



**Autorità
Portuale
Piombino**

PIANO OPERATIVO

TRIENNALE

2004 – 2006

1° revisione

PREMESSA		Pag. 2
CAPITOLO 1	RISORSE UMANE	Pag. 2
CAPITOLO 2	PROGETTARE LO SVILUPPO: LA STRATEGIA DELL’A. P. P.	Pag. 4
2.1	PORTO DI PIOMBINO	Pag. 4
2.2	NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE	Pag. 9
2.3	PORTO DI PORTOFERRAIO	Pag. 10
2.4	PORTO DI RIO MARINA	Pag. 11
CAPITOLO 3	AREE PORTUALI E RETROPORTUALI	Pag. 12
CAPITOLO 4	VIABILITA’ DI ACCESSO	Pag. 14
4.1	STRADA STATALE N. 398	Pag. 14
4.2	FERROVIE DELLO STATO S.p.A.	Pag. 16
CAPITOLO 5	COMPLETAMENTO DEL SETTORE PASSEGGERI	
5.1	PORTO DI PIOMBINO	Pag.16
5.2	PORTO DI PORTOFERRAIO	Pag.16
5.3	PORTO DI RIO MARINA	Pag.17
CAPITOLO 6	COMPLETAMENTO DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI VIGENTI	
6.1	PORTO DI PIOMBINO	Pag.18
6.1.1	LA DIGA FORANEA	Pag.18
6.1.2	MARINAI D’ITALIA (Escavo)	Pag.19
6.1.3	VASCA PICCOLA DI CONTENIMENTO	Pag.20
6.2	PORTI ELBANI	Pag.21
CAPITOLO 7	ATTIVITA’ PROMOZIONALE	Pag.22
CAPITOLO 8	RISORSE FINANZIARIE	Pag.24
CAPITOLO 9	SICUREZZA ED IGIENE DEL LAVORO	Pag.25
CAPITOLO 10	SECURITY PORTUALE	Pag.28
	UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PIOMBINO	Pag.30

PREMESSA

Nella elaborazione del Piano Operativo Triennale, delineato dall'art. 9 della legge 84/1994 come strumento di pianificazione strategica per il perseguimento degli obiettivi fissati dalla legge nonché per lo sviluppo delle attività portuali, si devono proporre adeguati schemi di assetto attraverso i quali seguire gli sviluppi economici e commerciali.

L'Autorità Portuale di Piombino, istituita con Decreto (20 marzo 1996) del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, e la cui circoscrizione territoriale successivamente è stata estesa con Decreto (6 giugno 2002) del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ai porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo, ha perseguito in questi anni i seguenti obiettivi :

1. razionalizzare le aree portuali e qualificare il settore dedicato ai passeggeri;
2. realizzare tutte le opere previste dai Piani Regolatori Portuali;
3. programmare lo sviluppo del settore merci del porto di Piombino;
4. ammodernare i porti elbani.

Nelle sue linee guida, il presente piano rappresenta un elemento di continuità rispetto ai precedenti ed anche ad altri strumenti programmatici adottati dall'Autorità Portuale.

CAPITOLO 1. RISORSE UMANE

Per la realizzazione degli obiettivi del presente Piano Operativo Triennale e guardando agli obiettivi strategici dell'Autorità Portuale, è essenziale definire compiutamente il fabbisogno qualitativo e quantitativo delle risorse umane necessarie.

Dopo l'intesa con le Organizzazioni sindacali del 25 novembre 2004, la

configurazione della nuova pianta organica dell'Autorità Portuale è la seguente:

- un Dirigente, responsabile dell'Area giuridico - amministrativa - contabile, costituita da: un quadro A, un impiegato di I° livello, due impiegati di II° livello e due impiegati di IV° livello (da assumere) + un dipendente polifunzionale di V° livello;
- un impiegato di I° livello e due impiegati di III° livello per la costituzione della segreteria PFSO (Security), in seno all' Area giuridico - amministrativa - contabile;
- un Dirigente, responsabile dell'Area tecnica, costituita da: un quadro A, tre geometri, di cui due di II° livello ed uno di IV° livello (da assumere);
- un quadro B, responsabile dell'Ufficio appalti e contratti, direttamente correlato alla Presidenza;
- un quadro A, responsabile dell'Ufficio promozione, sviluppo e relazione esterne, direttamente correlato alla Presidenza;
- una segretaria di I° livello con funzioni di supporto al Presidente;
- un addetto portineria di VI° livello.

I dipendenti previsti dell'Autorità Portuale, a cui si aggiungono il Presidente ed il Segretario Generale, sono dunque 20.

Tale pianta organica è giustificata:

- dalla necessità di assicurare una corretta e veloce realizzazione degli obiettivi prefissati;
- dalla necessità di svolgere anche nei porti elbani i sempre più numerosi compiti che la legge n. 84/94 prevede per le autorità portuali e dalla esigenza di rendere maggiormente operativi gli uffici dell'Autorità Portuale situati in Calata Italia, a Portoferraio;
- dalla esigenza pressante e costante di progettare e realizzare i nuovi fondali, banchine, aree, in particolare della Variante II e dal superiore carico di lavoro che ciò comporta in tutte le aree

- dalla esigenza improcrastinabile di assicurare la trattazione delle problematiche in materia di security.

Ai fini della definizione e gestione delle risorse umane, l'Autorità Portuale riconferma l'insostituibile importanza del confronto e dell'intesa con le organizzazioni sindacali.

CAPITOLO 2. PROGETTARE LO SVILUPPO: LA STRATEGIA DELL'AUTORITA' PORTUALE

2.1 PORTO DI PIOMBINO

L'obiettivo primario per l'Autorità Portuale resta quello di progettare e realizzare lo sviluppo del porto di Piombino e dei porti elbani.

Il porto di Piombino rappresenta un'importante occasione di diversificazione economica della città e del comprensorio. Condizione necessaria è che si realizzino nuove banchine, nuove aree retrobanchina, fondali adeguati, per acquisire nuovi traffici commerciali che non siano solo quelli finalizzati ai cicli produttivi delle Aziende siderurgiche.

Un primo, concreto strumento per raggiungere tali obiettivi è costituito dalla Variante II al Piano Regolatore Portuale, approvata definitivamente dal Consiglio Regionale nel giugno del 2002.

La Variante II costituisce una innovazione decisiva che determinerà:

- la realizzazione di 1100 metri circa di nuovi banchinamenti, uno di metri 245 in parallelo al pontile Magona, il secondo di metri 410 in parallelo al pontile Lucchini che sarà prolungato verso terra di circa 140 metri, il terzo di metri 180 che collega i due banchinamenti alla loro radice, un quarto di metri 106 risultato dall'imbonimento della

darsena pescherecci ;

- fondali a - 13 metri per tutte le banchine e a - 15 metri nel canale di ingresso, nel bacino di evoluzione e nella parte terminale del pontile Lucchini;
- un'area retrobanchina - servita dalla SS.398 e dalla ferrovia - di 200.000 mq. che implica la dismissione delle attuali vasche di decantazione della Azienda siderurgica attraverso un nuovo sistema di smaltimento delle acque reflue industriali e lo spostamento dei carbonili;
- la realizzazione di un'area retrobanchina di mq. 18.000 con il tombamento della darsena pescherecci che ovviamente dovrà prevedere una diversa collocazione del porto pesca;
- l'effettuazione di un escavo pari a circa 1.500.000 di mc. , per realizzare fondali di - 13 sui nuovi banchinamenti (circa di 700.000 mc.) e fondali di -15 metri nel canale di ingresso nel bacino di evoluzione e lato esterno del pontile Lucchini (circa 800.000 di mc.).
- la realizzazione di una grande vasca di contenimento, in grado di assorbire i quantitativi dei sedimenti provenienti dalle operazioni di dragaggio.

Su indicazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici contenuto nel voto sulla Variante II, sarà parzialmente tombata la darsena Lanini. Il progetto di adeguamento tecnico - funzionale è stato predisposto dallo Studio CMP di Piombino ed è stato inviato per l'approvazione al Consiglio Superiore dei LL.PP.. In questa fase sarà immediatamente predisposto il progetto di tombamento, che dovrà essere approvato dal SIIT Toscana - Umbria. Si prevede la conclusione dell'opera entro la prima metà del 2006 per un costo presunto di € 3.500.000,00. La banchina che verrà realizzata sarà utilizzata come nuovo punto di accosto per le navi traghetto, in servizio per l'Isola d'Elba. Con questo nuovo accosto si esauriscono le risorse infrastrutturali che il porto di Piombino può dedicare ai collegamenti con l'Isola d'Elba.

La realizzazione delle opere della Variante II avverrà in due stralci così

riassumibili:

Il **PRIMO STRALCIO** riguarda:

1. la costruzione della grande vasca di contenimento dei materiali provenienti dalle operazioni di escavo;
2. la realizzazione del banchinamento di m. 245 in parallelo al pontile Magona, comprensivo del nuovo impianto di scarico delle acque reflue;
3. l'escavo a - 13 sulla nuova banchina. I materiali che ne avranno le caratteristiche chimico - fisiche, saranno depositati nelle due vasche di contenimento. Gli altri saranno trattati e bonificati per essere successivamente immessi nelle vasche di contenimento e/o inviati in discarica;
4. il trasferimento ed il tombamento della darsena pescherecci, in seguito all'individuazione delle possibili soluzioni tali da garantire un sicuro e alternativo ormeggio ai pescherecci di stanza nel porto commerciale, nell'ambito dei risultati dello studio "Aminti - Pranzini" commissionato dal Comune di Piombino.

Il **SECONDO STRALCIO** riguarda:

1. il completamento dei nuovi banchinamenti previsti;
2. il completamento dell'escavo a - 13 m. sulle banchine della Variante 2. Per la destinazione dei materiali vale il ragionamento fatto in precedenza;
3. la realizzazione dell'escavo a - 15 m. sul canale di ingresso e bacino di evoluzione. I materiali satureranno la vasca grande.
4. lo spostamento e la riallocazione dei carbonili e del parco minerali della Lucchini.

LE OPERE DEL 1° STRALCIO:

- *Vasca grande* : consiste nella realizzazione di un bacino chiuso, con una superficie di circa 146.000 mq. ed una capacità totale di circa 1.400.000 mc.. L'appalto è stato aggiudicato alla Sales S.p.A. per un importo di € 10.700.000,00.

Si prevede l'inizio dei lavori nel maggio del 2005 per una durata di 24 mesi.

- *Realizzazione del banchinamento della darsena piccola Nord e 1° stralcio del banchinamento*

Darsena Grande Sud : il primo avrà uno sviluppo di 245 m. circa + 35 m. di dente di attracco nel tratto della darsena piccola ovest ed il secondo uno sviluppo di 210 m. circa per uno sviluppo totale 490 m. e la realizzazione di un piazzale di circa 45.000 mq. Tempi di realizzazione 12 mesi. Il progetto definitivo è stato redatto dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Roma ed è stato approvato, con prescrizioni, da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP.. Essendo il porto di Piombino inserito fra i siti di bonifica di interesse nazionale, l'opera sarà appaltata non appena verrà bonificata l'area in questione, previa l'approvazione di un progetto di bonifica da parte del Ministero dell'Ambiente e la sua trasformazione in Decreto interministeriale (Ambiente, Sanità e Infrastrutture e Trasporti). La consegna dei lavori è prevista entro il 2006 per un costo presunto dell'opera di circa 20 milioni di €.

- *Primo escavo a -13*: dovrà essere predisposto il progetto da sottoporre alla valutazione del SIIT Toscana - Umbria. Le aree portuali "a mare" interessate dalle opere della Variante II al P.R.P., e quindi anche dall'escavo, e cioè il bacino di evoluzione, il canale di ingresso al porto ed il bacino interno - un'area di circa 540.000 mq. - dovranno prima essere sottoposte ad interventi di caratterizzazione e, in caso di inquinamento, ad attività di messa in sicurezza, bonifica, ripristino ambientale e monitoraggio. Tale caratterizzazione è stata effettuata ed i risultati sono già stati validati nell'ambito delle procedure proprie dei siti di bonifica di interesse nazionale dalla apposita Conferenza dei Servizi presso il Ministero dell'Ambiente.

- *Bonifica delle aree ex - industriali utilizzabili con il primo stralcio*: le aree portuali "a terra" interessate da operazioni di caratterizzazione hanno riguardato una superficie di circa 200.000 mq., in adiacenza all'area portuale, all'interno dell'area industriale della Lucchini : tale piano è stato redatto dall'ARPAT per un costo di circa € 150.000,00.

I dati sono già stati validati dalla apposita Conferenza dei Servizi presso il Ministero dell'Ambiente e su questa base è stato predisposto l'incarico per la redazione del progetto di bonifica che è stato conferito alla Sintesis S.r.l. di Livorno per un costo di

circa € 50.000,00.

Il progetto definitivo è stato approvato nella apposita Conferenza dei Servizi presso il Ministero dell' Ambiente il 12 ottobre 2004. E' in itinere la firma dell' apposito Decreto interministeriale, che consentirà di procedere alla bonifica delle aree a terra che riguardano il 1° stralcio della Variante II. L' inizio della bonifica, che avrà un costo presunto di circa € 2.300.000,00, è previsto entro questo anno ed avrà una durata di circa un anno.

LE OPERE DEL SECONDO STRALCIO:

Per la realizzazione delle opere previste nel secondo stralcio della Variante II è necessaria la realizzazione di un nuovo porto pescherecci (attualmente la flotta pescherecci è costituita da una trentina di 27 unità), in quanto la darsena pescherecci dovrà essere tombata. Una delle possibili localizzazioni, apprezzata dai pescatori, è quella prevista alla radice esterna della diga foranea, utile anche per la nautica da diporto. Senza ancora escludere questa ipotesi, di più difficile realizzazione, l' Autorità Portuale condivide la soluzione prospettata dallo studio "Aminti - Pranzini", commissionato dal Comune di Piombino, che individua alla foce del Cornia la possibilità di creare il nuovo approdo per i pescherecci. La soluzione deve essere portata al confronto con il mondo della pesca e delle sue Associazioni. Una riflessione merita anche l' ipotesi "Chiusa", anch' essa contemplata fra le possibili soluzioni dello studio "Aminti - Pranzini" e che è stata inserita nell' ambito del progetto di bonifica ambientale che il Comune di Piombino ha presentato al Ministero dell' Ambiente.

Per quanto riguarda la realizzazione dei piazzali e delle banchine del secondo stralcio della Variante II, di ulteriore lunghezza pari a mt. 600 circa, con fondali a - 13 mt. e a - 15 mt., è stato stimato un costo di circa € 90.000.000,00.

Con la realizzazione del primo stralcio - e definitivamente con il completamento

della Variante II - verrà eliminato l'ultimo limite ancora presente nel porto che consiste nella promiscuità dei traffici.

Avremo infatti il porto commerciale - industriale nettamente distinto dal porto traghetti e RO - RO; mentre il nuovo porto pesca eliminerà l'ultima attuale condizione di disagio derivante della promiscuità delle attività portuali con quelle legate alla pesca. In particolare, gli accosti della diga foranea saranno dedicati ai traffici Ro - ro e quelli legati alle Autostrade del Mare; gli accosti che vanno dalla banchina Trieste fino al Dente Nord Capitaneria saranno dedicati i collegamenti con l'Isola d'Elba; gli accosti che vanno dalla banchina Marinai d'Italia fino alle banchine della Variante II al PRP saranno dedicati al traffico merci.

La Variante II realizzerà un importante e significativo risanamento ambientale con effetti diretti sul porto, e più in generale, sulla città.

Come è facile constatare si tratta di interventi di ampio respiro che comportano una visione del porto non solo come punto di arrivo e partenza di navi ma anche, e soprattutto, come anello di una catena di tipo strutturale da collegare con le ulteriori infrastrutture in modo da delineare una "piastra logistica" che possa far fronte alla necessità di integrazione e intermodalità del trasporto di una zona (Toscana meridionale) che presenta grandi opportunità di sviluppo.

2.2 *IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE*

L'elaborazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale che vada oltre la Variante II, ed in armonia con il Piano Strutturale del Comune di Piombino, diventa un'esigenza non più differibile, al fine di assicurare al porto una prospettiva di sviluppo ultradecennale.

Alcune opere previste dalla Variante II (v. grande vasca di contenimento) individuano lo sviluppo del porto di Piombino a est.

Entro la fine dell'anno sarà attribuito l'incarico per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale : nella fase preliminare dovranno essere indicate varie soluzioni possibili per lo sviluppo del porto, mentre la valutazione per la scelta riguarderà il Comitato Portuale.

Il rinnovato Comitato Portuale dovrà valutare ed approvare il documento di Indirizzo, contenente le linee guida, che costituiranno il riferimento per il vincitore della gara di progettazione.

2.3 PORTO DI PORTOFERRAIO

A seguito di ulteriori riflessioni da parte dell'Amministrazione comunale di Portoferraio, occorrerà riposizionare il filo banchina tra il pontile Massimo e la banchina Alto fondale. Rispetto alle precedenti previsioni, ciò comporterà anche un ridimensionamento rispetto al precedente progetto del nuovo piazzale da destinare ad un miglioramento della viabilità cittadina ed al preimbarco degli automezzi relativo all'accosto del lato Nord del pontile Massimo.

Rimane invece confermato il prolungamento della banchina Alto Fondale per circa 65 m., con conseguente raccordo con la Calata Depositi.

Le risorse messe a disposizione dall'Autorità Portuale sono indicate nel Piano triennale delle opere 2005 - 2007. Sarà inoltre predisposto uno studio per un adeguato impianto idrico e antincendio.

Sembrano ormai superate le incertezze sulla localizzazione e realizzazione dell'approdo per i pescherecci posizionato alla radice esterna del pontile N. 1, previa ristrutturazione e adeguamento della stessa radice.

Le opere, dapprima previste con strutture galleggianti, troveranno maggiori garanzie per gli accosti attraverso la realizzazione di strutture fisse. Al contempo dovrà trovare sistemazione l'ormeggio della nave che trasporta merci pericolose.

L'ampliamento dell'area alla radice del pontile N° 1 si rende necessaria per il preimbarco degli automezzi e per la realizzazione del nuovo approdo dei pescherecci. Poiché sarà ridotta la lunghezza utile del pontile lato Sud è stato previsto l'allungamento dello stesso di mt. 22.

Sarà inoltre effettuato il rilievo batimetrico di tutto il porto di Portoferraio.

Il Comune di Portoferraio sarà interessato per l'approfondimento della tematica al fine della coerenza urbanistica relativa alle opere da realizzare.

2.4 PORTO DI RIO MARINA

Il nuovo Piano Regolatore Portuale rappresenta lo strumento essenziale per avviare un processo di trasformazione e sviluppo del porto di Rio Marina. Le linee guida del piano, concordate con l'Amministrazione Comunale, sono:

- * Rendere sicuro lo specchio acqueo interno dalle condizioni meteo - marine avverse, realizzando la previsione dell'approdo turistico contenuta nel Piano Regionale degli approdi e dei porti turistici, che deve armonizzarsi con le attività della pesca e con le altre varie esigenze nautiche locali; a questo fine sarà predisposto il rilievo batimetrico dei fondali dei porti di Rio Marina e di Cavo;
- * Realizzare un nuovo e più adeguato accosto per le navi di linea;
- * Integrare più efficacemente il porto con il Paese risolvendo tematiche rilevanti come il riassetto e l'uso dei Voltoni, gli spazi e la viabilità necessari.
- * Prevedere aree da destinare all'accumulo di merci e veicoli in partenza o in arrivo.
- * Prevedere una diversa e più idonea collocazione della sede dell'Autorità Marittima anche tramite l'acquisizione di manufatti demaniali esistenti;
- * Prevedere un sito idoneo per la distribuzione dei carburanti.

Appare dunque ragionevole ritenere che dal nuovo PRP possa venire per Rio Marina una spinta forte nella direzione di una più veloce crescita economica e sociale, e di una riqualificazione ambientale ed urbanistica del Paese.

E' stato attribuito l'incarico per la redazione del nuovo Piano regolatore Portuale che dovrà essere redatto entro nove mesi dalla data di conferimento dell'incarico e che riguarda opere marittime per circa 15 milioni e mezzo di €. In attesa dei tempi contrattuali previsti, l'Autorità Portuale ha predisposto - ed il Consiglio Superiore di LL.PP. ha approvato - un adeguamento tecnico funzionale, le cui opere saranno in grado di migliorare le condizioni dell'agitazione delle acque interne.

La qualificazione e lo sviluppo del porto di Rio Marina contribuirà a decongestionare il porto di Portoferraio. Si ritiene a tal proposito necessario, anche ai fini della sicurezza portuale, che Piano Regolatore Portuale e Piano strutturale individuino soluzioni viarie tali da evitare ulteriore pressione sulla viabilità cittadina.

CAPITOLO 3. AREE PORTUALI E RETROPORTUALI

Affinché la Variante II diventi pienamente efficace, occorre però realizzare una logistica integrata indispensabile per realizzare una rete trasportistica in grado di rispondere alle moderne tecniche ed esigenze delle utenze : ciò significa prevedere nuovi e più avanzati sviluppi che si devono concretizzare nella acquisizione di aree retroportuali al fine di creare una indispensabile "piastra logistica".

Infatti le infrastrutture portuali da sole non sono sufficienti per dare concretezza ad una moderna evoluzione del trasporto che si avvale della logistica.

La catena della logistica, inevitabile se si vuole dare impulso ad una efficiente rete trasportistica, ha necessità di coesione e di alleanze tra i diversi soggetti del trasporto i quali interagiscono attraverso i nodi (porto - aree retroportuali - inland terminals, collegamenti stradali e ferroviari etc.) tra loro interconnessi.

Gli operatori del trasporto sono sempre più orientati verso contratti che guardano all'intero ciclo (all inclusive) piuttosto che a singoli segmenti. Le operazioni portuali di carico e scarico delle merci dalle navi, prima considerate quali intero ciclo delle operazioni portuali, divengono solo un segmento della catena della logistica. In questa nuova ottica lo sviluppo del porto è strettamente connesso alla realizzazione di vaste aree retroportuali in grado di assorbire il deposito e manipolazione delle merci, alla creazione dei distriparks, etc. Pertanto il valore aggiunto sarà dato dall'iniziativa comune e congiunta di più operatori che soddisfano il mercato con l'offerta di una vera logistica integrata.

In tal senso è iniziato un percorso costruttivo che porti Piombino ad avere una piastra logistica posizionata nelle zone retroportuali o nelle immediate vicinanze. In tale direzione vanno le risorse messe a disposizione dall'Autorità Portuale nel biennio 2005/2006 per l'acquisizione di aree di proprietà della Lucchini Siderurgica che siano utili al porto come già formalizzati attraverso l'Accordo di programma di bonifica ambientale siglato l'11 aprile 2005 tra i Ministeri dell'Ambiente e delle Attività produttive, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale e Lucchini S.p.A.. Di particolare importanza sono le aree denominate "ex Parchi Omo" e dell'"Agglomerato", che sorgono nelle immediate vicinanze della zona portuale in cui verrà realizzata la prima banchina della Variante II e in cui dovrà essere realizzato il raccordo ferroviario che collegherà la banchina alla rete ferroviaria nazionale.

2 milioni di euro sono le risorse messe a disposizione per l'acquisizione di tali aree che si sommerebbero a quelle demaniali marittime, ricomprese all'interno delle aree interessate dalla Variante II al PRP. Infine con lo spostamento dei "carbonili" il porto disporrà di aree retrobanchina di straordinario valore.

Inoltre è in corso un complesso confronto fra i vari soggetti imprenditoriali portuali e non circa l'opportunità di lavorare in sinergia al fine di programmare,

investire, promuovere e gestire la futura “piastra logistica”.

Una prima risposta al grande bisogno di aree ad uso portuale è la destinazione di una parte (circa 30.000 mq.) delle aree di Poggio Batteria, attualmente occupate dal cantiere allestito per il prolungamento della diga foranea e l’adeguamento del molo Batteria. Una volta liberate dal cantiere, e cioè entro la fine del 2005, e dopo aver realizzato le opere di urbanizzazione primaria, consistenti nella realizzazione di tutti i sottosistemi e cioè le linee di scarico fognario (acque bianche e nere), cavidotti per l’illuminazione pubblica, ecc.. potranno essere utilizzate come aree di stoccaggio per le merci, in particolare come zona di interscambio o di sosta di mezzi impegnati in navigazione di cabotaggio (v. progetto “Autostrade del Mare”).

CAPITOLO 4. VIABILITA’ DI ACCESSO

Lo sviluppo dei traffici, oltre alla disponibilità di aree retroportuali, è legato ad un altro fattore fondamentale e decisivo : l’accessibilità diretta al porto della viabilità stradale e ferroviaria.

4.1 STRADA STATALE N.398

Il tratto di strada compresa tra il confine del Comune di Campiglia e la località Montegemoli del Comune di Piombino, è stato finalmente raddoppiato.

Questo tratto assume un significato importante non solo per la città ma anche per il porto perché indubbiamente facilita lo scorrimento del traffico.

Tuttavia il raddoppio ora realizzato non è sufficiente per garantire un collegamento efficace e funzionale verso il porto sia per il traffico pesante che per quello dei passeggeri.

Infatti, ancorché siano stati presi alcuni accorgimenti alla viabilità cittadina che indubbiamente hanno migliorato la situazione (v. rotatoria al termine di Via Pisacane), rimangono strozzature e congestionamenti che determinano condizioni ambientali non più sostenibili.

In tale contesto diventa assolutamente indispensabile una via di diretta penetrazione in porto a partire da Colmata di Fiorentina realizzando la prosecuzione della SS. 398 sino ad arrivare alle aree portuali.

Il costo della relativa progettazione, stimato in circa € 760.000,00, è stato ripartito fra la Regione Toscana, l'Autorità Portuale, la Provincia di Livorno ed il Comune di Piombino.

A fronte di vari ricorsi, il TAR, con propria sentenza, ha imposto di riavviare la gara per l'assegnazione della progettazione, bandita dalla Provincia di Livorno : si stanno valutando gli effetti della sentenza medesima per poi assumere decisioni che saranno concordate tra gli Enti interessati.

La progettazione dovrà riguardare una strada extraurbana principale a 2 + 2 corsie di marcia e prevedere, oltre allo svincolo che dovrà servire le aree retroportuali e portuali della Variante II, le aree ex IRFID e di Fiorentina, un secondo accesso in corrispondenza di via Carlo Alberto Dalla Chiesa. Tale proposta di progetto, inserita nel PRG del Comune di Piombino, dovrà essere posta a verifica rispetto alle evoluzioni previste dal sistema portuale e degli insediamenti industriali presenti.

Tale intervento è stato inserito nel programma triennale ANAS 2003 - 2005, con relativo finanziamento.

L'Autorità Portuale, in questo quadro irrinunciabile, ha affidato uno studio di fattibilità volto a verificare la possibilità di soluzioni transitorie, che richiedano tempi brevi e costi sostenibili. Tale studio è stato consegnato all'Autorità Portuale e da esso emerge la possibilità di una soluzione che merita di essere ulteriormente indagata e sulla quale sarà attivato un confronto con il Comune e la Lucchini S.p.A..

4.2 FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

Le ferrovie dello Stato servono già oggi il porto di Piombino con una linea passeggeri. Mentre l'area industriale ed il pontile ex Ilva sono servite da un binario, non esistono collegamenti ferroviari con le banchine commerciali.

Con la realizzazione del primo stralcio della Variante II sarà possibile realizzare il collegamento della linea ferroviaria in porto ed in particolare al banchinamento della darsena piccola nord (Stazione di Portovecchio - banchinamento darsena piccola nord).

L'Autorità Portuale, dopo preliminari contatti già avvenuti, affiderà alla SERFER (Studio di progettazione delle FF.SS.) il progetto di penetrazione della rete ferroviaria nella zona commerciale del porto, nelle banchine realizzate con il primo lotto della variante II della ferrovia.

CAPITOLO 5. COMPLETAMENTO DEL SETTORE PASSEGGERI

5.1 PORTO DI PIOMBINO

Uno dei primi obiettivi che l'Autorità portuale si è posta, sin dal suo insediamento, è stato quello di razionalizzare e qualificare il settore dedicato ai passeggeri, migliorando l'accesso e l'uscita dal porto con opere nuove e con una riorganizzazione della viabilità che consente una circolazione rotatoria in luogo della precedente penetrazione puntiforme, riducendo al livello fisiologico i momenti di congestione del porto e, soprattutto, realizzando una moderna ed efficiente Stazione Marittima che offre servizi di standard europeo, nel quadro del più complessivo avvio del Centro

Integrato dei Servizi Portuali (CISP) che svolge così funzioni anche di centro direzionale e centro commerciale e realizzando parcheggi con gratuità temporale al servizio della bigliettazione e tre parcheggi su Poggio Batteria (di cui uno a pagamento e due gratuiti, uno di questi ultimi riservato ai pendolari) per complessivi 13.000 mq., con finalità di sosta lunga.

Resta da riqualificare proprio la zona in cui si trovano i parcheggi di Poggio Batteria. Tale area dovrà essere asfaltata e all'ingresso del parcheggio riservato ai pendolari dovrà essere installata una sbarra.

5.2 *PORTO DI PORTOFERRAIO*

E' nota la carenza dei servizi da rendere ai passeggeri nel porto di Portoferraio. La sala di aspetto denominata "Centro Servizi Portuali" non è che una prima, parziale risposta a tale esigenza, ma non pienamente sufficiente. Si rende pertanto necessario provvedere alla realizzazione di una vera e propria Stazione marittima. L'intervento è giustificato dal transito dei passeggeri delle navi traghetto e delle navi da crociera: in tutto circa 3 milioni di passeggeri all'anno. Comune di Portoferraio e Autorità Portuale stanno studiando congiuntamente la problematica, a partire dalla sua ubicazione che va inquadrata in una logistica efficace e razionale al fine di qualificare la mobilità nel suo stretto rapporto porto - città, ubicazione di massima individuata dal Piano Strutturale del Comune nella zona denominata ex Enel.

5.3 *PORTO DI RIO MARINA*

Dal dicembre del 2004 è stata aperta la nuova sala d'attesa del porto di Rio Marina, costata circa € 100.000,00. La sala è dotata di servizi igienici, anche per disabili, e di impianto di riscaldamento e condizionamento.

CAPITOLO 6. COMPLETAMENTO DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI VIGENTI.

6.1. PORTO DI PIOMBINO

Prima di procedere allo sviluppo a nord/est del porto di Piombino, l'Autorità Portuale ha programmato la realizzazione di tutte le opere previste dal Piano Regolatore vigente.

Ciò ha significato:

- Prolungamento di 280 metri della diga foranea con allargamento della banchina interna fino a 25 metri per renderla pienamente operativa, con fondale a - 13 metri ed adeguamento, previo allargamento, del primo tratto del molo Batteria.
- Costruzione della banchina Marinai d'Italia (ex Magona) di 125 metri con fondale a - 8,5 metri.
- Escavazione esterna di 200.000 mc. per riprodurre il canale di accesso a - 13 metri ed il conseguente bacino di evoluzione.
- Escavazione interna di 100.000 mc. per rendere operativa la nuova banchina Marinai d'Italia (ex Magona).

2.1.1 LA DIGA FORANEA

- La realizzazione del prolungamento della diga è in corso di esecuzione. I lavori, iniziati nel settembre del 2001, hanno visto, nell'ottobre del 2002, l'approvazione di una perizia di variante, che prevede un adeguamento del dente ed un conseguente allungamento di ulteriori 20 m.. Nel giugno del 2005 la banchina sarà operativa.
- Per il molo Batteria (1^a parte della diga), al fine di non eccessivamente diminuire le dimensioni operative della banchina Trieste, è stata predisposta una nuova

progettazione che riduce l'allargamento da 25 metri a 22 metri, dimensione più che sufficiente per l'operatività della diga prolungata ed allargata.

I lavori sono iniziati alla fine del settembre 2003 e, dopo l'adozione di due varianti progettuali, la loro conclusione è prevista per la primavera del 2006 con un costo che, a causa di imprevisti geologici e alle conseguenti maggiori lavorazioni, sarà complessivamente di circa € 6.400.000,00 (circa 2 milioni di euro in più rispetto al progetto iniziale).

- La realizzazione del prolungamento e banchinamento interno della diga foranea con operatività multiuso ha richiesto di iniziare ad affrontare la problematica relativa alle aree da dedicare all'intermodalità strettamente collegata al progetto delle c.d. Autostrade de Mare. La trattativa avviata con il Comune di Piombino, confortata da una valutazione di congruità economica da parte dell'Amministrazione Finanziaria, si è conclusa con l'acquisto dell'area di Poggio Batteria (circa 46.000 mq) da parte dell'Autorità Portuale di Piombino, per un costo di circa € 1.300.000,00. Diga foranea e aree di Poggio Batteria rispondono alle esigenze dettate dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che punta sul cabotaggio tra i porti nazionali e analoghi collegamenti con quelli del Mediterraneo per sottrarre quote di traffico alla strada (Short Sea Shipping).

2.1.2 LA BANCHINA MARINAI D'ITALIA (Escavazione)

La costruzione della banchina "Marinai d'Italia" è stata terminata nell'agosto del 2002, è stata collaudata nel maggio del 2003 ed ha avuto un costo finale di circa € 3.000.000,00.

Per rendere operativa la banchina si è reso necessaria un'escavazione di circa 100.000 mc. per portare il fondale a - 8,5 m., per un costo iniziale di circa € 770.000,00.

In realtà si tratta di una bonifica, in quanto nella Conferenza dei Servizi presso il

Ministero dell'Ambiente del 23 aprile 2004 è stato stabilito che, prioritariamente all'intervento di dragaggio, si doveva procedere alla messa in sicurezza e alla bonifica dell'area alla luce della sentenza del TAR Liguria n. 267 del 18 marzo 2004 ed ai sensi del D.M. 471/99. La Conferenza ha poi approvato nella stessa seduta il progetto di bonifica dello specchio acqueo antistante la banchina Marinai d'Italia proposto dall'Autorità Portuale.

Tale bonifica comporta un'asportazione di materiali superiore al progetto iniziale, in quanto il fondale che si andrà ad ottenere sarà di - 9 mt. rispetto ai - 8,5 mt., dato che la caratterizzazione è stata eseguita fino a 9 mt. di profondità. La quasi totalità del materiale di risulta (circa 105.000 mc.) sarà messa nella vasca di contenimento, mentre una quota residuale di circa 4.000 mc. dovrà essere smaltita a terra. Queste operazioni (maggiore quantitativo escavato, smaltimento parziale a terra ed altri oneri connessi all'intervento di bonifica) hanno comportato un aumento dei costi pari a circa il doppio di quelli originariamente previsti. Pertanto l'intervento complessivamente avrà un costo pari ad € 1.900.000,00 e si concluderà nel mese di maggio 2005.

Successivamente si dovrà procedere ad una ulteriore caratterizzazione dell'area indagando fino a - 13 mt. di profondità.

2.1.3 VASCA PICCOLA DI CONTENIMENTO

I lavori per la realizzazione della vasca piccola di contenimento dei materiali di risulta provenienti dalle operazioni di dragaggio sono terminati nel gennaio del 2004 ed hanno avuto un costo complessivo di circa € 2.800.000,00. Il Ministero dell'Ambiente ha imposto un ulteriore supplemento di indagine sulle caratteristiche del fondo della vasca e di conseguenza l'intera impermeabilizzazione del fondo e degli argini della stessa, per un costo aggiuntivo di circa € 600.000,00.

La vasca ha una superficie di circa 41.500 mq. ed una capacità totale di circa 280

mc., e sta già a ricevendo i sedimenti provenienti dalla bonifica/escavo dei fondali antistanti la banchina Marinai d'Italia e successivamente assorbirà una parte dei materiali provenienti dal dragaggio interno del porto.

2.2 PORTI ELBANI

Il criterio di attuare le opere previste dai Piani Regolatori Portuali vigenti è stato adottato dall'Autorità Portuale di Piombino anche per i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo.

- Per quanto concerne la realizzazione del piazzale di mq. 3.750 attraverso l'avanzamento del filo banchina ricompreso tra la radice del Molo Massimo e la radice del pontile 3, l'opera si è conclusa nell'ottobre del 2003 per un costo finale complessivo di circa € 2.500.000,00.
- Per quanto riguarda la ristrutturazione ed il prolungamento di 50 metri del Molo Massimo del porto di Portoferraio, i lavori sono stati consegnati nel gennaio del 2004 ed hanno un tempo di realizzazione di 18 mesi ed un costo previsto di circa 4 milioni di €.
- Per quanto riguarda il porto di Rio Marina, è stato approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. un adeguamento tecnico - funzionale che prevede il banchinamento interno del molo di sottoflutto ed il suo prolungamento fino a mt. 50 con direzione N - S. Ciò consentirà di maggiormente proteggere lo specchio acqueo interno, in particolar modo da onde provenienti dal 1° e 2° quadrante.
- Per quanto riguarda Cavo, il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha approvato il progetto di demolizione e ricostruzione del pontile, con un costo presunto di € 2.500.000,00. E' in corso la validazione dello stesso progetto e, non appena validato, saranno attivate le procedure di gara. I lavori inizieranno a settembre del 2005 per

un tempo di realizzazione di 8 mesi. Al pontile potranno così accostare nuovamente anche le navi traghetto, contribuendo a decongestionare il porto di Portoferraio dal traffico veicolare e a valorizzare e qualificare la parte orientale dell'isola.

CAPITOLO 7. ATTIVITA' PROMOZIONALE

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

- il primo è quello di rafforzare ed implementare la promozione e la conoscenza delle potenzialità del porto di Piombino, sia in ambito nazionale che internazionale, alla ricerca di traffici commerciali;
- il secondo è quello di promuovere il traffico crocieristico del porto di Portoferraio.

Nell'ottica del primo obiettivo prosegue il progetto Tuscan Port Authorities, sinergia tra le tre autorità portuali toscane, volta a svolgere azioni promozionali comuni, nei confronti di operatori ed aree/paesi nazionali ed esteri. Tali azioni si concretizzano nella presenza coordinata su tre appuntamenti all'anno di fiere e mercati nazionali e/o internazionali, che per il 2005 sono la partecipazione al Salon International de la Logistica a Barcellona in maggio e al Transport Logistic a Monaco di Baviera in giugno.

A queste azioni si aggiungeranno gradualmente, quelle di presentazione commerciale nelle realtà imprenditoriali territoriali della Toscana e delle regioni limitrofe.

A supporto di tali iniziative, vengono realizzate una serie di prodotti promozionali e

pubblicitari, cartacei ed informatici.

Sempre nell'ambito portuale di Piombino, continuerà lo sforzo promozionale al fine di dare maggiore visibilità e conoscenza agli utenti/passeggeri della Stazione Marittima e dell'annesso centro commerciale.

Per quanto riguarda il secondo obiettivo, l'Autorità Portuale, unitamente alla Porto di Livorno 2000, in collaborazione con l'Agenzia per il Turismo dell'Arcipelago Toscano, e nell'ambito del protocollo d'intesa per lo sviluppo crocieristico nella Provincia di Livorno, ha partecipato nel marzo 2005 al Seatrade Cruise Shipping Convention di Miami, il salone espositivo più importante al mondo dedicato alle crociere, con l'intento di promuovere e dare la più ampia conoscenza possibile del porto di Portoferraio quale scalo crocieristico dell'Isola d'Elba nel crescente mercato delle crociere.

Inoltre continua la collaborazione con l'APT nella gestione del servizio di accoglienza dei croceristi, con l'allestimento di un gazebo sulle banchine per la distribuzione di depliant e cartine e con l'organizzazione di iniziative collaterali, quali la consegna di omaggi ai comandanti delle navi di maggior prestigio e lo svolgimento di concerti della banda cittadina sottobordo.

Per quanto concerne gli aspetti legati alla comunicazione, continuerà anche nei prossimi anni l'acquisizione di uno spazio redazionale sull'organo di informazione del Comune di Piombino, nell'attesa di poter realizzare una propria pubblicazione a carattere periodico.

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

CAPITOLO 8. RISORSE FINANZIARIE

Per poter realizzare tutte le opere programmate dall'Autorità Portuale sono necessarie ingenti risorse economiche.

Dopo l'ottenimento di oltre 46 miliardi di vecchie lire dalla legge 413/98, che sono servite per realizzare le opere previste dal vecchio PRP, l'Autorità Portuale ha ottenuto i seguenti finanziamenti :

- circa € 33.000.000,00 attraverso il primo rifinanziamento della legge 413/98, attivati con la stipula di tre contratti di mutuo;
- € 54.897.600,00 lordi dai fondi della Legge 1/8/2002, n. 166, ovvero secondo rifinanziamento della L. 413/98;
- Inserimento nella programmazione di opere del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per una somma complessiva di circa € 24.000.000,00;
- € 2.582.284,50 provenienti dalla stipula di due convenzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e riguardanti le operazioni di escavo nei porti nazionali;
- Legge 426/98 : riguarda le bonifiche dei siti inquinati, nella quale è ricompreso il porto di Piombino. L'Autorità Portuale adopererà i fondi di questa legge per finanziare i progetti di caratterizzazione delle aree "a terra" e "a mare" della Variante 2; per trattare e bonificare eventuali quote di materiali provenienti da successivi escavi interni; per contribuire allo spostamento dei carbonili. Sono già stati introitati da parte dell'Autorità Portuale circa € 375.000,00;
- Programmi comunitari : DOCUP 2000 - 2006 per il quale l'Autorità Portuale ha ottenuto il cofinanziamento per un progetto il cui valore assomma a circa € 800.000,00 ed è in procinto di vedersi attribuito un cofinanziamento pari a circa € 6.000.000,00 finalizzati alla costruzione della grande vasca di contenimento dei materiali di dragaggio;

- Dalla rimodulazione delle risorse avanzate dal Patto territoriale Piombino - Val di Cornia, l'Autorità Portuale ha ottenuto un cofinanziamento pari a circa € 233.000.000 per la sistemazione dei parcheggi di Poggio Batteria;
- Con apposito decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25 febbraio 2004 sono stati destinati all'Autorità Portuale € 3.204.612,79 per finanziare gli interventi finalizzati ad elevare la sicurezza nei porti;
- € 1.084.558,20 sono stati erogati in virtù di quanto stabilito dall'art. 145 della Legge finanziaria e sono stati utilizzati per l'escavo del canale di ingresso e del bacino di evoluzione del porto di Piombino.

La partecipazione di risorse private si rende assolutamente indispensabile per la realizzazione di tutte le opere previste dalla Variante II che non potrebbero essere interamente realizzate, in tempi utili, con le sole risorse pubbliche. L'Autorità Portuale si attiverà per ricercare sinergie con i privati, attraverso i project financing.

CAPITOLO 9. SICUREZZA ED IGIENE DEL LAVORO

In aderenza agli obiettivi fissati dal POT relativo al triennio 2004 - 2006, l'Autorità Portuale ha in previsione di continuare ad impegnarsi in ordine alla problematica di cui all'articolo 17 della legge 84/94, circa il lavoro temporaneo, alle procedure di cui all'articolo 4, comma 3, del D. Lgs. 17 agosto 1999, n. 334 e al relativo regolamento attuativo di cui al decreto 16 maggio 2001, n. 293, nonché alla disciplina inerente al transito e alla sosta degli esplosivi in ambito portuale.

Nel mese di ottobre è stata istituita l'agenzia di fornitura di lavoro temporaneo ex art. 17, comma 5, della legge 84/94, denominata "*Agenzia Lavoro Portuale Temporaneo Piombino s.r.l.*", (in forma abbreviata *AGE.L.P.T.P. S.r.L.*). L'attività dell'Agenzia è regolamentata dal Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n. 03/04 del 1° ottobre 2004; con lo stesso provvedimento sono state approvate e rese esecutive le tariffe per le

prestazioni di lavoro portuale temporaneo. In tale contesto - e in ottemperanza al disposto normativo di cui al comma 10, lettera e) dell'articolo 17 della legge 84/94 - particolare rilievo è stato dato alla materia della sicurezza. Tutta la Parte V, infatti, reca i criteri per la *salvaguardia della sicurezza sul lavoro*, prevedendo obblighi significativi ed importanti sia per l'agenzia fornitrice (in particolare quelli connessi alla formazione e all'addestramento dei lavoratori sull'uso delle attrezzature e macchine necessarie allo svolgimento delle prestazioni lavorative), che all'impresa utilizzatrice (in particolare quelli connessi alla informativa sui rischi specifici per la sicurezza e la salute e sulle misure di prevenzione, protezione e di pronto soccorso).

A seguito della relativa approvazione da parte del Comitato Portuale, nel 2004 è stata avviata la convenzione con l'Università degli Studi di Pisa - Dipartimento di Chimica Industriale per lo svolgimento di attività di ricerca e di formazione relative all'analisi della sicurezza nelle attività portuali e nella navigazione finalizzata agli adempimenti previsti dal D. Lgs. 17 agosto 1999, n. 334, con cui è stata recepita la direttiva 96/82/CE inerente al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose (c.d. "*Direttiva Seveso II*") e dal successivo D.M. (Ambiente) 16 maggio 2001, n. 293, di attuazione della anzidetta direttiva comunitaria. Come noto, infatti, il porto di Piombino ha un importante traffico passeggeri e un rilevante traffico commerciale da e verso le isole dell'arcipelago Toscano e la Sardegna; al traffico commerciale è associato il transito nel porto di sostanze pericolose, quali combustibili liquidi, GPL ed esplosivi. Ebbene, dagli studi condotti a suo tempo da ARPAT, in collaborazione con l'Università di Pisa, risulta che l'attuale assetto del porto, caratterizzato dalla promiscuità del traffico commerciale con i piazzali di imbarco del traffico turistico, non è ottimizzato dal punto di vista della sicurezza. E proprio il rilevante traffico di sostanze pericolose su mezzi stradali imbarcati su traghetti, rendono applicabile al porto di Piombino anche il D. M. 293/01 anzidetto. Nel corso del 2005 e 2006, l'Autorità Portuale dovrà dunque predisporre un

Rapporto di Sicurezza in cui valutare il rischio dovuto ad incidenti in cui siano coinvolte sostanze pericolose nelle aree portuali da trasmettere poi alle Autorità Comunale e Provinciale per le conseguenti integrazioni ai relativi piani regolatori, ai sensi del D. Lgs 151/01, relativo alla pianificazione territoriale in prossimità di aziende a rischio di incidente rilevante. Il fatto che anche i porti di Portoferraio e Rio Marina ricadano nella giurisdizione dell’Autorità Portuale di Piombino, impegna la stessa Autorità sul fronte delle problematiche di sicurezza anche in tali scali, per i quali si rendono opportuni lo studio e la realizzazione di vari interventi di loro riassetto attraverso l’analisi della sicurezza della navigazione tra i porti di Piombino e i due porti elbani. In questo contesto assume particolare rilievo l’intensità del traffico navale nel canale di Piombino che è evidenziata come un ulteriore punto da considerare nell’analisi delle problematiche di sicurezza del porto di Piombino. Per la redazione del “*Piano di emergenza dell’ambito portuale*” sarà altresì necessario completare l’acquisizione dei dati relativi al territorio (con riferimento all’ambito portuale e avuto riguardo alle opere di difesa, ai canali di accesso, alle aree commerciali, industriali e petrolifere, di servizio passeggeri, peschereccia, turistiche e da diporto, e, per un raggio massimo di 500m intorno all’area portuale, alle aree urbane, alla densità abitativa etc.), alle aree industriali e petrolifere, alle sostanze comprese nell’allegato 1 al D.Lgs. 334/99 movimentate al loro interno, ai servizi portuali, al traffico e alle movimentazioni di sostanze pericolose, nonché alla sicurezza, con riferimento agli eventi incidentali e alle tipologie di scenari incidentali possibili.

In tale contesto particolare attenzione meriterà il transito e alla sosta degli esplosivi in ambito portuale. L’Autorità Portuale, anche tenendo conto delle inevitabili correlazioni con la “security” (cfr. successivo paragrafo) ha ritenuto opportuno dotarsi di un apposito software, denominato “Hacpack”, già in uso presso altri porti italiani, con cui sarà possibile (rispondendo all’esigenza delle Autorità preposte alla sicurezza) di visualizzare in tempo reale la mappa del porto con riferimento alle

rilevanti attività dal punto di vista di security, e segnatamente alle navi ormeggiate con a bordo merci pericolose, alle merci pericolose stoccate in ambito portuale, ai dati delle navi, alle “aree di danno” (come previsto dal metodo speditivo del Ministero degli Interni), alla tipologia di merci medesime, alla loro classificazione secondo le normative internazionali (IMDG-Code), alle EMergency Schedules (EMs), alla valutazione del rischio Nave/Terminals (secondo metodi F&EI Index, CEI Index e Metodo Speditivi) e al certificato rilasciato dal servizio Chimico di Porto, con le relative prescrizioni di sicurezza.

Per l’anno in corso e il 2006, infine, è intendimento dell’Autorità Portuale incrementare i controlli e la vigilanza di competenza in materia di sicurezza: e la nuova pianta organica dell’Autorità Portuale prevede, in seno all’Area Giuridico-Amministrativa-Contabile, l’istituzione di una sezione specificamente dedicata ai compiti di sicurezza (safety e security) e ambiente alla quale sono assegnate tre unità con funzioni di vigilanza e di ispezione portuale.

CAPITOLO 10. SECURITY PORTUALE

Come noto, dal 1° luglio 2004, sono entrate in vigore le nuove regole (adottate dall’IMO nel dicembre 2002) del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS '74 e del Codice ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) recanti speciali misure di *security* per i porti, le infrastrutture/terminali portuali e le navi impiegate in viaggi internazionali che operano in detti porti. L’Autorità Portuale ha definito, per ciascun porto e/o terminale portuale di giurisdizione interessato dalla normativa (Piombino e Portoferraio) le opportune misure di intervento da adottare in funzione del livello di rischio effettuando una specifica “valutazione dei rischi” (c.d. *Port Facility Security Assessment*, in sigla “PFSA”), sviluppando un piano di security (c.d. *Port Facility Security Plan*, in sigla “PFSP”) per il porto di Piombino e uno per il porto di

Portoferraio, e designando l'Ufficiale responsabile della security dell'infrastruttura/terminale portuale (c.d. *Port Facility Security Officer*, in sigla "PFSO"). I due "piani di security" dei porti di Piombino e Portoferraio sono stati approvati dalle competenti Autorità Marittime, rispettivamente, in data 21 giugno e 29 giugno 2004. Detti piani prevedono la realizzazione di talune opere finalizzate alla tutela delle navi che approdano nei due scali. Così, entro la fine dell'anno, nel porto di Piombino si provvederà alla "recinzione" delle *facilities* interessate e alla delimitazione di un'area "sterile" in prossimità della Darsena Lanini, ad uso del servizio di battellaggio delle merci e dei marittimi destinati/provenienti dalla rada di Piombino e/o dal Terminal Lucchini. Saranno altresì avviate le procedure per la realizzazione del sistema generale di videosorveglianza e di controllo degli accessi al porto. Diversamente da Piombino, il porto di Portoferraio ha una ricettività di navi soggette all'ISP Code limitata alle navi da crociera. In sede di realizzazione del Piano di Sicurezza sono state individuate quali Port Facilities il Molo del Gallo e la Banchina Alto Fondale. L'accosto delle navi da crociera è e sarà comunque presidiato da un idoneo servizio di vigilanza armata.

Dal 1° luglio 2005, in ottemperanza al Regolamento (CE) N. 725/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31.03.2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, tutti gli Stati membri dell'Unione Europea, dovranno applicare integralmente le misure speciali per migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e della parte A del Codice ISPS alle navi passeggeri definite di classe "A" ai sensi dell'art. 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, datata 17 marzo 1998, adibite al traffico nazionale nonché alle loro società, quali definite alla Regola IX/1 della Convenzione SOLAS, ed agli impianti portuali che ad esse prestano servizi. In tale contesto le norme di security di cui all'ISPS Code saranno obbligatorie anche per le navi nazionali, con TSL maggiore e/o uguale a 500, che effettuano navigazione su rotte di Classe "A". Il porto di Piombino ne è interessato

in ragione della linea marittima Piombino -Olbia, con due corse giornaliere. Si dovranno quindi adottare tutte le procedure finalizzate all'adeguamento della valutazione dei rischi eseguita dall'Autorità Portuale per le successive variazioni al Piano di Sicurezza e la realizzazione degli interventi infrastrutturali conseguenti.

CAPITANERIA DI PORTO

Obiettivo primario per il porto rimane l'istituzione della capitaneria di Porto in sostituzione dell'Ufficio Circondariale Marittimo. Si tratta di elevare il rango dell'Autorità marittima, attualmente presente, in modo da allineare il porto di Piombino a tutti gli altri scali sede di Autorità Portuale.

Al proposito si richiama il protocollo d'intesa intervenuto tra la Direzione Marittima di Livorno, l'Autorità Portuale e il Comune di Piombino, con il quale sono stati reciprocamente assunti gli impegni a carattere operativo necessari durante l'esecuzione dei lavori per la realizzazione della nuova sede della Capitaneria.

Il progetto del fabbricato è stato recentemente approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP., mentre i finanziamenti sono già disponibili. I lavori di esecuzione del nuovo manufatto inizieranno presumibilmente entro la fine dell'anno in corso.