerato che il superamento evidenziato è

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

essenzialmente legato al traffico veicolare e ferroviario indotto, si ritiene accettabile l'ipotesi di intervento di bonifica, salvo accertare, nell'ambito del piano di monitoraggio di cui al punto 23 delle prescrizioni, lo stato effettivo del clima acustico all'interno e all'esterno degli edifici interessati. Per quanto riguarda il recettore R29, attualmente non abitato, vanno inoltre individuati, in sede di approvazione del progetto esecutivo, gli opportuni interventi di salvaguardia da attuarsi, da parte del proponente, in caso di suo ripristino.


#### Settore *“Rifiuti e Bonifiche dei siti inquinati”*

Si ritiene utile precisare inoltre quanto segue:

- a) Dovrà essere valutato il fabbisogno di contenitori per la raccolta, e raccolta differenziata, dei rifiuti (numero e tipologia) in relazione alla realizzazione delle opere. Dovrà inoltre essere garantita la facile accessibilità ai contenitori da parte dell'utenza, compatibilmente con le esigenze di transito e manovra dei mezzi adibiti alla raccolta;
- b) L'intervento ricade nel campo di applicazione del D.Lgs. 182/2003 “Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativamente agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico” che prevede, nei modi e con i contenuti previsti dalla normativa citata, la predisposizione per i porti dello Stato di un piano di raccolta e piano di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi. Il porto dovrà, pertanto, essere dotato di sistemi e servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adeguati, garantendo standard di sicurezza per l'ambiente e la salute dell'uomo. Ai sensi dell'articolo 8 del decreto citato, gli oneri relativi all'impianto portuale di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, ivi compresi quelli d'investimento e quelli relativi al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti stessi, dovranno essere coperti da tariffa a carico delle navi che approdano nel porto. Particolare attenzione dovrà quindi essere posta nella previsione di opportune misure per consentire la separazione dei flussi dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico da altri flussi originati da soggetti diversi;

Il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Piombino, redatto ai sensi del D. Lgs. n. 182/2003, è stato approvato (Versione 2.0) con Atto dirigenziale n. 63 del 28/04/2009 della Provincia di Livorno. In ragione della previsione di ampliamento del porto la documentazione verrà opportunamente integrata sulla base delle eventuali nuove esigenze.

- c) I rifiuti inerti da costruzione e demolizione prodotti nell'ambito del progetto, dovranno essere gestiti nel rispetto della normativa vigente prevedendone prioritariamente, il recupero in impianti autorizzati;
- d) I rifiuti prodotti in ogni fase di cantierizzazione, dovranno essere raccolti e avviati a recupero e/o smaltimento secondo quanto previsto dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i.
- e) Le operazioni di dragaggio dei sedimenti dei fondali del porto e l'eventuale riutilizzo degli stessi, previa caratterizzazione, dovranno essere effettuati anche nel rispetto della Parte IV del D.Lgs 152/2006.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

Inoltre si ritiene opportuno ricordare che l'art. 4 comma 7 della L.R.25/1998 dispone che nei capitolati per appalti pubblici di opere, di forniture e di servizi siano inserite specifiche condizioni per favorire l'uso dei residui recuperabili, come ad esempio inerti riciclati e compost di qualità.

#### Settore *“Pianificazione del Territorio”*

Si ritiene opportuno che le prescrizioni n. 44,45,46 e 47 del DVA DEC n. 478/2012 parte C ancorché riportate nelle NTA del P.R.P., vengano ulteriormente esplicitate ed approfondite nel successivo progetto preliminare del PRP del porto commerciale di Piombino.

#### *“Ufficio Tecnico del Genio Civile di Area Vasta Grosseto-Siena e Opere Marittime Sede di Livorno”*

Con riferimento alla prescrizione contenuta nel decreto di pronunciamento VIA statale del 18/09/2012 (parte C punto 31), si ricorda la necessità sin dalle prime fasi di attuazione delle opere di P.R.P. (in assenza del porto turistico previsto presso la Chiusa della Cornia Vecchia), di adottare misure progettuali e/o di gestione (al momento non indicate nella documentazione di P.R.P.) tali da impedire l'accumulo di sedimenti nei pressi della nuova diga di sottoflutto, evitando così di sottrarre sabbia dalle dinamiche delle spiagge del Golfo ed evitando di favorire l'erosione dei tratti più critici.


#### *“Autorità Idrica Toscana”*

1. Si conferma l'idoneità del dimensionamento della vasca di compenso prevista della capacità complessiva di 250 mc.;
2. Sono necessari adeguamenti alla rete idrica di Piombino ed in particolare il completamento dell'anello di distribuzione a monte dell'area portuale come già anticipato da ASA con propria prot. n. 31403/2012;
3. E' necessario integrare le fonti di approvvigionamento idrico del Comune di Piombino di 3-4l/s che, in considerazione della presenza di Boro nelle acque di falda, dovranno essere preferibilmente reperiti in prossimità degli impianti di potabilizzazione recentemente realizzati (Franciana, Coltie);
4. Gli interventi previsti per l'adeguamento del Depuratore di Ferriere consentirebbero di trattare il carico di acque reflue 1500AE previsti, ma non le acque meteoriche provenienti dall'area portuale.

#### *“ARPAT”*

Dovranno in ogni caso essere verificati a partire dall'inizio delle opere in progetto:  
. il recepimento nel progetto di cantierizzazione delle *“Disposizioni speciali per imprese”* ( come tra l'altro previsto da Prescrizioni 8C, di competenza del Comune di Piombino), in base alle quali devono essere individuate modalità di conduzione dei lavori atte ad evitare sversamenti e dispersioni di sostanze inquinanti;



	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def


. l'oggettiva disponibilità dei dispositivi ambientali previsti e di procedure per il loro corretto impiego nel caso di sversamento accidentale.

Preme infine ricordare che in merito alla Prescrizione n. 13A, la cui verifica è stata attribuita ad ARPAT dal DVA DEC 478/2012, il Proponente dovrà concordare con questa Agenzia prima della realizzazione dell'opera un Piano di Monitoraggio delle acque di balneazione da effettuare in fase ante opera e di cantierizzazione.

*Settore "Valutazione Impatto Ambientale- Opere pubbliche di interesse strategico"*

Relativamente alla Poseidonia oceanica, pur condividendo le considerazioni del Proponente, si ritiene che, nel caso di piante in buone condizioni, si debba procedere al relativo trapianto;

le modalità di svolgimento del monitoraggio delle attività di trapianto delle fanerogame marine devono essere definite nel dettaglio, evidenziando quali postazioni di monitoraggio saranno equipaggiate con torbidimetro e correntometro. Si ritiene inoltre che durante il monitoraggio delle biocenosi venga valutata, con frequenza annuale, anche la densità della prateria, frequenza da intensificare in caso di qualsiasi riduzione significativa. Tali modalità e tali dati devono essere inviati anche alla Regione Toscana ed ARPAT.


	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

## PARTE SECONDA:SCHEDE TECNICHE

Le schede tecniche illustrano le indicazioni di Piano relative a ciascuno dei sotto-ambiti di cui all'art. 7.

Nelle Norme Tecniche di Attuazione della Variante Generale del PRG – comune di Piombino - le aree in questione (D14.1) sono classificate:

- come “porti marittimi e aree portuali con funzioni di tipo commerciale, industriale, di servizio passeggeri e peschereccia, classificabili in base all'Art. 4 della Legge 28.1.1994 n° 84. Comprendono bacini portuali, strutture ed opere marittime di protezione di mezzi navali e natanti; sporgenti e banchine; piazzali di carico, scarico e deposito; infrastrutture ferroviarie e viarie interne e relativi parchi di attesa e smistamento; depositi di combustibili e di oli minerali in particolare; stazione passeggeri e traghetti con relativi servizi amministrativi e ricettivi; servizi generali; attrezzature per la protezione civile; alloggio e servizi civili, sociali, anonari, sanitari, assistenziali, ricreativi per il personale interno; servizi ed infrastrutture di livello tecnologico inerenti alla funzione mercantile e portuale.

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

### AREA TERMINAL PASSEGGERI

**LOCALIZZAZIONE:** il Terminal Passeggeri è situato nella porzione meridionale del porto e comprende tutte le banchine interne del molo Batteria (diga foranea sud) e gli attracchi posizionati lungo la banchina di riva (ex banchina Premuda). L'area a terra di pertinenza del terminal, confinante con l'area del terminal Autostrade del Mare, è accessibile da terra direttamente dalla S.S. 398 e dalla viabilità portuale principale. L'ubicazione è inalterata rispetto alle previsioni del PRP vigente.

**OBIETTIVI E CRITERI:** la previsione di un terminale dedicato per il traffico di cabotaggio è giustificata dal ruolo che Porto di Piombino intende rivestire, in questo settore, nell'ambito del Sistema Regionale e Nazionale del medio Tirreno. Lo scalo toscano, che, infatti, è già leader nei traffici con l'Isola d'Elba e con la Sardegna, sta costruendo la sua partecipazione attiva al Progetto "Autostrade del Mare".

Le previsioni di crescita nel settore crocieristico ha comportato la necessità di prevedere la possibilità di utilizzo delle strutture (banchine e aree a tergo) del terminal anche da parte delle navi da crociera.

Il molo destinato preferibilmente, ma non in maniera esclusiva, alle navi da crociera è il braccio terminale del molo foraneo sud (c.d. molo G. Pecoraro) che è collocato in prossimità dell'imboccatura portuale. Il molo (lunghezza banchina 445 m) può ricevere una nave da crociera di grandi dimensioni o contemporaneamente due navi da crociera di medio/piccole dimensioni; le dimensioni sono tali da poter accogliere le attrezzature principali richieste da questo tipo di traffici nonché i pullman adibiti alle gite turistiche dei passeggeri.

Il terminal, messo in comunicazione diretta con S.S. 398, è dotato di idonei spazi per la sosta.

#### **COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- PT attracco, attesa e servizio ai traghetti ed alle navi ro-pax in generale;
- PC attracco, attesa e servizio alle navi da crociera;
- SD servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- SC servizi di sicurezza e controllo;
- SN servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.);
- C1 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali.
- OP opere marittime di protezione

**SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO:** 200.000m<sup>2</sup>

#### **OPERE A MARE**

**SPECIE:** Terminal


**DENOMINAZIONE:** Passeggeri

**SPECCHIO ACQUEO DI PERTINENZA – SUPERFICIE:** n.d.

**SPECCHIO ACQUEO – FONDALE:** Min. -10.00m s.l.m.m; Max -15.00m s.l.m.

**FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA:** 2.185m

**PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO** Min. -10.00m s.l.m.m; Max -15.00m s.l.m.m.

 <b>APP</b> <b>Autorità Portuale Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +2.50m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi Ro-Pax, navi Pax, navi da Crociera.

**OPERE A TERRA**

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 15.000 m<sup>2</sup>

PRESCRIZIONI TECNICHE:

RC : 0,5 mq/mq

H massima 10 m (1);

DA minima 20 m;

DC minima 10 m;

DS minima 5 m;

DF minima 5 m;

Nota (1): *Nell'area di concentrazione a ridosso della diga foranea, a sud del terminale passeggeri, l'altezza massima dei nuovi edifici non potrà superare quella della diga stessa. Sono ammesse altezze superiori solo per elementi architettonici vetrati o comunque trasparenti.*

**TIPOLOGIE D'INTERVENTO:** sono ammessi tutti i tipi d'intervento


**PRESCRIZIONI**

Le nuove costruzioni e gli ampliamenti nel terminal passeggeri dovranno perseguire l'obiettivo dell'integrazione funzionale e tipologica con gli edifici esistenti e con le retrostanti aree urbane di Poggio Batteria e di Viale Regina Margherita.

In accordo con il Comune dovrà essere definito il progetto di riqualificazione del viale Regina Margherita, senza soluzione di continuità tra ambito portuale e urbano, quale elemento storicizzato di raccordo tra la città e il porto. Il progetto dovrà caratterizzarsi per il rafforzamento della vegetazione lungo l'asse stradale e per la creazione di piste ciclopedonali di collegamento con la città.

I parcheggi a servizio degli edifici saranno realizzati a "raso" e dovranno essere alberati con essenze arboree autoctone.

Nelle aree scoperte delle banchine sarà perseguito l'obiettivo di uniformare l'arredo e gli elementi funzionali a servizio del terminal passeggeri, quali: barriere per l'incolonnamento dei mezzi e per la protezione laterale delle strade e delle banchine, torri faro e elementi per l'illuminazione del porto, cartellonistica, pensiline, sedute per i passeggeri, ecc.

 <b>APP</b> <b>Autorità Portuale Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione					
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def	0

### AREA TERMINAL AUTOSTRADDE DEL MARE

**LOCALIZZAZIONE:** Il nuovo terminale Autostrade del Mare è stato ubicato nella parte centrale del porto nella zona compresa tra la banchina Marinai d'Italia e la banchina Sud della darsena Grande.

L'area a terra di pertinenza del terminal, confinante con le altre aree destinate allo svolgimento delle funzioni portuali (terminal Autostrade del Mare e terminal Commerciale/Industriale), è accessibile direttamente dalla S.S. 398 attraverso lo svincolo Porto Vecchio e dalla viabilità portuale principale.

**OBIETTIVI E CRITERI:** il Terminal autostrade del mare è stato realizzato per incrementare l'estensione delle banchine e delle superfici a terra dedicate al traffico connesso allo sviluppo delle autostrade del Mare rispetto alla situazione attuale.

La previsione di un terminale dedicato per il traffico delle Autostrade del Mare è giustificata dal ruolo che il Porto di Piombino intende rivestire in questo settore nell'ambito del Sistema Regionale e Nazionale del medio Tirreno.

Il terminale comprende tutta la darsena Piccola, il pontile Magona e parte della banchina Marinai d'Italia con terrapieni con larghezza utile per lo stoccaggio ed edifici essenziali compresa tra 100 e 140 m che si presta bene anche al caricamento dei mezzi ferroviari.

Il terminal, messo in comunicazione diretta con S.S. 398, è dotato di idonei spazi per la sosta, ed è collegato direttamente alla linea F.S. attraverso dei binari che si innestano alla linea FS nella Stazione Porto Vecchio.

#### **COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- C1 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali
- C2 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse solide e liquide
- C3 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio prodotti siderurgici
- SD servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- SC servizi di sicurezza e controllo;
- SN servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.);
- PT attracco, attesa e servizio ai traghetti ed alle navi ro-pax in generale;

**SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO:** 100.000m<sup>2</sup>

#### **OPERE A MARE**

SPECIE: Terminal

DENOMINAZIONE: Autostrade del mare


SPECCHIO ACQUEO – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min. -8.50m s.l.m.m; Max -15.00m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 820m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. -8.50m s.l.m.m; Max -15.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MIN. +2.50m s.l.m.m.

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi Ro-Pax, navi merci varie, navi porta rinfuse solide e liquide, navi porta container

**OPERE A TERRA**

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 5.000 mq.

PRESCRIZIONI TECNICHE:

RC: 0,5 mq/mq

H massima 15 m;

DA minima 20 m;

DC minima 10 m;

DS minima 5 m;


DF minima 5 m;

**TIPOLOGIE D'INTERVENTO:** sono ammessi tutti i tipi d'intervento

**PRESCRIZIONI**

Gli edifici a supporto delle funzioni del terminal "autostrade del mare" potranno essere realizzati nell'area di concentrazione individuata dal PRP, a nord del cavalcaferrovia di Portovecchio, già in parte occupata da capannoni. Per il suo riordino sono ammessi interventi di ristrutturazione, ampliamento e nuova costruzione, nel rispetto del rapporto di copertura e dell'altezza massima stabilita nella presente scheda. Gli interventi architettonici dovranno perseguire l'obiettivo dell'integrazione tipo-morfologica con gli edifici e gli impianti delle retrostanti aree industriali mediante utilizzo di materiali da costruzione, elementi formali e trattamenti cromatici rinvenibili nel contesto storicizzato degli stabilimenti siderurgici di Piombino.

Il terminal Autostrade del mare, sul lato ovest, confina con il corridoio infrastrutturale all'interno del quale sarà realizzato il prolungamento della S.S. 398 . La separazione fisica tra l'ambito portuale e il corridoio infrastrutturale sarà ottenuta mediante schermature arboree appartenenti alla vegetazione arborea o storicizzata.

	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

### AREA TERMINAL COMMERCIALE/INDUSTRIALE

**LOCALIZZAZIONE:** il Terminal Commerciale/Industriale si sviluppa nella zona nord del porto di Piombino e comprende tutte le banchine ed i terrapieni a tergo della darsena Grande, della banchina Bacino di Evoluzione e della Darsena Nord.

L'area a terra di pertinenza del terminal, confinante con le aree del terminal Autostrade del Mare, è accessibile direttamente dalla S.S. 398 attraverso lo svincolo Terre Rosse e dalla viabilità portuale principale.

**OBIETTIVI E CRITERI:** il Terminal Commerciale/Industriale è stato realizzato per incrementare l'estensione delle banchine e delle superfici a terra dedicate al traffico merci rispetto alla situazione attuale. Tale nuova disponibilità di aree a terra consente di modernizzare, razionalizzare e potenziare l'attività portuale di Piombino, sia in relazione al traffico merci varie, sia al traffico delle rinfuse solide che di quello connesso allo svolgimento delle attività della Industrie localizzate immediatamente a tergo dell'area portuale che alla commercializzazione dei relativi prodotti.

Il terminale comprende tutte le banchine delle darsene Grande e Nord e la banchina Bacino di evoluzione con terrapieni con larghezza utile per lo stoccaggio ed edifici essenziali fino a 400 m che si prestano bene anche al caricamento dei mezzi ferroviari.

Il terminal, messo in comunicazione diretta con S.S. 398, è dotato di idonei spazi per la sosta, ed è collegato direttamente alla linea F.S. attraverso dei binari che si innestano alla linea FS nella Stazione Porto Vecchio.

Il Terminal è inoltre accessibile direttamente dalla viabilità portuale principale.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- C1 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali
- C2 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse solide e liquide
- C3 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici
- IA1 riparazione, manutenzione, trasformazione e allestimento navale
- IA2 stoccaggio e lavorazione merci e servizi
- SD servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- SC servizi di sicurezza e controllo;
- SN servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.);
- OP opere marittime di protezione

**SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO:** 1.080.000m<sup>2</sup>

**OPERE A MARE**

SPECIE: Terminal

DENOMINAZIONE: Commerciale/Industriale


SPECCHIO ACQUEO – SUPERFICIE: n.a.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: –15.00m s.l.m.m.

FRONTE A MARE – LUNGHEZZA: 3.320m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO: 15.0m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MIN. +2.50m s.l.m.m.

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi merci varie, navi porta-rinfuse solide e liquide, navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi Ro-Pax, navi Lo-Lo, navi porta container, petroliere.

**OPERE A TERRA**

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 128.000 m<sup>2</sup> (da confermare)

PRESCRIZIONI TECNICHE:

RC: 0,5 mq/mq

H massima 20 m (1)

DA minima di 20 m;

DC minima 10 m;

DS minima 5 m;

DF minima 5 m;

Nota (1)

Nell' area di concentrazione localizzata alla radice della nuova diga foranea a nord, l'altezza degli edifici non potrà superare quella della diga stessa. Sono ammesse altezze superiori solo per elementi architettonici vetrati o comunque trasparenti.

Nell'area di concentrazione in prossimità dello svincolo nord della SS.398, di fronte alla "Chiusa", l'altezza massima dei nuovi edifici non potrà superare i 10 m.

**TIPOLOGIE D'INTERVENTO:** sono ammessi tutti i tipi d'intervento

**PRESCRIZIONI**

Le vaste banchine del terminal commerciale/industriale sono destinate prevalentemente al carico e scarico delle navi e al deposito delle merci. Sono ammessi edifici solo nelle aree di concentrazione appositamente individuate negli elaborati grafici, quale strutture coperte a servizio delle attività portuali.


Le aree di concentrazione sono state localizzate in modo tale da ridurre al minimo le interferenze visive tra mare e terra, in particolare quelle in prossimità delle darsene "Grande" e "Nord" sulle quali possono essere realizzati edifici per il deposito delle merci, con altezze massime di 20 m..

Nelle aree di concentrazione in prossimità dello svincolo nord con la SS.398 e alla radice della nuova diga foranea, sono invece previsti edifici con prevalenti funzioni di servizio. In questo caso sono prescritte altezze inferiori, così come dettagliato nei dati tecnici della scheda.

Le nuove costruzioni, ed in particolare i capannoni destinati al deposito delle merci, dovranno perseguire l'obiettivo dell'integrazione tipo-morfologica con gli edifici e gli impianti delle retrostanti aree industriali mediante utilizzo di materiali da costruzione, elementi formali e trattamenti cromatici rinvenibili nel contesto storicizzato degli stabilimenti siderurgici di Piombino.<sup>4</sup>


Il terminal confina ad ovest con le aree industriali siderurgiche caratterizzate dalla



	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

presenza di grandi impianti e da “parchi” di materie prime, il cui approvvigionamento avviene direttamente dal porto. In fase di approfondimento progettuale dovranno pertanto essere esaminate le relazioni funzionali tra le banchine del porto e le retrostanti aree industriali. Dovrà in ogni caso essere realizzata una consistente separazione arborea tra le due aree, con l’impiego di vegetazione autoctona compatibile con il contesto portuale/industriale del sito.<sup>5</sup>

A titolo orientativo, tra gli elaborati del Piano Regolatore Portuale si forniscono simulazioni degli assetti planovolumetrici e indicazioni tipo-morfologiche dei nuovi edifici.

 <b>APP</b> <b>Autorità Portuale Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

### AREA DARSENA PESCHERECCI

**LOCALIZZAZIONE:** la Darsena pescherecci è situata all'interno delle aree, a terra ed a mare, poste a nord del porto commerciale destinate al Polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche. L'accesso a terra è garantito dalla viabilità comunale e dall'asse di penetrazione che si innesta nella S.S. 398 in corrispondenza dello svicolo Terre Rosse.

**OBIETTIVI E CRITERI:** la Darsena pescherecci è destinata ad ospitare le imbarcazioni da pesca che attualmente utilizzano la Darsena Magona e le attività di movimentazione, manipolazione, conservazione e vendita del pescato e le attività cantieristiche.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- PS funzione pesca
- SC sicurezza e controllo;
- SN servizi alle navi;
- SD Servizi amministrativi, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- IA1 riparazione, manutenzione, trasformazione e allestimento navale
- IA2 stoccaggio e lavorazione merci e servizi
- OP opere marittime di protezione

**SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO:** 50.000m<sup>2</sup> (di cui max. 22.000m<sup>2</sup> aree a terra)

**OPERE A MARE**

SPECIE: Darsena

DENOMINAZIONE: Pescherecci

SPECCHIO ACQUEO – SUPERFICIE: min. 13.000 m<sup>2</sup> – max. 28.000m<sup>2</sup>

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: min. -5,00 m. s.l.m.m. max. - 6.00m s.l.m.m.;

FRONTI DI ACCOSTO – LUNGHEZZA: min. 360m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. -5.00m s.l.m.m.;

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. + 1.50 m. s.l.m.m. max. +2,00 m. s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: pescherecci.

**OPERE A TERRA**

Le opere e le strutture a terra funzionali all'operatività della darsena potranno trovare collocazione nell'ambito dei volumi previsti nello strumento urbanistico comunale. Nel caso in cui ciò non fosse attuabile i relativi volumi saranno inseriti lungo la banchina di riva ed il molo di servizio, con le prescrizioni riportate nel seguito:

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 15.000m<sup>2</sup>

Superficie volumi edificato: min. 2.500 m<sup>2</sup> max. 5.000 m<sup>2</sup> esclusi i ripostigli/box per depositi attrezzature ed i vani tecnici, comunque con un rapporto di copertura max. pari a 0,4 mq/mq

PRESCRIZIONI TECNICHE:


H massima pari a 20 m;

DA minima di 10 m;

DC minima 5 m;

DS minima 5 m;

**tipologie d'intervento:** sono ammessi tutti i tipi d'intervento

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

### AREA DARSENA MEZZI DI SERVIZIO

**LOCALIZZAZIONE:** la Darsena per mezzi di servizio è situata all'interno delle aree, a terra ed a mare, poste a sud del porto commerciale, a tergo del molo Batteria, destinate al Polo del diportismo. L'accesso a terra è garantito dalla viabilità portuale principale.

L'accesso via mare alla darsena, è protetto dalla diga foranea del porto turistico.

**OBIETTIVI E CRITERI:** la Darsena per mezzi di servizio è destinata ad ospitare le autorità di pubblica sicurezza (VVF; Guardia di Finanza; Carabinieri; Guardia Costiera, ...), ed i servizi portuali (ormeggiatori; rimorchiatori, piloti, ecc.) .

La posizione prossima all'imboccatura del porto di Piombino è strategica ai fini delle attività istituzionali di controllo.

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- SC sicurezza e controllo;
- SN servizi alle navi;
- SD Servizi amministrativi, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- OP opere marittime di protezione

**SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO:** 18.000m<sup>2</sup> (di cui max. 6.000m<sup>2</sup> aree a terra)

**OPERE A MARE**

SPECIE: Darsena

DENOMINAZIONE: Servizi

SPECCHIO ACQUEO – SUPERFICIE: min. 7.500 m<sup>2</sup> max. 12.000m<sup>2</sup>

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: - 6.00m s.l.m.m.;

FRONTI DI ACCOSTO – LUNGHEZZA: min. 150m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. -4.00m s.l.m.m max. -6,00;

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: Min. +1.50 m s.l.m.m. max. +2,00 m. s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: mezzi dei Carabinieri; Guardia Costiera; Guardia di Finanza; Marina Militare; Vigili del Fuoco; ...; ormeggiatori, piloti; rimorchiatori.

**OPERE A TERRA**

Le opere e le strutture a terra funzionali all'operatività della darsena potranno trovare collocazione nell'ambito dei volumi previsti nello strumento urbanistico comunale. Nel caso in cui ciò non fosse attuabile i relativi volumi saranno inseriti lungo la banchina di riva ed il molo di servizio, con le prescrizioni riportate nel seguito:

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 1.000m<sup>2</sup>

PRESCRIZIONI TECNICHE:


H massima 7 m, ad eccezione della Torre Piloti;

DA minima 2 m;

DC minima 5 m;

DS minima 5 m;

**TIPOLOGIE D'INTERVENTO:** sono ammessi tutti i tipi d'intervento

 <b>APP</b> <b>Autorità</b> <b>Portuale</b> <b>Piombino</b>	<b>Piano Regolatore Portuale 2008</b> <b>del Porto di Piombino</b>	Titolo elaborato: Normativa di Attuazione				
		Data: luglio 2013	NP	13	R	001def

AREA POLO CENTRO DIREZIONALE DEL PORTO

**LOCALIZZAZIONE:** l'area è situata allo svincolo di ingresso principale nell'ambito portuale in adiacenza alla zona di Poggio Batteria, nella parte meridionale dell'area portuale, ed è accessibile da terra direttamente dalla viabilità portuale principale.

**OBIETTIVI E CRITERI:** l'obiettivo del Piano è la realizzazione del centro direzionale del porto, comprendente tutte le funzioni direzionali e di servizio, pubbliche e private, necessarie per una gestione avanzata delle attività portuali, nonché il potenziamento e/o riqualificazione anche con eventuale delocalizzazione della stazione ferroviaria in considerazione delle connesse attività amministrative nonché delle esigenze di servizi ai passeggeri".

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- SD servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...)
- SC servizi di sicurezza e controllo
- SN servizi alle navi;

**SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO:** 28.000m<sup>2</sup>

**OPERE A TERRA**

AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 14.000 m<sup>2</sup>

PRESCRIZIONI TECNICHE:

H massima 20 m;

DA minima 2 m;

DC minima 5 m;

DS minima 5 m;

**TIPOLOGIE D'INTERVENTO:** sono ammessi tutti i tipi d'intervento