



# **VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI PIOMBINO (LI)**

Proposta di dichiarazione di sintesi

Febbraio 2012

**AMBIENTEITALIA**

Sistema di gestione per la qualità certificato da DNV  
UNI EN ISO 9001:2008  
CERT-12313-2003-AQ-MIL-SINCERT

Sistema di gestione ambientale certificato da DNV  
UNI EN ISO 14001:2004  
CERT-98617-2011-AE-ITA-ACCREDIA

Progettazione ed erogazione di servizi di ricerca, analisi, pianificazione e consulenza nel campo dell'ambiente e del territorio

### ***Società responsabile dello studio***



**AMBIENTE ITALIA S.R.L.**  
Via Carlo Poerio 39 - 20129 Milano  
tel +39.02.27744.1 / fax +39.02.27744.222  
[www.ambienteitalia.it](http://www.ambienteitalia.it)  
Posta elettronica certificata:  
[ambienteitaliasrl@pec.ambienteitalia.it](mailto:ambienteitaliasrl@pec.ambienteitalia.it)

Codice progetto	AI-C01-12A027
Versione	07
Stato del documento	Definitivo
Autori	Paolo Nicoletti
Approvazione	Paolo Nicoletti

*Note:*



## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>4</b>
1.1	Il Piano regolatore portuale e il processo decisionale	4
<b>2</b>	<b>FASI E CONTENUTI DEL PROCESSO DI VALUTAZIONE</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>RISULTATI DELLE VALUTAZIONI, VERIFICA DELLA FATTIBILITÀ E DELLA COERENZA ESTERNA E INTEGRAZIONE DEL PIANO A SEGUITO DELLE INDICAZIONI AMBIENTALI</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>ESITI E RISULTANZE DELLE CONSULTAZIONI</b>	<b>15</b>
4.1	Le osservazioni alla variante e le modifiche apportate al Prp	15
4.2	Le osservazioni del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici	17
4.3	Ulteriori sviluppi e stato attuale della procedura	19
<b>5</b>	<b>MOTIVAZIONE DELLA SCELTA DELLA SOLUZIONE ADOTTATA</b>	<b>21</b>

## 1 PREMESSA

L'Autorità Portuale di Piombino ha elaborato la "Variante II al Prp", definitivamente approvata con Dcrt. 5 giugno 2002 n. 91, come prima risposta alle pressanti esigenze di razionalizzazione e sviluppo del Porto di Piombino ma con il preciso intento, sancito nei documenti di indirizzo dell'Ente, di predisporre poi un vero e proprio Nuovo Piano Regolatore Portuale allo scopo di corrispondere ad obiettivi di più lungo periodo nel quadro della programmazione dello sviluppo locale, regionale e nazionale.

In tale senso sono state elaborate e approvate, con Dcp 29 settembre 2005 n. 26, specifiche linee guida per lo sviluppo del nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino. Successivamente l'Autorità Portuale di Piombino ha assunto le linee guida nella propria programmazione triennale (POT 2007-2009 approvato con Dcp 30 luglio 2007 n. 14, nella quale sono confluite ulteriori valutazioni ed indirizzi finalizzati alla coerenza con gli strumenti di programmazione regionale, con le necessità collegate alle bonifiche e con i risultati di specifici studi e ricerche di mercato.

Sulla base di tali linee guida l'Autorità Portuale di Piombino ha predisposto il nuovo Piano regolatore portuale che, in accordo con le disposizioni regionali, è stato sottoposto al processo di Valutazione Integrata, secondo il Regolamento di attuazione dell'articolo 11, comma 5, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio) approvato con Dpgr 9 febbraio 2007 n. 4/R.

A tal proposito è opportuno ripercorrere brevemente le fasi del processo di formazione del nuovo Piano regolatore portuale e del relativo percorso di valutazione.

### 1.1 Il Piano regolatore portuale e il processo decisionale

Le linee di indirizzo per la formazione del nuovo Piano regolatore portuale, approvate dal Comitato Portuale, presupponevano una variante al Prg del comune di Piombino finalizzata alla loro attuazione. A tal fine la Giunta comunale di Piombino adottava una delibera che:

- 1) affermava "la necessità di procedere alla definizione di una specifica intesa tra Comune di Piombino e Autorità Portuale", "per costituire una struttura organizzativa di coordinamento tra Comune di Piombino e Autorità Portuale ...e per unificare il procedimento per la definizione del nuovo PRP e per l'adozione della variante al Prg comunale, promuovendo la definizione di un unico accordo di pianificazione di cui alla legge regionale 1/2005 artt.21 e seguenti;
- 2) approvava lo schema di Intesa sopra richiamato tra Comune ed Autorità Portuale finalizzato all'adozione della variante al Prg vigente per la portualità, il distretto della nautica ed all'adozione del nuovo PRP e l'integrazione all'avvio del procedimento quale atto integrante e sostanziale, redatto dall'Ufficio Urbanistica Comprensoriale in stretto raccordo con l'Autorità portuale e con la struttura organizzativa di coordinamento;
- 3) specificava tra le altre cose che "la variante al Prg vigente ed il nuovo Prp si avvarranno dello stesso processo di Valutazione Integrata delineato per il Regolamento Urbanistico (R.U.) e le varianti contestuali, fermo restando che il nuovo Prp dovrà essere corredato di specifici documenti di valutazione a cura dell'Autorità portuale."

Il Documento di integrazione dell'avvio del procedimento di cui al punto 2 (che aggiornava l'avvio del procedimento della variante contestuale del "distretto della nautica") affrontava il tema del Processo di Valutazione Integrata ribadendo "al fine di perseguire la necessaria economia procedimentale" ..... si utilizzerà (per il Prp) lo stesso processo partecipativo attivato per il Ru e le varianti contestuali al Prg..... Inoltre, si precisa che, in coerenza con quanto già stabilito dalla legge regionale 1/2005 e dal



relativo regolamento di attuazione n.4R/2007, ed al fine di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni dei processi valutativi, la Valutazione integrata del nuovo PRP comprenderà anche la Valutazione Ambientale Strategica”.

Durante l'elaborazione del Piano regolatore portuale venivano svolte tutte le fasi, comprese quelle relative alla valutazione, previste dalla normativa vigente, coerentemente con quanto indicato a punti precedenti. A conclusione di tutto il percorso si arrivava all'adozione, prima della variante urbanistica da parte dell'Amministrazione comunale di Piombino e poi del Piano regolatore portuale da parte del Comitato portuale, allegando tutti gli elaborati richiesti dalla normativa, inclusi quelli attinenti la valutazione. A seguito dell'adozione, l'Autorità portuale provvedeva all'inoltro degli elaborati del PRP adottato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici secondo le prescrizioni della legge 84/1994 art.5 comma 3. Successivamente il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici inviava all'Autorità portuale il parere nel quale si esprimevano, tra gli altri, alcuni rilievi attinenti aspetti procedurali riguardanti la Vas. A tal proposito, il Consiglio Superiore riteneva che "il parere dell'Autorità competente in materia ambientale dovrebbe essere espresso, nell'ambito della procedura di Valutazione ambientale strategica ovvero di Valutazione integrata, prima dell'approvazione del Piano da parte della Regione.

A seguito del parere del Consiglio Superiore, l'Autorità portuale inviava una nota alla Regione Toscana, ente competente all'approvazione del Piano regolatore portuale, in cui si richiedeva di esprimere il parere motivato ai sensi del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii. In conseguenza di tale richiesta la Giunta Regionale decideva di non procedere con l'espressione del parere motivato, ma invitava comunque l'Autorità portuale a redigere la proposta di dichiarazione di sintesi ai sensi del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii. in applicazione della norma transitoria di cui alla Dgrt 87/2009.

Il presente documento rappresenta pertanto la proposta di dichiarazione di sintesi redatta ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. che ovviamente non conterrà, per quanto sopra esposto, alcun riferimento al parere motivato.

## 2 FASI E CONTENUTI DEL PROCESSO DI VALUTAZIONE

La proposta di Piano si colloca in area abbastanza ampia (figura 2.1) che si sviluppa prevalentemente verso mare e solo per una piccola parte verso terra, dove andrebbe a occupare terreni attualmente inclusi fra quelli in concessione allo stabilimento siderurgico e altre piccole porzioni con varia destinazione. Si tratta principalmente di zone produttive (rientranti fra le diverse categorie delle zone D del Prg del Comune di Piombino vigente all'epoca dell'avvio della variante urbanistica), di una parte dell'area attualmente occupata dall'agroittica (E7) e di alcune zone destinate a servizi G3 e G4 (figura 2.2).

Il Ps d'Area inserisce l'intera area nell'UTOE 9 "Porto e Attività Produttive".

**Figura 2.1 – Visione d'insieme dell'ambito che interessa le trasformazioni**



Fonte: Elaborazione AI su dati dell'ufficio di Pino del Circondario della val di Cornia

Figura 2.2 – Prg vigente, UTOE 9 e area del nuovo PRP



Fonte: Elaborazione AI su dati dell'ufficio di Piano del Circondario della Val di Cornia

Il Master Plan contiene indirizzi e criteri a cui orientare la pianificazione portuale indicando le seguenti priorità:

- il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) e il miglioramento dell'accessibilità per soddisfare in modo più ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci proveniente dal bacino territoriale di riferimento del porto, da ricondurre, in primo luogo, ai prodotti delle attività industriali ed alle merci rinfuse, nonché la riorganizzazione del porto in funzione soprattutto della massa di passeggeri e merci attinenti alle isole anche attraverso soluzioni più idonee per gli spazi acquisiti;
- la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico attraverso il completamento della SS 398, contestualmente alla realizzazione del completamento autostradale Rosignano-Civitavecchia quale condizione necessaria per lo sviluppo dello Short Sea Shipping e delle Autostrade del Mare;
- la connessione del porto con la ferrovia per migliorare le potenzialità portuali e lo sviluppo delle attività industriali presenti per le quali il potenziamento infrastrutturale rappresenta un elemento di competitività e di garanzia per la prospettiva;
- la realizzazione del porto turistico con le sue connessioni viarie, i parcheggi e servizi particolarmente qualificati, nonché di spazi adeguati per lo sviluppo della cantieristica da diporto.

Sulla base di tali indicazioni, il Piano Operativo Triennale (2007 – 2009) dell'Autorità Portuale di Piombino per il porto di Piombino, individua i seguenti obiettivi strategici

- migliorare il collegamento con il Corridoio Tirrenico attraverso il prolungamento della SS 398 fino al porto;

## Proposta di dichiarazione di sintesi

- migliorare i collegamenti del porto con il sistema ferroviario nazionale utilizzando le aree del raccordo ferroviario di Portovecchio e la stazione di Fiorentina di Piombino anche in sinergia con i programmi logistici delle province di Livorno, Grosseto e della Regione Toscana;
- realizzare nuovi attracchi commerciali/industriali, banchine di attracco per navi Ro- Ro, Ro-pax e passeggeri con adeguati spazi operativi attraverso nuovi banchinamenti, spazi, aree portuali e retroportuali, separando le aree operative secondo i diversi traffici per sostenere lo sviluppo razionale dell'intera filiera logistica delle merci;
- dotare il porto di fondali adeguati e differenziati oltreché bonificati;
- separare le aree operative per i traffici industriali da quelli commerciali e passeggeri, razionalizzando le aree portuali;
- dotare il porto di aree retrobanchine e retroportuali per sostenere adeguatamente lo sviluppo dell'intera filiera logistica delle merci;
- contribuire per quanto di competenza al conseguimento di uno sviluppo portuale e marittimo e più in generale locale e nazionale secondo criteri di sostenibilità ambientale;
- integrare la pianificazione strettamente commerciale con quella riferita allo sviluppo della nautica da diporto promossa dall'Amministrazione comunale ed al settore della pesca.

Allo scopo di rendere più agevole la valutazione, tali obiettivi strategici, sono stati così sintetizzati:

- migliorare l'accessibilità su gomma e su ferro;
- sostenere lo sviluppo razionale dell'intera filiera delle merci contribuendo a una più generale crescita dei traffici;
- consolidare e mantenere il primato nel traffico passeggeri anche aumentando l'offerta per il settore delle crociere;
- riordinare riorganizzare e razionalizzare le aree portuali;
- integrare la pianificazione commerciale con quella della nautica da diporto e della pesca.

Il processo di Valutazione Integrata relativo alla proposta del Piano regolatore portuale si è inserito all'interno del più ampio percorso che il Circondario della Val di Cornia aveva già attivato per l'adozione del Regolamento urbanistico<sup>1</sup>, e per alcune varianti contestuali: la variante al Prg vigente e al Ps d'Area per la Portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse<sup>2</sup> e la variante al Prg vigente per l'individuazione di un nuovo ambito produttivo-artigianale in località di Colmata-Gagno<sup>3</sup>. Durante lo svolgimento del percorso, l'avvento di sostanziali novità, derivanti dalla firma dell'accordo di programma quadro Piombino-Bagnoli, hanno suggerito di includere nel processo valutativo per la formazione del Ru e delle varianti contestuali, anche la proposta del nuovo Prp, del piano di riassetto industriale dell'area siderurgica della Lucchini e della variante per la realizzazione del prolungamento della SS 398, che pur non facendo parte del Prp, producono effetti molto importanti sulla possibilità di attuazione degli interventi previsti da quest'ultimo.

<sup>1</sup> Il regolamento urbanistico è stato approvato dai comuni di Campiglia Marittima e Suvereto ed è in fase di definitiva elaborazione per il comune di Piombino.

<sup>2</sup> Approvata con Dcc 15 aprile 2009 n. 64

<sup>3</sup> Approvata con Dcc 23 marzo 2009 n. 46





Allo scopo di assicurare l'informazione e la partecipazione richiesta dal percorso valutativo sono stati utilizzati gli strumenti, le strutture e le forme di coinvolgimento del pubblico e degli enti interessati, che il Circondario della Val di Cornia aveva già avviato per il percorso che si riferisce ai propri strumenti di pianificazione.

Per questi motivi è intervenuta la collaborazione del garante della comunicazione, sig.ra Laura Pasquinucci, dipendente del Comune di Piombino, ed è stato utilizzato il Forum costituito per sostenere il percorso di formazione del Regolamento urbanistico della Val di Cornia, quale ambito istruttorio per acquisire apporti tecnici e conoscitivi, volti a incrementare il quadro conoscitivo di riferimento, e ad acquisire i pareri degli enti/soggetti/autorità territorialmente e funzionalmente interessati e dei soggetti competenti in materia ambientale.

Il processo di valutazione integrata si è svolto in due fasi: una iniziale e una intermedia ai sensi di quanto disposto dalla legge regionale 1/2005 Capo I, Titolo II e dal relativo Regolamento di attuazione 4R/2007.

La valutazione iniziale ha preso in considerazione il quadro analitico nel quale si colloca il Prp, gli scenari di riferimento e gli obiettivi che ci si prefigge di raggiungere. In tale ambito è stata valutata:

- 1) la fattibilità tecnica, amministrativa ed economica degli obiettivi da cui è scaturita la necessità di individuare le collaborazioni esterne in aggiunta alle competenze presenti all'interno della struttura tecnica nell'Autorità portuale<sup>4</sup>;
- 2) la coerenza degli obiettivi con quelli degli altri strumenti di pianificazione e atti di governo che interessano il medesimo territorio (compresi i piani di settore), quali:
  - il Piano di indirizzo Territoriale (Pit) vigente all'epoca di elaborazione del Prp;
  - il Master Plan dei porti;
  - il Piano territoriale di coordinamento (Ptcp) della provincia di Livorno;
  - il Piano energetico regionale;
  - il Piano integrato idrico energetico;
  - il Piano di tutela delle acque del Bacino Toscana Costa;
  - il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (Pai);
  - il Piano dell'Ambito territoriale ottimale (ATO n. 5);
  - il Piano provinciale dei rifiuti urbani e assimilati;
  - Il Piano regionale terzo stralcio relativo alla bonifica delle aree inquinate;
  - il Piano strutturale d'Area;
  - il Piano comunale di classificazione acustica (Pcca) del comune di Piombino.

Al termine di questa fase è stato predisposto il documento di scoping e il documento di valutazione iniziale che sono stati inviati<sup>5</sup> ai seguenti enti:

- alla REGIONE TOSCANA - Dipartimento delle politiche territoriali e ambientali;
- alla REGIONE TOSCANA - Settore Logistica, Porti e Aeroporti;
- alla REGIONE TOSCANA - Bacino Toscana Costa;

<sup>4</sup> A tale proposito si veda il frontespizio dei documenti del PRP

<sup>5</sup> Lettera del Responsabile del procedimento della variante Urbanistica del 28 gennaio 2008

## Proposta di dichiarazione di sintesi

---

- alla PROVINCIA DI LIVORNO;
- all'U.R.T.A.T.;
- all'A.T.O. 5 Toscana Costa;
- all'A.T.O. 4 Rifiuti – Livorno;
- al CONSORZIO DI BONIFICA;
- all'A.R.P.A.T. - Dipartimento Provinciale;
- all'AZIENDA USL n. 6 Livorno - Zona della Val di Cornia U.O. Igiene Sanità pubblica;
- all'AGENZIA REGIONALE RECUPERO RISORSE;
- alla DIREZIONE REGIONALE per i Beni culturali e Paesaggistici della Toscana.

Non sono giunte osservazioni in merito alla proposta.

Successivamente, quando la proposta progettuale ha raggiunto una definizione adeguatamente avanzata, è stata avviata la fase della valutazione intermedia con lo scopo di coinvolgere il pubblico.

A tal fine il Garante della comunicazione ha provveduto all'attivazione di vari strumenti tra cui la predisposizione di un sito WEB dedicato, al quale è possibile accedere dalla Home page del sito del Circondario della Val di Cornia o come link dai siti dei comuni di Campiglia Marittima, Piombino e Suvereto. Il sito è costituito da varie sezioni tra cui quelle dedicate al dibattito (Forum) e all'informazione. Inoltre sul sito viene pubblicata e periodicamente aggiornata una sezione contenente la documentazione tecnica prodotta nelle varie fasi del percorso partecipativo. Tale documentazione, oltre a essere scaricabile direttamente dal sito, è anche messa a disposizione in formato cartaceo presso la sede dell'URP di Piombino. La sezione dedicata al dibattito permette a chiunque di inviare contributi e richieste scritte.

Per assicurare la partecipazione al processo di valutazione del nuovo Piano regolatore portuale e degli altri strumenti di cui si è detto in premessa, in data 26 maggio 2008, è stata convocata la prima riunione del Forum, nella quale, oltre all'illustrazione del percorso generale di valutazione finalizzato anche all'adozione del Ru dei comuni della Val di Cornia, sono stati affrontati i temi della portualità commerciale e turistica, della grande industria e delle infrastrutture.

Durante la seduta, per approfondire gli aspetti connessi con la portualità commerciale, sono intervenuti i rappresentanti dell'autorità portuale che hanno esposto le principali proposte contenute nel nuovo Piano regolatore portuale 2008.

Successivamente, il 16 giugno, è stata convocata una seconda riunione del Forum in cui tra gli altri argomenti, sono state approfondite ulteriormente le questioni in merito ai temi del porto commerciale giungendo su tali aspetti al termine del confronto pubblico. Nel corso dell'incontro il pubblico ha potuto esprimere il suo punto di vista, chiedere chiarimenti e produrre pareri e contributi.

Per il dettaglio delle osservazioni e delle considerazioni espresse in occasione dei due appuntamenti tematici del Forum, nonché per i contenuti delle risposte formulate si rinvia ai verbali delle due sedute agli atti dell'Autorità portuale presso l'Ufficio relazioni con il pubblico.

A conclusione del percorso partecipativo, i contributi e le osservazioni emersi durante la discussione sono stati analizzati con lo scopo di integrare la proposta di piano e il rapporto ambientale.

Quest'ultimo documento definiva:

- 1) il quadro conoscitivo dell'ambito di interesse;
- 2) gli obiettivi specifici quale declinazione di quelli più generali indicati nella fase iniziale;



- 3) le azioni per il loro conseguimento;
- 4) la coerenza degli obiettivi specifici e delle azioni con gli altri strumenti o atti di pianificazione (coerenza esterna) e con le linee di indirizzo, gli obiettivi, gli scenari e le eventuali alternative della stessa proposta di piano oggetto della valutazione (coerenza interna).

e, sulla base di quanto indicato nei punti precedenti, valutava:

- 1) la probabilità di realizzazione e l'efficacia delle azioni previste;
- 2) l'effetto atteso sotto il profilo ambientale, economico, sociale, territoriale e sulla salute umana delle medesime azioni;
- 3) le eventuali alternative.

Al termine del percorso è stata predisposta e messa a disposizione delle autorità e dei soggetti interessati, con le modalità di cui al Dpgr 9 febbraio 2007 n.4/R art.12, una relazione di sintesi. Il documento, oltre quanto descritto in precedenza, conteneva:

- 1) i risultati delle valutazioni, la verifica della fattibilità e della coerenza esterna e interna;
- 2) la motivazione della scelta della soluzione adottata;
- 3) il Rapporto Ambientale secondo quanto previsto dalla direttiva 2001/42/CE;
- 4) la definizione di un appropriato sistema di monitoraggio.

Al termine del periodo di pubblicazione, il Responsabile del procedimento di Accordo di pianificazione ha inviato alla Provincia di Livorno ed alla Regione Toscana<sup>6</sup> i primi documenti dell'atto di pianificazione riguardanti sia la proposta di variante al Prg vigente e al Ps d'Area sia la proposta del nuovo Piano regolatore portuale di competenza dell'Autorità portuale.

La Regione Toscana, tramite il responsabile del settore sperimentazione e apporti collaborativi per gli strumenti della pianificazione territoriale della provincia e dei comuni ha convocato tre conferenze tecniche istruttorie a cui sono stati invitati direttamente i settori e gli uffici regionali interessati sui temi caratterizzanti della pianificazione:

- rapporto tra messa in sicurezza e bonifica del SIN ed assetti della pianificazione territoriale (6 giugno 2008);
- nuovi assetti infrastrutturali portuali, stradali e ferroviari (18 giugno 2008);
- piani industriali e coerenze con la pianificazione territoriale ed urbanistica (18 giugno 2008).

Il 18 settembre 2008, previo svolgimento di altri incontri tecnici, si è svolta la "Conferenza Tecnica dei servizi tra le strutture tecniche finalizzata all'Accordo di Pianificazione (legge regionale 1/2005 artt.22-23) per l'adozione delle varianti al Prg vigente al Ps del Comune di Piombino e per la definizione del nuovo PRP di Piombino". Il verbale delle conferenza riporta che:

- relativamente alla variante al Prg e al Ps d'Area in oggetto nonché al nuovo Prp, si è svolto parallelamente il percorso partecipativo, parte integrante del processo di Valutazione Integrata di cui alla legge regionale 1/2005 art.11 che si è sostanziato nello svolgimento di 4 forum tematici di approfondimento presso Centro Giovani di Piombino (tra i mesi di maggio ed agosto 2008), nonché mediante l'attivazione di un apposito sito web a cura del Garante della comunicazione, come riportato nel rapporto del Garante della comunicazione a cui si rinvia";

---

<sup>6</sup> Nota 14 maggio 2008 prot. 13008

## Proposta di dichiarazione di sintesi

---

- i contenuti della proposta di Prp, elaborata dall'Autorità Portuale risultano coerente con i contenuti della variante al Prg ed al Ps d'Area;
- la sottoscrizione dell'intesa preliminare dell'Accordo di pianificazione da parte dei soggetti interessati consentirà all'Autorità portuale di provvedere all'adozione del Prp ai sensi della Legge 84/94 ed ai successivi adempimenti procedurali.

Il 30 settembre 2008 è stata sottoscritta l'intesa preliminare tra gli enti territoriali e l'Autorità portuale e il 2 ottobre 2008 il Consiglio comunale di Piombino ha adottato la "variante al Prg vigente ed al Ps d'Area per la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse". L'Autorità Portuale di Piombino ha provveduto all'adozione del Prp con delibera del Comitato portuale 16 ottobre 2008 n.19 allegando agli elaborati il "Rapporto Ambientale e la Relazione di sintesi". Il rapporto del garante della comunicazione (art.20 comma 2 legge regionale 1/2005) elaborato in data 23 settembre 2008 e allegato alla delibera del Consiglio Comunale 87/2008 ha attestato — come deciso all'inizio del percorso amministrativo — l'avvenuta fase partecipativa anche riguardo alla proposta di Piano regolatore portuale.

Come previsto dalla legge regionale 1/2005 art. 22 comma 3 il Comune, quale Amministrazione competente, ha provveduto "al deposito del piano, unitamente all'intesa siglata, presso la sede dell'Amministrazione promotrice, per 60 giorni dalla data di pubblicazione sul BURT", mentre l'Autorità Portuale - per parte sua - ha provveduto all'inoltro degli elaborati del Prp adottato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 18 novembre 2008 secondo le previsioni della legge 84/94 art.5 comma 3. Oltre alla Variante al Prg vigente e al Ps d'Area presso gli uffici comunali risultavano depositati per la visione anche gli elaborati del nuovo Prp, adottato con la sopra richiamata delibera del Comitato portuale n.19/2008.



### 3 RISULTATI DELLE VALUTAZIONI, VERIFICA DELLA FATTIBILITÀ E DELLA COERENZA ESTERNA E INTEGRAZIONE DEL PIANO A SEGUITO DELLE INDICAZIONI AMBIENTALI

La verifica sull'effettiva fattibilità ha comportato un'analisi delle risorse a disposizione dell'Autorità portuale, con lo scopo di identificare le eventuali carenze e quindi attivare gli opportuni strumenti correttivi. L'esito ha portato all'individuazione di una serie di collaborazioni specialistiche per affrontare gli aspetti che le competenze interne all'Autorità portuale non erano in grado di coprire.

La valutazione di coerenza si riferisce al confronto tra gli obiettivi e le azioni della proposta di Prp e quelli degli altri pertinenti piani che insistono sulla zona, di competenza di altri enti o amministrazioni (tabella 3.1) ovvero della stessa Autorità portuale (tabella 3.2). Il confronto è avvenuto utilizzando un sistema tabellare in cui viene riportato un giudizio qualitativo di coerenza (vedi legenda). È a tal proposito opportuno precisare che per coerenza condizionata si intende quella subordinata all'adozione di misure finalizzate a perseguire gli obiettivi e che una volta attuate potranno assicurare la completa coerenza del Prp con la pianificazione sovraordinata.

I piani presi in considerazione sono stati:

- 1) il nuovo Piano di indirizzo Territoriale (Pit) approvato il 24 luglio 2007;
- 2) il Master Plan dei porti;
- 3) il Piano di assetto idrogeologico del Bacino Toscana Costa;
- 4) il Piano di tutela delle acque;
- 5) il Piano d'indirizzo energetico regionale (Pier);
- 6) il Piano territoriale di coordinamento (Ptcp) approvato dalla provincia di Livorno;
- 7) il Piano Strutturale d'Area;
- 8) il Piano di bonifica delle aree inquinate (SIN);
- 9) il Piano comunale di classificazione acustica (Pcca);
- 10) il Piano urbano del traffico del comune (Put);
- 11) il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, redatto dall'Autorità portuale ai sensi del D.lgs 182/2003.

#### Legenda

▲	Coerente	◄►	Indifferente	▼	Non coerente	©	Coerenza condizionata
---	----------	----	--------------	---	--------------	---	-----------------------

**Tabella 3.1 – Verifica di coerenza con la Pianificazione sovraordinata**

Obiettivi del Prp	PIT	Master Plan	PAI Toscana Costa	Piano di tutela delle acque	PIER	PTC provincia Livorno	Ps d'Area	SIN	PCCA	PUT
1. Migliorare l'accessibilità su gomma e su ferro	©	©	©	◄►	▲	▲	▲	◄►	▲	▲
2. Sostenere lo sviluppo razionale dell'intera filiera delle merci contribuendo a una più generale crescita dei traffici	©	▲	◄►	◄►	▲	▲	▲	©	▲	©
3. Consolidare e mantenere il primato nel traffico passeggeri anche aumentando l'offerta per il settore delle crociere	©	▲	◄►	◄►	▲	▲	▲	©	▲	©
4. Riordinare riorganizzare e razionalizzare le aree	©	▲	©	©	◄	◄►	©	©	▲	©

## Proposta di dichiarazione di sintesi

Obiettivi del Prp	PIT	Master Plan	PAI Toscana Costa	Piano di tutela delle acque	PIER	PTC provincia Livorno	Ps d'Area	SIN	PCCA	PUT
portuali										
5. Integrare la pianificazione commerciale con quella della nautica da diporto e della pesca	◄►	▲	◄►	◄►	▼▲	▲	◄►	◄►	◄►	◄►

**Tabella 3.2 – Verifica di coerenza con la pianificazione di settore di competenza dell’Autorità portuale**

Obiettivi del Prp	Piano rifiuti del porto
1. Migliorare l’accessibilità su gomma e su ferro	◄►
2. Sostenere lo sviluppo razionale dell’intera filiera delle merci contribuendo a una più generale crescita dei traffici	◄►
3. Consolidare e mantenere il primato nel traffico passeggeri anche aumentando l’offerta per il settore delle crociere	◄►
4. Riordinare riorganizzare e razionalizzare le aree portuali	©
5. Integrare la pianificazione commerciale con quella della nautica da diporto e della pesca	◄►

L’analisi delle due tabelle, il cui dettaglio si ritrova nel rapporto ambientale, porta a concludere che la variante risulta coerente con tutti i piani considerati a condizione che vengano adottate le indicazioni previste dalla pianificazione sovraordinata.

Per quanto concerne invece gli aspetti ambientali, l’elaborazione della proposta di Prp è stata ispirata al principio della minimizzazione degli effetti ambientali negativi, individuando fra le possibili opzioni quella che meglio di altre risponde a tali criteri. In particolare la soluzione per il prolungamento della SS 398 soddisfa una duplice esigenza: quella di migliorare l’accessibilità all’infrastruttura portuale e quella di attenuare gli attuali effetti negativi sulla qualità dell’aria e sul clima acustico che si producono nell’area urbana di Piombino specialmente in alcuni periodi dell’anno. Mentre per quelle previsioni di Piano o per le azioni programmate che producono effetti negativi sull’ambiente sono state indicate misure di mitigazione con l’impegno, da parte dell’Autorità portuale<sup>7</sup>, di realizzarle nelle successive fasi di attuazione del Piano stesso. Tali misure si riferiscono agli aspetti connessi alle modalità di realizzazione e dei materiali utilizzati per le opere marittime, alla movimentazione e al conseguente trattamento dei sedimenti e alla tutela della presenza di specie marine particolarmente significative.

<sup>7</sup> Delibera dell’Autorità Portuale 20 marzo 2009 n.50



## 4 ESITI E RISULTANZE DELLE CONSULTAZIONI

A seguito della pubblicazione e del deposito degli elaborati della Variante urbanistica e del Piano regolatore portuale sono pervenuti al Comune alcune osservazioni, fra cui una parte risultano riferite anche al Piano regolatore portuale adottato mentre in data 16 febbraio 2009 il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici ha inviato all'Autorità portuale il parere reso dall'Assemblea del consiglio superiore stesso (il 13 febbraio 2009) nel quale si esprimono alcuni rilievi attinenti alla fase della programmazione, oltre a quelli relativi alla Vas già illustrati in premessa.

### 4.1 Le osservazioni alla variante e le modifiche apportate al Prp

Le osservazioni riferite al Prp riguardano i seguenti aspetti:

- 1) la società Lucchini Spa richiede l'estensione della sottozona D2 con conseguente riduzione della sottozona D14.1, al fine di consentire l'ampliamento del "parco minerali" verso il nuovo ambito portuale; per circa 25 metri, allo scopo di ottimizzare lo stoccaggio delle materie prime;
- 2) la società Edison, titolare di due impianti di produzione elettrica denominati CET 2 e CET 3 ubicati nell'area industriale di Piombino, ritiene che molti degli interventi previsti nel progetto di variante, incidano negativamente sulla funzionalità delle centrali Edison ed in particolare con gli apparati impiantistici e con le reti tecnologiche asservite alle centrali (tra le quali rete approvvigionamento acqua di mare per raffreddamento impianti, acque di scarico, elettrodotto, ecc) e quindi richiede di rivedere le scelte proposte;
- 3) la società Elettra sviluppo srl lamenta il fatto che il nuovo tracciato viario della SS 398 previsto dalla variante adottata e più precisamente lo svincolo di raccordo con il settore nord del porto di Piombino e l'area cantieristica, interferisce con alcuni apparati impiantistici della esistente Centrale Elettra e preclude inoltre la realizzazione della centrale elettrica di nuova previsione alimentata da fonti rinnovabili, chiede pertanto di modificare la variante prevedendo una diversa collocazione degli svincoli suddetti, secondo una nuova soluzione che consentisse la realizzazione della nuova centrale alimentata da fonti rinnovabili;
- 4) la società Agroittica Toscana Società agricola srl rileva che:
  - la prevista delocalizzazione dell'impianto di acquacoltura comporta un notevole impegno finanziario, necessario per la costruzione di un nuovo impianto;
  - la nuova localizzazione prevista dalla variante comporta un incremento dei costi di esercizio dell'impianto derivanti dalla necessità di riscaldamento dell'acqua di alimentazione degli impianti, necessaria per il ciclo produttivo, e inoltre confligge comunque con la previsione di rilocalizzazione di diversi impianti industriali previsti subito a nord del nuovo impianto di acquacoltura, e quindi richiede di rivedere la previsione di delocalizzazione avanzando una proposta alternativa e cioè quella di posizionarla sul lato sud-ovest del Fosso Cornia Vecchio, sul lato opposto rispetto alla "zona cantieristica", in posizione adiacente all'attuale localizzazione.
- 5) la Federpesca rileva che in prossimità dell'area individuata dalla variante per la localizzazione del polo ittico e della darsena pescherecci sono previsti impianti industriali che potrebbero determinare (anche nel caso di adozione di sistemi a nastri di alimentazione di tipo chiuso per lo spostamento dei prodotti) emissioni diffuse di tipo pulverulento e quindi ritiene opportuno ricercare una nuova localizzazione per la darsena pescherecci o, in alternativa, l'utilizzo di sistemi gommati per lo spo-

## Proposta di dichiarazione di sintesi

stamento degli “spolverini”. Inoltre rileva la necessità di un fondale minimo garantito di 5 metri per le attività di scarico del pescato.

Il parziale accoglimento di alcune delle osservazioni pervenute ha condotto ad una modifica degli elaborati del Piano regolatore portuale e precisamente:

- una limitata rettifica dell’ambito portuale D14.1, a favore della sottozona industriale D2, (in misura minore rispetto a quanto richiesto) in corrispondenza dell’area a tergo del punto di incontro della cosiddetta “vasca piccola” con la “vasca grande. Tuttavia si fa presente che al termine della realizzazione della messa in sicurezza della falda e delle infrastrutture portuali attinenti, qualora necessario, potrà essere esaminata la possibilità, da parte dell’Autorità portuale, di concedere in concessione una parte delle aree richieste dall’osservante finalizzate alle esigenze di implementazione e gestione del ciclo produttivo.

Per quanto concerne le altre osservazioni si precisa quanto segue:

1) a proposito dei seguenti manufatti:

- “opera di presa di acqua di mare per raffreddamento unità CET 2 e CET 3 posta all’interno dello stabilimento Lucchini;
- “scarico acque di mare per raffreddamento e acque meteoriche e di processo delle centrali scaricate nella fogna Lucchini n.5

che le suddette reti sono di fatto ricomprese nel Prp vigente approvato dalla Regione Toscana con Dcr 5 giugno 2002 n. 91. Su tali aree pertanto si è di fatto costituito titolo per un banchinamento portuale sin dal 2002. Inoltre in sede di elaborazione dei progetti esecutivi inerenti l’attuazione del nuovo Prp, l’Autorità Portuale si farà carico di risolvere le interferenze impiantistiche insistenti sull’area portuale per garantire l’esercizio degli impianti esistenti. A tal fine la stessa Autorità Portuale si è già dotata di uno specifico studio di fattibilità per lo spostamento degli scarichi e della presa a mare Lucchini che è parte integrante degli elaborati del nuovo Prp.

- 2) la specifica soluzione progettuale proposta dalla Società Elettra risulta in potenziale contrasto con la previsione del nuovo tracciato viario della SS 398, che rappresenta obiettivo prioritario e strategico per lo sviluppo del porto di Piombino, per la creazione del complesso integrato della nautica, nonché per il miglioramento delle modalità di accesso alla città e quindi per il miglioramento delle condizioni ambientali degli ambiti urbani attualmente interessati dal traffico in transito per il porto. Pertanto non disponendo in questa fase di ulteriori e più approfonditi livelli di progettazione che possano condurre ad un ridimensionamento o a soluzioni alternative in ordine al tracciato del corridoio infrastrutturale, e al fine di non precludere la realizzazione e la funzionalità di tale collegamento viario si conferma il tracciato del corridoio infrastrutturale individuato;
- 3) l’attuale collocazione dell’impianto di acquacoltura della società Agroittica confligge con le esigenze future di sviluppo del porto commerciale-industriale nonché con le previsioni di collegamento viabilistico del settore nord del porto e del polo della cantieristica con la SS 398, e quindi necessita di essere delocalizzato evidenziando inoltre che tale scelta persegue l’obiettivo di concentrare in un unico ambito le attività connesse alla filiera ittica (flotta pescherecci, acquacoltura, mercato ittico, ecc.) al fine di migliorarne la funzionalità ed accrescerne, in prospettiva, le potenzialità. Non vi è dubbio che la rilocalizzazione dell’attività comporterà rilevanti costi di investimento che potranno essere stimati, sulla scorta di uno specifico studio di fattibilità, in sede di progettazione e realizza-





zione delle opere pubbliche previste sulle aree attualmente occupate dall'impianto Agroittica (brettella di collegamento alla SS 398 e nuovi banchinamenti del porto). In quella sede pertanto potranno essere definite le modalità di superamento delle interferenze con le nuove infrastrutture previste dalla variante, a garanzia della continuità delle attività di impresa esistenti. Inoltre si ritiene la proposta alternativa comunque in conflitto con le attività e le funzioni del porto industriale-commerciale;

- 4) la realizzazione dei nuovi impianti industriali previsti e delle infrastrutture connesse dovrà osservare più elevati standard ambientali applicando le migliori tecnologie disponibili (BAT), e che la variante adottata prevede comunque ampie fasce a verde (con piantumazioni di alto fusto) con funzione di filtro e schermatura tra il comparto industriale (che risulta comunque, almeno per quanto attiene gli impianti, posti "sopravento" rispetto al polo ittico ed ai venti prevalenti dal quadrante sud, sud-est) ed il polo della cantieristica (D14.2.b). Si rileva inoltre che al fine di limitare ulteriormente le interferenze negative tra le due attività, potranno essere adottate misure precauzionali aggiuntive nella progettazione e nella realizzazione del "polo della cantieristica e delle attività ittiche", quali ad esempio schermatura a verde o pannelli lungo il perimetro dell'approdo, zone coperte adibite allo scarico del pescato, ecc. Per quanto riguarda i fondali presenti nell'ambito D14.2.b, premesso che la collocazione della flotta peschereccia all'interno dell'approdo dovrà essere più puntualmente studiata in sede di progettazione attuativa degli interventi, si evidenzia che l'imboccatura del nuovo approdo è prevista su fondali di profondità media intorno a - 5 m. s.l.m.m. e che comunque, ai fini della bonifica ambientale del bacino della Chiusa sono previste operazioni di dragaggio che condurranno ad un fondale minimo pari a - 2,50 m. s.l.m.m.

## 4.2 Le osservazioni del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici

L'Assemblea del C.S.LL.PP. ha sollevato alcuni rilievi che riguardano le procedure di VAS di cui si già trattato e alcuni aspetti procedurali e tecnici.

Per quanto concerne gli aspetti procedurali si rimanda all'allegato 1 della Delibera dell'Autorità Portuale 20 marzo 2009 n. 50.

Per quanto riguarda invece gli aspetti tecnici si riportano le evidenze indicate dall'Assemblea e il modo in cui il Piano regolatore portuale ha recepito tali indicazioni:

- 1) aspetti ambientali: l'assemblea rileva la necessità di attuare la fase di monitoraggio così come indicato nel Rapporto ambientale. L'Autorità portuale si impegna<sup>8</sup> ad attuare le misure di monitoraggio indicate nel Rapporto ambientale, nelle fasi successive di progettazione e di inserire quinte arboree lungo il water front portuale soprattutto nelle zone antistanti gli stabilimenti industriali e nell'area commerciale, nonché lungo le arterie viarie e in fase di progettazione dei singoli interventi sottesi dal piano, di effettuare una verifica preventiva dell'interesse archeologico del sito";
- 2) strumenti di pianificazione urbanistica e di settore: il C.S.LL.PP. invita a tener conto delle prescrizioni formulate nella Conferenza dei servizi e negli strumenti di pianificazione sovraordinata e di settore e in particolare dei piani di Bacino. A tal proposito l'Autorità portuale che ha tale scopo è stato svolto uno studio relativo alla "Modellistica numerica per la stima degli effetti indotti sul litorale dalle dighe foranee del porto di Piombino e dei porti turistici previste nel Nuovo Piano Regolatore Portuale" del Prof. Aminti (marzo 2009);

<sup>8</sup> Delibera dell'Autorità Portuale 20 marzo 2009 n.50

- 3) strumentazione urbanistica comunale: l'Assemblea evidenzia alcune incongruenze tra gli elaborati grafici del Prp e le sue norme tecniche e fra gli elaborati grafici del Prp e quelli della variante al Prg di Piombino. A tal fine sono stati modificati le tavole GP-07, ST-02, ST-04, ST-05 e art. 7 punto 3 delle Nta sono state eliminate nell'elenco delle aree territoriali del sottoambito porto operativo "Area Darsena Pescherecci" e "Area Darsena Mezzi di Servizio". Il relativo paragrafo è stato integrato con la specificazione che "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";
- 4) pianificazione di settore e sistema vincolistico: L'Assemblea ribadisce la necessità che si tenga conto dei vincoli (paesaggistico, inclusione nel Sin; fascia di rispetto dell'impianto e della linea ferroviaria). Per quanto concerne gli strumenti di pianificazione e di programmazione di settore si richiamano in particolare le prescrizioni del "Piano di assetto idrogeologico del Bacino Toscana Costa" e la necessità di attuare il piano di caratterizzazione ed il progetto di bonifica di cui all'Accordo di Programma Quadro" del 21 dicembre 2007. A tal proposito l'Autorità Portuale rileva che all'interno dell'ambito del porto di Piombino non ricadono aree a pericolosità idrogeologica e che il piano di caratterizzazione delle aree relative al nuovo assetto del porto è già stato approvato in conferenza dei servizi presso il Ministero dell'Ambiente in data 25 giugno 2008 e che l'Autorità Portuale sta predisponendo la gara per l'esecuzione delle analisi;
- 5) norme tecniche di attuazione del Prp: l'Assemblea evidenzia che le Nta costituendo attuazione delle disposizioni di cui alla L.84194, non possono risultare in contrasto con la legge stessa né prevedere fattispecie non disciplinate dalla norma stessa. A tal fine nelle Nta sono state modificati l'art. 3 mediante il rinvio alle procedure di cui alla legge 84/1994 e ss.mm.ii. in ordine ad eventuali varianti al Piano regolatore portuale e l'art. 7 eliminando nell'elenco delle aree territoriali del sottoambito porto operativo "Area Darsena Pescherecci" e "Area Darsena Mezzi di Servizio";
- 6) aspetti geotecnici: l'Assemblea evidenzia la presenza di alcune specifiche problematiche geotecniche relative ai fenomeni di consolidamento. A tal proposito l'Autorità Portuale sottolinea che è stato redatto un apposito studio e che comunque saranno attivate ulteriori indagini nelle successive fasi progettuali;
- 7) aspetti marittimi: l'Assemblea suggerisce di valutare l'opportunità di un allargamento del previsto canale di accesso fino ad una misura di 250 metri e osserva inoltre di non ritenere condivisibile a livello di Prp, la destinazione stabile alle navi da crociera della prevista banchina interna del prolungamento del Molo Batteria (di sopraflutto). L'Autorità portuale, in merito a queste evidenze, rimanda alla relazione del Prof. Noli (marzo 2009), sottolinea come nella scheda relativa "Area Termina1 Passeggeri" contenuta nelle norme di attuazione, il braccio terminale del molo foraneo sud (c.d. molo G. Pecoraro) è destinato *preferibilmente* ma non in maniera esclusiva. alle navi da crociera, si impegna inoltre in sede di progettazione della nuova imboccatura portuale e del relativo canale di accesso, di sviluppare appositi studi di settore riguardo al fenomeno del deposito dei sedimenti per effetto della locale dinamica litoranea, ritiene infine di dover definire nelle successive



fasi preliminari di progettazione le destinazioni d'uso delle aree in coerenza alle tipologie e modalità di merci da movimentare;

- 8) aspetti infrastrutturali stradale e ferroviari: l'Assemblea invita a sviluppare più dettagliatamente lo studio del sistema di intersezioni stradali con il fine di minimizzare gli impatti visivi pur a scapito di un maggior impegno di suolo anche se il livello progettuale di questa fase di pianificazione non lo prevederebbe e rileva l'assenza di previsioni per l'adeguamento della stazione ferroviari passeggeri. Sul primo punto l'Autorità portuale si impegna a valutare soluzioni alternative che vadano nella direzione indicata dall'Assemblea mentre sul secondo punto è stata integrata la scheda relativa all' Area Polo Centro Direzionale del Porto delle Nta del Prp. inserendo esplicitamente tra gli obiettivi e criteri "il potenziamento e la riqualificazione della stazione;
- 9) aspetti di impiantistica elettrica: l'Assemblea ritiene che sia necessario valutare l'impatto che le infrastrutture elettriche portuali eserciteranno sulla disponibilità energetica della rete elettrica esistente, negli ambiti interessati dal piano regolatore portuale. A tal proposito l'Autorità Portuale prevede di conferire un incarico per l'analisi di questi aspetti;
- 10) aspetti di sicurezza: l'Assemblea pone alcuni rilievi e indica la necessità di attuare una serie di misure. Per quanto concerne i rilievi l'Autorità portuale rimanda alla relazione di Stefano Bianco (marzo 2009) mentre per quanto attiene le misure da adottare si impegna a realizzarle nelle successive fasi di progettazione secondo quanto illustrato nell'allegato 3 alla Delibera dell'Autorità Portuale 20 marzo 2009 n.50.

### 4.3 Ulteriori sviluppi e stato attuale della procedura

A seguito dell'istruttoria descritta in precedenza, l'iter procedurale è proseguito e l'Autorità portuale ha deliberato<sup>9</sup> di dare mandato all'ufficio di Piano "affinché la variazione così integrata e modificata del nuovo Prp del porto di Piombino sia sottoposta, all'esito della Conferenza Tecnica e del conseguente Accordo di Pianificazione, al Comitato Portuale." Il Responsabile del Procedimento (dell'Accordo di Pianificazione) ha provveduto alla convocazione della Conferenza dei Servizi tra le strutture tecniche degli Enti competenti.

Per parte sua il Garante della comunicazione (legge regionale.1/2005 art.20 comma 2) ha aggiornato il proprio rapporto riferendosi all'attività di informazione e comunicazione svolta successivamente alla data di adozione del piano e ha dato atto che il processo partecipativo aveva riguardato anche la documentazione relativa al Piano regolatore portuale.

Il Comune di Piombino con propria delibera<sup>10</sup> ha dato atto delle modifiche intervenute anche nel Prp sia a seguito delle osservazioni che nel parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e che anche con tali modifiche il Prp risulta conforme al Prg vigente e al Ps d'Area, così come modificati con la variante approvata dalla presente delibera approvata dal Consiglio Comunale.

La delibera ha ratificato, ai sensi dell'art.23 comma 1 della LR.1/05, l'Accordo di Pianificazione nel frattempo sottoscritto e ha confermato l'intesa con l'Autorità Portuale di Piombino, in ordine alla coerenza del Prp con la pianificazione urbanistica comunale ai sensi dell'art.5 della legge 84/94.

<sup>9</sup> Delibera dell'Autorità Portuale 20 marzo 2009 n.50

<sup>10</sup> Dcc 15 aprile 2009 n. 64

## Proposta di dichiarazione di sintesi

---

L'Autorità portuale ha provveduto alla presa d'atto dell'Accordo di pianificazione<sup>11</sup> dando atto e approvando gli elaborati del nuovo Prp come risultanti dall'espletamento delle fasi precedentemente descritte al fine di proseguire l'iter previsto dalla legge 84/1994 e dallo stesso Accordo di pianificazione, acquisendo, al fine della fase integrativa dell'efficacia, i pareri necessari (Vas e Via) prima dell'approvazione del Piano da parte della Regione Toscana e della necessaria pubblicazione sul BURT.

---

<sup>11</sup> Delibera del Comitato Portuale 16 giugno 2009 n.8



## 5 MOTIVAZIONE DELLA SCELTA DELLA SOLUZIONE ADOTTATA

Sin dal 2004 l'Autorità Portuale di Piombino aveva avvertito l'esigenza di un nuovo Piano Regolatore Portuale per superare le pesanti limitazioni e criticità infrastrutturali che ancora oggi, pur con alcuni miglioramenti, affliggono il porto di Piombino. Peraltro l'Amministrazione del porto aveva negli anni immediatamente precedenti approvato una Variante al Prp (la c.d. Variante II) nella esplicitata consapevolezza di dover conseguire in tempi rapidi la fattibilità di prime opere giudicate urgentissime rinviando alla fase immediatamente successiva l'elaborazione di un vero e proprio nuovo Prp. Con questa consapevolezza il Comitato Portuale "uscente" nel 2004 assegna (Piano Operativo Triennale, 2004) all'organismo che si costituirà rinnovato nel 2005 il compito di elaborare e approvare un documento di indirizzi contenenti le linee guida per i progettisti del nuovo Prp. Tali linee guida vengono puntualmente approvate nel settembre 2005 dal nuovo Comitato Portuale ed indicate nel nuovo Piano Operativo Triennale 2004 – 2006 (1<sup>a</sup> revisione). Alle linee guida viene allegato anche una prima ipotesi di layout del futuro del porto, proponendo una conformazione non dissimile da quella poi effettivamente adottata.

Tra i fondamentali indirizzi contenuti nelle suddette linee guida si possono sinteticamente indicare:

- realizzare nuovi attracchi commerciali ed industriali valorizzando, attraverso nuovi banchinamenti, le vasche di colmata e gli specchi acquei ad est delle strutture attuali, dotati di piazzali di dimensioni sufficienti e con caratteristiche tecniche e strutturali e di fondali adeguati allo svolgimento dei traffici futuri;
- separare i traffici industriali da quelli commerciali e traghettiistici razionalizzando le aree portuali ricavando migliori condizioni di safety e security e di operatività portuale;
- prevedere efficaci collegamenti di viabilità stradale e ferroviaria tra le strutture portuali con le aree retroportuali e la viabilità stradale e ferroviaria nazionale ed autostradale, anche attraverso la realizzazione del prolungamento della Ss 398;
- risolvere le problematiche connesse al definitivo miglioramento delle condizioni di protezione del bacino interno del porto, alle esigenze della pesca, allo stazionamento delle imbarcazioni di servizio.

Dunque l'Autorità Portuale di Piombino da tempo discuteva sulla necessità di elaborare un vero e proprio nuovo Piano regolatore portuale allo scopo di corrispondere ad obiettivi di più lungo periodo nel quadro della programmazione dello sviluppo locale, regionale e nazionale, dopo che era stata predisposta la c.d. Variante II al Prp, definitivamente approvata dalla Regione Toscana. Durante il protrarsi della discussione, a seguito dell'approvazione del nuovo programma di sviluppo regionale 2006 – 2010, che ha individuato nella creazione di una Piattaforma logistica costiera e di un sistema dei porti complementari e specializzati una condizione essenziale per la competitività dell'intero sistema economico regionale, e in particolare, contestualmente alla formazione del Master Plan della rete dei porti toscani<sup>12</sup>, l'Autorità Portuale di Piombino ha scelto di inserire le linee guida per l'elaborazione del nuovo Prp, nella propria programmazione triennale<sup>13</sup>, nella quale sono confluite ulteriori valutazioni e indirizzi finalizzati alla coerenza con gli strumenti di programmazione regionale, con le necessità collegate alle bonifiche e con i risultati di specifici studi e ricerche di mercato.

<sup>12</sup> Approvato con Dcrt 24/07/2007 n.72

<sup>13</sup> POT 2007 – 2009 approvato con delibera del Comitato Portuale 30/07/2007 n. 14/2007

## Proposta di dichiarazione di sintesi

Nell'esame e nel dibattito di questi scenari sono stati rafforzati, nella loro adeguatezza, tutti i fattori soprarichiamati concernenti la necessità di un nuovo Piano regolatore portuale e sono a loro volta confluiti nella scelta della soluzione adottata. Tali fattori sono essenzialmente riconducibili alle seguenti questioni:

- l'approvazione da parte della Regione Toscana del Master Plan dei porti regionali e le priorità in esso evidenziate che per il porto di Piombino prevedono "il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali)" e il miglioramento dell'accessibilità anche quale condizione necessaria per lo sviluppo dello Short Sea Shipping e delle Autostrade del mare, "le connessioni del porto con la ferrovia" e "la realizzazione del porto turistico";
- i pesanti condizionamenti imposti alla pianificazione e alla sua attuazione (incluse la c.d. Variante II) dall'inclusione delle aree del porto e degli insediamenti industriali a tergo del Sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino (SIN di Piombino); dalla presenza, tra gli altri stabilimenti, di un grande stabilimento siderurgico a ciclo integrale quale lo stabilimento di Lucchini; dalla presenza all'interno della struttura portuale della flotta pescherecci;
- l'ampliamento previsto dalla attuale Variante II non sarebbe comunque sufficiente a garantire l'atteso e previsto sviluppo dei traffici portuali in un orizzonte di 15 anni;
- la sottoscrizione, il 21 dicembre 2007, da parte del Ministero dell'Ambiente, del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, del Ministero dello Sviluppo Economico, della Regione Toscana, della Provincia di Livorno, del Comune di Piombino e dell'Autorità Portuale dell'Accordo di Programma Quadro (APQ) denominato "Gli interventi di bonifica negli ambiti marino costieri presenti all'interno dei SIN di Piombino e Napoli Bagnoli – Coroglio e per lo sviluppo di Piombino attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture". L'Apq coinvolge attivamente l'area portuale a seguito di studi approfonditi elaborati da organismi tecnici incaricati direttamente dal Ministero dell'Ambiente e che prendono a diretto riferimento il layout allegato alle linee guida per il nuovo Prp. Tale soluzione sarà essenzialmente la stessa, con adattamenti legati ad esigenze tecnico – nautiche e di pianificazione generale, visionata durante la fase di Accordo di pianificazione tra Autorità Portuale, Comune di Piombino, Provincia di Livorno, Regione Toscana, scelta in sede di adozione del PRP e oggetto della procedura di valutazione con le precisazioni che sono state espresse nel presente documento. L'Apq del 21 dicembre 2007 ha senz'altro permesso di comporre un quadro generale più certo nel quale hanno trovato definizione difficili problematiche quali l'annoso problema della bonifica delle aree del SIN di Piombino (anche in un quadro più ampio di Programmazione nazionale di collaborazione tra SIN diversi) e quello della viabilità di accesso al porto.

Nell'ottica temporale di 15-20 anni su cui il nuovo Prp si proietta, l'analisi delle previsioni della domanda potenziale affidata ad un soggetto qualificato come il Centro di Ricerche e Studi sui Problemi del lavoro dell'Economia e dello sviluppo (CLES S.p.a.) ha portato ad individuare il fabbisogno infrastrutturale funzionale ad un equilibrato sviluppo nel quadro del sistema toscano. Dopo aver formulato due ipotesi di incremento dei traffici portuali minimo (tendenziale) e massimo (scenario di competitività) lo studio ha concluso che in una prospettiva di lungo periodo (15 – 20 anni) è pienamente giustificato il dimensionamento proposto per poter soddisfare il fabbisogno atteso di traffico merci e passeggeri, oltretutto per poter rispondere alle esigenze di razionalizzazione, sicurezza, separazione e ordinato svolgimento di operazioni portuali legati a traffici diversi tra loro quali il commerciale, l'industriale e il traghetti-turistico. Pur in presenza di previsioni di carattere prudenziale e in linea con quelle contenute nei più



recenti documenti di finanza pubblica si è accertato che il porto di Piombino è in grado di intercettare solo una parte del traffico merci in entrata/uscita che ha origine/destinazione nell'hinterland di riferimento a causa innanzitutto delle forti carenze infrastrutturali che limitano fortemente e tuttora l'operatività dello scalo. Le principali aziende di riferimento del porto hanno programmato piani di sviluppo che presuppongono un'offerta infrastrutturale e logistica in grado di superare le pesanti criticità storiche e che risulti in linea con le esigenze di qualità richieste. Oltre agli studi indicati, anche l'esperienza diretta di questi anni più recenti ha riscontrato le molteplici perdite di traffici legate alle carenze infrastrutturali così come i contatti oggetto della analisi di mercato - verificati anche da rapporti commerciali diretti - riferiti ad aziende medio/grandi che si collocano nell'area di gravitazione del porto (la quale abbraccia una fetta significativa della Toscana Meridionale fino a comprendere una parte del territorio umbro - marchigiano), hanno evidenziato l'utilizzazione di altri scali commerciali proprio per i vincoli e i limiti che penalizzano lo scalo piombinese, dovuti alle carenze infrastrutturali riguardanti spazi, accosti e fondali, ma anche ai rilevanti problemi di accessibilità che affliggono il porto. Non è stato infine trascurato il fattore relativo alla continua evoluzione della dimensione delle navi. Tale fattore ha richiesto in particolare per il traffico traghetti e passeggeri la programmazione di banchine con lunghezza e superficie adeguate alla capacità di imbarco delle navi attuali e di quelle che nel prossimo ventennio opereranno nel porto e tali da costituire infrastrutture capaci di incolonnare e stoccare i veicoli in attesa di imbarco, senza intralciare quelli in uscita e senza causare code sulla viabilità di accesso né congestioni dovute al tempo del ritiro dei mezzi.