

- ✓ **INTRODUZIONE PRESIDENTE DELL'AUTORITA' PORTUALE**
  
- ✓ **GLI SCENARI DI SVILUPPO, TRAFFICI, SITUAZIONE ECONOMICA, TENDENZE. INDIRIZZI UE. INCERTEZZE SULLE RISORSE**
  
- ✓ **TUSCAN PORT AUTHORITIES**
  
- ✓ **IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PIOMBINO, L'ACCESSIBILITA' E LE AREE RETROPORTUALI**
  
- ✓ **GLI ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO.DRAGAGGI E BONIFICHE PORTUALI**
  
- ✓ **ALTRE OPERE PREVISTE NEL TRIENNIO NEI PORTI DI COMPETENZA**
  
- ✓ **IL DISTRETTO DELLA NAUTICA**
  
- ✓ **I PORTI ELBANI DI PORTOFERRAIO, RIO MARINA E PONTILE DI CAVO**
  
- ✓ **SERVIZI DI LINEA**
  
- ✓ **PERSONALE, FORMAZIONE, SECURITY E SAFETY ED INNOVAZIONE**
  
- ✓ **IL GREEN PORT**
  
- ✓ **PROMOZIONE E COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE**

## **INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE DELL'AUTORITA' PORTUALE**

I prossimi anni saranno decisivi per il porto di Piombino e per il sistema portuale amministrato che comprende Portoferraio, Rio Marina e Cavo.

Con l'avvio dei lavori del primo banchinamento della Variante II di Piano Regolatore Portuale e del completamento della pianificazione strategica prevista dal nuovo PRP che consentirà di appaltare nuove ed importanti infrastrutture, il porto di Piombino entra in una fase di grandi realizzazioni che durerà in linea di massima fino al 2020 e durante la quale potrà conseguire gradualmente migliori fattori di competitività connessi alla disponibilità di nuove banchine, spazi, maggiori fondali, migliore accessibilità, aree retroportuali ed efficaci "soft infrastructure".

Per realizzare le opere previste, l'Autorità Portuale sta investendo - e continuerà a farlo - ingenti risorse finanziarie e tuttavia queste non saranno sufficienti. Data l'eccezionale carenza di risorse finanziarie pubbliche, che si protrarrà anche nel prossimo futuro, il presente Piano Operativo Triennale descrive come l'Amministrazione del porto intende puntare con decisione al coinvolgimento di soggetti investitori da coinvolgere nell'ambito delle varie forme di Partnership Pubblico - Privato (PPP), che anche le nuove norme introdotte recentemente hanno reso disponibili e più appropriate. La strategia di sviluppo individuata per accrescere la nostra competitività non comprende "solo" azioni di adeguamento delle infrastrutture, l'utilizzo di sistemi informatici e tecnologici all'avanguardia finalizzati anche allo snellimento ed alla semplificazione delle politiche amministrative portuali, ma include precise azioni di promozione nei mercati mondiali.

Come target, sia pure non esclusivo, la nostra ricerca si indirizza anche verso eventuali operatori siderurgici qualificati che possono vedere nello sviluppo logistico - portuale - industriale programmato una opportunità per i loro progetti strategici e per i loro obiettivi di mercato.

Il Piano Operativo dà inoltre atto delle molteplici iniziative che riguardano tutti i porti di competenza non trascurando la progettualità per riqualificare il porto di Portoferraio e per ampliare il porto di Rio Marina. Rispetto a quest ultimo riteniamo necessario comunque effettuare una verifica con le istituzioni elbane e con le stesse popolazioni locali.

Il Piano dà altresì atto e descrive i molteplici e rilevanti impegni, le singole e complesse partite che l'Autorità Portuale dovrà gestire : il rinnovo della concessione alla Lucchini e la realizzazione della strada di collegamento interno agli stabilimenti con il porto (la c.d. strada Dalmine), l'acquisizione, urbanizzazione e bonifica delle aree retroportuali, l'assegnazione della loro disponibilità per nuovi investitori; la loro messa a disposizione preventiva per operazioni "occasionalì" come il progetto Galsi o la eventuale base logistica per il recupero della Costa Concordia; l'attuazione dei progetti dei porti turistici di "Molo Batteria", della "Chiusa" e delle "Terre Rosse".

Come sempre sarà nostra cura partecipare in modo propositivo al dibattito nazionale sulle riforme del settore, auspicando di non trovarci nuovamente di fronte a proposte sterili quali la semplice riduzione del numero delle Autorità Portuali. Sarà altresì nostra cura seguire la programmazione delle infrastrutture, delle bonifiche ambientali, delle politiche industriali e di risanamento dei conti pubblici, cercando di rappresentare al meglio gli interessi pubblici generali e locali.

*Dr. Luciano GUERRIERI*

## **GLI SCENARI DI SVILUPPO, TRAFFICI, SITUAZIONE ECONOMICA, TENDENZE. INDIRIZZI UE. INCERTEZZE SULLE RISORSE**

Il nuovo Piano Operativo Triennale 2010 - 2012 si pone in una logica di sviluppo coerente con il precedente Piano, ma si inquadra in un contesto difficile per la portualità italiana e per l'intera economia del nostro Paese.

Dopo la fine del c.d. "Superciclo", ossia la fase di crescita che nel 2000 si è protratta fino al 2007, i porti nazionali si trovano ad affrontare i pesanti effetti della crisi economica e dall'altro si trovano a dover fronteggiare la forte concorrenza dei porti mediterranei e del Nord Europa. Numerosi sono inoltre i fattori che minacciano l'assetto economico e sociale dei porti italiani e l'intero assetto produttivo industriale del paese : i vantaggi di costo dei paesi emergenti e l'impatto sulle scelte delle imprese riguardo ai luoghi di stabilimento, i ritardi ed i gap infrastrutturali portuali, di interconnessione e di accessibilità, problematiche connesse alle tempistiche, ai costi dei servizi ed alle esigue iniziative di innovazione, alle estenuanti procedure amministrative delle opere pubbliche e delle relative valutazioni ambientali.

E' l'intero sistema produttivo ed industriale che viene messo in discussione insieme all'efficacia delle politiche pubbliche ai vari livelli. Questa situazione è stata anche recentemente resa palese dagli indicatori delle quote percentuali sul valore aggiunto della produzione mondiale forniti dalla stessa Confindustria, secondo i quali l'Italia è passata dal 5° al 7° posto (dalla quota 4,5% nel 2007 al 3,4% nel 2010) essendo stata superata dall'India (dal 2,9% al 3,7%) e dalla Corea del Sud.

Nello stesso periodo considerato 2007-2010 la Cina è passata al 1° posto (superando gli U.S.A.) e saltando dal 14,1% al 21,7%.

A tutto questo si aggiunge in Italia la problematica aggravante che riguarda l'estrema esiguità di risorse pubbliche disponibili e/o destinate allo sviluppo dei porti ed alle infrastrutture logistiche. D'altra parte non è stato neanche completato il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali e la legge di riforma portuale è da tempo

in discussione senza che si riesca a precisare un testo soddisfacente ed una data per la sua approvazione.

In questo quadro si delineano iniziative del governo tese a revocare finanziamenti precedentemente accordati che potrebbero provocare lo stop di diversi progetti.

Ciò nonostante l'Autorità Portuale stima di avere una fase di crescita dei propri traffici, sia pure ritardata rispetto alle previsioni antecedenti alla crisi del 2009, anche utilizzando i criteri, i parametri ed i riferimenti contenuti nei più recenti documenti di finanza pubblica del Governo. Secondo le nostre stime, nel 2015 l'Autorità Portuale potrà superare il valore dei traffici raggiunto nel 2007 attestandosi tra un minimo di 9.600.000 t. ed un massimo di 10.253.000 t. e nel 2020 attestarsi tra un minimo di 12.440.000 t. ed un massimo di 14.660.000 t.

Ciò dipenderà anche da vari fattori e dalla loro combinazione, tra cui la disponibilità di un'effettiva programmazione (non solo locale) e la tempistica di attuazione della stessa.

Nel precedente Piano Operativo Triennale 2008 - 2010 erano stati evidenziati i principali riferimenti programmatici entro i quali sviluppare - a nostra volta - l'attività di programmazione ed i processi di sviluppo del porto di Piombino e dei porti elbani di Portoferraio e Rio Marina. Tali riferimenti venivano sostanzialmente individuati :

- A) Nel Master Plan delle infrastrutture dei trasporti dell'UE "allargata" a 25 Stati, MasterPlan che include vari "corridoi" che interessano il territorio italiano, tra cui il Corridoio 1 asse stradale e ferroviario Berlino-Palermo e le Autostrade del Mare (Fig. 1)

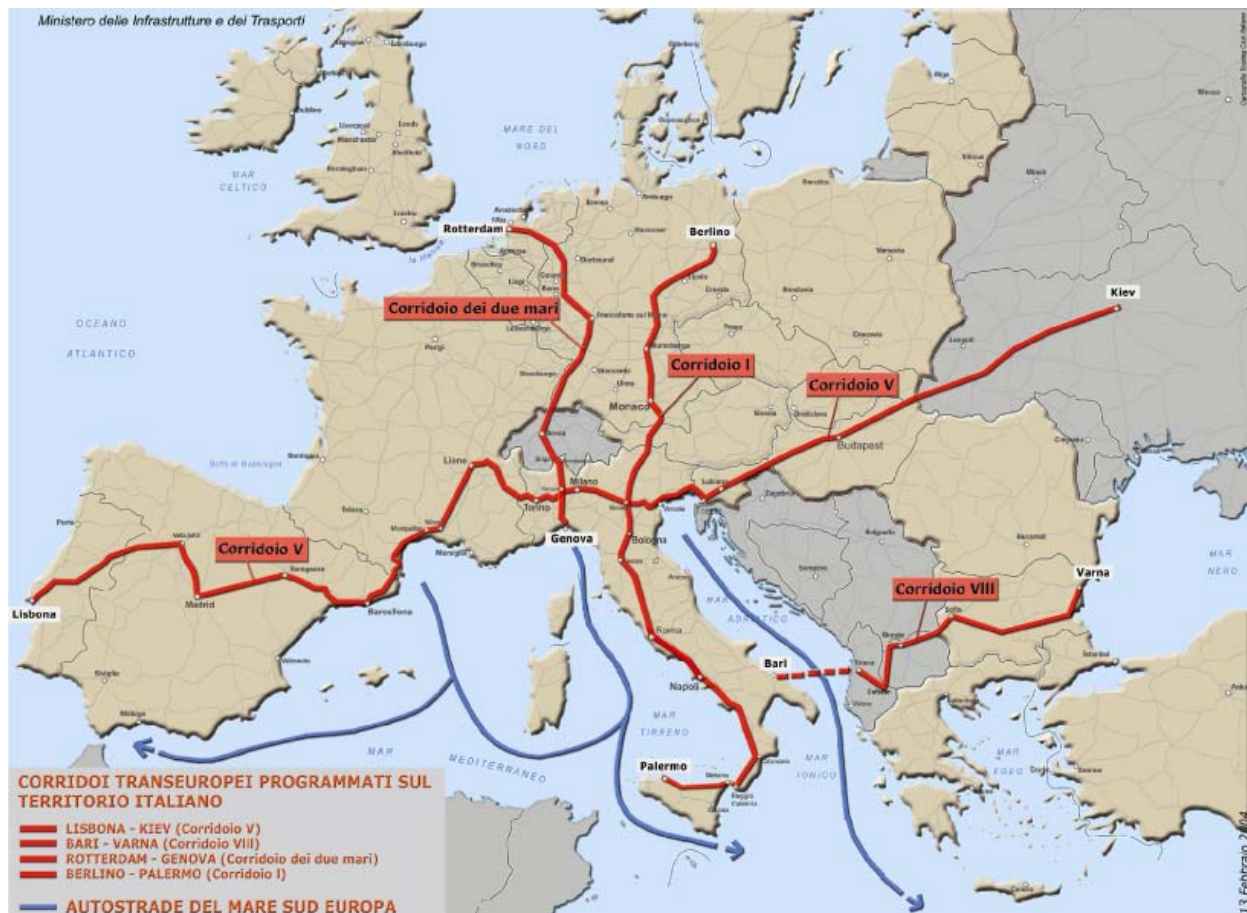


Fig. 1 Corridoi Europei e Autostrade del Mare

B) nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 - 2013, nel quale venivano precisati importanti obiettivi ed indirizzi tra cui si evince : 1) la necessità di evidenziare i processi di ottimizzazione dell'offerta dei vari impianti portuali attraverso il ricorso alla "logica del sistema portuale"; 2) la necessità di identificare i nodi portuali che hanno rilevanza nel Masterplan Euro - Mediterraneo; 3) definire un quadro di azioni per consentire una integrazione fra i vari impianti portuali e la rete ferroviaria e stradale nazionale e sovranazionale; 4) la necessità di fare in modo che la portualità si organizzi più marcatamente "verso un modello di sistema", per evitare la concorrenza tra i porti, fare massa critica nei confronti della concorrenza esterna e valorizzare le specializzazioni delle varie realtà portuali; 5) infine, per quanto concerne le aree destinate ad attività intermodali si riproponevano le Piattaforme Logistiche già

prospettate nel 2006, nei quali si prevede il nostro inserimento nella Piattaforma Logistica Tirreno Adriatica (Fig. 2) :

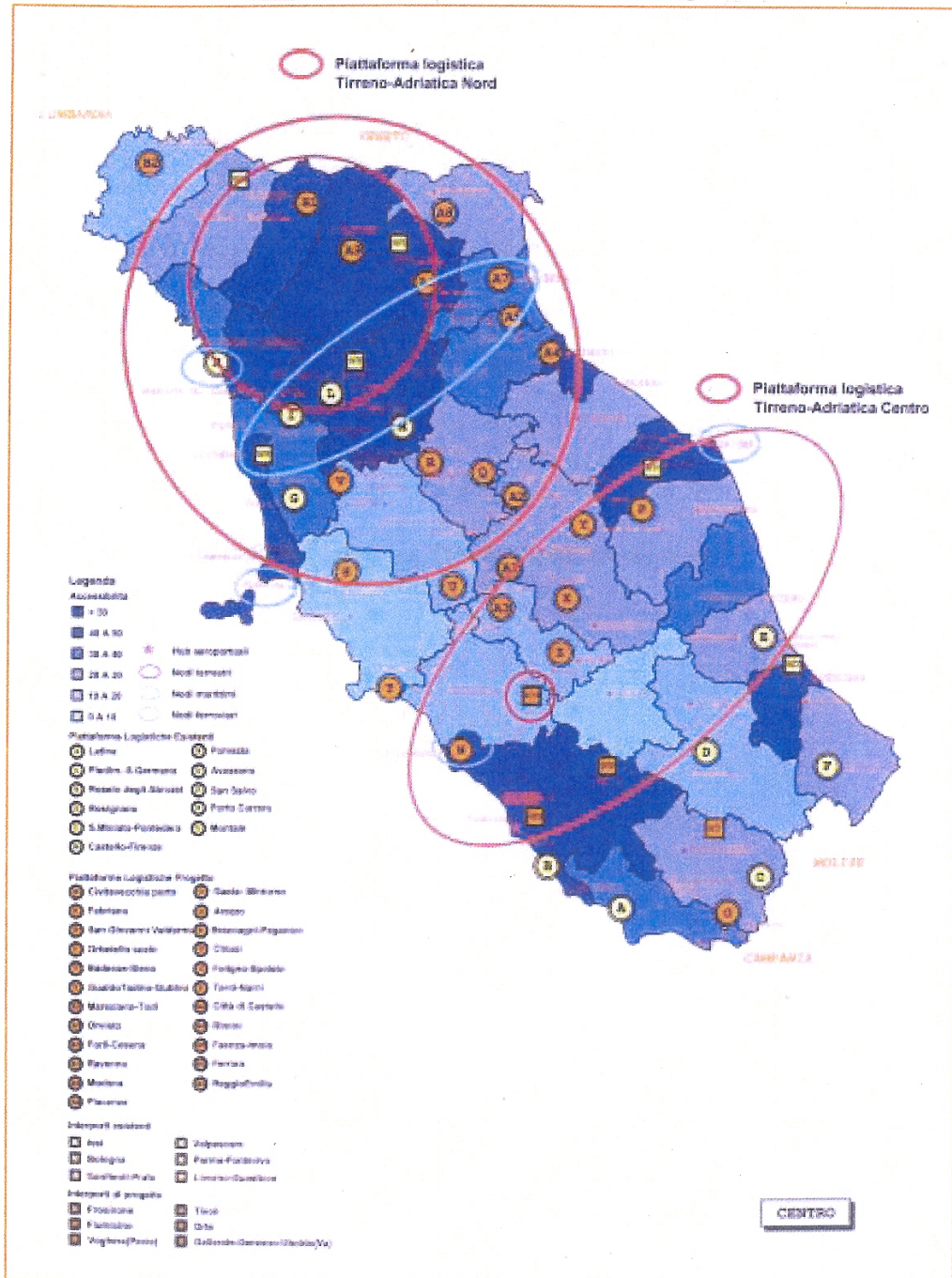


Fig. 2 Piattaforma Logistica Tirreno Adriatica

C) nel Master Plan dei porti della Toscana, secondo il quale l'obiettivo è quello di "creare i presupposti affinché la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Piombino e Marina di Carrara, dell'Interporto di Guasticce e dell'Aeroporto di Pisa, assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali della mobilità" (Fig. 3)

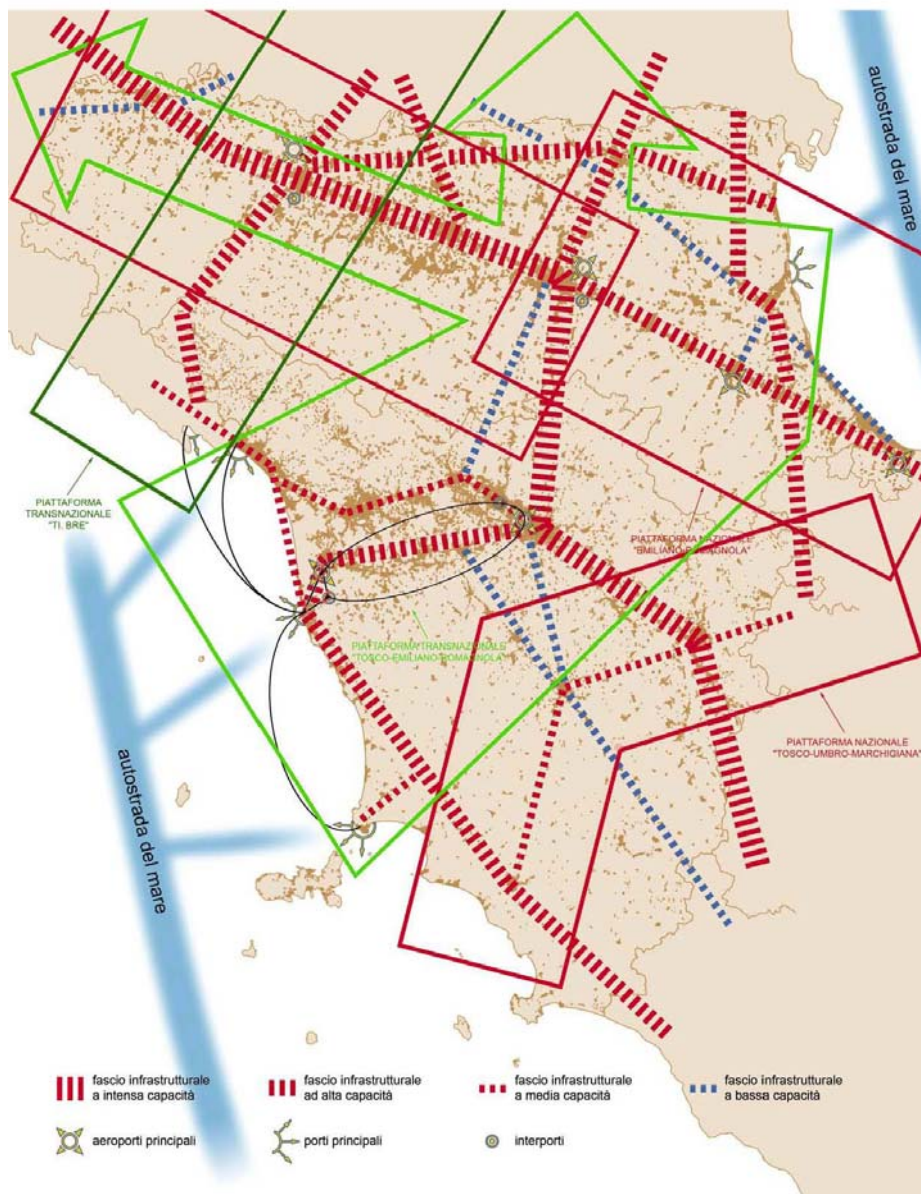


Fig. 3: Regione Toscana: Contributo per il Quadro Strategico Nazionale.



Nel presente Piano Operativo Triennale 2010 - 2012 è necessario evidenziare, oltre al preoccupante contesto economico e politico - amministrativo sopra evidenziato, anche le novità che si affacciano nei documenti e negli orientamenti di programmazione europea e nazionale, dove si delinea una "rilettura" integrale della componente infrastrutturale dell'offerta e anche della componente gestionale.

Infatti, la Commissione europea ha commissionato uno studio sulla definizione dei porti comunitari e le loro connessioni con le reti TEN - T. Tale ricerca ha prodotto un elenco di porti di rilevanza strategica comunitaria.

Con riguardo a questo dibattito in sede UE circa la revisione delle reti TEN - T, va assunto come fattore base la presa d'atto del Governo italiano (come risulta dagli atti e dalle conclusioni della riunione dei TEN-T Days di Saragozza del 9/6/10 organizzata dalla DG per la Mobilità ed i trasporti dell'UE) circa l'opzione di individuare due livelli della rete : quello della "COMPREHENSIVE NETWORK" o "rete complessiva", comunque finalizzata già negli interventi della Commissione a "collegare tutte le regioni europee in maniera adeguata"; la "CORE NETWORK" o "rete prioritaria", ovvero i nodi e le direttrici di maggiore rilevanza strategica ed economica.

Lo studio, a cui poco sopra si è fatto riferimento, è quello effettuato dall'Istituto di ricerca NEA (Istituto indipendente di ricerca internazionale del gruppo Panteia), che nella versione del giugno 2010, pur sottolineando che il documento stesso si proponeva una discussione e che i risultati erano da considerarsi provvisori ("interim results"), rappresenta il Draft TEN-T CORE PORTS secondo la seguente figura 4 :

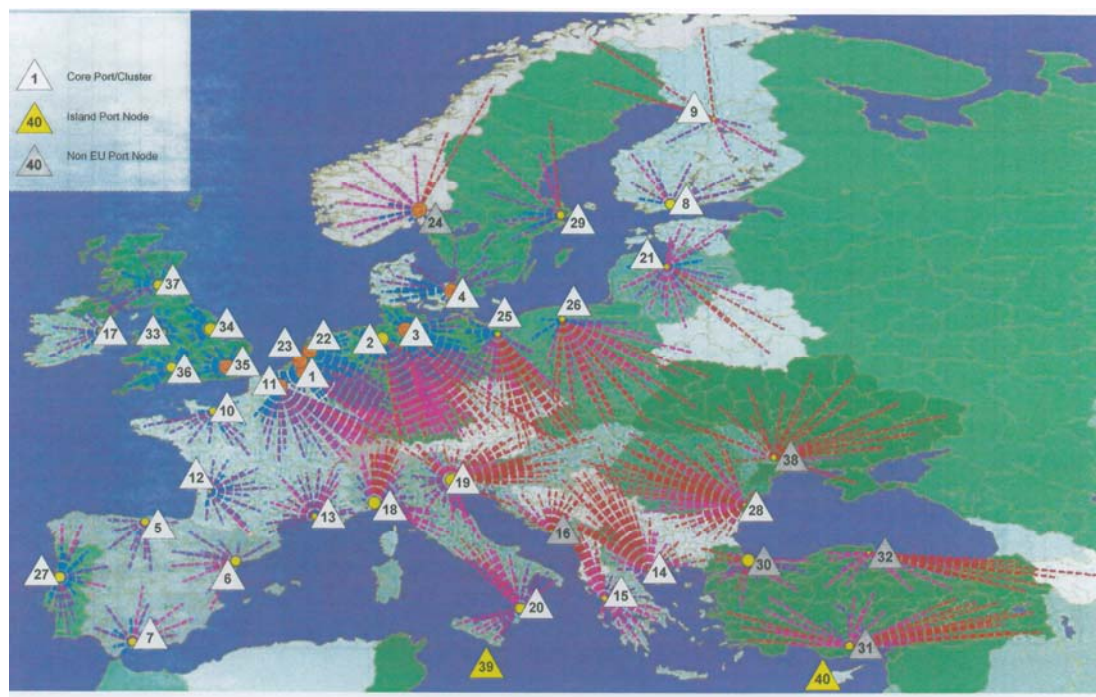


Fig. 4 Draft TEN-T CORE PORTS (versione GIUGNO 2010)

L'insieme dei porti considerati "CORE NETWORK" sono porti singoli o sistemi portuali (Tab. 1) :

No.	Name	Country
1	Antwerp	BE
2	Bremerhaven	DE
3	Hamburg	DE
4	Copenhagen/Malmo	DK/SE
5	Gijon/Bilbao	ES
6	Barcelona/Valencia	ES
7	Algeciras	ES
8	Helsinki/Tallinn	FI
9	Oulu/Vaasa/Gulf of Bothnia	FI
10	Le Havre/Seine	FR
11	Dunkerque/Calais/Zeebrugge	FR
12	Bordeaux/La Rochelle	FR
13	Marseille	FR
14	Thessaloniki/Kavala	GR
15	Patras/Piraeus	GR
16	Ploce/Bar/Dubrovnik	HR/ME

17	Dublin	IE
18	Genoa/La Spezia	IT
19	NAPA: Venezia/Trieste/Ravenna/Koper/Rijeka	IT/SI/HR
20	Gioia Tauro/Taranto/Bari/Brindisi	IT
21	Riga/Klaipeda	LV/LT
22	Amsterdam	NL
23	Rotterdam	NL
24	Oslo/Goteborg	NO/SE
25	Szczecin/Swinoujscie	PL
26	Gdansk/Gdynia	PL
27	Porto/Lisbon	PT
28	Constanta/Varna	RO/BG
29	Stockholm	SE
30	Istambul/Marmara	TR
31	Mersin	TR
32	Samsun	TR
33	Mersey	UK
34	Humber	UK
35	Thames/Haven/East Kent	UK
36	Avon/Solent/S. Wales	UK
37	Forth/Clyde	UK
38	Odessa/Illichivsk	UA
39	Marsaxlokk	MT
40	Limassol	CY

*Tab. 1: I porti considerati "CORE NETWORK" - Ipotesi giugno 2010*

Tale studio si prestava a critiche oggettive :

1° Affermava di riferirsi a tutte le tipologie di merci, ma sostanzialmente emergeva la assoluta dominanza del settore dei container, come se il sistema economico e le esigenze produttive con le esigenze logistiche fossero esclusivamente riferite a questo unico settore. Mancava del tutto un riferimento ed una considerazione del settore dei passeggeri;

2° L'individuazione dei candidati è avvenuta sulla base di traffici e soprattutto "impedimenti" attuali. E' mancata un'analisi vera dei progetti "di prospettiva", sul loro

stato di avanzamento, sulla possibilità concreta di realizzazione e sulla relativa tempistica;

3° Si è considerato il parametro della distanza del porto dalle principali rotte marittime e l'accessibilità del porto intesa come minimizzazione della somma del traffico chilometrico calcolato in euro rispetto al luogo di destinazione/provenienza della merce. Eppure la letteratura ci spiega che la "non centralità" (distanza maggiore rispetto ai mercati terrestri) può essere superata proprio da un efficiente sistema dei trasporti;

4° Nella ricerca sono stati candidati porti singoli o alcuni porti ricompresi nello stesso range portuale. Tale individuazione sarebbe corretta se fosse fatta sulla base della constatazione circa l'esistenza di una effettiva programmazione coordinata o almeno sulla base di una politica di cooperazione portuale (come nel caso dei porti NAPA), ma ha meno significato l'indicazione di un sistema portuale individuato solo sulla carta e senza sostanza di rapporti e/o relazioni in essere;

5° In questo quadro è risultata clamorosa e non giustificata l'iniziale esclusione del porto di Livorno ed è, a nostro giudizio, criticabile e molto opinabile la non valorizzazione di porti specializzati come Piombino che scelgono la propria programmazione dentro una logica di sistema e di cooperazione. Tali porti c.d. "minori" dovrebbero essere ricompresi dentro il sistema o range portuale (in cui è incluso un "porto prioritario"), con il proprio posizionamento coordinato e le proprie vocazioni. A questo punto si potrebbe pensare che è proprio la scarsa attenzione verso porti specializzati che genera talvolta scelte che spingono i nostri porti verso un criterio di a - sistematicità, ossia verso duplicazioni progettuali ed incremento di concorrenza interportuale nella stessa area terrestre.

Comunque si rileva che la Commissione Europea non ha ancora pubblicato il documento definitivo contenente le risultanze dei processi di consultazione sulla

riunione delle reti TEN-T e la proposta circa la metodologia da adottare per l'individuazione delle reti (globale e prioritaria).

E' invece disponibile lo studio NEA definitivo che correggendo la prima versione prevede l'inserimento del porto di Livorno nella rete prioritaria (che pertanto sembrerebbe essere costituita - per quanto riguarda l'Italia - dai porti di Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Venezia e Trieste; mentre la rete centrale europea dall'ipotesi di 40 porti passerebbe a 57 porti).

Con alcune correzioni condivisibili, come l'inserimento di Livorno, lo studio mantiene un'impostazione di fondo non condivisibile.

Tuttavia il lavoro per individuare i nodi portuali della rete prioritaria risulta ancora in corso ed esistono criteri che si riscontrano in documenti di lavoro della Commissione Europea "The new trans-European Network policy-Planning and implementation issues" SEC (2011) 101 FINAL per individuare i nodi primari merci/passeggeri ed i nodi primari merci nonché i nodi secondari merci/passeggeri (tali criteri fanno riferimento alle c.d. Aree MEGA, Metropolitan European Growth Areas, come individuate da EPSON ATLAS 2006; aree metropolitane o insieme di città con più di un milione di abitanti considerando anche la loro regione circostante a livello di NUTS3 (Province); porti con movimento annuale complessivo non inferiore all'1% del movimento complessivo annuo di tutti i porti europei o alle rinfuse (24.344.020 t. altre merci); unico porto che si trova in una regione NUTS1 anche se non soddisfa i criteri precedenti e secondo porto regione NUTS1 se nel suo retroterra si trova altra regione NUTS1 senza sbocco al mare).

Esistono altri criteri che derivano dall'interpretazione dei precedenti che conducono a risultati non troppo diversi.

L'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba ritiene che nella rete prioritaria debbano essere inseriti tutti i 23 porti sede di Autorità Portuale chiarendo i parametri entro i quali dovrebbero essere sviluppate politiche di sistema e di cluster interportuale.

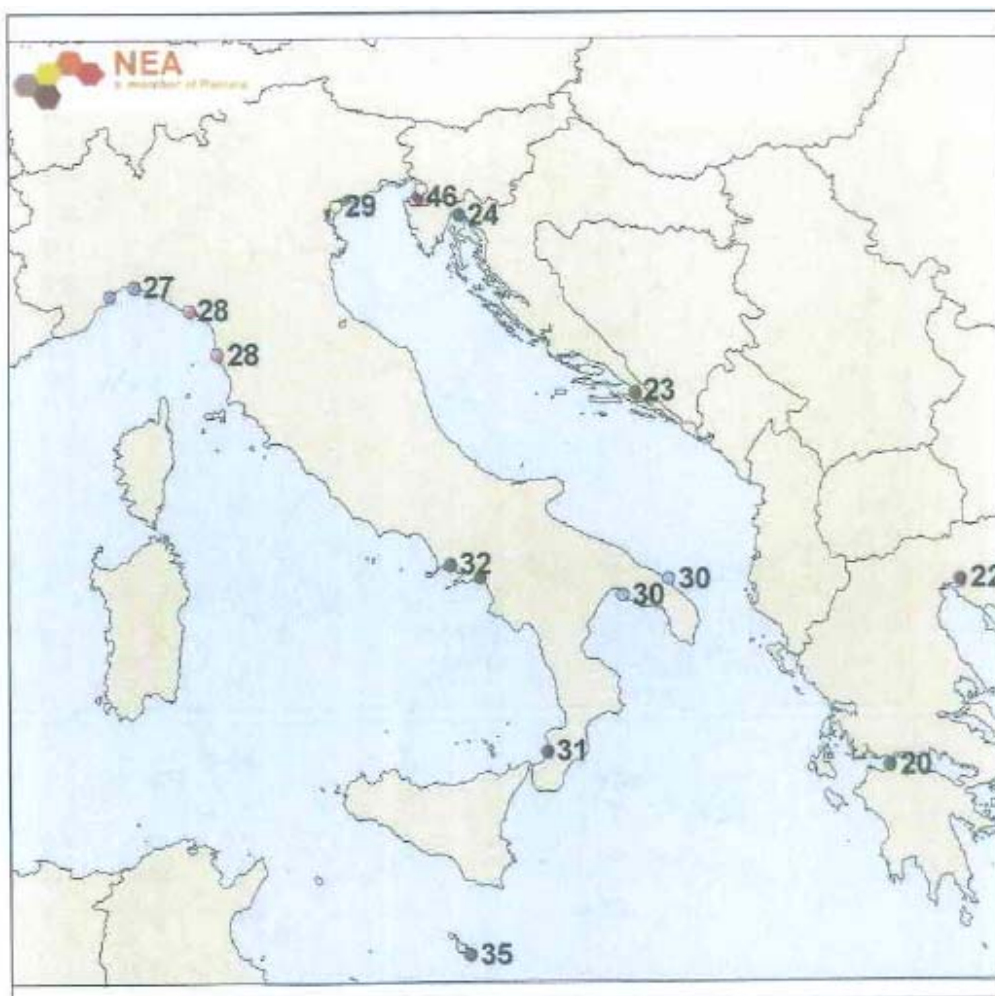


Fig. 5: Studio NEA - "Italian Core Ports"

Per completezza si deve tenere presente che recentemente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha diffuso la notizia circa i criteri quantitativi che la Commissione Europea intenderebbe adottare per individuare i porti che dovrebbero far parte della c.d "rete globale", nei quali il porto di Piombino può rientrare agevolmente (2, 4 milioni di tonn. di rinfuse e 400.000 passeggeri). Sempre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo l'Allegato Infrastrutture, prevede l'istituzione di una "cabina di regia" presso tale Ministero per produrre (entro 90 giorni) un quadro programmatico coerente alle strategie comunitarie, una serie di provvedimenti per il rilancio delle Autostrade del Mare (istituendo un Fondo Rotativo

per l'abbattimento dei vincoli dell'ultimo miglio), le interazioni tra portualità e retroportualità.

A fronte di questi scenari ipotizzati in sede comunitaria e nazionale ed a fronte del difficile contesto di crisi economica si pone il problema per un porto come quello di Piombino di verificare non soltanto la validità del proprio percorso strategico ed operativo, ma una volta fatta questa verifica individuare le azioni e gli strumenti che meglio consentono l'attuazione dei progetti ed il conseguimento degli obiettivi.

In questa condizione di notevole incertezza l'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba deve mantenere e sviluppare la funzionalità delle proprie infrastrutture, completando le opere delle pianificazioni vigenti fatta salva la disponibilità dei fondi necessari. Deve inoltre portare a compimento i processi di nuova pianificazione ed entrare il più rapidamente possibile in una fase di progettazione delle nuove opere previste fino alla loro completa attuazione, immaginando anche forme di partenariato o project financing dove possibile. L'Autorità Portuale deve inoltre puntare ad una efficienza sempre maggiore dei propri servizi. Ciò sarà possibile attraverso un miglioramento continuo della capacità di coordinamento e regolazione di tutte le attività portuali ed attraverso la ricerca del costante miglioramento delle condizioni di tutti i fattori di competitività dei nostri porti. Dunque, se da un lato sarà nostra cura proseguire con forza verso il potenziamento e l'efficienza delle infrastrutture, d'altro canto è definitivamente acquisita la consapevolezza circa l'importanza degli "intangibile assets", ossia dei fattori immateriali. Tra questi dovrà emergere con più forza e decisione la capacità di fare sistema (nel porto e tra porti toscani), coinvolgendo tutti gli attori istituzionali e non (economici e non economici). Il mondo della ricerca e la letteratura hanno evidenziato come "le profonde relazioni tra imprese, capitale sociale ed ambiente istituzionale stimolino socialmente e temporalmente l'apprendimento collettivo e l'innovazione continua".

I flussi di relazione, di confronto e di interazione che un approccio sistemico e di

network comportano favoriscono lo scambio e la diffusione delle conoscenze, delle informazioni e facilitano pertanto l'apprendimento e l'innovazione. In tal senso sarebbe auspicabile poter aprire un confronto sulle possibili modalità di attuazione concrete di un sistema portuale, sul tipo di approccio, di metodo e di governance che in un porto e tra porti di uno stesso sistema portuale possono essere individuati, verificando altresì la possibilità di formalizzare la nascita di un distretto o cluster interportuale toscano, che operi stabilmente per una effettiva cooperazione ed integrazione dei fattori di competizione e dei servizi. E' evidente che anche tutte le politiche inerenti la qualità, la competitività, l'innovazione, l'ambiente, la safety e la security potranno essere visti entro un processo di miglioramento portuale e/o di integrazione interportuale.

### **1° AGGIORNAMENTO**

L'analisi e le considerazioni espresse nel POT rimangono valide e persino si rafforzano anche alla luce delle principali novità verificatesi nell'ultimo anno e dei cambiamenti che, in prospettiva, si preannunciano. La Integrazione alla Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana sottoscritta in data 16/06/2011 inserisce a pieno titolo le pianificazioni e le opere del porto di Piombino (ma anche di Portoferraio e Rio Marina) tra le infrastrutture strategiche, ma contestualmente il quadro delle risorse finanziarie pubbliche disponibili si è in quest'ultimo periodo ancora aggravato.

Sul versante comunitario sono state definite due proposte di regolamento della Commissione U.E rispettivamente su "Orientamento per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti" e "Connecting Europe Facility".

La prima proposta conferma una rete articolata su due livelli, "complessiva" e "prioritaria". La rete prioritaria è formata da quelle parti della rete complessiva (nodi urbani, aeroporti, porti, corridoi, punti di frontiera) di importanza strategica ad elevato valore aggiunto per l'Europa.



Per quanto concerne i porti la Commissione Europea, nonostante la richiesta di Assoporti riguardante tutti i porti sede di Autorità Portuale, elenca nella "lista dei nodi della rete prioritaria" 11 porti italiani (su 82 porti europei): Ancona, Bari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia.

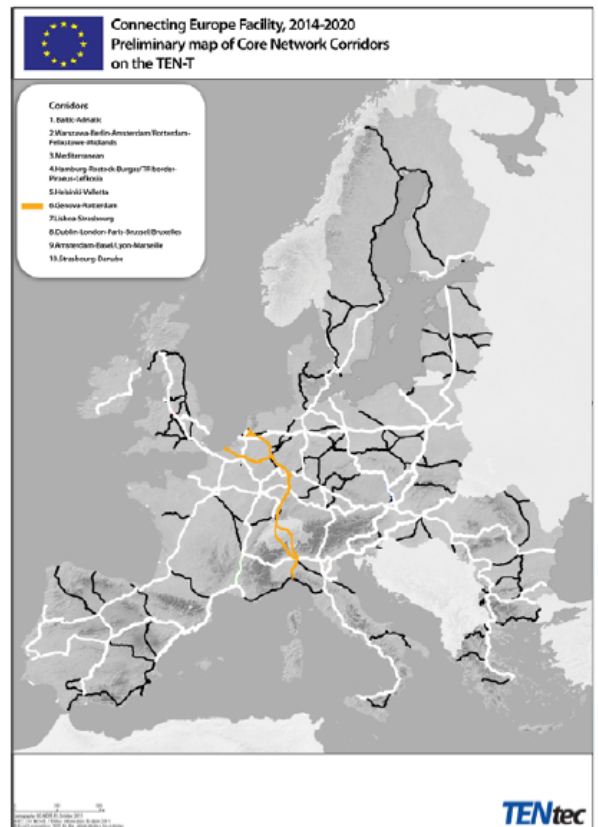
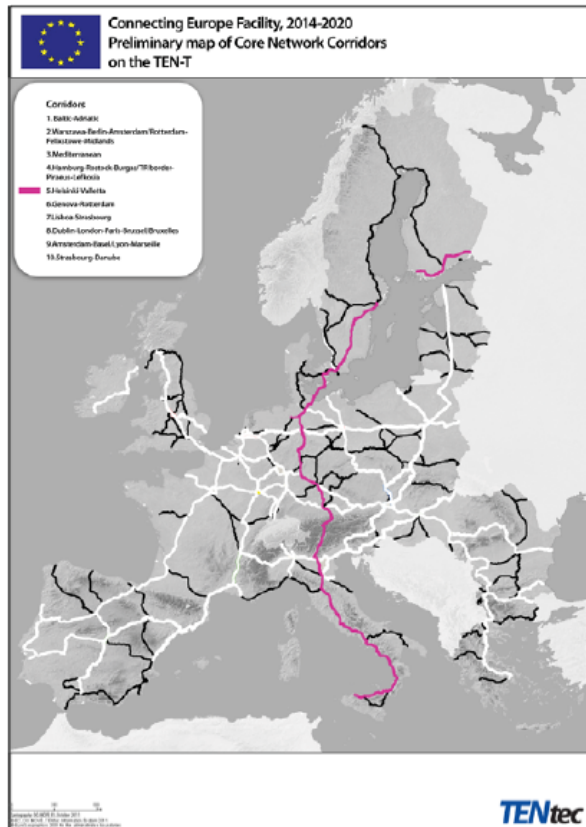
E' certamente positivo l'avvenuto inserimento del porto di Livorno (ingiustificatamente omissso in precedenza), ma tale inclusione dovrebbe indurre il "cluster tirrenico", la Regione in primo luogo, a spingere per un rafforzamento degli elementi di integrazione e di attivazione del sistema.

Purtroppo in tal senso si registrano dei notevoli ritardi forse dovuti ad una insufficiente convinzione di alcuni attori del sistema e pertanto sarà attivata un'iniziativa per sensibilizzare una ripresa di un lavoro comune.



Fig. 6: I 10 Corridoi Europei

# CONNECTING EUROPE FACILITY CORRIDOI CHE INTERESSANO L'ITALIA



In questo quadro rimangono strategiche le considerazioni svolte nel POT per il porto di Piombino ed il sistema toscano e tutta la progettualità volta a connettere il nostro porto con il corridoio Helsinki - Valletta (ex Berlino - Palermo). Tale impostazione troverebbe un coerente ed ulteriore sviluppo qualora la recente proposta della Regione Toscana di incrementare la rete attualmente indicata relativa ai Core Network Corridors "*con una diramazione del Corridoio Mediterraneo, basata sulle relazioni tra regioni del mediterraneo Occidentale (porti spagnoli) e la Regione dell'Alto Tirreno (porto di Livorno), sviluppando le infrastrutture portuali, anche ai fini di una maggiore connessione con il Nord Africa*". Dal porto di Livorno ci si collegherebbe con il corridoio Helsinki - Valletta, con il Corridoio Tirrenico si svilupperebbe il collegamento trasversale dell'itinerario europeo E78 (Grosseto - Fano) con la regione adriatica, il porto di Ancona, la regione balcanica con la Croazia, la Bosnia - Erzegovina, la Serbia ed il Montenegro fino alla Romania.

In tal modo il porto di Piombino si troverebbe di fatto incluso nel Core network Corridor Mediterraneo - Balcanico.

L'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba condivide pertanto tale impostazione e si adopererà per sostenerla in tutte le sedi.

L'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba ritiene tuttavia che anche tale impostazione dimostri l'opportunità di non concentrare l'attenzione solo sulle infrastrutture puntuali e di quanto sarebbe pertanto importante sviluppare una logica di sistema ed una strategia cooperativa (o se vogliamo di cooperation - competition) a partire dalla collaborazione tra i porti toscani sempre ricercata ma non ancora sviluppata.

In tal senso si richiama l'attenzione della Regione Toscana e di tutte le istituzioni interessate.

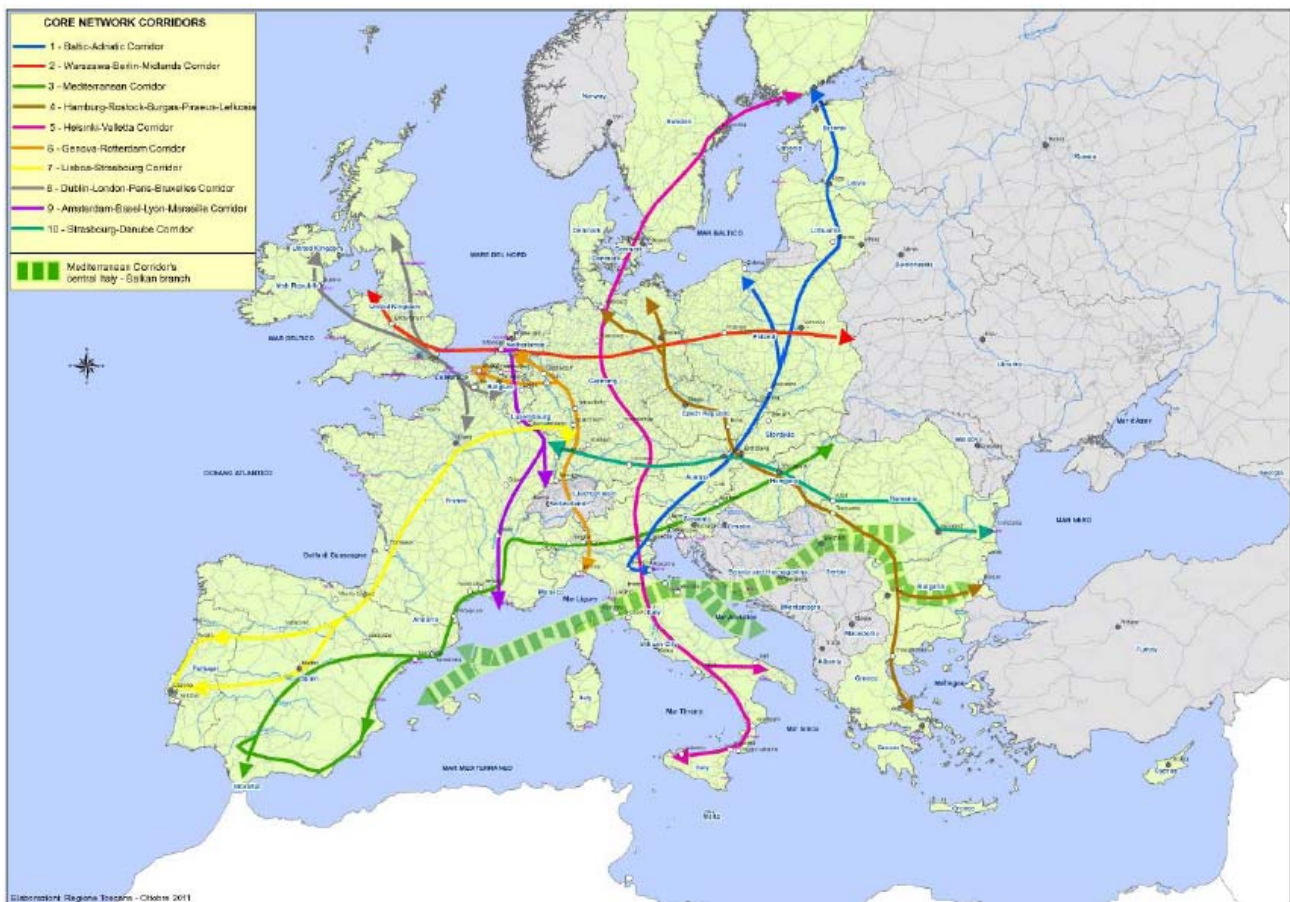


Fig. 7: *Ipotesi di Core Network Corridor Mediterraneo – Balcanico (Regione Toscana)*

Si richiama inoltre l'attenzione su quanto previsto dall'art. 46 del D.L. 201/2011 "Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale" di cui si tratterà brevemente nella nota di aggiornamento del paragrafo dedicato a Tuscan Port Authorities.

Queste considerazioni sono peraltro rafforzate dai più recenti provvedimenti legislativi quali il D.L. n. 201/2011 Salva Italia ovvero "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici" e il D.L. n. 1/2012 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività". Con il primo potranno assumere rilievo per il nostro lavoro in particolare le previsioni dell'art. 42 e dell'art. 46 riguardanti rispettivamente "Misure per l'attrazione di capitali privati" e "Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale". Con il secondo potranno assumere particolare rilievo le previsioni degli articoli 41 - 42 e da 44 a 48 che inseriscono norme importanti nella disciplina delle PPP e del Project

financing nonché norme in materia di dragaggi. Sarà cura pertanto dell'Autorità Portuale approfondire, in previsione dell'approvazione del nuovo PRP e della fattibilità delle opere nello stesso presenti, l'applicabilità alla nostra esperienza dei procedimenti previsti nel capitolo III° del Codice degli Appalti a seguito di tutte le norme intervenute recentemente (legge n. 106/2011, legge 2014/2011, D.L. 1/2012).

## **TUSCAN PORT AUTHORITIES**

Le Autorità Portuali di Marina di Carrara, Livorno e Piombino il 31 maggio 2010 hanno sottoscritto un Protocollo di cooperazione per la creazione dell'Associazione Tuscan Port Authorities (TPA).

Nel proposito dei firmatari, la TPA viene concepita come uno strumento operativo per "fare dei tre porti un vero e proprio sistema che per dimensioni, massa critica e ventaglio di specializzazioni funzionali offerte rappresenti un cluster di livello internazionale integrato nelle reti europee". L'Associazione finora non ha prodotto un adeguato livello operativo, ma nel periodo di vigenza del POT si dovrà verificare, inizialmente l'effettiva volontà di procedere e, successivamente, avviare una programmazione operativa comune. Questo sarà il compito dell'organo di indirizzo costituito dai tre Presidenti che a loro volta si dovranno relazionare con i rispettivi Comitati Portuali. Comunque, nella consapevolezza che i tre porti sono "un nodo" di un unico sistema, già nel protocollo in itinere le aree di attività principale sono state individuate, oltre alla promozione, nelle seguenti materie :

- programmazione del territorio e delle infrastrutture;
- approfondimento delle opportunità legate a specializzazioni funzionali "interportuali";
- metodi e criteri di regolazione economica e politiche concessorie;
- implementazione della qualità dei servizi, servizi informativi e telematici, semplificazione di procedure e controlli amministrativi e doganali;
- definizione di indirizzi comuni da sostenere nelle sedi istituzionali ai vari livelli.

Di fronte ad un contesto fortemente competitivo e ad una congiuntura economica particolarmente negativa e piena di incertezze per il futuro, i porti toscani devono decidere se affrontare le suddette criticità, che richiedono risposte in termini di infrastrutture materiali ed immateriali in un periodo di scarsità di risorse pubbliche, nell'ambito di una strategia cooperativa che, con molte probabilità, consentirebbe di

conseguire risultati maggiori. La particolare complessità che deriva dall'insieme di tutti i fattori di criticità, e che è implicita nel processo stesso di sviluppo portuale, implica l'attivazione di relazioni costanti e virtuose tra tutti gli attori istituzionali, economici e non economici, i quali dovrebbero darsi e condividere un qualificato progetto comune.

La crescita di un cluster interportuale e di una efficace politica cooperativa dipenderà dall'attenzione che verrà dedicata alla costruzione di relazioni, al lavoro in rete, per produrre un valore maggiore di quello che le parti autonome potrebbero realizzare agendo ciascuna da sola. L'Associazione non dovrà pertanto trascurare di mettere in campo azioni di incentivazione e rafforzamento della comunicazione, della promozione, di studio che riguardino sia gli aspetti infrastrutturali (Tab. 2), sia quelli relativi all'aumento dei livelli di efficienza dei servizi, all'innovazione ed alla sostenibilità ambientale.

*Tab 2: Importo finanziario degli interventi previsti nei Piani Operativi Triennali*

<b>PORT AUTHORITY</b>	<b>PRIMO ANNO</b>	<b>SECONDO ANNO</b>	<b>TERZO ANNO</b>	<b>TOTALE</b>
<b>Livorno</b>	164.294.000,00	59.200.000,00	77.800.000,00	<b>301.294.000,00</b>
<b>Marina di Carrara</b>	31.948.000,00	42.000.000,00	48.169.000,00	<b>122.117.000,00</b>
<b>Piombino</b>	112.955.000,00	24.900.000,00	50.900.000,00	<b>188.755.000,00</b>
<b>TOTALI</b>	309.197.000,00	126.100.000,00	176.869.000,00	<b>612.166.000,00</b>

Fonte: Piano Operativo Triennale 2010/2012 Autorità Portuali

\* Comprende i fondi e gli interventi per l'APQ del 21.12.2007

## **1° AGGIORNAMENTO**

Il D.L. 201/2011, convertito con legge 214/2011, ha introdotto con l'art. 46 "Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale" la possibilità di promuovere da parte delle Autorità Portuali sistemi logistici attraverso atti di intesa e di coordinamento con le regioni, le province e i comuni interessati, nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

Le finalità esplicitate nella legge sono ricondotte alla realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali e gli interventi di coordinamento devono essere mirati all'adeguamento dei Piani Regolatori Portuali e dei PRG in previsione e per le esigenze di quanto previsto dalla normativa comunitaria con riferimento ai corridoi transeuropei, senza causare distorsione alla concorrenza tra i sistemi portuali.

Anche in questo caso rimangono valide le analisi e le considerazioni del Piano Operativo Triennale.

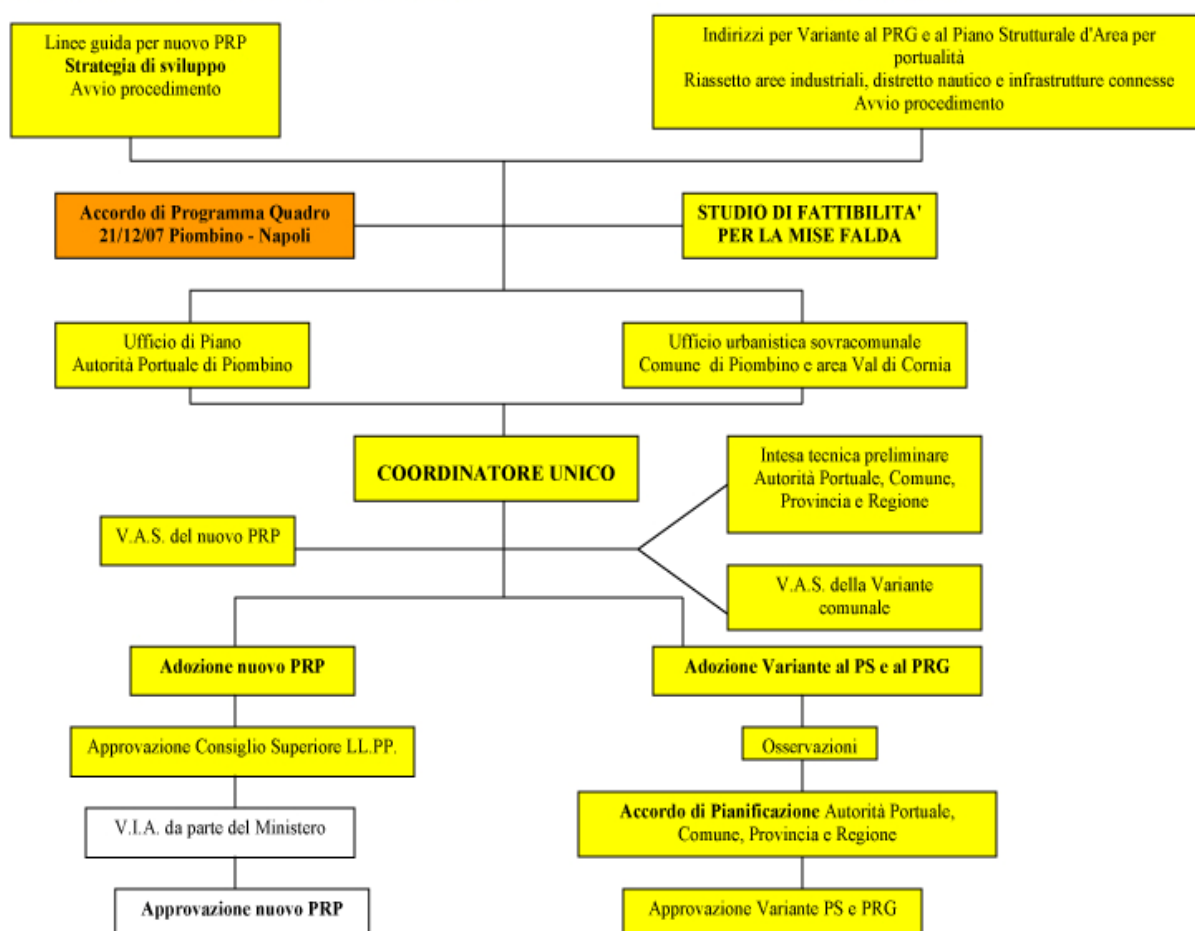


## IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PIOMBINO, L'ACCESSIBILITA' E LE AREE RETROPORTUALI

Prescindendo in questa sede dal percorso di pianificazione già espletato di cui si è dato conto nella precedente versione del POT e che pertanto si dà per conosciuto, sembra opportuno offrire nella tabella seguente una sintesi del percorso sin qui svolto e della procedura ancora da effettuare.

### AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO

### COMUNE



Come si può vedere rimane da espletare "solo" la procedura di VIA (il Piano Regolatore Portuale è da tempo all'esame della specifica Commissione presso il



L'approvazione del Piano Operativo Triennale potrà consentire la predisposizione dei progetti definitivi ed esecutivi delle opere della prima fase (i progetti preliminari, allo scopo di accelerare i tempi, sono già stati elaborati e sono disponibili) di attuazione del nuovo PRP. E' ragionevole ipotizzare che entro il periodo di vigenza tutte le opere della prima fase (oltre 100 milioni di euro) possano essere messe in gara dall'Autorità Portuale. Di seguito le tabelle illustrano indicativamente l'elenco delle opere previste, per fasi di attuazione del nuovo PRP :

ELENCO DELLE OPERE PREVISTE, PER FASI D'ATTUAZIONE. NEL NUOVO  
PIANO REGOLATORE PORTUALE

DESCRIZIONE OPERE	LUNGHEZZA (m) SUPERFICI E (m <sup>2</sup> ) VOLUME (m <sup>3</sup> )	COSTO UNITARIO	IMPORTO LAVORI (€)
<b>I FASE DI ATTUAZIONE DEL P.R.P.</b>			
DIGA FORANEA NORD (DARSENA NORD) - TRATTO A SCOGLIERA	m 650,00	€/m 25.000,00	16.250.000,00
DIGA FORANEA NORD (DARSENA NORD) - TRATTO A CASSONI	m 800,00	€/m 40.000,00	32.000.000,00
DIAFRAMMI DI PALANCOLE LUNGO LE BANCHINE DELLA DARSENA NORD (con ancoraggio)	m 1.000,00	€/m 25.654,32	25.654.320,00
DIAFRAMMI DI PALANCOLE LUNGO IL PERIMETRO DELLE VASCHE DI CONTENIMENTO	m 1.220,00	€/m 19.200,00	23.424.000,00
RETROMARGINAMENTO VASCHE DI CONTENIMENTO	m 1.926,00	€/m 8.500,00	16.371.000,00
BANCHINA NORD BACINO DI EVOLUZIONE	m 505,00	€/m 25.680,00	12.968.400,00
DEVIAZIONE FOGNA N°5	m 500,00	€/m 11.300,00	5.650.000,00

P.O.T. 2010 - 2012 *prima revisione*

PAVIMENTAZIONE VASCA N°1	m <sup>2</sup> 75.000,00	€/m <sup>2</sup> 100,00	7.500.000,00
<b>TOTALE I FASE DI ATTUAZIONE DEL P.R.P.</b>			<b>139.817.720,00</b>
<b>II FASE DI ATTUAZIONE DEL P.R.P.</b>			
OPERA DI PRESA ACQUA DI MARE	m 200,00	€/m 50.000,00	10.000.000,00
COMPLETAMENTO BANCHINE DARSENA GRANDE (banchina a palancole, sovrastruttura di c.a., terrapieno e pav. piazzale)	m 783,12	€/m 50.000,00	39.156.000,00
II FASE DRAGAGGIO FONDALI DARSENA GRANDE + BACINO DI EVOLUZIONE	m <sup>3</sup> 680.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	10.200.000,00
DRAGAGGIO CANALE DI ACCESSO DARSENA GRANDE	m <sup>3</sup> 300.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	4.500.000,00
GESTIONE SEDIMENTI PERICOLOSI	m <sup>3</sup> 100.000,00	€/m <sup>3</sup> 150,00	15.000.000,00
CONSOLIDAMENTO SEDIMENTI CONFERITI IN VASCA (DRAGAGGI)	m <sup>3</sup> 980.000,00	€/m <sup>3</sup> 4,00	3.920.000,00
CONFERIMENTO E CONSOLIDAMENTO SEDIMENTI CONFERITI IN VASCA (MATERIALI DI RECUPERO)	m <sup>3</sup> 1.200.000,00	€/m <sup>3</sup> 4,00	4.800.000,00
<b>TOTALE II FASE DI ATTUAZIONE DEL P.R.P.</b>			<b>87.576.000,00</b>
<b>III FASE DI ATTUAZIONE DEL P.R.P.</b>			
DARSENA PESCHERECCI	m 300,00	€/m 50.000,00	15.000.000,00
DARSENA DI SERVIZIO	m 250,00	€/m 50.000,00	12.500.000,00
COMPLETAMENTO BANCHINE DARSENA PICCOLA	m 65,00	€/m 50.000,00	3.250.000,00
TOMBAMENTO DARSENA PESCHERECCI	m <sup>2</sup> 17.000,00	€/m <sup>2</sup> 150,00	2.550.000,00

P.O.T. 2010 - 2012 *prima revisione*

PAVIMENTAZIONE NUOVI PIAZZALI DARSENA PICCOLA	m <sup>2</sup> 17.000,00	€/m <sup>2</sup> 100,00	1.700.000,00
II FASE DRAGAGGIO FONDALI DARSENA PICCOLA	m <sup>3</sup> 150.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	2.250.000,00
III FASE DRAGAGGIO FONDALI DARSENA GRANDE	m <sup>3</sup> 200.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	3.000.000,00
DRAGAGGIO FONDALI DARSENA NORD	m <sup>3</sup> 960.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	14.400.000,00
DRAGAGGIO BACINO DI EVOLUZIONE A QUOTA -15.00	m <sup>3</sup> 1.000.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	15.000.000,00
GESTIONE SEDIMENTI PERICOLOSI	m <sup>3</sup> 80.000,00	€/m <sup>3</sup> 150,00	12.000.000,00
I FASE DRAGAGGIO BACINO TRAGHETTI A QUOTA -10.00	m <sup>3</sup> 50.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	750.000,00
GESTIONE SEDIMENTI PERICOLOSI	m <sup>3</sup> 20.000,00	€/m <sup>3</sup> 150,00	3.000.000,00
CONSOLIDAMENTO SEDIMENTI CONFERITI IN VASCA (DRAGAGGI)	m <sup>3</sup> 2.360.000,00	€/m <sup>3</sup> 4,00	9.440.000,00
CONFERIMENTO E CONSOLIDAMENTO SEDIMENTI CONFERITI IN VASCA (MATERIALI DI RECUPERO)	m <sup>3</sup> 1.200.000,00	€/m <sup>3</sup> 4,00	4.800.000,00
SOVRASTRUTTURA BANCHINE DARSENA NORD, BITTE E ARREDI	m 1.000,00	€/m 10.000,00	10.000.000,00
PAVIMENTAZIONE PIAZZALI DARSENA NORD	m <sup>2</sup> 970.000,00	€/m <sup>2</sup> 100,00	97.000.000,00
I FASE TERMINAL TRAGHETTI: PROLUNGAMENTO MOLO BATTERIA	m 465,00	€/m 40.000,00	18.600.000,00
I FASE TERMINAL TRAGHETTI: NUOVA BANCHINA PREMUDA	m 122,00	€/m 30.000,00	3.660.000,00
I FASE TERMINAL TRAGHETTI: PONTILE 1	m 137,00	€/m 15.000,00	2.055.000,00
I FASE TERMINAL TRAGHETTI: PONTILE 2	m 137,00	€/m 20.000,00	2.740.000,00
I FASE TERMINAL TRAGHETTI: PIAZZALE A TERGO NUOVA BANCHINA PREMUDA	m <sup>2</sup> 5.000,00	€/m <sup>2</sup> 150,00	750.000,00

P.O.T. 2010 - 2012 *prima revisione*

I FASE TERMINAL TRAGHETTI: PAVIMENTAZIONE PIAZZALE NUOVA BANCHINA PREMUDA	m <sup>2</sup> 5.000,00	€/m <sup>2</sup> 100,00	500.000,00
<b>TOTALE III FASE DI ATTUAZIONE DEL P.R.P.</b>			<b>234.945.000,00</b>
<b>IV FASE DI ATTUAZIONE DEL P.R.P.</b>			
II FASE TERMINAL TRAGHETTI: NUOVA BANCHINA TRIESTE	m 200,00	€/m 30.000,00	6.000.000,00
II FASE TERMINAL TRAGHETTI: BANCHINA INTERNA MOLO BATTERIA + DENTE	m 295,00	€/m 50.000,00	14.750.000,00
II FASE TERMINAL TRAGHETTI: DENTE DI ATTRACCO BANCHINA G. PECORARIO	m 85,00	€/m 50.000,00	4.250.000,00
II FASE TERMINAL TRAGHETTI: PIAZZALE A TERGO NUOVE BANCHINE	m <sup>2</sup> 10.000,00	€/m <sup>2</sup> 150,00	1.500.000,00
II FASE TERMINAL TRAGHETTI: PAVIMENTAZIONE PIAZZALI TERMINAL TRAGHETTI	m <sup>2</sup> 150.000,00	€/m <sup>2</sup> 100,00	15.000.000,00
II FASE TERMINAL TRAGHETTI: PARCHEGGIO MULTIPIANO	m <sup>2</sup> 9.000,00	€/m <sup>2</sup> 1.000,00	9.000.000,00
VIABILITA' INGRESSO/USCITA TERMINAL TRAGHETTI	1,00	10.000. 000,00	10.000.000,00
NUOVA SEDE AUTORITA' PORTUALE	m <sup>3</sup> 10.000,00	€/m <sup>3</sup> 1.000,00	10.000.000,00
SOVRASTRUTTURA BANCHINA BACINO DI EVOLUZIONE	m 445,00	€/m 50.000,00	22.250.000,00
DEMOLIZIONE PONTILE LUSID	m <sup>3</sup> 150,00	€/m <sup>3</sup> 10.000,00	1.500.000,00
DRAGAGGIO CANALE DI ACCESSO A QUOTA -16.00	m <sup>3</sup> 420.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	6.300.000,00
II FASE DRAGAGGIO BACINO TRAGHETTI A QUOTA -10.00	m <sup>3</sup> 30.000,00	€/m <sup>3</sup> 15,00	450.000,00
GESTIONE SEDIMENTI PERICOLOSI	m <sup>3</sup> 25.000,00	€/m <sup>3</sup> 150,00	3.750.000,00
CONSOLIDAMENTO SEDIMENTI CONFERITI IN VASCA BACINO DI EVOLUZIONE (DRAGAGGI)	m <sup>3</sup> 450.000,00	€/m <sup>3</sup> 4,00	1.800.000,00

P.O.T. 2010 - 2012 *prima revisione*

CONSOLIDAMENTO SEDIMENTI CONFERITI IN VASCA BACINO DI EVOLUZIONE (MAT. RECUPERO)	m <sup>3</sup> 550.000,00	€/m <sup>3</sup> 4,00	2.200.000,00
PAVIMENTAZIONE PIAZZALI BACINO DI EVOLUZIONE	m <sup>2</sup> 75.000,00	€/m <sup>2</sup> 100,00	7.500.000,00
<b>TOTALE IV FASE DI ATTUAZIONE DEL P.R.P.</b>			<b>116.250.000,0 0</b>
<b>TOTALE GENERALE INVESTIMENTI</b>			<b>578.588.720,0 0</b>

<b>RIEPILOGO</b>	
<b>DESCRIZIONE OPERE</b>	<b>IMPORTO LAVORI (€)</b>
OPERE PORTUALI (dighe, moli, banchine, pontili, piazzali, retromarginamento, etc.)	443.338.720,00
DRAGAGGI	90.600.000,00
OPERE INFRASTRUTTURALI (edifici, viabilità di ingresso, opera di presa acqua di mare, deviazione fogna 5)	44.650.000,00
<b>TOTALE GENERALE INVESTIMENTI</b>	<b>578.588.720,00</b>

Per quanto concerne il collegamento diretto al porto di Piombino attraverso il prolungamento della SS 398, si allega al presente Piano il Protocollo di Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, MATTM, Regione Toscana, ANAS S.p.A., SAT S.p.A., Camera di Commercio dell'11 dicembre 2010, che prevede la realizzazione del Primo lotto Montegemoli - Gagno entro la data indicativa del 2017 ed entro il 2011 la predisposizione del progetto del Secondo lotto, il cui finanziamento viene assicurato dal MIT (potendo altresì contare su 2 milioni della Regione Toscana e 1 milione della Camera di Commercio).

L'Autorità Portuale è inoltre impegnata insieme al Comune, alla Provincia di Livorno e alla Regione Toscana all'attuazione del c.d. Protocollo Dalmine, che si propone in

tempi più rapidi la realizzazione di un collegamento viario diretto stabilimento - porto, passante per l'area industriale della Lucchini, insieme alla riattivazione del raccordo ferroviario di stabilimento. Tale obiettivo, di vitale importanza per le prospettive dello stabilimento ma anche per l'economia portuale e del territorio, potrebbe vedere impegnata l'Autorità Portuale nelle realizzazioni individuate ed un possibile concorso finanziario in termini di partenariato.

Per quanto concerne il collegamento ferroviario, possibile nel medio termine fino alle aree del primo banchinamento della Variante II, l'Autorità Portuale si adopererà per il passaggio delle aree (anche in coincidenza con la scadenza della relativa concessione) e per l'attuazione dei progetti sempre entro il medio termine.

Con riferimento alle aree retroportuali, dopo l'acquisizione delle aree di Montegemoli (circa 110.000 mq.) l'Autorità Portuale provvederà alla loro assegnazione con procedura di evidenza pubblica anche ai fini dell'urbanizzazione, mentre per quanto concerne le aree di Gagno risulta in via di conseguimento l'obiettivo previsto nei piani precedenti attraverso l'avvenuta acquisizione delle stesse da parte del Comune, che, ovviamente, potrà a sua volta assegnarle ad operatori interessati. Su tali aree o almeno su parti di esse si estende per finalità demaniali collegate allo sviluppo della nautica da diporto di attività logistiche l'interesse dell'Autorità Portuale. Si potranno pertanto delineare anche passaggi di proprietà tra Comune ed Autorità Portuale legati al perseguimento delle suddette finalità.

### **1° AGGIORNAMENTO**

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale si è rivelata lunga e complessa. In ogni caso il nucleo regionale ha fornito il suo parere nella seduta dell'11/01/2012 per l'espressione del parere della Giunta Regionale al MATTM ai sensi dell'art. 63 della L. R. 10/10 e s.m.i.

Tale parere favorevole (con 47 prescrizioni) è stato inviato alla Commissione VIA nazionale che ha raccolto anche i pareri della Soprintendenza, del Ministero dei beni



culturali ed ambientali ed ha espresso anche il proprio. L'Autorità Portuale di Piombino è sempre in attesa del Decreto del Ministro attestante la compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale, a seguito del quale saranno necessarie alcune modifiche e/o integrazioni normative e cartografiche, che saranno deliberate dal Comitato Portuale ai fini dell'invio del Piano Regolatore Portuale così modificato e/o integrato alla Regione Toscana per l'approvazione definitiva (che potrebbe avvenire entro settembre 2012).

Per quanto concerne la viabilità, occorre seguire l'iter di approvazione del progetto di collegamento diretto al Porto di Piombino attraverso il prolungamento della SS 398 a seguito delle prescrizioni introdotte dalla Regione Toscana in sede di VIA sul progetto SAT, secondo le quali il tracciato del tratto di penetrazione al porto deve comunque essere concordato con l'Autorità Portuale.

Con riferimento al collegamento viario Stabilimento Tenaris Dalmine - Porto previsto dal c.d. Protocollo Dalmine dell'11/12/2010, l'Autorità Portuale di Piombino ha concordato con Dalmine e Lucchini un tracciato esistente da ripristinare ed adeguare elaborando un progetto definitivo già inviato alla Regione Toscana per l'erogazione del finanziamento necessario alla realizzazione delle opere.

Una volta ottenuto il finanziamento l'opera sarà senz'altro appaltata dall'Autorità Portuale.

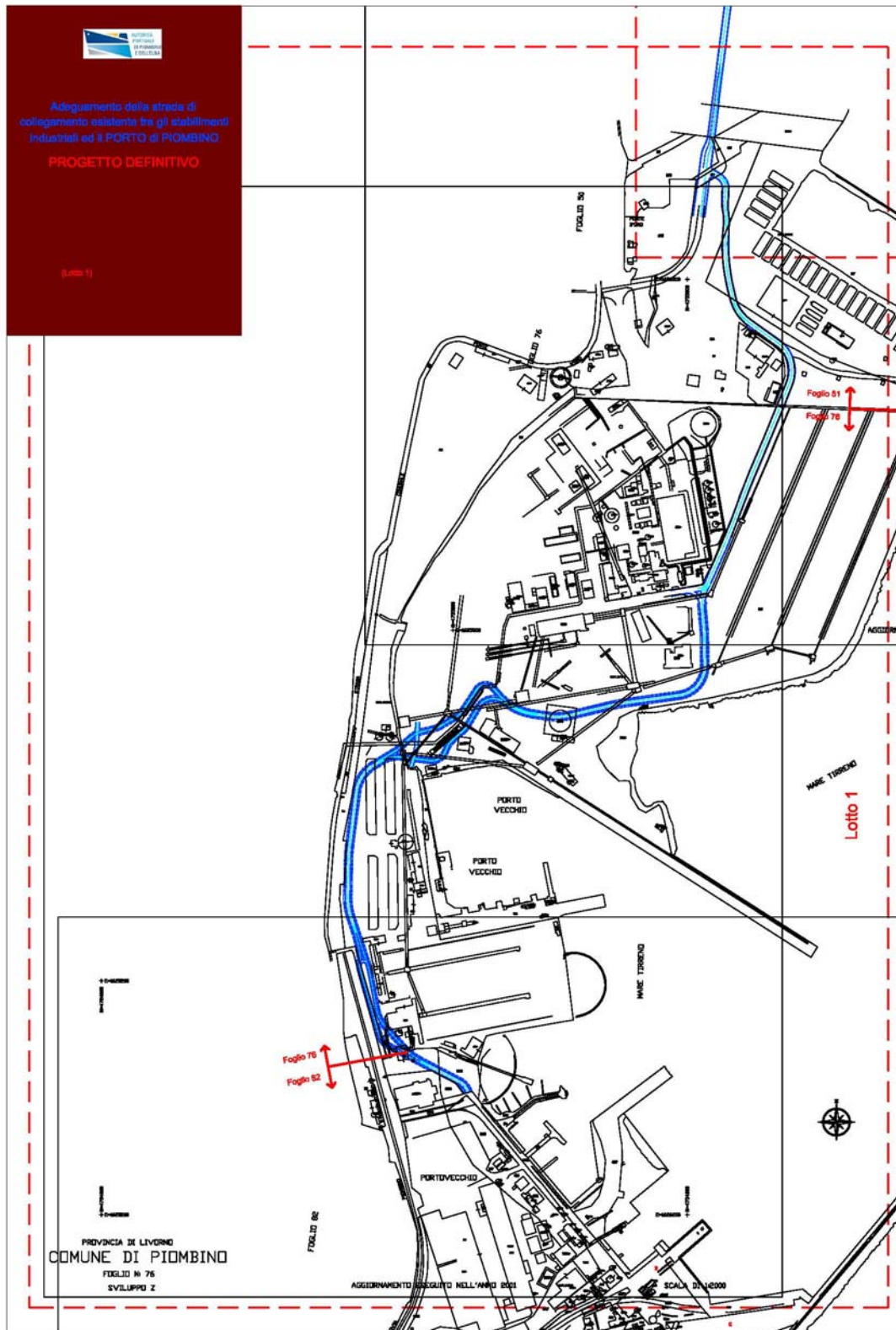


Fig. 9: Progetto strada stabilimento Dalmine - Porto

## AREE RETROPORTUALI

Sono state definitivamente acquisite con sottoscrizione di apposito contratto sia le aree di Montegemoli (11 ettari), sia le aree ex Irfird (22 ettari).

Per quanto concerne queste ultime aree l'Autorità Portuale procederà in linea con le finalità previste nel POT elaborando una proposta di Piano attuativo esteso a tutte le aree limitrofe con identica destinazione (aree ex SIPI) che potranno essere anch'esse acquisite per le medesime finalità ricercando i necessari finanziamenti.

Il Piano attuativo riguardante tutte le aree suddette verrà inviato al Comune per la valutazione e approvazione da parte del Consiglio Comunale.

Contestualmente si provvederà, se necessario, all'integrazione della caratterizzazione, alla predisposizione del progetto di bonifica e/o analisi di rischio funzionale alla destinazione urbanistica. Tale processo potrebbe essere accelerato in caso di necessità collegate alla vicenda della Costa Concordia.



*Fig. 10: Panoramica del porto con in evidenza le aree retroportuali*

## **GLI ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO. DRAGAGGI E BONIFICHE PORTUALI**

Il Piano Operativo Triennale precedente delineava nel dettaglio le previsioni delle intese istituzionali siglate, in particolare l'Accordo Programma Quadro del 21/12/2007 e l'Accordo Di Programma del 18/12/2008.

In questa sede si precisa che mentre l'APQ sta continuando il suo percorso attuativo, l'ADP ha incontrato difficoltà di attuazione tanto che il Ministero dell'Ambiente ha istituito una commissione per individuare le modifiche necessarie anche a seguito del cambiamento di fase che è seguito alla stipula dell'accordo con il verificarsi della forte crisi economica globale.

Per quanto concerne l'APQ del 21/12/2007, l'Autorità Portuale ha disposto le seguenti azioni attuative:

- Ha adottato il nuovo PRP nei tempi previsti, il piano è alla Commissione VIA nazionale ed in seguito potrà essere approvato dalla Regione Toscana.
- Ha predisposto il progetto esecutivo di bonifica e di messa in sicurezza dell'area antistante i carbonili coordinandolo con il banchinamento previsto nella prima fase di attuazione della variante II del PRP. Tale progetto è stato pubblicato per la gara d'appalto il 2 luglio 2010.
- Ha predisposto il progetto preliminare di tutte le opere previste nell'APQ ed il progetto preliminare di uno stralcio attuativo calibrato sulle risorse disponibili.
- Ha avviato le procedure di gara per il dragaggio antistante l'area del primo banchinamento per circa 600.000 m<sup>3</sup> di sedimenti marini.
- Ha collaborato con il Provveditorato alle OO. PP. della Campania incaricato dal Commissario per le bonifiche in Campania per la progettazione e la gara di appalto per l'asportazione di circa 650.000 m<sup>3</sup> di sedimenti marini antistanti la colmata di Bagnoli e da trasportare a Piombino per il refluento nella vasca di colmata.
- Ha predisposto una convenzione attuativa dell'APQ da siglare con il Commissario

per le bonifiche in Campania per il trasferimento delle somme dovute all’Autorità Portuale di Piombino a fronte del refluitamento e per la realizzazione delle opere accessorie, inclusi gli oneri gestionali per l’accoglienza delle bettoline e relativi sedimenti.

Come già dato atto nel POT precedente, le negative novità emerse nel corso del 2009 hanno determinato una discussione tra tutti i soggetti sottoscrittori dell’APQ a causa delle risorse FAS sottratte alle finalità dell’accordo per far fronte all’emergenza economica.

A ciò si è aggiunta la fuoriuscita in termini finanziari della S.S. 398 dall’accordo per entrare negli impegni assolti direttamente dalla Società Autostrade Tirrenica (SAT).

Sul versante del porto di Piombino la riduzione della disponibilità di risorse ha determinato la necessità di concentrare l’azione attuativa su un progetto stralcio che comunque mantiene la sua funzionalità ed organicità.

Le decisioni sono state prese al tavolo dei sottoscrittori ed in congruenza di ciò è stato predisposta una bozza di rimodulazione dell’Accordo non ancora sottoscritta alla quale comunque ci stiamo attenendo.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva (Tab. 3) degli interventi previsti e delle relative risorse.

<b>Destinatario risorse</b>	<b>Intervento</b>	<b>Fabbisogno €</b>	<b>Copertura €</b>	<b>Fonte</b>
<b>AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO</b>	I° fase di attuazione PRP Banchina Darsena Piccola Nord e 1° stralcio Banchina Darsena Grande Sud	38.000.000,00	38.000.000,00	Autorità Portuale di Piombino
	Retromarginamento delle vasche di raccolta 1 e 2 connesso ai fini ambientali	19.800.000,00	6.900.000,00	Regione Toscana
			8.500.000,00	MATTM Fondo Unico Investimenti

P.O.T. 2010 - 2012 *prima revisione*

		4.400.000,00	MATTM Delibera CIPE n. 19/2004 per bonifiche aree pubbliche
Molo di protezione foranea, compresa l'impermeabilizza zione	50.456.782,00	20.000.000,00	MATTM Delibera CIPE 20/2004
		18.100.000,00	MATTM Risorse Delibera CIPE n. 1/2006
		9.100.000,00	MATTM Delibera CIPE n. 19/2004 per bonifiche aree pubbliche
		3.256.782,00	-3.000.000,00 € MATTM Fondo Unico Investimento -256.782,00 € <i>Comune di Napoli ex Commissario Campania per conferimento a valere sulle assegnazioni di competenza (per 645.975 mc sedimenti)</i>

				-6.020.480,00 € Comune di Napoli ex Commissario Campania per conferimento a valere sulle assegnazioni di competenza (per 184.000 mc materiali colmata) - 1.679.520,00 € comune di Napoli ex Commissario Campania per conferimento a valere sulle assegnazioni di competenza (per 645.975 mc sedimenti)
	Chiusura a sud della terza vasca di raccolta	26.900.000,00	7.700.000,00	
			19.200.000,00	Comune di Napoli ex Commissario Campania per Conferimento a valere sulle assegnazioni di competenza (per 645.975 mc sedimenti)
	Dragaggio/bonifica e refluento di circa 900.000 mc di sedimenti comprensivi dei materiali pericolosi da avviare a smaltimento	15.000.000,00 Autorità Portuale di Piombino	15.000.000,00	L. 413

	Opere accessorie ed oneri gestionali per il ricevimento dei materiali provenienti da Bagnoli e per lo scarico delle navi	5.600.000,00	5.600.000,00	Comune di Napoli ex Commissario Campania per opere accessorie a Piombino a valere sulle assegnazione di competenza
	<b>Sub Totale</b>	<b>155.756.782,00</b>	<b>155.756.782,00</b>	

Tab. 3: Tabella risorse Accordo in via di rimodulazione dell'APQ Bagnoli Piombino

L'attività del prossimo triennio sarà pertanto concentrata nel predisporre i necessari progetti esecutivi, attivare e seguire le procedure autorizzative finalizzate all'attuazione dei progetti sopra elencati.

Nonostante tutti gli impegni di accelerazione acquisiti con la stipula dell'APQ l'esperienza fin qui maturata dimostra che l'insieme di questi passaggi, e persino ognuno di questi, sarà certamente molto complesso e di non breve durata.

A ciò si aggiungono tutte le incertezze interpretative le carenze delle normative settoriali che incidono in modo fortemente negativo sull'efficace svolgimento delle procedure, di per sé complicate, come dimostrano le problematiche sperimentate per i progetti in corso di attuazione come la bonifica della Chiusa (1° stralcio) ed il progetto di bonifica ed infrastrutturale di banchinamento.

La situazione potrebbe migliorare qualora venissero emanate norme regolamentari di chiarimento o leggi di riforma (come quella della Legge 84/94) che potrebbero ampliare la gamma delle scelte a disposizione delle Autorità Portuali introducendo anche norme per disciplinare i trattamenti dei materiali/sedimenti e la loro possibilità di reimpiego.

Per questo l'Autorità Portuale si riserva di variare e/o integrare le progettazioni sulla base delle eventuali sopravvenute normative ed anche sulla base delle esigenze



scaturenti dall'approvazione del nuovo PRP riguardanti la portanza e la stabilità del materiale da refluire in vasca per la più rapida tempistica attuativa dell'infrastruttura. Rispetto a questo processo non sarà indifferente la certezza delle risorse finanziarie, come dimostra anche la vicenda della potenziale revoca dei finanziamenti a tutte le Autorità Portuali nell'ambito della legge di conversione del c.d. Decreto Milleproroghe.

La vicenda si è poi positivamente conclusa con l'esclusione dei porti SIN (sede di consiglio di carattere nazionale) in cui il Governo ed il Parlamento hanno alla fine giustamente riconosciuto che questi porti devono percorrere una procedura "aggravata" rispetto agli altri porti e le lungaggini sin qui sperimentate sono implicite ad una normativa che andrebbe per questo semplificata, migliorata e chiarita.

Anche la gestione dell'APQ non è stata ottimale e la prevista rimodulazione dell'accordo, nonostante i solleciti dell'Autorità Portuale, del Commissario e del Provveditore campano e dello stesso MATTM ancora oggi non si è ancora verificata.

Non di meno questa Autorità Portuale ritiene necessario procedere nell'attuazione dell'APQ, secondo quanto verbalizzato nelle successive riunioni del tavolo dei sottoscrittori.

L'attuazione dell'APQ secondo la sua rimodulazione o secondo le decisioni verbalizzate del tavolo dei sottoscrittori costituiscono il presupposto per l'attuazione del Progetto di Sviluppo Complessivo del porto di Piombino.

Le realizzazioni degli interventi previsti costituiscono di fatto quella parte di attività ed infrastrutture (bonifiche ed infrastrutture "senza bancabilità" come le opere di messa in sicurezza e i moli foranei) che consentono con la loro attuazione la possibilità di attivare una fase successiva dove le opere di completamento possono essere pensate secondo logiche di PPP (Partnership Pubblico-Privato).

L'Autorità Portuale potrà inoltre elaborare piani finanziari che potranno basarsi anche su contributi in conto infrastrutture a fronte di conferimenti di sedimenti marini di

altri porti che potranno essere previsti entro precise condizioni finanziarie ed ambientali e rispondenti a precise caratteristiche di qualità e di portanza. Tali operazioni dovranno comunque essere fatte nell'ambito di intese istituzionali e nell'ambito dei Programmi Nazionali di Bonifica e/o di cooperazione interportuale.

Per effettuare percorsi di tal genere è inoltre essenziale che le normative vengano perfezionate, completate e le procedure semplificate, oltre a prevedere che le nuove logiche vengano correttamente interpretate ed attuate negli enti preposti alle necessarie autorizzazioni.

Oltre ai progetti di cui alla Tab. 3, l'Autorità Portuale è impegnata sui seguenti progetti di studio o bonifica o comunque connessi con le finalità del porto:

- Piano di caratterizzazione degli specchi d'acqua "area portuale" e "aree del nuovo PRP del porto di Piombino" (costo previsto 1 milione di euro : vedere Fig. 7);
- Piano di caratterizzazione dell'area marino costiera inclusa nel SIN di Piombino. Il piano verrà eseguito direttamente da ISPRA su incarico del MATTM (vedi Fig. 11)

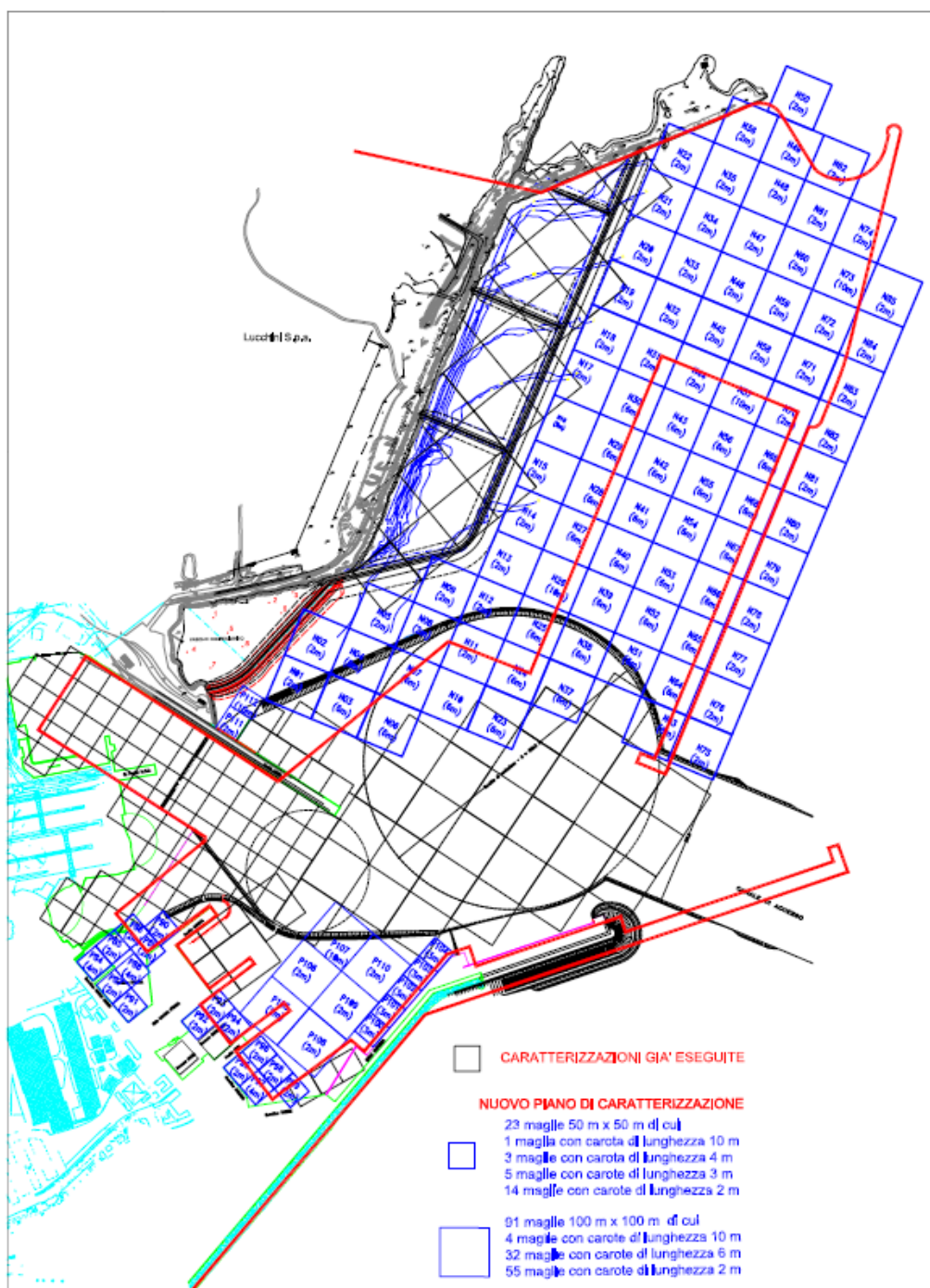


Fig. 11: Piano di caratterizzazione degli specchi d'acqua "area portuale" e "aree del nuovo PRP del porto di Piombino"

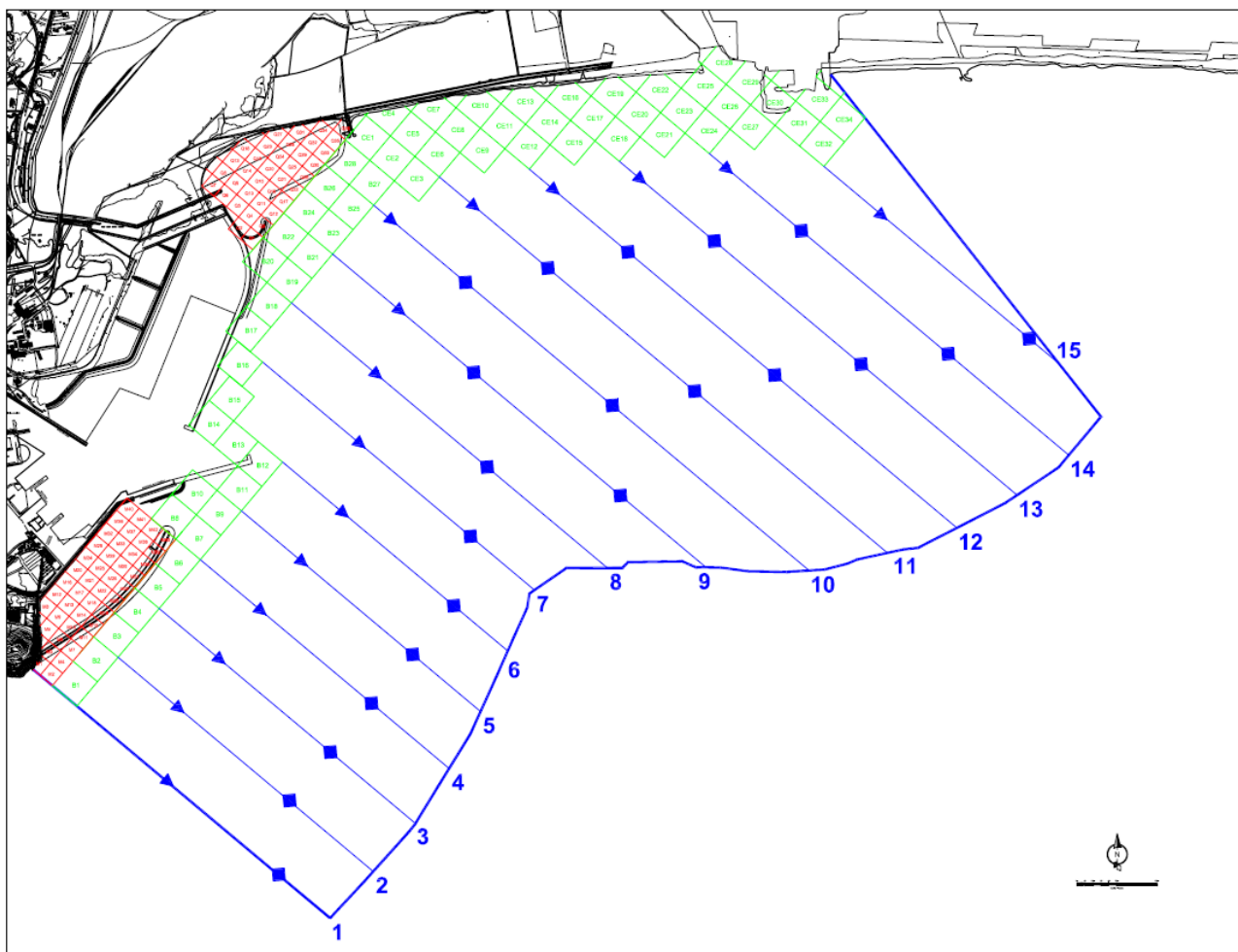


Fig. 12: Piano di caratterizzazione dell'area marino costiera inclusa nel SIN di Piombino.

- Progetto di completamento dell'impermeabilizzazione del fondo e delle sponde interne della vasca grande di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi III sottobacino Costo € 1.550.000,00



- Progetto Opere Accessorie per consentire immissione dei materiali provenienti dai dragaggi e dalle bonifiche ambientali nella vasca grande di contenimento (Fig. 13 Sezioni progettuali piattaforma di attracco).

Costo € 5.600.000,00

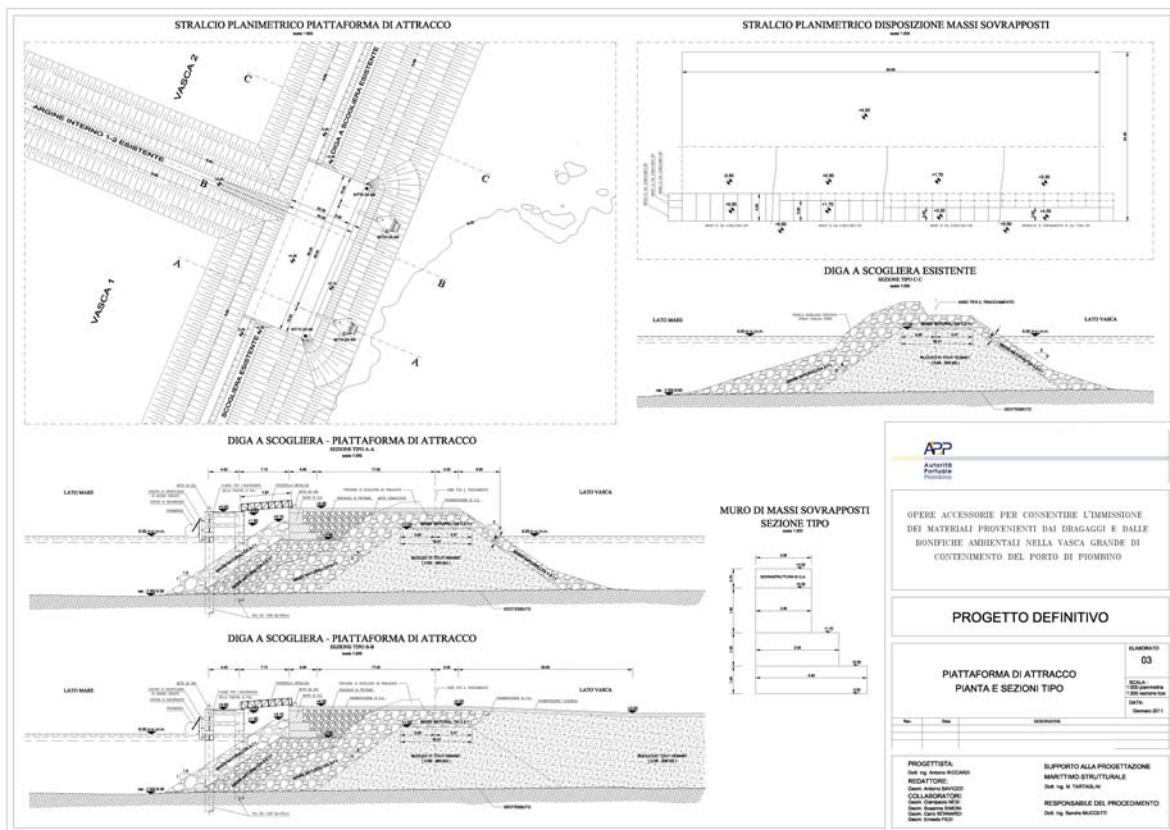


Fig. 13: Sezioni progettuali della piattaforma di attracco

### 1° AGGIORNAMENTO

Sull'attuazione dell'Accordo di Programma Quadro sono emerse durante la riunione del tavolo dei sottoscrittori, svoltasi il 10/10/2011, al Ministero dello Sviluppo Economico alcune incertezze sulle modalità attuative degli interventi nel territorio di Napoli che potrebbero provocare problemi attuativi anche per Piombino.

Pertanto l'Autorità Portuale ha comunque deciso di procedere con l'attuazione delle opere accessorie con proprie risorse in quanto indispensabili alla fattibilità dei

dragaggi connessi all'attivazione del primo banchinamento. Al tempo stesso l'Autorità Portuale di Piombino valuterà la possibilità di rimodulare l'Accordo di Programma Quadro riferendolo unicamente al sito di Piombino.

In ogni caso, a seguito della certa riduzione di quantitativi provenienti da Napoli riferiti alla Colmata, l'Autorità Portuale di Piombino potrà accogliere alcuni quantitativi da altri porti, in particolare potrà soccorrere le esigenze del porto di Livorno manifestate dall'Autorità Portuale ed anche dalla Provincia di Livorno.

Si rende comunque necessario aggiornare il costo delle infrastrutture da realizzare nel porto di Piombino e di conseguenza adeguare il contributo in conto infrastrutture previsto a fronte del refluimento in vasca da parte di terzi.

La precisazione dei costi, garantita anche dall'avanzamento delle progettazioni possibile anche a seguito dell'approvazione del Piano Regolatore Portuale, potrà meglio calibrare ogni iniziativa dell'ente collegata ad ipotesi di finanza di progetto.



**SCHEDA PROGETTO I° BANCHINAMENTO VARIANTE II**

SCHEDA SUL PROGETTO: I° fase di attuazione del Piano Regolatore del porto di Piombino. Banchina nord Darsena Piccola e I° stralcio banchina sud Darsena Grande.

Bonifica dei sedimenti marini e messa in sicurezza della falda.

QUADRO ECONOMICO € 38.000.000,00 DI CUI €32.000.000,00 PER LAVORI

La realizzazione dell'intervento prevede l'espletamento di diverse fasi lavorative.

La prima include la dismissione delle due vasche di sedimentazione a servizio degli scarichi idrici dello stabilimento Lucchini e la realizzazione di un percorso nuovo della rete terminale di raccolta e scarico a mare delle acque di stabilimento.

La seconda fase prevede la bonifica dell'area (a mare) interessata dal banchinamento con l'asportazione di circa 70.000 m<sup>3</sup> di sedimento di cui circa 14.593,80 m<sup>3</sup> pericolosi.

A tale scopo verrà predisposta anche un'area di stoccaggio temporaneo dei sedimenti pericolosi per consentire le necessarie analisi dei cumuli.

La terza fase prevede la infissione di palancole con funzione strutturale e di messa in sicurezza della falda in doppia fila con disposizione dei tiranti di collegamento fra il palancolato principale e l'elemento di ancoraggio dei muri di banchina.

Si procederà infine alla realizzazione della trave di coronamento e dei riempimenti retrostanti fino al completamento della struttura di banchina (250MTL x 210 MTL x circa 40.000 m<sup>3</sup> di aree).

**1° AGGIORNAMENTO**

La gara si è conclusa con l'affidamento alle imprese CMC e SALES della realizzazione dei lavori (contratto sottoscritto l'11/02/2012).

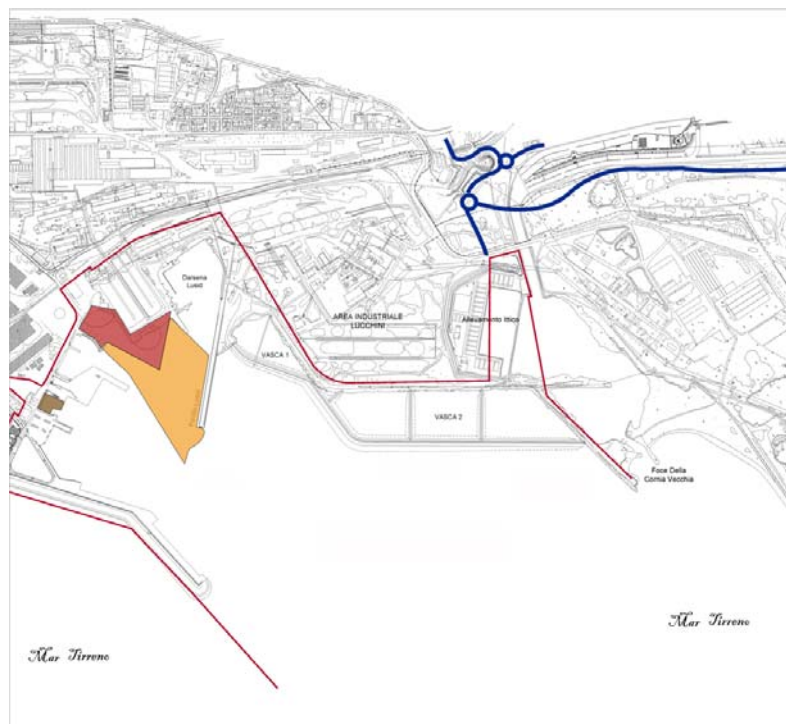


Fig. 14: *Primo banchinamento con dragaggio antistante*



**ALTRE OPERE PREVISTE NEL TRIENNIO NEI PORTI DI COMPETENZA**

Oltre alle opere sin qui ricordate, alcune delle quali di imminente esecuzione, l'Autorità Portuale è impegnata nelle procedure per la graduale realizzazione anche delle seguenti opere:

1. Tombamento (parziale) Darsena Lanini, compresa la realizzazione di nuovi attracchi per i mezzi ausiliari di servizio nel porto di Piombino (importo massimo previsto incluso opere di bonifica € 3.500.000,00)
2. Realizzazione nuovo livello parcheeggio Stazione Marittima compresi dispositivi per produzione energia con fonti rinnovabili (da studiare l'ipotesi di un project financing totale o parziale; in alternativa finanziamento da parte dell'Autorità Portuale massimo € 2.200.000);
3. Riqualificazione ed ampliamento locali CISP nel porto di Piombino con criteri innovativo energetico - ambientali (finanziamento massimo € 4.000.000,00 da reperire);
4. Nuovi locali ex biglietterie adiacenti la stazione ferroviaria del porto di Piombino (finanziamento circa € 200.000,00);
5. Realizzazione torretta piloti del porto di Piombino. Da coordinare con l'intervento di cui al punto 2 (finanziamento risorse A.P. massimo €650.000,00);
6. Risagomatura e rifinitura diga foranea porto di Piombino (finanziamento massimo € 2.000.000,00 da reperire);
7. Progettazione e realizzazione nuova stazione marittima nel porto di Portoferraio (finanziamento massimo € 2.500.000,00)
8. Realizzazione I° stralcio nuove opere previste dal nuovo PRP di Rio Marina (finanziamento diretto € 4.000.000,00 e project financing attivazione risorse Intesa Stato Regione);
9. Sistemazione locali ex ufficio Autorità Marittima di Rio Marina (importo massimo € 400.000,00);

10. Esecuzione viabilità pubblica interna al perimetro industriale Lucchini e Dalmine in relazione all'attuazione del "Protocollo Dalmine" (risorse Regione Toscana; importo massimo A.P. € 500.000,00);
11. Previsione di opere di manutenzione straordinaria nei porti di Piombino, Portoferraio e Rio Marina (importo stimato circa 1.200.000,00 €/anno).

## **IL DISTRETTO DELLA NAUTICA**

Il 20 ottobre 2010, il Comune e l'Autorità Portuale di Piombino, rispettivamente nelle persone del Sindaco, Gianni Anselmi, e del Presidente, Luciano Guerrieri, hanno siglato una importantissima convenzione avente ad oggetto il "Distretto della nautica, polo del diportismo e della cantieristica".

Trattandosi di "complesso integrato" di aree a terra e specchi acquei ove si intrecciano competenze comunali e competenze marittime - portuali, riconducibili, rispettivamente, all'Amministrazione Civica e all'Autorità Portuale, la convenzione disciplina gli impegni necessari a creare sinergia amministrativa e finanziaria tra i due enti così da snellire e semplificare le procedure istruttorie connesse alla rapida messa a disposizione degli soggetti attuatori degli interventi le aree oggetto delle opere, nonché per elaborare una correlata procedura di evidenza pubblica per il rilascio delle concessioni demaniali.

Posto il comune interesse da parte delle due Amministrazioni alla realizzazione delle strutture e dei servizi connessi al distretto della nautica, attese la complessità e l'entità degli interventi, si è resa quanto mai opportuna un'appropriata sinergia amministrativa e finanziaria da parte del Comune e dell'Autorità Portuale, volta a snellire e semplificare le procedure istruttorie connesse alla rapida messa a disposizione delle aree in capo ai soggetti attuatori, nonché ad elaborare una correlata procedura di evidenza pubblica avuto riguardo ai diversi e molteplici profili di interesse pubblico e privato in gioco, i primi riconducibili alle finalità istituzionali dei due enti e alla natura giuridica delle aree interessate, a terra e a mare, i secondi alle condizioni afferenti alla elaborazione di un accurato piano finanziario ed industriale.

Invero, la convenzione è l'ultimo di una serie di provvedimenti e protocolli in questa direzione, il primo dei quali è il *Piano Strutturale d'Area* - approvato dal Comune di Piombino nel 2007, e che, tra gli obiettivi strategici di governo del territorio, già prevede un distretto per il diportismo nautico e la cantieristica comprendente

infrastrutture destinate a ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni, servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica, a tal fine individuando nel tratto costiero compreso tra Punta Semaforo ad Ovest (in prossimità del porto commerciale-passeggeri) e la foce del Cornia ad Est, l'ambito territoriale che presenta le maggiori compatibilità e potenzialità di utilizzo per tali funzioni e attrezzature.

Successivamente, il Comune ha proceduto, di concerto con l'Autorità Portuale, alla elaborazione di una specifica variante al PRG relativa ai temi della "portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse" promuovendo un accordo di pianificazione con Regione Toscana e Provincia di Livorno (siglato nell'aprile 2009) finalizzato alla approvazione della suddetta variante, all'implementazione del PIT/Masterplan dei porti della Regione Toscana ed alla contestuale definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale di competenza dell'Autorità Portuale.

In detta Variante il tema della nautica è quindi affrontato introducendo la previsione di un nuovo "Complesso integrato della nautica" articolato:

- in un polo del diportismo, localizzato in aderenza alla diga foranea di Molo Batteria al margine sud del porto commerciale-passeggeri, prevalentemente dedicato ai natanti di elevate dimensioni, costituito da un porto turistico con specchio acqueo di circa 13 ettari e capienza massima di 700 posti barca di dimensioni pari o superiori ai 12 metri, nel quale dovrà comunque essere collocata la darsena servizi attualmente ospitata nel porto commerciale-passeggeri, integrato da aree per la manutenzione ed il rimessaggio dei natanti (prevalentemente di servizio alle grandi imbarcazioni in relazione agli alti fondali disponibili) da ricavare mediante imbonimenti a mare, e dalla relativa darsena di servizio;

- in un polo della cantieristica e delle attività ittiche, localizzato nel bacino della Chiusa attestato al margine nord del porto commerciale-passeggeri, costituito da un approdo (ottenuto mediante la riordino del bacino della Chiusa e del fosso Terre Rosse) con specchio acqueo di circa 8 ettari e capienza massima di 700 posti barca prevalentemente dedicato ai natanti di piccola e media dimensione, integrato da aree per la cantieristica (per complessivi 10 ettari) il rimessaggio e ad altre attività connesse alla filiera nautica e dalla relativa darsena di servizio; nell'ambito del nuovo punto d'ormeggio viene prioritariamente indicata la localizzazione della flotta pescherecci e dei servizi connessi (compreso il mercato ittico) e viene inoltre riservata una dotazione di posti barca adeguata ad attivare operazioni di tipo perequativo al fine di liberare o alleggerire altri ambiti del territorio comunale impropriamente utilizzati per il diportismo nautico;
- nell'area di Poggio Batteria, per la quale, ad una sua utilizzazione temporanea, nelle more della realizzazione del nuovo porto turistico di Molo Batteria, per funzioni di servizio al porto commerciale-passeggeri (stoccaggi, parcheggi), è prevista - a regime - la sua qualificazione come "porta a mare" di ingresso al porto passeggeri e al polo nautico di Molo Batteria, mediante la realizzazione di un complesso integrato di servizi (attività commerciali, direzionali, parcheggi) rivolti al porto commerciale-passeggeri e al porto turistico da connotare anche sotto il profilo della qualità architettonica ed urbanistica;
- nell'area della Chiusa di Pontedoro e di quella a mare in aderenza alla diga foranea di Molo Batteria, ricadenti all'interno del Sito di Interesse Nazionale per le bonifiche ed il risanamento ambientale.

Per la realizzazione degli interventi previsti dal progetto la convenzione prevede il ricorso a modelli di *partnership* pubblico-privato, al fine di ottenere dal mercato le necessarie risorse finanziarie nonché le competenze progettuali, sia per la

realizzazione delle opere, che per la loro successiva gestione.

Contestualmente, l'Autorità Portuale si impegna a rilasciare agli aggiudicatari apposita concessione demaniale marittima delle aree di demanio interessate dalla costruzione delle strutture portuali e dei servizi, ivi comprese le aree di Poggio Batteria, ove saranno comunque mantenuti, incrementandoli del 10%, i parcheggi auto attualmente riservati agli utenti.

Per quanto attiene alla bonifica della Chiusa (come noto, ricadente all'interno del SIN - Sito di Interesse Nazionale - di Piombino), la convenzione stabilisce che i relativi interventi saranno attuati dall'Autorità Portuale o dal privato che acquisirà la concessione. In questo caso, dei relativi oneri si terrà debito conto nella determinazione del canone.

Recentemente, una Società privata ha attivato la procedura del Decreto Burlando per ottenere la concessione demaniale per realizzare la previsione di porto turistico a tergo del molo foraneo del porto e di Poggio Batteria.

A seguito della pubblicazione del progetto sono state presentate due ulteriori proposte concorrenti.

Si renderà pertanto necessario, da parte della Conferenza dei Servizi convocata dal Sindaco di procedere alla verifica di ammissione ed all'eventuale comparazione.

L'Autorità Portuale si propone di collaborare con il Comune di Piombino per la concreta attivazione delle procedure amministrative fino all'assegnazione della concessione demaniale di propria competenza. Oltre a quanto sopra riportato, l'Autorità Portuale si adopererà per creare condizioni di fattibilità di realizzazione dell'ampliamento del punto di ormeggio delle Terre Rosse, secondo le previsioni del PRG comunale e l'acquisizione al demanio marittimo delle aree interessate.

## **1° AGGIORNAMENTO**

Alla convenzione siglata il 20 ottobre 2012 tra il Comune di Piombino e l'Autorità Portuale di Piombino avente ad oggetto il "*Distretto della nautica - Polo del diportismo e della cantieristica*" è seguita la formalizzazione della cessione delle aree di Montegemoli dall'amministrazione civica all'Autorità Portuale con apposito contratto in data 13 dicembre 2011.

Nel contempo, è stato dato corso alla procedura di cui al DPR 509/97 (più noto come "Decreto Burlando") in ordine alla richiesta di concessione demaniale volta alla realizzazione di un porto turistico a tergo del molo foraneo del porto e di Poggio Batteria richiamata nel POT 2010-2012.

Invero, nel corso della pubblicazione di detta istanza, nei termini previsti dalle vigenti disposizioni, sono state avanzate altre due domande concorrenti volte a realizzare il porto turistico in questione con progettazioni molto diverse tra loro.

Le tre istanze, con le osservazioni intervenute anche da parte di terzi, sono state inoltrate al Comune di Piombino per l'indicazione della prevista Conferenza dei Servizi che, sulla base delle diverse fasi istruttorie puntualmente indicate - dal punto di vista sostanziale e temporale - nel decreto Burlando, dovrà scegliere tra le tre quella recante la soluzione progettuale più corrispondente ai diversi interessi pubblici sottesi al porto.

Dopo l'espletamento di due sedute della conferenza nel 2011, il 2012 sarà sicuramente l'anno in cui si addiverrà alla decisione in parola, con l'auspicio di avviare i lavori entro il 2013.

Si conferma inoltre l'impegno dell'Autorità Portuale per creare condizioni di fattibilità per la realizzazione del porto della Chiusa e per l'ampliamento del punto di ormeggio delle terre rosse secondo la previsione del PRG comunale e l'acquisizione al demanio marittimo delle aree interessate.



*Fig. 15 : Lay out del progetto selezionato del porto turistico di Poggio Batteria*



## **I PORTI ELBANI DI PORTOFERRAIO, RIO MARINA E PONTILE DI CAVO**

Il lavoro svolto dall’Autorità Portuale in questi anni ha visto tra i suoi risultati l’accrescersi della consapevolezza che il sistema portuale Piombino – Isola d’Elba sia non solo un dato formale derivante dalla sommatoria di successivi decreti di ampliamento della giurisdizione, ma piuttosto una realtà sia dal punto di vista infrastrutturale che da quello funzionale con la necessità di una prospettiva di pieno coordinamento delle strategie sia in materia di programmazione dei servizi che di pianificazione urbanistica.

Nel primo caso il carattere di sistema emerge con tutta la sua forza qualora si faccia riferimento alla logistica interna ed esterna all’isola ed all’auspicata integrazione dei diversi segmenti del trasporto tra i quali quello marittimo riveste un ruolo essenziale dato il più stretto legame con le esigenze di tutela della continuità territoriale.

La logistica in particolare è attualmente oggetto di un progetto di studio e sperimentazione (finanziato nell’ambito dei progetti Life Plus) che ne indaga gli aspetti relativi al coordinamento dei collegamenti marittimi con i trasporti via terra da e per l’isola con l’obiettivo di massimizzarne l’efficienza e diminuirne i costi anche attraverso l’integrazione ed il coordinamento dei vettori e dei rispettivi carichi.

Per la prima volta si ragiona in questi termini con un approccio tecnico ed istituzionale corretto che coinvolge i principali attori in una riflessione comune che dovrà poi tradursi nei rispettivi strumenti urbanistici ed in particolare nell’individuazione del sito più idoneo alla realizzazione di una piattaforma logistica.

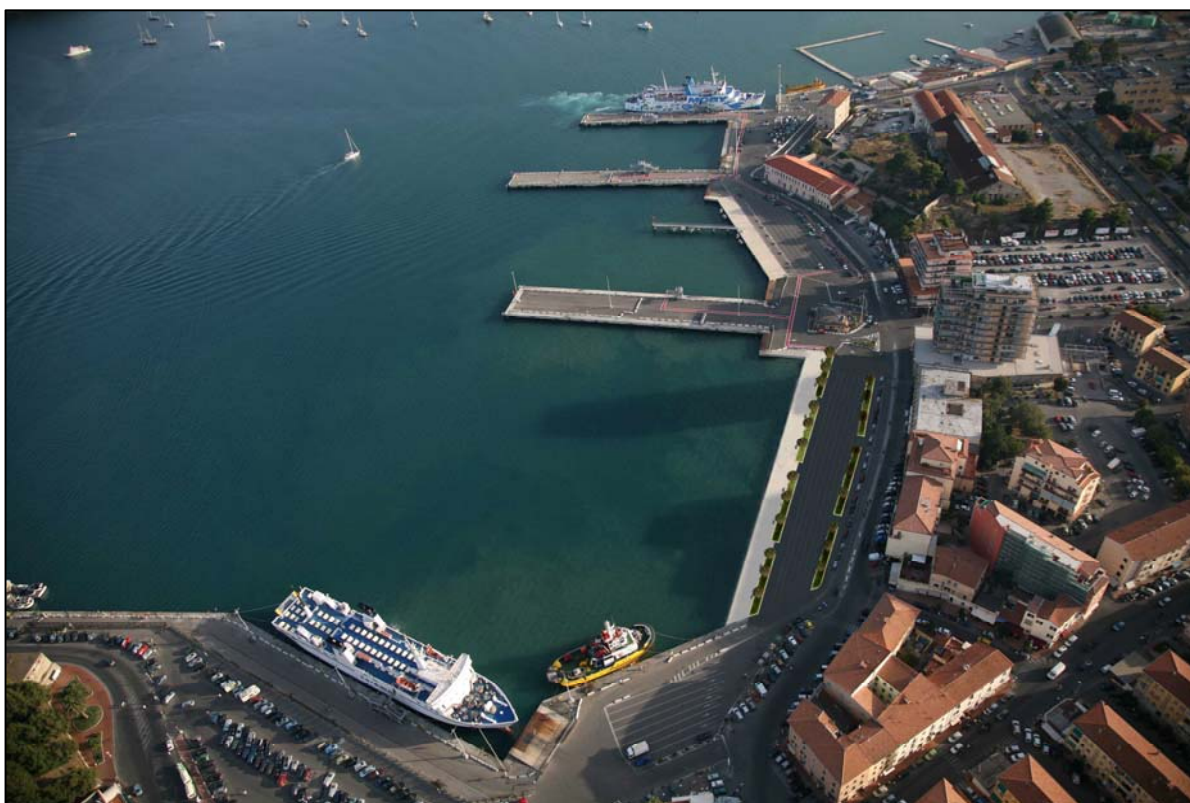
Sul fronte della pianificazione, del resto, l’Autorità Portuale ha fatto della concertazione istituzionale un punto caratterizzante il proprio operato sul territorio, comprendendone le motivazioni e non sottraendosi al confronto aperto con tutte le forze politiche e amministrative.

Il “Protocollo d’intesa per la riqualificazione della portualità turistica e commerciale dell’Isola d’Elba” costituisce il quadro di indirizzo congiuntamente delineato dalla

Regione, dalla Provincia di Livorno e da tutte le locali amministrazioni pubbliche tra cui quelle i cui porti rientrano nella giurisdizione dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba garantendo la coerenza delle iniziative localmente assunte dalle singole amministrazioni comunali.

#### PORTO DI PORTOFERRAIO

La realizzazione della Variante II relativa all'avanzamento della banchina di fronte a Calata Italia esaurisce la pianificazione esistente con riferimento al porto di Portoferraio, dotando il relativo water front di aree destinate ad ottimizzare le funzioni di viabilità/parcheggi dell'area portuale con importanti riflessi sulla circolazione urbana e sulla vivibilità della città (Fig. 16).



*Fig. 16: Realizzazione della Variante II relativa all'avanzamento della banchina di fronte a Calata Italia nel Porto di Portoferraio*

L'opera persegue infatti l'ottimizzazione nell'uso del complessivo impianto portuale, sia sotto il profilo della gestione dei flussi di veicoli in imbarco/sbarco, sia da quello della riqualificazione ed armonizzazione dell'arredo urbano in continuità con quello dell'attuale centro storico nell'ottica di un progressivo miglioramento del rapporto funzionale tra l'esigenza di efficienza nei servizi portuali e quella di non interferenza e compatibilità con il consolidamento dello sviluppo turistico della città.

L'intervento esaurisce allo stato le esigenze di infrastrutture da destinare ai traffici commerciali in piena coerenza con l'indirizzo sancito dal suddetto protocollo di perseguire un riequilibrio tra le porte di accesso all'isola ed il conseguente miglioramento della distribuzione dei flussi destinati a raggiungere le diverse località turistiche.

In attuazione di tale indirizzo con successivo protocollo tra Autorità Portuale e Comune di Portoferraio nel 2009 è stata ulteriormente sancita l'assenza di ulteriori obiettivi di ampliamento delle aree destinate a tali funzioni e della piena compatibilità di tali determinazioni con quelle assunte dall'amministrazione comunale in materia di portualità turistica.

L'obiettivo prioritario rimane pertanto quello della realizzazione di una Stazione Marittima in grado di offrire un'offerta qualificata di servizi connessi a quelli dei collegamenti marittimi.

Di concerto con l'amministrazione comunale ed in coerenza con le relative previsioni urbanistiche, è maturata la prospettiva di una sostanziale ristrutturazione di immobili esistenti ed in stato di degrado (Palazzo ex Cromofilm), siti in prossimità dell'area portuale ed attualmente oggetto di destinazione compatibile con i suddetti obiettivi per la quale si ipotizza una sinergia che metta in campo risorse e percorsi condivisi.

La valorizzazione da parte dell'Autorità Portuale della importanza di tale intervento ha consentito il suo inserimento nel "Piano strategico nazionale delle infrastrutture realizzando così una concreta possibilità di finanziamento.

## 1° AGGIORNAMENTO

L'Autorità Portuale ha incaricato progettisti per la redazione di uno studio di fattibilità che valuti le condizioni e le modalità di elaborazione del progetto di Stazione Marittima, in rapporto allo stato di fatto ed alla pianificazione del Comune di Portoferraio, incluse le condizioni della viabilità e della circolazione stradale a monte del porto, verificando le ipotesi fruibili di un miglioramento e/o di separazione dei flussi, in considerazione anche della operatività di quattro compagnie di navigazione. E' intenzione dell'Autorità Portuale ripresentare, d'intesa con il Comune di Portoferraio, un Adeguamento Tecnico Funzionale senza variazione delle destinazioni per migliorare gli spazi a terra alla radice del molo 1 e alla Banchina Alto Fondale. E' inoltre intenzione dell'Autorità Portuale verificare insieme al Comune le ipotesi praticabili di ampliamento della pista ciclabile e della passeggiata a mare anche riorganizzando "l'area Alto Fondale".



Fig. 17 : Ipotesi di riassetto urbanistico con Stazione Marittima del comune di Portoferraio

## PORTO DI RIO MARINA

Le prospettive relative al Porto di Rio Marina integrano la strategia delineata dal citato protocollo d'intesa perseguendo l'obiettivo di un potenziamento della portualità commerciale sul versante orientale dell'isola.

Il difficile percorso sino ad oggi condotto con riferimento al nuovo Piano Regolatore (Fig. 17) merita una accelerazione nella convinzione che tale intervento, rivisto e approfondito sotto alcuni profili tecnici (fondali, viabilità) riveste una valenza essenziale nella definizione di un sistema dei trasporti marittimi che realizzi obiettivi di natura diversa quali efficienza, sostenibilità ambientale, coerenza con la valorizzazione turistica in momenti cruciali per la stessa sopravvivenza economica dei territori.

Il recente studio affidato dall'ente a specialisti del settore avente ad oggetto il sistema di mobilità interna all'isola ed in particolare le dinamiche di redistribuzione dei flussi di veicoli in arrivo e/o partenza, delinea un sistema congestionato nei principali centri urbani e una necessità di scelte chiare e definitive su un sistema portuale che - venuta di fatto meno la funzione portuale commerciale di Porto Azzurro - deve trovare soluzioni ottimali che superino le problematiche di viabilità ulteriormente determinatesi per Rio Marina e fino ad oggi fronteggiate solo in via emergenziale. Si confermano pertanto gli obiettivi di potenziamento dell'infrastruttura portuale di Rio Marina, il cui iter è attualmente nella fase di Valutazione Ambientale Strategica e di implementazione di alcuni aspetti, solo funzionalmente connessi alla competenza dell'ente, ma determinanti dal punto di vista della sostenibilità complessiva dell'intervento.

Anche la realizzazione delle nuove infrastrutture destinate alla portualità commerciale di Rio Marina così come la nuova viabilità di accesso alle medesime sono inserite nel citato "piano Nazionale delle infrastrutture strategiche", presupposto per l'attivazione di strumenti di finanziamento che ne consentano la concreta realizzazione.

A completamento ed a conferma della strategia generale di efficientamento/riqualificazione delle realtà portuali esistenti, l'ente provvederà a completare il progetto di messa in sicurezza e ristrutturazione dell'immobile che è stato in passato sede della delegazione di spiaggia, eliminando con ciò un elemento strutturale in contrasto con i suddetti obiettivi di qualità del fronte mare e valorizzando disponibilità di locali strategici dal punto di vista della gestione dei servizi connessi alla portualità turistica e commerciale.

Dopo alcuni contatti informali, è intenzione dell'Autorità Portuale avviare le procedure formali per l'acquisizione alle proprie competenze dei cd. "Voltoni", che per la loro collocazione non possono che essere oggetto di destinazioni e conseguenti interventi di ristrutturazione in coerenza con la funzione portuale dell'area e comunque con il valore di accoglienza in una località turistica ed in particolare in una delle sue importanti porte di accesso all'isola.

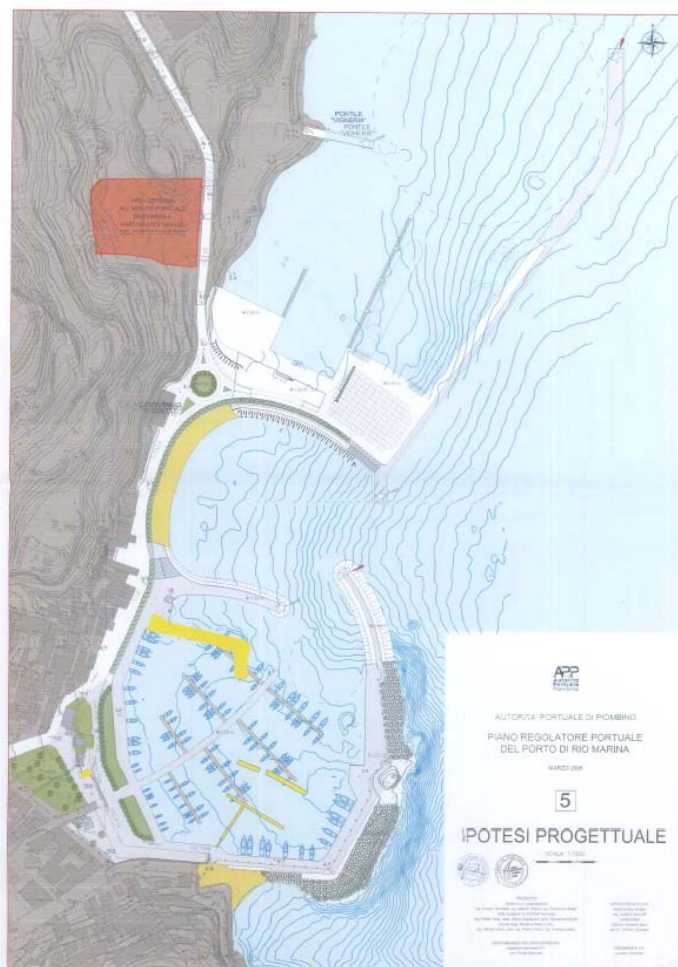


Fig. 18: Piano Regolatore Portuale di Rio Marina

### 1° AGGIORNAMENTO

Le problematiche poste dalla Regione Toscana e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici circa i costi derivanti dalla localizzazione delle infrastrutture su fondali molto alti per garantire condizioni di operatività in sicurezza delle navi e l'invito a rivedere i fattori che la condizionano - prima tra tutti l'esistenza di infrastrutture vincolate come il pontile di Vigneria - nonché la necessità di accertare la fattibilità di una viabilità alternativa a quella esistente, hanno indotto l'Autorità Portuale ad avviare ulteriori studi per verificare eventuali modifiche progettuali.

Lo studio di fattibilità della strada, che ha modificato l'iniziale ipotesi formulata al tavolo tecnico costituito con Provincia e Comune di Rio Marina, ha individuato

un'ipotesi funzionale agli obiettivi esplicitati anche in termini di minori risorse necessarie e di minor impatto ambientale ed assicura oggi altresì la coerenza con la pianificazione comunale e dunque la compatibilità urbanistica dell'intervento.

Permane la necessità di un ulteriore e dirimente approfondimento, anche alla luce delle problematiche relative ai tagli delle risorse ed in attesa di una verifica della persistente disponibilità delle risorse assegnate dall'Accordo Quadro Stato - Regione con riferimento alle infrastrutture di rilevanza strategica nazionale.

Occorre infatti verificare la possibilità di valorizzare funzioni esistenti attraverso la loro eventuale integrazione nell'ambito del complessivo assetto della pianificazione o comunque trovare soluzioni che - valorizzando gli aspetti relativi agli importanti benefici economici che l'intervento apporterebbe al territorio e la coerenza con gli indirizzi generali della portualità elbana - consentano di eliminare vincoli infrastrutturali esistenti delineando in modo definitivo l'allocazione della funzione commerciale in condizioni di sicurezza e garanzia di operatività e continuità dei servizi di collegamento.

#### CAVO

La realizzazione del nuovo Pontile e l'attivazione della linea di collegamento via traghetto, che si aggiunge al collegamento aliscafo esistente, hanno posto il porto di Cavo in posizione sicuramente non trascurabile sotto il citato profilo del riequilibrio del sistema dei collegamenti Piombino - Elba ed in particolare del versante orientale dell'isola.

La soddisfazione generale registrata impone peraltro un supplemento di studio e di progettazione, con riferimento all'eventualità di un adeguamento tecnico funzionale che consenta l'accosto di navi sia dal lato nord che dal lato sud del pontile per far fronte ad eventuali ed accertate problematiche di sicurezza che in determinate condizioni meteo interferiscono sulla garanzia della continuità dei servizi di collegamento.



## SERVIZI DI LINEA

Il tema dei servizi di linea è stato in questi anni al centro dell'operato dell'Autorità Portuale, impegnata a ricercare risposte e soluzioni in una situazione di carenza infrastrutturale ed a fronte di un eccesso di domanda con riferimento essenzialmente al periodo estivo.

In una situazione classica di eccesso di domande di attivazione di nuove linee rispetto alle infrastrutture disponibili, l'Autorità Portuale si è dotata di uno strumento di disciplina che ha permesso il graduale accesso di nuovi operatori sul mercato dei collegamenti marittimi tra Piombino e l'Isola d'Elba laddove la citata carenza di disponibilità rendeva indispensabile il ricorso a procedure selettive sulla base dei principi di trasparenza e di parità di trattamento, fatte salve le prerogative degli operatori presenti su tale rotte e da sempre impegnati nel garantire all'isola un pacchetto di arrivi e partenze così assicurando i collegamenti tra il porto di Piombino e le isole.

Sono stati pertanto adottati:

- con Delibera del Comitato Portuale 35/06 l'atto di indirizzo relativo al progetto di allocazione delle banchine di accesso al mercato rilevante da parte delle Compagnie marittime”, nel quale sono stati forniti i principi ai quali l'Autorità Portuale si sarebbe ispirata in merito all'organizzazione degli spazi necessari all'apertura di nuove linee di navigazione nelle diverse fasi di sviluppo dei lavori di infrastrutturazione del porto. In particolare si è precisato che un servizio di linea non si traduce in un servizio solo “marittimo”, ma anche e soprattutto in un servizio “portuale” in seno al quale è possibile ravvisare molteplici aspetti più propriamente “terrestri” imprescindibili ai fini del suo regolare svolgimento.

- Con Delibera del Comitato Portuale 24/07 il “Documento sulla destinazione degli accosti e sulla disciplina del servizio di linea nel porto di Piombino” in cui sono stati individuati più in dettaglio gli atti da compiere. In particolare, ferma una separazione territoriale tra le tipologie di traffico passeggeri e commerciale, si è previsto che per le infrastrutture destinate al traffico passeggeri l’Autorità Portuale procedesse ad individuare “per ogni banchina e relative aree retrostanti, tutte le fasce orarie disponibili per consentire la partenza e l’arrivo di navi traghetto passeggeri”. Ed in relazione alla fissazione dei criteri trasparenti per consentire l’accesso alle infrastrutture portuali da parte di nuovi operatori, il modello normativo preso a riferimento è stata la disciplina europea relativa agli slot aeroportuali, di cui al Reg. C.E. 85/93 opportunamente adattato.
- In attuazione della Delibera 24/07 è stata adottata l’Ordinanza n. 10/08 nella quale sono individuate le diverse destinazioni delle banchine e delle aree portuali, e quindi l’ulteriore Ordinanza n. 23/08 recante “Disposizioni per l’accesso alle infrastrutture portuali nel porto di Piombino per l’esercizio di linee di navigazione”. Con detto provvedimento l’Autorità Portuale ha inteso adottare una disciplina/procedura idonea ad “operare una selezione tra i diversi richiedenti in forza di criteri obiettivi e non discriminatori, che tengano tuttavia conto anche delle post performance dei vettori i quali, negli anni, hanno garantito continuità di traffici e di servizio reso da/per il porto di Piombino, oltrechè delle esigenze di programmazione e sviluppo del porto...”

L’obiettivo dell’Autorità Portuale è quello di offrire all’utenza portuale la concreta è quello di dotarsi di infrastrutture adeguate alla domanda di trasporto marittimo mediante le opere in corso di appalto e comunque nell’ambito delle scelte operate con la pianificazione dei porti di competenza.

Il tutto ovviamente, nel rispetto delle norme di sicurezza, delle diverse categorie merceologiche servite dal porto e delle condizioni infrastrutturali dei rispettivi

retroporti.

### **1° AGGIORNAMENTO**

Sulla base della regolamentazione richiamata nel Piano Operativo Triennale 2010 - 12, negli anni 2010 e 2011 i collegamenti da Piombino per le isole d'Elba e Sardegna sono stati svolti dalle Compagnie assegnatarie degli slot che annualmente l'Autorità Portuale ha messo a disposizione in un quadro che ha visto l'ingresso di nuovi operatori.

Tale lavoro è stato da due anni a questa parte oggetto di un confronto con l'Autorità Garante della Concorrenza, che ha apprezzato lo spirito della regolamentazione ed auspicato nuovi risultati di apertura del mercato ma ha al contempo assegnato all'Autorità Portuale un ruolo attuativo del riequilibrio delle quote del mercato stesso, connesso alle prescrizioni imposte a Moby nell'ambito del procedimento di autorizzazione alla concentrazione propedeutico alla definitiva acquisizione di Toremar.

Se già nel 2010, a seguito di un monitoraggio sulla base dei dati e dell'esperienza intercorsa, sono stati individuati e messi a gara altri due slot (ricavati con il monitoraggio), nel 2011 sono state definitivamente individuati gli spazi a disposizione e attuata la richiesta redistribuzione sulla base delle istanze delle compagnie, operando - per quanto di competenza - una razionalizzazione concordata degli orari in modo da massimizzarne le potenzialità di servizio.

Residuano problematiche relative a fasce orarie "sensibili" funzionali ai servizi di collegamento fruiti dai pendolari ed al trasporto sanitario marittimo, oggetto di studio da parte di un tavolo dedicato.

Particolare attenzione sotto tale profilo è attualmente dedicata ai collegamenti con il versante orientale - non interessati dalla redistribuzione degli spazi e pertanto dalla razionalizzazione delle relative programmazioni - che saranno oggetto di un'ipotesi di coordinamento.

E' intenzione dell'Autorità Portuale verificare la possibilità di un programma integrato tra modalità e/o segmenti diversi di trasporto anche alla luce delle competenze dell' Osservatorio dei Trasporti istituito dalla Regione con funzioni di garanzia, con il coinvolgimento di tutti i soggetti competenti.

## **PERSONALE E FORMAZIONE**

L'attività organizzativa dell'Autorità Portuale persegue l'indirizzo di un assetto sempre più razionale sotto il profilo dell'azione amministrativa in relazione al conseguimento degli obiettivi stabiliti dagli organi dell'ente ed alla loro verifica, nel rispetto dei principi di trasparenza, snellezza, efficacia ed efficienza.

In questo quadro l'ente ha recentemente proceduto ad approvare nuove regolamentazioni in materia di nuovi termini dei procedimenti e del responsabile del procedimento, in materia di accesso ai documenti amministrativi, in materia di incarichi di collaborazione autonoma ad esperti esterni e pubblicità di tutti gli incarichi.

Sono inoltre state approvate nuove misure organizzative per garantire il tempestivo pagamento delle somme dovute per somministrazioni, forniture ed appalti.

Allo scopo di sensibilizzare ed aggiornare i dipendenti sulle novità a vario titolo concernenti l'azione amministrativa dell'Autorità Portuale è stata svolta una significativa attività di formazione nelle diverse materie di competenza dell'ente: paghe e contributi, pagamenti, utilizzo di Excel, procedimenti amministrativi e di informatizzazione, imposte di bollo e registro, amministratori di sistema, procedure comparative per incarichi esterni, amministrazione, controllo e responsabilità, contabilità, obblighi di bonifica, danno ambientale e transizione, appalti pubblici, Autocad, progettazione lavori, marketing e web marketing, sicurezza, privacy etc...

Compatibilmente con i vincoli introdotti dal D.L. 78/2010 (il quale prevede che a decorrere dal 2011 la spesa per attività di formazione sia non superiore al 50% della spesa sostenuta nel 2009) l'ente si propone di continuare nella qualificazione delle proprie risorse umane.

E' inoltre intenzione dell'amministrazione proseguire sulla strada già intrapresa per l'introduzione di un accurato sistema di misurazione delle performance amministrative a seguito dell'introduzione dei sistemi di controllo di gestione.

Si dovrà pertanto affinare la prassi di definizione ed assegnazione degli obiettivi ed il collegamento tra questi e l'allocazione delle risorse.

Dovrà essere quindi effettuata una ulteriore oggettiva e precisa analisi della situazione organizzativa dell'Autorità Portuale per ottenere tutte le informazioni necessarie ed adottare proposte di miglioramento organizzativo e della stessa dotazione organica, ma anche per adottare sistemi di valutazione della performance ed una adeguata valorizzazione del merito.

### **1° AGGIORNAMENTO**

Se la razionalizzazione degli organici costituisce un indirizzo sottostante a tutti i recenti provvedimenti in materia di programmazione ed organizzazione del personale, essa deve essere letta e risolta con riferimento all'altro - ed apparentemente contrario indirizzo - di ricorso al personale interno per ogni attività potenzialmente inerente l'attività dell'ente, tanto da tradurre la suddetta razionalizzazione in una esigenza di conseguente e definitiva analisi e riorganizzazione della pianta organica.

Se è indubbio che l'ideale assetto necessiterebbe dell'introduzione di ulteriori figure operative, è altrettanto evidente che il grado di applicazione e professionalità che la struttura saprà esprimere si fonda sulla ridefinizione dei ruoli di responsabilità che renda contrattualmente ammissibile il ricorso in via ordinaria a prestazioni che in ragione della loro qualificazione e natura erano sino ad oggi acquisite attraverso incarichi esterni.

Nello specifico ed alla luce del continuo mutare delle competenze attribuite nonché dell'avanzamento dello stato della programmazione e della pianificazione con particolare riferimento all'intenso e delicato lavoro di attivazione delle procedure ad evidenza pubblica funzionali alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali e dell'assistenza tecnica in fase di esecuzione contrattuale, da ritenersi prioritaria nella gestione dei procedimenti e necessariamente demandata all'ente (anche per le suddette difficoltà di qualsiasi esternalizzazione in termini di consulenza nonché per

la complessità delle problematiche ambientali), appare improcrastinabile un intervento che di fatto sani l'anomalia relativa alle responsabilità dirigenziali dei cd. Uffici della Presidenza - sino ad oggi non solo coordinati ma "alle dirette dipendenze" del Segretario Generale - con problematiche di imputazione delle relative responsabilità e penalizzazione dell'esercizio del ruolo di coordinamento attribuito dalla Legge 84/94 al medesimo in quanto "organo" e non "responsabile del procedimento" (in termini di maggior carico di lavoro e concreta responsabilità tecnico - giuridica).

Appare così necessario prevedere - come nelle altre "aree" - l'introduzione di un ruolo caratterizzato dalla titolarità delle funzioni di vertice dei relativi uffici con ogni connessa responsabilità e titolarità di un ruolo compatibile contrattualmente con l'assunzione di ogni responsabilità, nella pressoché totale impossibilità del ricorso a professionalità esterne quali supporto alla responsabilità tecnica del Segretario ed a quella "formale" di parere tecnico giuridico alla base dell'esercizio del ruolo decisionale del Presidente e del Comitato Portuale.

Tale obiettivo sarà peraltro attuato nell'ambito dei percorsi previsti dalla Legge 84/94 nonché secondo le procedure di cui alla contrattazione collettiva.

## **SECURITY E SAFETY**

Si segnala l'avvenuta sottoscrizione del Protocollo per l'informatizzazione delle principali pratiche amministrative portuali in data 16 dicembre 2011.

L'azione dell'Autorità Portuale verrà altresì integrata dai seguenti obiettivi:

Integrazione dei sistemi di monitoraggio degli accessi portuali via mare, con un sistema radar in grado di intercettare gli accessi in porto di unità navali non collaborative, ovvero non munite di sistema AIS (*Automatic Identification System*).

Nell'ambito di attività di ricerca in tecnologie avanzate implementabili e funzionali ad un sistema portuale moderno, è in corso l'analisi complessiva per una eventuale installazione di un sistema radar meteo, eventualmente integrato con una boa onda metrica, che risulterebbe un importantissimo ausilio sia all'operatività portuale in termini di programmazione a brevissimo termine, sia sull'operatività dei servizi di collegamento marittimo con l'isola d'Elba anche al fine di garantirne la continuità.

Inoltre, nell'ambito delle politiche ambientali dell'Autorità Portuale, è allo studio anche la possibilità di implementare i sistemi tecnologici già esistenti e/o comunque già programmati, con un sistema di rilevazione a corto raggio di inquinamenti in mare da idrocarburi, con lo scopo di prevenire eventuali spiaggiamenti sulle coste balneari di competenza del Comune anche in relazione agli obiettivi legati alla concessione delle bandiere blu alle spiagge.

In continuità con lo sviluppo della piattaforma informatica per l'informatizzazione delle principali procedure amministrative portuali "portofacile", sarà realizzato un software di informazioni all'utenza riguardanti la situazione operativa del traffico traghetti. Tale software sarà in grado di interfacciarsi con altri sistemi realizzati a livello regionale e interregionale per l'info-mobilità.

### **1° AGGIORNAMENTO**

Nell'ambito della realizzazione del progetto transfrontaliero Italia-Francia, denominato SIC (*Sicurezza Intermodalità Competitività*), sarà integrata la segnaletica informativa esistente con ulteriori display informativi.



Per quanto concerne la Security e la Safety si procederà ad implementare la qualità dei servizi in attuazione delle norme di security e dei relativi piani approvati ed in attuazione dei protocolli sulla safety sottoscritti.

Verrà rafforzata e svolta in modo sempre più mirato l'attività di coordinamento e l'attività ispettiva, favorendo con adeguata iniziativa una crescita culturale complessiva nel sistema portuale.

In particolare si continuerà nell'azione di implementazione del sistema informatico PTS-WORK (Fig. 19) sia ai fini security, sia safety, sia ai fini dell'automatizzazione dei servizi amministrativi e di supporto informatico per le decisioni di governo, e per la fruizione degli stessi servizi portuali.

Tali obiettivi saranno favoriti dalla presenza della società interamente partecipata dall'Autorità Portuale (la Port Security Piombino srlu) che garantisce professionalità e costi contenuti.

La presenza della Control Room dell'Autorità Portuale gestita dalla suddetta società potrà risultare il centro di informazioni di tutte le attività operative dei porti di giurisdizione, andando ben oltre anche il Report portuale giornaliero contenente le diverse operazioni che si svolgono in porto e che viene inviato tramite e-mail alla varie istituzioni/enti ed organizzazioni competenti in ambito portuale.

Su queste basi sarà fruibile per i porti di competenza automatizzare le principali procedure amministrative quali ad esempio la raccolta rifiuti dalle navi attività tecniche quali bunkeraggi, provviste, accosti etc..

Si procederà all'installazione di display informativi per l'utenza anche ad uso per messaggistica di emergenza e ad adottare un sistema sperimentale di colonnine SOS (interfacciato con la rete di telecamere) con citofono per chiamate di emergenza ed assistenza.



*Fig. 19: Sistema informatico PTS-WORK*

## **IL GREEN PORT**

L'attività dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba si è caratterizzata in questi anni per una grande attenzione alle problematiche ambientali, in particolare verso tutte le questioni riguardanti le necessarie attività e messa in sicurezza e bonifica, senza le quali non è possibile attuare i progetti di nuova infrastrutturazione. Al tempo stesso tutta la nuova programmazione (nuovo Piano Regolatore Portuale di Piombino e di Rio Marina) è stata elaborata secondo i più moderni criteri di salvaguardia ambientale e comunque è/sarà sottoposta alle verifiche previste: Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

In quest'ambito va ricordato l'ottenimento nel giugno 2009 da parte dell'Autorità Portuale della certificazione di qualità UNI EN ISO 14001 "per le attività di pianificazione, progettazione, supervisione delle opere volte allo sviluppo dei porti; di amministrazione, promozione sorveglianza e controllo dell'area portuale di competenza delle operazioni portuali, dei servizi ad essi connessa, dei traffici portuali; di programmazione, affidamento e controllo dei servizi di interesse generale; di pianificazione, affidamento e controllo della manutenzione ordinaria e straordinaria della parti comuni dell'ambito portuale, ivi comprese le attività di dragaggio, bonifica e mantenimento dei fondali per i porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e per l'approdo di Cavo".

Va altresì ricordata la stipula dell'intesa del 31 maggio 2010 tra i porti di Piombino, Livorno e Marina di Carrara sul programma Green Port Esteso che si propone di coniugare l'efficienza, la qualità e la sostenibilità.

Sarà necessaria una verifica dell'effettiva volontà di procedere in una logica di sistema. In ogni caso l'Autorità Portuale svilupperà le proprie progettualità tese ad implementare il programma di gestione ambientale, nel quale vanno ricompresi i seguenti settori di attività indicati in via esemplificativa e non esaustiva:

- Bonifiche e dragaggi;
- Sperimentazione ed attuazione di tecniche innovative di dragaggi, trattamenti dei sedimenti, gestione delle vasche di colmata, ecc;
- Impiantistica comune alle gestione dei rifiuti prodotti dalle navi;
- Iniziativa di risparmio energetico e di produzione energetica con fonti rinnovabili, ecc;
- Monitoraggi ambientali: aria, acqua, suolo, rumore;
- Monitoraggi biologici;
- Procedure di valutazione Ecoport.

## PROMOZIONE E COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE

Nell'ambito della funzione che la legge 84/94 attribuisce alle Autorità Portuali di promozione delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali che si svolgono all'interno dei porti, l'Autorità Portuale conferma l'impegno a perseguire fundamentalmente tre obiettivi, in ragione delle diverse vocazioni e caratteristiche dei porti interessati da traffico internazionale:

- il primo è quello di promuovere e far conoscere, sia in ambito nazionale che internazionale, le infrastrutture e soprattutto le prospettive di sviluppo del porto di Piombino, nell'intento di aumentare i propri traffici commerciali;
- il secondo consiste nella promozione mirata del progetto di sviluppo del porto di Piombino allo scopo di individuare interlocutori o partner interessati ed in grado di investire nella realizzazione delle infrastrutture previste in funzione dei progetti logistici o industriali che si propongono successivamente di gestire. Una parte delle risorse destinate alla promozione verranno pertanto impiegate per questa finalità che si configura con un valore altamente strategico;
- il terzo è quello di promuovere, per incrementarlo, il traffico crocieristico del porto di Portoferraio sia in ambito nazionale che internazionale. Al tempo stesso si avvierà una collaborazione con Provincia, Regione e Toscana Promozione per partecipare ai progetti di promozione turistica dell'Elba, anche in considerazione delle difficoltà sorte nella abolizione delle APT e le connesse carenze finanziarie.

Le azioni che l'Autorità Portuale intende attuare per perseguire il primo obiettivo rientrano prevalentemente nel concordare le iniziative promozionali con la Tuscan Port Authorities, Associazione fra le autorità portuali toscane, al fine di svolgere una promozione comune, nei confronti di operatori ed aree/paesi nazionali ed esteri, dei tre porti toscani. Tali azioni si concretizzano solitamente nella presenza coordinata su tre appuntamenti all'anno di fiere e mercati nazionali e/o internazionali.

L'Autorità Portuale inoltre parteciperà alle missioni commerciali organizzate dall'ICE e/o dalla Regione Toscana, qualora dovessero riguardare aspetti legati alla logistica ed alla portualità.

A supporto di tutte le suddette iniziative, verranno realizzati una serie di prodotti promozionali e pubblicitari, cartacei ed informatici.

Per quanto riguarda il terzo obiettivo, l'Autorità Portuale, unitamente alla Porto di Livorno 2000 ed in collaborazione con l'Agenzia per il Turismo dell'Arcipelago Toscano, parteciperà alle edizioni annuali del Seatrade Cruise Shipping Convention di Miami, il salone espositivo più importante al mondo dedicato alle crociere, con l'intento di promuovere e dare la più ampia conoscenza possibile del porto di Portoferraio quale scalo crocieristico dell'Isola d'Elba nel sempre crescente mercato delle crociere e ai Sea Trade Med, che si svolgono ogni due anni.

Inoltre per il 2011 sarà direttamente l'Autorità Portuale, con il contributo dell'APT, a gestire il servizio di accoglienza dei crocieristi, con l'allestimento di un gazebo sulle banchine per la distribuzione di depliant e cartine e con l'organizzazione di iniziative collaterali, quali la consegna di omaggi ai comandanti delle navi di maggior prestigio. Per gli anni seguenti si dovrà verificare, a seguito delle decisioni della Regione Toscana, come continuare a gestire il servizio.

L'Autorità Portuale valuterà inoltre una presenza attiva nell'ambito del nuovo locale alla c.d. "Gattaia" di Portoferraio.

Il primo obiettivo per il 2011 però è quello di utilizzare il nuovo marchio dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, concepito al fine di promuovere nel mondo dello shipping nazionale ed internazionale le proprie portualità in base alla nuova denominazione unitaria, approvata nella seduta del Comitato Portuale del 12 febbraio 2010 ed altresì al fine di dare visibilità alla stessa all'interno dei porti ricadenti nella circoscrizione.

Pertanto dovrà essere sostituito il vecchio "logo" con il nuovo sia sui prodotti istituzionali e promozionali ma anche su tutti i supporti presenti in ambito portuale.

Per quanto concerne gli aspetti legati alla comunicazione, il portale dell'Autorità Portuale verrà ridisegnato con grafica completamente nuova, coordinata al nuovo marchio.

E' stato editato il periodico "RE.PORTS", trimestrale di approfondimento su varie tematiche riguardanti i tre porti ricadenti nella giurisdizione.

Inoltre quale strumento di comunicazione di portata più ampia viene elaborato ogni anno uno speciale sul porto di Piombino, che esce come inserto a tiratura regionale del quotidiano "Il Tirreno", in cui viene delineato il quadro della situazione dello sviluppo del porto e delle infrastrutture connesse.

A ciò si aggiunge il consueto rapporto con la stampa, specializzata e non, attraverso l'acquisizione di spazi pubblicitari e/o redazionali e la stesura di comunicati stampa, tesi a far conoscere i fatti, gli sviluppi e le iniziative che interessano i tre porti.

L'Autorità Portuale è leader del progetto comunitario "Elba - Integrated eco - friendly mobility services for people and goods in small islands", che si propone di ottenere una riduzione degli impatti della mobilità locale delle persone (residenti, pendolari, turisti, ecc.), una riduzione degli impatti del traffico veicolare privato nei periodi di picco stagionale ed una riduzione degli impatti dovuti al trasporto/distribuzione delle merci in arrivo nell'isola ed alla logistica «interna».

I partner del progetto sono il Comune di Rio Marina, Azienda Trasporti Livornesi SpA, SOFTECO SISMAT Spa, MEMEX Srl ed il Comune di Kalymnos.

Il progetto avrà una durata complessiva di 3 anni ed un valore complessivo di oltre 1.800.000 euro.

Gli interventi elaborati saranno finalizzati al miglioramento del servizio di trasporto pubblico perseguito mediante sistemi collettivi a chiamata e ad orario flessibile utilizzando mezzi ad emissione zero ed all'ottimizzazione degli aspetti della gestione

logistica riguardanti la distribuzione delle merci.

L'Autorità Portuale inoltre è partner del progetto "Su.Ports" (Sustainable Management for European Local Ports) il cui principale obiettivo è quello di elaborare strumenti idonei ad aiutare i porti più piccoli e le autorità locali a disegnare migliori strategie ambientali e di avere facile accesso ad idonei strumenti di gestione ambientale in modo da rimanere competitivi contribuendo ad avere una EU maggiormente sostenibile sul piano ambientale. Il compito dell'Autorità Portuale, nell'ambito del progetto, è quello di testare gli strumenti che saranno sviluppati dal progetto ed inoltre di organizzare due workshop sull'argomento, uno nel 2011 e uno nel 2012.

Anche questo progetto avrà una durata di 3 anni ed un valore complessivo di oltre 2 milioni di euro.

Infine l'Autorità Portuale si propone la realizzazione di un libro promozionale per il porto di Piombino e successivamente un secondo per i porti elbani.

### **1° AGGIORNAMENTO**

Nell'ambito delle azioni promozionali relative al primo obiettivo, l'Autorità Portuale intende partecipare con la Tuscan Port Authorities, Associazione fra le autorità portuali toscane - al fine di svolgere una promozione comune, nei confronti di operatori ed aree/paesi nazionali ed esteri -, a tre appuntamenti all'anno di fiere internazionali di settore e che per la prima volta tale presenza sarà supportata economicamente e logisticamente da Toscana Promozione.

In seguito alla abolizione dell'APT e delle connesse carenze finanziarie, l'Autorità Portuale attiverà collaborazioni e protocolli di intesa con i Comuni e le Associazioni di categoria elbane, al fine di elaborare azioni promozionali del turismo verso l'Isola d'Elba sia in campo nazionale che internazionale.

Un importante elemento di novità per la promozione del crocierismo all'isola d'Elba è poi l'elezione quale direttore di Medcruise, l'Associazione dei porti crocieristici del



Mediterraneo, del dr. Costagli, Responsabile dell'Ufficio Promozione dell'Autorità Portuale. Infatti questa carica, che durerà per tre anni, gli consentirà di approfondire ed aumentare i rapporti con gli armatori delle più grandi compagnie di navi da crociera.

Inoltre, sarà direttamente l'Autorità Portuale a gestire il servizio di accoglienza dei crocieristi, con l'allestimento di un gazebo sulle banchine per la distribuzione di depliant e cartine e con l'organizzazione di iniziative collaterali, quali la consegna di omaggi ai comandanti delle navi di maggior prestigio. Si dovrà verificare la fattibilità di una contribuzione economica da parte di Toscana Promozione per lo svolgimento del servizio.

E' iniziato poi l'utilizzo del nuovo marchio dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, concepito al fine di promuovere nel mondo dello shipping nazionale ed internazionale le proprie portualità in base alla nuova denominazione unitaria, al fine di dare visibilità alla stessa all'interno dei porti ricadenti nella circoscrizione.

Per quanto concerne gli aspetti legati alla comunicazione, il portale dell'Autorità Portuale verrà nuovamente elaborato e ridisegnato con una grafica completamente nuova, coordinata al nuovo marchio.

L'Autorità Portuale è capofila di un progetto denominato SIC e che ha valore complessivo di circa 1 milione e 500.000 euro ed è in fase di approvazione. Il progetto, che mira al miglioramento della competitività del sistema dei collegamenti portuali, dei servizi connessi e dei sistemi di sicurezza dell'area transfrontaliera Toscana-Corsica, vede tra i partner l'Autorità Portuale di Livorno, la Camera di Commercio dell'Alta Corsica, Ires, Moby S.p.A., Forship S.p.A., la Regione Toscana e la Provincia di Livorno.