



Comune di Campiglia Marittima  
Comune di Piombino  
Provincia di Livorno

# piano strutturale intercomunale

Variante Generale al Piano Strutturale d'Area

## Intesa sul Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell'A.D.S.P. del Mar Tirreno Settentrionale

UFFICIO DI PIANO <i>Coordinamento politico</i> Sindaco Comune di Piombino Francesco Ferrari	PROGETTO URBANISTICO Riccardo Luca Breschi - coordinatore Roberto Farina Andrea Giraldi Antonio Conticello Diego Pellattiero Luca Agostini
Assessore con deleghe all'urbanistica Gianluigi Palombi	STUDI GEOLOGICI Massimo Fanti
Sindaco Comune di Campiglia M.ma Alberta Ticciati	STUDI IDROLOGICO-IDRAULICI Tiziano Staiano
<i>Coordinamento tecnico</i> Responsabile Ufficio di Piano Salvatore Sasso	STUDI AGRONOMICI Gian Luca Galli Andrea Fedi
Responsabile del Procedimento Annalisa Giorgetti	STUDI AMBIENTALI Maurizio Bacci Stefano Corsi
Responsabile coordinamento VAS Laura Pescini	ASPETTI SOCIOECONOMICI Claudio Salvucci Daniele Mirani
<i>Collaboratori</i> Mariasaria Mezzacapo Mario Ferrari Valerio Buonaccorsi	ASPETTI GIURIDICI Giacomo Muraca
GARANTE DELL'INFORMAZIONE E DELLA PARTECIPAZIONE Paola Meneganti	VAS E VALUTAZIONE DI INCIDENZA Mariagrazia Equizi Andrea Lucioni

**doc.7**

**INTESA SUL DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DELL'ADSP  
DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

L'anno duemilaventuno, il mese di marzo, il giorno otto:

- Avv. Francesco Ferrari, Sindaco di Piombino;
- Dott. Luciano Guerrieri, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale;

**Premesso che:**

- l'art. 5 della L. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale", riformata recentemente dal D.Lgs 169/2016 e D.Lgs 232/2017, pone in capo all'Autorità di Sistema Portuale la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (di seguito DPSS) come livello di pianificazione strutturale e strategica che, assieme al livello operativo rappresentato dai PRP, comporrà il Piano Regolatore di Sistema Portuale (di seguito PRdSP);
- ai sensi dell'art. 5 co 1-ter della L 84/94, viene normato che "la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città definite dal documento di pianificazione strategica di sistema è stabilita dai comuni, previo parere della competente Autorità di sistema portuale".
- il DPSS, ai sensi dell'art. 5 co 1-quater della L 84/94, è "sottoposto al parere di ciascun comune territorialmente interessato";
- l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (di seguito AdSP), nel corso del 2019 ha avviato le procedure di formazione del proprio DPSS

coerentemente a quanto disposto dalla vigente normativa in materia portuale e che a metà del 2020 ha pubblicato il DPSS preliminare ed iniziato il ciclo di consultazione di enti e stakeholders.

**Premesso inoltre che:**

- il Comune di Piombino è attualmente dotato di Piano Strutturale d'Area redatto ai sensi della LR n. 1/2005, in forma coordinata anche con il Comune di Campiglia Marittima ed il Comune di Suvereto;

- la LR n. 65/2014, che ha abrogato la LRT n. 1/2005 in materia di Governo del Territorio, conferma quale atto di pianificazione territoriale e strategica il Piano Strutturale;

- i Comuni di Piombino, Campiglia M.ma, San Vincenzo, Suvereto e Sassetta hanno dato avvio, a partire dal 2015, ad una nuova fase di pianificazione territoriale con l'obiettivo di rilanciare il coordinamento delle politiche di governo del territorio della Val di Cornia, tenendo conto dei diversi percorsi di pianificazione condotti da ciascun Comune, ed al tale fine hanno proceduto alla sottoscrizione di specifiche convenzioni (2015 e 2020), ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs n. 267/2000 e degli artt. 20 e 21 della LR n. 68/2001, al fine di garantire un corretto coordinamento delle politiche territoriali della Val di Cornia;

- in data 1/08/2018, con deliberazioni di Giunta Comunale n. 218 del Comune di Piombino e n. 100 del Comune di Campiglia M.ma, è stato avviato il Procedimento per la formazione della Variante Generale al Piano Strutturale d'Area per i Comuni di Piombino e Campiglia Marittima (di seguito PS), e contestualmente, i procedimenti di

conformazione al PIT/PPR, approvato con deliberazione del CRT n. 37 del 27/03/2015, di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi della LR n. 10/2010 e della Valutazione di Incidenza di cui alla LR n. 30/2015;

- ai sensi dell'art. 17 co. 3 della LR 65/2014, in data 13/08/2018 è stato trasmesso all'AdSP, con nota agli atti del Comune di Piombino n. 2018/28198, l'atto di avvio del procedimento del PS finalizzato alla formazione dello strumento di pianificazione strategica intercomunale;

- le procedure relative alla formazione del nuovo PS risultano pressoché completate e tali da rendere imminente l'adozione dello strumento urbanistico presso i Consigli comunali dei due comuni.

**Preso atto che:**

- in data 10/04/2020 è stato trasmesso, con nota acquisita al protocollo del Comune di Piombino n. 2020/12452, il Documento Preliminare del DPSS e quindi, ai sensi dell'art. 1 co. 2quater del D.Lgs 232/17, nei mesi di maggio e giugno si sono svolte le consultazioni preliminari in merito allo strumento di pianificazione strategica portuale mediante il coinvolgimento dei comuni territorialmente interessati;

- in data 27/11/2020, in atti del Comune di Piombino prot. n. 2020/43059, l'AdSP ha pertanto trasmesso agli stessi comuni il Documento di Sintesi del DPSS, unitamente alle "Schede di nodo" e alle "Tavole assetto infrastrutturale, interazione porto città e ZLS" relative ad ogni singolo porto del Sistema portuale dell'Alto Tirreno oltre che ai report relativi al percorso partecipativo svolto,

richiedendo l'espressione del proprio parere di competenza nei termini di cui all'art. 5, comma 1quater, lett. a) della L 84/94;

- con nota n. 2021/774 del 08/01/2021, il Comune di Piombino ha annunciato la propria intenzione di svolgere ulteriori approfondimenti sulla proposta di DPSS presentata in ragione delle articolate attività di pianificazione connesse alla predisposizione del PS intercomunale e dei necessari approfondimenti e affinamenti sulle valutazioni da condurre in merito alle proposte avanzate dal DPSS, al fine di operare compiutamente il necessario coordinamento tra i due strumenti di governo del territorio.

**Preso atto inoltre che:**

- l'AdSP e il Comune di Piombino hanno sottoscritto nel mese di dicembre 2018 uno specifico accordo per la redazione di un "Documento di fattibilità delle alternative progettuali della bretella di Piombino - Tratto 2: Gagno - Porto" finalizzato al perseguimento dell'obiettivo di rafforzamento produttivo dell'area di crisi industriale di Piombino tramite la realizzazione delle opere previste nel Piano Regolatore Portuale;
- come stabilito nell'accordo, l'AdSP ha affidato specifico incarico per la redazione del suddetto Documento di fattibilità;
- sulla base dei risultati del suddetto studio di fattibilità, come risulta dal verbale dell'incontro tenutosi in data 17 novembre 2020, l'AdSP e il Comune di Piombino hanno ritenuto indispensabile, per poter procedere con le fasi successive di progettazione della Bretella di Piombino - Tratto 2: Gagno - porto, sottoscrivere un ulteriore

accordo tra amministrazioni ai sensi dell'art. 15 della L.241/90 e ss.mm.ii. all'interno del quale individuare l'AdSP quale soggetto che attiverà tutte le procedure per dar corso alla realizzazione dell'opera.

**Preso atto infine che:**

- l'AdSP, in data 21 aprile 2020, esperite le procedure di gara per l'affidamento dell'appalto di progettazione ed esecuzione dei lavori, ha sottoscritto specifico contratto per l'affidamento dello "Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS398 dello svincolo Gagno - Terre Rosse";

- l'AdSP, a seguito di Provvedimento dirigenziale n. 6 del 30 ottobre 2020, ha indetto una procedura di gara per l'affidamento dello "Studio di fattibilità e progettazione preliminare del Piano del Ferro per la riorganizzazione ed il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria dei porti di Livorno e Piombino", ex art. 23 D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 e ss.mm.ii. e artt. 14 e 17 del DPR 5 ottobre 2010 n. 207;

**Considerato:**

- l'esito degli incontri avuti tra le due amministrazioni, durante i quali sono state messe a punto ulteriori implementazioni e affinamenti al DPSS, in particolare per quanto attiene le proposte del DPSS di individuazione e/o delimitazione, ai sensi dell'art. 5, comma 1bis, lett. b) della L 84/94:

- degli ambiti portuali e retroportuali;
- delle aree di interazione porto-città;
- delle aree di influenza portuale;

- dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario;

- delle Zone Logistiche Semplificate di cui alla L 205/2017.

- che, per quanto concerne l'ambito relativo al Comune di Piombino, il Comune e AdSP convergono nel voler modificare l'elaborato "02\_Scheda di nodo - Porto di Piombino" del DPSS trasmesso in data 27/11/2020 tenendo conto dell'allegato alla presente intesa;

**Dato atto che:**

- il DPSS descrive la strategia di sviluppo del sistema dei porti di competenza dell'AdSP, valutando le implicazioni trasportistiche, portuali ed ambientali conseguenti, nell'orizzonte temporale dei prossimi 15/20 anni;

- il PS intercomunale definisce le strategie di pianificazione a livello territoriale, comprensive delle aree portuali, e dell'assetto infrastrutturale territoriale;

- per il porto di Piombino e per le aree di sua influenza, le previsioni del DPSS e del PS, coordinate dalle attività sopra rappresentate, sono improntate alla sostanziale revisione degli attuali assetti territoriali attraverso:

- il DPSS ridisegna l'ambito di competenza, anche mediante il recupero di ingenti aree demaniali marittime occupate da attività industriali dismesse, con le modalità definite dalla presente intesa,

- il DPSS definisce le implementazioni infrastrutturali orientate all'indispensabile ridefinizione dell'attuale sistema di accessibilità stradale, in modo da ridurre gli effetti sul tessuto cittadino

circostante, e ferroviaria di adduzione al porto, con particolare riferimento al raccordo base di accesso al porto commerciale, da perfezionare mediante ulteriori specifici accordi,

◦ la definizione di influenza portuale, di interazione porto-città e da destinarsi a ZLS, che saranno successivamente oggetto di pianificazione operativa di competenza comunale in coerenza con quanto definito dai due strumenti strategici e con le modalità definite dalla presente intesa.

**Dato atto inoltre che:**

- le due amministrazioni concordano, ferme restando le rispettive competenze definite dalla vigente normativa in materia di programmazione e pianificazione urbanistica, sulla necessità di consolidare e rafforzare processi di interazione e convergenza tra le due amministrazioni in merito alle strategie di sviluppo territoriale;

**Visto:**

- la vigente normativa in materia portuale ed in particolare quanto disposto dalla L 84/1994 e ss.mm.ii;

- la vigente normativa in materia di governo del territorio ed in particolare quanto disposto dalla LR 65/2014 e ss.mm.ii;

- la L 241/1990 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

- il Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, approvato con D.Lgs 267/2000 e ss.mm.ii ed in particolare quanto disposto dall'art. 42 co. 2 lett. b) in merito alle competenze, attribuite ai consigli comunali, in materia di piani territoriali ed

urbanistici e pareri da rendere per dette materie;

Tutto ciò premesso, le parti sottoscrivono quanto segue:

#### **ART. 1 - Premesse**

Le premesse e gli allegati al presente atto sono parte sostanziale ed integrante della presente intesa.

#### **ART. 2 - Parere sul DPSS e impegni del Comune di Piombino**

Il Comune di Piombino, mediante la sottoscrizione della presente intesa, esprime preliminare assenso in merito ai contenuti del DPSS trasmesso dalla AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, alle seguenti condizioni:

1. per quanto attiene le proposte del DPSS, concernenti il nodo del Comune di Piombino, di individuazione e/o delimitazione, ai sensi dell'art. 5, comma 1-bis, lett. b) della L 84/94, degli ambiti portuali e retroportuali, delle aree di influenza portuale, delle aree di interazione porto-città, dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario e delle Zone Logistiche Semplificate di cui alla L 205/2017, che sia modificato tenendo conto dell'elaborato "02\_Scheda di nodo - Porto di Piombino" del DPSS, già trasmesso in data 27/11/2020, come da allegato alla presente intesa;
2. Per i progetti delle singole opere che saranno previste nel prossimo PRP, da realizzarsi a cura e su proposta dei Concessionari della AdSP, si procederà ad ottenere le relative autorizzazioni e

nulla osta con apposite Conferenze dei Servizi, convocate dalla stessa AdSP ai sensi dell'art. 14 della L 241/90 e s.m.i., nell'ambito delle quali sarà necessario ottenere i pareri di tutti i soggetti interessati.

Il Comune inoltre si impegna a recepire all'interno dell'adottando PS quanto congiuntamente definito ed individuato mediante l'elaborato "02\_Scheda di nodo - Porto di Piombino" del DPSS, come da allegato alla presente intesa, con particolare riguardo a:

- degli ambiti portuali e retroportuali, parzialmente rivisti ed aggiornati rispetto ai vigenti contenuti nel PRP e nei PS/RU;
- delle aree di interazione porto-città, individuate ai sensi dell'art. 5 co 1-ter della L 84/94;
- delle aree di influenza portuale, introdotte dal DPSS esterne all'ambito portuale ove pianifica il comune previo parere, non vincolante, dell'AdSP;
- dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario, parzialmente rivisti ed aggiornati rispetto ai vigenti contenuti nel PRP e nei PS/RU;
- delle Zone Logistiche Semplificate di cui alla L 205/2017, come da proposta di legge della Regione Toscana al MIT e parzialmente riviste ed aggiornate a seguito del confronto.

Il Comune, coerentemente con quanto definito dall'art. 5 co. 2-quater della L84/94 e ss.mm.ii., recepita nel PS la delimitazione delle aree di interazione porto-città, pianificherà dette aree all'interno del redigendo Piano Operativo, a seguito della approvazione del PS e del

DPSS in parola ed in coerenza con quanto dagli stessi indicato, previo parere non vincolante della AdSP. Contestualmente recepirà la delimitazione delle "aree di influenza portuale", così come individuate e definite nel DPSS, all'interno del PS e pianificherà dette aree all'interno del redigendo Piano Operativo, a seguito della approvazione del PS e del DPSS, in parola ed in coerenza con quanto dagli stessi indicato, previo parere non vincolante della AdSP.

La presente intesa, unitamente agli elaborati costituenti la proposta di DPSS, preventivamente adottata dalla Giunta comunale, sarà sottoposta, in tempi brevi e comunque prima o contestualmente all'atto di adozione del PS, all'approvazione del Consiglio Comunale. L'atto di approvazione della presente intesa costituirà espressione del parere definitivo del Comune di Piombino in merito alla proposta di DPSS.

3. Per quanto concerne l'assetto viario e infrastrutturale di ultimo miglio legati al porto, si impegna ad inserire gli stessi, individuati nella cartografia allegata, all'interno del PS e del futuro PO vincolandone l'utilizzo e la gestione come bene pubblico collettivo funzionalmente connesso all'operatività del Porto.

#### **ART. 3 - Impegni della AdSP**

Con la firma della presente intesa, la AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, si impegna a modificare l'elaborato "02\_Scheda di nodo - Porto di Piombino" del DPSS, già trasmesso in data 27/11/2020, tenendo conto di quello allegato alla presente intesa.

L'AdSP, in analogia con quanto definito dall'art. 5 co. 2-quater della L84/94 in merito agli impegni del Comune sulle aree di interazione

porto-città, recepita nel DPSS la delimitazione dell'ambito di propria stretta competenza, pianificherà dette aree all'interno del proprio PRP, a seguito della approvazione del PS e del DPSS in parola ed in coerenza con quanto dagli stessi indicato, previa intesa con il Comune.

L'AdSP si impegna infine ad attenersi alle procedure indicate ai punti 2 e 3 dell'art. 2 di cui sopra, per quanto attiene la pianificazione delle aree di propria competenza e per l'acquisizione del titolo autorizzativo alla realizzazione di ogni opera da realizzarsi entro il perimetro portuale di iniziativa dei singoli concessionari.

Le parti concordano di allegare tale intesa al DPSS ed al PS perché ne diventi parte integrante.

Per il Comune di Piombino

Per l'Autorità di Sistema Portuale

Il Sindaco

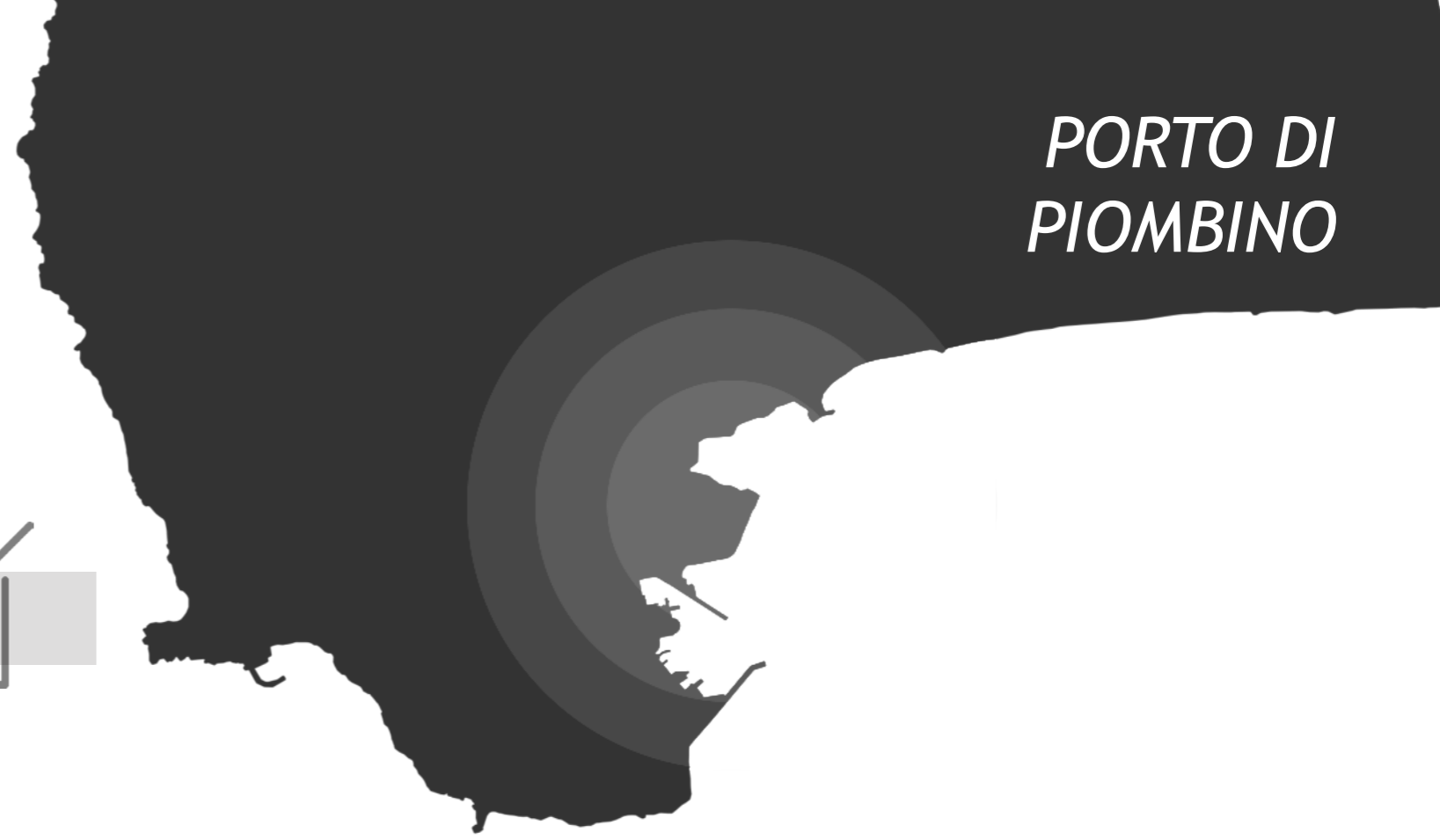
Il Presidente

Avv. Francesco Ferrari

Dott. Luciano Guerrieri

# 02\_scheda di nodo

PORTO DI  
PIOMBINO



02.1 *Obiettivi di sviluppo*



02.2 *Strategie di intervento*



02.3 *Azioni di nodo e direttive correlate*



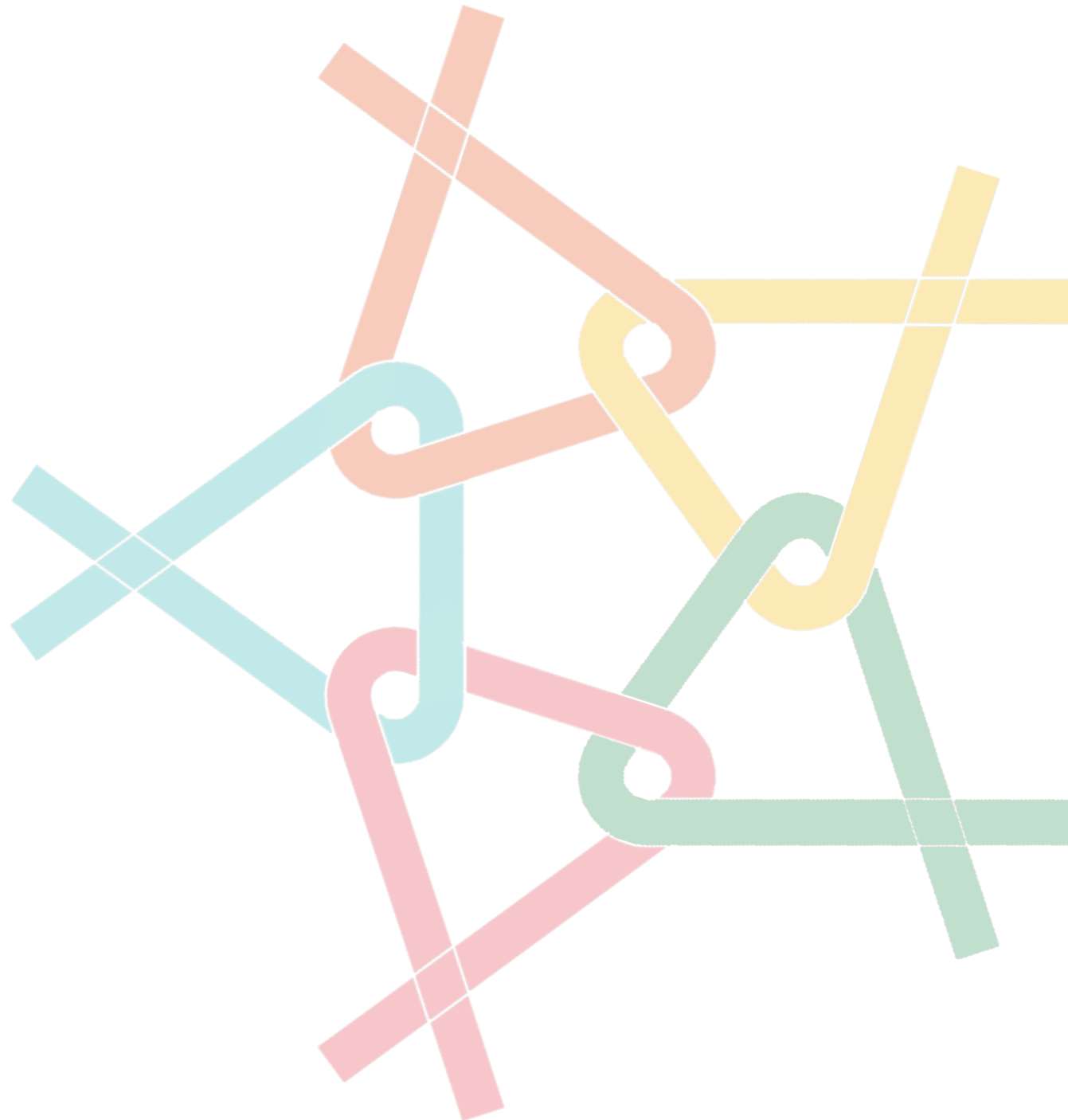
Le schede di nodo costituiscono allegati tecnici al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Le schede hanno lo scopo di sintetizzare la filiera **obiettivi-strategie-azioni** e sono divise per **4 nodi territoriali** così definiti:

- *Nodo multimodale e logistico livornese*
- ***Nodo multimodale e di continuità territoriale piombinese***
- *Nodo insulare di Capraia*
- *Nodo insulare complesso dell' Elba*



Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale  
Piano Regolatore di Sistema Portuale  
Documento di Pianificazione Strategica di Sistema  
**SCHEDE DI NODO**



*Presidente*  
*Segretario Generale*

Stefano Corsini  
Massimo Provinciali

*Ufficio di*  
*Pianificazione*  
*Strategica*

Claudio Vanni  
Sandra Muccetti  
Matteo Scamporrino  
Andrea Del Corona  
Paolo Scarpellini  
Francesca Pichi  
Giorgio Mainardi  
Barbara Bottoni  
David Zanobetti  
Saverio Failli  
Patrizia Innocenti  
Claudia Casini  
Maurizio Tonelli  
Antonio Saviozzi  
Claudia Bulleri  
Pierangelo Simonini  
Laura Montioni  
Isabella Palano

*Progetto grafico a*  
*cura di*

Leonardo Ceccarelli  
Lorenzo Di Marco

# INDICE

02.0\_Macro-temi del DPSS

02.1\_Obiettivi di sviluppo

02.2\_Strategie di intervento

02.3\_Perimetrazioni

02.4\_Azioni di nodo e direttive correlate

- WorldWide Sustainable Ports
- Quay, Plug & Play
- Overcoming Network Impedance
- City-port agreements

02.5\_Localizzazione azioni



La componente progettuale del DPSS vedrà in parallelo con le "Indicazioni a livello di sistema", utili per la programmazione a livello sistemico, le "Schede di nodo" che declinano, come richiesto dalla riforma alla L 84/94, indirizzi, norme, procedure e azioni per l'aggiornamento o la redazione dei PRP. La definizione condivisa di tali schede è stata la principale finalità del ciclo di incontri con gli enti e gli stakeholders dettagliato nell'apposito paragrafo del DPSS.

**Suddivisione in nodi del sistema.** Similmente a come accade in altri piani strategici di livello territoriale si è andati a suddividere in ambiti l'area di competenza. Parlando di porti si è deciso di suddividere in nodi il sistema portuale. La prima operazione è stata quindi quella di individuare i nodi e caratterizzarli. Si è quindi tenuto conto per l'accorpamento dei Comuni in nodi: delle gravitazioni e delle influenze, delle omogeneità logistico produttive, dell'assetto infrastrutturale E infine delle relazioni storico territoriali.

La risultante è la seguente suddivisione in nodi dei territori comunali interessati dal DPSS:

- Nodo multimodale e logistico livornese (Livorno e Collesalveti)
- Nodo multimodale e di continuità territoriale piombinese (Piombino)
- Nodo insulare complesso dell'Elba (Portoferraio e Rio Marina)
- Nodo insulare di Capraia (Capraia)

**Struttura delle schede.** Le schede riguardano l'ultimo anello della filiera alla base dell'intero DPSS: obiettivi-strategie-azioni. Infatti all'interno della scheda troviamo elencate tutte le azioni di nodo, rivolte principalmente ai PRP vigenti o di futura elaborazione, e le direttive correlate ove necessarie. Se gli obiettivi e le strategie erano già contenute nel the PS S preliminare, base per le consultazioni e per i tavoli, le azioni sono state create ex novo partendo dal processo di partecipazione e consultazione.

**Processo metodologico di individuazione delle azioni di nodo.** Per non "partire da un foglio bianco" alcune azioni sono state avanzate dall'ufficio perché legate all'operatività stringente portuale e/o a progettualità già concertate con gli altri enti territoriali. Ma è bene evidenziare come la stragrande maggioranza delle azioni sono nate all'interno dei tavoli e quindi dal confronto costruttivo tra ADSP ed enti. Per ulteriori dettagli rimandiamo ai report allegati al DPSS dove è possibile comprendere chi ha proposto cosa tra le parti.

**Il dispositivo delle azioni.** Nell'ultima parte della scheda, dopo il dettaglio degli obiettivi e delle strategie di piano, viene fatta l'elencazione delle azioni e delle relative eventuali direttive correlate. Le azioni hanno una forma molto sintetica ma contestualmente non ambigua. In tale maniera si permette l'utilizzo ottimale come base per il PRP, eccessivi dettagli o declinazioni potrebbero rivelarsi in un futuro superate, ricordiamo l'orizzonte almeno decennale del documento, o peggio ancora vincolanti per la pianificazione portuale. Le direttive correlate sono ulteriori dettagli che aiutano a comprendere il senso dell'azione stessa sottolineando delle opportunità attualmente presenti, indicando delle direzioni opportune che quell'azione deve tenere, o semplicemente rimandando a altri documenti o progettualità. Le indicazioni per i PRP hanno dunque una parte fissa ed una parte variabile: la parte fissa è il testo dell'azione stessa, la parte variabile è la direttiva correlata che ha validità ad oggi, ma, comprensibilmente, può risultare obsoleta in futuro e quindi essere modificata.





- Consolidare il ruolo nella **rete TEN-T**
- Rivestire un ruolo centrale nel **Mediterraneo**
- **Autonomia energetica**, co-generazione
- Ridurre la produzione di rifiuti indifferenziati e tendere al **riciclo**
- Aumentare gli **applicativi Smart** per l'operatività a livello di AdSP



- Innalzamento degli **standard dei servizi** portuali
- Riperimetrazione dell'**ambito portuale**
- Razionalizzazione delle **funzioni** e del **lay-out** delle attività
- Incremento efficienza utilizzo **banchine** e aree portuali
- Regolamentazione della gestione degli **accosti** pubblici
- Miglioramento degli **accessi nautici**



- Collegamento alle **reti sovra-territoriali**
- Efficientamento **ultimo miglio**
- Switch modale delle merci da gomma a rotaia
- Miglioramento dell'**accessibilità marittima** di merci e persone
- Efficientamento della **continuità territoriale**



- Diminuzione **interferenze** porto-città
- Riorganizzazione e semplificazione dei **perimetri** e delle **competenze** tra porto, città e territorio
- Rigenerazione del **waterfront**
- Condivisione delle **scelte** con enti territoriali, stakeholder e cittadini
- Valorizzazione del **patrimonio storico-identitario e ambientale**



- Aprire tavoli tecnici e gestori delle reti infrastrutturali
- Mettere in campo azioni utili alla facilitazione d'accesso ai finanziamenti (nazionali ed europei) su temi infrastrutturali
- Ampliare e qualificare l'infrastruttura portuale degli asset più competitivi dei singoli Porti
- Introdurre regimi normativi speciali o semplificate in specifiche aree portuali
- Consolidare il competitivo ventaglio funzionale di offerta a livello di sistema
- Adeguare le infrastrutture portuali alle innovazioni nel campo della transizione ai biocarburanti e all'elettrico
- Realizzazione del gruppo di acquisto energetico e del sistema di distribuzione chiuso (SDC) in coordinamento con il DEASP
- Azioni di risparmio energetico
- Sperimentazioni circa l'utilizzo dell'idrogeno e le fonti di energia alternative
- Promuovere l'installazione di impianti e luoghi di riciclo e riuso degli scarti portuali da trasformare e riutilizzare in loco
- Attivare una filiera di riuso - ciclo dei rifiuti – generando anche una nuova economia circolare in porto
- Implementazione SIT e open data
- Soluzioni innovative per la catena logistica doganale
- Introduzione del remote control doganale



- Ripensare e aggiornare attività, aree, strutture e beni strumentali al servizio del porto
- Individuare delle prestazioni minime per la somministrazione dei servizi portuali
- Inglobare aree produttive strettamente legate al porto all'interno dell'ambito così da potenziare il nodo nella sua filiera logistica e nella sua competitività
- Progressiva specializzazione funzionale di aree del porto tenendo conto delle vocazioni del singolo porto del contesto fisico e dell'interazione con altre funzioni/aree differenti
- Ri-calibrazione del layout delle banchine al fine di agevolare le manovre e la movimentazione delle imbarcazioni per nuove esigenze
- Aumentare la redditività e l'efficienza nella gestione degli accosti pubblici, tramite dispositivi, procedure o norme flessibili e ad attive
- Integrare e potenziare gli strumenti di gestione e monitoraggio degli accosti, in particolare quelli pubblici
- Integrare e potenziare gli strumenti di gestione e monitoraggio degli accessi a costi in particolare quelli pubblici
- Ripensare gli accessi nautici ottimizzando le rotte di ingresso e uscita al porto e cercando di evolvere attraverso modifiche di layout e opere di drenaggio corridoi

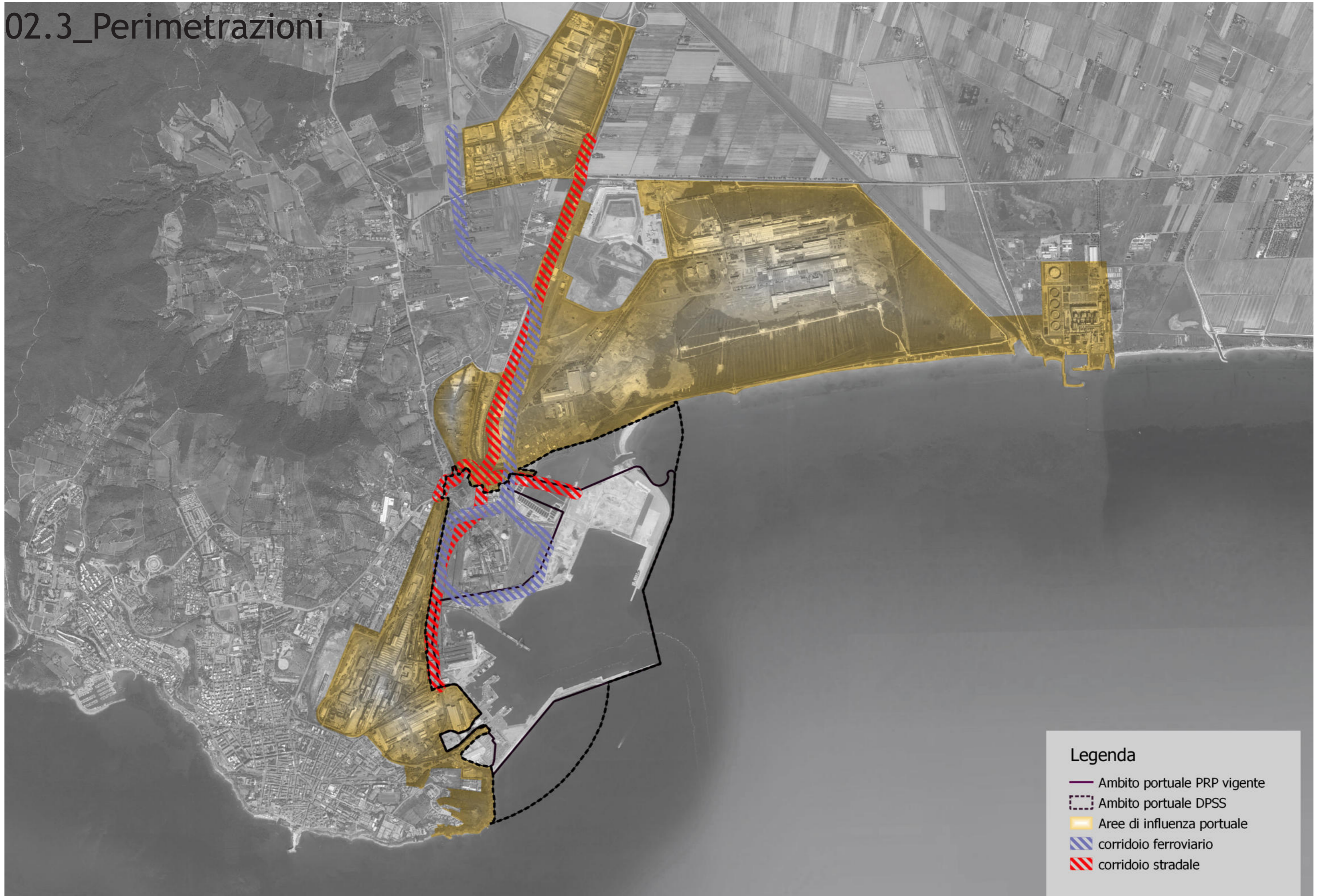


- Ridisegno dei corridoi infrastrutturali di collegamento fra nodi portuali e grandi reti
- Potenziamento della linea ferroviaria, sia merci che passeggeri
- Ripensare stazioni, fermate e Posti movimento della Rete ferroviaria di servizio ai Porti di Terraferma
- Differenziazione dei flussi merci e passeggeri di accesso ed immediata uscita dai porti
- Riprogettare i varchi caratterizzandoli in un'ottica di separazione dei flussi ed efficientamento dell'ingresso al porto
- Prevedere azioni e politiche che riducano i tempi di sbarco e imbarco sia per merci che per passeggeri
- Privilegiare ed incentivare l'arrivo in banchina dei binari per convogli merci standards
- Annullare colli di bottiglia e interruzioni regolari per l'arrivo e la partenza di convogli merci
- Ampliamento delle buffer zone
- Automatizzare e rendere smart le operazioni di imbarco e sbarco di merci e persone
- Diminuzione delle rotture di carico nei collegamenti tra entroterra e contesti insulari per merci e persone
- Definire azioni che favoriscano la velocizzazione delle operazioni di imbarco verso i traghetti
- Mettere in sicurezza il trasferimento di sostanze pericolose e assicurare una linea di approvvigionamento che soddisfi le esigenze delle isole





- Incentivazione di accordi e procedure per la diminuzione dell'inquinamento acustico, ambientale, atmosferico e visivo
- Includere nell'ambito interazione porto-città le aree a forte vocazione, attuale o di progetto, urbana e scarsa / nullo interesse operativo portuale
- Riconoscere delle aree di influenza portuale in tutto il Sistema Portuale da pianificare in maniera coordinata con i Comuni
- Progettazione condivisa con gli enti territoriali favorendo processi e progetti di conversione, riqualificazione e riuso delle strutture industriali dismesse o in via di dismissione
- Salvaguardare la riconoscibilità storica e visuale, valorizzando le relazioni storicamente consolidate tra città e mare
- Definizione puntuale delle materie per cui si debbano prevedere accordi e percorsi partecipativi
- Mappatura e definizione degli elementi patrimoniali al fine di elaborare progetti di recupero e riqualificazione
- Incentivazione di percorsi specializzati con finalità turistiche, in collaborazione con gli operatori
- Favorire interventi in grado di garantire un porto fruibile da un'utenza allargata in tutte le sue declinazioni

## 02.3\_Perimetrazioni





**Legenda**

-  ZLS proposta Comune
-  ZLS proposta Regione



### A\_World Wide Sustainable Ports

ambiente, socio-economia e sviluppo tecnologico

#### **Obiettivo:**

**Rivestire un ruolo centrale nel Mediterraneo**

Strategia: Introdurre regimi normativi speciali o semplificati in specifiche aree portuali

#### **Azione A1**

**Inclusione delle aree produttive e delle aree logistiche funzionali al porto e al territorio nelle ZLS**

##### **Direttive correlate**

*L'azione è condizionata dall'approvazione da parte del Ministero dello Sviluppo Economico della proposta Regionale.*

#### **Azione A2**

**Proposta di adeguamento delle aree ZLS in coerenza con le strategie del DPSS e del PS del Comune di Piombino**

##### **Direttive correlate**

*Nelle more dell'intesa tra Comune e AdSP siglata a seguito del processo di co-pianificazione interno al DPSS si arrivano a proporre delle modifiche ai perimetri della Proposta Regionale così da rendere questi coerenti con gli strumenti di pianificazione strategica e strutturale di Comune e AdSP.*

#### **Obiettivo:**

**Autonomia energetica, co-generazione**

Strategia: Adeguare le infrastrutture portuali alle innovazioni nel campo della transizione ai bio carburanti e all'elettrico

#### **Azione A3**

**Elettrificazione delle banchine per navi da crociera in sosta notturna**

##### **Direttive correlate**

*Fare afferenza alle disposizioni inserite nel DEASP*

#### **Obiettivo:**

**Aumentare gli applicativi Smart per l'operatività a livello di AdSP**

Strategia: Mettere a sistema app, portali e database esistenti superando ripetizioni e implementando quelli più utili/innovativi

#### **Azione A4**

**Estensione del sistema Geoporto al porto di Piombino**

##### **Direttive correlate**

*Implementazione applicativi per servizi, manutenzione e SUAP*

### B\_Quay, Plug & Play

porto operativo, banchine e servizi (lato mare)

#### **Obiettivo:**

**Riperimetrazione dell'ambito portuale**

Strategia: Inclusione di aree produttive oggi fuori dall'ambito con una forte vocazione portuale da mettere a sistema con il porto operativo

#### **Azione B1**

**Includere all'interno dell'ambito portuale, fino all'asse ferroviario, le aree vecchio Altoforno**

##### **Direttive correlate**

*Includendo parti patrimoniali e demaniali*

#### **Azione B2**

**Includere Influenza portuale l'area "ex-Irfid/ex minerali industriali" e prospiciente canale**

##### **Direttive correlate**

*Considerare l'attuale procedura di acquisizione da demanio idrico*

#### **Azione B3**

**Inclusione del Porticciolo di Tor del Sale all'interno dell'influenza portuale**

#### **Azione B4**

**Ampliamento dell'influenza portuale verso le aree ad ovest del Porticciolo di Tor del Sale (Quagliodromo): inclusione nell'ambito portuale di un buffer di 50 metri dalla battigia**

#### **Azione B5**

**Inclusione nell'ambito portuale dell'area di Poggio Batteria attualmente adibita a parcheggio**

#### **Azione B6**

**Individuazione di un corridoio ferroviario strategico di interesse pubblico da terre Rosse al raccordo con la**

**stazione di Fiorentina nel perimetro dell'ambito portuale**

##### **Direttive correlate**

*Si rimanda al tavolo tecnico*

#### **Obiettivo:**

**Razionalizzazione delle funzioni e del lay-out delle attività**

Strategia: Progressiva specializzazione funzionale di aree del porto tenendo conto delle vocazioni del singolo porto, del contesto fisico e dell'interazione con altre funzioni/aree differenti

#### **Azione B7**

**Favorire l'inserimento di nuove di nuove funzioni nelle zone a nord del Porto della Chiusa in coerenza con la pianificazione Comunale**

Strategia: Ricalibrazione del lay-out delle banchine al fine di agevolare le manovre e la movimentazione delle imbarcazioni per nuove esigenze

#### **Azione B8**

**Riconfigurazione del perimetro delle aree portuali in particolare ampliando o modificando l'area del porto operativo attuale**

#### **Obiettivo:**

**Miglioramento degli accessi nautici**

Strategia: Ripensare gli accessi nautici ottimizzando le rotte di ingresso/uscita al Porto e i circhi di evoluzione anche attraverso modifiche di lay-out e opere di dragaggio

#### **Azione B9**

**Revisione degli accessi nautici ottimizzando le rotte di ingresso/ uscita al porto**

##### **Direttive correlate**

*Per dettagli tecnici si fa riferimento ai relativi ATF*

#### **Azione B10**

**Risagomatura dell'area esterna alla Diga di Sopraflutto di Molo Batteria con ampliamento delle aree a mare**

##### **Direttive correlate**

*La finalità dell'operazione dev'essere quella di ampliare le aree operative del porto*

## C\_Overcoming Network Impedance

infrastrutture e ultimo miglio (lato terra)

### **Obiettivo:**

#### **Collegamento alle reti sovra-territoriali**

Strategia: Ridisegno dei corridoi infrastrutturali di collegamento fra i nodi portuali e le grandi reti

#### **Azione C1**

**Favorire la connessione tra il prolungamento della SS398 e i varchi operativi del porto**

#### **Azione C2**

**Definizione del progetto per una nuova accessibilità ferroviaria per merci e passeggeri**

##### **Direttive correlate**

*Da inserire nel piano del ferro*

*Da discutere all'interno di tavoli inter-istituzionali, alcuni già avviati*

### **Obiettivo:**

#### **Efficientamento ultimo miglio**

Strategia: Ripensare stazioni, fermate e Posti movimento della Rete ferroviaria di servizio ai Porti di Terraferma

#### **Azione C3**

**Sviluppo di nuove aree con funzione commerciale, sia nell'area del porto vecchio sia nelle zone di nuova espansione, connesse con il sistema del ferro**

#### **Azione C4**

**Potenziamento della stazione di Fiorentina come stazione di riferimento del porto per i traffici merci e la logistica**

#### **Azione C5**

**Potenziamento della vocazione logistica dell'area produttiva di Montegemoli attraverso la destinazione a logistica delle aree di proprietà della AdSP all'interno dell'area produttiva stessa**

##### **Direttive correlate**

*Da mettere a sistema con l'insediamento produttivo di Montegemoli*

*Da valutare la relazione con le ZLS*

Strategia: Riprogettare i varchi caratterizzandoli in un'ottica di

separazione dei flussi ed efficientamento dell'ingresso al porto

#### **Azione C6**

**Realizzazione del varco per l'accesso alla nuova area commerciale a nord-est del porto**

Strategia: Prevedere azioni e politiche che riducano i tempi di sbarco e imbarco sia per merci che per passeggeri

#### **Azione C7**

**Riorganizzazione delle aree buffer, dei varchi e degli accessi al terminal passeggeri**

##### **Direttive correlate**

*Valutare attraverso uno studio dei flussi e degli stazionamenti*

### **Obiettivo:**

#### **Switch modale delle merci da gomma a rotaia**

Strategia: Privilegiare ed incentivare l'arrivo in banchina dei binari per convogli merci standards

#### **Azione C8**

**Sviluppo di nuove aree con funzione commerciale, sia nell'area del porto vecchio sia nelle zone di nuova espansione, connesse con il sistema del ferro**

### **Obiettivo:**

#### **Miglioramento dell'accessibilità marittima di merci e persone**

Strategia: Ampliamento delle buffer zone per imbarco e sbarco di merci e persone

#### **Azione C9**

**Definizione di una "buffer zone" nell'area a mare oltre la diga di sopraflutto**

## D\_City-port Agreements

interazione porto-città territorio

### **Obiettivo:**

#### **Riorganizzazione e semplificazione dei perimetri e delle competenze tra porto, città e territorio**

Strategia: Riconoscere delle aree di influenza portuale in tutto il Sistema Portuale da pianificare in maniera coordinata con i Comuni

#### **Azione D1**

**Includere nelle aree di influenza portuale i terreni da terre rosse a Montegemoli in sostanziale corrispondenza dei corridoi infrastrutturali**

### **Obiettivo:**

#### **Rigenerazione del waterfront**

Strategia: Progettazione condivisa con gli enti territoriali favorendo processi e progetti di conversione, riqualificazione e riuso delle strutture industriali dismesse o in via di dismissione

#### **Azione D2**

**Favorire la riconversione e rifunzionalizzazione dell'area della centrale ENEL**

#### **Azione D3**

**Rigenerazione dei collegamenti ferroviari esistenti verso il porto di Piombino, al fine di favorirne l'accessibilità da parte di cittadini e passeggeri**

#### **Azione D4**

**Inserimento delle aree al di sopra di Poggio Batteria nelle aree di influenza portuale**



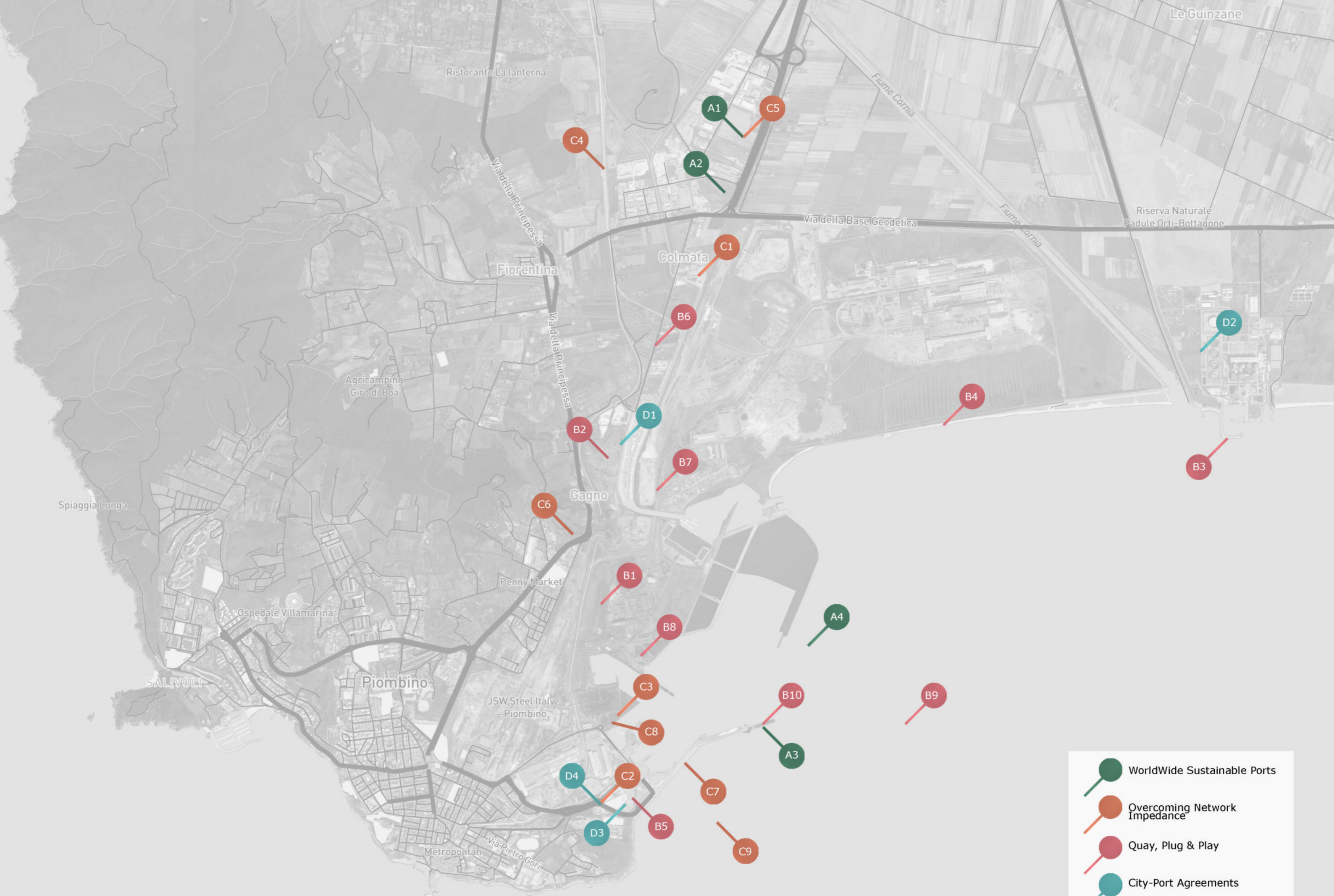
MACRO-TEMA	AZIONE DI NODO	CODICE
<b>A</b> <b>WORLD WIDE SUSTAIABLE PORTS</b> Ambiente, socio-economia e sviluppo tecnologico	Inclusione delle aree produttive e delle aree logistiche funzionali al porto nelle ZLS	A1
	Proposta di adeguamento delle aree ZLS in coerenza con le strategie del DPSS e del PS del Comune di Piombino	A2
	Elettrificazione delle banchine per navi da crociera in sosta notturna	A3
	Estensione del sistema Geoporto al porto di Piombino	A4

MACRO-TEMA	AZIONE DI NODO	CODICE
<b>B</b> <b>QUAY, PLUG &amp; PLAY</b> Porto operativo, banchine e servizi (lato mare)	Includere all'interno dell'ambito portuale, fino all'asse ferroviario, le aree vecchio Altoforno	B1
	Includere nell'ambito portuale l'area "ex-Irfid/ex minerali industriali" e prospiciente canale	B2
	Inclusione del Porticciolo di Tor del Sale all'interno dell'ambito portuale	B3
	Ampliamento dell'influenza portuale verso le aree ad ovest del Porticciolo di Tor del Sale (Quagliodromo): inclusione nell'ambito portuale di un buffer di 50 metri dalla battigia	B4
	Inclusione nell'ambito portuale dell'area di Poggio Batteria attualmente adibita a parcheggio	B5
	Individuazione di un corridoio ferroviario strategico di interesse pubblico da terre Rosse al raccordo con la stazione di Fiorentina nel perimetro dell'ambito portuale	B6
	Favorire l'inserimento di nuove di nuove funzioni nelle zone a nord del Porto della Chiusa in coerenza con la pianificazione Comunale	B7
	Riconfigurazione del perimetro delle aree portuali in particolare ampliando o modificando l'area del porto operativo attuale	B8
	Revisione degli accessi nautici ottimizzando le rotte di ingresso/ uscita al porto	B9
	Risagomatura dell'area esterna alla Diga di Sopraflutto di Molo Batteria con ampliamento delle aree a mare	B10

MACRO-TEMA	AZIONE DI NODO	CODICE
<b>C</b> <b>OVERCOMING NETWORK IMPEDANCE</b> infrastrutture e ultimo miglio (lato terra)	Favorire la connessione tra il prolungamento della SS398 e i varchi operativi del porto	C1
	Definizione del progetto per una nuova accessibilità ferroviaria per merci e passeggeri	C2
	Sviluppo di nuove aree con funzione commerciale, sia nell'area del porto vecchio sia nelle zone di nuova espansione, connesse con il sistema del ferro	C3
	Potenziamento della stazione di Fiorentina come stazione di riferimento del porto per i traffici merci e la logistica	C4
	Potenziamento della vocazione logistica dell'area produttiva di Montegemoli attraverso la destinazione a logistica delle aree di proprietà della AdSP all'interno dell'area produttiva stessa	C5
	Realizzazione del varco per l'accesso alla nuova area commerciale a nord-est del porto	C6
	Riorganizzazione delle aree buffer, dei varchi e degli accessi al terminal passeggeri	C7
	Sviluppo di nuove aree con funzione commerciale, sia nell'area del porto vecchio sia nelle zone di nuova espansione, connesse con il sistema del ferro	C8
	Definizione di una "buffer zone" nell'area a mare oltre la diga di sopraflutto	C9

MACRO-TEMA	AZIONE DI NODO	CODICE
<b>D</b> <b>CITY-PORT AGREEMENTS</b> Interazione porto- città territorio	Includere nelle aree di influenza portuale i terreni da terre rosse a Montegemoli tra il Canale e la ferrovia	D1
	Riconversione e rifunzionalizzazione dell'area della centrale ENEL	D2
	Rigenerazione dei collegamenti ferroviari esistenti verso il porto di Piombino, al fine di favorirne l'accessibilità da parte di cittadini e passeggeri	D3
	Inserimento delle aree al di sopra di Poggio Batteria nelle aree di influenza portuale	D4





- WorldWide Sustainable Ports
- Overcoming Network Impedance
- Quay, Plug & Play
- City-Port Agreements

Ristorante La lanterna

Le Guinzane

Fiume Cornia

Riserva Naturale  
Padule Orti-Bottagone

Viadella Principessa

Viadella Base Geodetica

Fiume Cornia

Fiorentina

Colmata

Agricamping  
Giro di Boa

Viadella Principessa

Gagno

Spiaggia Lunga

Ospedale Villamarina

Penny Market

SALIVOLI

Piombino

JSW Steel Italy  
- Piombino

Metropolitan

Via Pietro Gori