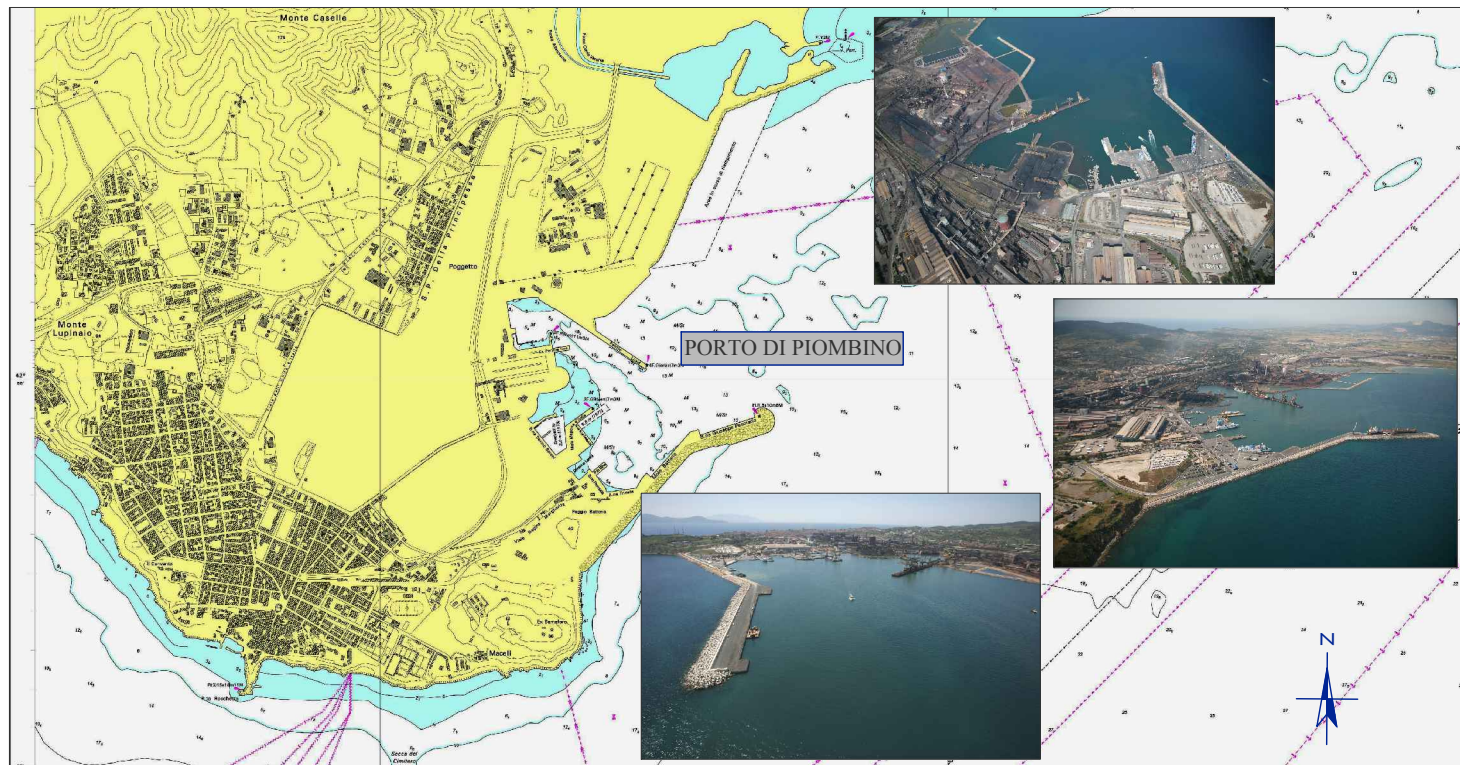


AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO E DELL'ELBA



ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PIOMBINO ANNO 2013

Titolo elaborato:

SCREENING AMBIENTALE

Codice elaborato:

R/4

Rev.	Data	Descrizione modifica	redatto	verificato	approvazione
0	Lug/13	Emissione	A.T. A.P.P.	R.U.P. A.P.P.	Delibera del C.P. n° ___/08
1					

Scala :

Redatto con il supporto di:

Dott. Ing. Marco Tartaglino

RESPONSABILE TECNICO:

Dott. Ing. Sandra MUCCETTI

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

AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO


Adeguamento Tecnico Funzionale

Del Piano Regolatore Portuale 2008

SCREENING AMBIENTALE

Indice

1	Premesse	2
2	Descrizione delle modifiche introdotte al Nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino.....	4
3	Analisi degli effetti ambientali delle modifiche introdotte.....	7
4	Conclusioni	12

 AUTORITÀ PORTUALE DI PIOMBINO E DELL'ELBA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

1 Premesse

Nel 2008 l'autorità Portuale di Piombino ha predisposto il Nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino con lo scopo di rispondere alle pressanti esigenze di razionalizzazione e sviluppo del Porto di Piombino di lungo periodo nel quadro della programmazione dello sviluppo locale, regionale e nazionale.


Il Piano fu sottoposto all'esame del C.S. dei LL. PP. che con voto n°178/2008 reso dall'Assemblea Generale in data 13 febbraio 2009 espresse parere favorevole.

Il Piano fu poi sottoposto all'esame del ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che, a conclusione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, di concerto con il Ministero per i Beni e le attività Culturali, con il decreto VIA n°478/2012 del 18/9/2012 ne ha decretato la compatibilità ambientale e con successivo decreto VIA n°706/2012 è stata estesa la validità temporale .

In data 26 luglio 2013 il piano regolatore portuale del porto di Piombino è stato definitivamente approvato dal Consiglio della Regione Toscana.

Con il D.L. n°43 del 26\4\2013 convertito con L. n. 71 del 24\6\2013, l'area industriale di Piombino è stata riconosciuta come area di crisi industriale complessa e la realizzazione degli interventi di implementazione infrastrutturale ed ambientale del porto di Piombino, previsti nel nuovo P.R.P., insieme alla bretella di collegamento al porto della S.S. 398 fino allo svincolo Terre Rosse sono stati individuati come necessari per il rilancio dell'area siderurgica in crisi.


Nel corso delle riunioni tecniche con la Regione Toscana ed i rappresentanti degli insediamenti industriali presenti nelle aree retroportuali è emerso che tra i vari interventi necessari per migliorare la competitività del sito siderurgico e favorirne la ripresa c'è quello realizzare una infrastruttura portuale in grado di consentire l'ingresso in porto a navi porta rifuse di grandi dimensioni (fino a 200.000 DWT), superiori di quelle previste nel nuovo P.R.P. (max 85.000 DWT), così da ridurre i costi di approvvigionamento delle materie prime e dei prodotti necessari per lo svolgimento dei processi industriali e quelli di spedizione dei prodotti finiti (ad esempio lavorati e semilavorati) così da attrarre gli investimenti necessari per il rilancio delle industrie presenti sul porto di Piombino.

	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

Si precisa che le modifiche introdotte, non incidendo sulle scelte e sugli indirizzi del P.R.P. vigente non ne costituiscono una Variante e, quindi, non sono soggette alle procedure di approvazione previste dall'art. 5 della legge 84/1984.

Infatti consistono solo in minime modifiche alla lunghezza ed alla larghezza del nuovo molo di sottoflutto ed alla forma, alle dimensioni ed alle quote di dragaggio del canale di accesso e delle aree di evoluzione, modifiche che possono essere definite "non sostanziali", e, quindi, costituiscono un semplice "Adeguamento Tecnico Funzionale delle Opere del Piano" sul quale deve appunto essere acquisito il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Nei paragrafi seguenti vengono descritte le modifiche introdotte all'attuale configurazione di PRP e ne vengono valutati gli effetti indotti sull'ambiente al fine di fornire un quadro dal quale emerga la non rilevanza ambientale.

 AUTORITÀ PORTUALE DI PIOMBINO E DELL'ELBA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

2 Descrizione delle modifiche introdotte al Nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino

Come evidenziato nelle premesse la necessità di permettere l'ingresso in porto di navi porta rinfuse di dimensioni (lunghezza, larghezza e pescaggio) maggiori di quelle previste nel vigente P.R.P ha richiesto di apportare alcune modifiche alla sua configurazione.

In particolare la nave porta rinfuse di progetto del P.R.P. vigente è una bulk carrier da 85.000 DWT avente le seguenti caratteristiche geometriche:

- Loa= 235 m
- Lbp= 225 m
- B= 35 m
- D= 14 m

Mentre la nave porta rinfuse di progetto presa a riferimento nel presente A.T.F. è una bulk carrier da 200.000 DWT che ha le seguenti caratteristiche geometriche:

- Loa= 300 m
- Lbp= 290 m
- B= 45 m
- D= 18 m

Nel P.R.P. per consentire l'ingresso in porto delle navi è previsto il dragaggio a quota -16.00 m s.l.m.m. di un canale di navigazione largo 200 m, mentre i fondali nell'area di evoluzione posta in corrispondenza dell'ingresso nel porto e della Darsena Nord, dove è previsto che si concentrino i traffici di rinfuse, è previsto che vengano dragati a quota -15.00 m s.l.m.m.

Tali previsioni sono ovviamente incompatibili con la nuova nave di progetto e quindi, rispetto all'attuale configurazione di Piano, è necessario introdurre un approfondimento dei fondali del bacino della Darsena Nord, dell'area di evoluzione posta in corrispondenza del suo ingresso e del canale di accesso nonché la modifica della configurazione del canale di accesso, mentre non è necessario modificare la configurazione delle altre opere portuali e delle aree di evoluzione previste all'interno del bacino portuale dal vigente P.R.P. in quanto sia le dimensioni delle banchine che degli specchi acquei interni sono già adeguati a navi di queste dimensioni.

Per la darsena nord e per la porzione di avamposto posta in prossimità dell'ingresso nella darsena stessa (cerchio di evoluzione di diametro pari a 450 m) è sufficiente prevedere

	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013


solo un approfondimento della quota dei fondali che passa da -15.00 m s.l.m.m. a -20.00 m s.l.m.m., mentre per il canale di accesso, che dovrà essere dragato a quota -20.00 m s.l.m.m., è necessario modificarne sia l'orientamento che la larghezza. Nell'attuale configurazione di PRP infatti il canale è praticamente parallelo alla batimetrica -16.00 e quindi prevedendone solo l'allungamento mantendone invariata la direzione risulta impossibile raggiungere la batimetrica -20.00 m s.l.m.m..

Nella nuova configurazione proposta il canale di accesso è orientato secondo la direzione S-SE/N-NW, che coincide con quella di provenienza dei venti dominanti e dei moti ondosi più intensi. In corrispondenza della batimetrica -20.00 m s.l.m.m. il canale ha una larghezza di 250 m circa e, procedendo verso l'imboccatura portuale, si allarga progressivamente fino a raggiungere una larghezza di 350 m circa in corrispondenza della testata del prolungamento della diga di sopraflutto (molo Batteria) raggiungendo un'area di evoluzione, parzialmente ridossata dal suddetto molo, dove le navi in ingresso dovranno effettuare una virata verso ovest per entrare in porto.

La particolare forma ed l'orientamento del canale di accesso e dell'area di evoluzione prevista in corrispondenza dell'imboccatura portuale è stata studiata con i Piloti del porto di Piombino ed i tecnici della Capitaneria di Porto per favorire le manovre di ingresso ed uscita delle navi che potranno essere impostate mentre percorrono il canale.


Soluzioni alternative che miglioravano le condizioni di ingresso nel porto con canale di accesso diretto verso il centro dell'area di evoluzione posta in corrispondenza dell'ingresso nella Darsena Nord e con le opere foranee disposte in modo da riprodurre una configurazione dell'imboccatura a molo convergenti (ottenuta ruotando verso sud il tratto di prolungamento del molo Batteria ed introducendo all'esterno del molo nord un molo orientato secondo la direzione NW-SE), sono state **valutate ma ritenute non idonee e pertanto** scartate, in accordo con i Piloti e con i tecnici della Capitaneria di Porto, in quanto non garantiscono una sufficiente protezione dall'ingresso dei moti ondosi più intensi provenienti dal scirocco e provocavano quindi una inaccettabile riduzione di operatività in tutto il bacino portuale.

Dal punto di vista della navigabilità la nuova configurazione del canale di accesso e dell'area di evoluzione è stata comunque verificata mediante prove con simulatore di manovra eseguite presso il Laboratorio Cetena di Genova.

 AUTORITÀ PORTUALE DI PIOMBINO E DELL'ELBA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

Nella proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale, al fine di migliorare la funzionalità della banchina interna del molo nord (molo di sottoflutto), è stata aumentata la larghezza del terrapieno a tergo da 27 m a 50 m. Inoltre a seguito dello svolgimento delle prove di navigabilità su simulatore di manovra presso il laboratorio Cetena di Genova, d'accordo con i Piloti del porto, è stato eliminato il "dente" da 30 m previsto sulla testata del molo nord in quanto la sua presenza, oltre a provocare un restringimento dell'entrata nella darsena, costituiva un ostacolo alle manovre di uscita delle navi, mentre la larghezza interna della darsena è stata mantenuta invariata. Infine, sempre al fine di migliorare le condizioni di accessibilità al porto, è stato accorciato il molo nord di circa 85 m.

Per maggiori dettagli sulla configurazione proposta e sulle differenze rispetto alle previsioni del vigente P.R.P. si rimanda alle tavole grafiche allegate.

 AUTORITÀ PORTUALE DI PIOMBINO E DELL'ELBA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

3 Analisi degli effetti ambientali delle modifiche introdotte

Gli effetti delle modifiche introdotte sulla configurazione del P.R.P. vigente possono essere distinti in:

- a) effetti temporanei presenti in fase di realizzazione, riconducibili essenzialmente alle operazioni di approvvigionamento dei materiali e di realizzazione delle opere;
- b) effetti permanenti successivi al completamento delle lavorazioni, tra le quali annoverare essenzialmente la completa funzionalità del terminal rinfuse.


Sia nel primo che nel secondo caso i principali effetti sono ascrivibili prevalentemente ai maggiori volumi di sedimenti che dovranno essere dragati ed alla nuova configurazione del canale di accesso.

Infatti a seguito delle modifiche introdotte alle quote dei fondali ed alla configurazione del canale di accesso il volume complessivo dei sedimenti da dragare per la realizzazione dei fondali di progetto passa dai 3.9 milioni di m³ del P.R.P. vigente a 6.9 milioni di m³ con un incremento di 3.00 milioni di m³.

Questo ovviamente ha un impatto diretto sugli effetti della movimentazione dei sedimenti marini sull'ambiente.

A tal riguardo si fa presente che, per quanto riguarda la qualità dei sedimenti marini, i nuovi volumi di sedimenti da dragare si trovano in aree e/o a profondità dove le analisi di caratterizzazione svolte hanno evidenziato, rispetto alle altre aree portuali, una diminuzione della contaminazione che è ascrivibile solo alla presenza di una concentrazione di arsenico che in circa il 30% dei volumi di sedimenti da dragare risulta superiore al limite di intervento sito specifico di Piombino.

Pertanto visto che la maggior parte dei sedimenti in oggetto presentano, rispetto ai restanti volumi di sedimenti da dragare nel porto di Piombino, livelli di contaminazione inferiori (la maggior parte del volume integrativo di sedimenti da dragare nella nuova configurazione presenta concentrazioni di inquinanti inferiori ai limiti di intervento sito specifici, e quindi si tratta di sedimenti "verdi"), anche gli eventuali effetti negativi causati dalla loro dispersione durante i lavori di dragaggio e refluento nelle vasche riguardano esclusivamente l'aumento della torbidità legato alla risospensione dei sedimenti e non la dispersione di sostanze inquinanti. Si tratta quindi di impatti già valutati nel corso della procedura di V.I.A. già espletata che, per questo tipo di lavorazione, ha indicato le misure di protezione e di

	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

mitigazione da adottare e le attività di monitoraggio da eseguire prima, durante e dopo la loro esecuzione, che possono essere quindi estesi anche al caso in esame.

Per quanto riguarda la **destinazione dei sedimenti da dragare** nel P.R.P. vigente è previsto che, ad eccezione di quelli con concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti dei sedimenti pericolosi, per i quali è previsto il conferimento in discarica, vengano integralmente reimpiegati per la realizzazione dei nuovi terrapieni portuali.


In particolare il volume complessivo dei sedimenti necessari per la realizzazione dei nuovi piazzali portuali previsti nel vigente P.R.P. ammontano a circa 6.5 milioni di metri cubi ai quali deve essere aggiunta la capacità della seconda vasca di colmata impermeabile, recentemente ultimata, pari a circa 1.8 milioni di metri cubi e la capacità residua della prima vasca di colmata impermeabile stimata in circa 100.000 m³. Pertanto il volume complessivo di sedimenti necessari per la realizzazione delle colmate e dei piazzali previsti nel vigente P.R.P. ammonta a circa 8.4 milioni di metri cubi.

Nella configurazione di P.R.P. vigente il volume complessivo di sedimenti da dragare è pari a circa 3.9 milioni di m³, insufficiente per realizzare i nuovi piazzali portuali, e quindi era previsto che a tale scopo potessero essere impiegati i sedimenti provenienti dai dragaggi eseguiti in altri porti italiani a condizione che le loro caratteristiche all'origine, in termini di granulometria e di contaminazione, fossero idonei a tale scopo.

Il volume complessivo di sedimenti necessari per la realizzazione delle colmate e dei piazzali previsti nel vigente P.R.P. è in grado di assorbire, senza problemi, anche l'incremento del volume di sedimenti da dragare nel porto di Piombino dovuto alle modifiche introdotte con il presente A.T.F. mantenendo comunque una "riserva di capacità" che potrà essere utilizzata oltre che per il conferimento dei sedimenti provenienti da futuri interventi di manutenzione dei fondali del canale di accesso (v. par. 3.5) anche per il contenimento di sedimenti provenienti da dragaggi eseguiti in altri porti italiani, confermando quindi le previsioni del vigente P.R.P.

Pertanto nei riguardi della destinazione dei sedimenti di dragaggio l'incremento di volumi di sedimenti da dragare nel porto di Piombino introdotto con il presente A.T.F. non produce effetti aggiuntivi sulla valutazione di impatto ambientale esperita, anzi, dal punto di vista ambientale, costituisce una "variante migliorativa" del vigente P.R.P.

Infatti il volume di sedimenti provenienti dai dragaggi di altri porti italiani da utilizzare per la realizzazione dei nuovi piazzali portuali, i quali nelle valutazioni svolte in sede di

	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

procedura di V.I.A. era previsto che fossero contaminati, risulta ridotto di circa il 65% e quindi, nella configurazione di A.T.F., i rischi e gli impatti connessi al loro trasporto via mare dal sito di prelievo fino al porto di Piombino sono ridotti in proporzione.


Lo stesso dicasi per rischi connessi alle operazioni di immissione dei sedimenti nelle vasche di contenimento in termini di dispersione di sostanze contaminanti durante le operazioni di refluento che si realizzano solo in occasione dello scarico del suddetto volume residuo di sedimenti provenienti dai dragaggi eseguiti in altri porti italiani.

In relazione agli **effetti permanenti sull'ambiente** si evidenzia che a seguito delle modifiche introdotte con il presente A.T.F. la qualità, in termini di contaminazione, dei sedimenti che costituiranno il corpo dei nuovi piazzali portuali del porto di Piombino rispetto alle previsioni del vigente P.R.P. risulta notevolmente migliorata in quanto il volume aggiuntivo di sedimenti da dragare e che dovrà essere riutilizzato per la formazione dei nuovi piazzali (classificabile per almeno il 70% del volume complessivo come "verde") ha livelli di contaminazione notevolmente inferiori di quelli previsti nel vigente P.R.P. Pertanto tutti i rischi connessi alla presenza di contaminazioni nel corpo dei futuri rilevati portuali risulta sensibilmente ridotto.

In relazione agli **effetti sull'ecosistema marino** gli impatti connessi alla realizzazione dei nuovi dragaggi previsti nel presente A.T.F., oltre a quelli provocati durante le fasi di cantiere dall'aumento della torbidità legato alla risospensione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio sopra analizzati, potrebbero essere costituiti dall'interessamento nei suddetti lavori delle praterie di Posidonia oceanica e di Cymodocea nodosa o di esemplari di Pinna nobilis.

Dai rilievi ed indagini di campo effettuati in sede di procedura di V.I.A. è risultato che nell'area a mare prospiciente il futuro molo Nord il limite della prateria è collocabile ad una profondità di 10-14 m ad una distanza da riva compresa tra 800 e 1.000 m. La prateria mostra bassa densità con ampie porzioni di matte esposta colonizzata da Caulerpa prolifera. Mentre nell'area a mare prospiciente il molo Batteria il limite della prateria si trova ad una profondità variabile tra 20 e 24 m.

Pertanto nella configurazione del P.R.P. vigente l'unica opera che poteva interessare la prateria di Posidonie è costituita dal canale di accesso dragato a quota -16.00 m s.m.m


	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

che si sviluppava, a partire dall'imboccatura portuale, in direzione Ovest Nord-Ovest fino ad incontrare la batimetrica -16.00 m s.m., esattamente nell'area prospiciente il molo Nord. Nella configurazione proposta nel presente A.T.F. il canale di accesso, rispetto alla precedente configurazione, è stato ruotato verso sud di circa 80°. Nella nuova configurazione quindi il canale di accesso si allontana dalla zona prospiciente il molo Nord, dove la presenza della prateria di Posidonie è stata rilevata a minori profondità, e si colloca nella zona dove la presenza della prateria è stata rinvenuta a profondità (-20.00÷-24.00 m s.m.m) superiori di quella alla quale si interrompe il canale (-20.00 m s.m.m.). Tale considerazione è stata confermata anche dall'indagine subacquea integrativa svolta che ha evidenziato l'assenza di prateria lungo il tracciato del nuovo canale a meno di sporadiche matte morte. Pertanto anche dal punto di vista dell'impatto sull'ecosistema marino in generale la variante introdotta alla configurazione del canale di accesso risulta essere migliorativa

Sempre in relazione degli **effetti permanenti successivi alla realizzazione delle opere** la rotazione del tracciato del canale di accesso verso la direzione di provenienza dei moti ondosi più intensi provoca, come risulta dallo studio specialistico svolto, una riduzione dei fenomeni di interrimento.

Infatti nella precedente configurazione il canale viene investito perpendicolarmente al suo asse dai moti ondosi più intensi provenienti dal settore di traversia principale e quindi funzionava come "trappola" per i sedimenti messi in sospensione in occasione delle mareggiate più intense. Al contrario nella nuova configurazione la direzione del canale è praticamente coincidente con quella di provenienza dei moti ondosi più intensi, che sono quelli che inducono le maggiori variazioni alla configurazione dei fondali, e quindi l'effetto trappola è molto meno rilevante. Inoltre trovandosi ad una maggiore profondità anche gli effetti del moto ondoso sui sedimenti, e quindi anche la loro mobilità, risultano attenuati

In particolare dai risultati dello studio specialistico svolto si può osservare che i tempi di manutenzione della configurazione variata del canale di accesso porta a una dilatazione dei tempi di manutenzione rispetto alla configurazione originaria (ad esempio assumendo 50 cm come valore critico della variazione della profondità del canale nella configurazione di Piano sarebbe necessario eseguire l'intervento di manutenzione dopo 9÷10 ani mentre nella configurazione di A.T.F. dovranno passare 16 anni) . Tale dilatazione è da imputarsi appunto alla diversa geometria del canale che raggiunge profondità superiori ove i


	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

fenomeni di trasporto risultano meno intensi. Tuttavia, l'incremento dell'area occupata dal canale induce, a parità della variazione di profondità, a un aumento dei volumi di dragaggio che peraltro continuano a trovare collocamento all'interno dei volumi disponibili per la realizzazione delle nuove colmate.

Anche dal punto di vista degli **impatti del traffico navale** la soluzione proposta costituisce un miglioramento.

Infatti, in relazioni ai traffici che si svolgeranno nella Darsena Nord, per effetto dei maggiori fondali, potranno arrivare navi di maggiori dimensioni. Pertanto, considerato che l'incremento delle dimensioni della nave di progetto non è finalizzato ad un incremento dei volumi di traffico ma esclusivamente alla riduzione dei costi unitari di trasporto, a parità di volumi di merce movimentata, rispetto alla configurazione del vigente P.R.P., il numero delle "toccate" delle navi si ridurrà notevolmente (se viene valutata in proporzione alla stazza delle navi il n° delle toccate si riduce del 50%) e proporzionalmente si ridurranno tutti i rischi connessi al traffico marittimo (probabilità di incidente di rischio rilevante, emissioni di gas, perdite accidentali di olio combustibile etc.) ed al traffico delle merci (sversamento accidentale a mare della merce durante le fasi di carico/scarico).

Infine si evidenzia che consentendo l'ingresso in porto alle navi porta rinfuse ad elevato dislocamento si elimina definitivamente la necessità di eseguire le pericolose operazioni di allibo in mare aperto delle navi che trasportano i minerali ed i prodotti necessari per lo svolgimento delle attività dell'acciaieria che attualmente, a causa dell'eccessivo pescaggio, non possono entrare in porto (il pescaggio massimo delle navi che attualmente possono attraccare al pontile Lusid è di 12 m) e che anche nella configurazione del vigente P.R.P. non potrebbero comunque avere accesso in porto nelle condizioni di pieno carico. Si tratta delle delicate operazioni di trasferimento di una parte di carbone o minerali trasportati dalla nave in arrivo su una chiatta di servizio, necessarie per ridurre il pescaggio e consentirne l'ingresso in porto, che vengono eseguite al largo del porto di Piombino senza alcuna protezione dall'azione del moto ondoso con elevati rischi per l'ambiente sia in relazione all'ancoraggio della nave e della chiatta di servizio., sia in relazione al pericolo di sversamento a mare del materiale trasportato durante le fasi di trasferimento.

	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino	Titolo elaborato: Relazione ambientale
		Data: luglio 2013

4 Conclusioni

Come evidenziato nei precedenti paragrafi, dagli studi effettuati emerge chiaramente la non significanza ambientale delle modifiche introdotte dal presente A.T.F. alla configurazione del vigente P.R.P. e, conseguentemente, la non incidenza sui risultati della procedura di V.I.A. già esperita le cui conclusioni, indicazioni e prescrizioni possono essere estese, senza necessità di essere modificate o integrate, anche alla nuova configurazione di Piano.