



	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 1 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

EMERGENZA GAS
Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50)
FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti
Relazione di valutazione di Incremento del traffico Navale nell'Area di Progetto





0	EMISSIONE PER PERMESSI	RINA Consulting S.p.A.	W. Bambara I. Bucca	S. Scandale R. Bozzini	15/06/2022
Rev.	Descrizione	Elaborato	Verificato	Approvato	Data

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 2 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

INDICE

1.	PREMESSA	3
1.1.	SCOPO DEL DOCUMENTO	4
2.	ABBREVIAZIONI E ACRONIMI	5
3.	INFORMAZIONI RELATIVE ALLA POSIZIONE DELLA FSRU	6
4.	VALUTAZIONE DEL TRAFFICO NAVALE NEL PORTO DI PIOMBINO	7
4.1.	DATI AIS	7
4.2.	RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELLE ROTTE DI TRAFFICO ESISTENTI	8
4.3.	ANALISI DEL TRAFFICO MARITTIMO ESISTENTE	12
4.4.	VALUTAZIONE DELL'INCREMENTO DEL TRAFFICO NAVALE	15

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 3 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

1. PREMESSA

Nell'ambito delle iniziative legate alla realizzazione di nuove capacità di rigassificazione regolate dall'art.5 del DL n.50 del 17/5/2022 e mirate a diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, la Società Snam FSRU Italia, controllata al 100% da Snam S.p.A ("Snam"), intende sottoporre l'istanza autorizzativa per la realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino (c.d. Progetto FSRU Piombino) tramite l'ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l'allacciamento alla rete di trasporto esistente.

L'FSRU avrà una capacità di rigassificazione annuale di circa 5 miliardi di standard metri cubi di gas naturale, equivalente a circa un sesto della quantità di gas naturale oggi importata dalla Russia.

L'FSRU ha uno stoccaggio nominale di 170 mila metri cubi di Gas Naturale Liquefatto (GNL), e sarà in grado di ricevere, rigassificare il GNL e trasferirlo in una nuova condotta che lo convoglierà nel punto di connessione alla Rete Gasdotti, posto a circa 9 km dal punto di ormeggio.

L'FSRU sarà rifornita ad intervalli regolari (5/7 giorni) da metaniere di taglia variabile e sarà anche in grado di rifornire a sua volta metaniere di piccola/media taglia (metaniere Small Scale LNG).

La qualità del gas liquido gestito dalla FSRU dipenderà dalle fonti di approvvigionamento internazionali, pertanto il gas vaporizzato andrà analizzato ed eventualmente corretto per portarlo alle condizioni di trasporto richieste dalla Rete Nazionale. Le apparecchiature ed i sistemi dedicati a tale gestione (correzione indice di Wobbe) sono stati previsti in adiacenza all'impianto PID1 n.2 - PDE posto in corrispondenza del punto di ingresso del gas nella Rete Nazionale (loc. Vignarca in Comune di Piombino).

La FSRU sarà ormeggiata in corrispondenza della Banchina Est della Darsena Nord del Porto di Piombino ed è previsto che entri in esercizio entro Marzo 2023.



La presente relazione è parte integrante dell'istanza autorizzativa del Progetto FSRU Piombino sottomessa ai sensi del comma 5 dell'art. 5 del D.Lgs. n.50 del 17/5/2022.

Il Progetto FSRU Piombino include le seguenti opere:

Terminale FSRU Piombino

Costituito da:

- n.1 FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) avente una capacità nominale di stoccaggio pari a circa 170.000 m³, una portata massima di rigassificazione di circa 880.000 Sm³/h e dimensioni pari a circa 292,5 m (lunghezza) x 43,4 m (larghezza).
- Gli impianti e le attrezzature da realizzarsi sulla Banchina Est esistente sono:
 - il sistema di scarico del gas vaporizzato dalla FSRU composto da manichette flessibili ad alta pressione (75 barg);
 - il miglioramento del sistema di ormeggio della banchina, costituito da funi collegate a ganci a scocco installati in banchina;
 - gli impianti di alimentazione elettrica e controllo del Terminale;
 - gli impianti di sistema antincendio;
 - il collegamento tra il sistema di scarico del gas dalla FSRU e il Punto di Intercetto Linea (PIL 1). Il giunto dielettrico, subito a monte del PIL, identifica il punto di ingresso nella rete di trasporto del gas naturale a terra.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 4 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

- L'Impianto di correzione dell'indice di Wobbe posto in adiacenza al PIDI n.2 – PDE in località Vignarca.

Opere Connesse

Costituite da:

- La condotta "Allacciamento FSRU di Piombino DN1200 (48") doppia tubazione DN 650 (26"), DP 75bar" per il collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti che include quanto segue:
 - Punto di Intercetto Linea (PIL 1) ubicato nelle pertinenze portuali;
 - Tratto di metanodotto di lunghezza complessiva pari a circa 8,8 km fino all'impianto PIDI n.2 – PDE (in località Vignarca) di immissione alla Rete Nazionale Gasdotti;
 - Impianto PIDI n.2 – PDE di collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti contenente le apparecchiature di filtraggio e misura del gas naturale. L'impianto è previsto in ampliamento dell'esistente area trappola Snam Rete Gas del metanodotto Piombino-Torrenieri DN750 (30", 75 bar).

Lo scopo del presente documento è quello di analizzare la valutazione dell'incremento del traffico navale nell'area di interesse, ed è strutturato come segue:

- Capitolo 3, riporta le informazioni relative alla localizzazione della FSRU;
- Capitolo 4, riporta le valutazioni del traffico navale nel porto di Piombino.

1.1. SCOPO DEL DOCUMENTO



Lo scopo del presente documento è quello di analizzare la valutazione dell'incremento del traffico navale nell'area di interesse. L'analisi comprenderà l'analisi e l'elaborazione dei dati AIS per fornire un quadro generale delle condizioni di traffico marittimo nell'area di interesse, nonché una valutazione dell'incremento associato all'operatività della FSRU (arrivo di navi dedicate, con l'obiettivo di approvvigionare GNL).

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 5 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

2. ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

AIS	Automatic Identification System
CSV	Comma Separated Value
GIS	Geographic Information System
GRT	Gross Register Tonnage
ODG	Ordine di Grandezza
VTs	Vessel Traffic Service

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 6 di 15	Rev. 0


Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

3. INFORMAZIONI RELATIVE ALLA POSIZIONE DELLA FSRU

La nuova FSRU sarà localizzata all'interno del molo di Piombino sul pontile lato nord come mostrato nella seguente Figura 3.1.



Figura 3.1: Posizione FSRU

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 7 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

4. VALUTAZIONE DEL TRAFFICO NAVALE NEL PORTO DI PIOMBINO

4.1. DATI AIS

L'analisi del traffico marittimo nell'area prevista per il parco eolico è stata effettuata sulla base dell'elaborazione dei dati di traffico navale rilevato dai tracciati AIS e condotta su un'area di circa 100 km² come mostrato nella seguente Figura 4.1.

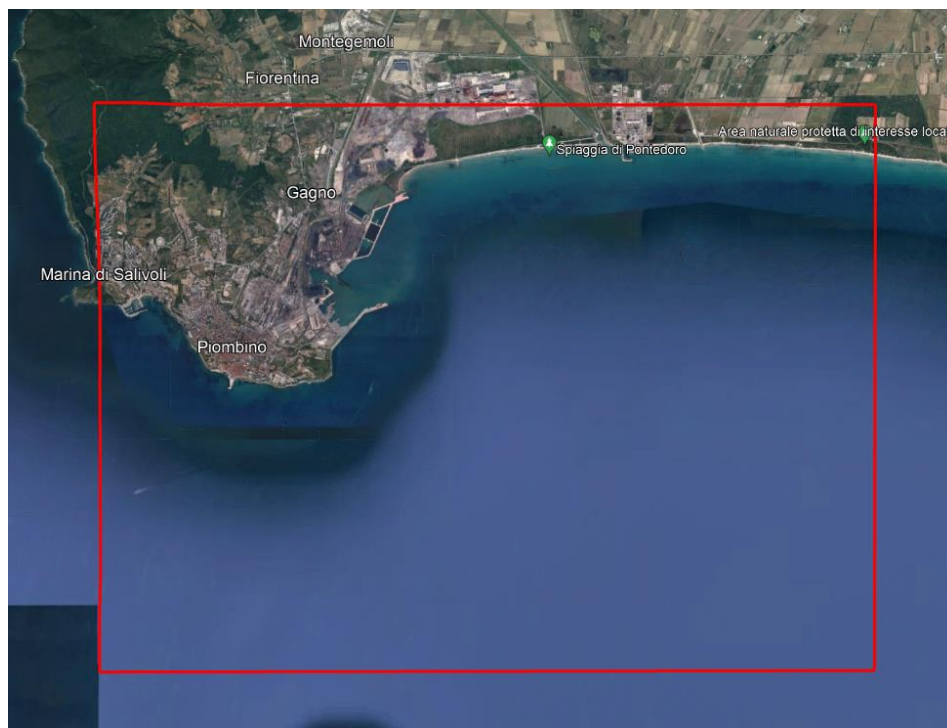


Figura 4.1: Identificazione dell'area di interesse

L' AIS (Automatic Identification System) è un sistema automatico di tracciamento utilizzato dalle navi e dai servizi VTS (Vessel Tracking Services) per l'identificazione e la rilevazione della posizione delle navi basato sul continuo scambio di informazioni tra navi vicine e tra navi e basi AIS (sia terrestri che satellitari). Le informazioni scambiate dai sistemi AIS comprendono l'identificazione univoca della nave, la sua posizione, rotta, velocità, direzione e tipo di imbarcazione.

Per l'analisi in oggetto sono stati acquisiti i dati AIS relativi all'intero anno 2021.

I dati sono forniti in tabelle in formato CSV (Comma Separated Value); ciascuna riga del database AIS fornisce i dati di una nave al momento della registrazione e trasmissione ad altri sistemi AIS.

Il database AIS fornisce una descrizione puntuale delle posizioni successive occupate da ciascuna nave all'interno dell'area di interesse e per il periodo di tempo selezionato; lo scopo dell'elaborazione dei dati è l'identificazione delle rotte delle navi registrate dal sistema AIS sulla base delle posizioni successive fornite dal database.

Il campione di dati per l'area di interesse per l'anno solare 2021 contiene circa 330'000 registrazioni, rendendo quindi necessario l'utilizzo di routine automatica per l'elaborazione della

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 8 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

mole di informazioni disponibili. Tale routine svolge, in maniera automatica e continua, i seguenti passaggi:

1. lettura e interpretazione del database in formato CSV (Comma Separated Value); i dati vengono letti e filtrati per rimuovere navi all'ancora o in secca. Questo filtro permette di ridurre il numero di registrazioni da analizzare, alleggerendo i tempi di calcolo, senza impattare sulla risoluzione ottenuta nella definizione delle rotte di traffico marittimo;
2. riordino del database in ordine cronologico crescente (dalla registrazione più vecchia alla registrazione più nuova);
3. riordino del database per identificazione univoca della nave;
4. selezione delle prime due registrazioni nel database: se le due registrazioni descrivono posizioni successive della stessa nave e la distanza temporale tra le due registrazioni è sufficientemente piccola, viene calcolata e memorizzata la rotta come segmento di retta che congiunge le due posizioni successive. La distanza temporale massima è definita pari a 10 ore; oltre a tale intervallo, le registrazioni vengono interpretate come appartenenti a due rotte separate della stessa nave;
5. il segmento di rotta viene memorizzato per elaborazioni successive e per la rappresentazione grafica delle rotte marittime;
6. la routine seleziona la registrazione successiva e procede con l'applicazione degli step 4, 5 e 6 fino alla fine del database

4.2. RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELLE ROTTE DI TRAFFICO ESISTENTI

In Tabella 4.1 sono dettagliate le classi di stazza utilizzate per suddividere il traffico marittimo, mentre in Tabella 4.2 sono riportati i colori usati per tracciare le rotte appartenenti alle differenti classi GRT.







Tabella 4.1: Stazza delle navi e corrispondente classe GRT assegnata

GRT (tonn)	Classe GRT
< 1500	1
1500-5000	2
5000-10000	3
10000-30000	4
30000-60000	5
> 60000	6
NULL	NULL

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 9 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

Tabella 4.2: Colori identificativi usati per tracciare le rotte appartenenti alle diverse classi GRT

Classe GRT	Colore
GRT 1	
GRT 2	
GRT 3	
GRT 4	
GRT 5	
GRT 6	

La dicitura NULL rappresenta tutte quelle navi per cui non si dispone di informazioni inerenti alla stazza e non è quindi possibile stabilire la relativa classe GRT.

Le rotte calcolate per ogni classe GRT per l'anno 2021 sono riportate nelle seguenti figure (Figura 4.2, Figura 4.3, Figura 4.4, Figura 4.5, Figura 4.6, Figura 4.7):



Figura 4.2: Traffico marittimo 2021- GRT 1

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 10 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

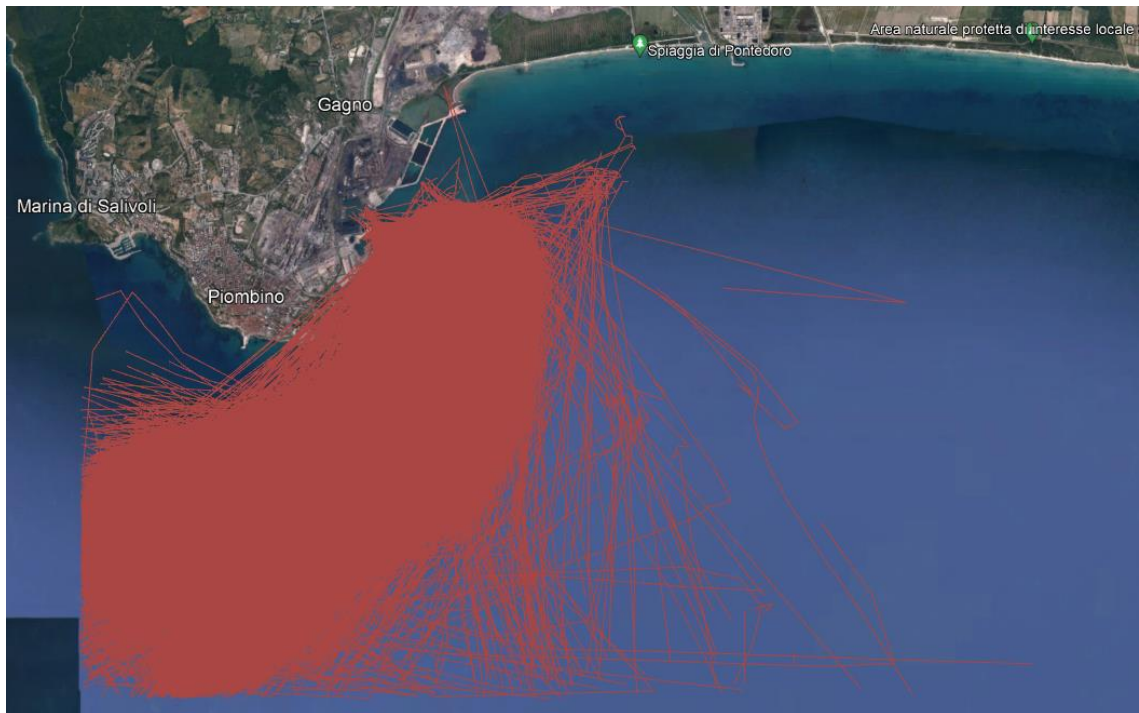



Figura 4.3: Traffico marittimo 2021- GRT 2



Figura 4.4: Traffico marittimo 2021- GRT 3

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 11 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

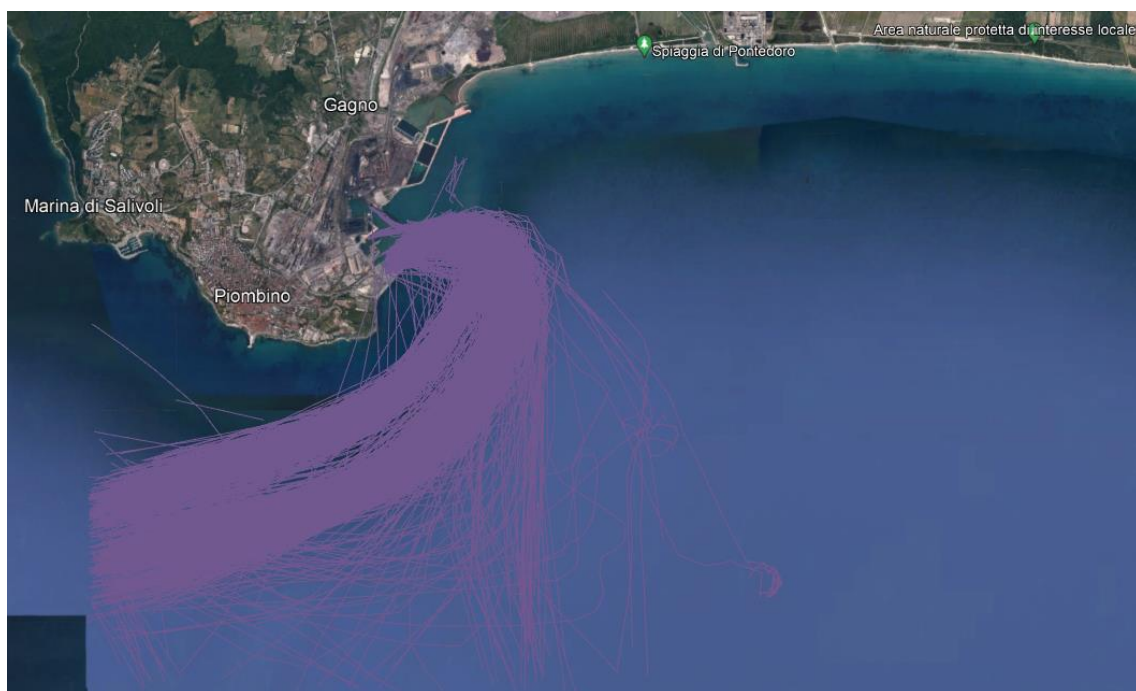


Figura 4.5: Traffico marittimo 2021- GRT 4

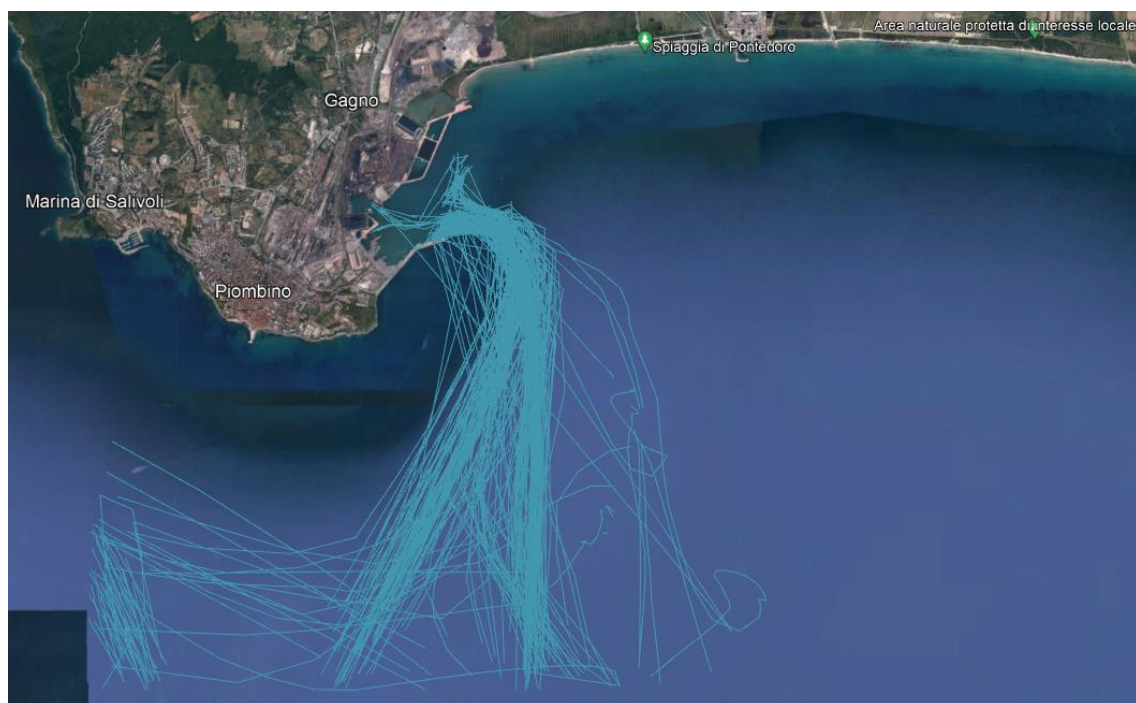



Figura 4.6: Traffico marittimo 2021- GRT 5

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 12 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

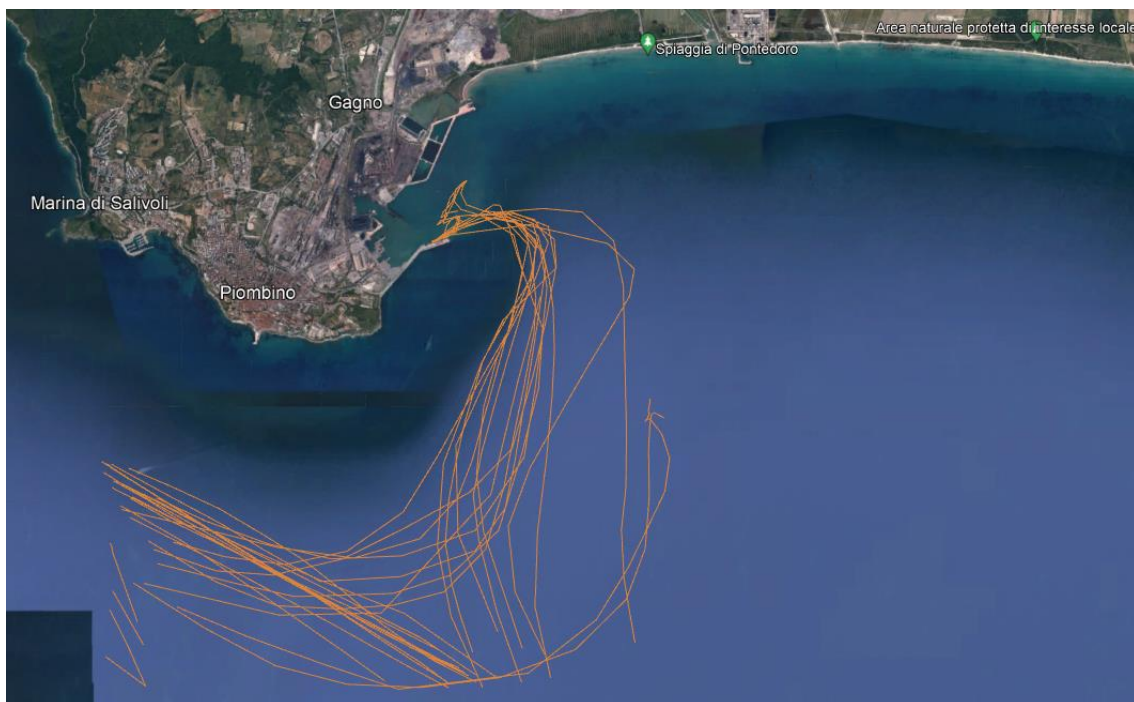



Figura 4.7: Traffico marittimo 2021- GRT 6

È importante notare che esiste un legame tra lunghezza delle navi e stazza GRT; utilizzando i dati delle navi per cui sia lunghezza che stazza GRT sono disponibili è stata ricavata una relazione funzionale; sulla base di questa relazione è stato quindi possibile definire la stazza GRT di quelle navi per cui era nota solo la lunghezza. In questo modo, è stato possibile rendere utilizzabili un numero maggiore di registrazioni. Grazie a questa relazione, solo meno dell'1% delle rotte calcolate non sono risultate utilizzabili (NULL).

4.3. ANALISI DEL TRAFFICO MARITTIMO ESISTENTE

La Tabella 4.3 riportata quantitativamente la distribuzione del traffico marittimo secondo la classe GRT, in termini di numero di rotte elaborate per ciascuna classe GRT. Dai dati in Tabella, si può osservare come la maggior parte del traffico marittimo sia costituito da rotte di navi di classe GRT 2 (66%). Le navi di classe GRT 3 sono presenti per il 16% mentre le navi di classe GRT 1 sono pari al 10% delle rotte calcolate. Infine, le navi di grossa stazza (GRT 5 e 6) costituiscono la quota parte inferiore del traffico marittimo nell'area di interesse.

In totale sono state calcolate 8827 rotte. Per indicare il peso relativo di ciascuna classe di stazza, in Tabella 3.3, il colore verde indica un numero di rotte inferiore al 10 %, l'arancione un numero di rotte calcolate tra 10 % e 30 % e il rosso un numero di rotte superiore al 30%.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 13 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

Tabella 4.3: Numero di rotte calcolate per ciascuna classe GRT

Classe GRT	# rotte	# rotte [%]
GRT 1	925	10%
GRT 2	5842	66%
GRT 3	1373	16%
GRT 4	546	6%
GRT 5	97	1%
GRT 6	16	<1%
NULL	28	<1%
Totale	8827	100%

Per dare un'ulteriore rappresentazione del traffico marittimo nell'area, la Tabella 4.4 riporta la distribuzione del traffico rispetto alla tipologia di imbarcazioni. Come si può osservare, la percentuale massima del traffico è costituita da rotte relative a navi di tipo Ro-Ro/Passenger Ship (85%) che, da un'analisi con i dati di stazza risultano essere per la maggior parte relative a navi di media stazza (GRT 2 e 3). Le navi da pesca (fishing) costituiscono circa il 5% delle rotte analizzate e sono tutte navi di piccola stazza (GRT 1).

Il restante 10% delle rotte è distribuito tra le altre tipologie di imbarcazione.

Per indicare il peso relativo di ciascuna tipologia di nave tra quelle rilevate, in Tabella 4.4, il colore verde indica un numero di rotte inferiore a 300, l'arancione un numero di rotte calcolate tra 300 e 1000 e il rosso un numero di rotte superiore a 1000.

Tabella 4.4: Numero di rotte calcolate per ciascuna tipologia di nave

Tipologia di Imbarcazione	# rotte	Tipologia di Imbarcazione	# rotte
Anti-Pollution	85	Oil/Chemical Tanker	4
Bulk Carrier	33	Passenger	45
Bunkering Tanker	28	Passenger Ship	60
Cargo/Containership	13	Pleasure Craft	2
Cement Carrier	2	Pollution Control Vessel	1
Chemical Tanker	1	Research/Survey Vessel	1
Dredger	1	Ro-Ro Cargo	5
Fish Carrier	7	Ro-Ro/Passenger Ship	7474
Fishing	391	Sailing Vessel	2
General Cargo	150	Special Craft	21
Heavy Load Carrier	1	Tanker	1
High Speed Craft	144	Tug	1
Hopper Dredger	29	Unspecified	2
Hydrofoil	255	Water Tanker	1
Motor Hopper	54	Yacht	1
Offshore Supply	12		

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 14 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

Tipologia di Imbarcazione	# rotte	Tipologia di Imbarcazione	# rotte
Ship			

L'ultima analisi effettuata sul traffico esistente nel porto di Piombino riguarda la distribuzione delle rotte nell'arco dell'intero anno solare.

Come si può osservare nella seguente Tabella 4.5 e nella seguente Figura 4.8, la maggior parte delle rotte è concentrata nei mesi estivi (53% delle rotte concentrata da giugno a settembre) con il picco massimo nel mese di giugno (16.5%). Questa distribuzione dipende dal fatto che la maggior parte delle rotte sono traghetti che aumentano la loro frequenza durante la stagione estiva di maggior turismo.

Tabella 4.5: Distribuzione delle rotte nell'arco dell'anno

	GRT 1	GRT 2	GRT 3	GRT 4	GRT 5	GRT 6	NULL	# rotte totali	# rotte totali [%]
gen	75	438	80	5	-	-	-	598	7%
feb	31	377	90	3	-	1	2	504	6%
mar	71	430	86	8	2	2	2	601	7%
apr	58	369	65	4	1	-	1	498	6%
mag	69	629	109	6	1	-	3	817	9%
giu	188	939	225	78	12	-	7	1449	16%
lug	132	740	188	78	28	-	7	1173	13%
ago	135	715	189	106	30	-	4	1179	13%
set	96	564	130	84	12	2	2	890	10%
ott	37	259	190	31	6	6		529	6%
nov	5	195	17	67	5	3		292	3%
dic	28	187	4	76		2		297	3%

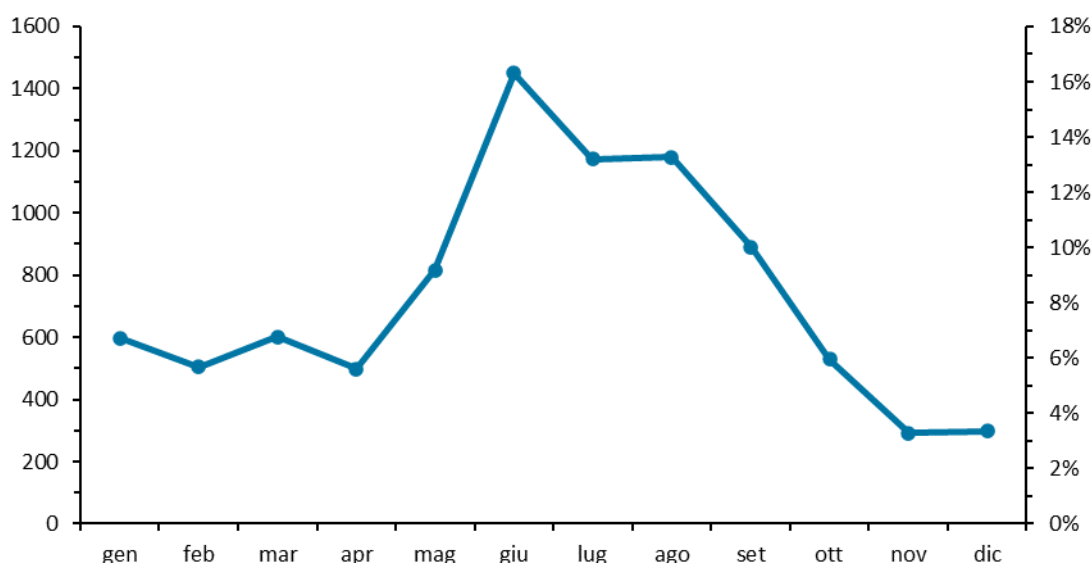


Figura 4.8: Distribuzione delle rotte nell'arco dell'anno

	PROGETTISTA 	COMMESSA NQ/R22177	UNITA' -
	LOCALITA' PIOMBINO (LI)	REL-AMB-E-00013	
	PROGETTO / IMPIANTO FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 15 di 15	Rev. 0

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0014

4.4. VALUTAZIONE DELL'INCREMENTO DEL TRAFFICO NAVALE

A seguito dell'installazione dell'FSRU, la frequenza di navi metaniere attese al porto di Piombino è pari ad una per settimana. Le nuove navi metaniere avranno una stazza di 106.000 ton e pertanto rientrano nella classe GRT 6.

Nell'arco dell'intero anno solare si prevede l'arrivo di navi metaniere con frequenza di circa ogni 5/7 giorni in aggiunta al presente traffico navale.

Nella seguente Tabella 4.6 è riportato il confronto tra il traffico attuale e il traffico atteso in futuro:

Tabella 4.6: Confronto traffico attuale e traffico atteso in futuro

Classe GRT	# rotte attuali	# rotte future	Incremento percentuale rotte
GRT 1	925	925	0%
GRT 2	5842	5842	0%
GRT 3	1373	1373	0%
GRT 4	546	546	0%
GRT 5	97	97	0%
GRT 6	16	120	650%
NULL	28	28	0%
Totale	8827	8931	1%

Come si può osservare nella tabella soprastante, il totale delle rotte di traffico subirà un aumento trascurabile (1%) a seguito dell'installazione dell'FSRU.

Le rotte delle navi di classe GRT 1, 2, 3, 4 e 5 non subiranno variazione, mentre, per quanto riguarda le rotte di navi di grande stazza (GRT 6) ci sarà un aumento importante.

Sebbene l'aumento totale delle rotte sia del tutto trascurabile, nel porto di Piombino saranno presenti molte più navi di grande stazza rispetto alla situazione attuale. La presenza delle navi metaniere non sarà un problema in quanto il porto è già predisposto per ricevere navi di queste dimensioni (anche se in numero inferiore).

Ad ogni modo, bisognerà tenere presente che l'aumento delle navi di grande stazza potrà comportare:

- una maggior frequenza di impatti ad alta energia, che non si ritiene possa essere critica visto il numero totale delle rotte in ingresso e uscita dal porto;
- Qualora durante le operazioni di manovra delle navi metaniere l'ingresso e l'uscita dal porto delle altre navi dovesse essere vietato, l'operatività del porto subirebbe un impatto, limitato tuttavia a poche ore all'anno.