



RELAZIONE PER RICHIESTA PROROGA DECRETO DVA_DEC-2012-0000478

1. QUADRO CONOSCITIVO AL 2019

L'Autorità Portuale di Piombino nell'anno 2010 ha dato avvio alla procedura VIA nazionale del nuovo PRP del porto di Piombino, ed in seguito alla trasmissione delle varie integrazioni richieste dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito dell'istruttoria, ha ottenuto il decreto DVA_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012 di compatibilità ambientale del progetto relativo al Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino (Allegato 1) la cui validità è stata estesa a 12 anni con successivo decreto n. DVA_DEC-2012-0000706 del 11/12/2012 (Allegato 2).

Il Consiglio Regionale della Toscana con delibera n. 75 nella seduta 26 luglio 2013 ha definitivamente approvato il Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino come previsto dalla L.84/94 e ss.mm. e ii..

Contestualmente con il D.L. n. 43 del 26/4/2013, convertito in L.71 del 24 giugno 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 forte crisi. Inoltre il Protocollo di Intesa "Interventi di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione dell'area portuale di Piombino" siglato in data 26 luglio 2013 nonché l'Accordo di Programma Quadro del 12 agosto 2013 sono stati entrambi sottoscritti alla luce del soprarichiamato decreto e prevedevano risorse per la realizzazione delle prime opere del Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino che consentissero di migliorare la competitività del sito siderurgico e favorirne la ripresa nonché eventualmente di accogliere, ai fini dello smantellamento, il relitto della Costa Concordia data la vicinanza geografica rispetto al sito del naufragio, così come richiamato nell'Accordo di Programma Quadro sopracitato. La possibile destinazione del relitto presso il porto di Piombino, in termini di "eventualità" negli atti sottoscritti dal Governo centrale e dalle Amministrazioni locali coinvolte, ha costituito un altro elemento di accelerazione di una parte degli interventi già oggetto di pianificazione.

In tale contesto sono stati individuati ulteriori interventi in grado di consentire l'ingresso in porto a navi con pescaggi superiori a quelle previste nel nuovo P.R.P (max 85.000 DWT) ovvero porta rifuse di grandi dimensioni (fino a 150.000/200.000 DWT) in grado di ridurre i costi di approvvigionamento delle materie prime e dei prodotti necessari per lo svolgimento dei processi industriali e attrarre gli investimenti necessari per il rilancio del polo industriale di Piombino.

Alla luce di quanto sopra è stato necessario prevedere rispetto a quanto contenuto nel PRP approvato, un approfondimento sia dei fondali del bacino della Darsena Nord e dell'area di evoluzione posta in corrispondenza del suo ingresso che del canale di accesso



rispettivamente da -15.00 m s.m.m a -20.00 m s.m.m e da -16.00 m s.m.m. a -20.00 m s.m.m., introducendo inoltre una modifica al molo di sottoflutto senza alterare la configurazione prevista dal nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino.

Pertanto per recepire le modifiche sopra richiamate nel P.R.P. vigente del porto di Piombino, è stato attivato l'iter autorizzativo previsto per gli Adeguamenti Tecnici Funzionali (di seguito ATF); l'adeguamento alla configurazione del P.R.P. di Piombino è stato definitivamente approvato in data 19 Febbraio 2014 con delibera n. 119 della Giunta Regionale della Toscana, in seguito al voto di approvazione del C.S.LL.PP. n. 87 del 24 Ottobre 2013 e della delibera n. 104 del 18 Dicembre 2013 del Consiglio Regionale della Toscana.

Nel contempo questa Amministrazione aveva avviato le procedure di progettazione degli "Interventi Infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del Nuovo PRP per il rilancio della competitività Industriale e Portuale del Porto di Piombino I^ fase di attuazione del PRP del porto di Piombino", in qualità di soggetto attuatore per conto del Commissario Straordinario appositamente nominato per la realizzazione degli interventi nella persona del Presidente della Regione Enrico Rossi.

In seguito all'approvazione in Comitato Portuale provvedimento n. 33/13 del 06 Giugno 2013 e in Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto finale n. 101/2013 del 24 gennaio 2014 sono state avviate le procedure per l'affidamento in appalto delle opere di cui sopra, definitivamente realizzate e collaudate nel mese di Ottobre 2017 e consistenti in:

- diga a scogliera nord che delimita, lato mare, il piazzale di radice della Darsena Nord e di un'opera a scogliera che ha origine in corrispondenza del setto interno alla seconda vasca di contenimento esistente che divide il setto nord da quello centrale;
- rilevato del terrapieno di radice della Darsena Nord attraverso il riempimento dell'area delimitata dalle opere di cui al punto precedente con i materiali di risulta dei dragaggi e pavimentazione della porzione del levante del piazzale adiacente la diga a scogliera nord per una superficie di circa 75.000 m²;
- 473 m circa del molo Nord, che delimita l'omonima darsena, che nei primi 350 m è costituito da un'opera a scogliera con banchina interna dimensionata per un fondale di progetto pari a -20.00 m s.m.m., mentre nei restanti 123 m circa è costituito da cassoni cellulari a 3 file di celle imbasati a quota -12.00 m.l.s.m. su uno scanno in pietrame scapolo;
- prolungamento del molo di sopraflutto del porto di Piombino (molo Batteria) mediante la realizzazione di un'opera di difesa di lunghezza pari a circa 185 m, posta a circa 40 m dall'attuale testata, costituita da cassoni cellulari a 3 file di celle imbasati a quota -14.00 m.l.s.m. su uno scanno in pietrame scapolo;
- dragaggio a quota -20.00 m s.l.m.m. dei fondali del canale di accesso, del bacino di evoluzione dell'area a mare prospiciente la banchina interna del molo Nord (denominata nel seguito Banchina Est).

Le successive figure (1 e 2) riportano rispettivamente la planimetria dell'intervento suddetto e la foto dell'opera realizzata.

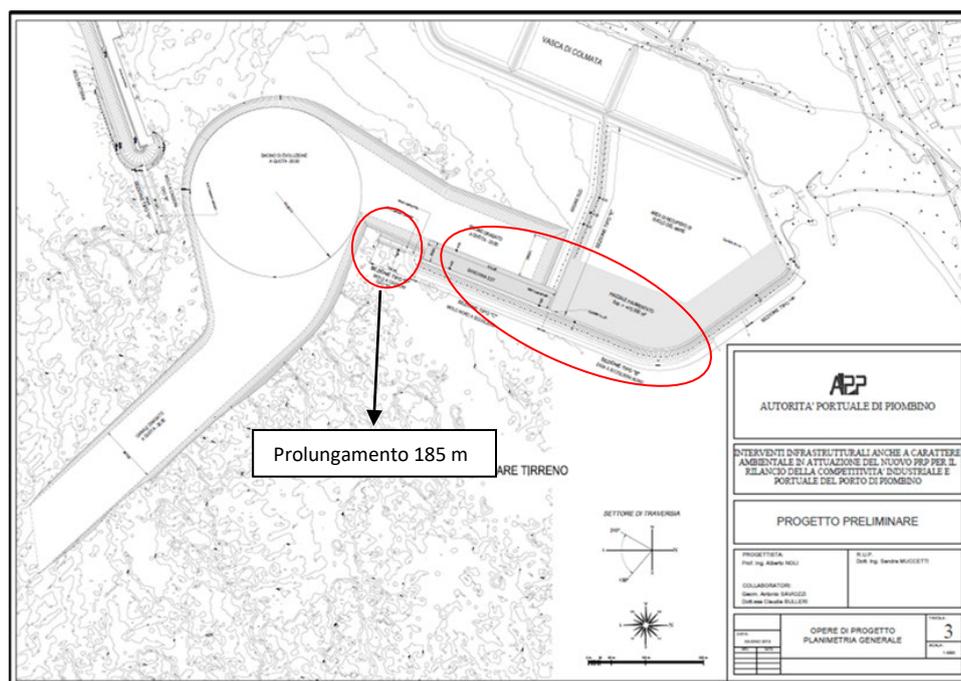


Fig. 1: Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino (planimetria)



Fig. 2: Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino (foto stato attuale)



Durante la realizzazione delle opere di cui sopra è stata pertanto prevista l'anticipazione della realizzazione di una parte, circa 185 m del molo di sopraflutto pari al circa il 60% dello sviluppo complessivo dell'opera prevista nella fase 3 del PRP, al fine di garantire all'imboccatura portuale una protezione dai moti ondosi provenienti dal settore di traversia principale (130-210°N). È stata inoltre effettuata per tali interventi la verifica di assoggettabilità alla VIA di cui al decreto VIA DVA_2014-0000247 del 08 Gennaio 2014, contenente il parere n. 1404 del 20 Dicembre 2013 della Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS che recita “ i lavori suddetti rientrano all'interno del nuovo PRP del porto di Piombino e non si rilevano impatti aggiuntivi e significativi rispetto a quanto già esaminato nell'ambito del procedimento di cui al decreto DEC VIA 478 sopra richiamato”.

Successivamente all'approvazione dell'ATF sopracitato del PRP del Porto di Piombino e contestualmente alla realizzazione delle opere di cui sopra è stato inoltre sottoscritto in data 24 Aprile 2014 l'Accordo di Programma Quadro per la Disciplina degli Interventi per la Riqualificazione e la Riconversione del Polo Industriale di Piombino, firmato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dal Ministero della Difesa, dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, dal Ministero del Lavoro, dall'Agenzia del Demanio, dalla Regione Toscana, dalla Provincia di Livorno, dal Comune di Piombino, dall'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.a. e da questa Amministrazione. L'APQ suddetto, attraverso il coordinamento di tutti i soggetti sottoscrittori, 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”. Nel suddetto accordo il Governo si impegnava inoltre a rendere disponibili navi da smantellare del Ministero della Difesa ai siti navali ubicati presso il porto di Piombino.

Da uno studio effettuato in merito all'agitazione ondosa era però emerso che la configurazione delle opere previste nel progetto dei lavori già appaltati “Interventi Infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del Nuovo PRP per il rilancio della competitività Industriale e Portuale del Porto di Piombino” non garantiva livelli di agitazione ondosa in corrispondenza del nuovo bacino portuale della darsena Nord e della banchina Est compatibili con lo svolgimento delle attività di un cantiere navale e con lo svolgimento, in condizioni di sicurezza, delle operazioni di alaggio e varo delle navi e degli interventi di manutenzione su navi in galleggiamento ormeggiate.

Pertanto, si è reso indispensabile progettare il prolungamento della diga di sopraflutto (così detto molo Batteria) di ulteriori 215 m in modo tale da raggiungere una lunghezza complessiva del nuovo braccio del molo pari a circa 430 m. al fine di garantire le condizioni minime di sicurezza richieste per lo svolgimento delle attività di cui sopra. Questa Amministrazione nell'ambito del progetto definitivo del “Raccordo e Prolungamento del molo Batteria del porto di Piombino” aveva previsto la sola posa in opera della fila esterna di cassoni dotati di muro paraonde rimandando ad una fase futura il completamento della

sezione del molo con la posa in opera della fila interna di cassoni di banchina e la realizzazione del cassone di testata per raggiungere la lunghezza del molo previsto nel vigente PRP pari a 445 m. complessivi.

Le opere previste in detto progetto consistevano 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 e consistente nella realizzazione di cassoni esterni completi di muro paraonde per la 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 suddetto con una fila di cassoni sormontati da muro paraonde per la protezione completa dal moto ondoso del bacino interno portuale;
- estensione degli impianti idrico antincendio ed elettrico di illuminazione presenti lungo il molo Batteria esistente al nuovo molo.

L'intervento è stato definitivamente completato alla fine del mese di settembre 2018 in tempo utile per dimostrare durante l'evento meteo marino estremo occorso in data 29 Ottobre 2018, con onde alte fino a 7 metri, l'efficacia della sua funzione di protezione del bacino interno portuale, come peraltro previsto nei dati simulati in fase progettuale, garantendo la riduzione dei livelli di agitazione interna e le conseguenti condizioni minime di sicurezza indispensabili per svolgere qualsiasi attività all'interno del porto di Piombino.

Le successive figure (3 e 4) riportano rispettivamente la planimetria dell'intervento suddetto e la foto dell'opera realizzata.

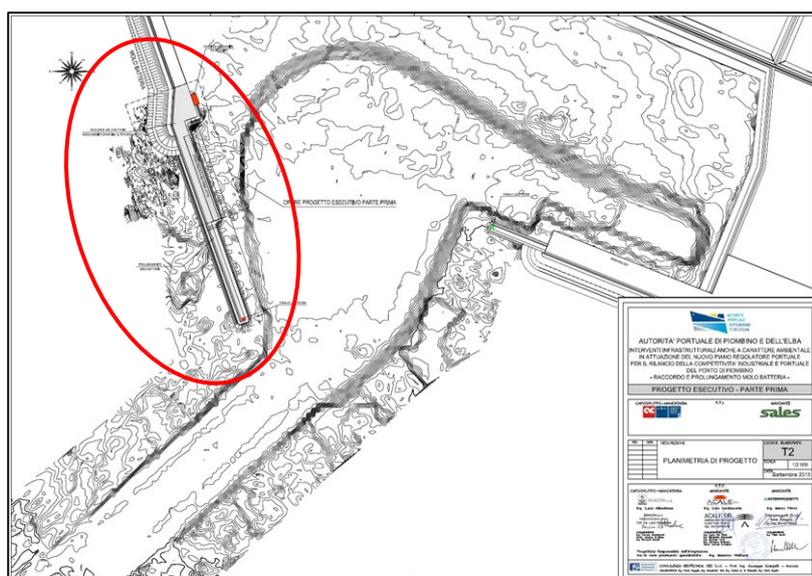


Fig. 3: Raccordo e Prolungamento molo Batteria (planimetria)



Fig. 4: Raccordo e Prolungamento molo Batteria (foto stato attuale)

In attuazione del nuovo P.R.P. è stata quindi realizzata la “Banchina interna darsena nord e relativo piazzale”.

Le opere previste in detto progetto consistevano in:

- realizzazione della banchina di riva della darsena Nord in adiacenza della banchina Est in fase di realizzazione e davanti l'argine sud;
- dragaggio a quota -20.00 m s.m.m. e a quota -18.00 m s.m.m. dei fondali prospicienti la nuova banchina fino all'area di evoluzione già dragata a quota -20.00 m s.m.m.;
- consolidamento dei terreni di colmata dell'area di recupero di suolo del mare per la porzione (circa 12.000 m²) necessari per realizzare un corridoio di accesso alla nuova banchina.

L'intervento è stato definitivamente completato il 20 dicembre 2018 ed è stato collaudato in data 06 Giugno 2019.

Il consolidamento del piazzale operativo della banchina interna darsena nord è stato concluso il 26 giugno 2020 e il 16 settembre 2020 si sono concluse le attività di collaudo dell'opera suddetta.

Le successive figure (5 e 6) riportano rispettivamente la planimetria dell'intervento suddetto e la foto dell'opera realizzata.

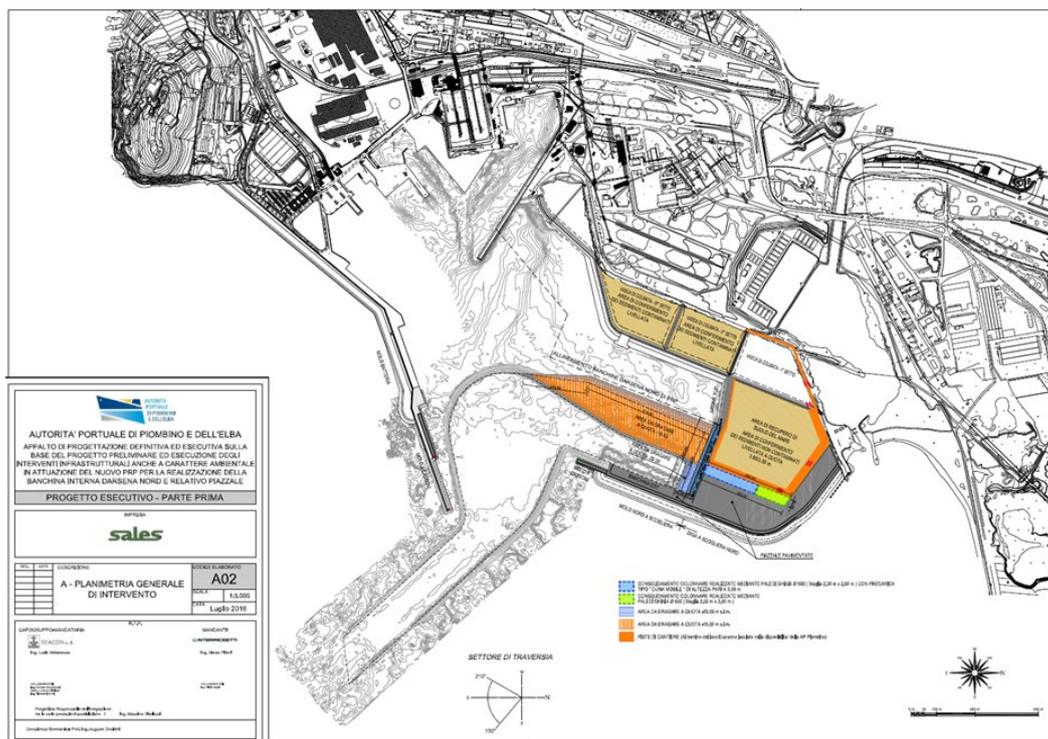


Fig. 5: Progettazione definitiva ed esecutiva, ed esecuzione degli interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo P.R.P. per la realizzazione della banchina interna darsena Nord e relativo piazzale (planimetria)



Fig. 6: Progettazione definitiva ed esecutiva, ed esecuzione degli interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo P.R.P. per la realizzazione della banchina interna darsena Nord e relativo piazzale (foto stato attuale)



2. NUOVA ARTICOLAZIONE FASI DEC VIA 478 DEL P.R.P. PORTO DI PIOMBINO

Sulla base delle modifiche al contesto territoriale degli ultimi anni, del programmato riassetto delle funzioni industriali recepito negli atti del Comune di Piombino ed inoltre tenuto conto di quanto già realizzato nonché della necessità di procedere celermente con la realizzazione di nuove opere di competenza di questa Amministrazione dichiarate urgenti nell'ottica di contribuire al rilancio dell'assetto industriale-portuale di Piombino in crisi ormai da un decennio, questa Amministrazione con nota prot. n. 0024014 in data 13 dicembre 2018 ha chiesto alla Direzione Generale per la Valutazione e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la possibilità di rivedere l'articolazione delle fasi previste dal PRP del porto di Piombino.

Il Ministero dell'Ambiente con nota 23291 del 11/07/2019 ha trasmesso il parere n. 3012 del 24/05/2019 con il quale la Commissione Tecnica VIA/VAS si è espresso positivamente dichiarando che *"l'Autorità di Sistema Portuale possa anticipare alla fase 2 limitatamente le opere delle fasi 3 e 4, conformi a quanto previsto dal decreto VIA n. 478, del 18/09/2012, tuttora vigente, prima della realizzazione del prolungamento della SS398 da parte del Comune di Piombino, fatte salve le restanti disposizioni della prescrizione n. 7 e ferme restando le misure di mitigazione e di monitoraggio e le verifiche di ottemperanza previste dalle autorizzazioni ambientali. Come già previsto nel parere n. 1404 del 20 dicembre 2013 della Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, di cui al decreto DVA_2014-0000247 del 08 gennaio 2014, eventuali incrementi di traffico marittimo rispetto agli scenari già valutati nell'ambito del PRP, con conseguente potenziamento del sistema di movimentazione delle rinfuse a terra e incidenze significative sull'accessibilità terrestre tali da comportare variante al PRP vigente, dovranno essere sottoposti ad apposita valutazione ambientale"*.

3. NUOVO ATF 2020 DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PIOMBINO

L'AdSP MTS ha ritenuto necessario in seguito dare un diverso assetto planimetrico all'attuale previsione di PRP delle rimanenti banchine ancora da realizzare prevedendo di avanzare il cerchio di evoluzione e di modificare e migliorare l'area di manovra per l'entrata e uscita dal in porto, con conseguente diminuzione dei volumi di dragaggio, garantendo nel contempo comunque un'idonea protezione del bacino portuale interno dai moti ondosi incidenti. Pertanto, questa Amministrazione ha predisposto nell'anno 2020 un nuovo Adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore portuale del Porto di Piombino che successivamente il C.S.LL.PP. Seconda Sezione con voto n. 92/2020 del 23 giugno 2021 ha approvato ai sensi dell'art. 5, comma 5, legge 84/1994. Il presidente dell'AdSPMTS ha disposto con proprio provvedimento n. 21 del 04 febbraio 2021 di prendere atto dell'efficacia, ai sensi dell'art.5 comma 5 della Legge, così come modificato dall'art. 48 del D.L. n. 76 del 16 luglio 2020 convertito dalla Legge 11 settembre 2020, n.120 dell'adeguamento tecnico funzionale per il Porto di Piombino, con decorrenza 06 dicembre 2020.

Di seguito la figura 7 riporta la configurazione del nuovo A.T.F. del P.R.P. del porto di Piombino.

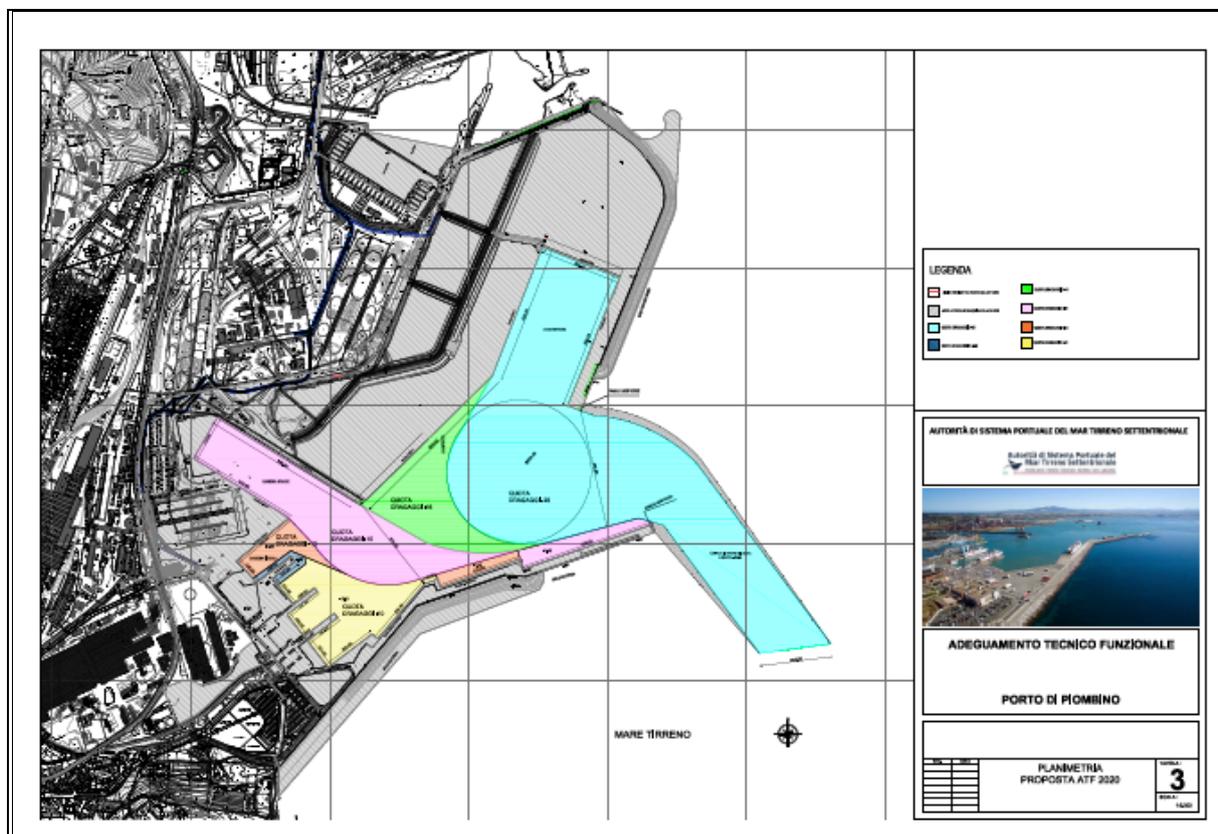


Fig. 7 Configurazione A.T.F 2020 del nuovo P.R.P. del porto di Piombino

4. NUOVE OPERE REALIZZATE DAL 2021 IN POI FACENTI PARTE DEL P.R.P. DEL PORTO DI PIOMBINO.

A partire dal 2022 questa Amministrazione ha appaltato il progetto inerente agli “Interventi connessi al nuovo PRP e/o all’APQ del 13/08/2013 e all’APQ del 24.04.14 per la realizzazione di un’area per la logistica/industriale del porto di Piombino”, che consiste nella completa infrastrutturazione di un’area di circa 200.000 mq e nel completamento della viabilità di accesso alla stessa.

In particolar modo il progetto prevede tutte le opere “pubbliche” necessarie per favorire il futuro insediamento all’interno di ciascun macrolotto delle attività di logistica industriale e portuale che consistono in:

- completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto di Piombino (C.d. Stralcio SS 398 dello svincolo Gagno – Terre Rosse – lavori in fase di affidamento)
- realizzazione della nuova opera di presa a mare a servizio dell’impianto di itticoltura;

- realizzazione della viabilità perimetrale e di accesso ai macrolotti e installazione di tutte le recinzioni perimetrali;
- formazione dei rilevati all'interno di tutti i macrolotti fino alla quota di sottofondazione stradale;
- impianto di illuminazione pubblica compreso l'impianto di terra e la fornitura e posa in opera degli apparecchi illuminanti al led;
- completamento delle reti di adduzione di tutti i servizi primari (acqua potabile ed industriale, fognature acque nere, energia elettrica a bassa e media tensione) e predisposizioni per il passaggio degli ulteriori servizi necessari (reti telefono e fibra ottica) che passano al disotto della viabilità di accesso e della viabilità perimetrale;
- opere di presa a mare per l'alimentazione degli impianti antincendio dei macrolotti, e manufatti per il recapito a mare delle acque meteoriche della viabilità di cui ai punti precedenti e delle reti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche dei macrolotti;
- cabina elettrica primaria pubblica con relativo impianto di messa a terra e opere murarie, posta in prossimità della rotonda terminale della viabilità Gagno-Terre Rosse;

I lavori sono iniziati in data 14 gennaio 2022 e sono stati conclusi in data 29 aprile 2024; sono in corso le attività di collaudo dell'opera.

Le successive figure (8 e 9) riportano rispettivamente la planimetria dell'intervento suddetto e la foto dell'opera conclusa.

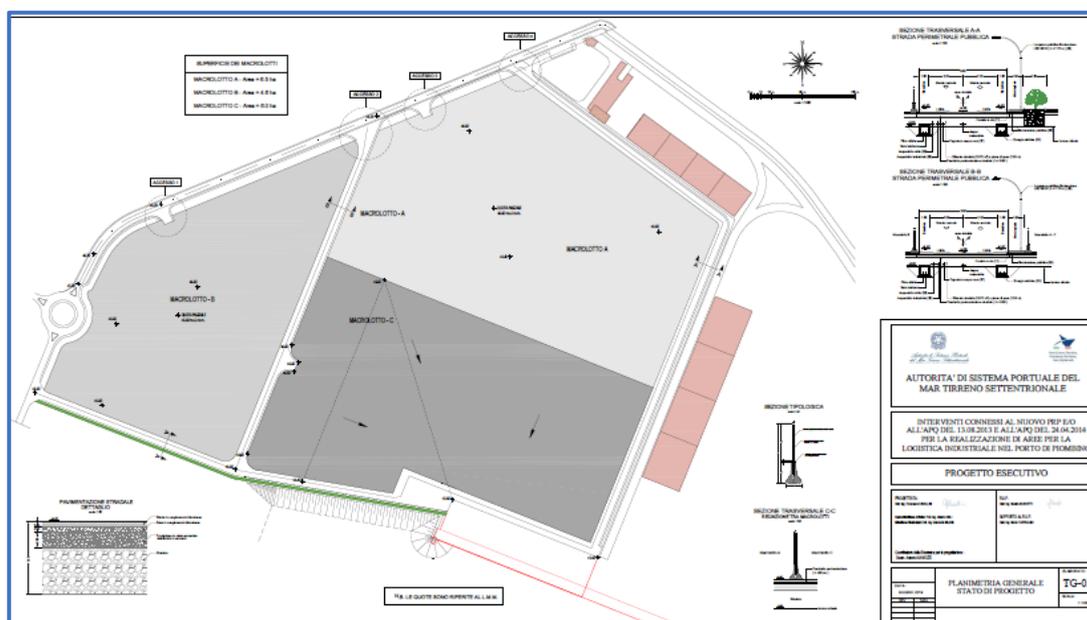


Fig. 8: Interventi connessi al Nuovo PRP e/o all'APQ del 13.08.2013 e all'APQ del 24.04.2014 per la realizzazione di un'area per la Logistica/Industriale nel porto di Piombino (planimetria)



Fig. 9: Interventi connessi al Nuovo PRP e/o all'APQ del 13.08.2013 e all'APQ del 24.04.2014 per la realizzazione di un'area per la Logistica/Industriale nel porto di Piombino (situazione attuale)

Nel Decreto di Compatibilità Ambientale del PRP del porto di Piombino era previsto che l'entrata in esercizio delle banchine commerciali della darsena Nord fosse condizionata alla "realizzazione di una strada di accesso che utilizzasse lo svincolo in località Gagno per il collegamento diretto al Porto, lasciando libera la parte della SP23 a sud della esistente rotonda nella medesima località Gagno".

L'intervento relativo alla "Nuova Strada di ingresso al Porto di Piombino (Stralcio SS.398 dello svincolo Terre Rosse)" si concretizza con la realizzazione dello svincolo di collegamento della SS 398 alle nuove aree portuali di recente realizzazione che permetterà l'ingresso alla nuova zona nord del porto di Piombino. L'intervento suddetto è ricompreso all'interno delle opere previste dal P.R.P. vigente approvato con decreto Ministeriale DEC VIA 478/2012. In data 29 aprile 2024 sono state concluse le opere inerenti allo svincolo di accesso alle nuove aree portuali e sono tuttora in corso le attività di collaudo dell'opera viaria. Le successive figure (10 e 11) riportano rispettivamente la planimetria dell'intervento suddetto e la foto dell'opera di prossima conclusione.

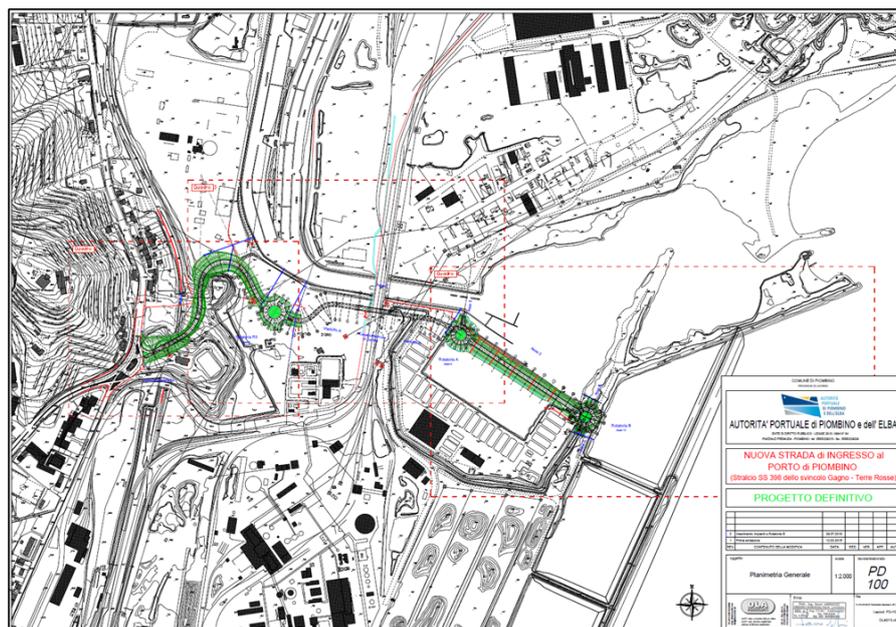


Fig. 10: Interventi Infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del Nuovo PRP per il rilancio della competitività Industriale e Portuale del Porto di Piombino - Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse Gagno – Porto (planimetria)



Fig. 11: Interventi Infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del Nuovo PRP per il rilancio della competitività Industriale e Portuale del Porto di Piombino - Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse Gagno – Porto (situazione attuale)

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nell'anno 2022 ha previsto, nei suoi interventi programmatici di connessione alle opere indicate all'interno del Nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino, la realizzazione del Pennello Radice Diga Nord. Il Pennello Radice Diga Nord è un'opera di difesa costiera a scogliera realizzata in massi naturali che si radica sul tratto curvilineo della Diga Nord del porto di Piombino e si sviluppa con andamento rettilineo in direzione N verso il futuro Polo della Chiusa, andando a configurare l'avamposto del Polo fornendone protezione delle mareggiate più intense. I lavori sono stati consegnati in data 19 gennaio 2023, sono stati completamente ultimati in data 31 agosto 2023 e collaudati in data 18 dicembre 2023. Le successive figure (12 e 13) riportano rispettivamente la planimetria dell'intervento suddetto e la foto dell'opera realizzata.

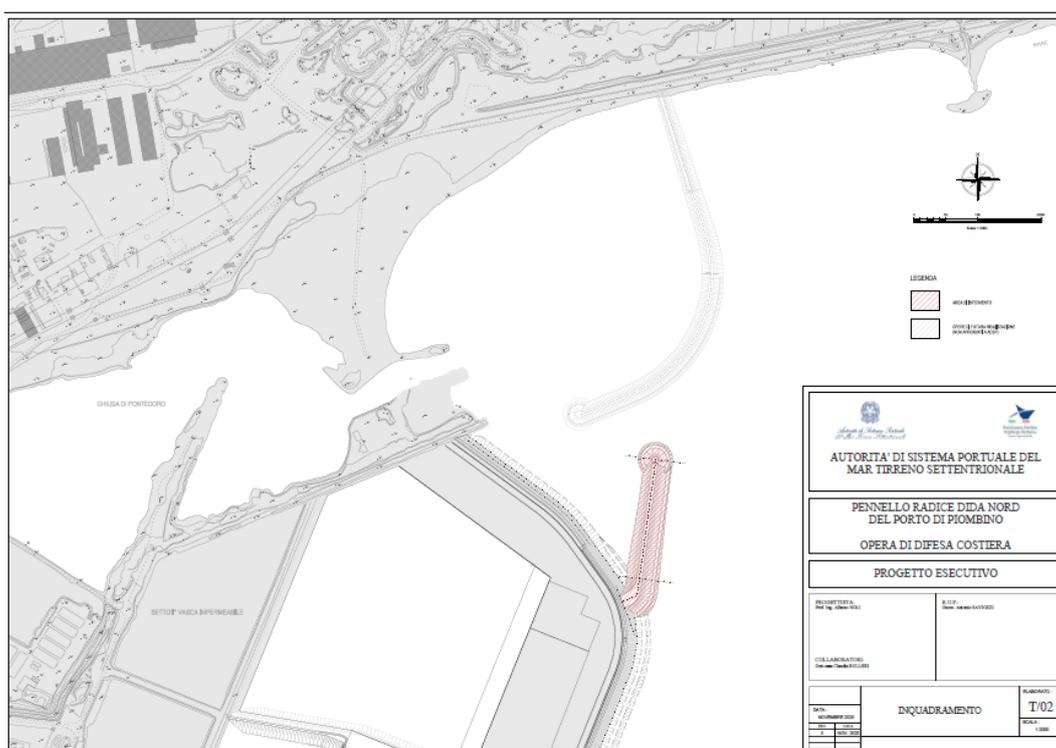


Fig. 12 Pennello radice Diga Nord del Porto di Piombino – Opera di difesa costiera (planimetria)



Fig. 13: Pennello radice Diga Nord del Porto di Piombino – Opera di difesa costiera (situazione attuale)



5. ADEMPIMENTI ALLE PRESCRIZIONI DEL MIBAC DEL DEC VIA 478

Contestualmente l'AdSPMTS ha inoltre provveduto a redigere il progetto definitivo di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino in modo tale da ottemperare alle indicazioni del MIBAC di cui al DEC VIA 478/2012 e da realizzare interventi che non intralcino gli obiettivi di sviluppo dell'area portuale come interpretati e normati dal Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino.

Le opere previste nel progetto di waterfront oltre al miglioramento della qualità paesaggistica del sistema porto di Piombino hanno come finalità la realizzazione di sistemi innovativi per la riduzione dei consumi energetici, con l'efficientamento degli edifici e le attrezzature portuali, l'installazione di idonei impianti di produzione energie rinnovabili e alternative come previsto dal Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP) e dalla politica ambientale dell'AdSP MTS inerente la propria politica energetica per favorire l'aumento dell'efficienza energetica, l'incremento dell'uso delle fonti rinnovabili nella produzione di energia e la mobilità sostenibile.

Il Progetto di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino è stato suddiviso in tre distinti lotti funzionali in modo da poter acquisire i finanziamenti del Ministero dell'ambiente e sicurezza energetica di cui al Green Deal Europeo del Next Generation UE e del PNRR di cui al decreto MASE n. 251 del 19 giugno 2023.

Nello specifico con Provvedimento Presidenziale 30 dicembre 2022 n. 211 veniva disposto di approvare gli elaborati facenti parte del "Progetto definitivo di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino" denominati:

- Mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Realizzazione Torre Piloti;
- Mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino – Efficientamento energetico stazione marittima porto di Piombino;
- Mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di piombino – Green energy impianto fotovoltaico porto di Piombino.

In data 19 giugno 2023 con nota prot. n. 0040004 è stato pubblicato l'avviso di indizione conferenza di servizi per l'approvazione dei progetti suddetti e con Provvedimento presidenziale n. 186 del 20 dicembre 2023 è stata approvata la determinazione di conclusione positiva della conferenza di servizi decisoria simultanea e in modalità sincrona ai sensi degli artt. 14 comma 2 e 14-ter legge 241/1990 ss.mm. e ii. nonché il progetto definitivo complessivo di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino. La Direzione ha affidato la verifica del

suddetto progetto al fine di poter dare seguito agli ulteriori iter amministrativi per l'affidamento in appalto delle opere in questione, mediante appalto integrato, della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori da realizzare a partire presumibilmente a dicembre 2024 ed avranno una durata di circa due anni.

Le successive figure (14, 15 e 16) riportano rispettivamente i rendering inerenti alla realizzazione "Progetto definitivo di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino".



Fig. 14: Mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Realizzazione Torre Piloti

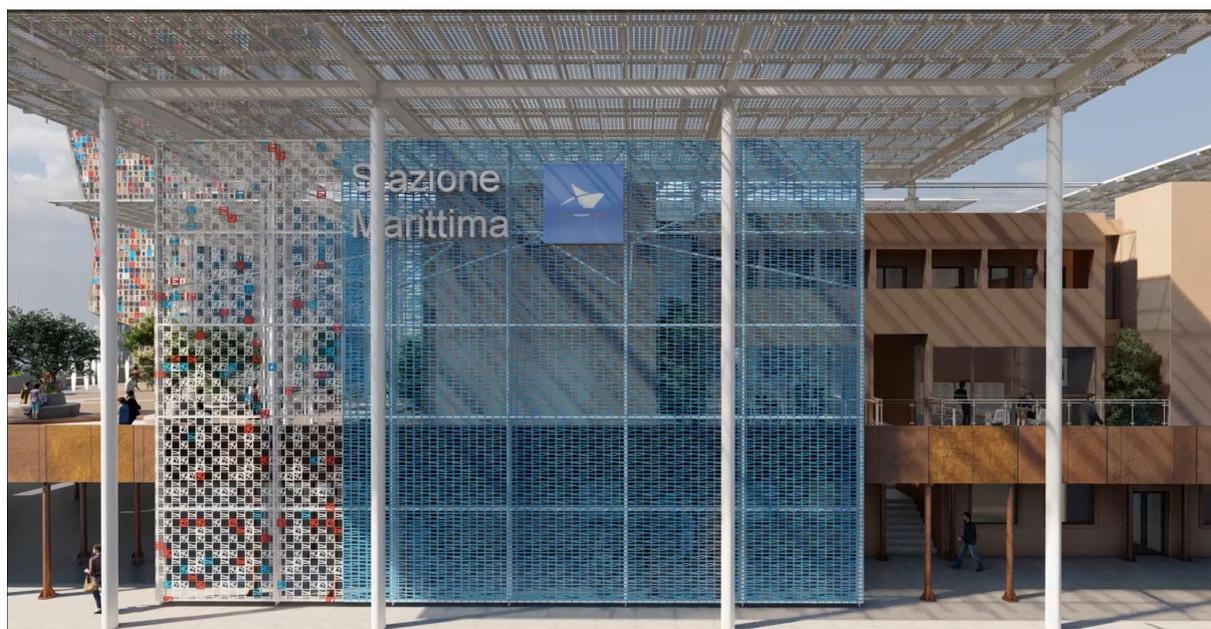


Fig. 15: Mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino – Efficiamento energetico stazione marittima porto di Piombino

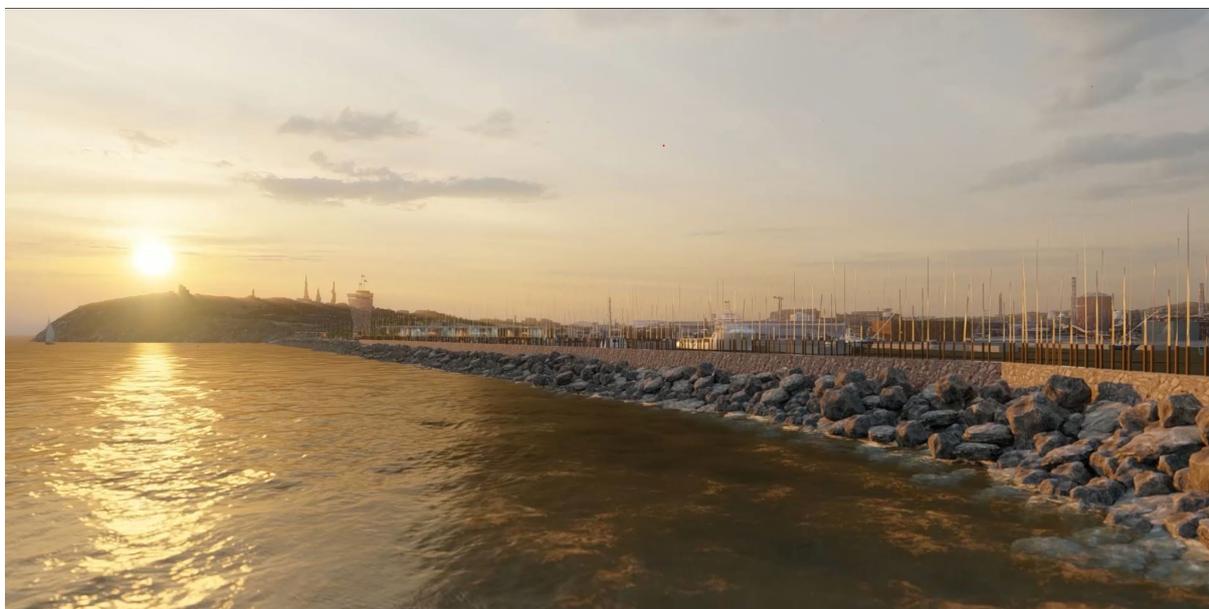


Fig. 16: Mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di piombino – Green energy impianto fotovoltaico porto di Piombino.

È inoltre in via di approvazione il progetto esecutivo per la predisposizione degli atti di gara inerente alla realizzazione degli “Interventi connessi al nuovo PRP - Aree per la logistica/industriale Porto di Piombino - Banchina Ovest della Darsena Nord - I lotto funzionale”, opera facente parte del P.R.P. del porto di Piombino e la cui realizzazione è prevista a partire nel secondo semestre dell'anno in corso.

Il progetto prevede una serie di lavorazioni di seguito sintetizzate ed illustrate:

- a) realizzazione di parte della banchina Ovest per uno sviluppo complessivo di 400 m, in adiacenza a quella già realizzata denominata banchina di riva; la nuova banchina è corredata degli arredi e della pavimentazione relativa alla fascia di terrapieno a tergo così da ottenere una larghezza complessiva della fascia operativa misurata dal filo banchina pari a circa 37m;
- b) la realizzazione di una vasca di colmata, delimitata a Nord ed a Ovest dalle attuali scogliere, a Est dalla nuova banchina e a Sud da un nuovo argine; la vasca verrà impermeabilizzata con un pacchetto costituito da un telo di HDPE e sarà in grado di ospitare circa 460.000 m³ di sedimenti contaminati non pericolosi;
- c) il dragaggio a quota -18.00 m s.m.m. dei fondali prospicienti la nuova banchina fino all'intersezione con l'area già scavata a quota -18.00 m s.m.m. e dell'area di raccordo tra la nuova banchina ed il cerchio di evoluzione per un volume complessivo pari a circa 155.000,00 m³.

Si riporta di seguito la figura 17 che illustra planimetria esplicativa dei lavori di cui all'opera sopra descritta.

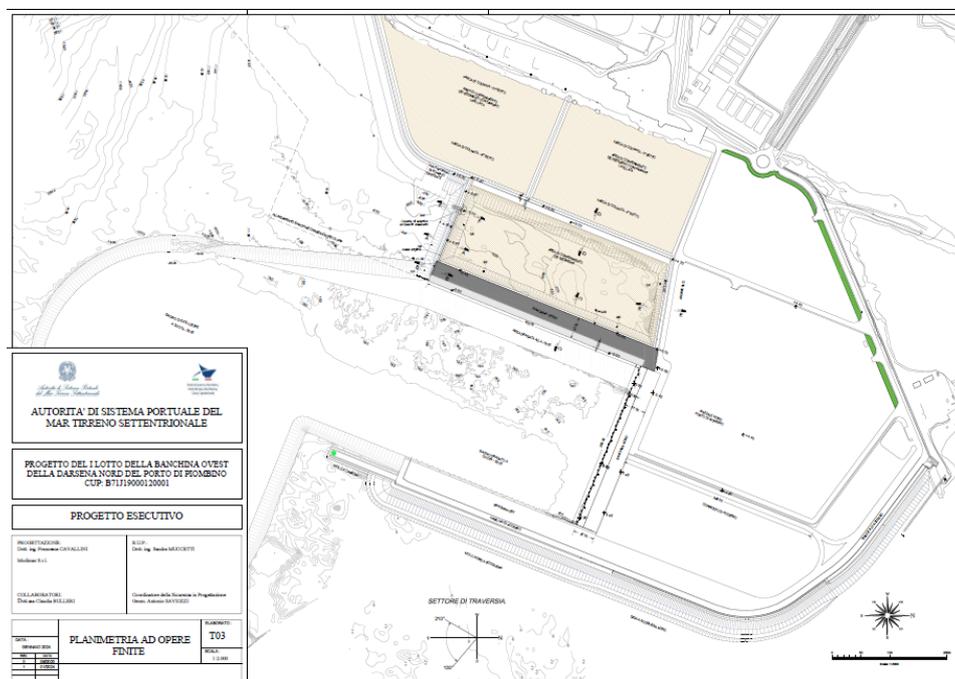


Fig. 17: Interventi connessi al nuovo PRP - Aree per la logistica/industriale Porto di Piombino - Banchina Ovest della Darsena Nord - I lotto funzionale

6. DESCRIZIONE MACRO FASI P.R.P PORTO DI PIOMBINO IN RELAZIONE ALLE OPERE REALIZZATE IN CORSO DI REALIAZZAZIONE E ANCORA DA REALIZZARE

Alla luce di quanto sopra descritto si rappresenta di seguito l'elenco delle opere realizzate e in corso di realizzazione da parte dell'ADSP rispetto alle quattro macro fasi principali previste nel nuovo Piano Regolatore Portuale su un'ipotesi di attuazione nel tempo di 12 anni:

Macro fasi di cui al P.R.P.

1. Realizzazione di un molo di sottoflutto ad andamento curvilineo e creazione di una vasta darsena (Darsena Nord) addossata al molo di sottoflutto;
2. Ampliamento dei terrapieni a servizio degli attracchi per navi ro-ro pax ed approfondimento fondali;
3. Prolungamento del molo di sopraflutto, ampliamento I^a fase dei terminal traghetti e realizzazione delle darsene pescherecci e servizi;
4. Ampliamento di II^a Fase dei terminal traghetti e realizzazione della banchina piccola Ovest e della relativa colmata interna.



6.1 OPERE REALIZZATE E IN CORSO DI REALIZZAZIONE

- A. Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino (opere concluse) – Fig. 1 - 2;
- B. Raccordo e Prolungamento Molo Batteria nell’ambito degli interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del Porto di Piombino (opere concluse) – Fig. 3 - 4;
- C. Progettazione definitiva ed esecutiva ed esecuzione degli interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per la realizzazione della Banchina interna Darsena Nord e relativo piazzale (opere concluse) – Fig. 5 – 6;
- D. Interventi connessi al Nuovo PRP e/o all’APQ del 13.08.2013 e all’APQ del 24.04.2014 per la realizzazione di un’area per la Logistica/Industriale nel porto di Piombino (in corso di realizzazione, la data di conclusione dei lavori è prevista per il primo trimestre 2024) – Fig. 8 – 9;
- E. Interventi Infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del Nuovo PRP per il rilancio della competitività Industriale e Portuale del Porto di Piombino - Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse (in corso di realizzazione, la data di conclusione dei lavori è prevista nel primo trimestre 2024) – Fig. 10 - 11
- F. Pennello radice Diga Nord del Porto di Piombino – Opera di difesa costiera (opere concluse) – Fig. 12-13

Si riportano di seguito le foto satellitari inerenti alla realizzazione delle opere del PRP del porto di Piombino nel corso degli anni:

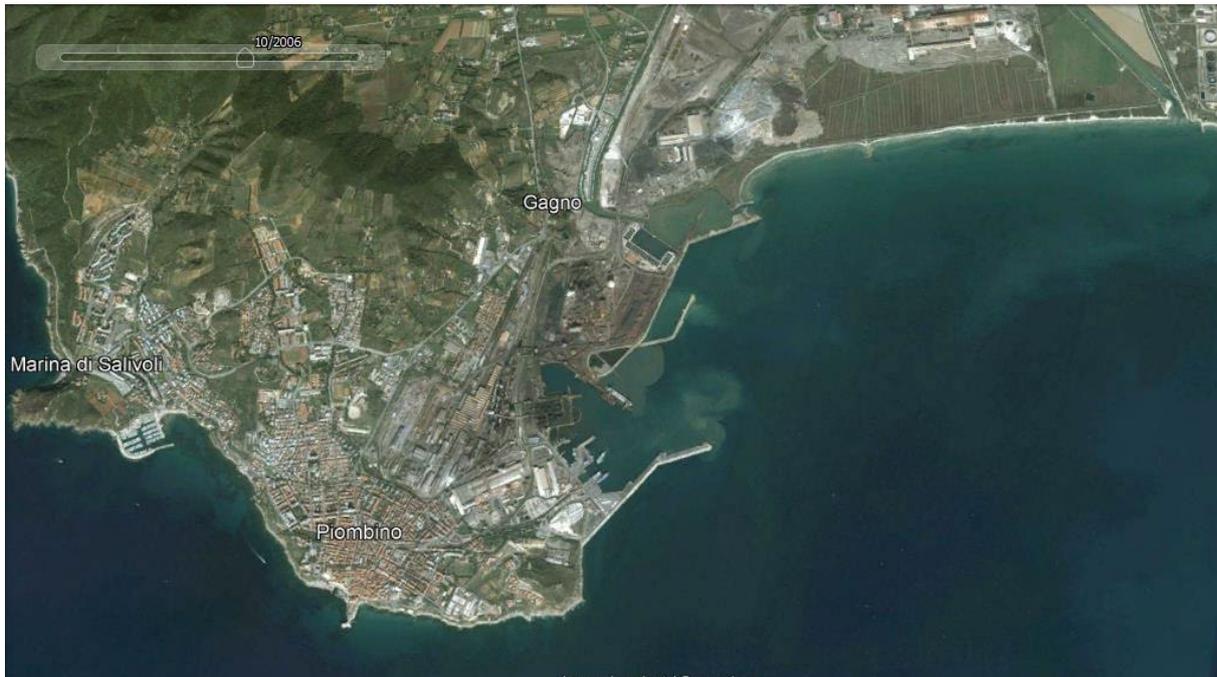


Foto satellitare 2006



Foto satellitare 2013



Foto satellitare 2017

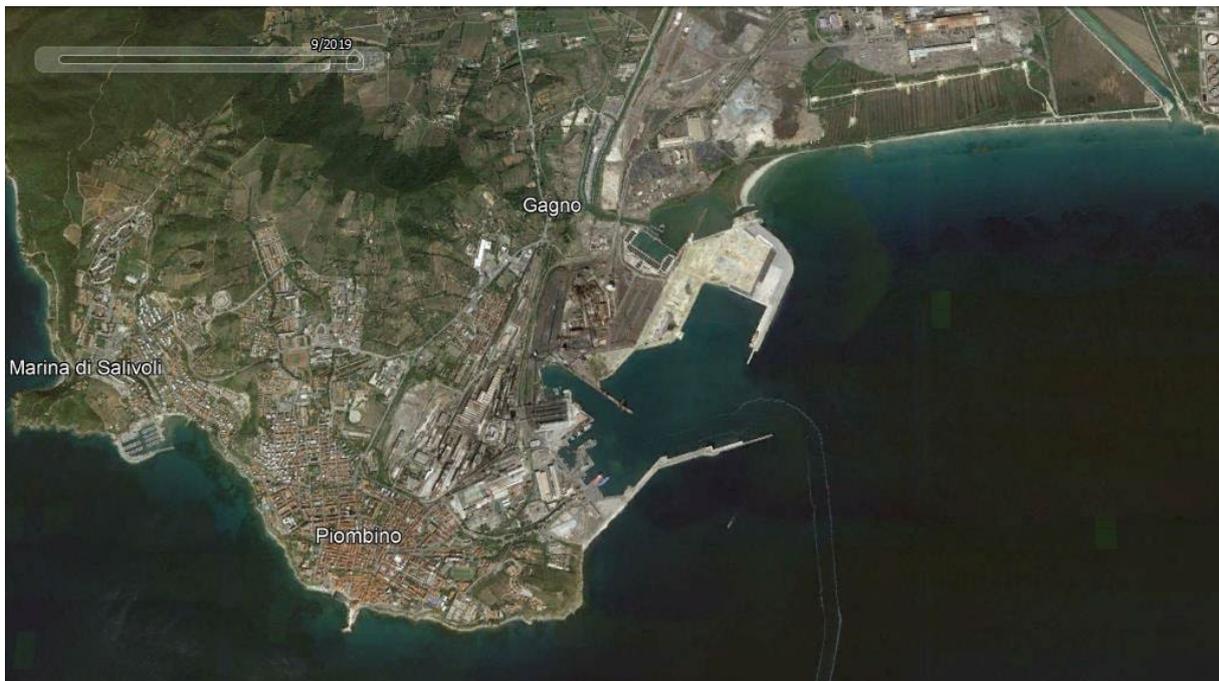


Foto satellitare 2019



Nel corso della realizzazione degli interventi sopra descritti questa Amministrazione ha provveduto ad ottemperare alle varie prescrizioni dettate dal DEC VIA 478 inviando gli esiti dei monitoraggi ambientali agli Enti deputati al controllo (Ministero dell'Ambiente adesso Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, Regione Toscana, Comune di Piombino, ARPA Toscana) concordando di volta in volta l'esecuzione delle attività di monitoraggio sulla base delle normative vigenti in materia con i soggetti di volta in volta interessati.

In particolar modo nel corso degli anni questa Amministrazione ha eseguito i seguenti monitoraggi delle varie matrici ambientali tra cui:

- componente atmosfera;
- componente rumore;
- componente ambiente idrico:
 - acque di balneazione
 - colonna d'acqua
 - linea di costa
 - monitoraggio torbidità in continuo e supporto Università di Genova per verifica e validazione dati;
- componente suolo e sottosuolo;
- componente vegetazione flora fauna ed ecosistemi;
- monitoraggi benthos con particolare interesse al trasferimento delle specie di tipo conservazionistico;
- componente paesaggio;
- componente archeologica.

Si allega alla presente la presentazione (Allegato A) inerente ai monitoraggi ambientali eseguiti durante la realizzazione della prima fase del PRP del porto di Piombino come previsto dal DEC VIA 478/2012.

Per lo svolgimento dei lavori, per ogni attività di cantiere e per le operazioni di ripristino dei luoghi l'AdSPMITS ha predisposto ed inserito all'interno dei capitolati di gara un allegato con descritte le "Disposizioni Speciali per Imprese" come indicato e richiesto dal Decreto VIA 478/2012.

6.2 OPERE ANCORA DA REALIZZARE

Secondo quanto previsto dal P.R.P. del porto di Piombino approvato dal DEC VIA 478 gli interventi ancora da realizzare e concludere sono i seguenti:

- Interventi connessi al nuovo PRP - Aree per la logistica/industriale Porto di Piombino - Banchina Ovest della Dasena Nord - I lotto funzionale;
- Interventi infrastrutturali in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale - Completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto nel porto di Piombino;



- Progetto di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Realizzazione torre piloti;
- Progetto di mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Efficientamento energetico stazione marittima porto di Piombino;
- Progettazione di mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Green energy impianto fotovoltaico porto di Piombino;
- Realizzazione dei banchinamenti antistanti le vasche di colmata nel porto di Piombino compreso dragaggio;
- Prima fase terminal traghetti: nuova banchina Premuda;
- Prima fase terminal traghetti: piazzale a tergo della nuova banchina Premuda;
- Prima fase terminal traghetti: pavimentazione piazzale a tergo della nuova banchina Premuda;
- Prima fase terminal traghetti: pontile n°1 (pontile Elba);
- Prima fase terminal traghetti: pontile n°2 (Dente nord capitaneria).

7. MOTIVAZIONI E RICHIESTA DI PROROGA

Gli interventi facenti parte del P.R.P. del porto di Piombino di cui al DEC VIA 478 in parte realizzati e in parte in via di realizzazione hanno subito un notevole ritardo nella conclusione dei lavori a causa della pandemia da Covid_19 con difficoltà nel reperimento delle maestranze e, inoltre, la situazione mondiale causata dalla pandemia da Covid_19 prima e lo straordinario stato di guerra dell'Ucraina (uno dei principali paesi europei per la produzione di acciaio da carpenteria metallica) hanno comportato importanti ritardi sull'approvvigionamento dei materiali da cantiere (ferro per c.a. e per carpenteria, cemento per il cls e materiali plastici).

L'art.26 del D.L. n.50 del 17/05/2022, come modificato e integrato dal comma 458 della legge di bilancio 2023 (L.197 del 29/12/2022), ha previsto che le Stazioni Appaltanti, per i lavori aggiudicati entro la data del 31.12.2021 procedessero, nell'ambito dell'emissione degli Stati di Avanzamento per le parti di opere eseguite dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2023, alla liquidazione di quanto dovuto applicando, anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali, i prezzi aggiornati alla data di emissione del SAL. Questo ha comportato ritardi anche nella rendicontazione dei lavori con ulteriori rallentamenti nella conclusione degli stessi e conseguentemente reperimento di finanziamenti inizialmente non previsti.

A seguito dell'Ordinanza del Commissario Straordinario di Governo n. 140 del 25 ottobre 2022, pubblicata sul BURT n. 53 parte I del 27 ottobre 2022, è stata resa, ai sensi dell'art. 5 comma 2 del DL 50/2022 e ss.mm.ii., l'autorizzazione unica in favore di SNAM FSRU per la realizzazione dell'opera e relative infrastrutture connesse denominata "FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti". Considerato che il rigassificatore è ormeggiato



nel porto di Piombino per l'esercizio esclusivamente per un periodo di tre anni e 9 mesi (fino all'anno 2026) come specificato nell'atto autorizzativo sopra citato, e successivamente dovrà lasciare il porto di Piombino, il prolungamento della banchina Est della Darsena Nord (diga di sottoflutto) potrà essere realizzato in una fase successiva alla realizzazione della diga di sopraflutto. Tale intervento denominato "Interventi infrastrutturali in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale - Completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto nel porto di Piombino" previsto all'interno delle opere di cui al DEC VIA 478 è tra le opere ancora da realizzare.

La presenza del FSRU nel porto di Piombino comporterà un ulteriore slittamento dei tempi di realizzazione anche di parte dell'intervento previsto dal P.R.P. del porto di Piombino autorizzato dal DEC VIA 478 denominato "Mitigazione ambientale del Waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Green energy impianto fotovoltaico porto di Piombino". Tale intervento potrà essere realizzato inizialmente solo sulla diga di sopraflutto.

Si informa inoltre che la realizzazione dei banchinamenti antistanti le vasche di colmata nel porto di Piombino compreso dragaggio è funzionale allo sviluppo degli interventi di implementazione infrastrutturale del porto di Piombino di potenziamento produttivo delle attività industriali secondo quanto previsto da un Accordo di Programma nazionale alla firma al MISE.

Tutto ciò premesso si chiede pertanto di poter concedere una proroga al decreto VIA 478/2012 di **dodici anni** per poter concludere le opere previste dal PRP del porto di Piombino alla luce del cronoprogramma delle attività per il completamento delle opere previste dal PRP del porto di Piombino (Allegato 3).

In merito ai vincoli paesaggistici si rimanda alla relazione inerente alla Valutazione di Incidenza VINCA (Allegato 4) elaborato facente parte integrante della presente procedura di proroga del DEC VIA 478/2012 predisposta ai sensi dell'art. 25, co. 5 del D. Lgs.152/2006 e ss. mm e ii.

IL DIRIGENTE

Dott.Ing. Sandra MUCCETTI



*Il Ministro dell' Ambiente.
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012

VISTO l'art. 7, comma 3 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 4, comma 5, del D.lgs 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90, concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" e, in particolare, l'art. 9, che prevede l'istituzione della "Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;



(R)

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino in comune di Piombino (LI), presentata dall'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, con sede in piazzale Premuda 6/a, 57025 Piombino (LI), effettuata in data 6 maggio 2010, acquisita al prot. n. DVA-2010-12002 del 10 maggio 2010;

VISTE le pubblicazioni avvenute in data 14 maggio 2010 sui quotidiani "La Repubblica" ed "Il Tirreno";

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba nel corso dell'iter istruttorio;

PRESO ATTO CHE:

- gli interventi previsti dal progetto riguardano principalmente la realizzazione delle banchine in zona nord-orientale, l'inserimento del molo di sottoflutto e la creazione della Darsena Nord, l'ampliamento delle banchine esistenti, il prolungamento del molo Batteria (molo di sopraflutto), e l'approfondimento dei fondali portuali;
- gli interventi del PRP sono strettamente correlati con la realizzazione del prolungamento della S.S. 398 e del collegamento delle aree portuali con la linea F.S.; la realizzazione dell'intervento di Messa In Sicurezza d'Emergenza della Falda (palancoiati lungo i limiti dei banchinamenti della darsena Nord comprese le strutture di ancoraggio, divisioni interne delle vasche, retromarginamento e drenaggio della falda);
- l'Autorità portuale, in considerazione delle fasi di realizzazione del progetto di piano regolatore portuale che si sviluppano per un arco temporale di complessivi 12 anni, chiede che il parere di VIA abbia una durata temporale pari alla durata totale degli interventi, in applicazione dell'art. 26 comma 6 del D.Lgs 152/2006;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

CONSIDERATO CHE:

- il Decreto di Compatibilità Ambientale n. 6908 del 8-1-2002, di approvazione del P.R.P. vigente (Variante II) che prescriveva che prima di procedere con l'attuazione dell'ultima fase (fase 3), nella quale è previsto il tombamento della darsena pescherecci ed il completamento della darsena piccola, sia rilocalizzato l'attracco utilizzato dai pescherecci, che sia ultimato il prolungamento in porto della S.S. 398 nonchè sia realizzato il collegamento delle aree portuali con la linea Ferrovie dello Stato;
- la successione delle fasi di attuazione del nuovo P.R.P. è coerente con le prescrizioni del decreto di compatibilità ambientale della Variante II, infatti il collegamento delle aree portuali con la linea FS è stato addirittura anticipato alla fase 1, mentre la realizzazione della nuova darsena pescherecci e la realizzazione del prolungamento della S.S. 398 viene fatto precedere al completamento delle opere previste nella fase 3 della variante II;
- la "fase 0" del nuovo PRP corrisponde alle opere in corso del PRP vigente (variante II);

ACQUISITO il parere n. 833 positivo con prescrizioni formulato in data 15 dicembre 2011, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso con nota n. 15025 della Regione Toscana del 19 gennaio 2012, pervenuta il 30 gennaio 2012, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG/PBAAC/34.19.04/9132 del 27 marzo 2012, pervenuto in data 29 marzo 2012, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;



VISTA la nota del 5 aprile 2012 prot. n. DVA-8304 con cui si chiede alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S. di controdedurre il parere della Regione Toscana;

ACQUISITO il parere n. 918 positivo con prescrizioni formulato in data 4 maggio 2012, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria effettuata in relazione al parere della Regione Toscana, che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate in un raggio di influenza del porto la valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 come modificato dal DPR n. 120/2007, effettuata dal proponente non ha rilevato impatti significativi;

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

ATTESO che:

- ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.lgs. 152/2006, così come modificato dal D.lgs. 4/2008, sulla base di quanto indicato dal proponente in sede di presentazione dell'istanza di V.I.A., si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, da acquisire nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale e relative al livello di progettazione oggetto del procedimento medesimo;



10



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- sulla base della suddetta ricognizione risultano, pertanto, già acquisiti:
 - voto del Consiglio Superiore LL.PP.: 178/08 del 13 febbraio 2009;
 - parere del Comune di Piombino nota n. 21190 del 4 agosto 2010
 - parere dell'ARPAT del 23 giugno 2010;
 - nota Provincia di Livorno del 5 ottobre 2011;
 - nota dell'Ufficio Tecnico del Genio Civile-Livorno-Lucca-Pisa del 29 giugno 2010.

I sopra elencati pareri e/o nulla osta, che si intendono recepiti nel presente decreto, sono positivi e le prescrizioni ove negli stessi indicate sono riconducibili alle prescrizioni di cui al parere della Regione Toscana di cui al quadro prescrittivo di questo decreto;

- è fatta salva l'acquisizione in sede di definizione del procedimento autorizzativo di eventuali, ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato, sulla base di quanto premesso;

DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto relativo al Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino in comune di Piombino (LI), presentato dall'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, con sede in piazzale Premuda 6/a, 57025 Piombino (LI), nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito si riportano:

- A) prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS:



1. il presente parere, non tiene conto e non valuta gli impatti connessi alla realizzazione della nuova sede dell'Autorità Portuale e di nuove volumetrie di edifici previsti nel "sotto-ambito interazione città-porto" che si prevedono all'esterno del perimetro del PRP;
2. tutte le aree di intervento sono incluse all'interno della perimetrazione del sito di interesse nazionale di Piombino e pertanto preliminarmente alle attività di dragaggio e/o alla realizzazione di banchinamenti e nuovi rilevati a mare, del retromarginamento e della impermeabilizzazione delle vasche di colmata e dei depositi temporanei dei sedimenti marini è necessario procedere secondo quanto previsto dal progetto di bonifica dei sedimenti marini, ovvero dall'articolo 5-bis della legge n. 84/1994, previa approvazione dei progetti da parte delle autorità competenti;
3. l'area a mare ricade all'interno dell'area marina protetta internazionale: "Santuario dei cetacei", creata ai sensi di un Accordo internazionale tra Francia, Italia e Principato di Monaco siglato a Roma il 25/11/99; pertanto prima dell'inizio di lavori oggetto del nuovo PRP e ricadenti all'esterno dell'ambito portuale attuale, occorre acquisire il relativo parere da parte del Comitato di Pilotaggio, oppure, in alternativa, le opportune valutazioni, per quanto di competenza, della Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare;
4. prima della realizzazione del tratto di progetto confinante con la foce del Fosso Cornia Vecchio deve essere acquisito il parere dell'Autorità di Bacino Toscana Costa, come dal parere del comitato tecnico del Bacino Toscana Costa, espresso in data 30 marzo 2009, sul progetto di variante al P.R.G. e al P.S. d'Area per la portualità;
5. in fase di cantiere, prima dell'inizio dei lavori di ciascuna delle fasi di attività dovrà essere redatto e attuato da parte dell'Autorità Portuale un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi inclusa la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere concordato con l'ARPA Toscana e deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo; in ogni caso, durante le attività di dragaggio e della costruzione delle opere marittime deve essere



②



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- previsto l'utilizzo di panne di conterminazione della zona interessata dai lavori;
6. prima di procedere con il tombamento della darsena pescherecci deve essere completato l'attracco utilizzato dai pescherecci, nell'ambito delle infrastrutture portuali di competenza comunale del Distretto della Nautica e della Cantieristica; in caso di mancata realizzazione di tali infrastrutture comunali, le darsene pescherecci e mezzi di servizio devono restare collocate all'interno dell'ambito del PRP secondo l'alternativa progettuale già elaborata dall'Autorità portuale, sopradescritta;
 7. l'inizio dei lavori previsti nella fase 3 del nuovo PRP è consentita solo a seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 almeno sino allo svincolo di Portovecchio (come definito nelle tavole relative al nuovo PRP); l'inizio dei lavori previsti nella fase 4 del nuovo PRP è consentita solo a seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 sino allo svincolo di Poggio-Batteria (come definito nelle tavole relative al nuovo PRP); a tal fine, allo scopo di permettere il completamento di stralci del PRP caratterizzati dalla funzionalità delle opere, devono intendersi spostate dalla fase 3 alla fase 2 del Nuovo PRP, tutte le opere della fase 3 già comprese nelle fasi 1 e 2 della Variante II, il completamento dei dragaggi, il conferimento dei sedimenti in vasca e il loro consolidamento, come dal relativo progetto di bonifica del SIN di Piombino (non essendo tali operazioni strettamente legate al traffico stradale), il completamento delle banchine e della pavimentazione (e delle relative finitura tecniche) dei piazzali della Darsena Nord, che garantiscono la possibilità della messa in funzione della sezione commerciale/industriale del Nuovo PRP, restando nella fase 3 le seguenti opere: darsena pescherecci; darsena di servizio; tombamento darsena pescherecci; I fase terminal traghetti: prolungamento molo batteria; I fase terminal traghetti: nuova banchina Premuda (banchina a palancole e sovrastruttura di c.a.); I fase terminal traghetti: pontile n°1; I fase terminal traghetti: pontile n°2; I fase terminal traghetti: piazzale a tergo della nuova banchina Premuda; I fase terminal traghetti: pavimentazione piazzale a tergo della nuova banchina Premuda. Al fine di minimizzare gli impatti sul traffico cittadino, fino all'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398,



L'Autorità Portuale deve concordare con il comune di Piombino un piano di coordinamento del traffico legato all'attività di cantiere, anche prevedendo, su richiesta del Comune, l'eventuale sospensione temporanea dei lavori che comportino un forte incremento del traffico stradale nei mesi di Luglio e Agosto. Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo del nuovo molo di sottoflutto (previsto nella fase 1), dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai fini della verifica di ottemperanza, lo schema della viabilità di cantiere che prevede viabilità alternative all'utilizzo della parte della SP 23 a sud della esistente rotonda in località Gagno. Prima della messa in esercizio della sezione commerciale/industriale del Nuovo PRP, dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai fini della verifica di ottemperanza, uno schema di viabilità funzionante che utilizzi lo svincolo in località Gagno per il collegamento diretto al Porto, lasciando libera la parte della SP 23 a sud della esistente rotonda nella medesima località Gagno, fatta salva la possibilità dell'alternativo utilizzo del prolungamento della SS 398, qualora realizzata, ai fini dell'esercizio di ciascuna sezione del Nuovo PRP attraverso il tratto del prolungamento della SS 398 funzionale allo svincolo di collegamento di tale sezione con l'arteria stradale, come da progetto;

8. prima della messa in esercizio delle banchine commerciali della nuova darsena Nord deve essere realizzato il collegamento delle aree portuali con la linea Ferrovie dello Stato;
9. devono essere realizzate tutte le attività di mitigazione e compensazione degli impatti nonché le attività di monitoraggio previste nello studio ed esposte nel presente parere, come implementate dalle rispettive prescrizioni; a tale scopo l'Autorità Portuale dovrà predisporre un apposito report di sintesi contenente le attività svolte ed i relativi esiti;

componente atmosfera

10. prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con l'ARPA Toscana e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale, interessata dal traffico portuale, mediante almeno 2 campagne periodiche annuali di durata mensile, per almeno 4 postazioni





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

critiche, di cui 2 postazioni presso l'abitato di Porto Vecchio, 1 postazione presso la borgata Poggetto e una presso l'abitato in località Gagno, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; ferme restando le competenze dell'ARPA Toscana, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili e ozono; tale programma dovrà essere valutato da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e, inoltre, dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Alla fine della Prima Fase delle attività di cantiere, dovranno essere presentate al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare simulazioni modellistiche di tipo climatologico, per la determinazione dei carichi inquinanti e la valutazione degli effetti indotti durante la fase di esercizio portuale, anche ai fini del controllo della coerenza delle simulazioni prodotte nell'ambito del SIA con i risultati del monitoraggio;

componente rumore

11. prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Toscana e attuare un programma di monitoraggio dei livelli acustici in area portuale e periportuale, per la fase di cantiere, la fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, con particolare riferimento ai recettori localizzati in prossimità delle aree considerate critiche dalle simulazioni condotte, nella via dell'Unità d'Italia, nell'abitato di Porto Vecchio, nella borgata Poggetto e nell'abitato in località Gagno e comunque presso la postazione maggiormente critica della casa di riposo posta in corrispondenza della zona d'imbarco dei collegamenti alle isole, con oneri a suo carico e secondo le tempistiche e le modalità tecniche e



gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti. Dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il progetto delle barriere acustiche fonoassorbenti previste per le zone della borgata Poggetto e dell'abitato in località Gagno e ne dovranno essere definite la tipologia, le caratteristiche tecniche e la qualità dell'abbattimento del rumore prodotto. Sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere verificate le misure di abbattimento del rumore adottate e dovranno essere definite e realizzate eventuali ulteriori opportune misure di mitigazione, ivi compresi eventuali interventi sui singoli recettori. Dovrà inoltre essere prevista la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Alla fine della Prima Fase delle attività di cantiere, dovranno essere presentate al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare simulazioni modellistiche per la determinazione dell'inquinamento acustico connesso all'esercizio dell'infrastruttura portuale, con particolare riferimento alle adiacenti aree tutelate, anche ai fini del controllo della coerenza delle simulazioni prodotte nell'ambito del SIA con i risultati del monitoraggio;

12. l'Autorità Portuale deve mettere a disposizione dei soggetti competenti alla realizzazione del prolungamento della SS398 tra la località Gagno e Poggio Bateria, come definiti nel protocollo d'intesa dell'11 dicembre 2010, le risorse finanziarie occorrenti ai fini della realizzazione di una pavimentazione, nel tratto adiacente la Borgata Poggetto, con asfalto drenante e fonoassorbente, quale intervento mitigativo/compensativo aggiuntivo a quelli previsti dal progetto;

componente ambiente idrico

13. prima dell'inizio dei lavori della realizzazione della diga foranea nord (Prima Fase) l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Toscana, un programma di monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto del cantiere sulla qualità delle acque di balneazione





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

(D.P.R. 470/82 e succ. mod. ed integr.), delle aree balneari limitrofe, nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e ICRAM (2001). L'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'istallazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma alla fase del primo anno di esercizio delle opere in progetto; il monitoraggio dovrà riguardare la colonna d'acqua, i sedimenti e il biota e i punti di campionamento devono comunque comprendere le spiagge a Sud e a Nord dell'area portuale;

14. con riferimento alle attività di dragaggio e alla realizzazione delle opere marittime, devono essere proseguiti i monitoraggi sulla colonna d'acqua e sulle acque di efflusso dalle vasche, ante, durante e post operam, con analisi chimiche, fisiche e microbiologiche, come descritte nello studio e nelle Conferenze di servizi relative alle attività di bonifica del SIN di Piombino e riportate nel presente parere; la prosecuzione dei test ecotossicologici sulle acque di efflusso dalle vasche deve essere effettuata con una batteria composta da almeno tre saggi, come consigliato dallo studio effettuato; sulla base dei risultati del monitoraggio l'Autorità Portuale dovrà implementare gli strumenti di previsione/programmazione e gestione già esistenti, anche con riferimento ai sistemi di depurazione delle acque industriali e delle acque di stiva; l'autorità Portuale deve presentare annualmente e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale i risultati dei monitoraggi e l'eventuale implementazione delle attività in essere al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
15. il progetto esecutivo del sistema di dewatering delle acque raccolte dalla gestione delle vasche e dell'impianto di trattamento delle acque reflue delle vasche e di dilavamento, prodotte dagli interventi di ampliamento del porto, come aggiornato secondo le condizioni quali-quantitative effettive delle acque da trattare, dovrà essere sottoposto all'esame del MATIM, prima dell'inizio



dei relativi lavori;

16. la circolazione idrica nella zona più interna della Darsena Grande deve essere integrata con un sistema di circolazione forzata che migliora la capacità di ricambio idrico, soprattutto nelle condizioni meteomarine più sfavorevoli; il progetto di tale sistema deve essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ai fini dell'ottemperanza, prima della messa in esercizio della Darsena nell'assetto finale;
17. in merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di prevenire eventuali impatti negativi delle opere esterne di prolungamento della diga foranea esistente e della nuova diga della darsena nord, l'Autorità Portuale deve predisporre nell'ambito della progettazione esecutiva ed attuare un Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica, con particolare riferimento alla spiaggia del golfo di Follonica, che dovrà porre attenzione al comparto morfodinamico e al trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare prima dell'inizio dei lavori, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno quattro anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con la Regione Toscana. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull'evoluzione della linea di costa ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive, anche ripascimenti, da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio, con oneri a carico dell'Autorità portuale; in caso di mancata realizzazione del porto turistico sulla parte orientale dell'area e tenuto conto dei monitoraggi effettuati, dovrà essere concordata con la Regione Toscana l'opportunità della realizzazione della scogliera consigliata nello studio che seguirebbe l'andamento della diga prevista per il porto turistico, con lo scopo di limitare significativamente l'area soggetta a sedimentazione e conseguentemente il volume dei sedimenti sottratti alla dinamica delle spiagge del golfo di Follonica;
18. prima della messa in esercizio di ciascuna sezione funzionale del Porto, l'Autorità Portuale deve presentare al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare i relativi piani di sicurezza per la fase di esercizio che verranno elaborati in conseguenza alla valutazione dei rischi, secondo





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

l'assetto funzionale del porto, e i piani di sicurezza ambientale, con l'esame degli scenari incidentali;

componente suolo e sottosuolo

19. prima delle attività di dragaggio e con riferimento al progetto esecutivo di ciascuna fase di attuazione dei dragaggi, occorre effettuare la caratterizzazione dei fondali seguendo le procedure previste dall'allegato B/1 del DM Ambiente del 24 gennaio 1996 e dal Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini realizzato da APAT e ICRAM nel mese di agosto 2006 e utilizzare i sedimenti secondo il programma di bonifica e messa in sicurezza della falda del SIN di Piombino, in corso di attuazione, ovvero secondo quanto prescritto dall'articolo 5-bis della legge n. 84/1994 e successive modificazioni; l'individuazione di eventuali nuove aree da utilizzare per lo stoccaggio temporaneo dei sedimenti marini e l'impermeabilizzazione delle stesse deve essere approvata da parte delle autorità competenti;
20. l'Autorità Portuale deve concordare con la Regione Toscana l'eventuale possibilità di utilizzo dei materiali di dragaggio provenienti dall'avamposto e dal canale esterno, non contaminati e con caratteristiche idonee, con particolare riferimento ai sedimenti sabbiosi provenienti dalle periodiche attività di manutenzione del canale di accesso al porto, nell'ambito di progetti per il ripascimento delle coste in erosione o per la creazione di barre di fondo nell'area antistante la costa fra Torre del Sale e Torre Mozza all'esterno del Sin di Piombino, come previsto dallo studio effettuato, fatte salve le analisi per la caratterizzazione del sito di deposito e le procedure autorizzative da parte delle autorità competenti; per quanto riguarda l'utilizzo dei sedimenti sabbiosi per il ripascimento dei litorali, dovranno essere verificati i requisiti previsti dall'articolo 184-bis del decreto legislativo n. 152 del 2006, e successive modificazioni, e dal DM Ambiente del 24 gennaio 1996;
21. il progetto esecutivo delle vasche di colmata e delle modalità di impermeabilizzazione delle stesse deve essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini della verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori di realizzazione delle vasche medesime, per ciascuna fase di attuazione dei dragaggi;
22. a seguito delle attività di dragaggio deve essere parimenti presentato al



Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini della verifica di ottemperanza, una relazione con le quantità definitive dei sedimenti di dragaggio collocati nelle vasche di colmata e di quelli risultanti pericolosi in allocazione definitiva all'esterno del perimetro del PRP, nonché i siti della destinazione finale di tali materiali;

23. devono essere inoltre presentati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini della verifica di ottemperanza, i progetti esecutivi delle opere di retromarginamento, dighe foranee e banchine, secondo le soluzioni definite a seguito dei sondaggi che dovranno essere effettuati a livello di progettazione esecutiva;
24. in caso di mancata attuazione dell'“Accordo di Programma Quadro Piombino – Bagnoli” sottoscritto in data 21 dicembre 2007, l'Autorità Portuale deve informare il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in merito a ciascun accordo sottoscritto con soggetti diversi ai fini del riempimento delle colmate del PRP di Piombino; in tal caso dovranno essere conferiti nelle colmate solo materiali provenienti da dragaggi o da operazioni di bonifica di ambiti portuali, trasportati esclusivamente via mare; la documentazione per la verifica di ottemperanza, da presentare al Ministero dell'ambiente preventivamente all'inizio delle attività di refluento, deve essere corredata da uno studio sulle caratteristiche qualitative, fisiche e chimiche, di tali materiali in rapporto alle caratteristiche strutturali e di impermeabilizzazione delle colmate. Le attività di mitigazione degli impatti ambientali e gli interventi di sicurezza e di emergenza relativi alle operazioni di refluento dei materiali nelle colmate sono a carico dell'Autorità Portuale di Piombino; le attività di mitigazione degli impatti ambientali e le operazioni di sicurezza e di emergenza relativi al prelievo e al trasporto degli stessi materiali sono a carico del soggetto richiedente il conferimento nell'ambito del relativo accordo di programma. In sede di verifica di ottemperanza, qualora si verificassero possibili effetti negativi e significativi dalle nuove attività previste, potrà essere richiesta una verifica di assoggettabilità ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

componenti vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi

25. L'Autorità Portuale deve concordare con la Regione Toscana il luogo idoneo per il trasferimento completo dei rilevamenti di Posidonia oceanica e degli esemplari di Pinna nobilis eventualmente interessate dai dragaggi e per il trasferimento delle 2000 talee di Cymodocea nodosa, nelle aree attigue al porto; dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare una relazione annuale sulle attività svolte, con allegata documentazione di fotografie e video, per il periodo delle attività di cantiere e per almeno 2 anni dalla conclusione dell'ultimo trasferimento delle sopraccitate specie, anche con riferimento alle aree oggetto di ripopolamento e ai risultati dell'eventuale processo naturale di ricolonizzazione instaurato, l'obbligo di trasferimento deve intendersi esteso anche agli esemplari di Cladocora caespitosa;
26. L'Autorità Portuale deve presentare annualmente per la fase ante operam, per il periodo del cantiere e per un periodo di almeno quattro anni di operatività del Porto nell'assetto finale, i monitoraggi di tipo ecologico-strutturale delle biocenosi presenti nell'area e la caratterizzazione dei fenomeni di bioaccumulo, come previsti dallo studio effettuato ed esposti nelle premesse del presente parere; il monitoraggio delle biocenosi, a carico dell'Autorità portuale, deve essere esteso a tutta l'unità fisiografica del golfo di Follonica e concordato con la Regione Toscana, operando un censimento georeferenziato con mappatura e accertamento della consistenza e stato di conservazione delle praterie di Posidonia oceanica e delle Matte. Per tali habitat dovranno essere selezionati in accordo con l'Università di Pisa e il Centro di Biologia ed Ecologia Marina di Piombino venti stazioni di monitoraggio rappresentative di tutti i livelli di colonizzazione presenti. Il monitoraggio è finalizzato alle variazioni di conservazione delle specie prioritarie con riferimento anche alla deposizione dei sedimenti ed erosione del fondale che ospita la prateria di Posidonia e le matte. Le stazioni devono essere monitorate semestralmente per tutto il periodo di costruzione delle opere e per quattro anni di operatività del porto nell'assetto finale; due di tali stazioni devono essere fisse ed equipaggiate con torpidimetro e correntometro e costantemente monitorate. I rilevamenti devono essere



effettuati nelle fasi AO, CO, PO. L'ottemperanza è a carico della Regione Toscana che si avvale dell'ARPAT. Nel caso di variazione dello stato di conservazione che si dimostri ricondotto alla nuova configurazione del PRP, dovranno essere individuate e adottate le opportune misure di mitigazione, a carico dell'Autorità portuale, ivi compresi la sostituzione e trapianto delle posidonie minacciate in altre zone del golfo di Follonica dove l'idrodinamismo modificato non ha effetto;

27. la definizione degli spazi a verde e la scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo devono essere concordate con la Regione Toscana e con la soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio; gli alberi e arbusti devono appartenere alla vegetazione autoctona e/o storicizzata;
28. il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;

componente paesaggio

29. il progetto di dettaglio dei capannoni, la colorazione e i particolari costruttivi, devono essere concordati con la soprintendenza per i beni architettonici e il paesaggio ai fini del raggiungimento di un progetto unitario e coordinato di tali strutture, integrato con il paesaggio circostante e con la pianificazione comunale dell'area di interazione città-porto e del distretto della nautica e della cantieristica; il progetto del parcheggio multipiano del terminal traghetti deve essere concordato con il Comune di Piombino;
30. parimenti devono essere concordate con la soprintendenza per i beni architettonici e il paesaggio i materiali da utilizzare per la realizzazione della scogliera della diga foranea Nord;
31. le prescrizioni di cui al presente parere devono essere riportate nei capitolati d'appalto dei relativi lavori.





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

B) prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali:

Nelle successive fasi di approfondimento progettuale

1. le opere in progetto dovranno essere correlate agli altri interventi previsti, o in itinere, nell'ambito portuale, con una particolare attenzione a quelli finalizzati a caratterizzare il rapporto tra città e mare, attraverso una progettazione "coordinata e concordata" sia da un punto di vista tipologico e architettonico, sia di organizzazione spaziale.
Gli interventi proposti e, più in generale, la configurazione finale dell'intero ambito portuale dovranno essere progettati anche in relazione ai futuri interventi di riqualificazione delle aree degradate.
2. Particolare attenzione dovrà essere posta alla tipologia e alla qualità architettonica dei manufatti in progetto, per i quali è necessario prevedere una progettazione esecutiva e di dettaglio che assicuri le visuali da e verso il mare, e che garantisca la qualificazione degli spazi liberi di interfaccia terra-mare, anche prevedendo un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale.
3. La progettazione esecutiva delle opere in progetto correlata e integrata, come precisato al punto 1, alla riqualificazione e alla valorizzazione dell'intero ambito portuale, dovrà essere sviluppata in coerenza con le finalità sopra riportate, anche attraverso la eventuale messa a concorso del tema progettuale e la promozione, da parte dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, di attività di concertazione e stipula di accordi con le altre amministrazioni ed enti locali interessati. In tale fase dovranno essere individuate le aree degradate che dovranno essere oggetto di interventi di riqualificazione e recupero che rientreranno tra le opere di compensazione richieste da questo Ministero.

prescrizioni relative alla problematica archeologica:

4. Dell'inizio dei lavori dovrà essere data preventiva comunicazione alla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, per iscritto e con almeno trenta giorni di anticipo, al fine di consentire al suddetto Ufficio di programmare l'attività di controllo.
5. Le opere previste in progetto, sia in terra che in mare, richiederanno un controllo continuo, effettuato e diretto dalla Soprintendenza per i Beni



archeologici della Toscana, mediante professionalità specializzate nella materia archeologica, da ritenersi a carico della Committenza stessa.

6. Per le opere, in mare in particolare, data la presenza accertata di relitti di navi onerarie d'età imperiale, prossimi all'attuale porto di Piombino e che afferivano al traffico commerciale del porto antico, occorrerà, anche un controllo preventivo, sia di qualunque opera di scavo del fondale, sia delle aree del fondale stesso interessate da opere di posa di materiali di qualsiasi genere (dighe, frangiflutti ecc.).
7. In caso di ritrovamenti archeologici, soggetti alla normativa vigente (D. Lgs. 2004/42 art. 90), dovrà essere inoltrata immediata segnalazione all'Autorità competente e potrà determinarsi la necessità di modificare in modo anche sostanziale il percorso o le caratteristiche tecniche dei manufatti.
8. Le prescrizioni nn. 1, 2 e 3 dovranno essere ottemperate dal proponente con la redazione del Progetto Esecutivo da presentarsi prima dell'inizio delle opere e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Soprintendenza per i beni architettonici, paesaggistici, storici, artistici ed etnoantropologici per le province di Pisa e Livorno e della Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea, anche al fine dell'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica.

C) prescrizioni della Regione Toscana:

aspetti programmatici

- 1 Atteso che il nuovo PRP è stato elaborato in conformità all'accordo di pianificazione sottoscritto da Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino e Autorità Portuale in data 6 aprile 2009; che a sua volta l'accordo di pianificazione si proponeva di creare le condizioni per la fattibilità urbanistica degli interventi previsti nell'APQ sottoscritto il 21/12/2007; che, in particolare, l'art. 7 dell'APQ citato dispone che l'Autorità Portuale di Piombino debba adottare il nuovo PRP entro giugno 2008; che esiste una stretta correlazione tra il nuovo assetto portuale ed il quadro programmatico delineato con l'APQ Piombino -Bagnoli del 2007, che ad oggi, non ha preso avvio; al fine di assicurare coerenza tra i diversi atti di programmazione pubblica (APQ,





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Accordo di Pianificazione, Piano Regolatore Comunale, Piano Regolatore Portuale), si raccomanda una verifica dei loro contenuti, delle procedure e delle fasi attuative degli accordi programmatici sottoscritti e se necessario, un loro adeguamento;

aspetti progettuali

- 2 tutte le mitigazioni indicate nel quadro progettuale ed ambientale dello SIA e nei documenti integrativi prodotti ed acquisiti agli atti devono trovare puntuale applicazione nella redazione dei successivi livelli progettuali, con conseguente realizzazione nella fase di cantiere e di esercizio;
- 3 l'inizio dei lavori previsti nella fase 3 del nuovo PRP è consentita solo a seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 almeno sino allo svincolo di Portovecchio (come definito nelle tavole relative al nuovo PRP); l'inizio dei lavori previsti nella fase 4 del nuovo PRP è consentita solo a seguito dell'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 sino allo svincolo di Poggio Batteria (come definito nelle tavole relative al nuovo PRP);
- 4 in relazione alla vastità degli interventi previsti ed alle risorse finanziarie effettivamente disponibili, si raccomanda un'attenta valutazione delle fasi attuative con l'obiettivo di configurare stralci caratterizzati dalla funzionalità delle opere, con riguardo sia ad interventi con prevalente funzione ambientale (MISE e bonifica), sia ad interventi con prevalente funzione portuale (moli e banchine), nonché in caso di interventi "misti";
- 5 per la successiva fase progettuale, ai fini della relativa autorizzazione delle vasche di colmata, deve essere presentata idonea documentazione che evidenzi i dettagli costruttivi delle vasche medesime in riferimento al grado di impermeabilizzazione, alla loro efficienza nei confronti della tipologia di materiali messi a dimora e alla loro vita utile, e altresì, in relazione alla adozione delle colmate come terrapieni portuali, fornire informazioni più dettagliate in merito agli accorgimenti previsti al fine di garantire l'idoneità della vasca di colmata per tale successivo utilizzo e chiarimenti sui provvedimenti volti a ridurre le sovrappressioni interstiziali e accelerare il decorso dei cedimenti. Si chiede in particolare di dimostrare i requisiti di impermeabilizzazione richiesti dalla L. 84/94, attraverso prove ed indagini in campo che attestino la presenza e la continuità del substrato argilloso presente nel sottosuolo, oppure,



preferenzialmente, come ipotizzato dal proponente, attraverso la messa in opera di idoneo telo di geomembrana;

6 si ricorda che le attività di dragaggio previste dal nuovo PRP devono essere precedute dall'esecuzione del piano di caratterizzazione degli specchi-acquei, già approvato dal competente Ministero dell'Ambiente ed della Tutela del Territorio e del Mare nella Conferenza di servizi del giugno 2008. In relazione alla eventuale necessità di conferire a discarica sedimenti pericolosi, siano esse di rifiuti pericolosi o non pericolosi, è necessario indicare a quali impianti siano destinati tali sedimenti, ed è necessario altresì mettere in atto tutte le misure di mitigazione previste, atte a mitigare gli impatti relativi alla gestione, eventuale trattamento stoccaggio e trasporto;

7 in ordine ai collegamenti con le infrastrutture terrestri di trasporto, anche in base a quanto emerso dalle indagini effettuate dal Comune di Piombino per la redazione del Piano di Azione Comunale ai sensi della LR 9/2010, è necessario il riassetto della linea ferroviaria che consenta di incrementare il trasporto merci-passeggeri da e per il porto ai fini di un miglioramento della qualità dell'aria;

cantierizzazione

8 la progettazione esecutiva deve essere corredata del Progetto di cantierizzazione che deve tenere conto di quanto riportato nell'Allegato 1 "Disposizioni speciali per imprese", costituente parte integrante del presente quadro prescrittivo. Il controllo sulla presente prescrizione è attribuito al Comune di Piombino, sentita ARPAT;

9 in relazione alla presenza del cantiere a terra indicato nelle tavole di cui all'Allegato 15 della documentazione integrativa, ubicato in prossimità dell'attuale impianto di acquacoltura, presso la foce vecchia del Cornia, che rimarrà in opera per circa 10 anni (risulta indicato anche nella fase 2 e fase 3), e già previsto nella fase 1 del nuovo PRP, per la successiva fase progettuale ai fini dell'approvazione del PRP devono essere approfondite le modalità di accesso al cantiere dalla SP 23 o dalla SP 23bis e le modalità di accesso alla zona portuale nella quale saranno svolte le lavorazioni da parte dei mezzi provenienti dal cantiere citato. Detta viabilità di ingresso/uscita dal cantiere deve ridurre al minimo le interferenze con i quartieri residenziali e gli abitati presenti nella zona; pertanto l'innesto della viabilità di cantiere sulla SP 23 non deve avvenire a sud





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

della esistente rotonda in località Gagno. Devono altresì essere chiarite la presenza di manufatti, rilevabili dall'analisi di alcune carte nell'area del cantiere, che sembrano però essere coperti dal retino del cantiere stesso; la compatibilità del cantiere con detti manufatti; la risoluzione di eventuali interferenze. Atteso che alcuni cantieri ricadono all'interno del perimetro del SIN di Piombino, vista la durata dei cantieri stessi, deve essere valutata la compatibilità con le attività di bonifica del SIN;

- 10 al fine di minimizzare gli impatti sul traffico cittadino, fino all'entrata in esercizio del prolungamento della SS 398 sino a Poggio Batteria, è necessario concordare con il Comune di Piombino e la Provincia di Livorno un piano per coordinare il traffico legato all'attività di cantiere. Tale piano può prevedere la sospensione dei lavori che comportino un forte aumento del traffico veicolare nei mesi di Luglio ed Agosto. Inoltre, atteso che la realizzazione del prolungamento della SS 398 potrebbe avvenire in concomitanza con la realizzazione degli interventi previsti nella fase 1 e fase 2 del nuovo PRP, devono essere studiate ed attuate, in collaborazione con SAT spa, con il Comune di Piombino e la Provincia di Livorno tutte le misure adeguate per evitare un effetto moltiplicatore degli impatti dovuto alla contemporaneità dei cantieri;
- 11 relativamente all'approvvigionamento dei materiali si evidenzia che in alcune fasi progettuali (vedi realizzazione della diga foranea Nord – Fase 1) si prevede un numero consistente di mezzi/ora che interesseranno la direttrice Campiglia M.ma – Cantiere. Ferma restando la necessità delle mitigazioni necessarie per contenere gli impatti dovuti al transito dei mezzi sui recettori presenti, si raccomanda, in tutti i casi in cui vi sia una sovrapposizione delle attività di cantiere, che necessitano l'approvvigionamento di materiali da cava, di organizzare la viabilità di servizio in modo da contenere il numero di mezzi/ora;
- 12 considerati i notevoli quantitativi di materiali di cava, di calcestruzzo e conglomerati bituminosi necessari per la realizzazione delle opere previste nel nuovo PRP, in ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs 163/2006 e s.m.i., il DM 8 maggio 2003, n. 203, l'art. 4 comma 7 della L.R. 25/1998 e la Del. G.R. n. 337 del 15 maggio 2006, per i suddetti approvvigionamenti deve essere massimizzato l'utilizzo di materiali provenienti da attività di recupero e



riciclaggio di rifiuti, privilegiando siti di approvvigionamento prossimi all'area di intervento, al fine di limitare gli impatti dovuti al trasporto;

- 13 per la sistemazione dei cantieri devono essere osservate le disposizioni di cui all'art. 16, punto 2, del vigente Regolamento edilizio del Comune di Piombino in materia di manufatti per cantieri edili, in particolare per quanto riguarda le caratteristiche ed i requisiti dei manufatti da installare e loro successiva completa rimozione, a conclusione dei lavori, con ripristino delle aree utilizzate;
- 14 prima dell'apertura delle aree di cantiere che verranno aperte e chiuse durante la realizzazione del nuovo PRP, e per ciascuna di esse, deve essere prodotto un piano della cantierizzazione, il quale si attenga alle seguenti prescrizioni:
- tutti i reflui originati direttamente e indirettamente dalle aree di lavorazione siano sottoposti a trattamenti di depurazione autorizzati che consentano la loro restituzione in ambiente in conformità al D.Lgs 152/06 e s.m.i.;
 - le aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi siano provviste di sistemi di raccolta di eventuali sversamenti accidentali;
 - siano prese tutte le precauzioni affinché sia evitata la dispersione in acqua e sul suolo di cemento ed altre sostanze utilizzate in fase di costruzione, con particolare attenzione alle aree ubicate in prossimità di pozzi o acque superficiali;
 - sia garantita la funzionalità di tutti i corsi d'acqua eventualmente interessati dai lavori, nonché la quota di sommità degli argini;
 - le acque meteoriche dilavanti le aree di cantiere di estensione maggiore di 5.000 m² rispettino quanto previsto dal D.P.G.R. n 46/R del 08/09/2008;
 - siano privilegiati sistemi di riuso e recupero delle acque reflue, ove possibile, al fine di contenere i consumi di acqua potabile.

Il controllo sulla presente prescrizione è attribuito al Comune di Piombino, sentita ARPAT;

- 15 devono essere verificate con gli enti proprietari delle strade le interferenze e le criticità, valutando gli eventuali adeguamenti per garantire l'idoneità e la sicurezza delle strade stesse. Dette verifiche devono includere almeno i potenziali effetti connessi sulla viabilità ordinaria coinvolta nella fase di realizzazione, in riferimento oltre che alla sicurezza ed alla fluidità della





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

• circolazione, anche alle disposizioni del Nuovo Codice della Strada, con particolare riferimento alla pulizia delle strade ed alla realizzazione delle intersezioni e degli inserimenti (a tale proposito si indicano, a titolo di esempio, il trascinarsi ed il deposito di materiali sciolti lungo la carreggiata ad opera dei pneumatici dei mezzi che escono dal cantiere e la valutazione circa l'eventuale necessità di regolamentare gli accessi alla viabilità ordinaria);

aspetti ambientali

atmosfera

- 16 a fronte dei previsti peggioramenti della qualità dell'aria nelle aree portuali, lungo il tracciato della nuova viabilità di collegamento e in zone urbane collocate prevalentemente a sud del porto, si raccomanda al Comune che nelle suddette aree sia limitata la localizzazione di recettori sensibili;
17. in considerazione dell'importanza costituita dalle opere previste dal nuovo PRP, e dalla realizzazione dell'opera di prolungamento della SS 398 fino alla zona portuale, è necessario effettuare in fase di esercizio un monitoraggio in continuo dei parametri CO, NO₂, PM₁₀ e benzo (a)pirene, al fine di rilevare eventuali situazioni di criticità e in modo da poter mettere in atto le necessarie misure di mitigazione. Deve altresì essere previsto ed effettuato un monitoraggio, anche in fase ante operam, da concordare con ARPAT. I dati dei monitoraggi devono essere periodicamente inviati al Comune, alla ASL competente ed a ARPAT;
- 18 atteso che la valutazione dell'incidenza delle attività portuali sui livelli di qualità dell'aria è stata condotta prendendo a riferimento l'inventario regionale (IRSE) al 2003 che diversamente risulta, nell'ambito del Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria (PRRM) 2008-2010 (di cui alla Del. C.R. 25 giugno 2008, n 44) aggiornato al 2007, mentre tuttavia non vengono stimati gli incrementi in termini di emissioni nello scenario di progetto al fine di identificare un bilancio, per la successiva fase progettuale ai fini dell'approvazione del PRP devono essere forniti ulteriori elementi di valutazione;

clima acustico

- 19 si ricorda che il ricorso alle procedure di richiesta di deroga al rispetto dei limiti, di cui alla Del. C. R. n. 77/2000, parte 3, data la natura temporanea dei lavori,



deve comunque essere giustificato dal proponente l'opera e valutato dall'Amministrazione comunale competente in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei recettori eventualmente interessati. Si richiama altresì quanto previsto dal regolamento comunale di Piombino in materia di inquinamento acustico;

- 20 atteso che dallo studio predisposto dal proponente emerge che il progetto di prolungamento della SS 398, oltre ad assumere carattere di indispensabilità nei confronti del futuro sviluppo del porto, può determinare, in alcuni casi, una riduzione dei livelli di rumore rilevati lungo la viabilità esistente oggi utilizzata, caratterizzata da situazioni di criticità, si raccomanda che, nella realizzazione della nuova viabilità, siano messe in atto opportune misure di mitigazione di cui al citato studio, consistenti in barriere acustiche almeno in corrispondenza del tratto di SS 398 che attraversa il quartiere Poggetto-Corone, utilizzo di asfalto fonoassorbente, e barriera acustica almeno in corrispondenza del tratto ferroviario in località Gagno mediante accordi con gli enti proponenti tali progetti, e si raccomanda di limitare la risoluzione delle restanti criticità individuate in entrambi gli scenari simulati (con e senza progetto) mediante interventi passivi al recettore, dimostrando l'impossibilità tecnica di percorrere altre soluzioni. È comunque necessario, al fine di limitare tali situazioni di criticità, il coinvolgimento di tutti i soggetti responsabili delle infrastrutture le cui emissioni sonore contribuiscono a determinare il clima acustico dell'area per poter intervenire congiuntamente e proporzionalmente sull'impatto prodotto, in relazione a situazioni di concorsualità di più sorgenti.
- 21 qualsiasi macchinario e/o ogni altro mezzo manuale, potenzialmente rumoroso ed usato in fase di cantiere, deve essere conforme alle norme di omologazione e certificazione e deve essere collocato ed utilizzato in modo da ridurre per quanto possibile il disturbo acustico prodotto durante il suo esercizio;
- 22 atteso che nella documentazione integrativa presentata dal proponente, costituita da valutazioni integrative sul clima acustico che riguardano sia la fase di cantiere, sia la fase di esercizio, non viene considerato il rispetto del criterio differenziale, deve essere garantito il rispetto del criterio differenziale sia per la





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

fase di cantiere, sia per la fase di esercizio, integrando le opere di mitigazione previste con altri interventi eventualmente necessari al fine del suo rispetto;

- 23 deve essere predisposto, ed attuato, un piano di monitoraggio per tutte le fasi avanzamento dell'opera e in fase di pre-esercizio, per la verifica del rispetto dei limiti, le cui modalità devono essere concordate con ARPAT. I dati di monitoraggio devono essere periodicamente inviati al Comune, alla ASL competente ed a ARPAT. In caso di superamento dei limiti il proponente deve adottare tutte le misure di mitigazione dell'impatto acustico necessarie per il rispetto degli stessi, presso i recettori interessati;

suolo e sottosuolo

- 24 in considerazione dell'entità dei dragaggi e dei refluenti dei sedimenti marini nelle vasche si ricorda la necessità di verificare le caratteristiche dei materiali in conformità con le disposizioni del D.Lgs 152/06 e s.m.i., della L. 84/94 e del DM 7 novembre 2008;

- 25 in merito ai materiali impiegati per la realizzazione delle opere portuali, in caso di immersione in mare di materiali inerti non provenienti da ambiente marino o zone ad esso contigue (es. cave terrestri) per la realizzazione delle opere in progetto, deve essere verificata l'idoneità all'immersione tramite test di cessione in acqua, secondo procedura da concordare con ARPAT, e deve essere fornito un certificato che attesti natura e provenienza del materiale;

- 26 con riguardo alle attività di dragaggio del SIN:

- il proponente ha presentato uno schema di trattamento dei sedimenti pericolosi che prevede la formazione di acque di trattamento e di due frazioni granulometriche distinte di cui la più fine da destinare a discarica, mentre l'altra da mettere a dimora nelle vasche di colmata, non producendo tuttavia esiti sperimentali di tali trattamenti, la cui efficacia, quindi, deve essere verificata in fase di rilascio dell'autorizzazione al trattamento. Prima dell'attuazione di quanto previsto dal PRP devono essere indicati i siti di conferimento dei sedimenti non trattati e di quella porzione dei trattati che comunque dovrà essere inviata a discarica;
- per quanto riguarda il materiale dragato per il quale il proponente non definisce una procedura dettagliata di trattamento dei sedimenti pericolosi, risulta necessario che prima dell'inizio dell'attività di dragaggio siano definite



le eventuali modalità di trattamento e in ogni caso indicati i siti di conferimento a discarica;

- è necessario prestare la massima attenzione alla gestione degli stoccaggi dei fanghi nella fase di caratterizzazione ed eventuale trattamento degli stessi, assicurando la corretta applicazione delle misure di prevenzione indicate nella documentazione;
- le attività di monitoraggio previste devono essere svolte sia precedentemente alla realizzazione dell'opera, sia successivamente al suo completamento;
- al fine di garantire la correttezza della gestione di tutti i materiali previsti nel progetto, il proponente deve rendere sempre disponibile, per le autorità preposte al controllo, la documentazione che ne giustifica la provenienza, la destinazione finale, sia qualsiasi dispositivo necessario agli organi di controllo per effettuare ulteriori eventuali campionamenti;

27 atteso che l'area d'intervento ricade nel perimetro del Sito di bonifica di interesse nazionale, sancito con DM 10/01/2000 e successivamente ampliato; che nel 2003 è stato approvato, e successivamente eseguito, il Piano di caratterizzazione dell'area marino costiera relativa alla Variante II, che ad oggi risulta, perciò caratterizzata, evidenziando contaminazioni di vario tipo per cui la Conferenza dei Servizi ha disposto che "la realizzazione delle opere della Variante II potranno essere eseguite, purché l'autorità portuale disponga gli opportuni interventi di messa in sicurezza di emergenza e/o di bonifica"; che detta variante comprende solo una porzione del nuovo PRP; si ricorda che anche per le restanti porzioni del nuovo PRP deve essere espletata analoga procedura, per cui la realizzazione degli interventi in esso previsti deve essere subordinata alla certificazione liberatoria o alla certificazione di avvenuta bonifica da parte del soggetto competente. Si ricorda che, essendo alcune opere portuali strettamente funzionali anche alla messa in sicurezza/bonifica (diaframmi, palancolatura per la messa in sicurezza della falda), dette opere devono essere verificate/autorizzate ai sensi dell'articolo 252 del D. Lgs. 152/2006;

28 si ricorda che trattandosi di opere inserite in un'area di bonifica il riutilizzo di sedimenti e terre e rocce da scavo deve avvenire in conformità al progetto di





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

bonifica approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare. Nel caso sia accertata la non contaminazione delle aree interessate e previa restituzione delle stesse agli usi legittimi le terre e rocce da scavo prodotte nell'ambito del progetto, ai fini della loro esclusione dal regime di rifiuto e fermo restando quanto disposto dall'articolo 185 del D.Lgs 152/06 e s.m.i., devono essere trattate nel rispetto dei contenuti dell'art. 186 del citato decreto;

29 in caso di mancata attuazione dell' "Accordo di Programma Quadro Piombino – Bagnoli" sottoscritto in data 21 dicembre 2007, l'Autorità Portuale deve informare il Ministero dell'Ambiente e la Regione Toscana in merito a ciascun accordo sottoscritto con soggetti diversi ai fini del riempimento delle vasche di colmata del nuovo PRP di Piombino; in tal caso devono essere conferiti nelle colmate solo materiali provenienti da dragaggi o da operazioni di bonifica di ambiti portuali, trasportati esclusivamente via mare. I requisiti qualitativi dei materiali devono essere conformi a quanto stabilito nell'atto di autorizzazione delle vasche di colmata, ed il relativo refluento deve essere autorizzato dalla Provincia di Livorno. Gli impatti ambientali dovuti al prelievo ed al trasporto dei sedimenti dragati devono essere valutati dal soggetto proponente il conferimento nell'ambito del relativo accordo di programma con l'Autorità Portuale di Piombino. Per la quota parte di materiali di cui al citato APQ provenienti da Bagnoli, il cui trasporto deve avvenire via mare, analogamente a quanto già indicato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nella propria nota di cui in premessa datata 13/07/2011, le attività di monitoraggio e controllo relativi alla sicurezza del trasporto dei sedimenti tra il SIN di Bagnoli e il Porto di Piombino sono demandate alla struttura di vigilanza prevista dall'art. 12 dell'APQ del 21 dicembre 2007;

30 in relazione al bilancio materiali dragati da conferire nelle vasche di colmata, si ricorda che eventuali esuberanti di tali materiali devono essere trattati come rifiuti;

31 con riguardo alla morfodinamica della linea di riva, è necessario che durante la realizzazione delle nuove opere portuali ed in fase di esercizio sia realizzato un monitoraggio delle spiagge adiacenti (da estendersi anche oltre la centrale di Torre del Sale, fino a Torremozza), al fine di verificare l'evoluzione di fondali e linea di riva, e definire eventuali interventi di mitigazione. A tale fine deve essere valutata la possibilità di utilizzare sedimenti provenienti dalle attività di



dragaggio per la manutenzione dei canali di accesso delle imboccature portuali, previa valutazione della compatibilità chimico-fisica con le sabbie naturali della spiaggia ed in accordo con la Provincia di Livorno. Per quanto riguarda gli effetti delle nuove opere portuali sulla linea di costa evidenziati dal proponente in assenza del porto turistico, devono essere adottate misure progettuali e/o di gestione tali da impedire l'accumulo dei sedimenti nei pressi della nuova diga di sottoflutto, evitando così di sottrarre sabbia alle dinamiche delle spiagge del Golfo di Follonica e di favorire l'erosione dei tratti più critici, come ad esempio la costruzione di un'opera di difesa compatibile con le dinamiche studiate;

ambiente idrico

- 32 considerato che per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico è previsto di realizzare un serbatoio di accumulo di volume utile pari al consumo giornaliero di progetto; che è ritenuto altresì che l'ulteriore aggravio di 250-300 mc/giorno di prelievo idropotabile non crei problemi all'approvvigionamento idrico della città; che l'acquedotto civico piombinese presenta tuttavia notevoli difficoltà nel garantire la continuità del servizio, specialmente nel periodo estivo, quando presumibilmente si verificherebbero gli incrementi di prelievi in ambito portuale; per la successiva fase progettuale ai fini dell'approvazione del PRP si prescrive di verificare puntualmente, con ASA spa, se sia sufficiente creare un deposito di accumulo giornaliero adeguato, come proposto, oppure siano necessari interventi strutturali sul civico acquedotto tali da compensare i maggiori consumi, senza danneggiare le utenze già servite;
- 33 quale criterio generale di mitigazione, in merito al fabbisogno idrico, si raccomanda di limitare, per quanto possibile, l'approvvigionamento dalle reti acquedottistiche locali ai soli usi civili, evitando, ad esempio, l'impiego di acqua potabile per l'abbattimento delle polveri in fase di cantiere;
- 34 relativamente alle acque marino-costiere, per la successiva fase progettuale ai fini dell'approvazione del PRP devono essere previste opportune misure di mitigazione, da mettere in atto, in relazione ad eventuali sversamenti accidentali in fase di cantiere, quali la posa di panne galleggianti e la disponibilità in cantiere di apposito mezzo antinquinamento in grado di raccogliere eventuali sversamenti di idrocarburi;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

35 in relazione al contributo tecnico fornito dalla Società ASA del 23/07/2010, già in possesso del proponente, si ricorda di inserire all'interno del PRP le infrastrutture idriche a servizio dello stabilimento SOL previste da ASA di cui alla citata nota;

36 i dati del monitoraggio della qualità delle acque marine previsto dal proponente devono essere periodicamente inviati al Comune, alla ASL competente ed a ARPAT;

ecosistemi, vegetazione, flora e fauna

37 in relazione alle specie ed agli habitat tutelati dalla normativa nonché da Convenzioni e Protocolli internazionali, individuati dal proponente, devono essere opportunamente approfondite le misure di mitigazione e compensazione proposte, che possano consentire la riduzione degli impatti sulle specie e sugli habitat marini protetti presenti nell'area interessata dai lavori e sulle biocenosi presenti al largo e lungo la fascia costiera limitrofa (Vd. Il documento "Proposta di trasferimento di Cymodocea nodosa, Posidonia oceanica e Pinna nobilis dalle aree marine attigue alle vasche di colmata). In accordo con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'ISPRA, la Regione Toscana e all'ARPAT, devono essere definite le modalità per il trasferimento completo degli esemplari di Pinna nobilis ma anche di Cladocora caespitosa in altro sito idoneo (che deve essere individuato in accordo con detti Enti), nonché le modalità per il reimpianto dei prati di Fanerogame marine (in un sito idoneo che deve essere individuato in accordo con detti Enti). In merito al previsto trapianto delle fanerogame marine, deve essere predisposto e presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, all'ISPRA, alla Regione Toscana e all'ARPAT, il programma di reimpianto e monitoraggio della stesse, indicando nel dettaglio i protocolli sperimentali utilizzati. Tutte le misure di mitigazione e compensazione di cui sopra devono essere attuate prima dell'avvio dei lavori delle singole opere interessanti le suddette biocenosi. Si raccomanda che la superficie del reimpianto per la Posidonia oceanica e la Cymodocea nodosa sia definita con un rapporto 1:1 rispetto a quella che andrà distrutta, con densità del reimpianto (n. talee/mq) da concordare le suddette autorità;



- 38 prima dell'avvio delle singole opere deve essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; all'ISPRA alla Regione Toscana e all'ARPAT, un piano di monitoraggio delle biocenosi marine prima, durante e dopo l'intervento oltre che nell'area interessata dai lavori e nelle aree circostanti interessate da deposizione di sedimenti risospesi a seguito dei dragaggi, nonché di individuare le misure correttive necessarie da mettere in atto. Il monitoraggio deve includere i siti in cui eventualmente si è proceduto alla ricollocazione od al reimpianto degli individui, delle colonie e dei prati di interesse conservazionistico. I dati di monitoraggio devono essere periodicamente inviati ai suddetti Enti;
- 39 per la fase di costruzione devono essere messe in atto le previste modalità operative di comportamento a seguito dell'avvistamento, in prossimità dell'ambito portuale, di cetacei o di tartarughe marine (Vd. Quanto indicato dal Centro di Biologia ed ecologia Marina di Piombino con riguardo alle tartarughe). In relazione all'eventuale avvistamento di cetacei e tartarughe marine durante le lavorazioni a mare, nelle vicinanze, devono essere attivate eventuali misure preventive come la sospensione temporanea dei lavori. Ogni avvistamento deve essere segnalato ad ARPAT;

rifiuti

- 40, si ricorda che l'intervento ricade nel campo di applicazione del D.Lgs 182/2003, che prevede, nei modi e nei contenuti previsti dalla normativa citata, la predisposizione per i porti dello Stato di un piano per la raccolta e piano di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi;
- 41 i rifiuti inerti da costruzione e demolizione eventualmente prodotti nell'ambito del progetto devono essere gestiti nel rispetto della normativa vigente, prevedendone, prioritariamente, il recupero in impianti autorizzati;
- 42 i rifiuti prodotti in ogni fase di cantierizzazione devono essere raccolti e avviati a recupero e/o smaltimento secondo quanto previsto dal D.Lgs 152/06 e s.m.i.;

paesaggio e pianificazione territoriale

- 43 devono essere eliminate tutte le tavole, ovvero i riferimenti in esse, nelle quali sono rappresentati, oltre al porto commerciale oggetto della procedura di VIA, l'ambito portuale della nautica e della cantieristica all'esterno della diga foranea lato SUD prospiciente Poggio Batteria e l'ambito portuale della nautica e della





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

cantieristica posto all'esterno del molo foraneo a NORD adiacente alla Foce Vecchia del Cornia, in quanto non oggetto del presente procedimento di VIA. Eventuali successive proposte progettuali che riguardino ambiti esterni all'area del porto commerciale, oggetto della presente procedura di VIA, dovranno essere oggetto a loro volta di specifica procedura di VIA;

- 44 non essendo stati specificati i parametri urbanistici ed in particolare la SUL, relativamente agli interventi edificatori previsti nelle NTA, si prescrive di adottare la soluzione nominata "Alternativa" (n. 2 blocchi) contenuta nelle ultime integrazioni volontarie invece dei quattro edifici della prima soluzione, limitando la loro altezza a mt 20 (ad esclusione di impianti e attrezzature tecnologiche) e la destinazione esclusivamente ad attività di tipo portuale;
- 45 in funzione degli obiettivi del PIT contenuti nella scheda di paesaggio Ambito 23 - Val di Cornia (riqualificazione funzionale e fisica delle aree e delle strutture di interfaccia e di relazione fra la città e il porto di Piombino, attivazione di processi di integrazione fra le strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta, riqualificazione ambientale e urbanistica delle aree di contatto fra la città e il porto di Piombino e le aree industriali delle acciaierie), anche in previsione di eventuali progetti di riqualificazione delle aree contigue e destinate ad un pubblico più ampio, si prescrive che la vecchia viabilità di accesso al porto (viale Regina Margherita), attualmente compresa in una cospicua fascia alberata, sia organizzata come "elemento di collegamento con la città" e quindi anche in funzione di una viabilità lenta ciclopedonale, assumendo pertanto il carattere di "viale urbano alberato", consolidando e rafforzando la vegetazione già presente;
- 46 per quanto riguarda gli interventi di mitigazione paesaggistica del porto commerciale, deve essere introdotta una consistente schermatura vegetale lungo il perimetro dell'area portuale al confine con l'area industriale; inoltre i parcheggi già esistenti nonché quelli di progetto devono assumere la configurazione di "parcheggi alberati", escludendo movimenti di terra e costruzioni in altezza. Per le stesse motivazioni la progettazione della nuova viabilità dovrà prevedere una significativa schermatura alberata tra la retrostante area industriale e la zona del porto;



47 tutte le soluzioni progettuali individuate nel corso delle fasi successive di approfondimento dovranno essere elaborate con l'obiettivo di non pregiudicare ulteriori connessioni con la città esistente e con gli eventuali progetti di riqualificazione delle aree industriali.

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà come indicato di seguito:

- le prescrizioni di cui alla lettera A) nn. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24 e 25 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- il Ministero per i beni e le attività culturali provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera A) nn. 27, 29 e 30, e di tutte quelle di cui alla lettera B), i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- la Regione Toscana provvederà alla verifica di ottemperanza della prescrizione di cui alla lettera A) nn. 20, 26 e 28 e quelle di cui alla lettera C) nn. 45, 46 e 47 congiuntamente al Comune di Piombino, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- l'ARPA Toscana provvederà alla verifica di ottemperanza della prescrizione di cui alla lettera A) n. 13, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- il RUP dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba provvederà alla verifica di ottemperanza della prescrizione di cui alla lettera A) n. 31, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- il comune di Piombino provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C) nn. 1, 4, 7, 12, 17, 19, 20, 21, 22, 23 e 36, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- la Provincia di Livorno provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C) nn. 6, 25, 26, 28, 31, 40 e 41, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.
- Il comune di Piombino e la provincia di Livorno provvederanno alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C) nn. 9 e 10, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.
- la AATO 5 Toscana Costa provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C) n. 32, il cui risultato sarà comunicato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il presente provvedimento sarà comunicato all'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, Al Ministero dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti, alla provincia di Livorno, al comune di Piombino ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata

La proponente Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, ai sensi dell'art. 27 comma 1, del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal Dlgs 16 gennaio 2008, n. 4, notiziando il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero per i beni e le attività culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii..

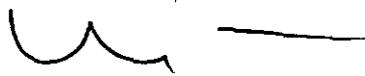


Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della "Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", della Regione Toscana e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

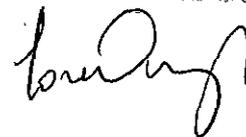
Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE



IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI





*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

INDIRIZZI IN ALLEGATO

DIVISIONE II - SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2012 - 0030596 del 14/12/2012

Pratica N.

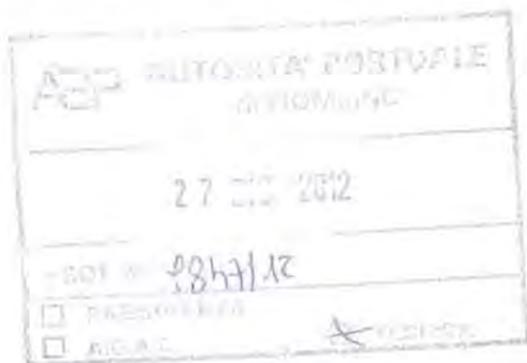
Ref. Mittente

OGGETTO: Progetto "Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino"- Notifica del decreto di modifica del termine di tempo per la realizzazione, di cui al decreto VIA n. 478 del 18/9/2012

Si notifica all'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba e si trasmette alle amministrazioni in indirizzo, copia conforme del Decreto prot. n. DVA-DEC-2012-0000706 del 11 dicembre 2012, di modifica del termine di tempo per la realizzazione del progetto in epigrafe, di cui al decreto VIA n.478 del 18/9/2012.

Si rappresenta che codesta Società dovrà provvedere a trasmettere, tempestivamente, alla scrivente Amministrazione, copia dell'avvenuta pubblicazione del succitato provvedimento, ex art. 27, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Copia conforme del decreto è trasmessa inoltre a tutte le Amministrazioni in indirizzo, precisando che detto decreto, assieme ai sopra citati pareri, è disponibile sul sito web di questo Ministero (<http://www.minambiente.it>).



IL DIRIGENTE
(Dott. Ing. Carlo Riggio)

Elenco indirizzi

Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba
Piazzale Premuda, 6/a
57025 Piombino (LI)

Regione Toscana
Settore Valutazione Impatto Ambientale
P.zza dell'Unità Italiana, 1
50123 Firenze

RACCOMANDATA A/R

Ministero dei Trasporti e delle
Infrastrutture
Ufficio di Gabinetto
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

Ministero dei Trasporti e delle
Infrastrutture
Direzione Generale per i porti
Viale dell'Arte, 16
00144 Roma

Provincia di Livorno
Dipartimento Ambiente e Territorio
Piazza del municipio, 4
57100 Livorno

Comune di Piombino
Via Ferruccio, 4
57025 Piombino (LI)

Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Ufficio di Gabinetto
Via del Collegio Romano, 27
00186 Roma

Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione Generale per la Qualità e la
Tutela del Paesaggio L'Architettura e
l'Arte Contemporanee
Ufficio per il Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 Roma

Ufficio di Gabinetto del Ministero
dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
SEDE

Presidente della Commissione Tecnica di
Verifica dell'Impatto Ambientale
V.I.A./V.A.S.
SEDE



La presente copia fotostatica composta
da N. 2 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 12/12/2012 *ju*

Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVADEC-2012-0000706 del 11/12/2012

VISTO Part. 7, comma 3 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni”;

VISTO Part. 4, comma 5, del D.lgs 29 giugno 2010, n. 128, recante “Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90, concernente “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248” e, in particolare, l'art. 9, che prevede l'istituzione della “Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.”, nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;



VISTO il decreto VIA prot. DVA-DEC-2012 478 del 18 settembre 2012, relativo al progetto del Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino, in comune di Piombino (LI), presentato dall'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba;

CONSIDERATO che nel citato decreto di VIA n. 478 del 18 settembre 2012, è stato indicato quale termine temporale per la realizzazione dell'opera il limite minimo di legge espresso in cinque anni;

VISTA la nota n. 4868 del 16 giugno 2011 della dell'Autorità Portuale di Piombino con cui, ai sensi dell'art. 26, comma 6, del Dlg. n. 152/06 e ss.mm.ii., l'Autorità Portuale ha chiesto una riconsiderazione del termine di realizzazione del progetto, quantificabile in 12 anni, in considerazione delle fasi di realizzazione del progetto di P.R.P. che si sviluppa in un arco temporale di 12 anni;

CONSIDERATO che nel parere n. 833 del 15 dicembre 2011 la Commissione tecnica per le valutazioni VIA/VAS aveva ritenuto che *"tenuto conto delle caratteristiche del progetto, occorre stabilire un periodo più lungo di quello normalmente previsto....."* non determinando però il conseguente termine temporale;

PRESO ATTO quindi della richiesta dell'Autorità Portuale, ribadita con fax del 24 settembre 2012;

DECRETA

Il termine per la realizzazione del progetto relativo al Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino in comune di Piombino (LI), presentato dall'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, con sede in piazzale Premuda 6/a, 57025 Piombino (LI), di cui al decreto VIA prot. DVA-DEC-2012 478 del 18 settembre 2012, è stabilito in anni 12. Trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta di proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Il presente provvedimento sarà comunicato all'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, al Ministero dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti, alla provincia di Livorno, al comune di Piombino ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

La proponente Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, ai sensi dell'art. 27 comma 1, del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal Dlgs 16 gennaio 2008, n. 4.

Il presente decreto è reso disponibile sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

②



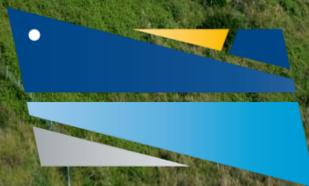
LIBRARY



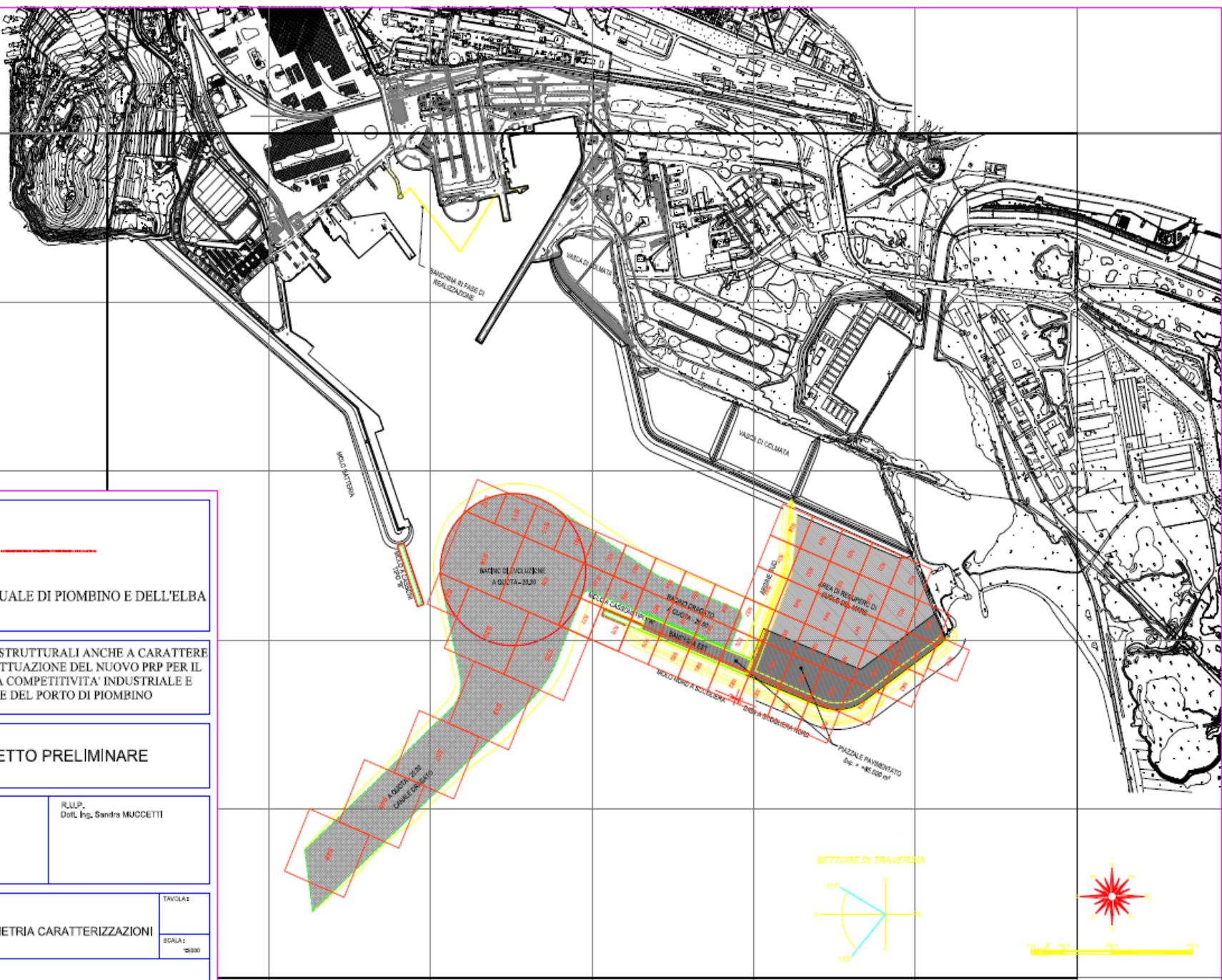
[Handwritten signature]

ALLEGATO A
PRESENTAZIONE MONITORAGGI AMBIENTALI
RELATIVI AGLI INTERVENTI PER L'AMPLIAMENTO DEL
PORTO DI PIOMBINO

10 LUGLIO 2014



AUTORITÀ
PORTUALE
DI PIOMBINO
E DELL'ELBA



AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO E DELL'ELBA

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI ANCHE A CARATTERE AMBIENTALE IN ATTUAZIONE DEL NUOVO PRP PER IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITA' INDUSTRIALE E PORTUALE DEL PORTO DI PIOMBINO

PROGETTO PRELIMINARE

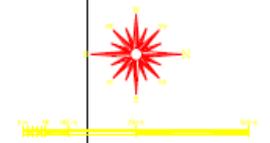
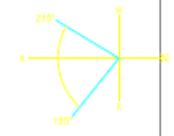
PROGETTISTA:
Prof. Ing. Alberto NOLI

R.L.U.P.
Dot. Ing. Sandra MUCCETTI

COLLABORATORI:
Geom. Antonio SAVIOZZI
Dot. Lisa Claudia BULLERI

TAVOLA:	
DATA:	PLANIMETRIA CARATTERIZZAZIONI
08/09/2013	SCALA:
1:500	
REV.	DATA

SETTORE DI TRAVERSA



MONITORAGGI AMBIENTALI RELATIVI AGLI INTERVENTI PER L'AMPLIAMENTO DEL PORTO DI PIOMBINO

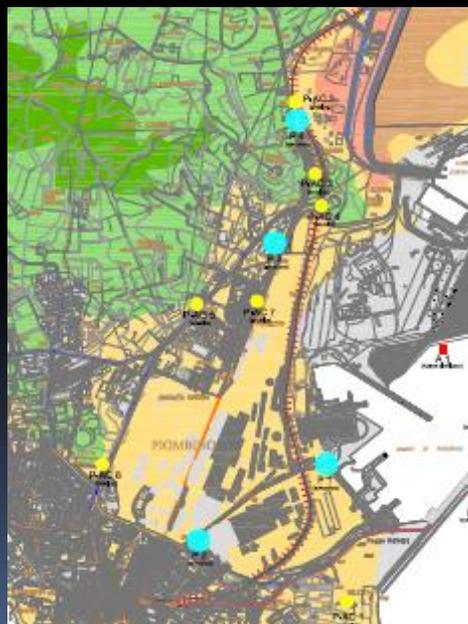


MONITORAGGIO AMBIENTALE ACUSTICO

PLANIMETRIA GENERALE CON PUNTI DI MISURA



PLANIMETRIA GENERALE CON PUNTI DI MISURA



● Punti di monitoraggio

Le attività di monitoraggio acustico ante operam sono state divise in tre fasi principali, in particolare acquisizione dei livelli acustici presso i vari ricettori scelti per misure:

“Estive di Bassa Stagione” nei periodi da 1-15 Luglio e 1-30 Settembre 2013;

“Estive di Alta Stagione” nei periodi da 15-31 Luglio e 1-31 Agosto 2013

“Invernali” nei mesi di Gennaio, Febbraio e Marzo 2014

A seguito di quanto concordato con i tecnici dell'ARPAT di Piombino, per la Matrice rumore (riferimento prescrizione n.11 A DEC VIA 478) il monitoraggio in corso d'opera proseguirà nelle stesse postazioni nei periodi **aprile-maggio, giugno-luglio e settembre-ottobre**

MONITORAGGIO ATMOSFERICO



● Punti di monitoraggio

Matrice aria (riferimento prescrizione 10A)

Il monitoraggio ante operam è stato previsto nelle 4 postazioni fisse installate nei seguenti punti:

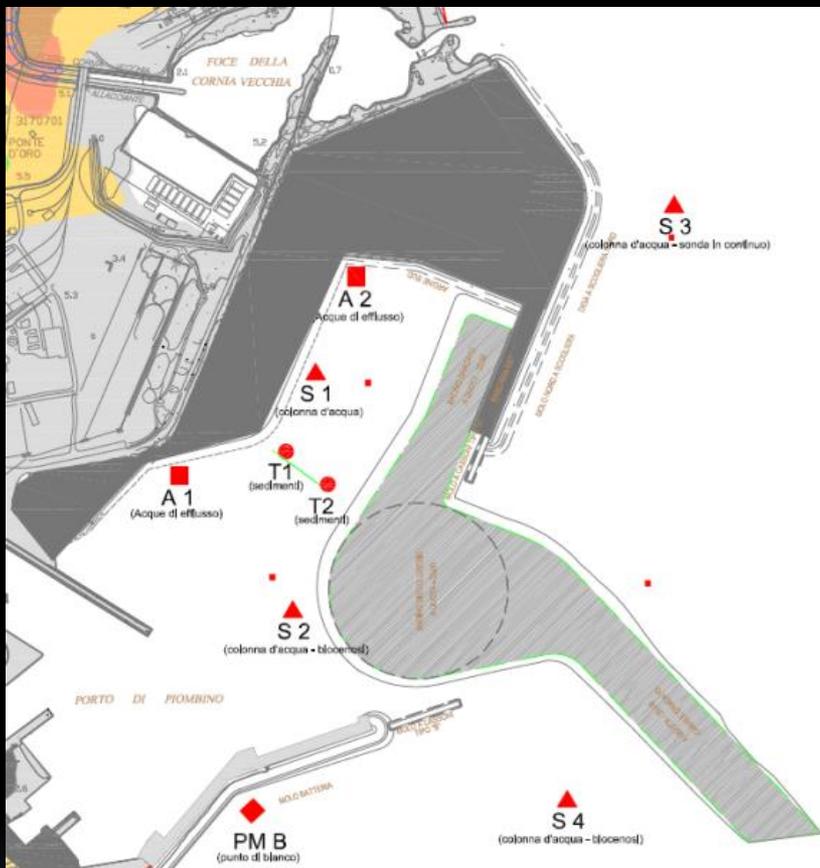
loc. Portovecchio, Via Pisa, loc. Poggetto, loc. Gagno.

I parametri determinati sono i seguenti: PM10, SO₂, NO_x, NO₂, BTEX, O₃ e parametri meteo.

La campagna ante operam è già stata eseguita.

Per quanto riguarda il monitoraggio in corso d'opera, verranno effettuate due campagne annuali di 30 giorni nei mesi di **aprile-maggio** e **ottobre-novembre**.

MONITORAGGI AMBIENTALI MARINI



COMPARTO	PRIMA DELLE ATTIVITÀ	DURANTE LE ATTIVITÀ	AL TERMINE DELLE ATTIVITÀ
Colonna d'acqua con sonda multiparametrica (S1, S2, S3*, S4) *S3 sonda fissa monitoraggio in continuo	10 giorni prima dell'inizio attività un campionamento	Ogni 15 giorni	Un mese dopo il termine attività un campionamento
Colonna d'acqua tramite prelievo campioni (S1, S2, S3, S4)	10 giorni prima dell'inizio attività un campionamento	Ogni 15 giorni	Un mese dopo il termine attività un campionamento
Acque di effluo (A1, A2)	10 giorni prima dell'inizio attività un campionamento	Ogni 15 giorni	Un mese dopo il termine attività un campionamento
Organismi tramite bioaccumulo e biomarkers (S2 e S4)	10 giorni prima dell'inizio attività un campionamento	Un campionamento	Un mese dopo il termine attività un campionamento
Sedimenti superficiali (T1 e T2)	10 giorni prima dell'inizio attività un campionamento	Un campionamento	Un mese dopo il termine attività un campionamento

- monitorare i cambiamenti nelle caratteristiche chimiche e fisiche della **colonna d'acqua**;
- determinare il bioaccumulo (metalli, IPA) e l'analisi dei biomarkers su - campioni di organismi marini (molluschi bivalvi) opportunamente trapiantati nell'area oggetto d'indagine (**mussel watch**);
- analizzare i **sedimenti superficiali** prospicienti la vasca grande all'interno dell'area delimitata dal punto di uscita delle acque e dal punto di ormeggio;
- **campionamento acque di effluo (A1 e A2).**

MONITORAGGI AMBIENTALI DELLE BIOCENOSI

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino e dell'Elba stabilisce rispettivamente nel punto A) delle prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nel paragrafo "ecosistemi, vegetazione, flora e fauna" al punto 26 che l'Autorità Portuale di Piombino deve provvedere al monitoraggio delle biocenosi esteso a tutta l'unità fisiografica del golfo di Follonica con **venti stazioni di monitoraggio** rappresentative di tutti i livelli di colonizzazione presenti; **due di tali stazioni devono essere fisse ed equipaggiate con torbidimetro e correntometro e costantemente monitorate.**



Planet Ocean Ltd
 USER: COLMAR
 Analite NEP396

Select device:
 Buoy 1
 Buoy 2

Select date:
 09/07/2014

Location:
 42°56.5855N
 010°34.3139E

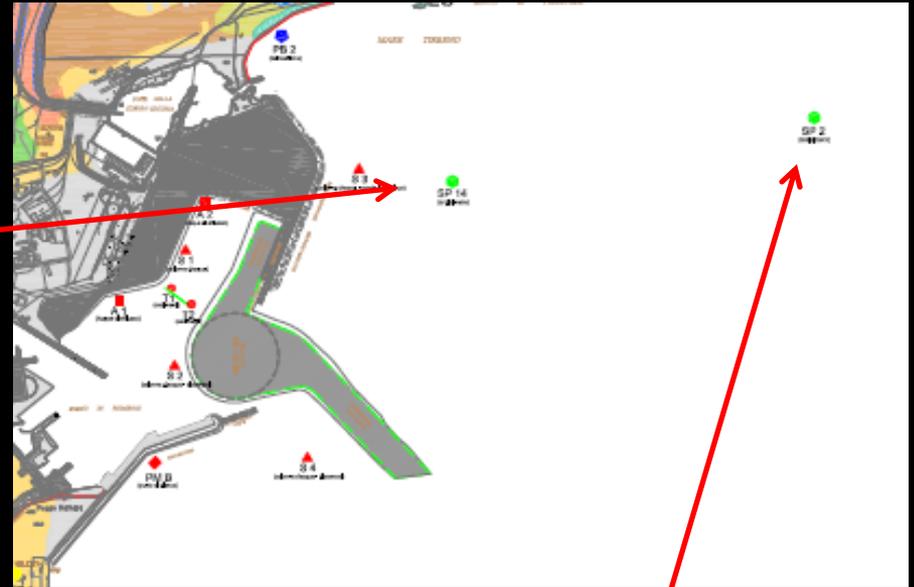
Logout

Device options

Download data

Position Analite

Time (UTC)	Date	Latitude	Longitude	Volts	Temp °C	Humidity %	Pressure cbar
17:40:00	09/07/14	42°56.5855N	010°34.3139E	13.54	33.1	47	100.7
17:35:00	09/07/14	42°56.5855N	010°34.3139E	13.58	33.1	47	100.7
17:30:00	09/07/14	42°56.5855N	010°34.3139E	13.61	33.2	47	100.8
17:25:00	09/07/14	42°56.5855N	010°34.3139E	13.58	33.2	47	100.8



Planet Ocean Ltd
 USER: COLMAR
 Analite NEP396

Select device:
 Buoy 1
 Buoy 2

Select date:
 09/07/2014

Location:
 42°56.5256N
 010°35.6082E

Logout

Device options

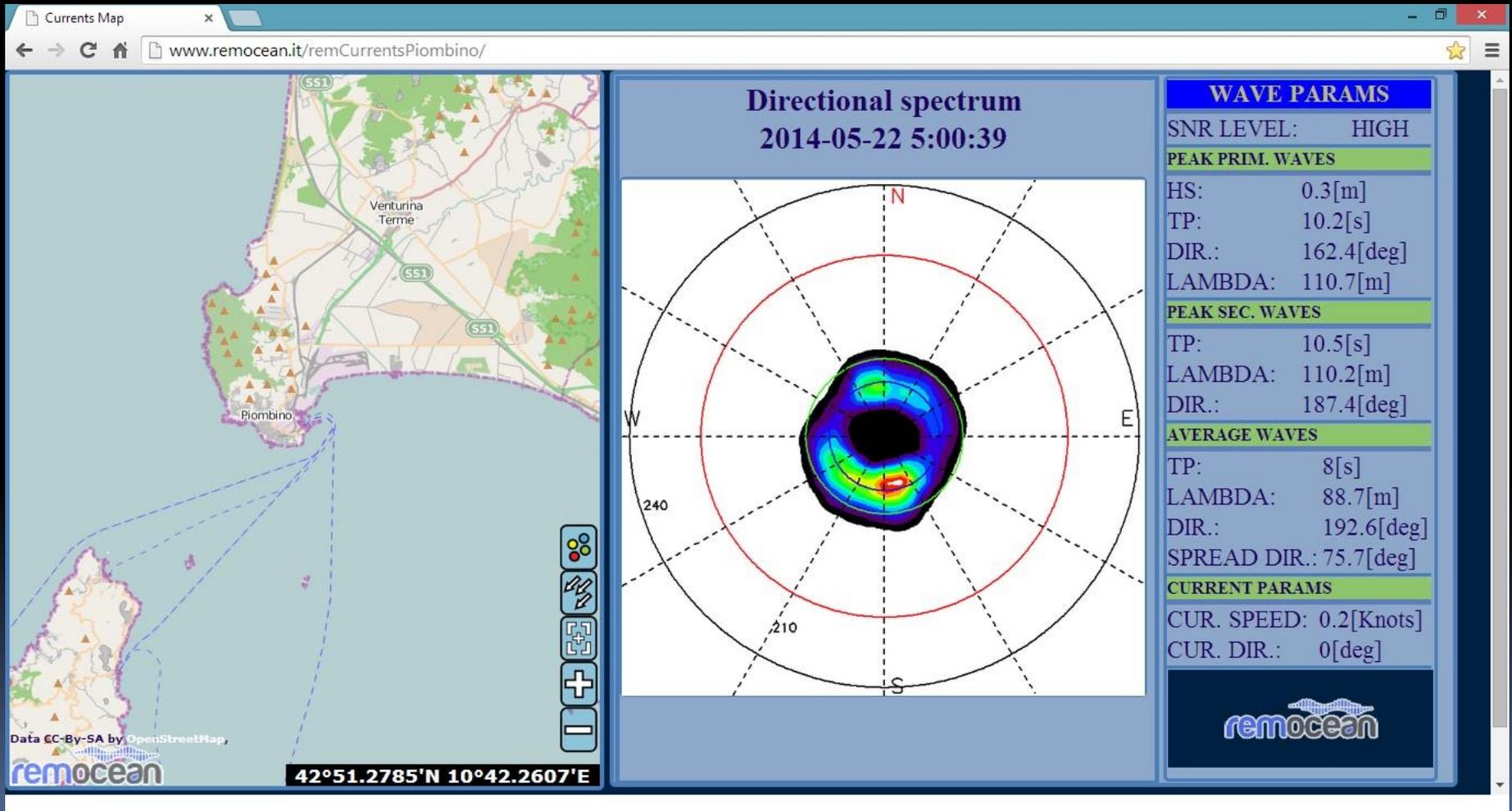
Download data

Position Analite

Time (UTC)	Date	Latitude	Longitude	Volts	Temp °C	Humidity %	Pressure cbar
17:00:00	09/07/14	42°56.5256N	010°35.6082E	13.70	34.5	47	102.6
16:00:00	09/07/14	42°56.5440N	010°35.6686E	13.67	34.5	47	102.6
15:00:00	09/07/14	42°56.5323N	010°35.7570E	13.70	34.0	48	102.4
14:00:00	09/07/14	42°56.5276N	010°35.6041E	13.67	34.5	47	102.6

Due stazioni relative al monitoraggio della Posidonia Oceanica sono state equipaggiate con torbidimetro costantemente monitorate.

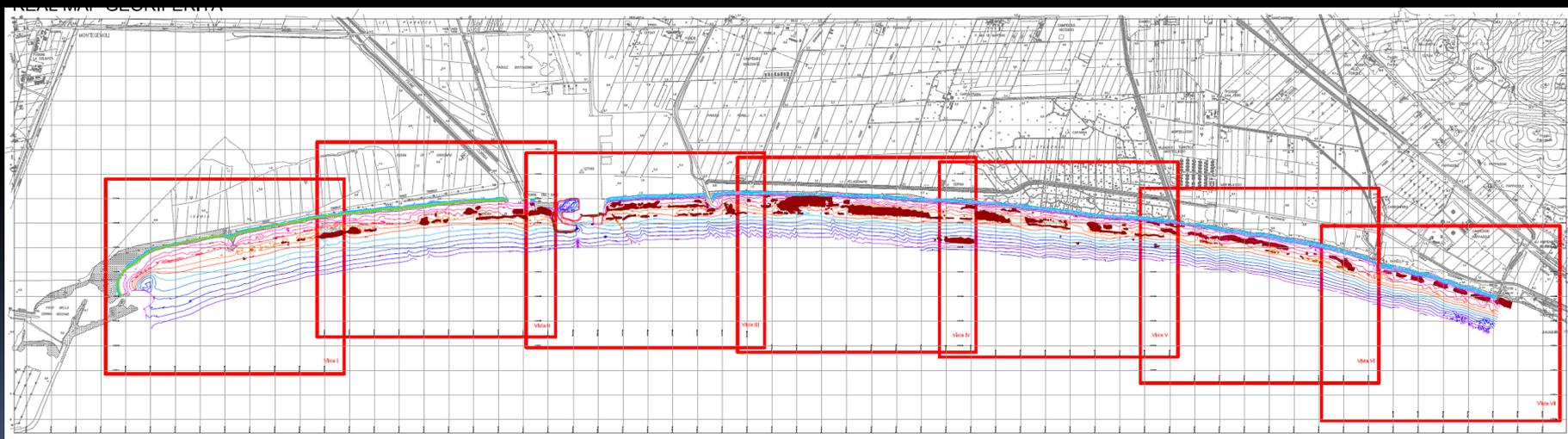
Questa Amministrazione ha provveduto ad installare un sistema di rilevazione onde marine e correnti integrato su radar esistente in modo da ottemperare alla prescrizione suddetta



MONITORAGGIO LINEA DI COSTA

L'Autorità Portuale di Piombino ha provveduto ed eseguire un monitoraggio della linea di costa necessario per la stesura del SIA e nel mese di Marzo 2014, per ottemperare alla prescrizioni rispettivamente 17 A) e 31 C) del DVA_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni, ha eseguito un nuovo monitoraggio della fascia costiera compresa tra il porto di Piombino e Torre Mozza con le modalità indicate dal settore "Protezione e valorizzazione fascia costiera e dell'ambiente marino" della Regione Toscana in modo da poter redigere un rapporto nel quale sarà definito lo stato iniziale non solo come fotografia della situazione attuale ma anche con una stima delle tendenze dei fenomeni di evoluzione morfodinamica in atto sulle spiagge.

I report conclusivi sono stati consegnati nel mese di giugno.



MONITORAGGIO ARCHEOLOGICO

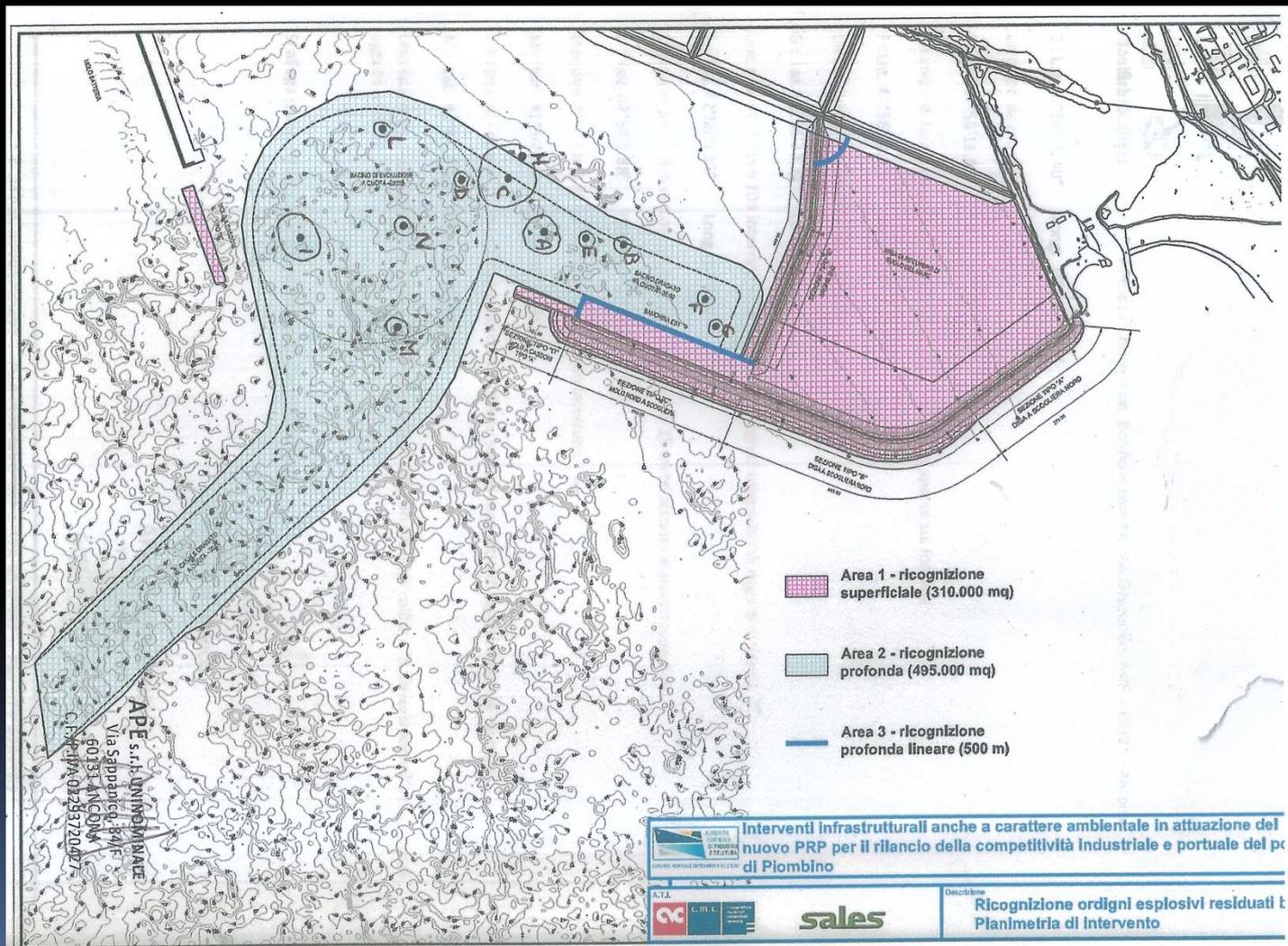
Per ottemperare alle prescrizioni Lettera B) punto 4 prescrizione del Ministero del Ministero per i beni e le attività culturali relative alla problematica archeologica punto 6

« Per le opere in mare in particolare, data la presenza accertata di relitti di navi onerarie d'età imperiale, prossimi all'attuale porto di Piombino e che afferivano ai traffico commerciale del porto antico, occorrerà anche un, controllo preventivo, sia di qualunque opera di scavo del fondale, sia delle aree del fondale stesso interessate da opere di posa di materiali di qualsiasi genere (dighe, frangiflutti)»

•Questa amministrazione ha inserito nel capitolato quale obbligo a carico dell'appaltatore, la presenza di personale qualificato durante tutte le operazioni di dragaggio.

Su indicazione della Soprintendenza è stata concordata la modalità di un controllo preliminare su tutta l'area marina interessata sia dalle opere di dragaggio sia da quelle interessate dalla realizzazione dell'infrastruttura

BONIFICA BELLICA NELL'AREA INTERESSATA DAI LAVORI



Nel mese di giugno 2012 è stata effettuata un'indagine di approfondimento e completamento dell'individuazione di specie protette nelle aree interessate ai lavori a mare della Port Authority di Piombino e localizzazione dei fondali adatti al trasferimento degli esemplari individuati come misura di mitigazione e compensazione.



L'indagine aveva come obiettivo l'individuazione tutti gli esemplari di *Cladocora caespitosa* e *Pinna nobilis* nelle aree adiacenti le aree portuali di Piombino e una ricognizione sui fondali dove è stata segnalata in passato *Cymodocea nodosa*. L'indagine si prefiggeva inoltre di individuare aree all'interno del Golfo di Follonica idonee per il trasferimento sia delle specie animali che vegetali protette oggetto di indagine.



Pinna nobilis



Cladocora caespitosa



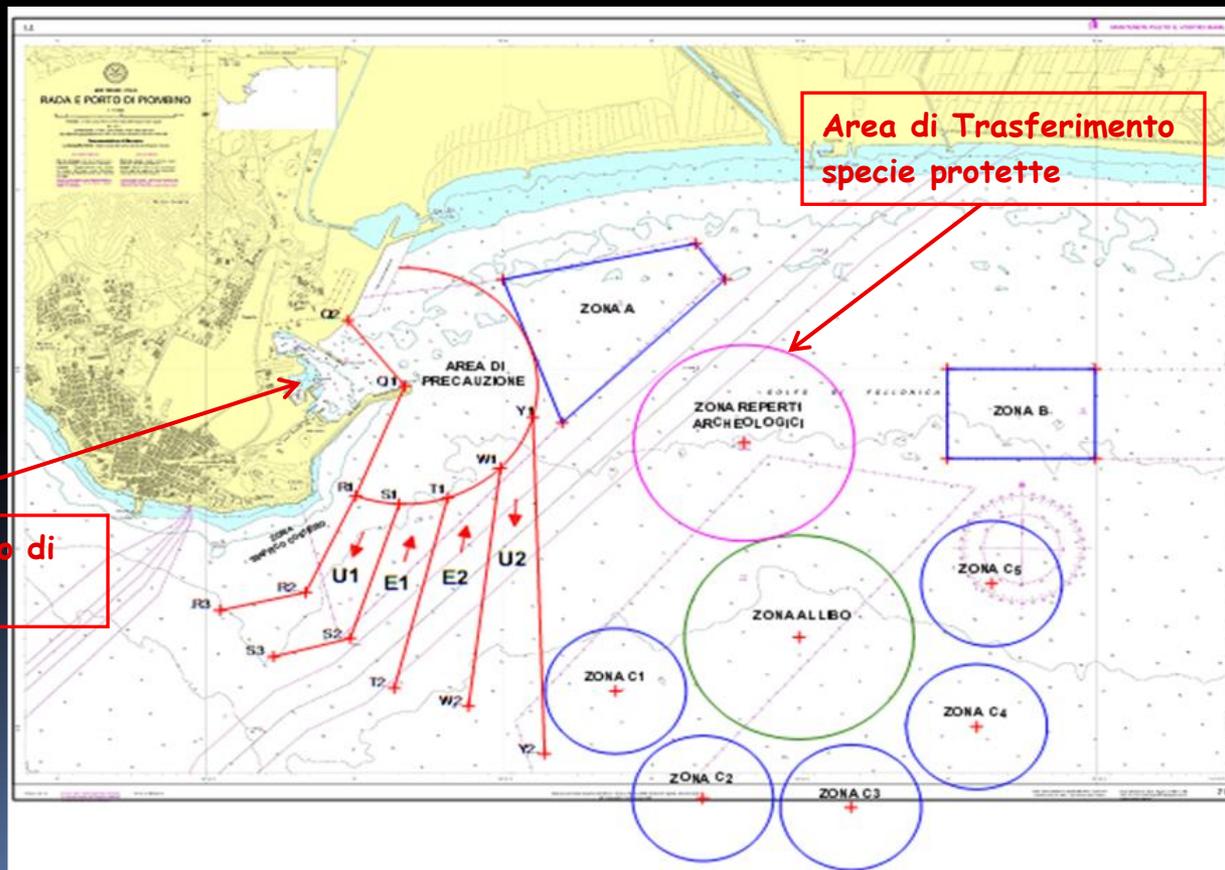
Cymodocea nodosa

Nel corso dell'indagine sono state individuate aree con presenza di matte morta di *Posidonia oceanica* e affioramenti rocciosi ritenute idonee per il trasferimento di *Cymodocea nodosa*, *Pinna nobilis* e *Cladocora caespitosa*.

L'area individuata (Figura sottostante) presenta una profondità variabile tra i 15 e i 17 metri ed è caratterizzata da una prateria di *Posidonia oceanica* piuttosto estesa.

Inoltre, la profondità del sito risulta favorevole anche allo sviluppo di *Cymodocea nodosa* e la presenza di scalini di matte intorno all'area può costituire un riparo naturale nei confronti del moto ondoso.

Infine, il divieto di ancoraggio che vige in tale area, in quanto zona di reperti archeologici, può evitare danneggiamenti ai trapianti causati dall'ancoraggio di natanti.



In adempimento alle prescrizioni del decreto DVA_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012 relativo al nuovo Piano Regolatore portuale di Piombino ed in particolar modo ai punti 25, 26 Lettera A) del Ministero dell'ambiente e Tutela del Territorio del Mare e n. 37, 38 Lettera C) della Regione Toscana, questa Amministrazione ha provveduto ad incaricare l'Istituto di Biologia ed Ecologia Marina di Piombino il trasferimento delle specie protette di interesse conservazionistico (Pinna nobilis, Cladocora caespitosa e 2000 talee di Cymodocea nodosa) presenti nell'area a mare interessata dai lavori di realizzazione del nuovo PRP

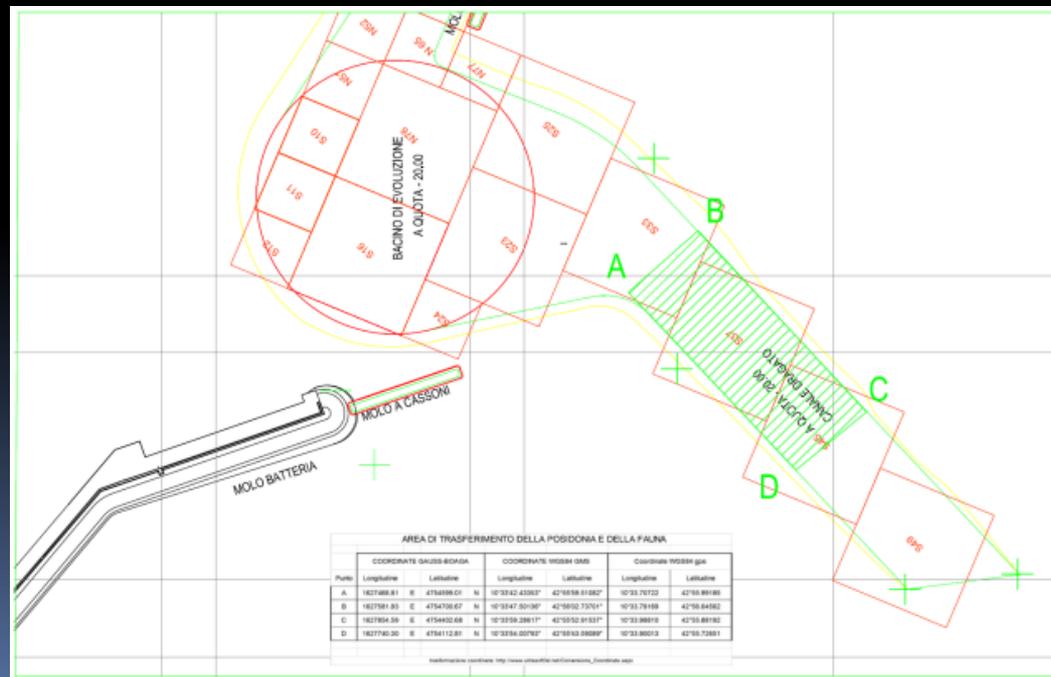
È stato inoltre eseguito un monitoraggio tramite indice PREI delle praterie di Posidonia Oceanica per valutare l'effettivo stato ambientale delle suddette specie protette



BONIFICA BELLICA NELL'AREA INTERESSATA DAI LAVORI

È stato inoltre eseguito un monitoraggio tramite indice PREI delle praterie di Posidonia Oceanica per valutare l'effettivo stato ambientale delle suddette specie protette nel canale di accesso del porto di Piombino.

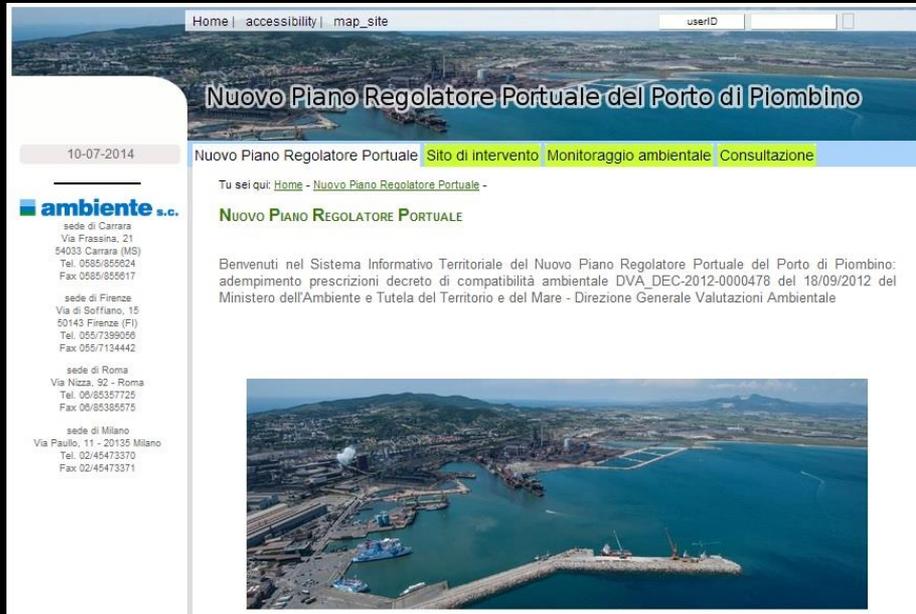
I fondali indagati sono fortemente degradati soprattutto nell'area denominata bacino di evoluzione dove si rilevano superamenti dei limiti di intervento soprattutto per il parametro arsenico. La presenza di Posidonia a chiazze talvolta densa e uniforme per certi tratti nell'area di entrata al porto denominato canale di accesso interessata dal dragaggio a -20 mt unitamente ad una attenta valutazione circa il trasferimento della Posidonia Oceanica eseguite in passato in altri porti che ha dato esito negativo (rif. Posidonia trapianto letale, Greenpeace 2007), hanno portato l'Amministrazione, con il supporto dell'Istituto di Biologia ed Ecologia Marina di Piombino ad individuare una tecnica di trasferimento più idonea per assicurare il futuro attecchimento ad esclusione di quelle aree a mare dove è stato riscontrato superamento dei limiti di intervento; l'espianto è stato infatti effettuato a zolle in modo da permettere un buon esito dell'attecchimento in altra area ritenuta idonea al trasferimento delle suddette specie di tipo conservazionistico.



AREA IDONEA AL TRASFERIMENTO DELLA POSIDONIA OCEANICA



SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE



Home | accessibility | map_site userID

Nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino

10-07-2014

Nuovo Piano Regolatore Portuale [Sito di intervento](#) [Monitoraggio ambientale](#) [Consultazione](#)

Tu sei qui: [Home](#) - [Nuovo Piano Regolatore Portuale](#) -

NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE

Benvenuti nel Sistema Informativo Territoriale del Nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino: adempimento prescrizioni decreto di compatibilità ambientale DVA_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012 del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientale

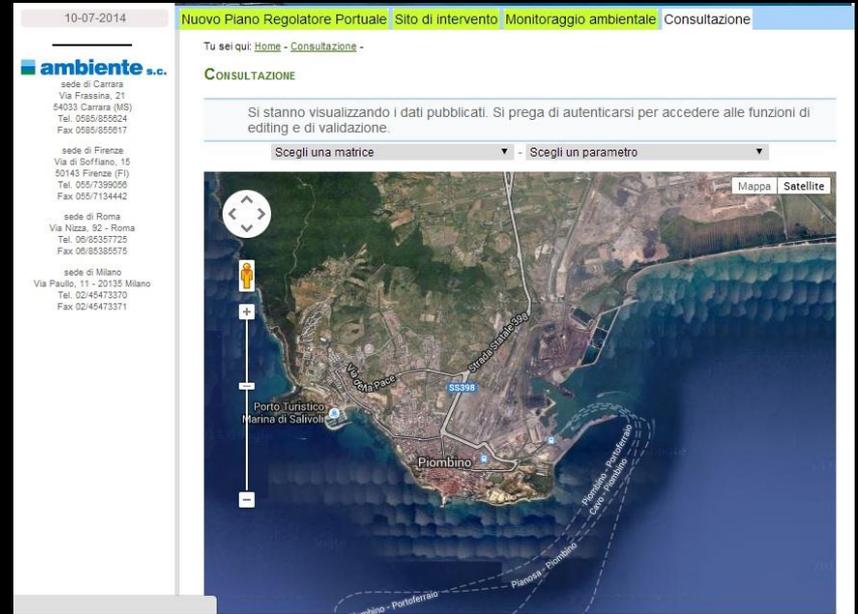


ambiente s.c.
sede di Carrara
Via Frassinà, 21
54033 Carrara (MS)
Tel. 0585/855624
Fax 0585/855617

sede di Firenze
Via di Soffiano, 15
50143 Firenze (FI)
Tel. 055/7399056
Fax 055/7134442

sede di Roma
Via Nizza, 92 - Roma
Tel. 06/86357725
Fax 06/86385575

sede di Milano
Via Paolo, 11 - 20135 Milano
Tel. 02/45473370
Fax 02/45473371



10-07-2014

[Nuovo Piano Regolatore Portuale](#) [Sito di intervento](#) [Monitoraggio ambientale](#) [Consultazione](#)

Tu sei qui: [Home](#) - [Consultazione](#) -

CONSULTAZIONE

Si stanno visualizzando i dati pubblicati. Si prega di autenticarsi per accedere alle funzioni di editing e di validazione.

Scegli una matrice - Scegli un parametro



ambiente s.c.
sede di Carrara
Via Frassinà, 21
54033 Carrara (MS)
Tel. 0585/855624
Fax 0585/855617

sede di Firenze
Via di Soffiano, 15
50143 Firenze (FI)
Tel. 055/7399056
Fax 055/7134442

sede di Roma
Via Nizza, 92 - Roma
Tel. 06/86357725
Fax 06/86385575

sede di Milano
Via Paolo, 11 - 20135 Milano
Tel. 02/45473370
Fax 02/45473371

Il Decreto di Compatibilità Ambientale U.prot. DVA_DEC-2012-0000478 del 18/09/2012 relativo al progetto del Nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino e dell'Elba relativamente ai vari monitoraggi ambientali previsti richiede espressamente di "prevedere la predisposizione di un' idonea banca i dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni".

Alla luce di quanto sopra questa Amministrazione ha incaricato la società Ambiente di Carrara di predisporre l'implementazione, attivazione, gestione ed aggiornamento (fino ad un massimo di 18 mesi) di un Sistema Informativo Territoriale che possa archiviare in modo indicizzato i risultati ottenuti dai vari monitoraggi ambientali così da ottemperare alle prescrizioni sopra previste.

Il Sistema Informativo Territoriale sarà facilmente consultabile ed accessibile a partire dalla metà del mese di Agosto.