

CIRCONDARIO DELLA VAL DI CORNIA

Ufficio Urbanistica Comprensoriale

COMUNE DI PIOMBINO

**ACCORDO DI PIANIFICAZIONE (artt.22-23 L.R. 1/05)
FINALIZZATO ALL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PRG VIGENTE
PER LA PORTUALITA', IL DISTRETTO NAUTICO, IL RIASSETTO
DELLE AREE INDUSTRIALI, E ALL'ADOZIONE DEL NUOVO PIANO
REGOLATORE PORTUALE**

**INTEGRAZIONE AVVIO DEL PROCEDIMENTO
(art. 15 L.R. 1/2005)**

Febbraio 2008

INDICE

- 1. Premessa**
- 2. Aggiornamento del quadro di riferimento**
- 3. Oggetto e finalità dell'accordo di pianificazione**
- 4. Quadro conoscitivo di riferimento ed ulteriori ricerche da svolgere**
- 5. Valutazione Integrata**
- 6. Soggetti da coinvolgere nel procedimento**
- 7. Allegati**

1. Premessa

Con il presente documento si intende procedere all'integrazione dell'avvio del procedimento di cui all'art. 15 della L.R. 1/05, promosso dal Circondario Val di Cornia (con deliberazione G.E. n. 72 del 24.10.2005) e dal Comune di Piombino (con deliberazione C.C. n. 154 del 23.11.2005) relativamente alla previsione di un nuovo "*distretto della nautica*", aggiornandone i contenuti e le finalità sulla base di alcuni significativi elementi di novità nel frattempo intervenuti.

Si ricorda che con il "*documento di avvio del procedimento*" del novembre 2005 (che costituiva ad un tempo integrazione all'avvio del procedimento del P.S. d'Area, a seguito dell'entrata in vigore della nuova L.R. 1/05 e avvio del procedimento delle cosiddette "*varianti contestuali*" dei Comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto), erano stati delineati i contenuti, le finalità ed il procedimento di formazione di una variante parziale al PRG vigente, finalizzata essenzialmente a localizzare un nuovo "*distretto della nautica*" dotato di infrastrutture destinate a tipologie diversificate di natanti ed integrato da un sistema logistico e di servizi di supporto, nonché di aree destinate ad ospitare attività produttive connesse alla nautica (manutenzioni, rimessaggi, cantieristica, ecc).

Sotto il profilo procedurale nel "*documento di avvio*" si affermava che la variante avrebbe seguito il "*procedimento unificato*" di cui agli artt. 15 e seguenti della L.R. 1/05, previsto per gli strumenti di pianificazione territoriale, in quanto l'adozione della variante sarebbe intervenuta successivamente all'approvazione del P.S. d'Area, ed in coerenza con i nuovi indirizzi di pianificazione dello stesso P.S., per il quale si prevedeva invece l'iter dell'accordo di pianificazione. Ciò in quanto lo stesso P.S. avrebbe affrontato, se pure in termini di pianificazione strategica e di disciplina statutaria, il tema del potenziamento delle infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, in presenza di un PREPAT vigente che non conteneva nuove previsioni in merito. Pertanto si riteneva che l'adozione del PS avrebbe comportato la variazione contestuale degli altri strumenti di pianificazione territoriale (PIT, PREPAT e forse PTC) ricorrendo pertanto all'accordo di pianificazione.

Rispetto allo scenario delineato in quella fase (novembre 2005), sono tuttavia intervenuti successivamente alcuni passaggi fondamentali che hanno introdotto significativi elementi di novità sia sotto il profilo procedurale sia sotto il profilo dei contenuti, che inducono appunto ad aggiornare il precente documento di avvio del procedimento e a rivedere l'iter procedurale della variante parziale al PRG vigente riconducendolo all'iter dell'accordo di pianificazione, così come disciplinato dagli artt 22 e 23 della L.R. 1/05, ed includendo nel procedimento anche la definizione del nuovo piano regolatore portuale del porto commerciale-industriale-passeggeri di Piombino.

2. Aggiornamento del quadro di riferimento

Si richiamano, in sintesi, gli elementi di novità intervenuti successivamente all'avvio del procedimento della “*variante nautica*” del novembre 2005, che costituiscono l'attuale quadro di riferimento.

2.1 P.S. d'Area

Il P.S. d'Area della Val di Cornia (relativo ai comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto) è stato definitivamente approvato, con distinti atti da parte dei tre Comuni, tra i mesi di marzo e maggio 2007. In particolare il Comune di Piombino ha proceduto all'approvazione con deliberazione del C.C. n. 52 del 9.05.2007.

Il P.S. d'Area contiene, tra gli *obiettivi strategici*, la previsione di un distretto per il diportismo nautico e la cantieristica comprendente infrastrutture destinate a ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni, servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica.

A tal fine individua nel tratto costiero compreso tra Punta Semaforo ad Ovest (in prossimità del porto commerciale-passeggeri) e la foce del Cornia ad Est, l'ambito territoriale che presenta le maggiori compatibilità e potenzialità di utilizzo per tali funzioni e attrezzature.

Il P.S. d'Area fornisce indirizzi specifici per la individuazione del distretto nautico, ovvero :

- le aree del distretto nautico dovranno essere localizzate dal regolamento urbanistico, nell'ambito dell'UTOE 9, preferibilmente in aree urbanizzate ovvero in ambiti ad esse contigui, in modo da massimizzare la sinergia fra l'attività portuale e le funzioni urbane e nel contempo minimizzare il consumo di suolo non urbanizzato;
- il numero complessivo dei posti barca è previsto fino ad un massimo di 1.500, in relazione alle tipologie di imbarcazioni e ai servizi previsti, di cui almeno la metà riservati a scafi di medio-grande dimensione;
- la configurazione delle opere a mare delle infrastrutture diportistiche deve essere tale da non produrre effetti negativi sull'evoluzione della linea di riva e da non richiedere successivamente interventi di ripascimento delle coste sabbiose;
- per le attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica è stabilito un dimensionamento di dieci ettari da individuare preferibilmente all'interno del sistema insediativo esistente. I criteri localizzativi saranno l'adiacenza al mare, la vicinanza a un porto turistico e un altro grado di accessibilità.

Per quanto riguarda invece la *componente statutaria* il P.S. d'Area, individua le aree umide residue retrostanti la linea di costa compresa tra la foce del Cornia e il bacino della Chiusa, come invarianti strutturali da sottoporre perciò a tutela e conservazione.

Per quanto riguarda il porto commerciale-industriale-passeggeri il P.S. d'Area prevede “*un deciso rafforzamento delle attività portuali tramite lo sviluppo e il potenziamento dei traffici marittimi e delle attività logistiche connesse al porto.... Oltre alle opere e agli imbonimenti a mare, previsti dal piano regolatore portuale, la crescita del porto è indicata prioritariamente attraverso il riuso delle aree industriali sottoutilizzate o da liberare in seguito a processi di rilocalizzazione e razionalizzazione degli impianti industriali.*”

Ulteriori indirizzi specifici stabiliti dal P.S. d'Area per il porto sono:

- *la realizzazione di un bacino separato per la flotta pescherecci*
- *la riqualificazione e ridefinizione dei margini delle aree portuali a diretto contatto con la città, attribuendo a queste un connotato più marcatamente urbano, sia sotto il profilo funzionale sia sotto il profilo formale*
- *l'incremento delle dotazioni di parcheggio, nelle varie tipologie, a servizio degli utenti del porto per alleggerire le dotazioni esistenti a servizio della città*

- *la preferenza nell'utilizzo di strutture coperte (silos e capannoni) per lo stoccaggio di merce rinfusa, evitando i depositi a cielo aperto.*

Contestualmente, per le aree produttive retrostanti il porto, il P.S. prevede la loro riorganizzazione in funzione dell'espansione portuale e per una migliore integrazione tra attività portuali e produttive.

Sotto il profilo procedurale è da evidenziare invece che per l'adozione del P.S. d'Area è stato promosso da parte del Circondario e dei Comuni il procedimento dell'accordo di pianificazione (nel marzo 2005) che tuttavia non è stato ritenuto necessario da parte della Regione.

Infatti nel corso della conferenza dei servizi di cui all'art. 22 L.R. 1/05 tra le strutture tecniche dei Comuni, della Provincia e della Regione (chiusa con la sottoscrizione del verbale in data 11.07.2006) si è convenuto che il P.S. poteva essere adottato ed approvato con le procedure ordinarie dell'art. 15 e seguenti della L.R. 1/05, non contenendo previsioni immediatamente operanti, mentre lo strumento di attuazione del P.S. relativo al nuovo "distretto nautico" (RU o specifica variante anticipatrice) sarebbe stato approvato ricorrendo al procedimento dell'accordo di pianificazione al fine di verificare la coerenza con il nuovo PIT/Masterplan dei porti, allora in fase di elaborazione. Precisamente, in quella sede, veniva stabilito che *"al fine di rendere operative le previsioni del P.S. relativamente al tema del distretto della nautica e nel contempo verificarne la coerenza con il nuovo PIT e con le modalità di attuazione dei piani e programmi di settore regionali, si dovrà comunque applicare il procedimento di cui all'art.21 e seguenti della L.R. 1/05 allo specifico strumento operativo con il quale si darà attuazione a tali previsioni"*.

Pertanto, diversamente da quanto prospettato nel documento di avvio del novembre 2005, la variante relativa al *"distretto della nautica"* dovrà seguire il procedimento dell'accordo di pianificazione. Ciò in relazione anche a quanto stabilito nel nuovo PIT/Master della portualità approvato successivamente.

2.2. Approvazione PIT/Master plan dei porti

Il nuovo PIT della Regione Toscana, di cui è parte integrante il *Master plan "la rete dei porti toscani"* è stato definitivamente approvato dal C.R.T. con deliberazione n. 72 del 24.7.2007.

Tali strumenti introducono importanti innovazioni in tema di portualità e diportismo nautico, sia sotto il profilo dei contenuti, individuando obiettivi, criteri localizzativi e prestazionali, sia sotto il profilo procedurale.

In particolare la "disciplina" del *Master plan* definisce azioni strategiche in tema di diportismo nautico e specifiche direttive e prescrizioni a cui riferirsi per la previsione di un nuovo porto o approdo.

Tra gli obiettivi strategici per la portualità (art. 3), è da segnalare che il *Master plan* indica espressamente la previsione di attrezzature per la nautica da diporto a Piombino e Carrara come funzioni complementari alla cantieristica specializzata.

Relativamente ai porti turistici il *Master plan*, assume inoltre i seguenti obiettivi strategici:

- *qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi...;*
- *sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione dei water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica;*

- *completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.*

Tra le azioni strategiche delineate per la rete dei porti e degli approdi turistici (art. 5 e seguenti della disciplina del piano) il *Master plan* assume inoltre che la localizzazione di ulteriori nuovi porti è prevista *“esclusivamente al fine di completare il sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana in coerenza con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali e nel rispetto delle condizioni di ammissibilità di cui all’art. 8.”*

Viene inoltre stabilito (art. 7) che è privilegiato *“l’obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell’ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali. Di norma è esclusa la realizzazione di nuovi porti e approdi turistici su coste basse sabbiose.”*

La previsione di nuovi porti o approdi è esclusivamente ammessa *“per esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento e alle seguenti condizioni:*

- *non incidano negativamente sull’equilibrio costiero; ove questo non avvenga vi è l’obbligo di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea originaria di costa;*
- *garantiscano un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana e siano evitate le concentrazioni;*
- *siano realizzate contestualmente le opere funzionali all’accessibilità e i collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare;*
- *vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all’allegato I e alle direttive e standard di cui all’allegato II delle norme del PIT.*
- *costituiscono valorizzazione territoriale e ambientale per aumentare l’attrattività del sistema costiero.*

Sotto il profilo procedurale il PIT/*Master plan* (art.9), e la recente modifica alla L.R. 1/05 (art. 47 bis, introdotto con la L.R. 15/2007), individuano lo strumento *dell’accordo di pianificazione* di cui all’art. 21 della legge come pratica ordinaria e cooperativa per le previsioni di nuove infrastrutture diportistiche, l’ampliamento o la riqualificazione di quelle esistenti, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale. L’intento è pertanto quello di utilizzare tale strumento procedurale come pratica di cooperazione, coordinamento e verifica rispetto ai propri atti da parte dei soggetti istituzionali coinvolti (Regione, Provincia, Comune), nel rispetto della filiera istituzionale e delle rispettive competenze.

2.3 Linee guida per il nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP)

Subito dopo la sua costituzione, avvenuta con Decreto del Presidente della Repubblica del 20/03/1996, l’Autorità Portuale di Piombino ha predisposto la così detta “Variante II” al Piano Regolatore Portuale (PRP) definitivamente approvata con Delibera C.R.T. n. 91 del 5/06/2002 come prima risposta alle pressanti esigenze di razionalizzazione e sviluppo del Porto di Piombino ma con il preciso intento sancito nei documenti di indirizzo dell’ente di predisporre poi un vero e proprio nuovo Piano Regolatore Portuale allo scopo di corrispondere ad obiettivi di più lungo periodo nel quadro della programmazione dello sviluppo locale, regionale e nazionale.

In tal senso sono state predisposte ed approvate con Delibere del Comitato Portuale n. 26/05 del 29/09/2005 specifiche linee guida per lo sviluppo del nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Piombino.

Successivamente a seguito dell’approvazione del Nuovo Programma di sviluppo Regionale 2006-2010 che ha individuato nella Piattaforma Logistica Costiera una condizione essenziale per la competitività dell’intero sistema economico regionale, ed in particolare a seguito del percorso di

formazione del *Master plan* della portualità approvato dalla stessa Regione, l'Autorità Portuale di Piombino ha riassunto le linee guida nella propria programmazione triennale (P.O.T. 2007-2009 approvato con delibera del comitato portuale n. 14/07 del 30/07/2007) nella quale sono confluite ulteriori valutazioni ed indirizzi finalizzati alla coerenza con gli strumenti di programmazione regionale, con le necessità collegate alle bonifiche e con i risultati di specifici studi e ricerche di mercato commissionate dall'Autorità Portuale di Piombino (Cles, Logichem).

In estrema sintesi il *Master plan* si propone di creare i presupposti affinché la Piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, dell'Interporto di Guasticce, dell'Aeroporto di Pisa, assuma la configurazione di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità" ma anche inserire accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti "gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica. Il Masterplan regionale inoltre ribadisce per il porto di Piombino l'esistenza delle seguenti priorità:

- 1) il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) ed il miglioramento dell'accessibilità per soddisfare in modo più ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci proveniente dal bacino territoriale di riferimento del porto, da ricondurre, in primo luogo, ai prodotti delle attività industriali ed alle merci rinfuse, nonché la riorganizzazione del porto in funzione soprattutto della massa di passeggeri e merci attinenti alle isole anche attraverso soluzioni più idonee per gli spazi acquisiti;
- 2) la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico attraverso il completamento della SS 398, contestualmente alla realizzazione del completamento autostradale Rosignano - Civitavecchia quale condizione necessaria per lo sviluppo dello Short Sea Shipping e delle Autostrade del Mare;
- 3) la connessione del porto con la ferrovia per migliorare le potenzialità delle attività industriali presenti per le quali il potenziamento infrastrutturale rappresenta un elemento di competitività e di garanzia per il loro sviluppo;
- 4) la realizzazione del porto turistico con le sue connessioni viarie, i parcheggi e servizi particolarmente qualificati, nonché di spazi adeguati per lo sviluppo della cantieristica da diporto.

In sostanza il Masterplan riconosce la vocazione del porto di Piombino nel settore dei traffici industriali e più in generale dei traffici commerciali di merci rinfuse nonché una vocazione per i traffici c.d. dello *Short Sea Shipping* e delle *Autostrade del Mare*. Più ampiamente il *Master plan* definisce il porto di Piombino (compreso Portoferraio e Rio Marina) come porto di interesse regionale, nazionale ed internazionale, così come ovviamente Livorno (compreso Capraia Isola) e Carrara.

Allo scopo di verificare gli scenari futuri e le effettive potenzialità di sviluppo del porto di Piombino, l'Autorità Portuale ha incaricato il "Centro di ricerche e studi sui problemi del lavoro, dell'economia e dello sviluppo" (CLES S.r.l.) che ha presentato nel corso del 2006 il suo Rapporto Finale nel quale sono contenute le previsioni della domanda potenziale del porto di Piombino ed il fabbisogno infrastrutturale, funzionale alla fissazione di un opportuno dimensionamento della programmazione.

Dopo aver formulato due ipotesi di incremento dei traffici portuali minimo (tendenziale) e massimo (scenario di competitività) e considerando una cooperazione nell'ambito del Sistema Toscano per evitare una concorrenza "a tutto campo", il CLES conclude che in una prospettiva di lungo periodo (15 anni) sono pienamente giustificate ipotesi di ampliamento delle infrastrutture portuali ben maggiori di quelle previste dall'attuale Variante II al PRP.

Dalle verifiche fatte è emerso in modo chiaro come il porto di Piombino sia in grado oggi di intercettare solo una parte del traffico merci in entrata/uscita che ha origine/destinazione nell'hinterland di riferimento, a causa innanzitutto delle forti carenze infrastrutturali che limitano significativamente l'operatività dello scalo.

Sono ormai noti a tutti gli interessantissimi progetti di sviluppo delle principali aziende industriali insediate a Piombino che in realtà fanno riferimento ai principali gruppi siderurgici mondiali: Arcelor/Mittal (il 1° gruppo al mondo), Severstal (5° produttore al mondo) e Tenaris Dalmine (1° operatore mondiale nel settore dei tubi). Progetti di sviluppo interessanti per le vie del mare ed il nostro porto quanto per le modalità ferroviarie qualora vengano create le necessarie condizioni infrastrutturali e di servizio.

Lo studio CLES evidenzia altresì l'esistenza anche di altre aziende medio/grandi che, si collocano nell'area di gravitazione del porto (che abbraccia una fetta significativa della Toscana Meridionale fino a comprendere una parte del territorio umbro) altri scali commerciali proprio per i vincoli ed i limiti che attualmente penalizzano lo scalo piombinese, legati non solo alle carenze infrastrutturali già richiamate, ma anche ai rilevanti problemi di accessibilità che affliggono il porto e alla mancanza di spazi e servizi adeguati ed efficienti sulle banchine. Solo intercettando la domanda potenziale (industriale e commerciale connessa principalmente a prodotti finiti e rinfuse solide) rappresentata dal traffico merci che "naturalmente" dovrebbe gravitare su Piombino, già questo sarebbe di per sé sufficiente a portare ad un consistente sviluppo dei traffici portuali.

Solo i programmi del Gruppo Lucchini/Severstal possono realizzare una crescita stimata in almeno 2,5 milioni di tonnellate aggiuntive che, abbinata alla conquista dei traffici che più convenientemente dovrebbero transitare da Piombino, in quanto aventi origine/destinazione nel suo hinterland, potrebbero superare anche i 3,5/4 milioni di tonnellate. Ma l'analisi delle prospettive di sviluppo del traffico commerciale nel porto di Piombino - ha aggiunto il CLES - non può limitarsi a considerare "soltanto" la domanda di potenziale trasporto marittimo che esprime il bacino territoriale di riferimento dal porto stesso, pur essendo quest'ultima quella da cui è necessario partire per comprendere la funzione principale che può effettivamente svolgere il porto di Piombino.

Dunque Piombino può giocare un ruolo come luogo di transito di merci, anche come nodo di scambio modale che hanno origini/destinazioni finali anche molto lontane, dalla Val di Cornia o che localizzano nel retroporto forme di handling o comunque di conferimento di valore aggiunto. Tale vocazione peraltro è confermata da analoghi studi (Logichem) affidati dall'Autorità Portuale (e anche dai Piani Operativi proposti dalle imprese portuali autorizzate ex.art.16 legge 84/94 o che hanno prodotto istanze di autorizzazione).

Infine, senza trascurare la funzione di consolidamento dei traffici di collegamento/potenziamento con l'isola d'Elba da proiettare anche nel quadro dei collegamenti dell'Arcipelago Toscano, il CLES ribadisce come il porto di Piombino si collochi fra i porti italiani a maggiore potenziale di crescita nel settore delle Autostrade del Mare e che una parte del traffico merci su gomma che attualmente attraversa da Nord a Sud (e viceversa) il nostro Paese; così come, nel lungo periodo, non vanno certamente trascurati i traffici potenzialmente ingenti che potrebbero svilupparsi con i paesi che si affacciano sulla sponda meridionale del Mediterraneo con i quali l'interscambio del nostro Paese e, più in generale, dei nostri partners europei sembra destinato ad intensificarsi.

Sicuramente meno interessanti sembrano viceversa essere le prospettive di sviluppo del porto di Piombino nel segmento dei container, malgrado le previsioni in ambito nazionale ed internazionale prospettino una fortissima crescita del traffico containerizzato nel corso dei prossimi anni.

Le analisi condotte dal CLES portano a ritenere che il traffico dei container continuerà molto probabilmente a privilegiare quei porti italiani che risultano meglio attrezzati per svolgere questo specifico servizio.

Peraltro, in un'ottica di sistema non c'è alcun dubbio che in Toscana il porto di Livorno sia quello più vocato per intercettare questo tipo di traffico.

In conclusione, viene prospettato il dimensionamento ottimale del porto di Piombino nell'ambito di una fascia compresa tra l'ipotesi minima (tendenziale) e quella massima (scenario di competitività) che riassumiamo con la seguente tabella che è stata approvata dall'Autorità Portuale in sede di deliberazione del Piano Operativo Triennale (POT) 2007 - 2009.

	LUNGHEZZA DELLE BANCHINE	AREA PORTUALE COMPLESSIVA (INCLUSA VIABILITA')
<i>Situazione attuale</i>	2.300 mtl	125.000 mq.
<i>Con Variante II al PRP</i>	3.400 mtl	325.000 mq.
<i>Nuovo dimensionamento ipotizzato</i>	5.000-6.800 mtl (ulteriori 1.650-3.400)	675.000-1.025.000 mq.

Tale dimensionamento risulta ottimale anche in rapporto ad altri due oggetti fondamentali:

- 1) I complessivi indirizzi assunti nelle linee-guida e nel piano operativo dell'Autorità Portuale per la definizione del Nuovo Piano Regolatore Portuale;
- 2) L'attuazione degli interventi di messa in sicurezza di emergenza e/o bonifica proposti dal Ministero dell'Ambiente a seguito delle caratterizzazioni e degli studi effettuati (si ricorda che l'area portuale ed industriale di Piombino è stata perimetrata quale sito di interesse nazionale di bonifica (SIN) ai sensi della legge 426/98 con D.M. del 10/01/2000 ampliata con successivo D.M. del 7/04/2006)

Con riferimento al primo punto si riportano in estrema sintesi gli indirizzi-obiettivo presenti nelle linee guida:

1. Prevedere razionali ed efficaci collegamenti con la SS 398 che tengano conto delle posizioni delle nuove infrastrutture portuali e delle aree retroportuali;
2. Collegare adeguatamente il porto con il sistema ferroviario nazionale valorizzando le aree di raccordo ferroviario Portovecchio, la stazione FS di Fiorentina di Piombino e prevedendo uno sviluppo della rete funzionale allo sviluppo delle banchine;
3. Dotare il porto di aree retrobanchina e retroportuali per sostenere adeguatamente lo sviluppo dell'intera filiera logistica delle merci;
4. Acquisire nuovi attracchi commerciali ed industriali, attraverso nuovi banchinamenti nelle aree ex-industriali, dotati di piazzali di dimensioni sufficienti e con caratteristiche tecniche e strutturali adeguate a permettere lo svolgimento dei futuri traffici portuali;
5. Separare i traffici industriali da quelli commerciali e traghetti, razionalizzando le aree portuali e semplificando l'applicazione del Piano di Sicurezza del Porto;
6. Decentrare nei limiti della sostenibilità finanziaria, i traffici collegati alle attività dello stabilimento siderurgico così da eliminare indesiderate interferenze tra la movimentazione dei prodotti siderurgici e gli altri traffici portuali;
7. Migliorare ulteriormente le condizioni di protezione del bacino interno portuale dall'ingresso dei moti ondosi generati all'interno del golfo di Follonica, attenuando inoltre il fenomeno della risacca interna;
8. Integrare la pianificazione strettamente commerciale con quella riferita allo sviluppo della nautica da diporto promossa dall'Amministrazione Comunale ed al settore della pesca;

9. Contribuire per quanto di competenza al conseguimento di uno sviluppo portuale e marittimo secondo criteri di sostenibilità ambientale;
10. Realizzare una struttura dedicata per il ricovero delle imbarcazioni di servizio (rimorchiatori, ormeggiatori, barcaioli, Finanza, Capitaneria di Porto, Carabinieri, etc.);
11. Tutte le opere che saranno previste dal nuovo PRP non potranno prescindere dai requisiti necessari a garantire tutte le misure di sicurezza, imposte dalle normative regionali, nazionali ed internazionali.

Con riferimento al secondo punto assume particolare rilievo lo “Studio di fattibilità relativo al progetto di Messa in sicurezza d'emergenza (MISE) della falda nel Sito di interesse Nazionale di Piombino (LI)” trasmesso da Sviluppo Italia – Aree Produttive S.p.A. ed acquisito al MATT con prot. 25012/QdV/DIdel 7/12/2005 presentato in Conferenza dei Servizi in data 22/12/2005 con l'obiettivo di far coesistere le pressanti ed urgenti esigenze di tutela ambientale con le previsioni di sviluppo e riorganizzazione dello scalo previste dalla Variante II e nelle Linee Guida del Nuovo PRP, ossia creando i presupposti per una virtuosa e proficua sinergia, in termini progettuali e finanziari, tra interventi di bonifica ed interventi infrastrutturali.

2.4 Progettazione preliminare SS 398 e collegamenti ferroviari

La previsione del prolungamento della SS 398, che costituisce la connessione diretta tra il porto di Piombino ed il corridoio infrastrutturale tirrenico, è presente ormai da decenni nella pianificazione urbanistica e territoriale del Comune, della Provincia e della Regione, essendo riconosciuta come indispensabile per il funzionamento e lo sviluppo del porto nonché per la riqualificazione ed il miglioramento delle condizioni ambientali della città che risulta tuttora interessata dagli ingenti flussi di traffico (leggero e pesante) in transito per il porto stesso.

Dopo varie vicende amministrative, nel 2005 la progettazione della strada è stata ricompresa, su esplicita richiesta della Regione Toscana e degli enti locali interessati, nella progettazione del corridoio autostradale tirrenico, a seguito del pronunciamento della Regione stessa nell'ambito del procedimento della VIA relativo al progetto del corridoio tirrenico (delibera G.R.T. n. 1123 del 21.11.2005).

Pertanto la Società Autostrade Tirrenica (SAT) sta elaborando il progetto preliminare del tracciato stradale, in stretto coordinamento con i percorsi ferroviari necessari per un adeguato collegamento con il porto, che risulta in fase di ultimazione e che ricalca essenzialmente il corridoio infrastrutturale individuato dal PRG vigente del Comune, e successivamente dal P.S. d'Area. Tuttavia la progettazione potrà in parte discostarsi dal tracciato indicato dagli strumenti urbanistici in relazione a specifiche problematiche di ordine tecnico e costruttivo. La progettazione dell'opera è infatti piuttosto complessa essendo gran parte del tracciato interno all'ambito industriale (Lucchini e Magona) e dovendo pertanto trovare soluzione alle numerose interferenze impiantistiche ed infrastrutturali.

Come noto, nell'ambito delle intese raggiunte con l'APQ Piombino-Bagnoli del 21 dicembre 2007 (di cui si dirà nel successivo paragrafo) la realizzazione dell'asta terminale della S.S. 398, nel tratto compreso tra la loc. Montegemoli ed il porto, viene attribuita direttamente al Comune di Piombino con uno specifico finanziamento.

E' dunque necessario procedere, con la massima urgenza, alla definitiva verifica del progetto preliminare elaborato dalla SAT anche in relazione alle rilevanti modifiche della pianificazione territoriale che si delineano per il porto, la nautica e gli assetti industriali dell'area.

Analoga verifica andrà effettuata con le Ferrovie dello Stato (RFI) per gli aspetti ferroviari, sia in relazione alle variazioni che potrebbero essere apportate ai tracciati esistenti per le interconnessioni

con la nuova viabilità di accesso al porto, sia per dotare le nuove banchine portuali di nuovi e diretti collegamenti ferroviari.

E' del tutto evidente, infatti, che la soluzione di questi rilevanti problemi (in particolare quello della strada di accesso al porto) costituisce condizione fondamentale e indispensabile per l'avvio delle azioni previste negli Accordi Istituzionali raggiunti (ed anche per quelli in fase di definizione) in ordine al trasferimento della colmata e dei sedimenti di Bagnoli, all'ampliamento del porto di Piombino e all'attuazione dei piani di reindustrializzazione dell'area.

2.5 Accordo di Programma Quadro Piombino/Bagnoli (APQ)

I temi e le azioni sopra descritti, essenziali per lo sviluppo del porto di Piombino e quindi del territorio della Val di Cornia, sono di recente confluiti nell'*Accordo di Programma Quadro (APQ) "Per gli interventi di bonifica negli ambiti marino-costieri presenti all'interno dei Siti di bonifica di interesse nazionale di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio" e per lo sviluppo di Piombino attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture*, siglato il 21 Dicembre 2007.

Tale Accordo, promosso dal Ministero dell'Ambiente e sottoscritto da ben 17 Enti Pubblici, tra cui la Presidenza del Consiglio e 5 Ministeri, oltre che dalla Regione Toscana, la Provincia di Livorno, l'Autorità Portuale di Piombino, il Comune di Piombino ed il Circondario della Val di Cornia, ha per oggetto (art.2) *"il programma di interventi di messa in sicurezza e di bonifica delle aree marino costiere che rientrano nei Siti di bonifica di Interesse Nazionale di Piombino, Napoli Bagnoli-Coroglio nonché di Napoli Orientale, funzionali a programmi di sviluppo sostenibile, capaci di incidere positivamente sull'ambiente e sul processo di sviluppo economico-sociale, in un contesto di programmazione integrata delle risorse e di un più generale sviluppo dei rapporti di collaborazione istituzionale ed operativa"*.

A tal fine l'APQ individua le azioni necessarie per realizzare gli interventi di messa in sicurezza, di bonifica e di infrastrutturazione che, per quanto riguarda il Comune di Piombino, sono articolate in tre distinte fasi (art. 3 APQ), di seguito riportate.

a. Interventi di prima fase:

Interventi nel Porto di Piombino:

- 1° fase di attuazione del PRP Banchina Darsena Piccola Nord e 1° stralcio Banchina Darsena Grande Sud con creazione di volumetrie utili al refluento per 103.500 mc (l'intervento include anche la messa in sicurezza d'emergenza mediante rimarginamento dell'area ricompresa nell'attuale specchio d'acqua portuale per i soli fini ambientali);
- rimarginamento delle vasche di raccolta 1 e 2 già in corso di realizzazione, comprensivi della sigillatura intorno allo scarico in attraversamento della vasca piccola;
- retromarginamento delle vasche di raccolta 1 e 2 connesso ai fini ambientali;
- molo di protezione foranea, compresa l'impermeabilizzazione profonda lungo il molo foraneo interessato dalla terza vasca di raccolta;
- chiusura a sud, a soli fini ambientali, della terza vasca di raccolta connessa;
- dragaggio, trasporto e detossificazione di circa 230.000 mc di sedimenti classificati come "pericolosi", provenienti dall'ambito di Piombino;
- realizzazione delle opere accessorie funzionali per il ricevimento dei materiali provenienti da Bagnoli;
- ricevimento da Bagnoli sia del materiale derivante dalla rimozione della colmata, sia dei sedimenti non pericolosi derivanti dall'attività di bonifica dei fondali, in

conformità alle specifiche tecniche formulate dall'Autorità Portuale di Piombino nell'ambito del Piano Regolatore Portuale adottato;

Interventi "a terra":

- realizzazione da parte del Comune della nuova viabilità dalla località Montegemoli fino al porto, essenziale alla mobilità di accesso al porto stesso;
- bonifica da parte del Comune delle aree pubbliche, anche attraverso la realizzazione di un impianto di vagliatura e lavaggio dei materiali di bonifica.

Attività di controllo:

- interventi di controllo sui refluenti nelle vasche di raccolta e monitoraggio successivo, sia relativo allo stato delle vasche che dell'area marina antistante le medesime;

b. Interventi di seconda fase:

- realizzazione del 2° banchinamento (comprensivo delle opere di messa in sicurezza d'emergenza mediante rimarginamento);
- dragaggio e refluimento a fini di ripascimento di circa 175.500 mc di sedimenti considerati come idonei a tal fine, provenienti dall'ambito di Piombino;
- dragaggio e refluimento in cassa di colmata di circa 2.891.857 mc di sedimenti classificati come "non pericolosi" provenienti dall'ambito di Piombino;
- completamento bonifica da parte del Comune delle aree pubbliche.

c. Interventi di terza fase:

- completamento ai fini portuali delle vasche di raccolta 1 e 2;
- completamento ai fini portuali della terza vasca di raccolta.

In sostanza, per quanto riguarda il territorio ed il porto di Piombino, l'APQ prevede essenzialmente:

- il conferimento nel bacino portuale del materiale proveniente dalla colmata dell'area di Bagnoli
- la contestuale realizzazione di nuove vasche di colmata nell'ambito portuale per il conferimento dei suddetti materiali
- la realizzazione della connessione viabilistica tra il porto di Piombino ed il corridoio infrastrutturale tirrenico mediante il completamento del tracciato della SS 398.

Tali interventi, che prefigurano di fatto una nuova configurazione per il porto di Piombino, in ampliamento rispetto all'assetto attuale, presuppongono, così come stabilito dall'art 7 dell'APQ, l'adozione, da parte dell'Autorità Portuale, del nuovo Piano Regolatore Portuale entro il mese di Giugno 2008.

Tale adempimento, che potrà avvenire solo in un'ottica di assoluta condivisione dell'urgenza da parte di tutti i soggetti istituzionali coinvolti, risulta pertanto preliminare e condizionante rispetto alle altre azioni ed interventi previsti dall'APQ, e rende pertanto necessario l'attivazione di uno specifico *accordo di pianificazione* per la definizione del nuovo PRP, nei termini previsti dalla L.R. 1/05.

L'APQ prevede inoltre, sempre per quanto riguarda Piombino (art. 2, comma 6), che entro quattro mesi dalla sottoscrizione dello stesso APQ (ovvero entro il 21 aprile 2008) venga sottoscritto uno specifico Accordo di Programma tra le istituzioni interessate e le imprese insediate nell'area avente i seguenti contenuti:

- declinazione e modalità di attuazione del piano industriale delle imprese insediate

- linee di intervento per le bonifiche delle aree a terra
- modalità di attuazione della messa in sicurezza dell'area della colmata di Piombino nord.

Tale secondo accordo, promosso dal Ministero delle Attività Produttive d'intesa con il Ministero dell'Ambiente, ed attualmente in fase di definizione, si propone di affrontare contestualmente:

- il tema delle bonifiche ambientali nelle aree terrestri, portuali e marine di tutto il SIN di Piombino;

- lo sviluppo del porto di Piombino, così come prefigurato dall'Accordo di Programma Quadro siglato il 21 dicembre;

- il consolidamento e le prospettive di reindustrializzazione del polo siderurgico piombinese che, come già ricordato, rappresenta una delle realtà produttive più significative del paese (e non solo).

Di fatto, con questo secondo Accordo, complementare a quello siglato il 21 dicembre 2007, ci si propone di collocare la vicenda del trasferimento dei sedimenti e delle terre della colmata di Bagnoli nel più vasto programma di bonifica e reindustrializzazione dell'intero SIN di Piombino.

Un programma che trova oggi un preciso riferimento normativo nelle recentissime modifiche al Codice dell'Ambiente disposte con il Dlgs 16 gennaio 2008 n.4, in particolare nell'art. 252 bis - "Siti di preminente interesse pubblico per la conversione industriale" - che prevede la definizione di specifici Accordi di Programma tra i soggetti responsabili dell'inquinamento e le Autorità Pubbliche preposte alla bonifica dei siti.

Presupposto per l'applicazione della norma, infatti, è l'esistenza della vocazione industriale delle aree del SIN e di progetti di reindustrializzazione capaci di concorrere contemporaneamente:

- alla "riparazione" dei siti contaminati;
- al miglioramento della sostenibilità ambientale degli impianti produttivi, esistenti e di nuova realizzazione;
- alla promozione dello sviluppo economico del territorio, sia direttamente che tramite opportunità offerte ad altri settori della produzione e dei servizi.

Sotto questo profilo, le caratteristiche del SIN di Piombino, con le rilevanti criticità ambientali ma anche con i rilevanti interessi per lo sviluppo di attività industriali e portuali, rappresenta uno dei primi casi di applicazione dei propositi della disciplina legislativa dell'art. 252 bis del Codice dell'Ambiente.

Per queste ragioni, nel momento in cui si vanno a definire, con l'atto di pianificazione concertata, gli assetti della portualità e delle infrastrutture stradali e ferroviarie (tutti temi che interessano direttamente le zone industriali e il SIN di Piombino), si dovranno necessariamente verificare anche i programmi di sviluppo delle imprese che operano in quei territori con l'obiettivo di stabilire integrazioni e coerenze funzionali tra bonifiche, reindustrializzazione e sviluppo economico complessivo dell'area.

Tutto ciò in armonia con i propositi dell'APQ del 21 dicembre 2007 e con gli indirizzi dell'art. 252 del Codice dell'Ambiente.

3. Oggetto e finalità dell'accordo di pianificazione

Sulla base di quanto fin qui evidenziato, il Comune di Piombino, in accordo con l'Autorità Portuale di Piombino con la quale ha sottoscritto a tal fine una specifica intesa, intende promuovere un "*accordo di pianificazione*" (secondo il procedimento disciplinato agli artt. 22-23 della L.R. 1/05) finalizzato:

- all'adozione della variante al PRG vigente del Comune di Piombino con cui si ridefinisce il perimetro dell'ambito portuale (che viene poi pianificato nel dettaglio dal PRP), si introduce la previsione del distretto della nautica, si ridefiniscono le connessioni infrastrutturali viabilistiche (SS398) e ferroviarie tra l'area portuale ed il distretto nautico con il corridoio plurimodale tirrenico, si ridefinisce l'assetto delle aree industriali e del connesso ciclo dei rifiuti;
- all'adozione di una eventuale variante al P.S. d'Area, se necessaria, in relazione alla ridefinizione del tracciato della SS 398 e delle connessioni ferroviarie con la linea Campiglia M.ma-Piombino, nonché ad altre eventuali necessità di adeguamento;
- alla definizione e all'adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), la cui successiva approvazione seguirà le procedure previste dalla L. 84/94, che viene elaborato dall'A.P. in coerenza ed in raccordo con gli indirizzi del P.S. d'Area e del PRG comunale variato, definendo nel dettaglio l'assetto funzionale interno all'ambito portuale.

Si sottolineano nuovamente le ragioni che rendono necessaria la procedura dell'accordo di pianificazione:

- la L.R. 1/05 (art. 21, comma 4) stabilisce che si proceda mediante accordo di pianificazione per la definizione del nuovo PRP, e l'APQ, siglato nel dicembre 2007, prevede l'adozione del nuovo PRP entro giugno 2008 ed è condizione per l'attivazione dell'accordo stesso;
- per l'adozione della "variante nautica" al PRG vigente, già in fase di elaborazione da parte del Comune, era comunque necessaria l'attivazione di uno specifico accordo di pianificazione, secondo quanto stabilito dal PIT/Masterplan porti e dalla conferenza dei servizi siglata tra Comuni/Provincia/Regione per la formazione del P.S. d'Area nel luglio 2006;
- l'applicazione dei principi legislativi dell'art. 252 bis del Codice dell'Ambiente al SIN di Piombino presuppone la verifica dei progetti di reindustrializzazione finalizzati a favorire la bonifica e lo sviluppo economico, nell'ambito di una programmazione integrata e coerente del territorio.

Si ritiene pertanto necessario unificare i due procedimenti in relazione al fatto che vi è la necessità di coordinare strettamente le scelte di pianificazione secondo un complessivo assetto funzionale ed infrastrutturale, che di fatto anticipa l'attuazione del R.U. relativamente all'UTOE 9, ed alla circostanza che le tempistiche risultano sostanzialmente coincidenti.

4. Quadro conoscitivo di riferimento e ulteriori ricerche da svolgere

Il quadro conoscitivo disponibile è molto ampio e articolato, ed è stato implementato rispetto a quanto già segnalato nel documento di avvio del procedimento del novembre 2005, potendo disporre:

- di tutte le indagini condotte dal Circondario Val di Cornia/Comune a supporto del P.S. d'Area confluite nel quadro conoscitivo dello stesso P.S.,
- delle indagini condotte dall' A.P. a supporto della Variante II al PRP (attuale PRP vigente),
- delle ulteriori indagini condotte da parte dell'A.P. per l'attuazione di interventi all'interno del porto e per la elaborazione del nuovo PRP
- delle indagini e degli studi condotti dai Ministeri interessati per la definizione dell'APQ con particolare riferimento agli studi per la messa in sicurezza e per la bonifica del SIN.

Di seguito si riporta l'elenco degli studi disponibili.

4.1 Indagini e studi condotti a supporto del P.S. d'Area

- *Valutazione degli effetti ambientali del P.S. (Ambiente Italia, 2005);*
- *Relazioni di incidenza relativa ai Siti di interesse regionale del P.S. (Ambiente Italia, 2005);*
- *Analisi delle risorse del territorio rurale. Rapporto tecnico conclusivo. (Risorsa srl - giugno 2005);*
- *Elaborazione delle analisi socio-economiche di supporto alla redazione del Piano Strutturale d'Area. Rapporto finale. (Cles - dicembre 2005);*
- *Studio sulle potenzialità di sviluppo della portualità turistica e della nautica da diporto in Val di Cornia . Rapporto Finale. (Cles – gennaio 2006);*
- *Il sistema della mobilità. Quadro conoscitivo. (Tages s.c.r.l. – giugno 2005);*
- *Elementi per la valutazione degli effetti ambientali del Piano Strutturale del Circondario della Val di Cornia: i sistemi ambientali. (Ambiente Italia – gennaio 2006).*

4.2 Elaborati facenti parte del Quadro Conoscitivo del P.S. d'Area

- Tav. 1.1 Inquadramento territoriale della Val di Cornia (tavola in scala 1:35.000)*
- Tav. 1.2 Ptc. Unità di paesaggio rurale e aree con rilevante funzione ambientale (tavola in scala 1:35.000)*
- Tav. 1.3 Carta dei parchi naturalistici (tavola in scala 1:35.000)*
- Tav. 2.1 Carta dei vincoli in attuazione del codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs 22/01/2004, n. 42) e di altri provvedimenti legislativi e amministrativi (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)*
- Tav. 2.2 Carta delle fasce di rispetto e di tutela (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)*
- Tav. 3.1 Carta dello stato di attuazione dei Prg vigenti (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)*
- Tav. 3.2 Standard urbanistici e territoriali (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)*
- Tav. 4.1 Carta dei dati di base (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)*

- Tav. 4.2 Carta geologica (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)
- Tav. 4.3 Carta geomorfologia (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)
- Tav. 4.4 Carta dell'acclività (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)
- Tav. 4.5 Carta litostratigrafica di pianura (tavola in scala 1:25.000)
- Tav. 4.6 Carta della permeabilità (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)
- Tav. 4.7 Carta litotecnica (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)
- Tav. 4.8 Carta del modello sintacs (tavola in scala 1:25.000)
- Tav. 4.9 Carta delle competenze idrauliche (tavola in scala 1:10.000)
- Tav.4.10a Bacini idrografici (tavola in scala 1:30.000)
- Tav.4.10b Curve number (tavola in scala 1:50.000)
- Tav.4.10c Sezioni di calcolo (tavola in scala 1:20.000)
- Tav.4.10d Interventi sul Fiume Cornia (tavola in scala 1:40.000)
- Tav.4.10e Inviluppo delle altezze d'acqua di esondazione del Fiume Cornia per tempi di ritorno di 200 anni scenario A1B (Tr200 – A1B) (tavola in scala 1:20.000)
- Tav.4.10f Inviluppo delle altezze d'acqua di esondazione del Fiume Cornia per tempi di ritorno di 100 anni scenario A1 (Tr100 – A1) (tavola in scala 1:20.000)
- Tav.4.10g Inviluppo delle altezze d'acqua di esondazione del Fiume Cornia per tempi di ritorno di 30 anni scenario A1 (Tr30 – A1B) (tavola in scala 1:20.000)
- Tav.4.10h Esondazione del Fiume Cornia (Tr=200 anni). Pericolosità idraulica (estratto dal PAI) (tavola in scala 1:30.000)
- Tav.4.10i Inviluppo delle altezze d'acqua di esondazione del Fosso Riomerdancio per tempi di ritorno di 200 anni (tavola in scala 1:30.000)
- Tav. 4.11 Carta della pericolosità geomorfologia (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)
- Tav. 4.12 Carta della pericolosità idraulica (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)
- Tav. 4.13 Carta della tutela della risorsa idrica (inquadramento in scala 1:25.000 e sei stralci in scala 1:10.000)
- Tav. 5.1 Carta dell'uso agricolo del suolo (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- Tav. 5.2 Carta delle unità di terre (inquadramento in scala 1:35.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- Tav. 5.3 Carta delle unità ambientali (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- Tav. 6.1 Carta dei beni culturali (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- Tav. 6.2 Evoluzione storica degli insediamenti (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- Tav. 6.3 Articolazione degli insediamenti per caratteri storico-tipologici (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- Tav. 6.4 Carta del sistema delle funzioni urbane (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- Tav. 6.5 Offerta di spazi e aree critiche (tavola in scala 1:25.000)
- Tav. 7.1 Carta dei detrattori ambientali (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- Tav. 8.1 Infrastrutture per la mobilità (inquadramento in scala 1:25.000 e tre stralci in scala 1:15.000)
- DossierA Beni culturali
- DossierB Aree industriali
- DossierC Aree critiche

4.3 Indagini e studi condotti a supporto della Variante II del P.R.P. vigente

- *“Studio del Moto Ondoso”* – Estramed S.p.A. - 1990 su incarico della Regione Toscana;
- *“Indagini geognostiche”* - Estramed S.p.A - 1991 su incarico della Regione Toscana;
- *“Studio su modello fisico tridimensionale a fondo fisso”* - Estramed 1990 su incarico della Regione Toscana;
- *“Studio di navigabilità”* - Estramed S.p.A -1990 su incarico della Regione Toscana - Autori: G. Capurro, S. Corsini, B. Chilò;
- *“Studio della penetrazione del moto ondoso all’interno dello specchio d’acqua portuale mediante simulazione numeriche”* Modimar - Settembre 1998;
- *“Studio su modello matematico di propagazione del moto ondoso all’interno del bacino portuale”* – Modimar – 1998;
- *“Studio su modello fisico bidimensionale della sezione tipo del prolungamento del moto sopraflutto”* - Estramed S.p.A - 1991 su incarico della Regione Toscana;
- *“Studio su modello fisico tridimensionale di stabilità della testata del molo Batteria”* - Estramed S.p.A - 1991 - Autori: Ing. A. Cavani, Ing. L. Bolatti Guzzo;
- *“Rapporto sulla sicurezza nell’ambito portuale di Piombino”* – Ing. Muccetti – 1998;
- *“Studio su modello bidimensionale della sezione tipo della Banchina Nord”* - Estramed S.p.A. su incarico della Regione Toscana - 1991;
- *“Valutazione dell’impatto acustico ambientale porto di Piombino”* Studio tecnico Per. Ind. Carletti Roberto Settembre 2000;
- *“Ispezione preliminare delle aree (litorale di Piombino) di cui verrà approntata una carta bionomica ed una mappatura 1:10.000 delle praterie a Posidonia Oceanica(L.) Delile”* Istituto di Biologia ed Ecologia Marina di Piombino – Settembre 2000;

Si ricorda inoltre che è stato inoltre effettuato lo *“Studio di Impatto Ambientale connesso alla Variante II al P.R.P. di Piombino”*.

4.4 Ulteriori indagini relative all’ambito del porto ed alla nautica

- *“Studio delle potenzialità di sviluppo delle infrastrutture nautiche e turistiche sul litorale di Piombino”* – Autori: Ing. P.L. Aminti, dott. E.Pranzini – 2002;
- *“Trattamento e smaltimento a terra dei sedimenti provenienti dall’escavo del Porto di Piombino: Studio di fattibilità”* – TAP S.r.l. – Maggio 2000;
- *“Caratterizzazione Area Variante II del Piano Regolatore Portuale - RISULTATI DELL’INVESTIGAZIONE INIZIALE”* – ARPAT Servizio Sub-Provinciale di Piombino – Novembre 2002;
- *“Caratterizzazione del fondo della vasca di colmata da realizzare nel porto di Piombino”* CITCA: Centro Interuniversitario di Tecnologia e Chimica dell’ambiente Università degli Studi di Roma La Sapienza – Luglio 2004;
- *“Caratterizzazione degli specchi acquei “Area Portuale e “Bacino di Evoluzione” connessi alla realizzazione delle opere della Variante II del Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino”* CITCA: Centro Interuniversitario di Tecnologia e Chimica dell’ambiente Università degli Studi di Roma La Sapienza – Gennaio 2005;
- *“Analisi della sicurezza delle attività di trasporto di sostanze pericolose nel porto di Piombino”* – Dipartimento di Ingegneria Chimica, Chimica Industriale e Scienza dei materiali dell’Università di Pisa – Autori: Ing. I. Cardini, Ing. V. Cozzani, Ing. S. Zanelli – Giugno 2005;

- *“Studio di Fattibilità – Progetto per la messa in sicurezza d'emergenza del Sin di Piombino”* Sviluppo Italia – Novembre 2005;
- *“Porto di Piombino rilievo topo-batimetrico e stratigrafico (sub-bottom) del Bacino Portuale”* – RIL.MAR s.n.c. – Febbraio 2006;
- *“Progetto preliminare di bonifica dei fondali dell'area portuale inclusa nella perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino”* redatto da ICRAM (Istituto Centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare) - Marzo 2006;
- *“Indagini morfobatimetriche ad elevato dettaglio eseguite nel porto di Piombino”* – Polaris s.r.l. Mare Ambiente Geologia – Maggio 2006;
- *“Analisi delle potenzialità di sviluppo del Porto di Piombino - Rapporto Finale”* redatto da CLES S.r.l. (Centro di ricerche e studi sui problemi del lavoro, dell'Economia e dello sviluppo – Giugno 2006;
- *“Caratterizzazione delle aree a terra ricadenti in area portuale nella zona denominata Variante II aree di proprietà Lucchini S.p.A.”* – Studio Sanitas s.r.l. – Dicembre 2006;
- *“Studio Meteomarino e modellistica numerica per la stima degli effetti indotti sul litorale dalle opere di difesa esterna del porto di Piombino previste nel Nuovo Piano Regolatore Portuale”* – Prof.Ing. Pier Luigi Aminti – Febbraio 2007;
- *“Indagine preliminare sulla colonizzazione di nuove strutture nei porti di Piombino e Portoferraio”* Istituto di biologia ed Ecologia Marina di Piombino, Dipartimento di Biologia Vegetale dell'Università di Firenze ARPAT Area Mare – Febbraio 2007;
- *“Caratterizzazione aree in concessione demaniale e ricadenti nelle aree a terra della Variante II”* – Ecosanitas – Luglio 2007;
- *“Studio progettuale sulle possibilità di insediamento di una piattaforma logistica polifunzionale a servizio del porto di Piombino”* Dott.Ing. Claudio Casilli – Maggio 2007
- *“Studio per la ricostruzione dell'evoluzione storica dell'area del porto di Piombino e per la ricerca sulle preesistenze storico-archeologiche”* – Servizi per l'Archeologia e per i Beni culturali – Autore Dott. Luca Cappuccini (in procinto di conclusione);

4.5 Indagini condotte dal Ministero dell'Ambiente a supporto dell'APQ

- *“Studio di fattibilità Rimozione della colmata a mare e bonifica dei sedimenti antistanti il Sin di Bagnoli – Cordoglio”* – Sviluppo Italia – Marzo 2007;
- *“Analisi preliminare nella convenienza economica e sociale degli interventi previsti nell'APQ per la messa in sicurezza e la bonifica degli ambiti marini costieri che rientrano nei SIN di Piombino, e Napoli – Bagnoli – Cordoglio”* - CLES S.r.l. (Centro di ricerche e studi sui problemi del lavoro, dell'Economia e dello sviluppo – Dicembre 2007);

4.6 Ulteriori indagini da svolgere

Per quanto riguarda la variante al PRG vigente, sono in corso di elaborazione:

- specifiche indagini geologico-tecniche e idrologico-idrauliche di fattibilità;
- approfondimenti sulla mobilità e l'accessibilità in raccordo con la progettazione della SS 398 e con il nuovo assetto portuale;
- compatibilmente con le risorse finanziarie a disposizione si procederà alla elaborazione di uno specifico studio di fattibilità economico-finanziaria e procedurale per l'attuazione delle previsioni del “distretto-nautico”.

La valutazione degli effetti prodotti dalle nuove infrastrutture diportistiche (opere a mare) sarà valutata nell'ambito degli studi di tipo meteomarino e sulle dinamiche costiere che verranno condotti dall'A.P. a supporto del nuovo PRP, in quanto strettamente integrate alla nuova configurazione portuale.

Per quanto riguarda il nuovo PRP è prevista la elaborazione delle seguenti ulteriori indagini:

- Studio meteomarino
- Studio di penetrazione moto ondoso e agitazione interna
- Studio della circolazione idrica portuale
- Studio della navigabilità
- Studio della dinamica costiera
- Studio operatività portuale e rischio di navigazione
- Studio della qualità delle acque portuali
- Studio sulla gestione dei materiali di dragaggio

5. Processo di Valutazione Integrata

A seguito dell'approvazione del P.S. d'Area, i Comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto stanno procedendo alla elaborazione del Regolamento Urbanistico (RU), esteso al territorio dei tre comuni, avvalendosi dell'Ufficio Urbanistica Comprensoriale istituito presso il Circondario della Val di Cornia.

Nel processo di elaborazione del R.U. è stato delineato, così come previsto dalla L.R. 1/05 e dal relativo regolamento di attuazione (n. 4/R del 9.2.2007) il processo della Valutazione Integrata (VI), che è stato definito nel “*documento di scoping*” e di “*valutazione iniziale*” recentemente approvato dalla Giunta del Circondario con deliberazione n. 7 del 21.01.2008.

Tali documenti, ai quali si rinvia per la trattazione dell'impostazione metodologica, delineano appunto il percorso/processo della *Valutazione Integrata* che, come noto, include anche momenti partecipativi e di confronto con le diverse componenti della comunità locale, e che accompagnerà in parallelo la formazione del RU e delle “*varianti contestuali*” che ne anticiperanno l'attuazione su alcuni temi strategici. Tra questi vi è la variante al PRG vigente relativa alla nuova previsione del “distretto della nautica” e del “nuovo ambito produttivo di Colmata-Gagno”.

Il processo della Valutazione Integrata. è già stato attivato con l'invio, alla fine di gennaio 2008, dei suddetti documenti alle “autorità con competenze ambientali” coinvolte a cui è stato richiesto un parere/contribuito in merito al percorso di valutazione delineato.

Considerando che la variante al PRG contestuale alla definizione del nuovo PRP costituisce un'integrazione del tutto logica e necessaria dei contenuti della “*variante del distretto nautico*” e che la stessa variante al PRG, nel suo complesso, costituisce di fatto una parte essenziale del nuovo Regolamento Urbanistico, si ritiene pertanto di avvalersi e raccordarsi al processo di *Valutazione Integrata* già definito ed avviato per il RU e le “*varianti contestuali*” al PRG.

Tuttavia, affrontando con l'accordo di pianificazione anche la definizione del nuovo PRP, si dovranno comunque produrre elaborati specifici di *Valutazione* relativi al PRP (con un taglio diverso e più specifico trattandosi di atto di governo del territorio) per il quale tuttavia si utilizzerà lo stesso processo partecipativo attivato per il R.U. e le varianti contestuali al PRG.

Ciò anche al fine di perseguire la necessaria economia procedimentale, trattandosi peraltro di temi strettamente integrati, che deve comunque improntare l'azione amministrativa.

Inoltre si precisa che, in coerenza con quanto già stabilito dalla L.R. 1/05 e dal relativo regolamento di attuazione n. 4R/2007, ed al fine di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni dei processi valutativi, la *Valutazione Integrata* del nuovo PRP comprenderà anche la Valutazione Ambientale Strategica (VAS di cui alla direttiva comunitaria 2001/42/CE), prevista ai sensi degli art. 7, comma 2 e art. 11, comma 4, del D. Lgs. 16.1.2008 n. 4 (recante disposizioni correttive ed interpretative del D. Lgs. 152/06).

Da segnalare infine che il PRP, ai sensi della L. 84/94 (art. 5, comma 4) e del D.Lgs. 4 del 16.1.2008 (Allegato II) sarà comunque soggetto successivamente a V.I.A. di competenza statale prima della definitiva approvazione del PRP da parte della Regione.

Riguardo al rapporto tra il processo valutativo e il procedimento dell'accordo di pianificazione, un aspetto di criticità da evidenziare è rappresentato dalla tempistica estremamente compressa, dettata dal termine del giugno 2008 (stabilita dall'APQ) per l'adozione della variante al PRG, da parte del Comune, e del PRP, da parte dell'Autorità Portuale.

Al fine di rispettare tale tempistica ci si propone infatti di procedere all'invio delle proposte di variante al PRG e del nuovo PRP alla Regione e alla Provincia entro la fine di marzo 2008, quando ancora il processo valutativo sarà nella fase intermedia.

Pertanto si dovranno necessariamente utilizzare i 60 giorni intercorrenti tra la convocazione della conferenza dei servizi, di cui all'art. 22 della L.R. 1/05, e la data della prima seduta della conferenza dei servizi, per concludere il percorso valutativo apportando eventuali correttivi alle proposte di piano a seguito degli esiti della valutazione, che si ipotizza di concludere entro il mese di maggio 2008.

6. Soggetti da coinvolgere nel procedimento

Per quanto riguarda gli enti e gli organismi pubblici chiamati a fornire eventuali apporti o contributi conoscitivi, si fa presente che erano già stati individuati e coinvolti in sede di avvio del procedimento della "variante nautica", mediante l'invio del "*documento di avvio del procedimento*" del novembre 2005.

Come già evidenziato al precedente paragrafo sono stati inoltre nuovamente coinvolti i soggetti con "competenza ambientali" con l'avvio del processo di *Valutazione Integrata* del RU/*varianti contestuali al PRG*, nel gennaio 2008.

Pertanto non si ritiene in questa fase necessario procedere ad un ulteriore invio e coinvolgimento dei suddetti soggetti.

Dovendo comunque, in sede di conferenza dei servizi propedeutica all'accordo di pianificazione, provvedere ad acquisire il parere vincolante dell'Autorità di Bacino Toscana-Costa (previsto dal vigente Piano di Assetto Idrogeologico), oltre che al deposito delle indagini geologico-tecniche presso l'URTAT di Livorno, si ritiene comunque opportuno inviare il presente documento anche ai suddetti enti.

7. Allegati

Al presente documento vengono allegati i seguenti elaborati e/o documenti:

- Documento di avvio del procedimento del P.S. e della varianti contestuali (novembre 2005)
- Verbale conferenza dei servizi Regione/Provincia/Comuni (siglata l'11.07.2006)
- Accordo Quadro Piombino-Bagnoli (AQP- siglato il 21.12.2007)
- Documento di *Scoping* e di *Valutazione Iniziale* del RU/varianti contestuali (approvato nel gennaio 2008)
- Stralci cartografici