

IL MESSAGGERO MARITTIMO

Supplemento al numero odierno de «Il Messaggero Marittimo» Sped. Abb. Post 45% - C. 20/B art.2 - L. 662/96



AUTORITÀ
PORTUALE
DI PIOMBINO
E DELL'ELBA

INTERVENTI IN CORSO DI REALIZZAZIONE E DA INTRAPRENDERE

PORTO DI PIOMBINO
PORTOFERRAIO
RIO MARINA

DECRETO «SBLOCCA ITALIA» ART. 29

NOTA INTRODUTTIVA DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI PIOMBINO-ELBA Dr. LUCIANO GUERRIERI

L'art.29 del Decreto "Sblocca Italia" ha fornito all'Autorità Portuale di Piombino l'opportunità di presentare al Governo una dettagliata relazione contenente il percorso strategico ed i progetti prioritari che l'Ente ha delineato ed elaborato per rilanciare una prospettiva di sviluppo portuale ed industriale in collaborazione ed in sinergia con tutti i livelli istituzionali e per dare una risposta nei più ristretti tempi possibili alla grave crisi economica ed occupazionale che investe da alcuni anni il nostro territorio ed il nostro Paese. Il percorso strategico tende al superamento delle esistenti criticità infrastrutturali, alla ricerca di una indiscussa nuova competitività per valorizzare le vocazioni del porto e per sviluppare nuovi traffici nel quadro del sistema regionale e nazionale, alla attuazione dei percorsi di innovazione nel senso più ampio del termine. I progetti prioritari, tutti calibrati sul nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) ed in collegamento con gli Accordi di Programma Quadro stipulati insieme a tutti i livelli istituzionali, evidenziano un investimento complessivo di oltre 500 milioni di Euro. Una grande parte fa riferimento ad interventi già in corso o di prossima attuazione già finanziati con risorse pubbliche e/o private.



Una parte deve ancora trovare copertura, in particolare l'accessibilità stradale su cui il Governo nazionale ha sottoscritto il suo impegno di finanziamento in tutti gli Accordi stipulati negli ultimi anni. Quindi il territorio e l'Autorità Portuale segnalano la massima priorità per il finanziamento di questa viabilità (la c.d. SS 398 fino alle banchine portuali ed il raccordo ferroviario del porto), insieme ad alcuni finanziamenti per riqualificare e rendere più efficienti gli scali elbani di Rio Marina e Portoferraio dove transitano ogni anno circa tre milioni di persone. Il nuovo PRP e le opere finora realizzate hanno determinato l'attrazione di alcuni importanti operatori industriali e logistici. Proseguire questo lavoro darà una risposta determinante e consistente alla urgente domanda di lavoro di cui le nostre popolazioni hanno drammatico bisogno.

Luciano Guerrieri



INDICE

INTRODUZIONE .....	.pag. 5
L'AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO .....	.pag. 6
PIOMBINO: UNA TRADIZIONE PORTUALE ED INDUSTRIALE ANTICA.....	.pag. 7
IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE .....	.pag. 8
IL D.L. 43/2013, L'ISTITUZIONE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA E L'URGENZA ATTRIBUITA ALL'ATTUAZIONE DEL NUOVO P.R.P. ....	.pag. 9
L'ACCORDO DI PROGRAMMA SUCCESSIVO DEL 24 APRILE 2014: "DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI PER LA RIQUALIFICAZIONE E LA RICONVERSIONE DEL POLO INDUSTRIALE DI PIOMBINO" ..	.pag. 10
INDIRIZZI STRATEGICI ED OBIETTIVI PRIORITARI .....	.pag. 11
PRINCIPALI PROGETTI STRATEGICI DEL PORTO DI PIOMBINO .....	.pag. 12
SCHEDA PROGETTO N. 1: INTERVENTI INFRASTRUTTURALI ANCHE A CARATTERE AMBIENTALE IN ATTUAZIONE DEL NUOVO P.R.P. PER IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITÀ INDUSTRIALE E PORTUALE DEL PORTO DI PIOMBINO .....	.pag. 14
SCHEDA PROGETTO N. 2: PIATTAFORMA DEDICATA PER LA DEMOLIZIONE, RICICLAGGIO E REFITTING DELLE NAVI COMMERCIALI E SPECIALI .....	.pag. 19
SCHEDA PROGETTO N.3: 3A): PROLUNGAMENTO DELLA SS.398 FINO AL PORTO. UN PROGETTO ATTESO DA OLTRE 20 ANNI 3B): ANTICIPAZIONE A CURA DELL'AUTORITÀ PORTUALE DELLO SVINCOLO DI COLLEGAMENTO AREE PORTUALI NUOVO P.R.P. ....	.pag. 22
SCHEDA PROGETTO N.4: AREA UNITÀ DI BUSINESS PER LA LOGISTICA INDUSTRIALE .....	.pag. 24
SCHEDA PROGETTO N.5: TERMINAL RINFUSE PREGIATE .....	.pag. 26
SCHEDA PROGETTO N.6: AREA PORTUALE LUCCHINI – CEVITAL .....	.pag. 30
SCHEDA PROGETTO N.7: AREE DI STOCCAGGIO PRODOTTI INDUSTRIALI E DI CONNESSIONE LOGISTICA PORTO – STABILIMENTI .....	.pag. 33
SCHEDA PROGETTO N.8: CHIUSURA VARCO ED PROLUNGAMENTO MOLO FORANEO SOPRAFLUTTO .....	.pag. 34
SCHEDA PROGETTO N.9: BONIFICA ED URBANIZZAZIONE AREE RETROPORTUALI APPARTENENTI AL DEMANIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE PER FINI CONNESSI ALLA PORTUALITÀ, ALLA LOGISTICA, ALLA NAUTICA ED ALLA CANTIERISTICA .....	.pag. 37
SCHEDA PROGETTO N.10: BONIFICA AREE DEMANIALI MARITTIME DELLA C.D. CHIUSA CON DESTINAZIONE PORTO TURISTICO E PESCHERECCIO .....	.pag. 38
SCHEDA PROGETTO N.11: PROGETTO RACCORDO FERROVIARIO .....	.pag. 39
PORTI ELBANI DI PORTOFERRAIO E RIO MARINA .....	.pag. 42
ATF DI RIO MARINA .....	.pag. 43
ATF DI PORTOFERRAIO .....	.pag. 47
RIEPILOGO PROGETTI E FABBISGNO FINANZIARIO .....	.pag. 50

INTRODUZIONE

Scopo del presente Documento è quello di fornire al Governo un resoconto degli interventi in corso di realizzazione e/o da intraprendere, come richiesto dall'art.29 del Decreto Legge 133/2014, convertito dalla Legge 11 novembre 2014 n.164 (Sblocca Italia). La relazione pertanto si compone in una parte illustrativa delle **strategie** dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba che hanno ispirato la nuova programmazione dello sviluppo portuale, il PRP definitivamente approvato il 26 luglio 2013. Si prosegue ricordando come per fronteggiare l'acuta e complessa **crisi industriale** delle principali aziende siderurgiche della zona **il nuovo PRP** sia stato dichiarato dal D.L. 24 aprile 2013 n.43 **urgente** nella sua attuazione e come le **Intese Istituzionali** siglate nel recente periodo, l'APQ del 12 agosto 2013 e l'APQ del 24 aprile 2014, abbiano collocato il porto di Piombino e le infrastrutture di collegamento in posizione centrale o comunque rilevante, in quanto fattore essenziale di crescita competitiva per facilitare il conseguimento degli obiettivi più generali di rilancio economico e produttivo delle attività industriali presenti. Nell'ottica del breve periodo sinora trascorso ci sentiamo tuttavia in grado di affermare che le scelte effettuate stanno determinando un grado di reattività del contesto economico – imprenditoriale a larga scala attraverso il manifestarsi di precise progettualità che si innestano sulle nuove potenzialità portuali e su tutte le opportunità derivanti dall'esistenza di un territorio vocato alla grande industria che può essere riorganizzato, ammodernato, riconvertito e diversificato.

Ricordiamo al riguardo la **proposta algerina di Cevital** per l'acquisizione dello stabilimento Lucchini che, date le finalità del presente Documento, ci permette di affermare come le scelte di politica marittima, portuale e logistica non possono essere disgiunte da quelle di politica industriale tese a salvaguardare od incrementare la presenza industriale nel nostro Paese.

Il presente Documento mette inoltre in evidenza come la nuova proposta di Cevital **non sia l'unica** che guarda in positivo al nuovo sviluppo portuale ma tutta l'area di espansione del nuovo PRP, in pratica tutta la grande Darsena Nord come indicata nella cartografia allegata è interessata da proposte che dovrebbero trovare la propria **attuazione in tempi rapidi e con prevalenti risorse private**.

La relazione illustra pertanto 13 schede progettuali (di cui per i porti elbani di Portoferraio e Rio Marina) riferite ad interventi realizzativi di nuove banchine portuali con destinazione aree ed accosti per demolizione e refitting navale, logistica industriale, terminal rinfuse destinate al "commodity hinterland", terminal prodotti siderurgici, porto pubblico con aree retroportuali demaniali marittime con aree logistiche etc.... Progetti distinti ma tutti dentro il nuovo PRP, tutti in linea con la vocazione e la specializzazione del porto di Piombino e tutti rispondenti alla logica di sistema, con particolare riferimento al porto di Livorno. Con quest'ultimo, il presente Documento mette in luce e condivide nei fatti una volontà di **coordinamento** che si è tradotta nella **complementarietà delle proposte progettuali** e nella **condivisione degli obiettivi e dei progetti** riguardanti le interconnessioni ferroviarie nei porti e dei porti con il retroterra.

Questi interventi qualificano il "sistema" ed il cluster logistico portuale della Toscana e quello dell'Alto Tirreno. Il porto di Piombino, infrastruttura strategica ricompresa nel **Comprehensive Network** (Reg.UE 1315/2013 – TEN-T) ed il porto di Livorno, ricompreso nel Core Network TEN-T insieme all'Interporto Toscano "A.Vespucci" di Gasticce, sono nodi che **condividono le stesse interconnessioni stradali e ferroviarie del Corridoio Scandinavo – Mediterraneo lungo l'asse Pisa – Firenze**. Ci permettiamo tuttavia di **segnalare** sin da questa parte



introduttiva il **Progetto relativo al prolungamento della SS398** fino al porto di cui alla **SCHEDA n.3, progetto ben conosciuto alle Autorità di Governo** in quanto oggetto di Intese Istituzionali finora senza esito positivo. **Se ne raccomanda pertanto**, a seguito delle recentissime posizioni assunte da SAT S.p.a., **la piena**

assunzione in carico per quanto non coperto dagli impegni regionali data l'importanza di questa infrastruttura nel complessivo disegno di attuazione del PRP e del Progetto di rilancio economico ed occupazionale del territorio.

La **coerenza** delle proposte di cui alle Schede del presente Documento con gli atti di indirizzo dell'UE in tema di rete e di trasporto è amplificata da una altrettanto consistente ed esplicita rispondenza a quanto previsto dalla Commissione Europea con "l'ACTION STEEL PLAN", il **Piano d'azione per una siderurgia europea competitiva e sostenibile e con il Regolamento (UE) n.1257/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 novembre 2013 relativo al riciclaggio delle navi**.

Il porto di Piombino con la propria azione **concorre dunque al disegno europeo** di conseguire una mobilità

intelligente e pulita, di ridurre i costi, aumentare l'innovazione e la produzione sostenibile, recuperando competitività e rilanciando un settore vitale anche per altri settori fondamentali dell'economia europea. Al tempo stesso il porto, agendo nel quadro delle Intese Istituzionali definite, promuove diversificazione e nuova occupazione aggiungendo **qualità ambientale** insita nelle nuove progettualità (quale ad esempio la **produzione di energia con il moto ondoso** attraverso moli realizzati con casconi dotati di tecnologia innovative o la fornitura di energia elettrica alle nuove banchine). Non ultimo, si rappresenta una assoluta rispondenza anche alle **Linee Guida Politiche del Presidente della Commissione Europea Jean- Claude Juncker** presentate il 15 luglio al Parlamento Europeo, quando individua quale prima priorità quella di "rafforzare le competitività e stimolare gli investimenti per creare lavoro" individuando 300 miliardi di Euro di investimenti aggiuntivi pubblici e privati "**nel corso dei tre prossimi anni**, focalizzando l'attenzione in settori innovativi e **le infrastrutture di trasporto nei centri industriali**".

Si sottolinea pertanto, quale elemento di forza del pacchetto progettuale dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba come tutti i progetti presentati per il porto di Piombino presentano **un alto grado di cantierabilità**, in quanto inclusi in un PRP con valutazioni ambientali già effettuate e con un grado di progettazione quanto meno a livello preliminare se non al definitivo e quindi tale da consentire, secondo le norme vigenti, l'espletamento di gare di appalto integrato. Tali progetti quindi possono **tutti essere attivati mediamente nell'arco di 12 mesi e comunque nell'arco dei prossimi tre anni**. Come risulta dalla tabella riassuntiva nella parte finale del documento per tutti i progetti è prevista la copertura finanziaria con risorse pubbliche e/o private, facendo eccezione il progetto della strada SS 398 per il quale si ribadisce il rispetto degli impegni di finanziamento presi in sede nazionale. Il documento inoltre rappresenta e mette in luce **un ritorno sociale ed economico particolarmente elevato**. Analoghe considerazioni valgono per i porti elbani per prudenza riferiti all'arco temporale dei tre anni per i quali, tuttavia, occorre la copertura finanziaria.

L'AUTORITÀ PORTUALE DI PIOMBINO

L'Autorità Portuale di **Piombino** è stata istituita con il DPR 20 marzo 1996. In seguito con il DM 7 luglio 1999 la giurisdizione è stata estesa ai porti elbani di **Portoferraio** e **Rio Marina** e dal 2002 anche al pontile di **Cavo nell'Elba**. A seguito di ciò l'Autorità Portuale di Piombino ha ricevuto l'autorizzazione dal Ministero vigilante di utilizzare per la corrispondenza e l'attività promozionale la denominazione **Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba**.



L'Ente ha conseguito le seguenti certificazioni:

- ★ **UNI EN ISO 14001** certificato da Certiquality per le seguenti attività: "pianificazione, progettazione e supervisione delle opere volte allo sviluppo dei porti. Amministrazione, promozione, sorveglianza e controllo dell'area portuale di competenza, delle operazioni portuali, dei servizi ad essa connessi, dei traffici portuali. Programmazione, affidamento e controllo dei servizi di interesse generale. Pianificazione, affidamento e controllo delle manutenzioni ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, ivi comprese le attività di dragaggio, bonifica e mantenimento dei fondali.
- ★ **PERS (Port Environmental Review System)** version 4, certificato da ESPO e Lloyd Register per le attività, prodotti e mezzi della Port Authority

PIOMBINO: UNA TRADIZIONE PORTUALE ED INDUSTRIALE ANTICA

Il territorio di Piombino è una zona di antica tradizione industriale e portuale. In particolare la produzione metalurgica e siderurgica risale a ben 2700 anni fa, quando l'antica metropoli etrusca Pupluna (Populonia), unica importante città etrusca sul mare, segnò per secoli la fortuna di queste zone legandola quei ricchi giacimenti di ferro, rame ed argento presente nelle vicine Colline Metallifere ed all'Isola d'Elba (allora Ilva). Queste lavorazioni e queste attività sono rimaste pressoché costanti nel corso dei secoli. L'industria moderna nasce nel corso del XIX secolo quando a Piombino si sperimenta la prima realizzazione industriale in Italia di un convertitore Bessmer (1865) ed il primo ciclo siderurgico integrale (1908).

Ancora oggi Piombino è sede di un importante polo industriale il cui sviluppo nel tempo ha favorito anche la crescita delle attività portuali. Il distretto produttivo industriale vede la presenza di importanti produttori, tra cui:

- ★ **Lucchini S.p.a.**, la cui produzione caratteristica e principale è senz'altro quella delle rotaie per alta velocità, esportate in tutto il mondo. Attualmente lo stabilimento è sottoposto a procedura di Commissariamento Straordinario finalizzato all'attuazione di un programma di cessione della Società. In data 2 dicembre 2014 il Ministro dello Sviluppo Economico ha approvato la proposta di cessione dello stabilimento di Piombino e dei suoi asset alla Società Algerina Cevital.
- ★ **La Magona d'Italia S.p.a.**, gruppo Arcelor Mittal, leader nei prodotti laminati d'acciaio sottili zincati e preverniciati.
- ★ **Tenaris Dalmine**, stabilimento specializzato nella produzione di tubi saldati per condotte d'acqua e gas.
- ★ **Nuova Solmine S.p.a.**, azienda leader in Italia per la produzione di acido solforico. Produce inoltre acqua demineralizzata.
- ★ **Tioxide S.p.a.**, unico produttore italiano di biossido di titanio, pigmento che viene utilizzato per la produzione di vernici e materie plastiche.
- ★ **Altair Chimica S.p.a.**, azienda leader nel settore della produzione dei derivati di cloro e del potassio.

In questo quadro, il porto di Piombino si è sviluppato secondo le proprie vocazioni, industriale e turistico-traghetistica, acquisendo una propria peculiare specializzazione. Negli anni recenti il traffico annuale del porto ha raggiunto punte di circa 9 milioni di tonnellate di merci, oltre 1 milioni di autoveicoli e oltre 3,8 milioni di passeggeri. Nel settore delle merci il porto opera prevalentemente nel settore delle rinfuse solide e delle merci ro-ro, mentre per i passeggeri l'attività è strettamente legata ai collegamenti con le isole Elba, Sardegna e Corsica. Le difficoltà derivanti dalla crisi economica hanno indotto una rilevante perdita di traffici di rinfuse solide legate ai traffici siderurgici anche del 40%.

Occorre precisare che il porto ha operato storicamente in presenza di forti criticità infrastrutturali che ne hanno impedito un maggiore sviluppo e nel tempo delineato una riduzione di competitività delle imprese industriali e portuali presenti. Sono infatti ben note le storiche criticità connesse alla inadeguata accessibilità portuale (il primo accordo con il Governo per il finanziamento del prolungamento della SS 398 fino al porto risale al 2005 e non ancora attuato come i successivi), alla inadeguatezza dei fondali, degli accosti e degli spazi portuali, alle problematiche legate alle interferenze tra traffici diversi. Problematiche che l'Autorità Portuale ha programmato di affrontare, in parte, con la Variante II di Piano Regolatore Portuale (P.R.P. nel seguito) approvata nel 2003 e poi complessivamente con il nuovo P.R.P. del 2008.



Ricostruzione attività portuale ed industriale con i forni e le navi in rada (700 a.c.)

IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il nuovo P.R.P. del porto di Piombino è stato adottato il 16 ottobre 2008 ed a seguito del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e della pronuncia di compatibilità ambientale della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA, è stato definitivamente approvato dal Consiglio Regionale della Toscana il 26 luglio 2013. Con il nuovo P.R.P., l'Autorità Portuale ha decisamente fornito puntuali risposte programmatiche alle pressanti esigenze di razionalizzazione e sviluppo portuale, nell'ottica di perseguire obiettivi di lungo periodo nel quadro della programmazione dello sviluppo locale, regionale e nazionale.

In tal senso le strategie generali di sviluppo approvate dal Comitato Portuale sono state tradotte in un Accordo di Pianificazione anche con il Comune di Piombino, la Provincia di Livorno e la Regione Toscana, specialmente a seguito dell'approvazione da parte di quest'ultima del **Master Plan della rete dei porti Toscani**, con cui ci si propone di creare i presupposti affinché "la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, di Carrara, di Piombino, dell'Interporto di Guasticce e dell'Aeroporto di Pisa assuma la configurazione di un **sistema integrato** al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità".



Stato del Porto di Piombino nella fase di pre-attuazione del nuovo PRP



Layout finale P.R.P. del Porto di Piombino con prolungamento SS 398

Pertanto, è stata riconosciuta al porto l'esistenza della necessità del potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) per soddisfare in modo ampio ed adeguato la domanda di movimentazione delle merci, specialmente quella connessa ai prodotti delle attività industriali, alle merci rinfuse, alle Autostrade del Mare, allo Short Sea Shipping ed ai passeggeri.

Parimenti è stato previsto quale esigenza prioritaria la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico e con le ferrovie, oltre allo sviluppo di infrastrutture nautiche.

Questi indirizzi e le conseguenti previsioni sono state ulteriormente affinate a seguito degli effetti della pesante crisi economica manifestatasi a partire dalla fine dell'anno 2008. L'approfondimento del contesto effettuato dall'Autorità Portuale si è svolto con l'obiettivo specifico di riesaminare le problematiche legate al contesto competitivo nel quale si stanno svolgendo le attività portuali e logistiche in analoghe strutture portuali nel Mediterraneo e nel nord Europa.

L'esame dell'evoluzione dimensionale della tipologia di navi prevalentemente operanti nel porto (portarinfuse) e delle condizioni infrastrutturali esistenti nei principali porti industriali concorrenti (es. Fos Sur Mer, Koper, Iskenderun) hanno condotto l'Autorità Portuale a riconsiderare il dimensionamento dei fondali programmati portando la Darsena nord a - 20 metri (rispetto a - 16 previsti).

In primo luogo gli studi effettuati hanno indicato chiaramente che con le opere previgenti potevano essere intercettate solo le navi bulk appartenenti alla classe medio - piccola (handysize/handymax), mentre la via maestra **per rendere il porto competitivo ed abbattere i costi di approvvigionamento** è stata quella di garantire l'accessibilità alle navi appartenenti alla famiglia delle panamax/capesize con immersione fino a 18,5 metri, per le quali è necessario prevedere una profondità di 20 metri. Peraltro, tutte le valutazioni finanziarie connesse al maggior approfondimento dei fondali hanno evidenziato che il Valore Attuale Netto dei benefici corrisponde a circa il doppio del maggiore investimento incrementale introdotto con il dragaggio aggiuntivo previsto dall'Autorità Portuale ed approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 24 ottobre 2013. Così facendo **il porto di Piombino eguaglia e talvolta supera le condizioni di accessibilità dei porti industriali concorrenti nel Mediterraneo ed anche nel nord Europa.**

Nella tabella che segue si riportano i dati relativi all'offerta infrastrutturale che il nuovo P.R.P. si propone di incrementare:

	SITUAZIONE ATTUALE	NUOVO P.R.P.
LUNGHEZZA BANCHINE	2.300 m	5.750 m
AREE PORTUALI	300.000 m ²	1.090.000 m ²
FONDALI BANCHINE COMMERCIALI	8-13 m	13-15 m 13-15-20 m
CANALE DI ACCESSO	13 m	20 m

Il progetto di sviluppo del porto di Piombino prevede, oltre all'incremento delle infrastrutture marittime, anche il loro ottimale collegamento con la nuova viabilità stradale e ferroviaria, come indicato nella cartografia (**vedi tav 1**). Nel corso delle opere infrastrutturali e nell'ambito dei necessari dragaggi (complessivamente 3.400.000 m³. di sedimenti marini) verranno effettuate tutte le necessarie opere di bonifica ambientale e di messa in sicurezza della falda rese necessarie dalle storiche lavorazioni svolte sul territorio.

IL D.L. 43/2013, L'ISTITUZIONE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA E L'URGENZA ATTRIBUITA ALL'ATTUAZIONE DEL NUOVO P.R.P.

L'aggravarsi della crisi economica generale e della situazione di alcune industrie locali, tra cui spicca la vicenda della azienda siderurgica Lucchini S.p.a. (a condurre l'azienda nel mese di dicembre 2012 è stato nominato dal governo un Commissario Straordinario), ha provocato l'avvio di una fase di interlocuzione con il Governo Nazionale promossa dal Comune di Piombino, dalla Regione Toscana e dalla Provincia di Livorno a cui ha partecipato e contribuito anche l'Autorità Portuale. La fase suddetta ha condotto all'emanazione del D.L. 26 aprile 2013, convertito con Legge 24 giugno

2013 n.71, recante “Disposizioni urgenti per l’area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali... (omissis)...” con cui “l’area industriale di Piombino è riconosciuta quale area in situazione di crisi industriale complessa ai fini dell’applicazione delle disposizioni di cui all’art.27 del D.L. 22 giugno 2012 n.83, convertito con modificazioni nella Legge 7 agosto 2012, n.134”.

In tale quadro, le previsioni del nuovo P.R.P. sono considerate urgenti ed al fine di assicurare la realizzazione degli interventi necessari al raggiungimento delle finalità portuali ed ambientali nello stesso (P.R.P.) previste, è stato stipulato in ossequio al c.6 dell’art.1 del decreto in data 12 agosto 2013 apposito **Accordo di Programma Quadro (APQ)** nel seguito) denominato “Interventi di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione dell’area portuale di Piombino”. Tale APQ è stato sottoscritto da Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero Economia, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Ambiente, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino ed Autorità Portuale di Piombino. Le parti firmatarie si sono impegnate “**a realizzare gli interventi di implementazione infrastrutturale del porto di Piombino, di natura ambientale e di potenziamento delle attività operative previste nel Piano Regolatore Portuale**”. L’APQ indica il programma dei primi interventi finanziati di competenza del **sogetto attuatore Autorità Portuale di Piombino**:

Realizzazione indagini di caratterizzazione dei sedimenti marini del porto di Piombino	€ 605.998,55
Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo P.R.P. per il rilancio della competitività industriale e portuale del sito di Piombino	€ 110.927289,80

Nel breve arco di tempo intercorso dalla stipula dell’APQ ad oggi, l’Autorità Portuale di Piombino ha dapprima attuato l’intervento di cui al punto n.1 e contemporaneamente anche l’intervento di cui al punto n.2 effettuando una gara d’appalto integrato di progettazione e realizzazione lavori, individuando l’impresa appaltatrice senza alcun ricorso, acquisendo i pareri (specie Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e Commissione VIA) e le necessarie autorizzazioni, fino alla consegna dei lavori. Ad oggi, ovvero dopo appena 16 mesi dalla stipula dell’APQ e l’acquisizione formale delle risorse, i lavori sono in pieno svolgimento ed è stato raggiunto oltre il 60 % dello stato di attuazione, con il loro completamento previsto per maggio 2015. Con i suddetti lavori il porto di Piombino avvia di fatto il percorso attuativo del nuovo P.R.P. conseguendo i primi non trascurabili risultati in termini di recupero competitività attraverso la realizzazione del nuovo molo foraneo sottoflutto, di una banchina 370 mt x50mt, di un piazzale annesso pari a circa 70.000 m2, del canale di accesso e fondale alla suddetta banchina pari a -20 m s.m.m. Data la rilevanza del progetto le opere e la loro finalità saranno descritte nel proseguo della presente relazione, in particolare alla **scheda n.1** dei progetti strategici.

L’ACCORDO DI PROGRAMMA SUCCESSIVO DEL 24 APRILE 2014: “DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI PER LA RIQUALIFICAZIONE E LA RICONVERSIONE DEL POLO INDUSTRIALE DI PIOMBINO”

A seguito dell’emanazione del D.L. 43/2013 e della stipula dell’APQ del 12 agosto 2013 viene stipulato in data 16 gennaio 2014 un Protocollo di Intesa tra il Ministro dello Sviluppo Economico, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, il Ministro dell’Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, il Presidente della Regione Toscana, il Presidente della Provincia di Livorno, il Sindaco del Comune di Piombino ed il Commissario dell’Autorità Portuale di Piombino, che impegna le parti sottoscrittrici ad attuare un piano complessivo di azioni per la stabile e duratura operatività del polo siderurgico di Piombino ed a valorizzare le potenzialità industriali e produttive del territorio. Collateralmente il Ministro dello Sviluppo Economico con proprio decreto del 6 novembre 2013 ha autorizzato l’esecuzione del programma di cessione della Società Lucchini S.p.a. in Amministrazione Straordinaria predisposta dal Commissario. Si è così pervenuti alla stipula dell’APQ del 20 aprile 2014 recante la “Disciplina degli interventi per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Piombino”, sottoscritto da: Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero della Difesa, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio, Ministero del Lavoro, Agenzia del Demanio, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale di piombino, Agenzia nazionale per l’attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.a.. L’APQ ha per oggetto, attraverso il coordinamento di tutti i soggetti sottoscrittori, la definizione di una com-

plexiva ed unitaria manovra di intervento sull'area di crisi industriale complessa di Piombino tramite l'attuazione di un Progetto di messa in sicurezza, riconversione e riqualificazione dell'area industriale articolati in 3 Assi di Intervento:

- ★ **ASSE I** Interventi di riqualificazione ambientale e produttiva del sito produttivo di Piombino della Lucchini in Amministrazione Straordinaria
- ★ **ASSE II** Interventi di riconversione e riqualificazione produttiva dell'area di crisi industriale complessa di Piombino
- ★ **ASSE III** Politiche attive del lavoro e misure per il reimpiego anche in progetti di riconversione

In particolare, si evidenzia in questa sede che l'ASSE II è ripartito in 4 azioni:

- ★ **AZIONE 1** **Potenziamento delle infrastrutture viarie dell'area portuale di Piombino.** Completamento della bretella di collegamento della A12 Tirrenica al porto di Piombino – Lotto Gagno – Montegemoli
- ★ **AZIONE 2** **Potenziamento produttivo delle attività industriali portuali volte allo smantellamento, alle manutenzioni e refitting navale**
- ★ **AZIONE 3** Interventi di rafforzamento produttivo dell'area di crisi industriale di Piombino
- ★ **AZIONE 4** Razionalizzazione delle infrastrutture energetiche del polo industriale di Piombino

Al fine di fornire un resoconto più completo possibile al Governo si riporta quanto previsto all'art.10 dell'APQ in questione secondo il quale le parti si sono impegnate a riconoscere priorità ai "programmi di sviluppo nel settore dello **smantellamento delle navi** e quello della manutenzione e del **refitting navale** ed a questo scopo riconoscono la necessità che venga realizzato un adeguato **bacino di carenaggio galleggiante** mediante una apposita procedura ad evidenza pubblica, **a cura dell'Autorità Portuale**, per l'individuazione di uno o più investitori privati con comprovata capacità tecnologiche ed industriali nonché adeguate disponibilità finanziarie".

Nelle premesse dell'APQ si ricorda inoltre che "il Governo si impegna a rendere disponibili navi da smantellare del Ministero della Difesa ai siti navali ubicati presso il porto di Piombino...".

Ed ancora, rispetto al **Completamento della bretella di collegamento dell'Autostrada Tirrenica al porto di Piombino, collegamento Gagno – Montegemoli**, il Governo ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si sono impegnati ad accelerare le procedure per la realizzazione del suddetto tratto (previsto a carico di SAT) ad individuare risorse aggiuntive da trasferire al Comune di Piombino per realizzare "la parte terminale dell'Asse viario di accesso al porto del tratto da Gagno a Poggio Batteria, ... a ricercare le risorse finanziarie per realizzare il completamento dell'Autostrada Tirrenica anche prevedendo un'integrazione di risorse pubbliche".

INDIRIZZI STRATEGICI ED OBIETTIVI PRIORITARI

Secondo quanto finora riportato, emerge come l'Autorità Portuale di Piombino abbia assunto, affiancando le Istituzioni nel quadro delle Intese Istituzionali e con la propria programmazione ed iniziativa progettuale, un ruolo di rilievo per lo sviluppo locale, regionale, per il rilancio delle attività industriali, portuali e logistiche presenti, messe a dura prova da una crisi dagli effetti e dalla durata eccezionale. Tali iniziative comprendono altresì importanti progettazioni e realizzazioni di interventi di messa in sicurezza e/o bonifica delle aree portuali e demaniali marittime perimetrate nel Sito di interesse nazionale di bonifica (SIN) di Piombino e rientranti nella circoscrizione di competenza. Si evidenzia in questa sede come la pianificazione e l'operato dell'Autorità Portuale siano coerenti con la programmazione territoriale e settoriale degli Enti locali, della Regione Toscana, dello Stato e dell'Unione Europea. Tale coerenza è stata accertata anche in sede di procedimento di approvazione del nuovo P.R.P., apprezzata nell'interlocuzione con il Governo e la Regione in tutta la fase che ha condotto all'emanazione del D.L. 43/2013 convertito in Legge 71/2013 ed ai due APQ del 12 agosto 2013 e del 24 aprile 2014.

Anche alla luce di una prima, anche se breve, fase attuativa, non è sbagliato affermare che il modello sperimentato a Piombino per la programmazione territoriale e portuale e specialmente il complesso delle iniziative di contrasto alla pesantezza degli effetti della crisi, così come articolate nelle norme e nelle intese sopra richiamate, può

costituire un riferimento anche per altre aree di crisi industriale complessa, nell'articolazione di Progetti di riqualificazione ambientale di reindustrializzazione, di riconversione industriale.

Nell'esperienza sin qui maturata si può affermare che una buona parte dei risultati che si stanno producendo, non ultimo l'acquisizione (in fase finale) di Lucchini da parte di Cevital, ma anche, ad esempio la permanenza di Ténaris Dalmine sul territorio a fronte di una annunciata delocalizzazione, sono anche dovuti all'interesse che le nuove programmazioni portuali e le prime concrete realizzazioni hanno prodotto, creando una effettiva nuova e marcata competitività e dunque una rinnovata capacità attrattiva. Il "caso" Piombino fornisce dunque un concreto esempio di come **le politiche portuali e logistiche non dovrebbero essere disgiunte da una più generale politica industriale.**

Nella fattispecie, il porto di Piombino ha delineato le direttrici dalla propria programmazione e del proprio sviluppo in coerenza con **le proprie vocazioni**, spingendo in particolare sulla ricerca degli elementi di **accentuazione competitiva della propria specializzazione**, ovvero quella di porto "industriale", senza rinunciare ad organizzare una propria offerta magari, di "nicchia", in nuovi mercati per i quali il porto ed il territorio esprimono comunque una loro vocazione e nel quadro di una visione di sistema quantomeno regionale.

In questo senso il porto di Piombino e l'Autorità Portuale di Piombino si distinguono nettamente da altri Enti e territori che si rendono promotori di progettualità che si svolgono particolarmente, se non esclusivamente, nella proposizione di terminal container, creando un quadro di duplicazioni e di sovrabbondanza di offerta.

Riteniamo pertanto che un nuovo Piano Strategico della Portualità e della Logistica dovrebbe riferirsi all'intero panorama delle funzioni portuali e fornire un quadro di coordinamento e di priorità tale da non trascurare alcun settore di attività legato ai porti ed alle loro variegate vocazioni e specializzazioni.

Per quanto riguarda il porto di Piombino le progettualità seguenti rispondono alle finalità che sino ad ora sono state riscontrate e che sinteticamente riassumiamo nelle prioritarie esigenze di:

1. Superamento delle pesanti criticità infrastrutturali connesse alla grave inadeguatezza dell'accessibilità stradale e ferroviaria, alla riscontrata ed effettiva insufficienza dei fondali, degli accosti e dei piazzali;
2. Rilancio delle attività portuali ed industriali presenti, facilitazione dei percorsi di recupero ambientale e bonifica, di reindustrializzazione, riconversione e diversificazione produttiva e dei traffici portuali, non trascurando le attività e le infrastrutture legate ai servizi traghetti per i quali vanno attuati miglioramenti, incluso le garanzie per la contiguità territoriale ed i diritti dei passeggeri;
3. Attuazione e compartecipazione dei percorsi di innovazione connessi alle infrastrutture immateriali, in particolare la banda ultra larga (100 Mbps) attingendo agli investimenti regionali dei prossimi anni; alla semplificazione amministrativa, proseguendo il lavoro di digitalizzazione dell'Ente ed implementazione del Port Community System già attivato (tutte le procedure legate al ciclo nave sono automatizzate e on-line); agli interventi di risparmio, produzione ed efficienza energetica di info-mobilità, di soluzioni eco-sostenibili.

PRINCIPALI PROGETTI STRATEGICI DEL PORTO DI PIOMBINO

1. Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo P.R.P. per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino
2. Piattaforma per la demolizione, riciclaggio e refitting delle navi commerciali e speciali.
3. SS 398:
 - a. Prolungamento della SS 398 fino al porto. Un progetto atteso da oltre 20 anni.
 - b. Anticipazione alla realizzazione a cura dell'Autorità Portuale dello svincolo di collegamento aree portuali nuovo P.R.P..
4. Area Unità di Business per la logistica industriale
5. Terminal rinfuse pregiate
6. Area portuale Lucchini – Cevital
7. Realizzazione aree di stoccaggio prodotti industriali e di connessione logistica porto – stabilimenti
8. Chiusura varco e prolungamento Molo Foraneo sopraflutto. Possibilità di almeno un accosto per navi da crociera
9. Bonifica urbanizzazione aree retroportuali appartenenti al demanio dell'Autorità Portuale per fini connessi alla portualità, alla logistica, alla nautica ed alla cantieristica
10. Bonifica aree demaniali marittime della c.d. Chiusa con destinazione porto turistico e peschereccio
11. Progetto Raccordo Ferroviario

SCHEDE PROGETTUALI

SCHEMA PROGETTO N. 1

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI ANCHE A CARATTERE AMBIENTALE IN ATTUAZIONE DEL NUOVO P.R.P. PER IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITÀ INDUSTRIALE E PORTUALE DEL PORTO DI PIOMBINO

Oggetto dell'intervento

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

A seguito dell'entrata in vigore del suddetto D.L. è stata sviluppata la progettazione preliminare di un primo lotto funzionale delle opere di espansione a nord previste nel vigente P.R.P., così come modificato dall'ATF 2013, finalizzato alla realizzazione di un nuovo attracco per navi porta rinfuse da 150.000÷200.000 DWT.

Sulla base del suddetto progetto preliminare è stata quindi esperita una procedura di appalto per la progettazione definitiva ed esecutiva e per la realizzazione dei suddetti lavori (appalto integrato complesso).

I lavori di tale progetto, sono iniziati in data 18/04/2014 e secondo contratto dovranno essere ultimati in data 13/04/2015.

Descrizione delle opere

I lavori previsti in questo intervento consistono in tutte le opere necessarie per la realizzazione del piazzale di radice della Darsena nord, di una parte (circa il 60%) del molo che delimita ad est la Darsena nord (c.d. Molo nord), dei primi 350 m circa della banchina est della Darsena nord ed il dragaggio a quota -20.00 m s.m.m. del canale di accesso largo 150 m, dell'area di evoluzione posta in corrispondenza dell'imboccatura portuale (diametro del cerchio iscritto 450 m) e di un canale prospiciente la nuova banchina di larghezza pari a 120 m.

Al fine di garantire al nuovo terminal marittimo ed all'area di evoluzione posta in corrispondenza dell'imboccatura portuale la protezione dai moti ondosi provenienti dal settore di traversia principale (130÷210°N), è stato inoltre previsto il prolungamento del molo Batteria.

In particolare per la costruzione del piazzale di radice della Darsena nord è prevista la realizzazione di un'opera di difesa a scogliera che costituisce il radicamento a terra del Molo nord (nel seguito diga a scogliera nord) e di un'opera a scogliera (denominata nel seguito argine sud) che corre a tergo dell'asse della futura banchina nord della Darsena e si intesta sulla diga che delimita la vasca di contenimento esistente in corrispondenza dell'argine interno che separa il sottobacino centrale da quello nord. La posizione ed il tracciato dell'argine sud è stato definito in modo tale che il limite della scarpata esterna si trovi sempre all'interno del limite della futura banchina nord della Darsena in modo che, qualora per la realizzazione della suddetta banchina venga scelta una soluzione a palancole, la presenza dell'argine e dei massi costituenti la mantellata di protezione della scarpata esterna non ne condizioni in alcun modo la costruzione. La realizzazione del piazzale avverrà attraverso il riempimento dell'area di recupero di suolo a mare fino a quota +3.00 m s.m.m. con i sedimenti provenienti dai dragaggi previsti in progetto. Una volta completato il consolidamento dei sedimenti immessi nella zona occidentale a tergo della diga a scogliera nord (superficie circa 70.000 m²) è previsto che venga pavimentata così da garantire la piena operatività del nuovo terminale marittimo.

In prosecuzione della diga a scogliera nord sopradescritta è prevista la realizzazione di circa il 60% della diga foranea di sottoflutto posta a delimitazione della Darsena nord (nel seguito Molo nord) per uno sviluppo complessivo di circa 480 m di cui i primi 350 m con banchina interna e piazzale operativo di larghezza pari a 50 m, ed i restanti 130 m circa esclusivamente con funzione di opera di protezione dal moto ondoso.

Per la realizzazione del tratto iniziale del Molo è stata adottata la stessa tipologia costruttiva adottata per la diga a scogliera nord con l'introduzione del muro paraonde di c.a. che perviene fino a quota +8.50 m s.m.m. così da contenere le portate di tracimazione in occasione di eventi meteo marini estremi entro valori compatibili con lo svolgimento delle operazioni portuali nel terrapieno a tergo.

Per il restante tratto, dove le profondità si mantengono sempre al disopra dei 13 m, e dove quindi non si realizza il frangimento del moto ondoso incidente, è stata invece preferita una soluzione a cassoni cellulari imbasati a quota -12.00 m s.m.m. su uno scanno in pietrame scapolo.

La scelta di adottare la soluzione a scogliera per i primi 350 m di molo e la soluzione a cassoni per la restante porzione è motivata principalmente dalla necessità di contenere il più possibile i fenomeni di riflessione del moto ondoso che, come evidenziato negli studi sulla dinamica costiera eseguiti in occasione della redazione del P.R.P. 2008, potrebbero provocare alcuni problemi al litorale di Follonica.

Tale necessità è sicuramente più sentita nel tratto iniziale del molo che, anche nella configurazione finale prevista dal P.R.P., risulta solo parzialmente schermato dal nuovo molo Batteria mentre la restante porzione, specie per i moti ondosi più intensi provenienti dal settore di traversia principale, risulta completamente ridossata e quindi per questo tratto i suddetti fenomeni di riflessione rivestono un ruolo sicuramente irrilevante.

La banchina interna del molo è previsto che venga realizzata a palancole. La quota di progetto dei fondali anti-stanti è pari a -20.00 m s.m.m., il piano di banchina è posto a quota +4.00 m s.m.m., mentre il sovraccarico di progetto agente sul piano di banchina è stato assunto pari a 60 kN/m².

Per garantire al bacino del nuovo terminal la necessaria protezione dal moto ondoso in condizioni "estreme" e per consentire che anche in condizioni meteomarine "difficilissime" le manovre di ingresso e di uscita delle navi che lo frequenteranno si svolgano in condizioni di sicurezza è stato previsto anche il prolungamento dell'attuale molo di sopraflutto del porto di Piombino denominato Molo Batteria. In particolare il prolungamento di circa 220 m del molo Batteria esistente (corrispondente a circa il 50% dell'opera prevista nel vigente P.R.P.) verrà ottenuto attraverso la realizzazione di un molo a cassoni trascinabile lungo circa 180 m distaccato dal molo esistente la cui origine è posta a circa 40 m di distanza dal limite estremo lato mare dal muro paraonde della testata del molo esistente.

Nel vigente P.R.P. per la realizzazione del prolungamento del molo Batteria è previsto che venga posta in opera una doppia fila di cassoni dei quali quelli della fila interna destinati a svolgere la funzione di banchina di attracco mentre quelli della fila esterna, dotati di muro paraonde, con la funzione di opera di protezione. La posizione e la sezione tipo della porzione di molo prevista in progetto è stata scelta in modo da coincidere con quella della banchina interna dell'opera prevista nel vigente P.R.P. In questo modo avendo previsto la realizzazione della sezione finita della banchina, in futuro, per poter utilizzare la nuova opera come banchina di attracco sarà sufficiente prevedere la posa in opera della fila esterna di cassoni senza bisogno di ulteriori interventi di adeguamento sulle strutture già realizzate. Per la realizzazione del nuovo molo è previsto l'impiego di cassoni con dimensioni del fusto identiche a quelle dei cassoni impiegati per la realizzazione del tratto terminale del Molo nord, che in questo caso vengono imbastiti a quota -14.00 m s.m.m. su uno scanno in pietrame scapolo, mentre la sovrastruttura di c.a. perviene fino a quota +2.50 m s.m.m. così da risultare parzialmente trascinabile.

Per consentire l'accesso al nuovo terminal delle navi porta rinfuse di progetto (150.000÷200.000 DWT) è stato infine previsto il dragaggio a quota -20.00 m s.m.m. di un canale di accesso largo 150 m, di un'area di evoluzione posta in prossimità dell'imboccatura portuale in corrispondenza dell'ingresso alla Darsena nord, e di un canale largo 120 m adiacente la nuova banchina.

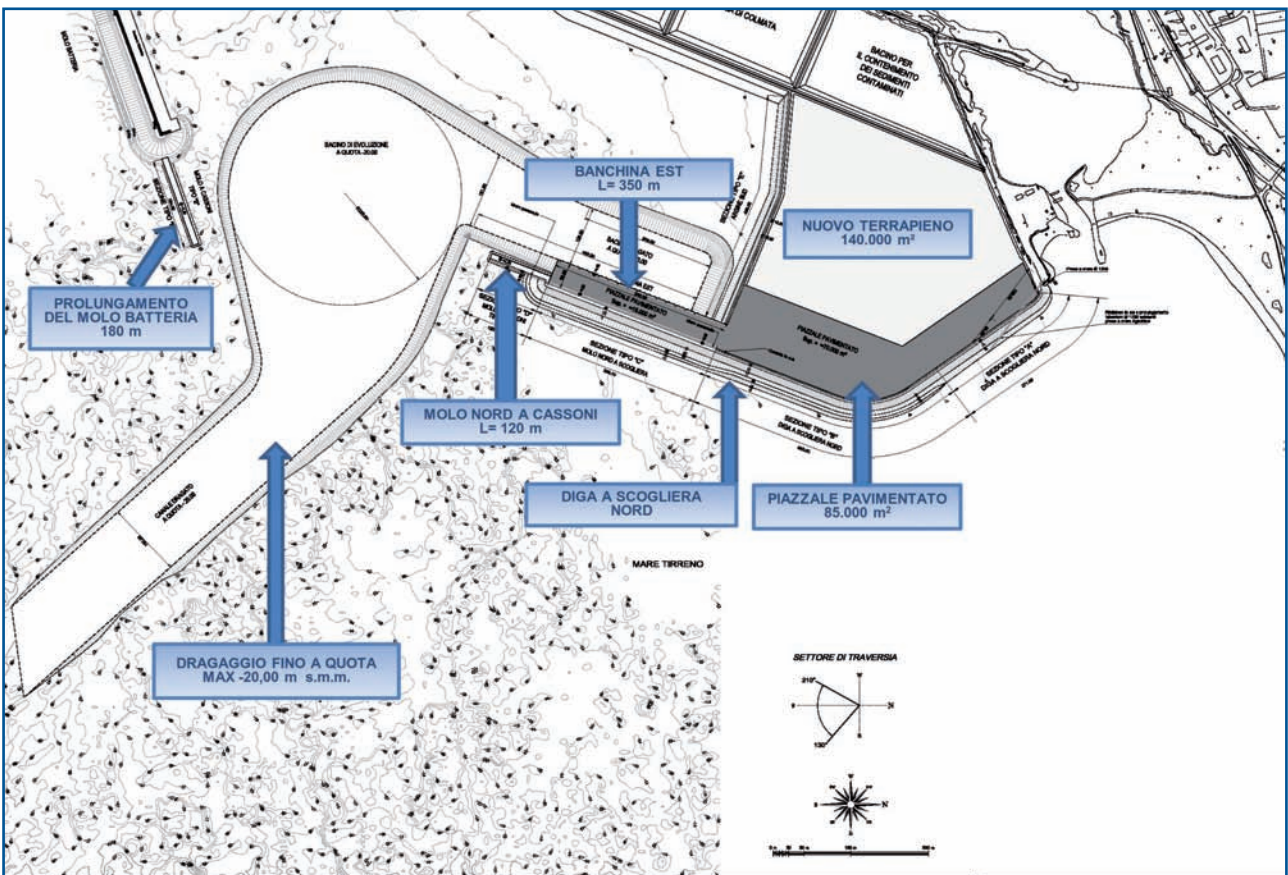
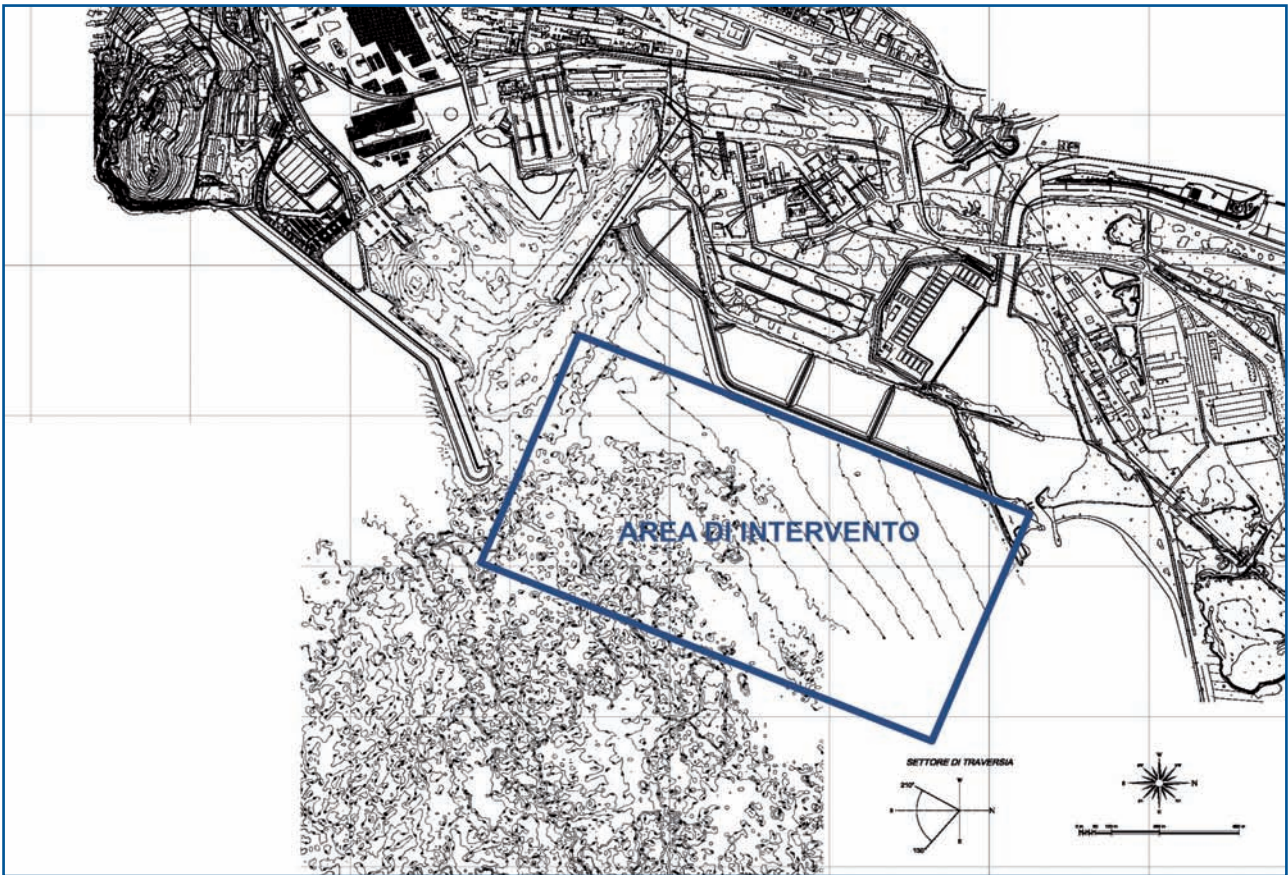
Nella configurazione prevista in progetto il canale di accesso è orientato secondo la direzione S-SE/N-NW, che coincide con quella di provenienza dei venti dominanti e dei moti ondosi più intensi. In corrispondenza della batimetrica -20.00 il canale ha una larghezza di 150 m circa che viene mantenuta costante fino all'imboccatura portuale dove è prevista un'area di evoluzione di forma pseudo circolare (diametro cerchio inscritto 450 m) dal quale ha origine un canale largo 120 m che corre a fianco del Molo nord fino a raggiungere la nuova banchina di attracco e si interrompe a circa 50 m dal limite nord della banchina in modo da garantire che la scarpata di scavo non interferisca con la stabilità dell'argine posto a delimitazione del piazzale di radice della Darsena.

La larghezza del canale di accesso (150 m), inferiore di quella prevista nel vigente P.R.P. (min. 250 m), è stata scelta in modo da consentire il passaggio della nave di progetto, per il quale è richiesta una larghezza minima di 120 m, oppure il passaggio contemporaneo di 2 navi di minor stazza, mentre le dimensioni dell'area di evoluzione prevista in corrispondenza dell'imboccatura consentono l'evoluzione della nave di progetto (lunghezza f.t. 300 m) con l'aiuto dei rimorchiatori.

Il volume complessivo di sedimenti da dragare, ipotizzando una pendenza delle scarpate pari a 4/1 (14°), è pari a 2.9 milioni di m³.

Per quanto riguarda la destinazione dei materiali di risulta dei dragaggi è previsto che quelli con concentrazioni di inquinanti inferiori ai limiti di intervento sito specifici (pari a circa il 70% del volume complessivo di sedimenti da dragare) vengano conferiti a riempimento dell'area destinata alla formazione del piazzale di radice della Darsena nord. I volumi di sedimenti per i quali le analisi di caratterizzazione hanno evidenziato concentrazioni di inquinanti non compatibili con tale utilizzo dovranno essere conferiti all'interno della vasca di colmata esistente dotata di fondo e sponde impermeabili.

Per maggiori dettagli si rimanda alla figura di seguito riportata.





Rendering delle opere previste nell'intervento



Stato dei lavori in corso al 9 agosto 2014

Costi e tempi di costruzione

L'importo delle opere previste è di **Euro 101.250.000**, mentre l'importo degli oneri per la sicurezza ammonta a **Euro 750.000,00**.

Il tempo complessivo a disposizione per ultimare tutti i lavori previsti nel presente progetto è pari a 360 giorni naturali e consecutivi.

A seguito dell'espletamento della procedura di appalto **i lavori sono iniziati in data 18/04/2014 e quindi secondo contratto dovrebbero essere ultimati in data 13/04/2015**.

Principali criticità connesse alla realizzazione delle opere

Come evidenziato in precedenza tutte le opere previste nel vigente P.R.P. del porto di Piombino sono state già sottoposte alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che si è conclusa con esito positivo ed all'emissione del Decreto di compatibilità ambientale.

Pertanto tutte le criticità ambientali connesse alla realizzazione delle opere sono già state affrontate e risolte in quella sede.

Anche per quanto riguarda gli aspetti tecnici le criticità sono state già affrontate e risolte nelle fasi di progettazione, ne è prova il fatto che i lavori di costruzione si stanno svolgendo con regolarità e senza imprevisti.

Fonti di finanziamento

APQ 12 agosto 2013

Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e livello di progettazione disponibile

Come specificato in Premessa, l'intervento, che fa parte di un più ampio progetto di adeguamento del porto di Piombino, è inserito nel P.R.P. 2008 che è stato approvato definitivamente nel corso della seduta del Consiglio Regionale della Toscana in data 26/7/2013 e dell'Adeguamento Tecnico Funzionale redatto nel 2013 conclusosi con l'acquisizione del parere favorevole del C.S. dei LL. PP. (voto n°87/2013 del 24/10/2013) e con l'approvazione definitiva della Regione Toscana (delibera del Consiglio Regionale n°104 del 18 dicembre 2013).

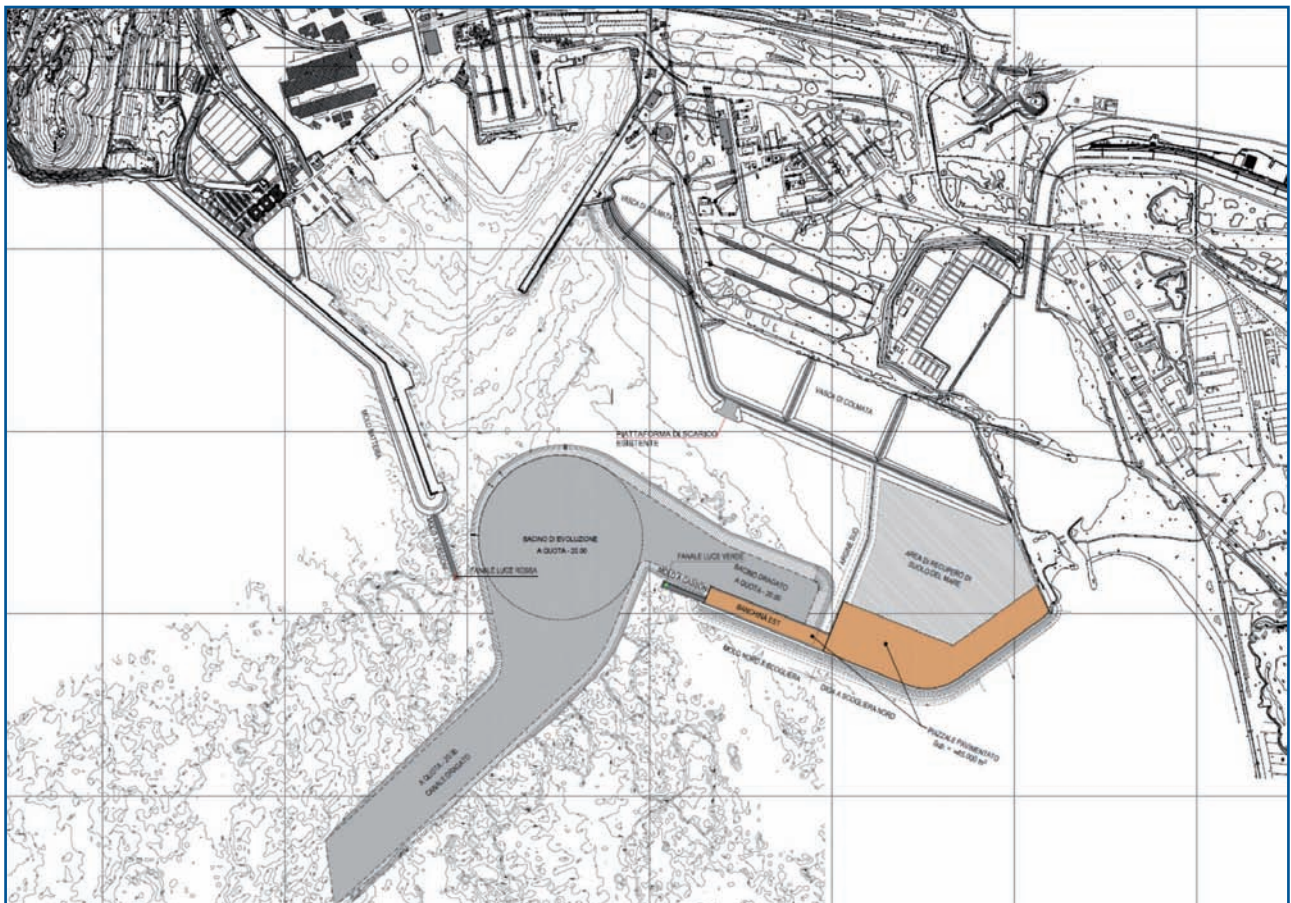
Il P.R.P. è stato sottoposto anche alla procedura di V.I.A. che si è conclusa con l'emissione del Decreto di Compatibilità Ambientale (DVA_DEC-2012-0000478 del 18/9/2012).

Inoltre il progetto definitivo delle opere descritte in precedenza, a seguito della conclusione della procedura di appalto per la progettazione definitiva ed esecutiva e per la realizzazione dei suddetti lavori (appalto integrato complesso), è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ai fini dell'ottenimento dei pareri di competenza.

L'Assemblea Generale del C.S. dei LL. PP. ha espresso parere favorevole con il voto n°101/2013 reso nel corso delle adunanze del 20 dicembre 2013 e del 24 gennaio 2014, mentre il Ministero Ambiente con il parere n° 1404 del 20/12/2013 ha confermato la non assoggettabilità a VIA del progetto.

Per quanto riguarda la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica (a livello nazionale, regionale e locale), è stata ampiamente verificata nel corso della procedura di approvazione del Piano stesso (per approfondimenti si rimanda alla lettura del Parere della Commissione VIA del 26/012012).

Per maggiori dettagli sulla posizione e sulle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura prevista in questo intervento si rimanda alla scheda grafica allegata.



SCHEMA PROGETTO N. 2

PIATTAFORMA DEDICATA PER LA DEMOLIZIONE, RICICLAGGIO E REFITTING DELLE NAVI COMMERCIALI E SPECIALI

Oggetto dell'intervento

Avendo a riferimento il **Regolamento (UE) n°1257/2013 del Parlamento e del Consiglio del 20/11/2013 relativo al riciclaggio delle navi**, l'Accordo di Programma Quadro per la Disciplina degli Interventi per la Riqualificazione e la Ri-conversione del Polo Industriale di Piombino, sottoscritto il 24 aprile 2014, ha introdotto quale potenziale direttrice di reindustrializzazione dell'area di Piombino il **"potenziamento delle attività portuali attraverso la creazione delle condizioni per l'avvio di un'attività di smantellamento delle navi, di manutenzione e refitting navale, anche mediante la realizzazione a carico di investitori privati di un adeguato bacino di galleggiamento e/o carenaggio galleggiante"**. Nel suddetto accordo il Governo si impegna inoltre a rendere disponibili navi militari da smantellare del Ministero della Difesa ai siti navali ubicati presso il porto di Piombino.

A seguito della firma è stato effettuato uno studio di mercato ed è stato inoltre sviluppato uno studio preliminare di fattibilità delle opere necessarie alla attuazione delle previsioni dell'APQ finalizzato alla pubblicazione di un bando di gara per la ricerca di un promoter in ottica PPP.

La previsione, conseguente alla firma dell'APQ richiamato in precedenza, che il potenziamento produttivo dell'area di crisi industriale di Piombino passi attraverso programmi di sviluppo nel settore dello smantellamento delle navi e quello della manutenzione e del refitting navale (Asse II – Azione 2) prevedendo inoltre l'utilizzo di un bacino galleggiante, nel caso in esame si può concretizzare utilizzando la banchina est del molo nord ed il relativo piazzale operativo in fase di costruzione per l'insediamento di questo tipo di attività.

L'intervento risulta **complementare** rispetto ad altre iniziative cantieristiche nel porto di Livorno protese verso il mercato dei grandi yachts.

Descrizione delle opere

Come evidenziato in precedenza da una analisi dello stato delle infrastrutture del porto di Piombino è risultato che tale previsione di sviluppo si può attuare utilizzando per l'insediamento di questo tipo di attività la banchina est ed il relativo piazzale operativo in fase di costruzione.

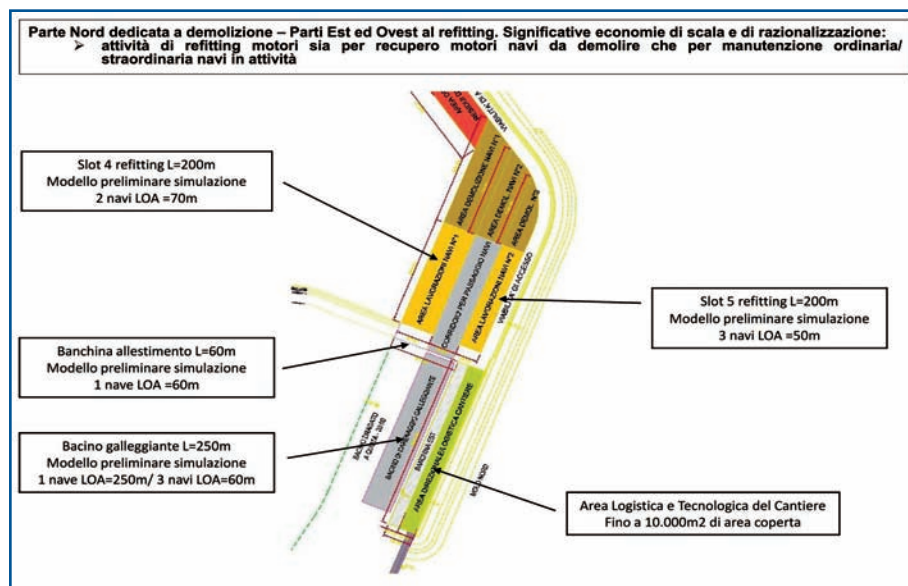
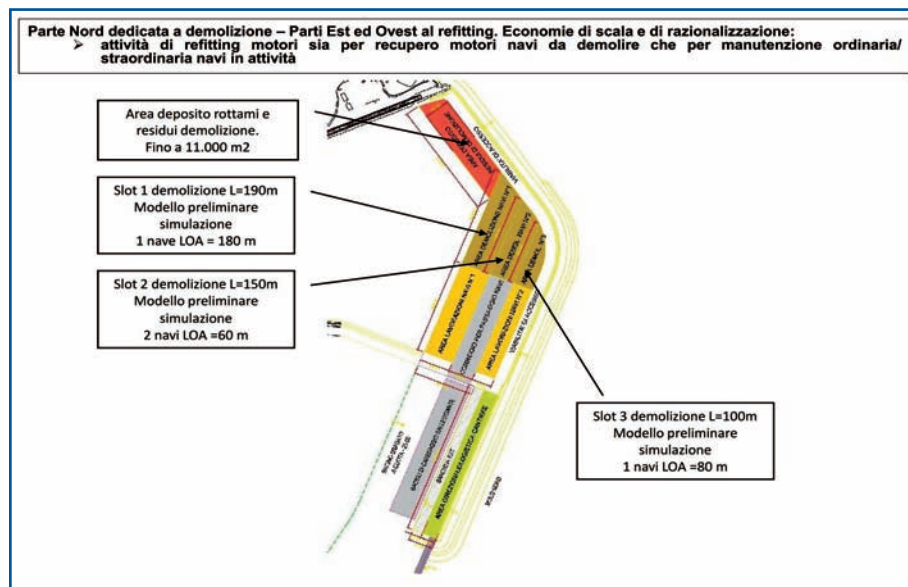
Dallo studio preliminare di fattibilità è inoltre emerso che per consentire tale insediamento è necessario implementare le opere in fase di realizzazione con altre infrastrutture così da adeguarle alle nuove esigenze.

In particolare al fine di consentire l'ormeggio e l'operatività al bacino di carenaggio galleggiante e di consentire l'esecuzione di interventi su navi in galleggiamento è necessario prevedere la realizzazione dei primi 150 m della banchina nord della darsena nord (pari al 50% della lunghezza complessiva prevista nel vigente P.R.P.) e di estendere i dragaggi a quota -20.00 m s.m.m. dello specchio acqueo prospiciente la banchina est fino alla nuova banchina nord e allargare di circa 30 m il canale dragato. Inoltre è previsto il prolungamento del molo nord a cassoni di circa 60 m.

Inoltre sempre al fine di garantire l'operatività del cantiere è necessario ampliare le superfici del nuovo piazzale da consolidare e pavimentare di circa 31.000 m² così da raggiungere una superficie complessiva dei piazzali per lo svolgimento delle attività di demolizione e refitting pari a 116.000 m², e di realizzare tutti gli impianti dei piazzali (raccolta e trattamento delle acque meteoriche, impianto elettrico e di illuminazione comprensivo di cabina elettrica, impianto antincendio ed impianto acqua potabile ed industriale).

Per quanto riguarda infine la gestione dei sedimenti da dragare i risultati delle indagini di caratterizzazione già svolte hanno mostrato l'assenza di contaminazioni per cui il volume di sedimenti da dragare, pari a circa 170.000 m³, potrà essere conferito, come previsto nei lavori in corso, a riempimento dell'area destinata alla formazione del piazzale di radice della Darsena nord.

Per maggiori dettagli sull'organizzazione della Piattaforma si rimanda alla figura di seguito riportata.



Costi e tempi di costruzione

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è di **Euro 19.800.000,00** di cui Euro 200.000,00 per oneri per la sicurezza mentre l'investimento complessivo da sostenere per allestire il cantiere è pari a **Euro 30.850.000,00**. Per cui il **totale degli investimenti necessari ammonta a 50,65 milioni di Euro**.

Il tempo complessivo necessario per realizzare le opere infrastrutturali sopradescritte è pari a 12 mesi naturali e consecutivi, mentre il tempo necessario per completare gli allestimenti del cantiere è stato stimato in ulteriori 6 mesi naturali e consecutivi.

Principali criticità connesse alla realizzazione delle opere

Come evidenziato in precedenza tutte le opere previste nel vigente P.R.P. del porto di Piombino sono state già sottoposte alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che si è conclusa con esito positivo ed all'emissione del Decreto di compatibilità ambientale.

Pertanto tutte le criticità ambientali connesse alla realizzazione delle opere sono già state affrontate e risolte in quella sede.

Per quanto riguarda le criticità tecniche si evidenzia che si tratta di eseguire opere e/o interventi per i quali, sia dal punto di vista progettuale che esecutivo, nel corso della progettazione e esecuzione dei lavori in corso è stata acquisita una esperienza che le fa escludere. Anche dal punto di vista conoscitivo l'intera area interessata dagli interventi da realizzare è già stata oggetto di estese ed esaustive campagne di indagini geotecniche ed ambientali, per la parte interessata dai dragaggi, e quindi è da escludere l'insorgenza di "imprevisti" che ne nelle successive fasi di progettazione e di esecuzione ne possano condizionare la fattibilità.

Analisi preliminare della fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria

La piattaforma per la demolizione, riciclaggio e refitting delle navi commerciali e speciali è stata oggetto di uno studio di fattibilità finalizzato alla valutazione fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria ed alla pubblicazione di un bando di PPP per individuare il Concessionario operatore del terminale.

In particolare l'analisi è stata svolta considerando tre punti di vista:

I. L'OPERATORE DELL'AREA FUNZIONALE

L'Operatore è un Privato che investe nella realizzazione dell'impianto sostenendo gli investimenti di allestimento del cantiere (pari ad €30,95 Mio), che sono ripagati dai flussi di cassa generati dall'attività di demolizione e refitting.

Per tale soggetto è di fondamentale importanza la redditività finanziaria dell'operazione in modo tale da essere sostenibile nel medio e lungo periodo e garantire i benefici occupazionali ed ambientali (nel senso più ampio) per la collettività.

Il soggetto remunera non solo il proprio capitale investito, ma contribuisce con gli oneri concessori al ripagamento degli investimenti sostenuti dall'AP in Opere Marittime (€19,8 Mio)

II. L'AUTORITA' PORTUALE

L'Autorità portuale coordina lo sviluppo dell'area, individuando con gara pubblica internazionale l'Operatore che avrà in concessione l'impianto. Gli investimenti in Opere Marittime sono remunerati in parte dagli oneri concessori corrisposti dall'Operatore.

III. LA CITTA' DI PIOMBINO

La Città di Piombino è lo stake holder primario, il cui beneficio principale è nella creazione di nuovi posti di lavoro. Pertanto rientra nell'Analisi Costi Benefici.

- Le considerazioni finanziarie definiscono in modo assolutamente preliminare la lunghezza di concessione necessaria per la sostenibilità dell'Operatore e il giusto ripagamento degli oneri concessori.
- L'Analisi economica dei costi e dei benefici stima in modo assolutamente preliminare l'entità dei benefici e dei costi.
- NB trattasi comunque di un sottoinsieme di opere già incluso dell'ACB del nuovo Piano Regolatore Portuale

SINTESI DELLE EVIDENZE PRINCIPALI DELL'ANALISI PRELIMINARE DELLA FATTIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

L'analisi degli investimenti, dei ricavi e dei costi operativi, basati su ipotesi preliminari di layout funzionale delle aree e di operatività del cantiere ha messo in evidenza che:

- ✓ l'iniziativa non è sostenibile finanziariamente per intero, cioè non è capace di ripagare l'investimento complessivo (€50,65 Mio) e le manutenzioni con la sola operatività del terminale;
- ✓ il Concessionario dell'area funzionale è invece capace di: (i) ripagare l'intero investimento nell'impianto (€30,95 Mio), escluso cioè le Opere Marittime (€19,8 Mio), (ii) di corrispondere gli oneri concessori e (iii) di rimanere sostenibile finanziariamente, garantendo occupazione e continuità, con una lunghezza di concessione pari a 50 anni (VAN nullo per un valore del WACC pari all'8%);
- ✓ l'Autorità Portuale se sostiene l'investimento nelle Opere Marittime (€19,8 Mio), rientra con gli oneri concessori di circa il 25% dell'investimento su una lunghezza di concessione di 50 anni; appare necessario quindi un finanziamento a fondo perduto;
- ✓ La considerazione dei benefici ambientali ed economici rende invece, in virtù principalmente della significativa creazione di nuovi impieghi, l'iniziativa assolutamente perseguibile economicamente
 - VAN e TIR economici marcatamente positivi anche senza includere il finanziamento a fondo perduto.
- ✓ Per garantire la sostenibilità completa del primo stralcio sia dell'iniziativa che del promotore andranno sostenuti gli investimenti in OOMM e in parte degli impianti (€19,8 Mio).

Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e livello di progettazione disponibile

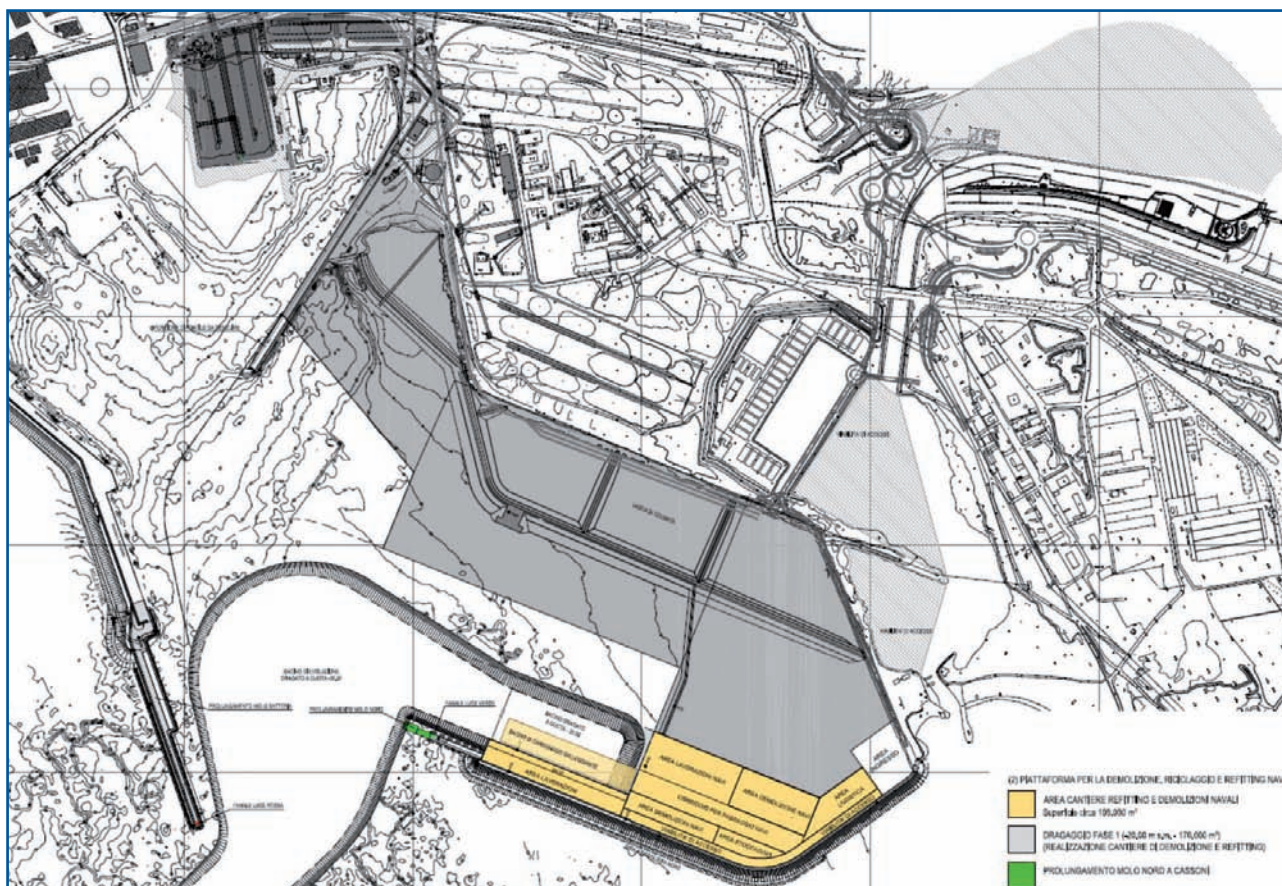
Come specificato in Premessa, l'intervento, che fa parte di un più ampio progetto di adeguamento del porto di Piombino, è inserito nel P.R.P. 2008 che è stato approvato definitivamente nel corso della seduta del Consiglio Regionale della Toscana in data 26/7/2013 e dell'Adeguamento Tecnico Funzionale redatto nel 2013 conclusosi con l'acquisizione del parere favorevole del C.S. dei LL. PP. (voto n°87/2013 del 24/10/2013) e con l'approvazione definitiva della Regione Toscana (delibera del Consiglio Regionale n°104 del 18 dicembre 2013).

Il P.R.P. è stato sottoposto anche alla procedura di V.I.A. che si è conclusa con l'emissione del Decreto di Compatibilità Ambientale (DVA_DEC-2012-0000478 del 18/9/2012).

Per quanto riguarda la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica (a livello nazionale, regionale e locale), è stata ampiamente verificata nel corso della procedura di approvazione del Piano stesso (per approfondimenti si rimanda alla lettura del Parere della Commissione VIA del 26/01/2012).

Per quanto riguarda il livello di progettazione disponibile per quanto riguarda le opere infrastrutturali (banchina, dragaggi, consolidamenti, pavimentazioni ed impianti) è già stato redatto il progetto preliminare che fa parte di uno studio di fattibilità finalizzato alla pubblicazione di un bando di project financing.

Per maggiori dettagli sulla posizione e sulle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura prevista in questo intervento si rimanda alla scheda grafica allegata.



SCHEDA PROGETTO N.3

**3A): PROLUNGAMENTO DELLA SS.398 FINO AL PORTO.
UN PROGETTO ATTESO DA OLTRE 20 ANNI**

**3B): ANTICIPAZIONE A CURA DELL'AUTORITÀ PORTUALE
DELLO SVINCOLO DI COLLEGAMENTO AREE PORTUALI
NUOVO P.R.P.**

Oggetto dell'intervento

L'intervento ha per oggetto il prolungamento della SS 398 fino alle aree portuali

Descrizione delle opere

DESCRIZIONE PROGETTO 3A): Sin dall'approvazione del PRG del Comune di Piombino del 1994 è stata prevista e ritenuta indispensabile una nuova viabilità dalla Località Montegemoli al porto, ovvero la connessione viabilistica tra il porto di Piombino ed il corridoio infrastrutturale tirrenico mediante il completamento del tracciato della SS398. Infatti, come noto, ancora oggi la città di Piombino ed il porto di Piombino, ubicati sull'omonimo promontorio, sono

collegati da un'unica viabilità di accesso con un carico di percorrenza molto elevato, equivalente all'Autostrada Firenze – Bologna, che somma e sovrappone traffici diretti alla città con quelli diretti al porto e ad alcuni stabilimenti industriali. Tale carico e tale sovrapposizione genera problematiche molto gravi di efficienza, ma soprattutto di sicurezza. In occasione di alcuni gravi incidenti stradali che in questi anni si sono verificati la città ed il porto sono rimasti a lungo completamente isolati, con gravi ripercussioni economiche e sociali, anche in considerazione dell'impossibilità di raggiungere il Presidio Ospedaliero di Piombino, a servizio di tutti i cittadini dei Comuni limitrofi dell'Area Val di Cornia. Trattasi dunque di un "classico" caso di "bottleneck" o di "ultimo miglio" che, finora, nonostante un grande impegno e vari tentativi non ancora trovata una soluzione attuativa, da tutti e da anni ritenuta la massima priorità. Ricordiamo ancora che il solo porto ha attualmente un traffico superiore al 1 milione di autoveicoli ed oltre 3 milioni di passeggeri (classificandosi in questo settore come 5° porto nazionale). **Si richiede pertanto al Governo di tenere conto dei precedenti impegni purtroppo non rispettati (APQ del 21 dicembre 2007 e Protocollo di Intesa dell'11 ottobre 2010) e di dar seguito a quanto previsto dall'ultimo APQ del 24 aprile 2014 (ricordato nella parte introduttiva) attivando il progetto della strada fino al porto nella forma del Project Financing con la SAT S.p.a. come previsto oppure, vista la preannunciata indisponibilità della stessa SAT S.p.A., finanziando l'intervento (in concorso con i 20 milioni stanziati dalla Regione Toscana) affidando con specifico atto da stipulare il compito di soggetto attuatore ad altro ente pubblico.**

Costi delle opere

Il costo complessivo del progetto è di 100 milioni di Euro, di cui 60 milioni di Euro riferiti al I° tratto Montegemoli – Gagno e 40 milioni di Euro riferiti al II° tratto Gagno – porto Poggio Batteria.

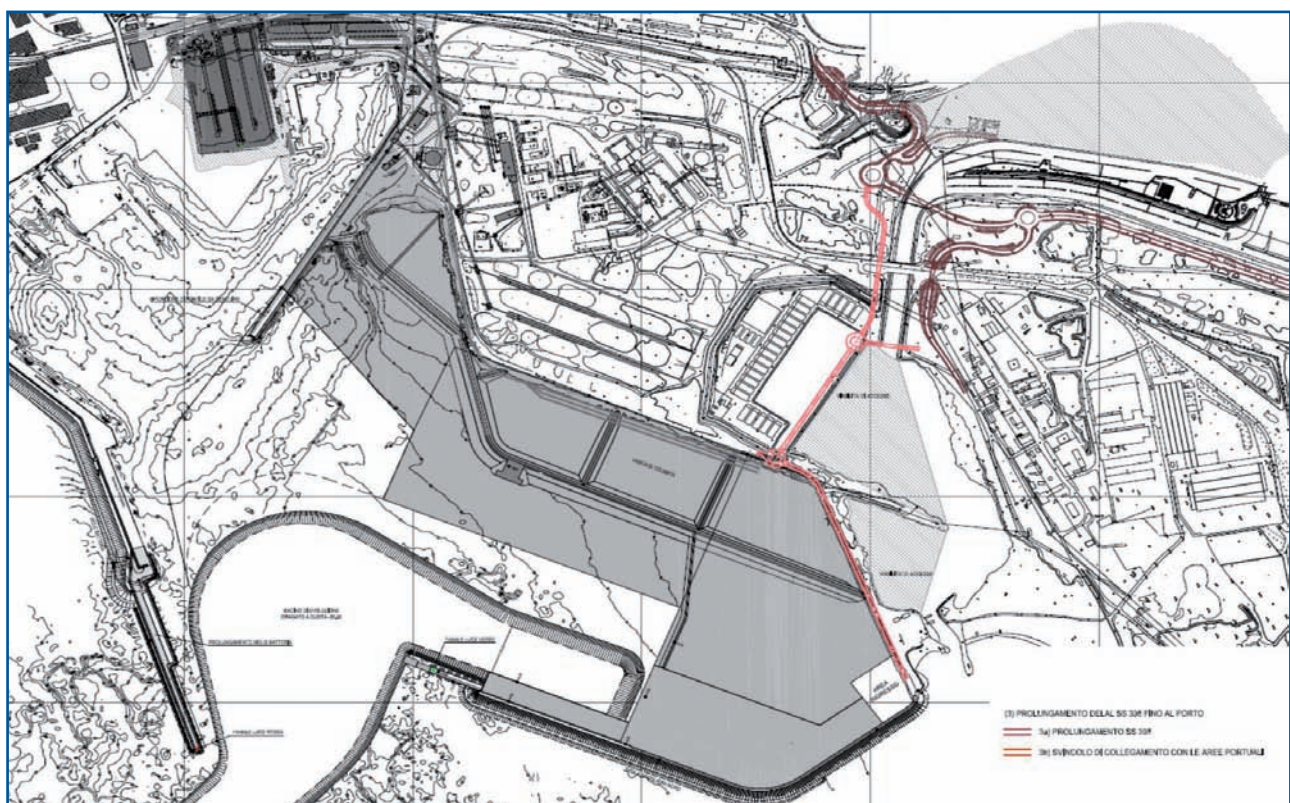
DESCRIZIONE PROGETTO 3B): nell'attesa della realizzabilità del I° lotto dei lavori del prolungamento della SS 398 fino al porto si è posta la **necessità di realizzare in tempi brevi uno stralcio funzionale dello svincolo Gagno – Terre rosse della SS 398 che permetta l'ingresso alla nuova zona nord del porto di Piombino** (prescrizione VIA al nuovo P.R.P.). La soluzione progettuale prescelta prevede pertanto il collegamento delle opere di cui alla scheda 1 in attuazione del nuovo P.R.P. con la attuale viabilità di ingresso a Piombino a monte della città, in modo tale da evitare l'attraversamento di quartieri abitati in linea con le prescrizioni della Commissione VIA Nazionale.

Costi delle opere e modalità di finanziamento

L'Autorità Portuale ha predisposto e dispone del progetto definitivo che prevede un costo pari a **2.500.000,00 Euro**.

Tale importo viene finanziato con i ribassi d'asta del lavoro di cui alla scheda 1. Al riguardo sono già stati compiuti i passaggi necessari nell'ambito del Tavolo dei Sottoscrittori dell'APQ del 12 agosto 2013.

Per maggiori dettagli sulla posizione e sulle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura prevista in questo intervento si rimanda alla scheda grafica allegata.



SCHEMA PROGETTO N.4

AREA UNITÀ DI BUSINESS PER LA LOGISTICA INDUSTRIALE

Oggetto dell'intervento

L'intervento ha per oggetto la realizzazione di un'area logistica con accesso diretto alla banchina nord dell'omonima darsena ed alle aree industriali retroportuali, dotata di tutti gli impianti ed attrezzature necessarie per consentire l'insediamento di attività di logistica industriale.

Descrizione delle opere

Dall'analisi dello stato delle infrastrutture del porto di Piombino è risultato che tale previsione di sviluppo si può attuare utilizzando il terrapieno nord della omonima darsena per la parte che non viene occupata dalla Piattaforma per la demolizione, riciclaggio e refitting delle navi, in quanto possiede tutti requisiti necessari per favorire l'insediamento e lo sviluppo di questo tipo di attività:

- Accesso diretto alla viabilità di collegamento principale (raccordo alla SS 398);
- Possibilità di realizzare un collegamento diretto con la rete ferroviaria portuale ed extraportuale;
- Disponibilità di area di superficie adeguata (circa 20 ha);
- Collegamento diretto all'area industriale retro portuale;
- Facilità di collegamento alle reti di servizi (elettrica, idrica, gas) con possibilità di fornitura di potenze adeguate a qualsiasi tipo di necessità (nello stabilimento Lucchini ci sono 3 centrali a gas e l'area industriale è attraversata dall'elettrodotta gestito da Terna);
- Accesso diretto alla banchina nord con possibilità di utilizzo esclusivo della porzione che non interferisce con l'adiacente Piattaforma e con l'operatività della banchina ovest della darsena nord.

Le opere previste in questo intervento sono quelle necessari per completare le infrastrutture marittime ed adeguare le caratteristiche dei piazzali disponibili alle esigenze delle previste attività di logistica industriale ed in particolare:

- Completamento della banchina nord (L= 150 m)
- Consolidamento dei rilevati della porzione occidentale della piazzale nord e del primo settore della vasca di contenimento impermeabile realizzati con i materiali di risulta dei dragaggi eseguiti negli interventi precedenti;
- Pavimentazione del piazzale per una superficie complessiva di 20 ha;
- Realizzazione di tutti gli impianti dei piazzali (raccolta e trattamento delle acque meteoriche, impianto elettrico e di illuminazione, impianto antincendio ed impianto acqua potabile ed industriale.

Costi e tempi di costruzione

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è di **Euro 40.000.000** di cui Euro 250.000,00 per oneri per la sicurezza.

Il tempo complessivo necessario per realizzare le opere infrastrutturali sopradescritte, tenendo conto dei tempi necessari per consolidare i rilevati, **è pari a 18 mesi naturali e consecutivi.**

Principali criticità connesse alla realizzazione delle opere

Come evidenziato in precedenza tutte le opere previste nel vigente P.R.P. del porto di Piombino sono state già sottoposte alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che si è conclusa con esito positivo e con l'emissione del Decreto di compatibilità ambientale.

Pertanto tutte le criticità ambientali connesse alla realizzazione delle opere sono già state affrontate e risolte in quella sede.

Per quanto riguarda le criticità tecniche si evidenzia che si tratta di eseguire opere e/o interventi per i quali, sia dal punto di vista progettuale che esecutivo, nel corso della progettazione e esecuzione dei lavori in corso è stata acquisita una esperienza che le fa escludere. Anche dal punto di vista conoscitivo l'intera area interessata dagli interventi da realizzare è già stata oggetto di estese ed esauritive campagne di indagini geotecniche ed ambientali, per la parte relativa alla qualità dei sedimenti che costituiscono i rilevati da consolidare, e quindi è da escludere l'insorgenza di "imprevisti" che nelle successive fasi di progettazione e di esecuzione ne possano condizionare la fattibilità.

Analisi preliminare della fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria

La piattaforma dedicata alla logistica industriale avanzata è stata oggetto di uno studio finalizzato alla fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria in ottica di PPP.

In particolare l'analisi è stata svolta considerando tre punti di vista:

I. L'OPERATORE DELL'AREA FUNZIONALE

L'Operatore è un Privato che investe nella realizzazione dell'infrastruttura portuale sostenendo una quota pari al 50% degli investimenti (stima preliminare del totale: €40,0 Mio), che sono ripagati dai flussi di cassa generati dall'attività di servizi di logistica avanzata.

Per tale soggetto è di fondamentale importanza la redditività finanziaria dell'operazione in modo tale da essere sostenibile nel medio lungo periodo e garantire i benefici occupazionali ed ambientali (nel senso più ampio) per la collettività. Le proprie analisi di redditività della piattaforma hanno dunque reso possibile tale significativa partecipazione alla realizzazione delle opere, segno della solidità di tale sviluppo.

Il rimanente 50% degli investimenti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura, pari a €20,0 Mio, è finanziato dalla Regione Toscana.

L'Operatore Privato remunera non solo il proprio capitale investito, ma contribuisce con gli oneri concessori al ripagamento degli investimenti sostenuti dalla Regione Toscana in Opere Marittime (€20,0 Mio).

II. L'AUTORITA' PORTUALE

L'Autorità portuale coordina lo sviluppo dell'area, avendo individuato l'operatore che avrà in concessione l'impianto in virtù del suo profilo industriale e dell'investimento sostenuto. Gli investimenti in Opere Marittime, per la quota parte finanziati dalla Regione Toscana sono remunerati dagli oneri concessori forniti dall'Operatore.

III. LA CITTA' DI PIOMBINO

La Città di Piombino è lo stake holder primario, il cui beneficio principale è nella creazione di nuovi posti di lavoro. Pertanto rientra nell'Analisi Costi Benefici.

- Le considerazioni finanziarie definiscono in modo assolutamente preliminare la lunghezza di concessione necessaria per la sostenibilità dell'Operatore e il giusto ripagamento degli oneri concessori.
- L'Analisi economica dei costi e dei benefici stima in modo assolutamente preliminare l'entità dei benefici e dei costi.
- **NB** trattasi comunque di un sottoinsieme di opere già incluso dell'ACB del nuovo Piano Regolatore Portuale

SINTESI DELLE EVIDENZE PRINCIPALI DELL'ANALISI PRELIMINARE DELLA FATTIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

L'analisi degli investimenti, dei ricavi e dei costi operativi, basati su ipotesi preliminari di layout funzionale delle aree e di operatività della piattaforma ha messo in evidenza che:

- ✓ il costo totale delle opere è €40,0Mio;
- ✓ il Concessionario dell'area funzionale è capace di investire il 50% della piattaforma (€20,0 Mio), ed anche di corrispondere gli oneri concessori, rimanendo sostenibile finanziariamente, garantendo occupazione e continuità, con una lunghezza di concessione pari a 50 anni;
- ✓ l'Autorità Portuale percepisce gli oneri concessori, che su un orizzonte di concessione di lunghezza pari a 50 anni coprono sia gli oneri di manutenzione delle opere che una quota parte - il 75% pari a €15,0Mio - dell'investimento sostenuto dalla Regione Toscana (di €20,0 Mio)
 - con 200.000m2 di area industrialmente utile e 150m di banchina, gli oneri concessori forniscono infatti un VAN nullo ed un TIR del 6,0% (ovvero pari al WACC) a fronte di un investimento di €15,0Mio e spese di manutenzione delle opere pari a €0,4Mio/anno;
- ✓ La considerazione dei benefici ambientali ed economici rende poi, in virtù principalmente della significativa creazione di nuovi impieghi, l'iniziativa assolutamente perseguibile economicamente (con VAN e TIR economici significativamente positivi)
- ✓ Per garantire la sostenibilità completa dell'iniziativa appare comunque essenziale il finanziamento sostenuto dalla Regione Toscana (di €20,0 Mio).

Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e livello di progettazione disponibile

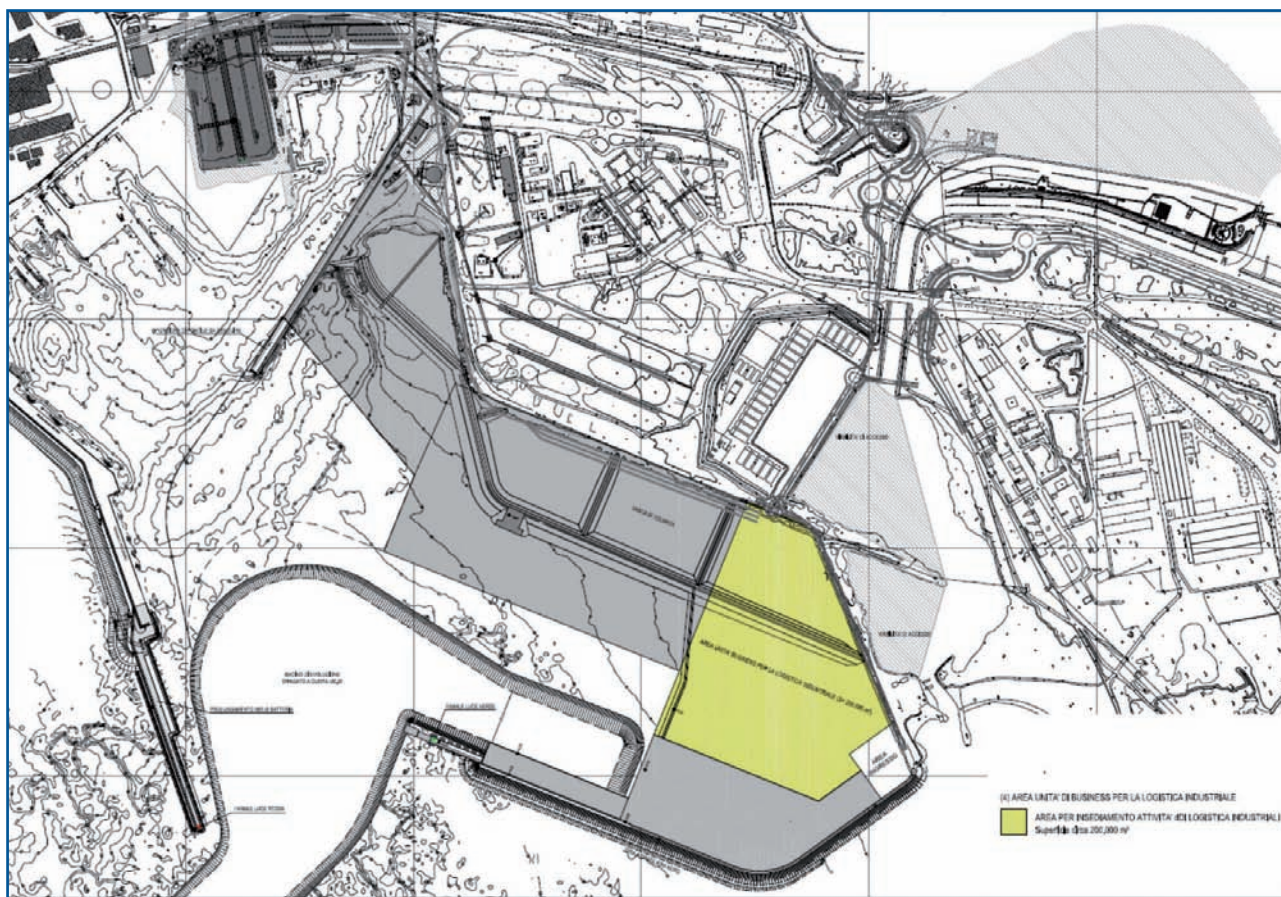
Come specificato in Premessa, l'intervento, che fa parte di un più ampio progetto di adeguamento del porto di Piombino, è inserito nel P.R.P. 2008 che è stato approvato definitivamente nel corso della seduta del Consiglio Regionale della Toscana in data 26/7/2013 e dell'Adeguamento Tecnico Funzionale redatto nel 2013 conclusosi con l'acquisizione del parere favorevole del C.S. dei LL. PP. (voto n°87/2013 del 24/10/2013) e con l'approvazione definitiva della Regione Toscana (delibera del Consiglio Regionale n°104 del 18 dicembre 2013).

Il P.R.P. è stato sottoposto anche alla procedura di V.I.A. che si è conclusa con l'emissione del Decreto di Compatibilità Ambientale (DVA_DEC-2012-0000478 del 18/9/2012).

Per quanto riguarda la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica (a livello nazionale, regionale e locale), è stata ampiamente verificata nel corso della procedura di approvazione del Piano stesso (per approfondimenti si rimanda alla lettura del Parere della Commissione VIA del 26/012012).

Per quanto riguarda il livello di progettazione disponibile per quanto riguarda le opere infrastrutturali (banchina, dragaggi, consolidamenti, pavimentazioni ed impianti) è già stato redatto il progetto preliminare che fa parte di uno studio di fattibilità, in fase avanzata di redazione, finalizzato alla pubblicazione di un bando di project financing.

Per maggiori dettagli sulla posizione e sulle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura prevista in questo intervento si rimanda alla scheda grafica allegata.



SCHEDA PROGETTO N.5

TERMINAL RINFUSE PREGIATE

Oggetto dell'intervento

L'intervento ha per oggetto la realizzazione, all'interno della darsena nord, di un terminal per il traffico di rinfuse pregiate che, secondo le previsioni del P.R.P. vigente, occuperà la banchina Ovest della darsena ed il terrapieno a tergo fino al limite delle aree in concessione allo stabilimento Lucchini, fornendo una risposta adeguata a richieste di operatori già pervenute all'Autorità Portuale.

Descrizione delle opere

Il nuovo terminal, come previsto nel P.R.P. vigente, **occuperà tutta la banchina Ovest della darsena nord (L= 700 m) ed il piazzale a tergo** fino al limite delle aree in concessione allo stabilimento Lucchini **per una superficie complessiva di circa 28 ha (700 x 400 m²)**.

Considerato che le navi che trasportano rinfuse pregiate hanno pescaggi inferiori di quelle che trasportano i minerali, per effetto del minor peso specifico del materiale trasportato, in questa fase si è deciso di ridurre a quota -18.00 m s.m.m. i dragaggi dello specchio acqueo prospiciente la nuova banchina rimandando ad una fase futura l'approfondimento a quota -20.00 m s.m.m. In questo modo il volume di sedimenti da dragare potrà essere collocato al-

l'interno della vasca che si verrà a creare tra la nuova struttura di banchina e l'argine che delimita le vasche impermeabili esistenti.

In previsione inoltre che circa il 30% dei sedimenti da dragare abbia livelli di contaminazione superiori ai limiti di intervento (ipotesi basata sui risultati della campagna di caratterizzazione ambientale dei sedimenti eseguita recentemente nelle aree di interesse) si è ipotizzato che una proporzionale porzione della nuova vasca venga impermeabilizzata attraverso la posa in opera sul fondo e sulle sponde di un pacchetto impermeabile costituito da una membrana di HDPE da 2 mm interposta a due teli di tessuto non tessuto.

Le opere previste in questo intervento sono le seguenti:

- banchina ovest (L= 700 m);
- banchina sud (L= 180 m);
- opera a scogliera di collegamento della banchina sud con l'opera che delimita le vasche impermeabili esistenti (L= 240 m);
- impermeabilizzazione della porzione di nuova vasca compresa tra la nuova struttura di banchine e le vasche esistenti destinata ad ospitare i fanghi di dragaggio contaminati;
- dragaggio a quota -18.00 m s.m.m. della fascia di fondale prospiciente la nuova banchina e dell'area di evoluzione fino al limite dell'area già dragata a quota -20.00 m s.m.m. (circa 1.250.000 m³);
- consolidamento dei rilevati esistenti (vasche di contenimento esistenti già riempite con i materiali di risulta dei dragaggi) e dei nuovi rilevati realizzati con i sedimenti dragati nell'ambito di questo intervento;
- pavimentazione del nuovo piazzale (S= 28 ha circa);
- realizzazione di tutti gli impianti dei piazzali: raccolta e trattamento delle acque meteoriche, impianto elettrico e di illuminazione, impianto antincendio ed impianto acqua potabile ed industriale.

Considerati i rilevanti costi da sostenere per realizzare tutte le opere descritte (circa 125 milioni di Euro) e dei tempi di costruzione necessari si è deciso di procedere alla realizzazione del Terminal attraverso due fasi funzionali:

- Nella prima fase è prevista la realizzazione dei primi 400 m della banchina ovest, misurati dal limite della banchina nord, il relativo terrapieno a tergo, compresi gli impianti tecnici, ed il dragaggio a quota -18.00 m s.m.m. dell'area prospiciente la banchina che si raccorda con l'area di evoluzione posta in corrispondenza dell'ingresso alla darsena nord già dragata a quota -20.00 m s.m.m.;
- Nella seconda fase è prevista la realizzazione dei restanti 300 m della banchina ovest, della banchina sud, dell'opera di raccordo con l'opera a scogliera che delimita le vasche esistenti, il completamento del piazzale operativo del Terminal ed il completamento dei dragaggi a quota -18.00 m s.m.m. dei fondali prospicienti la banchina del termina e dell'area di evoluzione.

Si evidenzia che l'estensione delle opere di prima fase del Terminal oltre a garantirne la piena operatività (la lunghezza di 400 m della banchina operativa prevista consente l'ormeggio anche alle navi porta rinfuse attualmente in servizio), consente di mantenere operativa la piattaforma realizzata all'esterno della diga a scogliera che delimita la vasca di contenimento impermeabile esistente che viene utilizzata per il conferimento dei sedimenti contaminati nella vasca stessa.

Per maggiori dettagli sulla posizione e sulle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura prevista in questo intervento si rimanda alla scheda grafica allegata.

Costi e tempi di costruzione

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è di Euro 63.350.000 di cui Euro 450.000,00 per oneri per la sicurezza per la prima fase e di Euro 61.000.000 di cui Euro 400.000,00 per oneri per la sicurezza per la seconda fase.

Il tempo complessivo necessario per realizzare le opere infrastrutturali sopradescritte, tenendo conto dei tempi necessari per consolidare i rilevati, sia per la prima che per la seconda fase è pari a 24 mesi naturali e consecutivi.

Principali criticità connesse alla realizzazione delle opere

Come evidenziato in precedenza tutte le opere previste nel vigente P.R.P. del porto di Piombino sono state già sottoposte alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che si è conclusa con esito positivo ed all'emissione del Decreto di compatibilità ambientale.

Pertanto tutte le criticità ambientali connesse alla realizzazione delle opere sono già state affrontate e risolte in quella sede.

Per quanto riguarda le criticità tecniche si evidenzia che si tratta di eseguire opere e/o interventi per i quali, sia dal punto di vista progettuale che esecutivo, nel corso della progettazione ed esecuzione dei lavori in corso è stata acquisita una esperienza che le fa escludere. Anche dal punto di vista conoscitivo l'intera area interessata dagli interventi da realizzare è già stata oggetto di estese ed esaustive campagne di indagini geotecniche ed ambientali, sia per la parete relativa alla qualità dei sedimenti che costituiscono i rilevati esistenti da consolidare sia dei sedimenti da dragare, e quindi è da escludere l'insorgenza di "imprevisti" che ne nelle successive fasi di progettazione e di esecuzione ne possano condizionare la fattibilità.

Analisi preliminare della fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria

La piattaforma dedicata al traffico di infuse pregiate è stata oggetto di uno studio finalizzato alla fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria in ottica di PPP.

In particolare l'analisi è stata svolta considerando tre punti di vista:

I. L'OPERATORE DEL TERMINALE RINFUSE PREGIATE

L'Operatore è un Privato che investe nella realizzazione dell'infrastruttura portuale sostenendo una quota parte pari a €30,0 Mio, pari a circa il 50% degli investimenti della prima fase (stima preliminare della I fase: totale €63,4 Mio), che sono ripagati dai flussi di cassa generati dall'operatività del traffico merci.

L'Operatore investe anche nella seconda fase sostenendo circa il 50% degli investimenti necessari, pari a €30,0 Mio, (stima preliminare della II fase: totale €61,0 Mio), che sono ripagati dai flussi di cassa generati dal relativo incremento dell'operatività del traffico merci.

Per tale soggetto è di fondamentale importanza la redditività finanziaria dell'operazione in modo tale da essere sostenibile nel medio lungo periodo e garantire i benefici occupazionali ed ambientali (nel senso più ampio) per la collettività. Le proprie analisi di redditività della piattaforma hanno dunque reso possibile tale significativa partecipazione alla realizzazione delle opere, segno della solidità di tale sviluppo.

Il rimanente 50% degli investimenti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura della I fase, pari a €33,4 Mio, è finanziato dalla Regione Toscana.

Il rimanente 50% degli investimenti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura della II fase, pari a €31,0 Mio, dovrà essere oggetto di un finanziamento pubblico, sempre in ottica di sviluppo in PPP.

L'Operatore Privato remunera non solo il proprio capitale investito, ma contribuisce con gli oneri concessori al ripagamento parziale degli investimenti sostenuti dalla Regione Toscana in Opere Marittime (€33,4 Mio I Fase) e degli investimenti pubblici relativi alla II fase (€31,0 Mio).

II. L'AUTORITA' PORTUALE

L'Autorità portuale coordina lo sviluppo dell'area, avendo individuato l'operatore che avrà in concessione l'impianto in virtù del suo profilo industriale e dell'investimento sostenuto. Gli investimenti in Opere Marittime, per la quota parte finanziati dalla Regione Toscana (€33,4 Mio - I fase) e da altro contributo pubblico (€31,0 Mio - II fase) sono remunerati in parte dagli oneri concessori onorati dall'Operatore e dalle tasse portuali.

III. LA CITTA' DI PIOMBINO

La Città di Piombino è lo stake holder primario, il cui beneficio principale è nella creazione di nuovi posti di lavoro. Pertanto rientra nell'Analisi Costi Benefici.

- Le considerazioni finanziarie definiscono in modo assolutamente preliminare la lunghezza di concessione necessaria per la sostenibilità dell'Operatore e il giusto ripagamento degli oneri concessori.
- L'Analisi economica dei costi e dei benefici stima in modo assolutamente preliminare l'entità dei benefici e dei costi.
- **NB** trattasi comunque di un sottoinsieme di opere già incluso dell'ACB del nuovo Piano Regolatore Portuale

SINTESI DELLE EVIDENZE PRINCIPALI DELL'ANALISI PRELIMINARE DELLA FATTIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

L'analisi degli investimenti, dei ricavi e dei costi operativi, basati su ipotesi preliminari di layout funzionale delle aree e di operatività della piattaforma ha messo in evidenza che:

- ✓ il costo totale delle opere è € 63,4 Mio in prima fase e di € 61,0 Mio in seconda fase;
- ✓ il Concessionario del Terminal è capace di investire nello sviluppo sostenendo circa il 50% del costo della piattaforma (€30,0 Mio I fase + €30,0 Mio II fase), ed anche di corrispondere gli oneri concessori, rimanendo sostenibile finanziariamente, garantendo occupazione e continuità, con una lunghezza di concessione pari a 50 anni;
- ✓ l'Autorità Portuale percepisce gli oneri concessori e le tasse portuali che, su un orizzonte di concessione di lunghezza pari a 50 anni, coprono sia gli oneri di manutenzione delle opere che una significativa quota parte - il 65%, pari a €41,9 Mio - dell'investimento cumulato della Regione Toscana (di €34,3 Mio) e del contributo pubblico (di €31,0 Mio)
 - con 280.000m2 di area commerciale utile e 700 m di banchina, i ricavi da oneri concessori e tasse portuali forniscono infatti un VAN nullo ed un TIR del 6,0% (ovvero pari al WACC) a fronte di un investimento di €41,9 Mio e spese di manutenzione delle opere pari a €0,64Mio/anno;
- ✓ La considerazione dei benefici ambientali ed economici rende poi l'iniziativa assolutamente perseguibile economicamente (con VAN e TIR economici significativamente positivi), considerati i benefici occupazionali generati implicitamente dai seguenti benefici, attuati in significativa quota di quanto già delineato nel Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino:
 - benefici portuali diretti quali l'incremento delle attività portuali (manipolazione, movimentazione, servizi commerciali, portuali e tecnici),
 - benefici portuali indiretti dei servizi indotti (agenzie, ricettività, trasporto, ..),

- benefici ambientali da razionalizzazione dei trasporti e risparmio tempi e distanze di percorrenza,
 - benefici ambientali da attuazione delle colmate ed altre opere di realizzazione del terminale.
- ✓ Per garantire la sostenibilità completa dell'iniziativa appare comunque essenziale il finanziamento erogabile dalla Regione Toscana per il I lotto ed il contributo pubblico per il II lotto.

Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e livello di progettazione disponibile

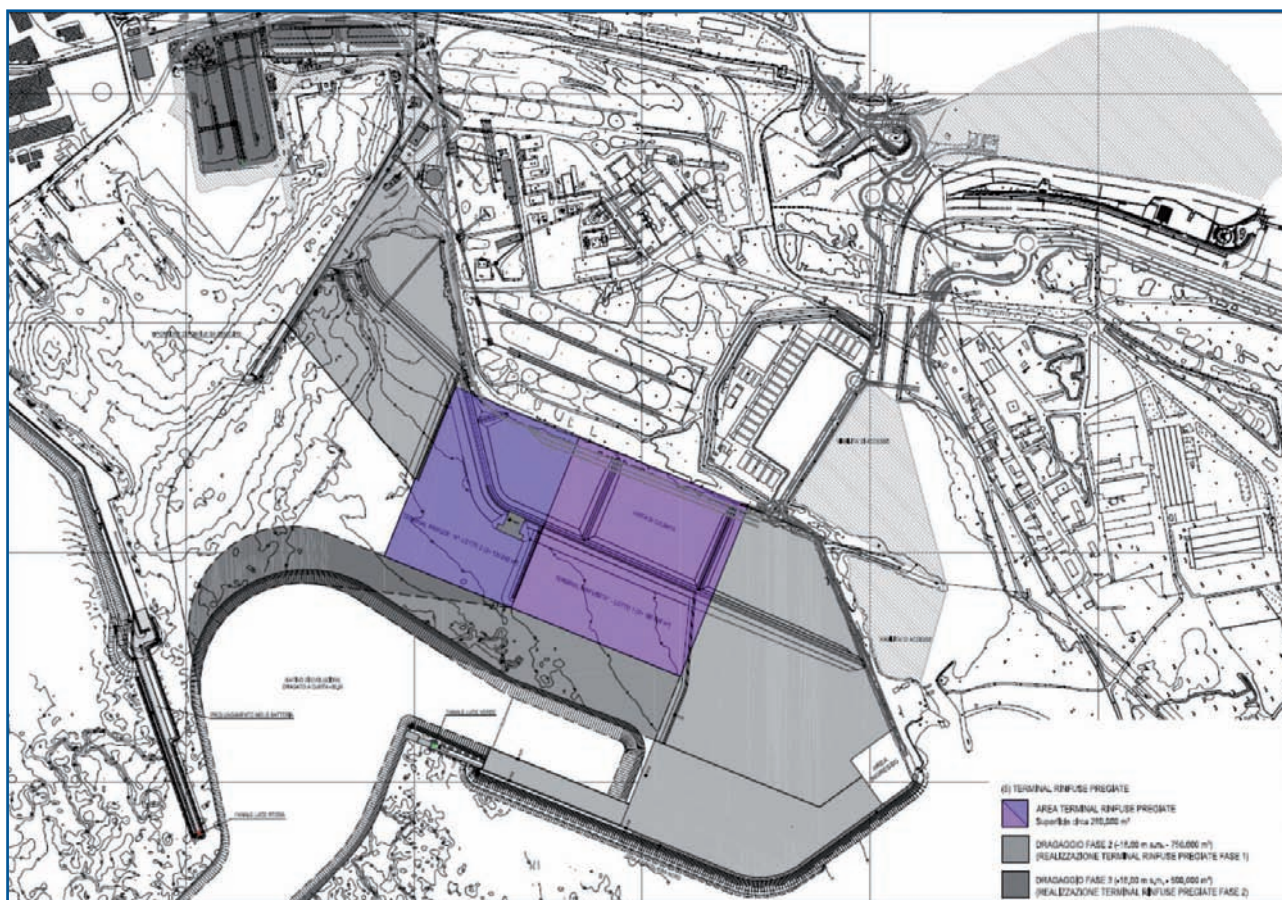
Come specificato in Premessa, l'intervento, che fa parte di un più ampio progetto di adeguamento del porto di Piombino, è inserito nel P.R.P. 2008 che è stato approvato definitivamente nel corso della seduta del Consiglio Regionale della Toscana in data 26/7/2013 e dell'Adeguamento Tecnico Funzionale redatto nel 2013 conclusosi con l'acquisizione del parere favorevole del C.S. dei LL. PP. (voto n°87/2013 del 24/10/2013) e con l'approvazione definitiva della Regione Toscana (delibera del Consiglio Regionale n°104 del 18 dicembre 2013).

Il P.R.P. è stato sottoposto anche alla procedura di V.I.A. che si è conclusa con l'emissione del Decreto di Compatibilità Ambientale (DVA_DEC-2012-0000478 del 18/9/2012).

Per quanto riguarda la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica (a livello nazionale, regionale e locale), è stata ampiamente verificata nel corso della procedura di approvazione del Piano stesso (per approfondimenti si rimanda alla lettura del Parere della Commissione VIA del 26/012012).

Per quanto riguarda il livello di progettazione disponibile per quanto riguarda le opere infrastrutturali (banchina, dragaggi, consolidamenti, pavimentazioni ed impianti) è già stato redatto il progetto preliminare che fa parte di uno studio di fattibilità, in fase avanzata di redazione, finalizzato alla pubblicazione di un bando di project financing.

Per maggiori dettagli sulla posizione e sulle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura prevista in questo intervento si rimanda alla scheda grafica allegata.



SCHEDA PROGETTO N.6

AREA PORTUALE LUCCHINI - CEVITAL

Oggetto dell'intervento

L'intervento ha per oggetto la realizzazione nelle aree retroportuali, di un piazzale di superficie complessiva di circa 15 ha dotato di una banchina operativa di lunghezza pari a 450 m, collegato direttamente con le aree dell'insediamento industriale Lucchini-Cevital, nel quale si potranno sviluppare i traffici connessi alle attività che svolgeranno all'interno dello stabilimento industriale, sia per la parte riguardante il settore siderurgico, sia per la parte relativa al settore agroalimentare ed alle attività logistiche. E' notizia di questi giorni l'autorizzazione del MISE per la cessione dello stabilimento Lucchini Spa alla **Società Algerina CEVITAL**. La firma del contratto preliminare entro il 12 dicembre p.v. Il Presidente della Cevital Issad REBRAB è intervenuto in una riunione c/o il Comune di Piombino il 5 dicembre presente la Regione, il Governo ed anche l'Autorità Portuale ed in quella sede è stata ribadita la proposta di un **Piano Industriale** molto importante che in estrema sintesi prevede:

- La realizzazione di 2 forni elettrici entro 24 mesi per riprendere la produzione di acciaio (diventata impossibile a seguito della chiusura dell'altoforno) per un quantitativo pari a 2 MI tonn all'anno, oltre a revamping di altri impianti (Investimento dichiarato 150 MI);
- **Investimenti per 100 MI in complessi agroalimentari;**
- **Investimenti per 150 MI per la Piattaforma Logistica;**
- La riassunzione di quasi tutti i lavoratori e gradualmente **l'incremento dell'occupazione** attuale di stabilimento.

L'intervento previsto nel presente piano si riferisce pertanto, per la parte logistica, alla riqualificazione ed ampliamento del terminal già utilizzato dalla Lucchini e ne è prevista **l'attuazione con risorse tutte private** (salvo eventualmente il dragaggio che potrà essere finanziato con risorse dell'Autorità Portuale). In relazione ad un **confronto di dettaglio** ancora da fare che interessa non solo le aree di banchina del PRP ma anche le aree demaniali marittime retrostanti, i collegamenti, le aree del demanio idrico e quelle di proprietà privata, il presente progetto potrebbe subire alcune modifiche. In ogni caso il Tavolo sarà quello previsto dall'APQ del 24 aprile 2014. Sarà soprattutto in quella sede e nel coordinamento istituzionale locale che andranno prese le migliori decisioni per la nuova dislocazione impiantistica in rapporto all'assetto urbanistico ed industriale e risolta ogni eventuale problematica amministrativa per assicurare il rispetto di tempi brevissimi indispensabili a fronteggiare il grave quadro occupazionale presente nel territorio e dimostrare che a Piombino, nella Toscana ed in Italia le procedure possono essere semplici, snelle e veloci.

Descrizione delle opere

Il nuovo terminal, come previsto nel P.R.P. vigente, occuperà tutta la banchina Avamporto, adiacente la banchina Sud della darsena nord, ed il relativo terrapieno a tergo compresa la vasca di contenimento impermeabile esistente realizzata in adiacenza al pontile Lusid dove si svolgevano i traffici per l'approvvigionamento dei minerali dell'acciaieria.

Per quanto riguarda le quote dei fondali prospicienti la nuova banchina, come previsto dal P.R.P. vigente, è previsto che vengano approfonditi fino a quota -15.00 m s.m e che si estendano fino al limite dell'area di evoluzione posta in corrispondenza dell'ingresso nella darsena nord.

Le opere previste in questo intervento sono le seguenti:

- banchina avamporto (L= 450 m);
- demolizione tratto terminale del pontile Lusid (sviluppo attuale pari a 138 m circa);
- dragaggio a quota -15.00 m s.m.m. della fascia di fondale prospiciente la nuova banchina fino al limite dell'area di evoluzione già dragata a quota -18.00/-20.00 m s.m.m.(circa 180.000 m³);
- realizzazione del nuovo rilevato nella zona compresa tra la nuova struttura di banchina e l'opera scogliera che delimita la vasca di contenimento impermeabile esistente con i materiali di risulta dei dragaggi previsti in questo intervento che verranno integrati con quelli da realizzare all'interno del bacino portuale esistente previsti dal P.R.P. vigente;
- consolidamento dei rilevati esistenti (vasca di contenimento esistente già riempite con i materiali di risulta dei dragaggi) e del nuovo rilevato realizzati con i sedimenti di dragaggio;
- prolungamento canale di scarico delle acque di processo dello stabilimento industriale;
- pavimentazione del nuovo piazzale (S= 15 ha circa);
- realizzazione di tutti gli impianti dei piazzali (raccolta e trattamento delle acque meteoriche, impianto elettrico e di illuminazione, impianto antincendio ed impianto acqua potabile ed industriale.

Per maggiori dettagli sulla posizione e sulle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura prevista in questo intervento si rimanda alla scheda grafica allegata.

Costi e tempi di costruzione

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è di Euro 61.200.000 di cui Euro 400.000,00 per oneri per la sicurezza.

Il tempo complessivo necessario per realizzare le opere infrastrutturali sopradescritte, tenendo conto dei tempi necessari per consolidare i rilevati, è pari a 18-24 mesi naturali e consecutivi.

Principali criticità connesse alla realizzazione delle opere

Come evidenziato in precedenza tutte le opere previste nel vigente P.R.P. del porto di Piombino sono state già sottoposte alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che si è conclusa con esito positivo ed all'emissione del Decreto di compatibilità ambientale.

Pertanto tutte le criticità ambientali connesse alla realizzazione delle opere sono già state affrontate e risolte in quella sede.

Per quanto riguarda le criticità tecniche si evidenzia che si tratta di eseguire opere e/o interventi per i quali, sia dal punto di vista progettuale che esecutivo, nel corso della progettazione e esecuzione dei lavori in corso è stata acquisita una esperienza che le fa escludere. Anche dal punto di vista conoscitivo l'intera area interessata dagli interventi da realizzare è già stata oggetto di estese ed esaustive campagne di indagini geotecniche ed ambientali, sia per la parete relativa alla qualità dei sedimenti che costituiscono i rilevati esistenti da consolidare sia dei sedimenti da dragare, e quindi è da escludere l'insorgenza di "imprevisti" che nelle successive fasi di progettazione e di esecuzione ne possano condizionare la fattibilità.

Analisi preliminare della fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria

La piattaforma dedicata al traffico della Lucchini Cevital assume un ruolo fondamentale nel programma di rilancio industriale della siderurgia piombinese e nell'obiettivo di diversificazione economica. L'impegno del nuovo soggetto industriale di investire nella realizzazione, attrezzamento e fruizione del terminale ne è una conferma. Trattasi in questo caso quindi di un terminale che rientra nelle logiche industriali ed economiche di gestione del nuovo soggetto. Pur essendo un terminale finanziato all'100% dal Soggetto Privato (Operatore) la cui fattibilità è parte del più vasto progetto industriale di sviluppo della siderurgia, è stato condotto comunque uno studio finalizzato ad una valutazione della fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria, con attenzione al punto di vista dell'Autorità Portuale e la Città di Piombino.

L'analisi è stata svolta considerando tre punti di vista:

I. L'OPERATORE DELL'AREA PORTUALE LUCCHINI-CEVITAL

L'Operatore è un Privato che investe nella realizzazione dell'infrastruttura portuale sostenendo l'investimento complessivo (totale €61,2 Mio). Tale investimento trova la sua convenienza e sostenibilità nei flussi di cassa generati dall'operatività del traffico merci e dalla razionalizzazione e ottimizzazione dell'intero processo produttivo della Lucchini Cevital insieme ai flussi che verranno generati dalla parte agrodimentare.

II. L'AUTORITA' PORTUALE

L'Autorità portuale coordina lo sviluppo dell'area ed introita gli oneri concessori onorati dall'Operatore e dalle tasse portuali.

III. LA CITTA' DI PIOMBINO

La Città di Piombino è lo stake holder primario, il cui beneficio principale è nella creazione di nuovi posti di lavoro. Pertanto rientra nell'Analisi Costi Benefici.

- Le considerazioni finanziarie definiscono in modo assolutamente preliminare la lunghezza di concessione necessaria per la sostenibilità dell'Operatore e il giusto ripagamento degli oneri concessori.
- L'Analisi economica dei costi e dei benefici stima in modo assolutamente preliminare l'entità dei benefici e dei costi.
- **NB** trattasi comunque di un sottoinsieme di opere già incluso dell'ACB del nuovo Piano Regolatore Portuale

SINTESI DELLE EVIDENZE PRINCIPALI DELL'ANALISI PRELIMINARE DELLA FATTIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

L'analisi degli investimenti, dei ricavi e dei costi operativi, basati su ipotesi preliminari di layout funzionale delle aree e di operatività della piattaforma ha messo in evidenza che:

- ✓ il costo totale delle opere è € 61,2Mio;
- ✓ il Concessionario del Terminal è capace di investire nello sviluppo sostenendo il 100% del costo della piattaforma, ed anche di corrispondere gli oneri concessori, rimanendo sostenibile finanziariamente, garantendo occupazione e continuità, con una lunghezza di concessione ipotizzabile pari a 50 anni;
- ✓ l'Autorità Portuale percepisce gli oneri concessori e le tasse portuali che, su un orizzonte di concessione di lunghezza pari a 50 anni.
- ✓ La considerazione dei benefici ambientali ed economici rende l'iniziativa assolutamente perseguibile, con-

siderati i benefici occupazionali generati implicitamente dai seguenti benefici, attuati in quota parte di quanto già delineato nel Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino

- benefici portuali diretti quali l'incremento delle attività portuali (manipolazione, movimentazione, servizi commerciali, portuali e tecnici),
- benefici portuali indiretti dei servizi indotti (agenzie, ricettività, trasporto, ..),
- benefici ambientali da razionalizzazione dei trasporti e risparmio tempi e distanze di percorrenza,
- benefici ambientali da attuazione delle colmate ed altre opere di realizzazione dell'area portuale.

Ma i veri, profondi e più densi di significato benefici che il Terminal comporta per la Città di Piombino risiedono nella strategicità del Terminal stesso nel rendere competitivo, e quindi sostenibile nel lungo periodo, l'intero nuovo Soggetto Industriale che opererà nell'area siderurgica, garantendo i livelli occupazionali del futuro.

Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e livello di progettazione disponibile

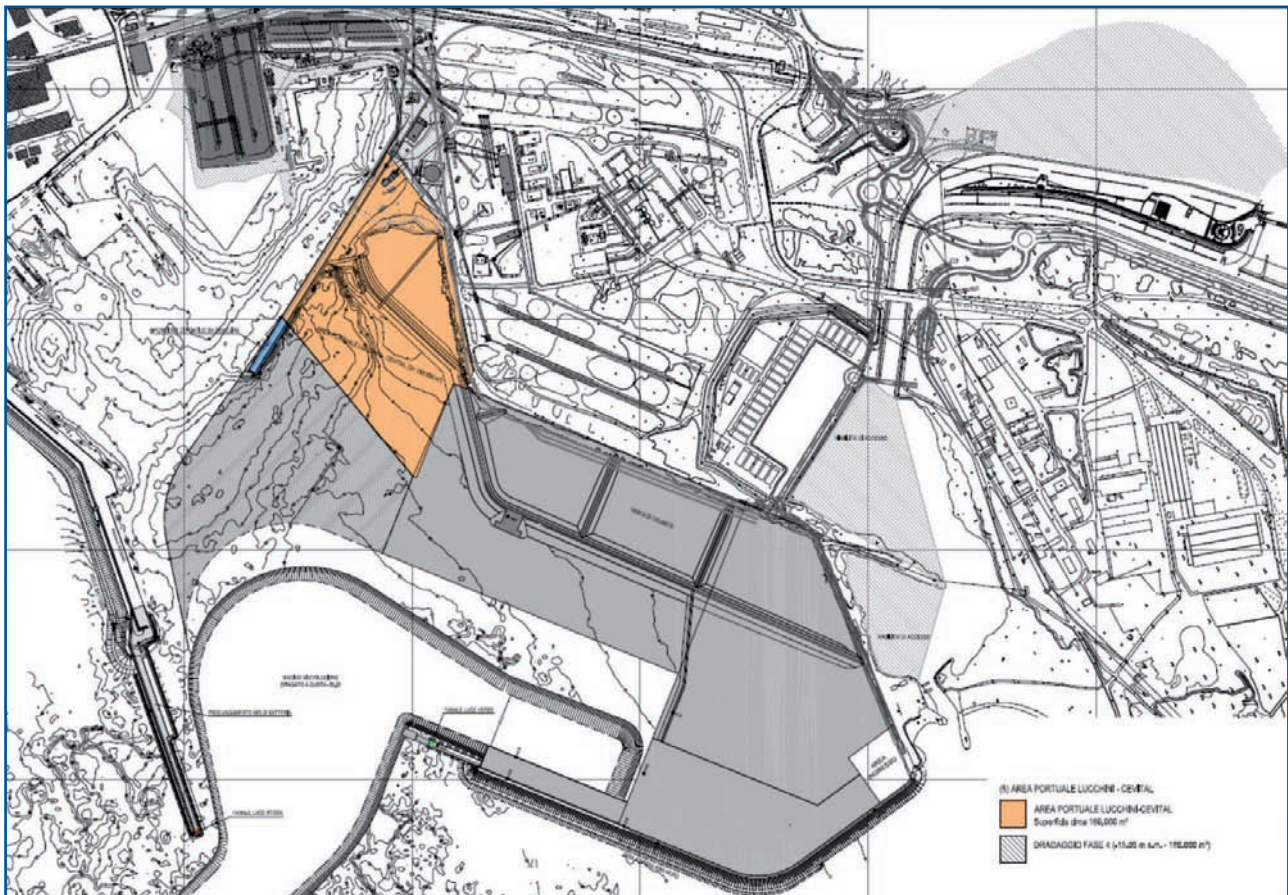
Come specificato in Premessa, l'intervento, che fa parte di un più ampio progetto di adeguamento del porto di Piombino, è inserito nel P.R.P. 2008 che è stato approvato definitivamente nel corso della seduta del Consiglio Regionale della Toscana in data 26/7/2013 e dell'Adeguamento Tecnico Funzionale redatto nel 2013 conclusosi con l'acquisizione del parere favorevole del C.S. dei LL. PP. (voto n°87/2013 del 24/10/2013) e con l'approvazione definitiva della Regione Toscana (delibera del Consiglio Regionale n°104 del 18 dicembre 2013).

Il P.R.P. è stato sottoposto anche alla procedura di V.I.A. che si è conclusa con l'emissione del Decreto di Compatibilità Ambientale (DVA_DEC-2012-0000478 del 18/9/2012).

Per quanto riguarda la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica (a livello nazionale, regionale e locale), è stata ampiamente verificata nel corso della procedura di approvazione del Piano stesso (per approfondimenti si rimanda alla lettura del Parere della Commissione VIA del 26/012012).

Per quanto riguarda il livello di progettazione disponibile per quanto riguarda le opere infrastrutturali (banchina, dragaggi, consolidamenti, pavimentazioni ed impianti) è già stato redatto il progetto preliminare che fa parte di uno studio di fattibilità, in fase avanzata di redazione, finalizzato alla pubblicazione di un bando di project financing.

Per maggiori dettagli sulla posizione e sulle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura prevista in questo intervento si rimanda alla scheda grafica allegata.



SCHEDA PROGETTO N.7

AREE DI STOCCAGGIO PRODOTTI INDUSTRIALI E DI CONNESSIONE LOGISTICA PORTO – STABILIMENTI

Oggetto dell'intervento

L'intervento ha per oggetto la realizzazione, nelle aree retroportuali, di un piazzale per lo stoccaggio dei prodotti industriali collegato attraverso una viabilità interna all'area industriale retro portuale, sia alle aree portuali che agli stabilimenti industriali esistenti.

La suddetta viabilità interna è già stata realizzata dall'Autorità Portuale con un finanziamento regionale ed è pertanto intenzione dell'Ente procedere alla **bonifica delle aree c.d. ex-OMO ed ex-carbonili** per una estensione complessiva pari a circa 7 ettari. Per tali aree, ricomprese nell'ambito portuale regolamentato dal nuovo P.R.P. e destinate a traffici e funzioni commerciali ed industriali, l'Autorità dispone delle relative caratterizzazioni dei terreni ed ha finanziato ed affidato la progettazione della loro bonifica. L'Autorità Portuale dispone inoltre dei finanziamenti necessari stimati in circa **8 milioni di euro** essendo questi previsti, parte nell'APQ del 24 aprile 2014 e parte nei residui degli stanziamenti regionali per le bonifiche.

Dopo la bonifica le aree saranno affidate in concessione con procedure di evidenza pubblica ed a canoni di mercato ad imprese industriali nell'hinterland portuale che provvederanno ad effettuare i lavori di insediamento, impianto ed urbanizzazione funzionale con propri investimenti

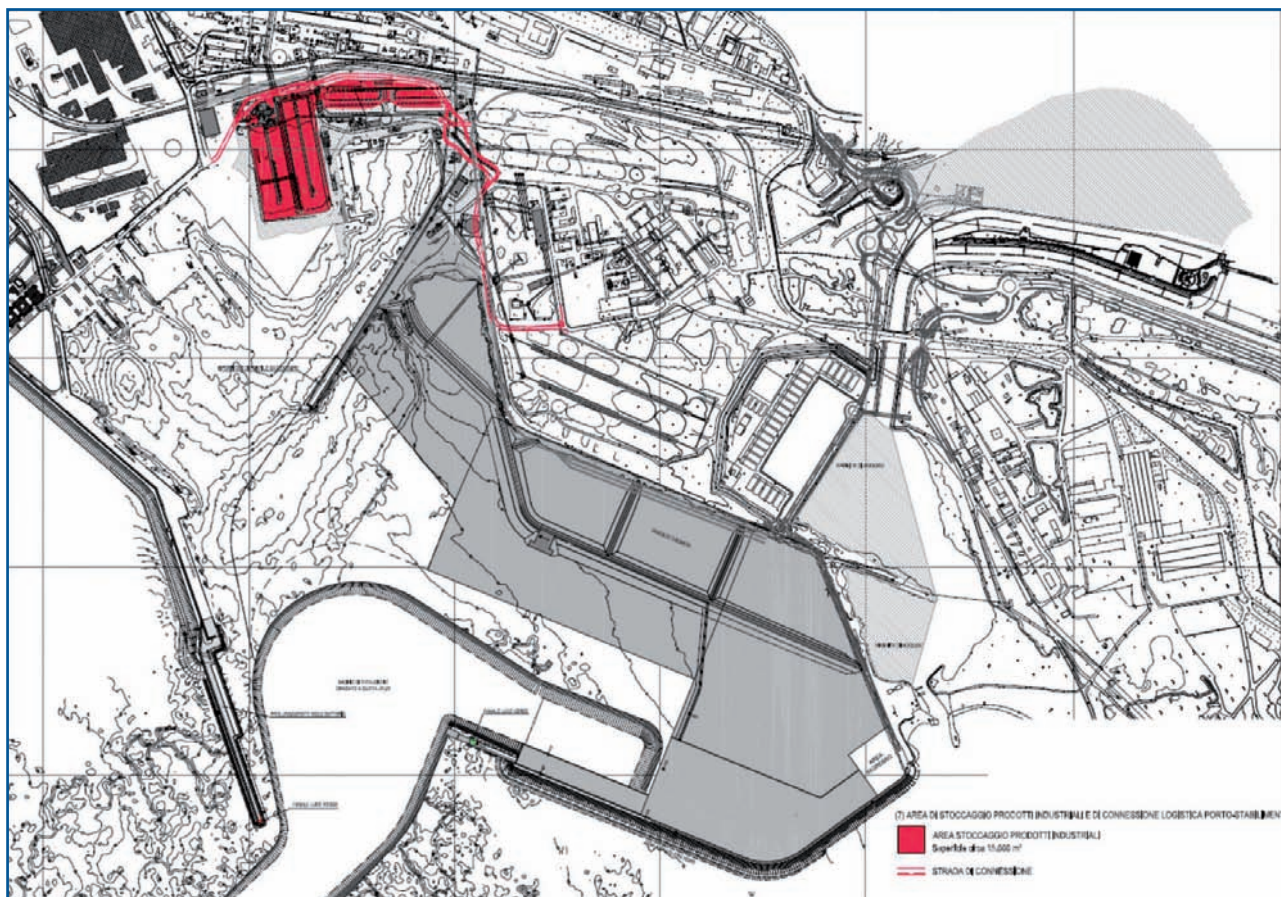


Hanno manifestato esplicito interesse per acquisire in concessione ognuna parte delle aree in questione le seguenti aziende:

- **TENARIS DALMINE S.p.a.**, con l'esplicito scopo di attrezzare a proprie spese l'area di stoccaggio assegnata funzionale ad una maggiore competitività delle attività logistiche connesse con quello dello stabilimento ubicato ai margini dell'area industriale piombinese. In conseguenza di tali miglioramenti delle dotazioni infrastrutturali a propria disposizione la Tenaris ha già manifestato la volontà di convogliare su Piombino lavorazioni attualmente svolte in altro sito, consolidando la propria presenza sul territorio (fino a qualche tempo fa messa in discussione da una annunciata delocalizzazione), incrementando la propria capacità produttiva, la relativa occupazione di stabilimento ed i traffici portuali.
- **NUOVA SOLMINE S.p.a.**: l'azienda ha avviato un programma di forniture extra-Mediterraneo e necessita quindi di poter imbarcare le quantità derivanti dall'incremento della capacità produttiva dal porto di Piombino con navi chimichiere più grandi e quindi con maggior pescaggio. E' pertanto prevista la realizzazione a cura e spese dell'azienda di un grosso serbatoio di contenimento del proprio prodotto, con positive ripercussioni sull'occupazione di stabilimento e sui traffici portuali derivanti dalla maggior esportazione di prodotto e da maggior importazione di materie prime per la sua fabbricazione.

- **ALTAIR CHIMICA S.p.a.:** anche questa azienda ha avviato un programma di incremento del 50% della propria produzione e di conseguenza necessita di un'area logistica sul porto dove realizzare alcuni serbatoi per i propri prodotti e le proprie materie prime. Tali opere verranno effettuate a cura e spese dell'azienda con positive ripercussioni sull'occupazione di stabilimento e sui traffici portuali derivanti dalla maggiore esportazione dei prodotti e dalla maggiore importazione di materie prime.

Per maggiori dettagli sulla posizione dell'area da destinare allo stoccaggio dei prodotti industriale e della nuova viabilità di collegamento si rimanda alla scheda grafica allegata.



SCHEDA PROGETTO N.8

CHIUSURA VARCO E PROLUNGAMENTO MOLO FORANEO SOPRAFLUTTO

Oggetto dell'intervento

L'intervento ha per oggetto la chiusura del varco compreso tra la testata del molo Batteria esistente e l'opera di prolungamento a cassoni in fase di realizzazione (v. Intervento 1), il completamento della sezione del molo nel tratto di prolungamento in fase di costruzione e l'ulteriore prolungamento di circa 215 m del molo **così da raggiungere una lunghezza complessiva dell'opera di prolungamento rispetto alla testata esistente pari a circa 430 m..** Si sottolinea in particolare che questo intervento verrà attuato prevedendo la realizzazione di cassoni con modalità e tecnologie innovative capaci di produrre **energia elettrica attraverso il movimento delle onde.**

La necessità dell'intervento è emersa a conclusione di uno studio della agitazione ondosa i cui risultati hanno evidenziato che la configurazione delle opere prevista nel progetto dei lavori già appaltati (Intervento 1) non garantisce livelli di agitazione ondosa in corrispondenza del nuovo bacino portuale (v. darsena nord e banchina est) compatibili con lo svolgimento delle attività di un cantiere navale ed in particolare con l'ormeggio di un bacino di carenaggio galleggiante e con lo svolgimento, in condizioni di sicurezza, delle operazioni di allaggio e varo delle navi e degli interventi di manutenzione su navi in galleggiamento ormeggiate.

Descrizione delle opere

I lavori previsti nel presente intervento consistono nel prolungamento di circa 430 m dell'attuale molo di sopraflutto del porto di Piombino (molo Batteria) attraverso la realizzazione di un molo a cassoni largo 30 m circa e lungo circa 215 m dotato alla radice di un dente di attracco largo circa 30 m, il cui spigolo lato porto è allineato con la banchina interna del molo Batteria (G. Pecoraro), seguito da un secondo tratto della stessa lunghezza che invece presenta una larghezza di circa 12 m. A seguito della realizzazione di tali opere anche la banchina G Pecoraro raggiungerà una lunghezza di 320 m.

Nel progetto dei lavori in corso è prevista la realizzazione di un primo lotto del prolungamento del molo Batteria sopra descritto che consiste nella posa in opera, lungo l'allineamento della banchina interna del molo batteria, a circa 50 m dall'attuale testata del molo, di n°6 cassoni con il fusto largo 12 m disposti secondo l'allineamento della banchina interna del molo imbasati a quota -14.00 m s.m.m. su uno scanno in pietra scapolo, con la sovrastruttura di c.a. che perviene fino a quota +2.50 m s.m.m. e sulla quale è prevista la posa in opera di 10 bitte da 100 t.

Pertanto le opere previste in questo lotto consistono in:

- raccordo della testata del molo Batteria esistente con la nuova opera di prolungamento a cassoni realizzata nel lotto precedente ed adeguamento della banchina interna del molo Batteria (Banchina G. Pecoraro) alla nuova configurazione del molo;
- completamento del tratto di molo Batteria realizzato nel lotto precedente (cassone esterno di protezione dal moto ondoso), così da raggiungere una larghezza complessiva del molo pari a circa 30 m;
- prolungamento di ulteriori 215 m circa del molo;
- estensione degli impianti idrico antincendio ed elettrico di illuminazione presenti lungo il molo Batteria esistente al nuovo molo.

A seguito della esecuzione dell'intervento descritto lungo il lato interno del nuovo braccio del molo Batteria si renderà disponibile una struttura di attracco per navi da crociera in grado di ospitare anche le navi dell'ultima generazione.

La soluzione adottata per il collegamento del nuovo braccio del molo Batteria con quello esistente prevede la demolizione della testata del molo esistente fino al limite del dente posto al termine della banchina G. Pecoraro e la posa in opera lungo il lato interno del molo di 3 cassoni di cui il primo posto in prosecuzione del primo cassone del tratto di molo in fase di costruzione, il secondo perpendicolare ad esso in modo da realizzare un dente di attracco di larghezza pari a circa 30 m, ed il terzo disposto perpendicolarmente al precedente ed allineato con la banchina G. Pecoraro così da eliminare la "discontinuità" rappresentata dal dente esistente. La chiusura del giunto tra il terzo cassone e la banchina G. Pecoraro esistente verrà realizzato mediante l'esecuzione un diaframma di pali accostati con un getto di calcestruzzo a tergo in modo da realizzare un muro continuo di calcestruzzo di larghezza pari a quella del muro a massi esistente.

Per il completamento della porzione del molo prevista nei lavori in corso è inoltre prevista, all'esterno della fila di 6 in fase di costruzione, la posa in opera della fila esterna di cassoni con muro paraonde così da completare in questo tratto la sezione del molo.

Lo spazio compreso tra le due file di cassoni, posti ad una distanza reciproca di circa 6 m, verrà riempita con tout venant, mentre per la "chiusura" della testata di questo tratto di molo, ed il contenimento del riempimento con tout venant, è prevista la "chiusura" del varco compreso tra le due file di cassoni mediante l'esecuzione di un getto di calcestruzzo contenuta da casseforme subacquee in modo da realizzare un muro continuo di calcestruzzo di larghezza adeguata a resistere alla spinta del riempimento.

L'ulteriore prolungamento del molo verrà realizzata mediante la posa in opera solo della fila esterna di cassoni con muro paraonde (n°7 cassoni) con modalità realizzative e tecnologie innovative per la produzione energetica. Al passaggio tra questo tratto di molo a cassoni ed il precedente si realizza quindi un dente di attracco di larghezza pari a circa 18 m.

Il raccordo tra l'attuale ed il nuovo molo è completato sul lato esterno da un'opera a scogliera, avente le stesse caratteristiche geometriche della diga esistente, ad andamento mistilineo, che perviene fino al limite del primo cassone esterno sovrapponendosi parzialmente ad esso. Per la realizzazione di questo raccordo è previsto il totale reimpiego dei materiali della attuale testata del molo che devono essere salpati per consentire la posa in opera dei cassoni previsti per il collegamento descritto in precedenza.

La posizione dei cassoni è stata scelta in modo da riprodurre la configurazione geometrica del molo prevista nel vigente P.R.P..

Per quanto riguarda le quote del nuovo muro paraonde a partire da quello esistente, che perviene fino a quota +6.00 m s.m., ne è prevista la progressiva elevazione fino a raggiungere, dopo 20 m, la nuova quota di progetto assunta pari a +8.50 m s.m., quota che poi viene mantenuta per tutto il suo restante sviluppo, compreso il tratto che interessa il nuovo molo a cassoni.

Per maggiori dettagli si rimanda alla scheda grafica allegata.

Costi e tempi di costruzione

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è di **Euro 16.650.000** di cui Euro 150.000,00 per oneri per la sicurezza.

Il tempo complessivo necessario per realizzare le opere infrastrutturali sopradescritte, tenendo conto dei tempi necessari per la prefabbricazione dei cassoni, è pari a 15 mesi naturali e consecutivi.

Principali criticità connesse alla realizzazione delle opere

Come evidenziato in precedenza tutte le opere previste nel vigente P.R.P. del porto di Piombino sono state già sottoposte alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che si è conclusa con esito positivo ed all'emissione del Decreto di compatibilità ambientale.

Pertanto tutte le criticità ambientali connesse alla realizzazione delle opere sono già state affrontate e risolte in quella sede.

Per quanto riguarda le criticità tecniche si evidenzia che si tratta di eseguire opere e/o interventi per i quali, sia dal punto di vista progettuale che esecutivo, nel corso della progettazione e esecuzione dei lavori in corso è stata acquisita una esperienza che le fa escludere. Anche dal punto di vista conoscitivo l'intera area interessata dagli interventi da realizzare è già stata oggetto di estese ed esaurienti campagne di indagini geotecniche ed ambientali, per la parte relativa alla qualità dei sedimenti coinvolti nella realizzazione delle nuove opere, e quindi è da escludere l'insorgenza di "imprevisti" che nelle successive fasi di progettazione e di esecuzione ne possano condizionare la fattibilità.

Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e livello di progettazione disponibile

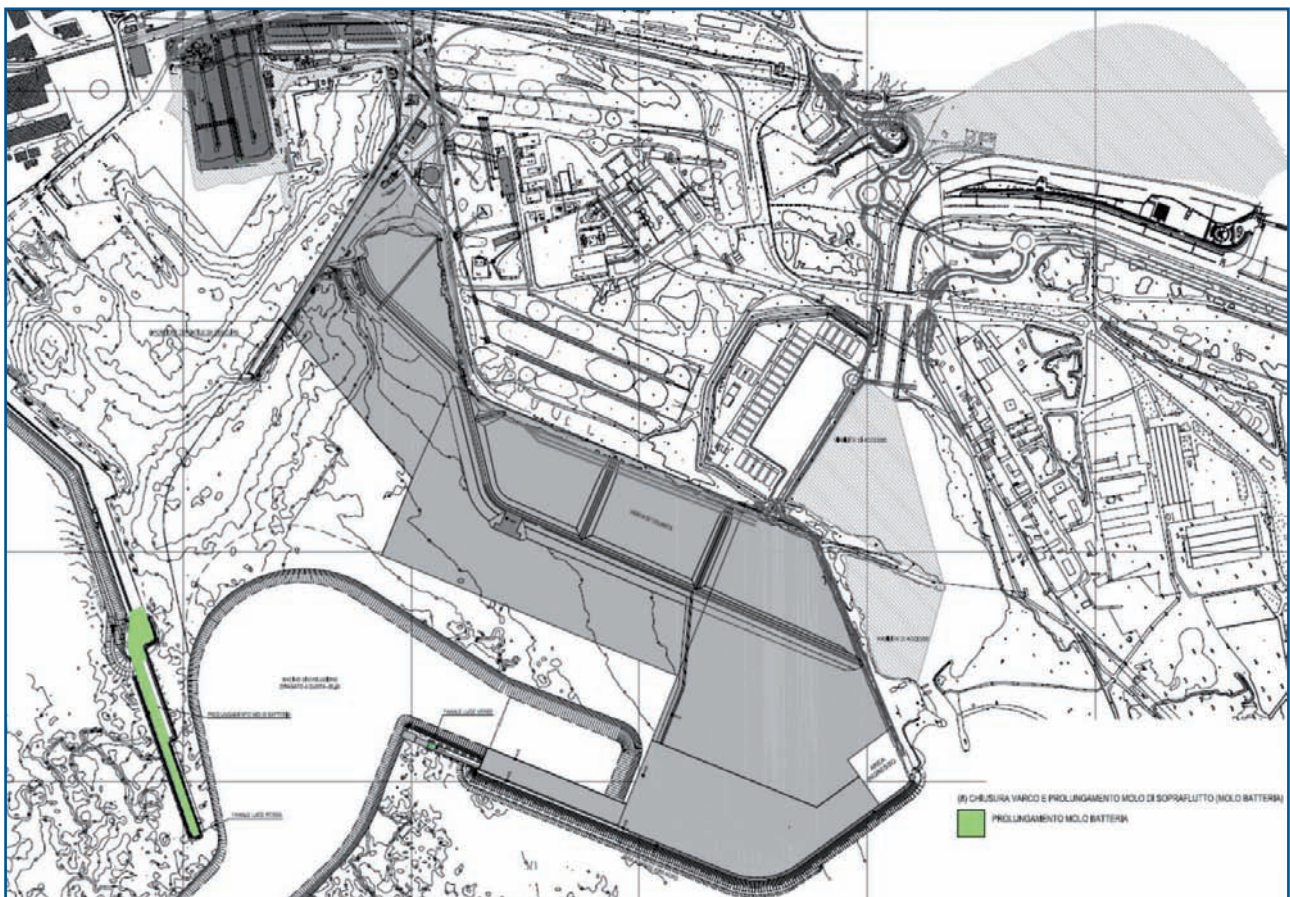
Come specificato in Premessa, l'intervento, che fa parte di un più ampio progetto di adeguamento del porto di Piombino, è inserito nel P.R.P. 2008 che è stato approvato definitivamente nel corso della seduta del Consiglio Regionale della Toscana in data 26/7/2013 e dell'Adeguamento Tecnico Funzionale redatto nel 2013 conclusosi con l'acquisizione del parere favorevole del C.S. dei LL. PP. (voto n°87/2013 del 24/10/2013) e con l'approvazione definitiva della Regione Toscana (delibera del Consiglio Regionale n°104 del 18 dicembre 2013).

Il P.R.P. è stato sottoposto anche alla procedura di V.I.A. che si è conclusa con l'emissione del Decreto di Compatibilità Ambientale (DVA_DEC-2012-0000478 del 18/9/2012).

Per quanto riguarda la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica (a livello nazionale, regionale e locale), è stata ampiamente verificata nel corso della procedura di approvazione del Piano stesso (per approfondimenti si rimanda alla lettura del Parere della Commissione VIA del 26/01/2012).

Per quanto riguarda il livello di progettazione disponibile si rappresenta che è già stato redatto il progetto preliminare dell'intervento che è già stato approvato in comitato Portuale.

ALLEGATI 8.1: Stralcio planimetrico

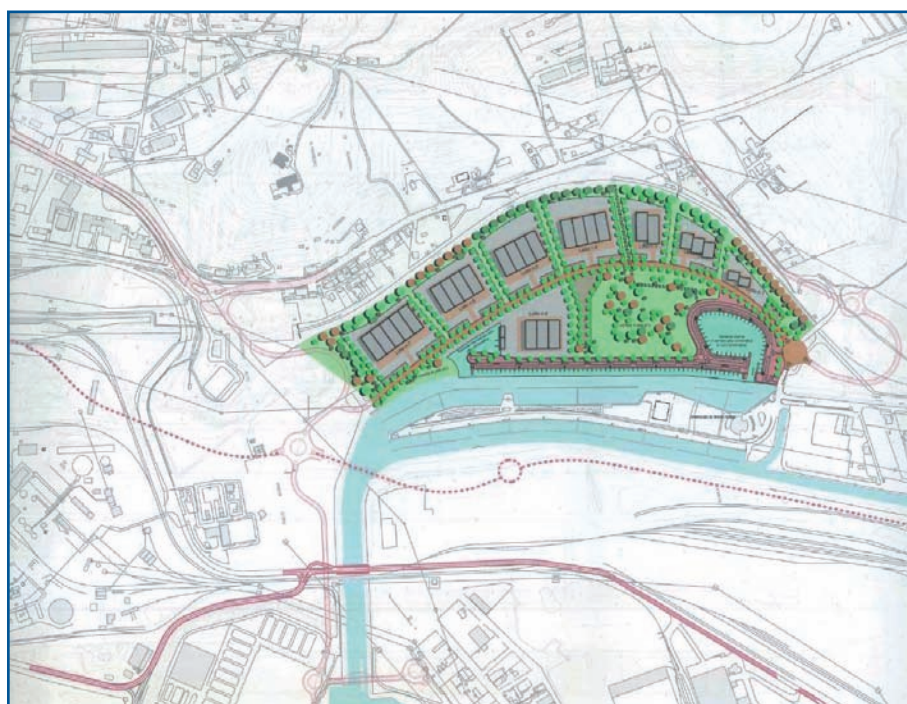


SCHEDA PROGETTO N.9

BONIFICA ED URBANIZZAZIONE AREE RETROPORTUALI APPARTENENTI AL DEMANIO DELL'AUTORITA' PORTUALE PER FINI CONNESSI ALLA PORTUALITA', ALLA LOGISTICA, ALLA NAUTICA ED ALLA CANTIERISTICA

L'Autorità Portuale ha acquisito ed in parte sta acquisendo al demanio marittimo statale circa **22 ettari di aree retroportuali denominate ex-Irfid funzionalmente collegate alle aree del nuovo P.R.P.** destinate nel PRG comunale ad attività prevalentemente connesse alla portualità, alla logistica, alla nautica, alla cantieristica e comunque ad attività di piccole e medie imprese. Al riguardo l'Autorità Portuale ha predisposto una proposta di **Piano Particolareggiato per Insempiamenti Produttivi (PIP)** sottoponendolo all'approvazione dell'Amministrazione Comunale. Al tempo stesso l'Autorità Portuale dispone della **caratterizzazione delle aree** e sta predisponendo un progetto di bonifica. All'Ente sono già state manifestate alcune domande di assegnazione di lotti da parte di imprese piccole industriali ed artigiane e da Società. Il costo previsto per la sistemazione delle aree è stimato in **8 milioni di Euro** (di cui 4 per la bonifica e 4 per l'urbanizzazione primaria) **già a disposizione dell'Autorità Portuale** e derivanti da fondi regionali. Le aree ed i lotti previsti nella proposta di PIP contribuiranno all'animazione economica del territorio grazie anche alla presenza degli incentivi derivanti dall'art.27 del Decreto Sviluppo e dalle azioni dell'APQ del 24 aprile 2014.

Nella scheda grafica di seguito riportata sono evidenziate le aree da sottoporre a bonifica.



Planimetria PIP aree ex-Irfid

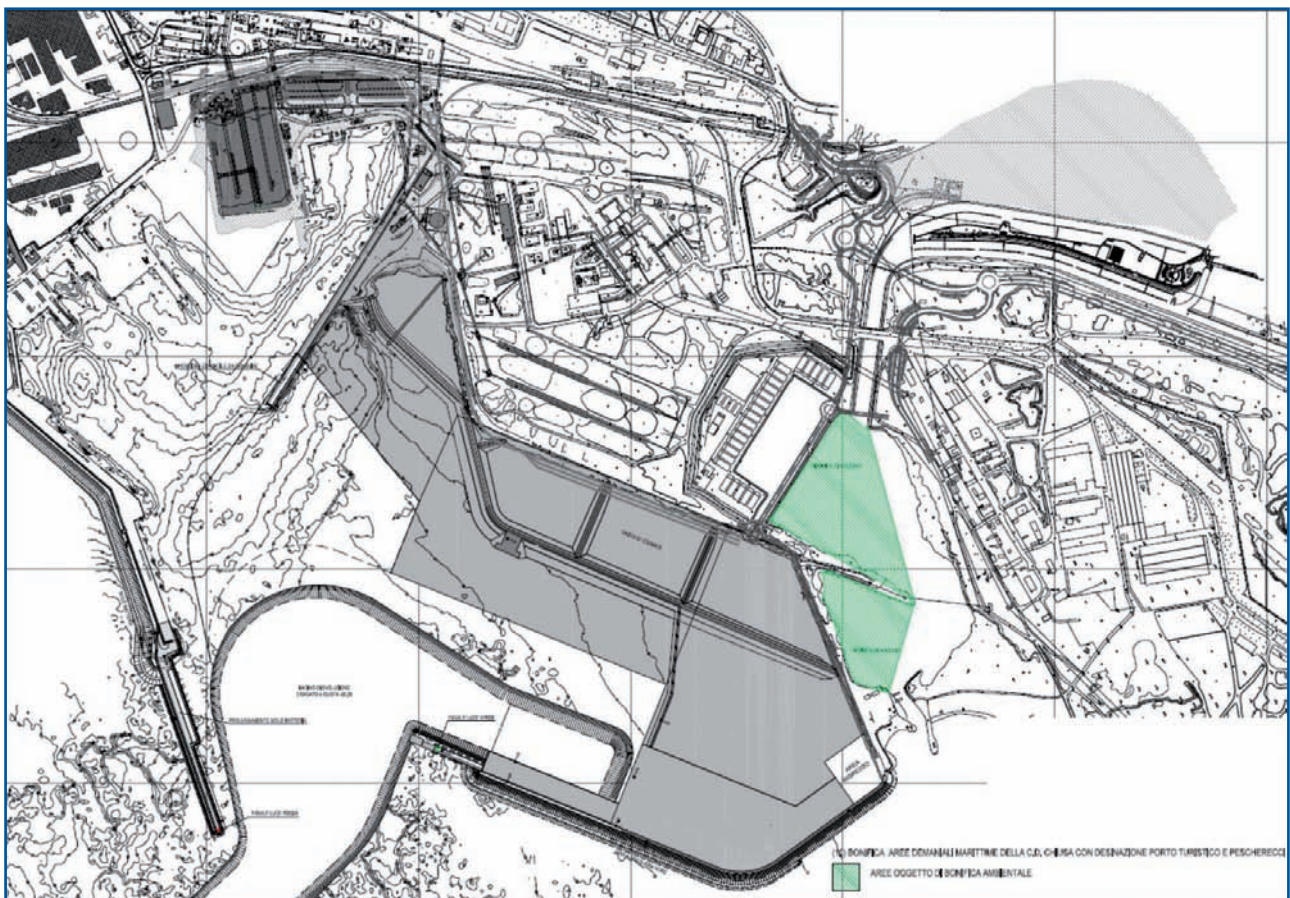
SCHEMA PROGETTO N.10

**BONIFICA AREE DEMANIALI MARITTIME DELLA C.D. CHIUSA
CON DESTINAZIONE PORTO TURISTICO E PESCHERECCIO**

Il progetto prevede il **completamento della bonifica in un'area demaniale marittima, la Chiusa**, destinata dal PRG Comunale a porto turistico e peschereccio.

L'Autorità Portuale dispone della **caratterizzazione** dei sedimenti delle risorse finanziarie previste (**2 milioni di Euro**) e sta predisponendo il **progetto di bonifica**. L'intervento verrà attuato da privati che, al momento, stanno completando la procedura amministrativa di autorizzazione. Nell'ambito degli spazi portuali sono previsti **700 posti barca**, un'area cantieristica ed una **darsena per i pescherecci attualmente ubicati nel porto di Piombino** e destinati secondo il P.R.P. ad essere delocalizzati nella nuova struttura.

Nella scheda grafica di seguito riportata è evidenziata l'area da sottoporre a bonifica.



SCHEMA PROGETTO N.11

PROGETTO RACCORDO FERROVIARIO

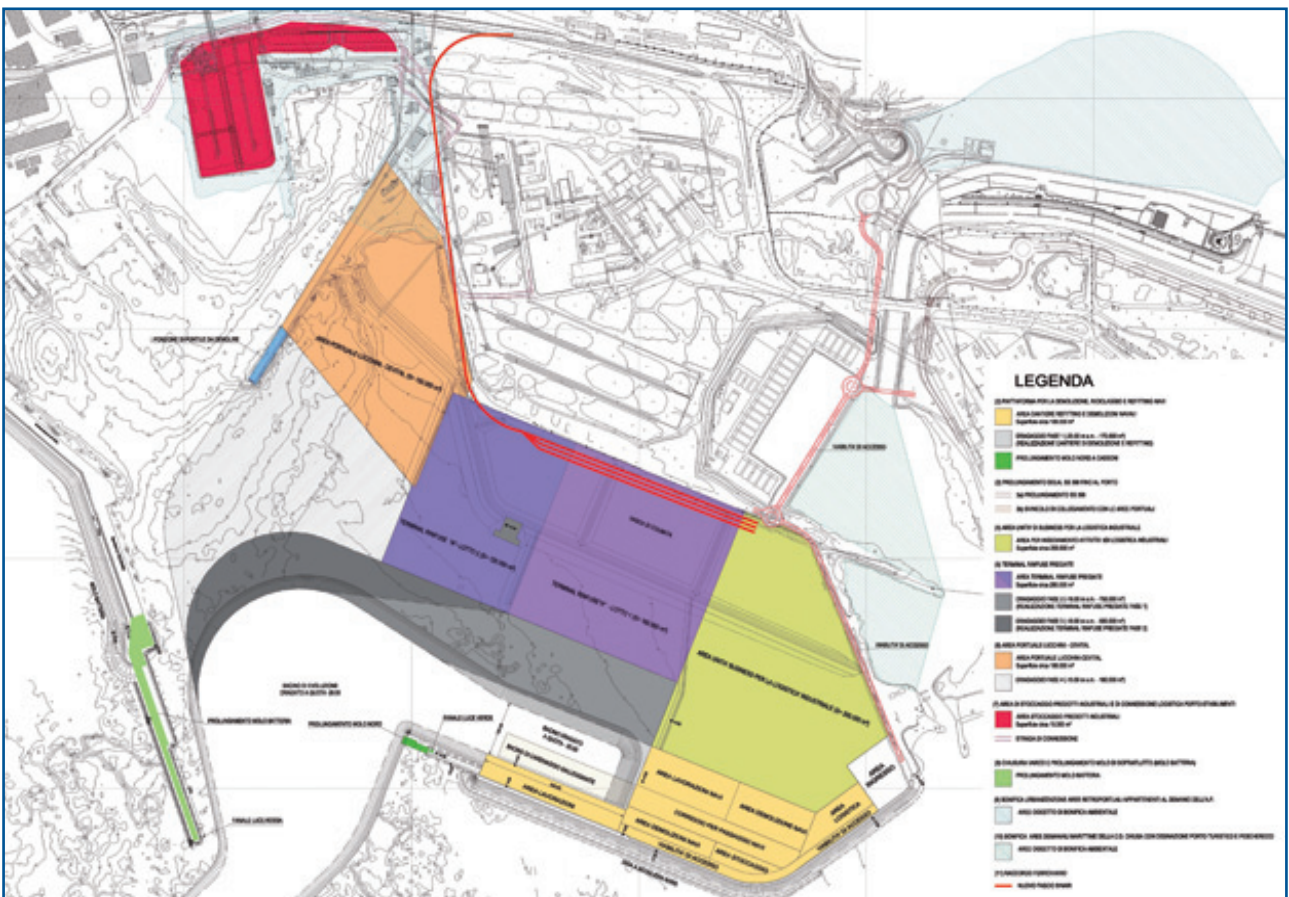
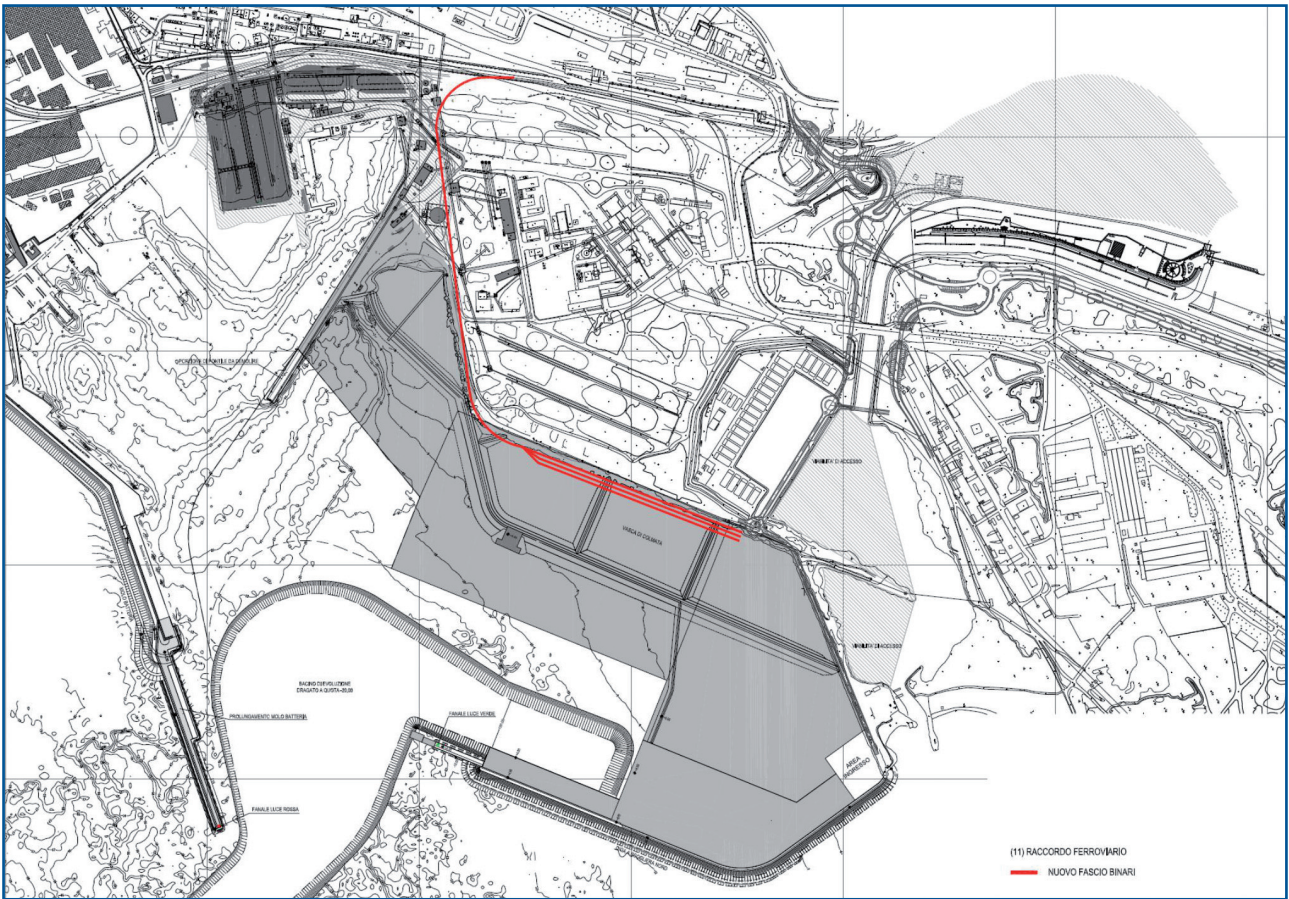
Oggetto dell'intervento

Come esposto nella parte introduttiva del presente documento, l'Autorità Portuale di Piombino ha concordato con l'Autorità Portuale di Livorno un ampio programma di interventi ferroviari "di sistema", la cui dettagliata illustrazione viene rinviata al Documento del porto di Livorno e che sinteticamente si riferisce alle seguenti sezioni ferroviarie:

- i) connessione ferroviaria porto – interporto;
- ii) connessione ferroviaria tra Interporto e linea Pisa – Collesalvetti – Vada;
- iii) bypass della stazione di Pisa;
- iv) Raccordo ferroviario interno al porto di Piombino ed innesto linea Tirrenica e Campiglia.

Nella presente scheda si illustra brevemente il Progetto iv) non ricompreso nella Documentazione del porto di Livorno in quanto di stretta competenza attuativa del porto di Piombino. L'Autorità Portuale dispone di uno studio di fattibilità che verrà sottoposto ad una verifica alla luce dei piani industriali dei soggetti industriali in corso di insediamento (come ad es. Cevital). Il costo previsto del raccordo che dovrà servire le aree della Darsena Nord del nuovo PRP è allo stato attuale di circa **8 milioni di Euro** ed una modalità realizzativa da coordinare con l'attuazione dei terminal di cui alle schede precedenti.





PRINCIPALI PROGETTI STRATEGICI PORTI ISOLA D'ELBA PORTOFERRAIO E RIO MARINA

PORTI ELBANI DI PORTOFERRAIO E RIO MARINA

L'Autorità Portuale di Piombino ha esteso la propria competenza ai porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e pontile di Cavo. L'Isola d'Elba è un territorio abitato da oltre 30.000 abitanti ed è caratterizzata da un'economia imperniata essenzialmente sul **turismo**. L'Elba è dotata anche di un piccolo aeroporto in evoluzione ubicato presso il Comune di Campo nell'Elba, ma i collegamenti marittimi sono attualmente le modalità di gran lunga rilevanti, con quasi 3 milioni di passeggeri traghetti.

Il porto di Piombino ed i porti elbani rispondono pertanto ad una importante funzione di **continuità territoriale** ed ad una altrettanto importante funzione di infrastrutture di **mobilità turistica**.

Nel corso degli ultimi anni l'Autorità Portuale ha realizzato diverse opere fondamentali per garantire un adeguato servizio e tuttavia si rendono necessari alcuni importanti adeguamenti tecnici – funzionali sia per Portoferraio che per Rio Marina con previsione di interventi di miglioramento della funzionalità e di dotazione di standard di servizio rispondenti all'alta frequentazione delle aree portuali isolate.

Pertanto, per i suddetti porti l'Autorità Portuale ha previsto i seguenti passaggi di programmazione e di progettazione operativa:

- Redazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del P.R.P. del Porto di Rio Marina per la messa in sicurezza del bacino portuale e l'adeguamento delle infrastrutture interne allo svolgimento in condizioni di sicurezza dei traffici del porto (traffico passeggeri)
- Redazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del P.R.P. del Porto di Portoferraio per l'adeguamento delle infrastrutture portuale alle nuove dimensioni dei vettori marittimi che frequentano il maggiore porto Elbano e per migliorarne l'agibilità, la funzionalità e la sicurezza.

Nelle schede di seguito riportate, per entrambi i porti, sono descritti gli interventi previsti nei nuovi strumenti urbanistici.

ATF DI RIO MARINA

Oggetto dell'intervento

L'intervento ha per oggetto la messa in sicurezza del porto di Rio Marina e l'adeguamento delle infrastrutture portuali interne necessario per migliorarne l'agibilità, la funzionalità e la sicurezza.

Descrizione delle opere

Attualmente la configurazione delle opere foranee del bacino portuale (v. figure seguenti) non garantisce l'agibilità di una porzione consistente del bacino portuale che, specie nel periodo invernale, a causa degli eccessivi livelli di agitazione non può essere utilizzato.



Il complesso portuale di Rio Marina



Il Pontile di Vigneria



Il porto di Rio Marina

Inoltre in occasione delle fasi di imbarco/sbarco dei passeggeri e delle auto a seguito, a causa dell'esigua larghezza della sezione stradale della viabilità interna al porto (6/7 m compresa la banchina interna) e della mancanza strutture (ad es. marciapiedi) riservate ai pedoni, oltre a generarsi lunghe code che a volte arrivano ad interessare anche la viabilità cittadina congestionandone il traffico, si verificano pericolose interferenze tra il traffico veicolare e quello pedonale che nel periodo estivo di massimo afflusso vengono accentuate anche dalla presenza dei diportisti che hanno l'imbarcazione ormeggiata lungo la calata dei Voltoni e dei turisti che passeggiano in porto.

Infine il pontile della Vigneria (v. figura 2), che attualmente a causa dell'azione del moto ondoso ed agli estesi fenomeni di corrosione che ne interessano le strutture portanti si trova in condizioni di stabilità precarie, viene considerato dalla Soprintendenza una preziosa testimonianza delle antiche attività industriali del porto (archeologia industriale) e pertanto ha più volte sollecitato la realizzazione di interventi mirati alla sua conservazione.

Alla luce di quanto descritto in precedenza sono state studiate le possibili modifiche da apportare alle opere di difesa ad alla configurazione delle opere interne del porto di Rio Marina al fine di migliorarne le condizioni di agibilità e di sicurezza del bacino interno e di migliorare l'accessibilità alle aree di imbarco del traghetto garantendo che il flusso di auto e di pedoni all'interno del porto si svolga in condizioni di sicurezza senza interferenze reciproche e senza ripercussioni sul traffico cittadino.

In particolare dagli studi effettuati è emersa la necessità di prolungare di circa 60 m il molo di sopraflutto mantenendo lo stesso allineamento della banchina interna, di modificare la configurazione e prolungare il tratto terminale a scogliera del molo di sottoflutto, di avanzare la banchina interna del primo tratto del molo di sopraflutto in modo da ottenere una larghezza utile del molo pari a 12 m così da consentire la realizzazione di n°2 corsie da 3.00 m di larghezza per il traffico veicolare, n°2 marciapiedi ciascuno largo 2 m per il traffico pedonale oltre una fascia di 2 m a tergo della banchina a disposizione dei diportisti, e di avanzare di circa 12 m la banchina interna del secondo tratto del molo di sottoflutto fino all'intersezione con il dente di attracco in modo da realizzare un'area dove le autovetture in attesa dell'imbarco potranno essere incolonnate lasciando comunque una corsia libera per l'uscita delle autovetture che sbarcano.

Inoltre in corrispondenza della spiaggia posta alla radice del molo di sopraflutto è stata prevista la realizzazione di una struttura su pali da destinare al parcheggio delle autovetture in attesa di recarsi all'imbarco che si estende fino allo scalo di alaggio esistente, del quale è previsto un intervento di ripristino e potenziamento.

Per maggiori dettagli si rimanda alla scheda grafica di seguito riportata.

Costi e tempi di costruzione

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è di Euro 6.500.000 di cui Euro 100.000,00 per oneri per la sicurezza suddivisi tra le varie opere previste nel seguente modo:

- Prolungamento molo di sopraflutto:	2.100.000	Euro
- Prolungamento molo di sottoflutto:	900.000	Euro
- Rifacimento banchine interne bacino storico	700.000	Euro
- Banchina di riva a giorno su pali	2.000.000	Euro
- Messa in sicurezza Pontile Vigneria	800.000	Euro

Il tempo complessivo necessario per realizzare le opere infrastrutturali sopradescritte, tenendo conto dei tempi necessari per la prefabbricazione dei cassoni, è pari a 16 mesi tenendo conto della pausa durante il periodo estivo di maggior frequentazione del porto.

Principali criticità connesse alla realizzazione delle opere

Dalle indagini, sia geotecniche che ambientali (ad es. mappatura della posidonia) eseguite nel porto di Rio Marina e negli specchi acquei prospicienti non emergono criticità ambientali connesse alla realizzazione delle opere ad eccezione di quelle connesse alle fasi di cantiere che comunque, vista l'entità dei lavori da eseguire e le tipologie strutturali previste, possono essere facilmente risolte.

Anche dal punto di vista tecnico le informazioni desumibili dai risultati delle indagini sulle caratteristiche delle formazioni geologiche che caratterizzano l'area di intervento non fanno temere l'insorgenza di criticità che possano condizionare la fattibilità delle opere previste. Peraltro si fa osservare che le tipologie costruttive adottate per le varie opere coincidono con quelle già utilizzate in passato per la realizzazione delle opere esistenti che dopo molti anni dalla loro costruzione non presentano segni di dissesto preoccupanti.

Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e livello di progettazione disponibile

Le opere previste in questo intervento sono oggetto di un Adeguamento Tecnico Funzionale del P.R.P. del porto di Rio Marina sul quale è già stato avviato un confronto con l'Amministrazione Comunale che è in procinto di emettere la Delibera di non contrasto con lo strumento urbanistico vigente, e per il quale a breve verrà avviato l'iter di approvazione.

Dal punto di vista urbanistico si precisa che la configurazione finale studiata per l'adeguamento tecnico-funzionale delle opere del porto di Rio Marina può essere considerata pienamente compatibile con il Piano Regolatore Portuale vigente per i motivi appresso esposti, desunti sulla base del parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in sede di Assemblea Generale con voto 144/1999, nonché sulla scorta dei pareri espressi dallo stesso consesso per casi analoghi al presente.

Secondo detto voto il Piano Regolatore Portuale è uno strumento di programmazione che definisce l'ambito e l'assetto del porto, le aree destinate alle diverse attività che si svolgono al suo interno, le infrastrutture a servizio dell'attività portuale. Il Piano si articola sia in progetti di opere di più o meno immediata attuazione che in previsioni di sviluppo del sistema portuale da attuare in tempi medio-lunghi.

Il Piano Regolatore Portuale è quindi uno strumento che pianifica le ampiezze degli specchi acquei e le disposizioni di banchine e piazzali, tenendo conto delle necessità contingenti nel momento della redazione del piano e quelle ragionevolmente prevedibili in futuro. Qualora nel volgere del tempo, ai fini di adeguare il porto alle nuove necessità, sia necessario apportare alle opere modifiche sostanziali, che abbiano cioè una rilevanza significativa che alteri le originarie scelte e indirizzi di pianificazione del vigente Piano Regolatore Portuale, non vi è dubbio che occorre attuare una revisione dello stesso e quindi svolgere le procedure previste dall'art. 5 della Legge 84/1994.

Nel caso in cui le modifiche sono modeste e sicuramente migliorative rispetto alla situazione esistente senza preclusione per future modifiche di più ampio respiro, è opinione consolidata che non vi è alcun bisogno di revisione del piano e i progetti relativi possono essere approvati senza ricorrere alla procedura richiamata.

La necessità di attuare un adeguamento delle opere esterne di difesa del porto di Rio Marina ricade indubbiamente in quest'ultimo caso.

Infatti, le modifiche planimetriche dei moli di sopraflutto e di sottoflutto introdotte sono dettate esclusivamente dalla necessità della messa in sicurezza del bacino portuale, che attualmente risulta essere eccessivamente esposto all'ingresso del moto ondoso, così da fornire un migliore riparo a salvaguardia della sicurezza delle imbarcazioni che frequentano il porto e del traghetto che realizza i collegamenti con il continente, senza modificare e/o incrementare in alcun modo le dimensioni e le caratteristiche delle opere interne portuali e la loro destinazione d'uso.

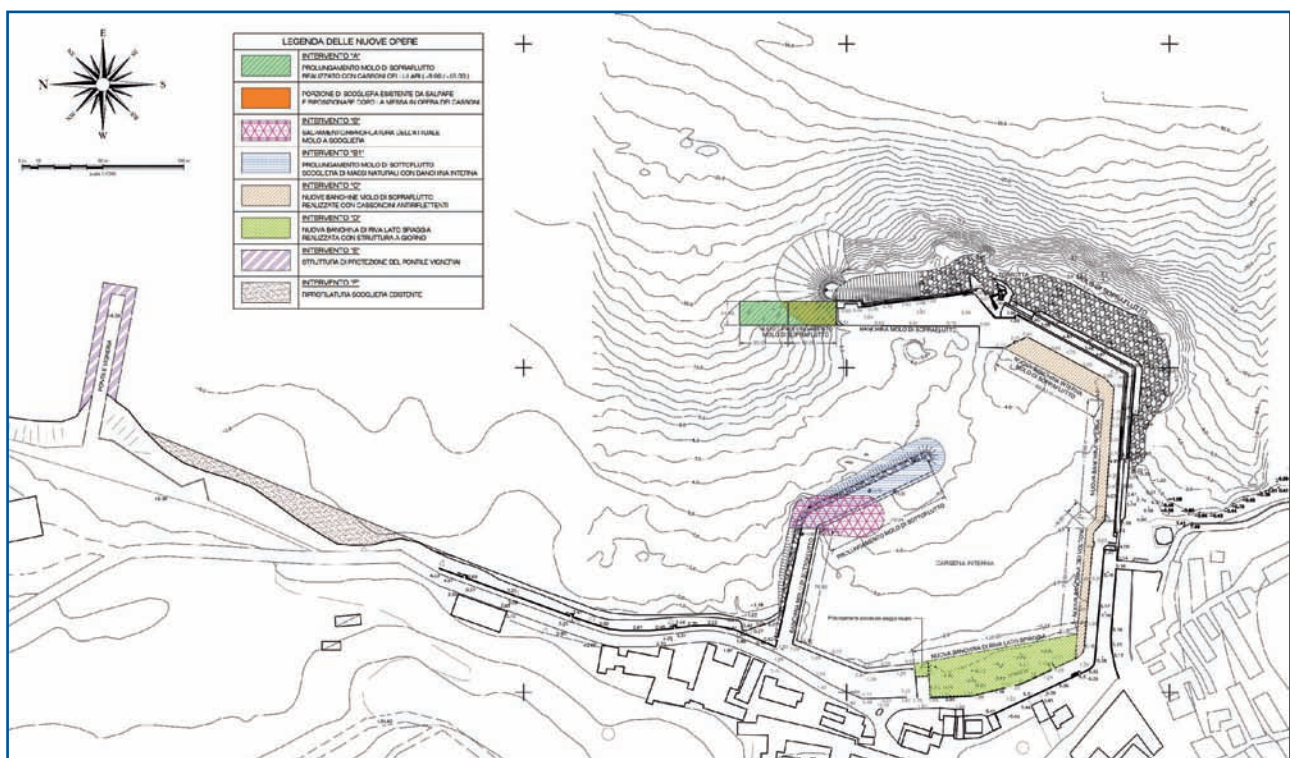
Analogamente gli interventi previsti lungo le sponde interne del porto sono solo volti alla realizzazione di spazi di dimensioni adeguate allo svolgimento in condizioni di sicurezza delle operazioni di imbarco e di sbarco dei passeggeri e delle autovetture dai traghetti che effettuano i collegamenti con il porto di Piombino e della permanenza dei diportisti che utilizzano le strutture di ormeggio del porto senza modificare le funzioni e le destinazioni delle opere ma soltanto regolandone in modo più efficiente l'utilizzo.

Infine per quanto riguarda le opere di protezione del pontile di Vigneria si tratta di un intervento di salvaguardia di una struttura esistente alla quale viene attribuito un elevato valore di testimonianza del passato industriale di Rio Marina, e quindi non rivestono alcuna funzione portuale.

Con riferimento a quanto sopra sintetizzato e sulla base di quanto descritto nei paragrafi precedenti, si ribadisce che l'intervento di adeguamento tecnico funzionale delle opere esterne ed interne del porto di Rio Marina non introduce alcuna variazione sostanziale e non ha riflessi di sorta agli strumenti di pianificazione coinvolti (vigente Piano Regolatore Portuale) e pertanto può essere inquadrato come adeguamento tecnico funzionale.

Il Comune di Rio Marina ha pienamente concordato con la posizione su esposta e, con documento che si allega, deciso l'inserimento della nuova configurazione portuale nel proprio strumento urbanistico.

Per maggiori dettagli si rimanda alla scheda grafica di seguito riportata.



A.T.E. del Piano Regolatore Portuale del porto Di Rio Marina

ATF DI PORTOFERRAIO

Oggetto dell'intervento

L'intervento ha per oggetto l'adeguamento delle infrastrutture portuale alle nuove dimensioni dei vettori marittimi che frequentano il maggiore porto Elbano e per migliorarne l'agibilità, la funzionalità e la sicurezza.

Descrizione delle opere

Attualmente le caratteristiche delle banchine e dei pontili di attracco (v. figura) in alcuni casi (pontile n°1 e banchina Alto Fondale), a causa della modesta lunghezza ed alla mancanza di aree a terra di dimensioni adeguate, non possono essere utilizzate dalle navi traghetto dell'ultima generazione che effettuano i collegamenti con il porto di Piombino, e quindi condizionano la qualità dei collegamenti dell'isola con il continente.



Il porto di Portoferraio

Per ovviare a tale inconvenienti nel nuovo ATF del Piano Regolatore Portuale del porto di Portoferraio sono state previste le seguenti opere:

- Prolungamento di circa 65 m della banchina Alti Fondali in modo da raggiungere una lunghezza del fronte di accosto pari a 180 m;
- Prolungamento di circa 25 m del pontile n°1e realizzazione dell'apliamento del dente di attracco posto sul lato sud del pontile in modo da incrementare la superficie del piazzale per l'incolonnamento delle autovetture in attesa dell'imbarco. A seguito dell'intervento il pontile n° disporrà di due attracchi con una lunghezza del fronte di accosto pari a 125 m.

Per quanto riguarda le soluzioni costruttive da adottare in entrambi i casi, sulla base dell'esperienza recentemente maturata nei lavori di costruzione del pontile Massimo e della nuova calata a nord del suddetto pontile (c.d. banchina n°2) si è optato per soluzioni a giorno su pali.

Per maggiori dettagli si rimanda alla scheda grafica di seguito riportata.

Costi e tempi di costruzione

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è di Euro 5.700.000 di cui Euro 100.000,00 per oneri per la sicurezza suddivisi tra le varie opere previste nel seguente modo:

- Prolungamento banchina Alto Fondale:	2.500.000	Euro
- Prolungamento pontile n°1:	700.000	Euro
- Ampliamento radice pontile n°1:	2.500.000	Euro

Il tempo complessivo necessario per realizzare le opere infrastrutturali sopradescritte, tenendo conto dei tempi necessari per l'esecuzione dei pali di fondazione, è pari a 16 mesi tenendo conto della pausa durante il periodo estivo di maggior frequentazione del porto.

Principali criticità connesse alla realizzazione delle opere

Dalle indagini sia geotecniche che ambientali eseguite nel porto di Porto Ferraio in occasione della redazione dei progetti e dei lavori di costruzione del pontile Massimo e della nuova banchina di riva alla radice mnord del suddetto pontile non emergono criticità ambientali connesse alla realizzazione delle opere ad eccezione di quelli connesse alle fasi di cantiere che comunque, vista l'entità dei lavori da eseguire e le tipologie strutturali previste, possono essere facilmente risolte.

Anche dal punto di vista tecnico le informazioni desumibili dai risultati delle indagini sulle caratteristiche delle formazioni geologiche che caratterizzano l'area di intervento non fanno temere l'insorgenza di criticità che possano condizionare la fattibilità delle opere previste. Peraltro si fa osservare che le tipologie costruttive adottate per le varie opere coincidono con quelle già utilizzate in passato per la realizzazione delle opere esistenti che si sono svolti senza imprevisti.

Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e livello di progettazione disponibile

Le opere previste in questo intervento sono oggetto di un Adeguamento Tecnico Funzionale del P.R.P. del porto di Porto Ferraio sul quale è già stato avviato un confronto con l'Amministrazione Comunale e per il quale a breve verrà avviato l'iter di approvazione.

Dal punto di vista urbanistico si precisa che la configurazione finale studiata per l'adeguamento tecnico-funzionale delle opere del porto di Porto Ferraio può essere considerata pienamente compatibile con il Piano Regolatore Portuale vigente per i motivi appresso esposti, desunti sulla base del parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in sede di Assemblea Generale con voto 144/1999, nonché sulla scorta dei pareri espressi dallo stesso consesso per casi analoghi al presente.

Secondo detto voto il Piano Regolatore Portuale è uno strumento di programmazione che definisce l'ambito e l'assetto del porto, le aree destinate alle diverse attività che si svolgono al suo interno, le infrastrutture a servizio dell'attività portuale. Il Piano si articola sia in progetti di opere di più o meno immediata attuazione che in previsioni di sviluppo del sistema portuale da attuare in tempi medio-lunghi.

Il Piano Regolatore Portuale è quindi uno strumento che pianifica le ampiezze degli specchi acquei e le disposizioni di banchine e piazzali, tenendo conto delle necessità contingenti nel momento della redazione del piano e quelle ragionevolmente prevedibili in futuro.

Qualora nel volgere del tempo, ai fini di adeguare il porto alle nuove necessità, sia necessario apportare alle opere modifiche sostanziali, che abbiano cioè una rilevanza significativa che alteri le originarie scelte e indirizzi di pianificazione del vigente Piano Regolatore Portuale, non vi è dubbio che occorre attuare una revisione dello stesso e quindi svolgere le procedure previste dall'art. 5 della Legge 84/1994.

Nel caso in cui le modifiche sono modeste e sicuramente migliorative rispetto alla situazione esistente senza pre-

clusione per future modifiche di più ampio respiro, è opinione consolidata che non vi è alcun bisogno di revisione del piano e i progetti relativi possono essere approvati senza ricorrere alla procedura richiamata.

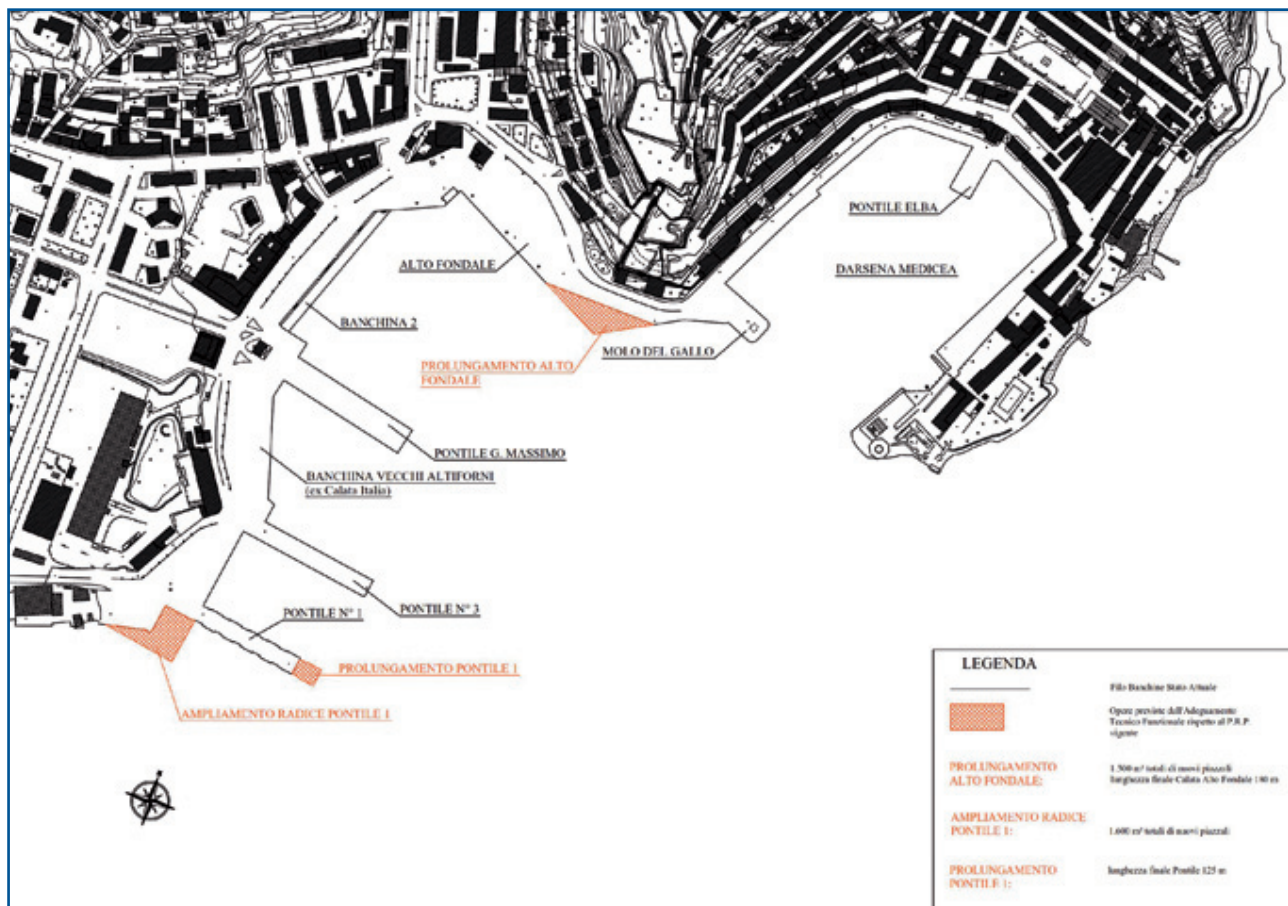
La necessità di attuare un adeguamento delle opere interne (banchine e pontili) del porto di Portoferraio per adeguarle alle dimensioni dei moderni vettori marittimi ricade indubbiamente in quest'ultimo caso.

Infatti, le modifiche planimetriche della banchina Alto Fondale e del pontile n°1 sono solo volti alla realizzazione di spazi di dimensioni adeguate allo svolgimento in condizioni di sicurezza delle operazioni di imbarco e di sbarco dei passeggeri e delle autovetture dai traghetti che effettuano i collegamenti con il porto di Piombino senza modificare le funzioni e le destinazioni delle opere ma soltanto regolandone in modo più efficiente l'utilizzo.

Con riferimento a quanto sopra sintetizzato e sulla base di quanto descritto nei paragrafi precedenti, si ribadisce che l'intervento di adeguamento tecnico funzionale delle opere interne del porto di Portoferraio non introduce alcuna variazione sostanziale e non ha riflessi di sorta agli strumenti di pianificazione coinvolti (vigente Piano Regolatore Portuale) e pertanto può essere inquadrato come adeguamento tecnico funzionale.

Il Comune di Portoferraio ha pienamente concordato con la posizione su esposta e, con documento che si allega, deciso l'inserimento della nuova configurazione portuale nel proprio strumento urbanistico.

Per maggiori dettagli sulle opere previste nell'ATF del PRP del porto di Portoferraio si rimanda alla scheda grafica di seguito riportata.



A.T.F. del Piano Regolatore Portuale del porto Di Portoferraio

RIEPILOGO PROGETTI E FABBISOGNO FINANZIARIO

	PORTO DI PIOMBINO	Costo Progetto	Risorse Pubbliche Disponibili	Risorse Private	Da Finanziare	NOTE
1	Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo P.R.P. per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino	101.250.000	101.250.000			In corso Finanziamento APQ 12.08.2014
2	Piattaforma per la demolizione, riciclaggio e refitting delle navi commerciali e speciali	50.600.000	20.000.000	30.600.000		Finanziamento CIPE
3a	Prolungamento della SS 398 fino al porto. Un progetto atteso da oltre 20 anni	100.000.000	20.000.000		80.000.000	
3b	Anticipazione alla realizzazione a cura dell'Autorità Portuale dello svincolo di collegamento aree portuali nuovo P.R.P.	12.500.000	12.500.000			Ribasso d'Asta Progetto 1
4	Area Unità di Business per la logistica industriale	40.000.000	20.000.000	20.000.000		Regione Toscana
5	Terminal rinfuse pregiate	124.350.000	60.000.000	64.350.000		Regione Toscana
6	Area portuale Lucchini - Cevital	61.200.000		61.200.000		
7	Realizzazione aree di stoccaggio prodotti industriali e di commessione logistica porto - stabilimenti	8.000.000	8.000.000			Regione Toscana - Autorità Portuale
8	Chiusura varco e prolungamento Molo Foraneo sopraflutto. Possibilità di almeno un accosto per navi da crociera	16.500.000	16.500.000			Ribasso d'Asta Progetto 1 + Autorità Portuale
9	Bonifica urbanizzazione aree retroportuali appartenenti al demanio dell'Autorità Portuale per fini connessi alla portualità, alla logistica, alla nautica ed alla cantieristica	8.000.000	8.000.000			Regione Toscana - Autorità Portuale
10	Bonifica aree demaniali marittime della c.d. Chiusa con destinazione porto turistico e peschereccio	2.000.000	2.000.000			Regione Toscana
11	Progetto Raccordo Ferroviario	8.000.000			8.000.000	Regione Toscana - Autorità Portuale U.E (CEF)
	ISOLA D'ELBA					
12	ATF del PRP del porto di Rio Marina	6.500.000			6.500.000	
13	ATF del PRP del porto di Porto Ferraio	5.700.000			5.700.000	



Piombino



Portoferraio



Rio Marina



AUTORITÀ
PORTUALE
DI PIOMBINO
E DELL'ELBA

Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba - Piazzale Premuda 6/a - 57025 Piombino (LI)
Tel. +39 0565 229210 - Fax. +39 0565 229229 - info@ap.piombinoelba.it