



*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE



ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Relazione generale

PORTO DI PIOMBINO

1 / 15

Sede Centrale :
Scali Rosciano, 6
57123 Livorno, Italia
+39 0586 249411

Uffici di Piombino :
Piazzale Premuda 6/a
57025 Piombino, (LI)
+39 0565 229210

C.F. 92130540492
P.I. 01884020494
adsp@pec.portaltotirreno.it
www.portaltotirreno.it





Sommario

1	Indice delle Figure	2
2	Stato della Pianificazione Attuale Vigente	3
3	Proposta di ATF	6
3.1	Stato dei Luoghi.....	7
3.2	Descrizione e Motivazione della Proposta	7
3.3	Stima di massima delle opere	12
3.4	Motivazioni per l'attribuzione della fattispecie di Adeguamento Tecnico Funzionale.....	13
3.5	Non contrasto con gli strumenti urbanistici.....	13
3.6	Sicurezza della navigazione	13
4	Relazione ambientale sintetica	14
5	Elaborati redatti a corredo della proposta.....	15

1 Indice delle Figure

Figura 1-PRP Porto di Piombino, TAV_GP_07-Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso...	4
Figura 2-ATF anno 2013.....	5
Figura 3-Foto aerea realizzazioni interventi da PRP.....	7
Figura 4-Proposta di ATF 2020	10
Figura 5- Planimetria sovrapposto PRP 2013 vigente – Proposta ATF 2020.....	11
Figura 6-Stima di massima delle opere	12



2 Stato della Pianificazione Attuale Vigente

Il Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale della Toscana n. 75 del 26.7.2013, ai sensi dell'art. 5, c.4 L. 84/1994 previo accordo di pianificazione del 6.4.2009, ex art. 21 della L.R. 1/2005 fra il Comune di Piombino, la Provincia di Livorno, la Regione Toscana e L'Autorità Portuale di Piombino per l'approvazione delle varianti al P.R.G. e al P.S. dell'area del Comune di Piombino e alla definizione del PIT.

Il PRP è basato su quattro interventi di grande scala:

1. estensione delle banchine nella zona nord-orientale, con inserimento di un molo di sottoflutto ad andamento curvilineo e creazione di una vasta darsena (Darsena Nord) addossata al molo di sottoflutto, di dimensioni in pianta 300x700 m²,
 2. ampliamento dei terrapieni a servizio degli attracchi per navi ro-ro pax ed adeguamento statico delle strutture di banchinamento;
 3. prolungamento del molo Batteria,
 4. realizzazione all'esterno dell'attuale molo di sopraflutto (molo Batteria) e in corrispondenza della foce del Cornia vecchio di due strutture portuali polifunzionali (Polo della Nautica e della Cantieristica) all'interno delle quali verranno collocate le strutture portuali dedicate alla flotta peschereccia (sezione pesca) ed alla flotta delle imbarcazioni di servizio degli operatori portuali (sezione darsena di servizio).
- Inoltre nel PRP è definita la localizzazione delle funzioni all'interno del perimetro portuale

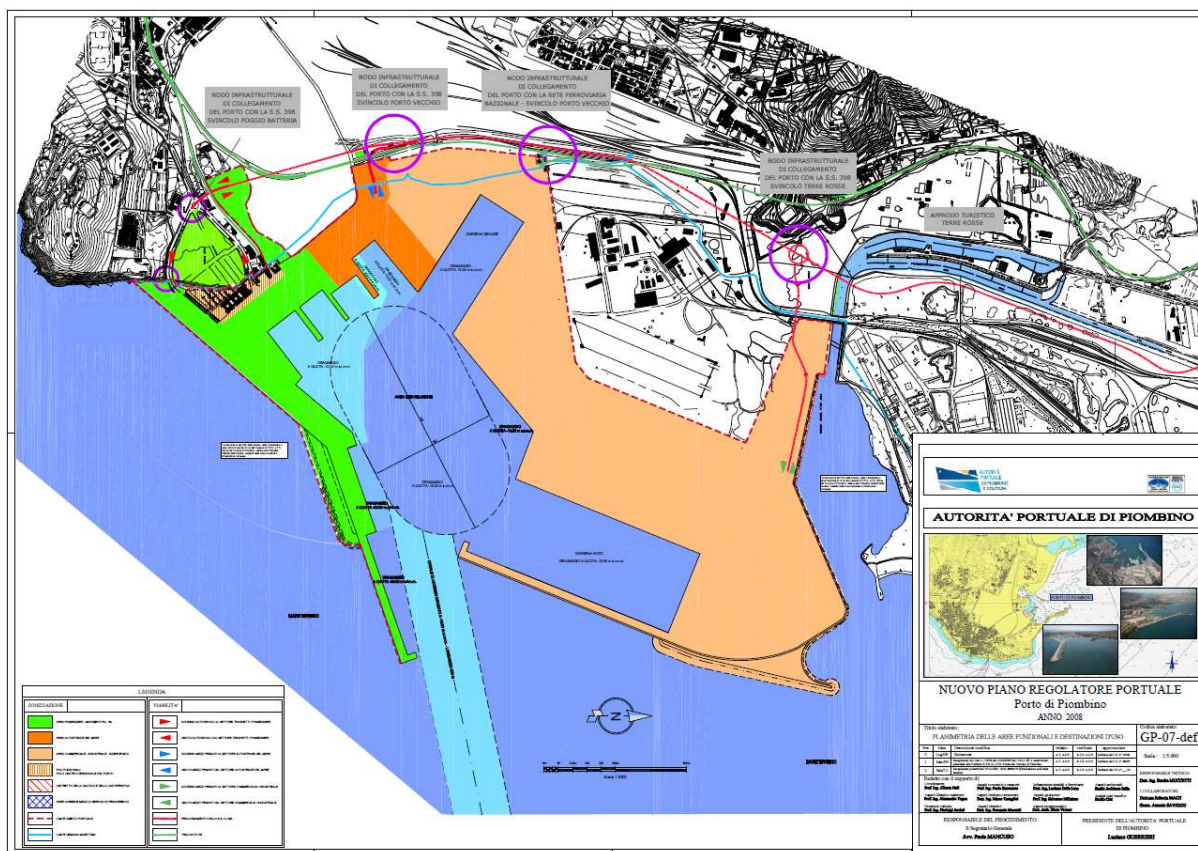


Figura 1-PRP Porto di Piombino, TAV_GP_07-Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso

L'adeguamento tecnico funzionale, approvato con deliberazione n. 104 del 18.12.2013 dal Consiglio Regionale e successivamente con delibera n. 119 del 19.02.2014 della Giunta Regionale, era finalizzato a consentire l'ingresso in porto a navi portarinfuse di grandi dimensioni (fino a 200.000 tonnellate di portata lorda "DWT") ed, in particolare, la modifica alla banchina del molo sottoflutto e l'intervento di approfondimento dei fondali del canale di accesso, nella diversa configurazione del suddetto canale del porto di Piombino a -20,00 m.s.l.m.m.. Nessuna modifica viene invece introdotta alla configurazione planimetrica delle altre opere previste dal Piano, alle quote dei fondali della restante porzione del bacino portuale ed alla suddivisione funzionale del porto.

Alla fine dell'anno 2018 questa l'Amministrazione ha richiesto al MATTM un parere sulla "possibilità di rivedere l'articolazione delle fasi previste dal PRP del porto di Piombino tenuto conto delle modifiche del contesto territoriale e di quanto fino ad oggi realizzato", sul quale il Ministero in questione si è espresso favorevolmente con parere n. 3012 del 24/05/2019 ritenendo che "l'Autorità di Sistema Portuale possa anticipare alla fase 2 limitatamente le opere sopra esposte delle fasi 3 e 4, conformi a

quanto previsto dal decreto VIA n. 478, del 18/09/2012, tuttora vigente, prima della realizzazione del prolungamento della SS398 da parte del Comune di Piombino, fatte salve le restanti disposizioni della prescrizione n. 7 e ferme restando le misure di mitigazione e di monitoraggio e le verifiche di ottemperanza previste dalle autorizzazioni ambientali. Come già previsto nel parere n. 1404 del 20 dicembre 2013 della Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, di cui al decreto DVA_2014-0000247 del 08 gennaio 2014, eventuali incrementi di traffico marittimo rispetto agli scenari già valutati nell'ambito del PRP, con conseguente potenziamento del sistema di movimentazione delle rinfuse a terra e incidenze significative sull'accessibilità terrestre tali da comportare variante al PRP vigente, dovranno essere sottoposti ad apposita valutazione ambientale”.

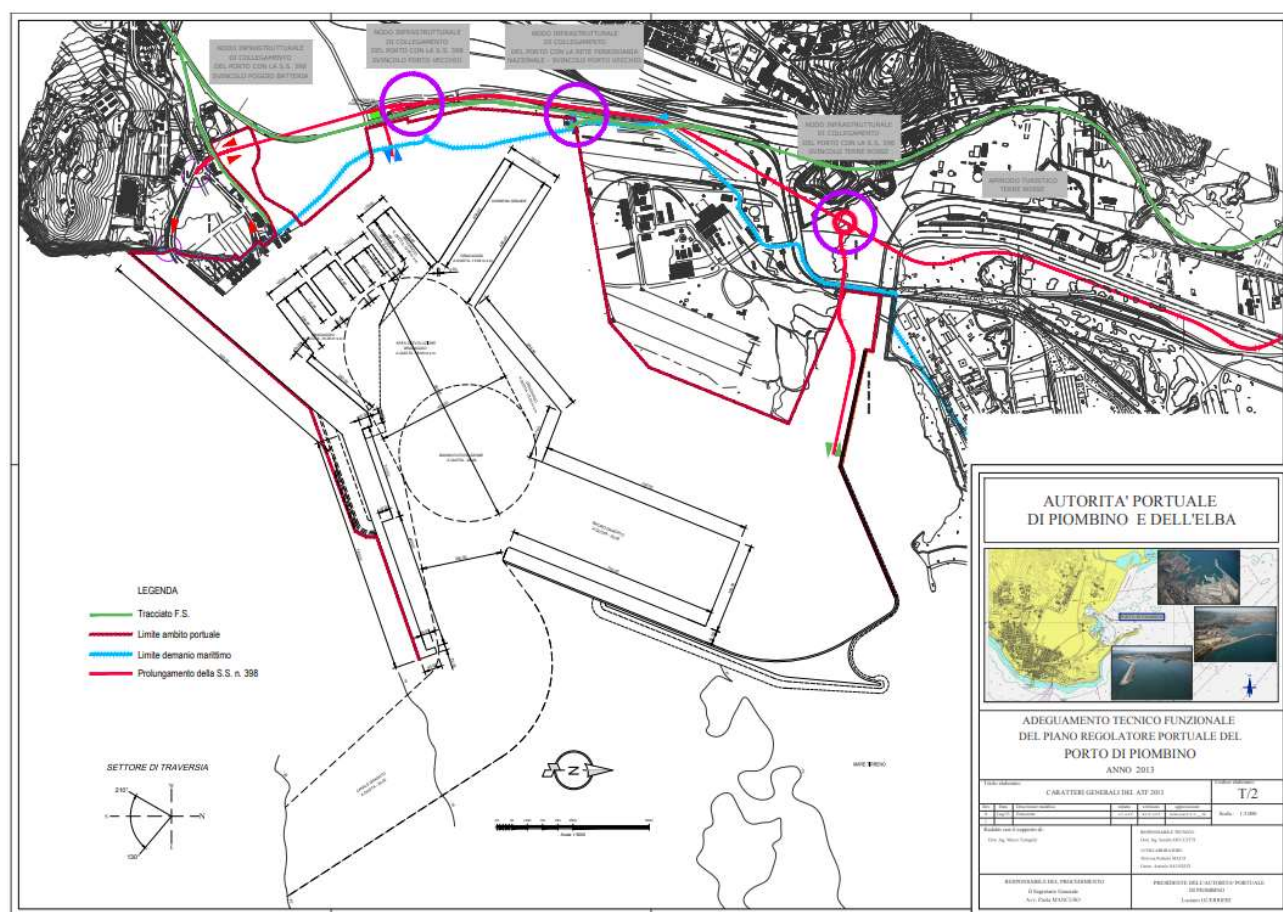


Figura 2-ATF anno 2013

Nel corso degli ultimi anni sono stati realizzati e sono in corso di realizzazione le seguenti opere infrastrutturali previste dal PRP del porto di Piombino:



A. Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino (opere concluse che rientrano nelle fasi 1 e 2);

B. Raccordo e Prolungamento Molo Batteria nell'ambito degli interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino – Raccordo e Prolungamento molo Batteria (opere concluse che rientrano nella fase 3);

C. Progettazione definitiva ed esecutiva ed esecuzione degli interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per la realizzazione della Banchina interna Darsena Nord e relativo piazzale (opere in corso di realizzazione che rientrano nella fase 1 e 2);

D. Interventi Infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del Nuovo PRP per il rilancio della competitività Industriale e Portuale del Porto di Piombino - Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse (in corso le procedure di gara che rientrano nella fase 3).

Durante la realizzazione di tali opere infrastrutturali sono stati in particolar modo:

- consolidati terreni di colmata dell'area di recupero di suolo del mare per la porzione (circa 300.000 m²) con pali e precariche per la realizzazione di piazzali, in parte già operativi e dedicati alla cantieristica e demolizioni navali (circa 100.000 m²) e la restante parte per la futura logistica/industriale (circa 200.000 m²);
- dragati circa 4.000.000 m³ di sedimenti marini con pescaggio variabile in adiacenza delle nuove banchine portuali da -18 a -20 m.s.l.m.m. e di -13 m.s.l.m.m. in corrispondenza di una parte delle nuove banchine commerciali interne alle vecchie aree portuali;
- realizzati un molo di sottoflutto ad andamento curvilineo, e prolungamento del molo di sopraflutto per migliorare la sicurezza navale e protezione del bacino interno portuale.

3 Proposta di ATF

L'Adeguamento Tecnico Funzionale proposto per il Porto di Piombino consiste in una modifica dell'assetto planimetrico della banchina ovest della Darsena Nord e il suo prolungamento fino al termine dell'attuale pontile, nonché un accorciamento di 200 mt della banchina est (diga di sottoflutto) e la modifica della testata del Molo Batteria (diga di sopraflutto), prevedendo l'eliminazione del dente

interno alla banchina e il prolungamento del molo di 25 mt rispetto all'attuale previsione di piano. Tali modifiche sono rappresentate nelle tavole grafico a corredo della presente relazione.

3.1 Stato dei Luoghi

Allo stato attuale le opere di PRP sono state in parte avviate e la zona ad ovest della Darsena Nord è costituita da uno specchio d'acqua in cui dovranno completarsi le vasche di colmata necessarie per la creazione e il completamento dei piazzali previsti dagli strumenti di pianificazione portuale vigenti utili per contenere i materiali di dragaggio derivanti dall'approfondimento dei fondali.



Figura 3-Foto aerea realizzazioni interventi da PRP

3.2 Descrizione e Motivazione della Proposta

Le modifiche, di seguito descritte, sono scaturite dalla necessità di eliminare lo spigolo vivo sulle banchine Ovest della Darsena Nord, aumentando la fruibilità delle nuove banchine in maggiore sicurezza e dall'opportunità conseguente di mantenere per la sua attuale lunghezza il pontile Ex. Lusia consentendo il mantenimento sullo stesso della possibilità di un doppio accosto, condizione quest'ultima che trova riscontro anche nel Piano industriale presentato da JSW Steel Italy Piombino S.p.A. che prevede di utilizzarlo per le operazioni di carico e scarico dei materiali e dei prodotti connessi al proprio ciclo produttivo.



La proposta consiste nel dare un diverso assetto planimetrico all'attuale previsione di PRP della banchina Ovest della darsena Nord e il suo proseguo, relativamente alla parte non ancora realizzata, che da PRP vigente prevedeva un dente di circa 180 mt e un'ulteriore banchina rettilinea leggermente più aperta che si congiungeva alla Darsena Grande in corrispondenza del pontile ex. Lusid (in parte da demolire) di lunghezza pari a 445 mt.

La nuova configurazione prevede, per la banchina Ovest, una riduzione del primo tratto a circa 500 mt (anziché 700 mt), partendo dalla radice della banchina Nord dell'omonima Darsena, per poi ruotare leggermente verso terra per congiungersi alla testa dell'attuale pontile senza prevederne più la demolizione parziale, (ad eccezione del tratto terminale per circa 30 m come è risultato consigliabile a seguito delle prove di navigabilità); questo secondo tratto inclinato della banchina presenta una lunghezza di circa 650 mt.

Nella presente proposta di ATF viene inoltre previsto l'accorciamento della banchina Est della Darsena Nord (diga di sottoflutto), di circa 200 mt, permettendo di avanzare il cerchio di evoluzione, ampliandone le dimensioni a 520 metri di diametro, e migliorare l'area di manovra per l'entrata e uscita dal porto, con conseguente diminuzione dei volumi di dragaggio andando a compensare e bilanciare quanto previsto dal nuovo assetto planimetrico delle banchine.

Infine viene prevista una rettifica del tratto terminale del molo Batteria (diga di sopraflutto) prevedendo l'eliminazione del dente sul lato interno di banchina e l'allungamento della testata di 25 mt. al fine di garantire comunque un'idonea protezione del bacino portuale interno dai moti ondosi incidenti, come dimostrato nello specifico studio di penetrazione del moto ondoso.

Sulla banchina di lunghezza 500 mt è mantenuta la batimetria prevista da PRP a -20 mt. dal l.m.m, mentre nella parte prospiciente tra la banchina di lunghezza 650 mt e il cerchio di evoluzione a -20 mt. dal l.m.m si prevede di realizzare un approfondimento dei fondali a -16 mt. dal l.m.m.

Questo intervento consentirà di aumentare anche la banchina di accosto Nord della darsena Grande dai 466 mt. di PRP a circa 590 mt, ossia le attuali dimensioni, dando la possibilità di un doppio accosto sulla stessa.

La modifica proposta consente inoltre eliminazione dello spigolo vivo che è presente all'imboccatura della darsena Nord lato Ovest, a favore di sicurezza della navigazione.

Nella seguente tabella viene riportata la stima dei volumi di sedimenti di dragaggio già eseguiti e da eseguire nel porto di Piombino, con la configurazione della presente proposta di A.T.F., dalla quale è



possibile evincere la completa sostenibilità delle modifiche previste.

Nel calcolo è mostrato l'aggiornamento dei valori relativi ai sedimenti previsti e ai volumi totali disponibili rispetto all'ATF 2013 approvato, anche eliminando alcuni refusi dai conteggi; inoltre sono stati riportati a consuntivo i valori dei sedimenti già dragati e conferiti da altri porti.

GESTIONE SEDIMENTI PORTO DI PIOMBINO - ATF 2020				
TOTALE SEDIMENTI DI DRAGAGGIO ALTRI PORTI		TOT 1		561.500,00
SEDIMENTI ADSP REFLUITI NELLE VASCHE				
Dragaggio banchina Magona	95.000,00			
Dragaggio escavo d'urgenza	31.000,00			
Dragaggio I Banchinamento	55.930,74			
Dragaggio I stralcio Chiusa	95.500,00			
Dragaggio antistante MISE	560.000,00			
1 FASE PRP	580.000,00			
BANCHINA NORD	195.400,00			
TOT 2	1.612.830,74	TOT. 1+2		2.174.330,74
SEDIMENTI ADSP REFLUITI NEL TERRAPIENO				
1 FASE PRP	2.320.000,00			
BANCHINA NORD	449.475,00			
TOT 3	2.769.475,00	TOT COMPLESSIVI SEDIMENTI DRAGATI TOT. 2+3		4.382.305,74
		TOT SEDIMENTI DRAGATI E CONFERITI NEL PORTO DI PIOMBINO - TOT. 1+2+3		4.943.805,74
ATF 2013 APPROVATO				
SEDIMENTI COMPLESSIVI PREVISTI	6.890.000,00			
SEDIMENTI COMPLESSIVI DRAGATI NEL PORTO	4.286.805,74			
TOTALE SEDIMENTI ANCORA DA DRAGARE	2.603.194,26	TOTALE SEDIMENTI ANCORA DA DRAGARE E GIA' DRAGATI DA ATF 2013		6.985.500,00
VOLUMI TOTALI DA ATF 2013	8.400.000,00			
VOLUMI DISPONIBILI PER ULTERIORI SEDIMENTI	1.414.500,00			
ATF 2013 Aggiornato				
SEDIMENTI COMPLESSIVI PREVISTI	7.317.500,00			
SEDIMENTI COMPLESSIVI CONFERITI DA PORTI ESTERNI	561.500,00			
SEDIMENTI COMPLESSIVI DRAGATI NEL PORTO	4.382.305,74			
TOTALE SEDIMENTI ANCORA DA DRAGARE	2.935.194,26	TOTALE SEDIMENTI ANCORA DA DRAGARE E GIA' DRAGATI + CONFERIMENTI ESTERNI		7.879.000,00
VOLUMI TOTALI DISPONIBILI ATF 2013 Aggiornati	6.508.500,00			
VOLUMI MANCANTI DI SEDIMENTI DA GESTIRE	-1.370.500,00			
ATF 2020 (con fondali Banchina Nord e Banchina Ovest 1 alla -20 e Banchina Ovest 2 alla -16 e mantenimento lunghezza pontile)				
SEDIMENTI COMPLESSIVI PREVISTI	6.545.000,00			
SEDIMENTI COMPLESSIVI CONFERITI DA PORTI ESTERNI	561.500,00			
SEDIMENTI COMPLESSIVI DRAGATI NEL PORTO	4.382.305,74			
TOTALE SEDIMENTI ANCORA DA DRAGARE	2.162.694,26	TOTALE SEDIMENTI (DA DRAGARE + GIA' DRAGATI + CONFERIMENTI ESTERNI)		7.106.500,00
VOLUMI TOTALI DISPONIBILI ATF 2020	7.121.000,00			
VOLUMI DISPONIBILI PER ULTERIORI SEDIMENTI	14.500,00			

Tali modifiche sono state inoltre valutate sia in termini di integrazione e verifica dell'agitazione del moto ondoso all'interno del bacino portuale e sia con una ulteriore simulazione real-time inerente alla navigabilità e manovrabilità con le navi di progetto nell'ambito delle nuove configurazioni di banchine previste, come opportunamente riportato negli specifici elaborati allegati alla presente relazione.



LEGENDA

	LIMITE PERIMETRO PORTO DA ATF 2020		QUOTA DRAGAGGIO -16
	AREE A TERRA E BANCHINE DA ATF 2020		QUOTA DRAGAGGIO -15
	QUOTA DRAGAGGIO -20		QUOTA DRAGAGGIO -13
	QUOTA DRAGAGGIO -8.50		QUOTA DRAGAGGIO -10

Figura 4-Proposta di ATF 2020

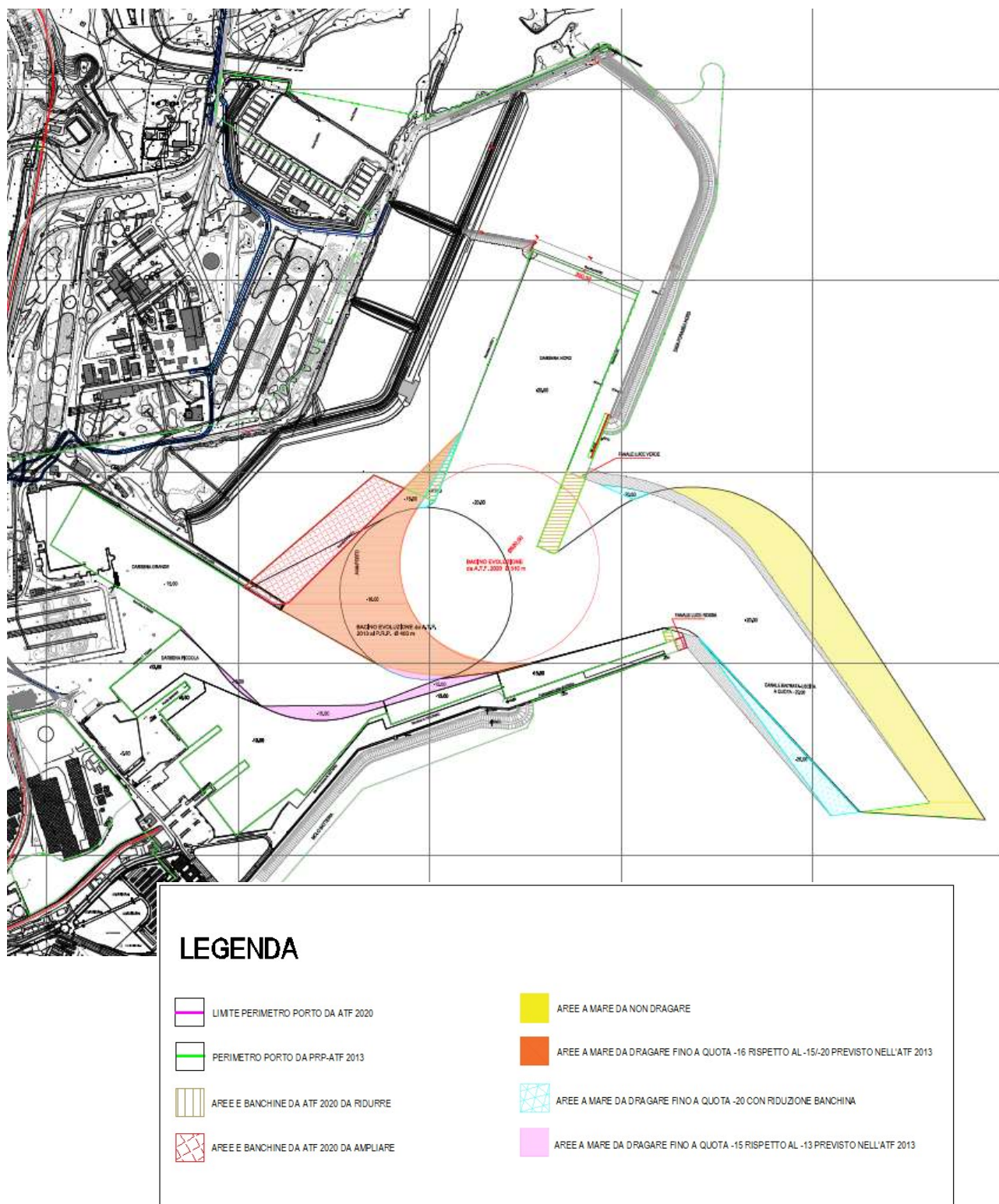


Figura 5- Planimetria sovrapposto PRP 2013 vigente – Proposta ATF 2020



3.3 Stima di massima delle opere

DESCRIZIONE OPERE	OPERE da ATF 2013 vigente				OPERE da proposta ATF 2020			
	LUNGHEZZA (m) SUPERFICIE (m²) VOLUME (m³)	COSTO UNITARIO	IMPORTO €		LUNGHEZZA (m) SUPERFICIE (m²) VOLUME (m³)	COSTO UNITARIO	IMPORTO €	
			Parziale	Totale in c.t.			Parziale	Totale in c.t.
DARSENA NORD								
DIGA FORANEA NORD (DARSENA NORD) - TRATTO A SCOGLIERA	1.150	26.600	30.590.000		1.150	26.600	30.590.000	
DIGA FORANEA NORD (DARSENA NORD) - TRATTO A CASSONI	380	100.300	38.114.000		180	100.300	18.054.000	
BANCHINA EST	700	56.200	39.340.000		500	56.200	28.100.000	
BANCHINA NORD	300	56.200	16.860.000		300	56.200	16.860.000	
BANCHINA OVEST 1	700	56.200	39.340.000		500	56.200	28.100.000	
PIAZZALE DI RADICE DARSENA NORD - PAVIMENTAZIONE	300.000	100	30.000.000		300.000	100	30.000.000	
PIAZZALE DI RADICE DARSENA NORD - IMPIANTI	300.000	30	9.000.000		300.000	30	9.000.000	
PIAZZALE OVEST DARSENA NORD - PAVIMENTAZIONE	280.000	100	28.000.000		200.000	100	20.000.000	
IMPIANTI	280.000	30	8.400.000		200.000	30	6.000.000	
MOLO BATTERIA								
PROLUNGAMENTO MOLO BATTERIA	465	45.000	20.925.000		495	40.000	19.800.000	
AVAMPORTO								
BANCHINE AVAMPORTO (BANCHINA OVEST 2)	630	60.000	37.800.000		665	60.000	39.900.000	
DEVIAZIONE FOGNA N. 5	500	11.300	5.650.000		500	11.300	5.650.000	
AVAMPORTO	150.000	100	15.000.000		240.000	100	24.000.000	
IMPIANTI	150.000	30	4.500.000		240.000	30	7.200.000	
DARSENA GRANDE E PICCOLA								
GRANDE	198	50.000	9.900.000		198	50.000	9.900.000	
BANCHINA OVEST DARSENA GRANDE	180	50.000	9.000.000		175	50.000	8.750.000	
BANCHINA NORD DARSENA GRANDE	405	50.000	20.250.000		605	50.000	30.250.000	
OPERA DI PRESA ACQUA DI MARE	200	50.000	10.000.000		200	50.000	10.000.000	
DEMOLIZIONE PONTILE LUSID	150	10.000	1.500.000		0	10.000	0	
COMPLETAMENTO BANCHINE DARSENA PICCOLA	65	50.000	3.250.000		105	50.000	5.250.000	
TOMBAMENTO DARSENA PESCHERECCI	17.000	150	2.550.000		17.000	150	2.550.000	
PICCOLA	17.000	100	1.700.000		17.000	100	1.700.000	
TERMINAL TRAGHETTI								
PREMUDA	122	30.000	3.660.000		122	30.000	3.660.000	
TERMINAL TRAGHETTI: PONTILE 1	137	15.000	2.055.000		137	15.000	2.055.000	
TERMINAL TRAGHETTI: PONTILE 2	137	20.000	2.740.000		137	20.000	2.740.000	
BANCHINA PREMUDA	5.000	150	750.000		5.000	150	750.000	
TERMINAL TRAGHETTI: PAVIMENTAZIONE PIAZZALE								
NUOVA BANCHINA PREMUDA	5.000	120	600.000		5.000	120	600.000	
TERMINAL TRAGHETTI: NUOVA BANCHINA TRIESTE	200	30.000	6.000.000		200	30.000	6.000.000	
TERMINAL TRAGHETTI: BANCHINA INTERNA MOLO BATTERIA	295	50.000	14.750.000		295	50.000	14.750.000	
TERMINAL TRAGHETTI: DENTE DI ATTRACCO								
BANCHINA G. PECORARO	85	50.000	4.250.000		85	50.000	4.250.000	
TERMINAL TRAGHETTI: PIAZZALE A TERGO NUOVE BANCHINE	10.000	150	1.500.000		10.000	150	1.500.000	
TERMINAL TRAGHETTI: PAVIMENTAZIONE PIAZZALI								
TERMINAL TRAGHETTI	150.000	100	15.000.000		150.000	100	15.000.000	
OPERE ACCESSORIE								
VIABILITA' INGRESSO/USCITA TERMINAL TRAGHETTI	1	10.000.000	10.000.000		1	10.000.000	10.000.000	
NUOVA SEDE AUTORITA' PORTUALE	10.000	1.000	10.000.000		10.000	1.000	10.000.000	
DARSENA PESCHERECCI (PORTO TURISTICO DELLA CHIUSA)	300	50.000	15.000.000		300	50.000	15.000.000	
DARSENA DI SERVIZIO (PORTO TURISTICO POGGIO BATTERIA)	250	50.000	12.500.000		250	50.000	12.500.000	
II FASE TERMINAL TRAGHETTI: PARCHEGGIO MULTIPIANO	9.000	1.000	9.000.000		9.000	1.000	9.000.000	
DRAGAGGI E CONSOLIDAMENTI								
DRAGAGGIO CANALE DI ACCESSO, BACINO DI EVOLUZIONE	2.350.000				1.500.000			
DRAGAGGIO DARSENA NORD	2.000.000				2.000.000			
DRAGAGGIO DARSENA GRANDE	900.000				900.000			
DRAGAGGIO DARSENA PICCOLA	250.000				250.000			
DRAGAGGIO AVAMPORTO E EVOLUZIONE A -15/-16/-20	1.300.000				1.500.000			
DRAGAGGIO BACINO TRAGHETTI A QUOTA -10.00	80.000				80.000			
DRAGAGGIO AREA CHIUSA	240.000				240.000			
DRAGAGGI PER MANUTENZIONE CANALE DI ACCESSO	100.000				75.000			
TOTALE DRAGAGGI	7.220.000	15	108.300.000		6.545.000	15	98.175.000	
GESTIONE SEDIMENTI PERICOLOSI	125.000	150	18.750.000		125.000	150	18.750.000	
CONSOLIDAMENTO SEDIMENTI CONFERITI IN VASCA	7.220.000	4	28.880.000		6.545.000	4	26.180.000	
CONSOLIDAMENTO VASCHE ESISTENTI	1.800.000	4	7.200.000		1.800.000	4	7.200.000	
TOTALE			652.604.000				609.764.000	
TOTALE IN C.T.				652.600.000				609.764.000

Figura 6-Stima di massima delle opere



Le opere previste nella presente proposta non incidono sui costi totali stimati nell'ambito dell'approvazione del PRP e del relativo ATF 2013 vigenti, ma anzi come rilevabile dalla seguente tabella i costi complessivi per la realizzazione di tutte le opere risultano inferiori di circa 40 mln di euro.

3.4 Motivazioni per l'attribuzione della fattispecie di Adeguamento Tecnico Funzionale

L'art. 6 del D.Lgs. 169/2016 definisce che: "Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico funzionali del piano regolatore di sistema portuale."

La modifica della ricalibrazione del contorno interno portuale che si propone si ritiene possa essere individuata nella fattispecie di Adeguamento Tecnico Funzionale al PRP in quanto:

- La modifica degli assetti planimetrici delle opere interne, con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, non altera l'assetto generale di piano;
- Non introduce variazioni significative alle norme di attuazione del piano in quanto non si prevedono modifiche di destinazione d'uso.

3.5 Non contrasto con gli strumenti urbanistici

L'art. 48 comma 1.d) della Legge 120/2020 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" riporta che

"gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città." Nel caso specifico gli interventi proposti ricadono in aree portuali. Pertanto il parere di non contrasto con gli strumenti urbanistici non è necessario.

3.6 Sicurezza della navigazione

La modifica principale proposta consente l'eliminazione dello spigolo vivo che è presente all'imboccatura della darsena Nord lato Ovest, a favore di sicurezza della navigazione.

A supporto di quanto sopra asserito sono state effettuate delle simulazioni real-time di Navigabilità e Manovrabilità presso la Soc. CETENA di Genova, che aveva già eseguito le medesime prove in occasione



dell'approvazione del PRP e dell'ATF 2013 vigenti, durante le quali è stato possibile dimostrare che la presente proposta di ATF non inficia sulla sicurezza della navigazione, ma anzi migliora sensibilmente la manovrabilità in entrata ed uscita delle navi di progetto previste inizialmente da 200.000 DWT.

A seguito di tale prove il cerchio principale di evoluzione è stato portato ad un diametro di 520 mt, ampliato rispetto alla soluzione precedentemente approvata -450 m.

Con la nuova configurazione e il mantenimento quasi completo del Pontile Lusid risulta ridotto il semicerchio previsto da PRP prospiciente le darsene di accosto traghetti dal diametro di 450 mt a 364 mt, ma comunque di dimensioni invariate rispetto all'attuale configurazione con spazi di manovra più che sufficienti per la tipologia di naviglio prevista in tali zone. Durante le simulazione, comunque, è stato ritenuto consigliabile smussare l'angolo in testa tra il pontile lusid e il prolungamento della banchina Ovest 2 per favorire la manovra in sicurezza sulla banchina Tabani.

Inoltre per agevolare l'entrata in porto, è stato ritenuto preferibile allargare leggermente l'imboccatura del canale di accesso verso Ovest. Riducendo comunque il perimetro della configurazione del canale verso Nord/Nord-est, in quanto non interessata dalle rotte delle navi durante le manovre di accesso alle aree interne portuali.

4 Relazione ambientale sintetica

Posto che la finalità alla base delle proposte di ATF è quella di migliorare il layout del porto, e che tale adeguamento non determina di fatto un incremento dei traffici marittimi e veicolari di origine portuale, rispetto a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione vigente è possibile escludere, nella situazione post operam, modifiche di qualità dell'aria e del clima acustico presenti nell'ambito portuale.

La configurazione portuale post operam, infatti, non comportando un aumento dei volumi di traffico marittimo rispetto alla situazione di previsione, né dei traffici veicolari indotti, non determinerà una compromissione dei livelli di qualità ambientale che caratterizzano l'esercizio del porto rispetto alla configurazione di previsione vigente.

Nel complesso, quindi gli impatti sono quelli riconducibili ad un cantiere ordinario, comunque già previsti, e le componenti ambientali interessate sono l'aria, il rumore (per il traffico dei mezzi di approvvigionamento dei materiali e per l'allontanamento dei materiali di risulta, per le macchine operatrici di cantiere) e dragaggi.



Trattasi di impatti che hanno la caratteristica della reversibilità, che incidono in un contesto di scarso valore ambientale, in un'area con attività portuali.

La modifica proposta è calibrata per bilanciare i volumi di dragaggio della nuova configurazione con i volumi disponibili, per consentire la gestione degli stessi nelle vasche di colmata.

La soluzione proposta inoltre prevede il mantenimento dell'attuale pontile ex Lusid tramite intervento di consolidamento e pertanto viene evitata la sua demolizione e la relativa gestione dei rifiuti.

Pertanto non ci sono rilevanze di impatto ambientale derivanti dalla nuova configurazione che discostano rispetto alla pianificazione vigente.

Si precisa, infine, che la proposta di ATF rispecchia le previsioni del vigente P.R.P. e che non si realizzano modifiche alla funzionalità del porto. Non si prevedono, infatti, modifiche gestionali che potrebbero portare all'introduzione di nuove funzioni e, conseguentemente, alla creazione di nuove e diverse azioni di progetto. Non sono, quindi, da attendersi, in tal senso, impatti ambientali modificativi/incrementali rispetto alla situazione attuale di previsione.

5 Elaborati redatti a corredo della proposta

Per rappresentare l' adeguamento tecnico funzionale proposto sono prodotti i seguenti elaborati:

- Planimetria configurazione layout di PRP e ATF 2013(TAV. 1);
- Planimetria dello stato dei luoghi con documentazione fotografica (TAV. 2);
- Planimetria proposta ATF 2020 (TAV. 3).
- Planimetria sovrapposto proposta ATF 2020 e ATF 2013 (TAV. 4);
- Allegato 1: Studio della Penetrazione del Moto Ondoso
- Allegato 2: Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino