



PIOMBINO



CAMPIGLIA M.M.A



SAN VINCENZO



SASSETTA



SUVERETO

GRUPPO DI PROGETTAZIONE PIANO PARTICOLAREGGIATO CITTA' FUTURA

arch. Camilla Cerrina Feroni (Comune di Piombino)
 arch. Laura Pescini (Comune di Piombino)
 arch. Alessandro Fiorilli (Comune di Piombino)
 arch. Salvatore Sasso (Comune di Piombino)
 istr. Stefano Puccetti (Comune di Piombino)

COMUNE DI PIOMBINO

PIANO PARTICOLAREGGIATO CITTA' FUTURA

CON CONTESTUALE VARIANTE AL PRG VIGENTE



PROGETTAZIONI PRELIMINARI PIUSS

PARCO DEL FERRO E DELL'ACCIAIO
 arch. Antonio Carmilla (sistemazioni esterne Parco)
 AIPAI (recupero capannone Siviere)

PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO
 prof. arch. Marco Sala

PARCO DELLA MUSICA E DELLA DANZA
 ing. Valerio Cabaletti

VIABILITA' E PARCHEGGI
 ing. Luciano Della Lena - ing. Sauro Amerighi

INDAGINI GEOLOGICO-TECNICHE
 dott. geol. Fabio Melani

RILIEVO STRUMENTALE
 geom. Gabriele Graziani

Relazione Illustativa

Elaborato modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni

Adozione
 D.C.C. n. 65 del 15.04.200

Approvazione

A

data_Feb_2009
 agg_ Dic_2009



PIANO PARTICOLAREGGIATO CITTA' FUTURA E CONTESTUALE VARIANTE AL PRG VIGENTE

Relazione illustrativa

Indice

- 1. Il processo di pianificazione dell'ambito urbano Città Futura**
- 2. Finalità e contenuti della variante al PRG vigente contestuale al P.P.**
- 3. Rapporto con gli strumenti di pianificazione territoriale e piani di settore**
 - 3.1 gli indirizzi del P.S. d'Area della Val di Cornia
 - 3.2 gli indirizzi del PTC della Provincia di Livorno
 - 3.3. gli indirizzi del PIT della Regione Toscana
 - 3.4 il Piano Comunale di classificazione acustica
- 4. Contenuti e disciplina del Piano Particolareggiato Città Futura**
 - 4.1 descrizione dell'ambito di intervento: riferimenti catastali e stato delle proprietà
 - 4.2 riferimenti progettuali, impostazione del PP e modalità di attuazione
 - 4.2.1 riferimenti progettuali e impostazione del PP
 - 4.2.2 articolazione in subcomparti
 - 4.2.3 modalità di attuazione
- 5. Processo valutativo e profili ambientali**
 - 5.1 la valutazione degli effetti ambientali del P.S. d'Area
 - 5.2 la valutazione degli effetti ambientali della variante Città Futura
 - 5.3 rischio di incidente rilevante
 - 5.4 sito di bonifica di interesse nazionale
 - 5.5 viabilità e traffico veicolare indotto (nota tecnica Tages)
 - 5.6 processo valutativo del PIUSS
 - 5.7 conclusioni
- 6. Elenco degli elaborati**

1. Il processo di pianificazione dell'ambito urbano Città Futura

Uno degli obiettivi strategici già delineati dal **PRG vigente** (Variante Generale al PRG adottata nel 1994 ed approvata nel 1997) è la revisione del rapporto tra città e fabbrica. In tale ottica si colloca la previsione di **Città Futura**, ubicata nel settore orientale della città di Piombino, all'interno delle aree dello stabilimento siderurgico, per la quale la Variante Generale, fino dalla sua adozione nel 1994, prevedeva appunto la sottrazione agli usi industriali e la riconversione urbanistica per funzioni residenziali, commerciali, direzionali, e la "saldatura" con la città consolidata.

Tale obiettivo strategico, che il **Piano Strutturale d'Area** approvato dai Comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto nel corso del 2007, ha ripreso e confermato integralmente, doveva tuttavia essere reso operativo da un successivo atto di pianificazione urbanistica in relazione all'attivazione dei necessari processi di bonifica ambientale e di delocalizzazione degli impianti produttivi ancora presenti nell'area.

Il Comune, nel corso degli ultimi anni ha quindi messo in atto una serie di azioni volte al conseguimento di tale importante obiettivo.

In primo luogo, beneficiando dei finanziamenti del Ministero dell'Ambiente (fondi residui del D.M. 105/1995 e L. 426/1998) ha acquisito, nel 2000, dalla Soc. Sofimpar (oggi Fintecna, società dell'IRI incaricata della liquidazione del patrimonio immobiliare dell'ex ILVA) circa la metà delle aree di Città Futura ed alcuni immobili posti al margine sud dell'area (per complessivi 19 ettari circa).

In una seconda fase ha attivato quindi il **percorso per la bonifica** ambientale delle aree (inserite nel Sito di Interesse Nazionale di cui alla Legge n. 426/1998, istituito con DM del 10.01.2000), procedendo alla caratterizzazione e quindi alla elaborazione del progetto di bonifica, tuttora in fase di definitiva approvazione presso il Ministero dell'Ambiente, per la cui attuazione sono già stati stanziati specifici finanziamenti.

Contestualmente, in relazione alla complessità del programma di riconversione dell'area di Città Futura che investe aspetti urbanistici, ambientali, economico-finanziari e giuridici, il Comune ha proceduto all'affidamento, nel 2003, di uno specifico **Studio di Fattibilità** (SdF) avvalendosi del contributo finanziario del Ministero Infrastrutture e Trasporti (ottenuto con la partecipazione al bando di cui al D.M. LL.PP. del 6.6.2001).

Lo **SdF**, che nella sua versione definitiva viene approvato dalla G.C. nel corso del 2006, si propone di verificare la sostenibilità urbanistica ed economico-finanziaria dell'operazione di riconversione funzionale dell'area, prefigurandone l'assetto complessivo (attraverso la elaborazione di un *masterplan*) e fornendo indicazioni circa le modalità di attuazione con ricorso ad una Società di Trasformazione Urbana (di cui all'art. 120 del D. Lgs. 267/2000) od altri strumenti procedurali alternativi.

Sulla base dello SdF, il Comune ha quindi proceduto alla definizione della **variante urbanistica al PRG vigente** che è stata definitivamente approvata con deliberazione del C.C. n.120 del 6.11.2007.

I contenuti della variante recepiscono gli esiti e le indicazioni derivanti dallo SdF e dal relativo *masterplan*, sia in ordine all'assetto urbanistico-funzionale sia in ordine ai carichi urbanistici ammissibili, in un quadro di sostenibilità economico-finanziaria (oltre che di coerenza sotto il profilo urbanistico ed ambientale), demandando l'attuazione delle previsioni urbanistiche ad un piano attuativo di iniziativa pubblica (di cui agli artt. 65 e seguenti della L.R. 1/2005), o ad un piano complesso d'intervento (di cui all'art. 56 della L.R. 1/2005).

La variante, che è stata elaborata parallelamente alla definizione del P.S. d'Area, rispetto al quale risulta pertanto coerente anche in termini di dimensionamento, rappresenta quindi lo strumento urbanistico operativo ad oggi vigente costituendo, di fatto, anticipazione parziale del Regolamento Urbanistico d'Area.

Occorre inoltre segnalare che, parallelamente al processo di pianificazione sopra delineato, il Comune, nel corso del 2008, ha raggiunto una intesa con la soc. Lucchini, sottoscrivendo a tal fine uno specifico accordo procedimentale, per la liberazione delle aree di Città Futura dall'impianto industriale denominato "cantiere siderco" la cui delocalizzazione costituisce presupposto per l'attivazione del programma di riconversione urbanistica dell'area. Nel contesto di tale accordo la soc. Lucchini si è impegnata a liberare le aree di proprietà comunale dall'impianto siderco, tuttora attivo e connesso al ciclo produttivo siderurgico, entro il mese giugno 2010 e a procedere alla rilocalizzazione dello stesso all'interno dello stabilimento industriale, in altre aree di proprietà dell'azienda.

Come si comprende da quanto sopra delineato, la elaborazione del Piano Particolareggiato di Città Futura rappresenta quindi l'esito di un lungo e complesso percorso amministrativo e pianificatorio, avviato dal Comune ormai da oltre un decennio, che nel corso degli ultimi anni ha conseguito alcuni fondamentali e concreti passaggi amministrativi per l'avvio del programma di riconversione funzionale dell'area, ovvero:

- acquisizione al patrimonio comunale delle aree di Città Futura
- attivazione del processo di bonifica ambientale dell'area
- definizione delle condizioni di sostenibilità economico-finanziaria per la riconversione funzionale dell'area (SdF)
- ridefinizione del quadro urbanistico di riferimento (P.S. d'Area e variante anticipatrice Città Futura)
- sottoscrizione di accordo con la soc. Lucchini per la delocalizzazione del "cantiere siderco".

Il percorso sopra delineato, che costituisce quindi riferimento e presupposto per la elaborazione del Piano Particolareggiato, si integra infine con i più recenti processi di pianificazione e programmazione promossi dall'amministrazione comunale che hanno comunque incidenza sulla definizione dei contenuti del Piano Particolareggiato, e più precisamente:

- l'accordo di pianificazione relativo a *"portualità-distretto della nautica, riassetto delle aree industriali ed infrastrutture connesse"*;
- la formazione del Regolamento Urbanistico d'Area;
- la formazione del Programma Integrato Urbano di Sviluppo Sostenibile (PIUSS).

In particolare i primi due percorsi di pianificazione, ovvero la recente adozione della variante al P.S. d'Area e al PRG vigente relativa alla *"portualità-il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e le infrastrutture connesse"* ed il nuovo Regolamento Urbanistico d'Area in fase di elaborazione, inducono ad introdurre alcuni correttivi alle previsioni urbanistiche della variante di Città Futura, come si dirà più in dettaglio nel successivo paragrafo, tenendo conto di alcuni nuovi orientamenti recentemente maturati.

Per quanto riguarda invece il **PIUSS**, si tratta di uno strumento riconducibile alla schiera della **pianificazione urbana complessa**, identificato come strumento di sviluppo economico locale e di rigenerazione urbana che opera prevalentemente mediante interventi di recupero, riqualificazione, riconversione e valorizzazione del patrimonio urbano esistente. Più precisamente il PIUSS si configura come strumento di attuazione delle politiche di sviluppo economico e sociale nelle aree urbane, delineate nell'Asse V del Programma Operativo Regionale "Competitività regionale e occupazione" Fesr 2007-2013 (POR-CREO), in coerenza con le indicazioni del Piano Regionale di Sviluppo e del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).

La natura del PIUSS ed il suo processo di formazione sono definiti dal "Disciplinare di attuazione" approvato con deliberazione della G.R.T. n. 205 del 17-03-2008 e dal successivo Decreto Regionale n. 2326 del 26.5.2008 (pubblicato sul BURT n. 24 dell'11.6.2008), che stabilisce, in sostanza, una procedura di natura concorsuale tra i comuni toscani superiori ai 20.000 abitanti, stanziando complessivamente circa 135 milioni di euro per i PIUSS ammessi a finanziamento.

L'amministrazione Comunale di Piombino, con deliberazione della G.C. 231 del 27.6.2008, ha stabilito di partecipare al bando regionale procedendo alla formazione del PIUSS ed individuando quale ambito urbano interessato l'area di Città Futura ed il contiguo quartiere Cotone-Poggetto, già oggetto di interventi di riqualificazione nell'ambito del programma Contratto di Quartiere II.

Tale ulteriore tassello imprime dunque una ulteriore accelerazione nell'attuazione del programma di riconversione urbanistica e funzionale di Città Futura che, qualora finanziato nell'ambito del PIUSS, potrebbe contare su ulteriori risorse finanziarie pubbliche.

In ogni caso, indipendentemente dall'esito del bando regionale, la formazione del PIUSS ha reso necessaria, in parallelo alla elaborazione del Piano Particolareggiato, la definizione dei progetti preliminari (così come definiti dal D.Lgs. 163/2006) degli interventi pubblici per i quali si richiede il finanziamento. Tale circostanza, come si dirà più diffusamente al successivo paragrafo 4, se ha indotto una notevole compressione dei tempi di elaborazione del piano, ha tuttavia consentito di verificare "in presa diretta", e con un maggior grado di dettaglio alcune soluzioni progettuali.

2. Finalità e contenuti della variante al PRG vigente contestuale al P.P.

Come già accennato al predente paragrafo, contestualmente alla definizione del Piano Particolareggiato di Città Futura si procede con alcuni correttivi alla disciplina del PRG vigente, che richiedono pertanto la contestuale adozione di una variante al PRG, ai sensi degli artt. 18 e 65 della L.R. 1/2005.

Tali correttivi non incidono comunque sugli obiettivi essenziali che hanno orientato prima lo SdF Città Futura e, successivamente, la definizione della relativa disciplina di PRG di cui all'art. 38 bis delle NTA (definita con la variante di Città Futura), e che è utile richiamare:

- riconnettere l'area di Città Futura al tessuto urbano esistente mediante un nuovo assetto urbanistico e funzionale con conseguente ridefinizione del paesaggio urbano all'ingresso della città;
- utilizzare gli ampi spazi disponibili di Città Futura e delle aree urbane contigue (già di proprietà comunale), per soddisfare, almeno in parte, i fabbisogni futuri di tipo residenziale (all'esterno di Città Futura), di tipo ludico-ricreativo e tipo terziario e produttivo, a basso impatto ambientale, a servizio della città;
- dotare l'area di Città Futura di spazi aperti e a verde attrezzato che possano svolgere sia funzione di "filtro" rispetto agli stabilimenti industriali ancora esistenti ed attivi nel settore est di Città Futura (di proprietà Lucchini), sia funzione di tessuto connettivo rispetto alle attività da insediare nell'area;
- miglioramento delle condizioni ambientali negli ambiti urbani contigui a Città Futura conseguentemente alla bonifica della stessa ed alla delocalizzazione del Cantiere Siderco che attualmente occupa l'area.

Così come la contestuale variante al PRG non incide sostanzialmente sull'assetto complessivo del comparto di Città Futura delineato dal *masterplan* dello SdF, che è parte integrante del PRG, e sulla conseguente articolazione nei quattro diversi subcomparti, che corrispondono ad altrettante "macro compenti essenziali" del progetto di riconversione dell'area, ovvero:

- Subcomparto A "l'abitare sostenibile"
- Subcomparto B "la porta urbana"
- Subcomparto C "parco scientifico e tecnologico-produrre innovare"
- Subcomparto D "parco del ferro e dell'acciaio e altri servizi pubblici".

La contestuale variante al PRG, come già accennato, si rende necessaria in relazione ai seguenti elementi di novità intervenuti successivamente all'approvazione della variante di Città Futura (novembre 2007).

1. In primo luogo in relazione alle nuove scelte maturate con la "variante al PRG e al P.S. d'Area relativa alla *"portualità-il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e le infrastrutture connesse"*, oggetto di accordo di pianificazione con Regione, Provincia ed Autorità Portuale (intesa preliminare sottoscritta in data 30.09.2008), adottata dal C.C. con deliberazione n.87 del 2.10.2008, e tuttora in fase di definitiva approvazione.

Come noto infatti la variante adottata, in un quadro di complessiva revisione dell'assetto delle aree industriali, portuali e per la nautica, ed in relazione ai programmi di sviluppo e consolidamento delle aziende siderurgiche insediate nel SIN di Piombino, ed in particolare dell'azienda Lucchini, ha ricondotto alla destinazione industriale (sottozona D1 di PRG) le aree di Città Futura di proprietà dell'azienda (ex subcomparto E di Città Futura). Ciò al fine di consentire i rilevanti interventi di

diversificazione produttiva programmati dall'azienda relativi alla realizzazione di una nuova linea per la produzione dei laminati piani (impianto *minimill*) che sotto il profilo della logistica industriale risulta strettamente connesso all'apparato impiantistico dell'acciaieria già insediato ai margini dell'area urbana.

Sotto il profilo urbanistico e della qualità ambientale, dunque, il consolidamento della presenza industriale nelle aree confinanti con il comparto di Città Futura induce, in occasione della definizione del P.P., a rivedere alcune scelte urbanistiche al fine di mitigare la presenza industriale e migliorare complessivamente la qualità insediativa del nuovo intervento di Città Futura. Per tali ragioni si ritiene quindi necessario allontanare le previste funzioni residenziali dall'ambito urbano più vicino agli stabilimenti industriali, ovvero dal *subcomparto B "porta urbana"*, dove erano originariamente previsti fino a 170 alloggi, concentrando invece la funzione abitativa esclusivamente nel *subcomparto A "l'abitare sostenibile"* collocato ad ovest del parco 8 marzo e quindi ben più distante dal settore industriale. Si rileva peraltro che tale rilocalizzazione, indipendentemente dal previsto consolidamento dell'industria a confine con il comparto di Città Futura, risulta comunque opportuno qualora il *subcomparto della "porta urbana"*, come probabile, venga attuato prima della realizzazione della nuova viabilità di accesso al porto (prolungamento della SS 398). In tal caso infatti permarrebbero i rilevanti volumi di traffico in transito per il porto di Piombino su Viale della Resistenza, e quindi anche per tale ragione pare opportuno allontanare la funzione abitativa dal *subcomparto B* mantenendo invece le altre funzioni di servizio, direzionali e commerciali previste.

Sempre al fine di mitigare ulteriormente la presenza industriale, sia sotto il profilo dell'impatto visivo sia sotto il profilo ambientale, si ritiene inoltre opportuno incrementare la fascia del verde attrezzato relativa al *"parco del ferro e dell'acciaio"* previsto nel *subcomparto D*, riducendo contestualmente le aree a destinazione produttiva del *subcomparto C "parco scientifico e tecnologico-produrre innovare"*.

In sostanza si procede quindi:

- a rilocalizzare la funzione residenziale (per una quota di 170 alloggi pari a 12.000 mq. di Slp) dal *subcomparto B* al *subcomparto A*;
- a ~~estendere~~ **portare** il *subcomparto D* (parco del ferro e dell'acciaio) dagli originari mq. 125.676 a mq. ~~137.853~~ **115.877** di superficie territoriale;
- a ridurre contestualmente l'estensione del *subcomparto C* (parco scientifico tecnologico) dagli originari mq. 46.124 a mq. 35.839, riducendo altresì la Slp a destinazione produttiva (da mq. 24.000 a mq. 16.500).

2. In secondo luogo ulteriori correttivi si rendono necessari in relazione agli orientamenti progettuali maturati in sede di elaborazione del Regolamento Urbanistico d'Area con particolare riferimento ai temi della mobilità urbana. Nell'ambito delle analisi relative al sistema della sosta e della mobilità urbana condotte a supporto del RU, si è infatti evidenziata la necessità di prevedere almeno due grandi aree a parcheggio (dell'ordine di mille posti auto ciascuna) con funzione di scambio e di accesso al centro urbano. Ciò al fine di poter attuare nel tempo politiche di progressivo alleggerimento delle soste e della mobilità veicolare dalle aree più congestionate e pregiate del centro urbano, dove peraltro lo stesso RU metterà in atto ulteriori operazioni di riconversione funzionale ed urbanistica che potranno generare ulteriori flussi veicolari. In tale prospettiva è evidente che l'area di Città Futura, collocata in posizione strategica all'ingresso della città, può svolgere un ruolo determinante e si presta in modo ottimale alla localizzazione di un parcheggio di scambio con eventuale collocazione del terminal bus. Tale opzione progettuale, pur non essendo in contrasto con le vigenti previsioni del PRG di Città Futura, in particolare del *subcomparto D*, richiede comunque un più esplicito riferimento nella normativa di piano.

3. Infine ulteriori correttivi si rendono necessari in relazione ai recenti approfondimenti progettuali condotti in fase di elaborazione del P.P. e di progettazione preliminare degli interventi pubblici inseriti nel PIUSS di Città Futura. In questo caso la modifica più rilevante è connessa alla opzione progettuale relativa al recupero ed alla riconversione funzionale del capannone industriale collocato nell'area di Città Futura, proposta e verificata dall'Associazione Italiana di Archeologia Industriale (AIPAI) che sta curando la progettazione del centro di documentazione del parco del ferro e dell'acciaio. Si prevede infatti il recupero del fabbricato industriale dimesso (ex capannone siviere) per la realizzazione di un complesso multifunzionale dove collocare il centro di documentazione ed espositivo del parco del ferro e dell'acciaio oltre ad attività di servizio (di supporto anche al contiguo parco scientifico tecnologico di cui al subcomparto C) e direzionali. Si ritiene quindi opportuno, anche in questo caso, una esplicitazione di tale opzione progettuale nella normativa di piano e ciò motiva ulteriormente il contestuale contenimento delle superfici destinate al parco scientifico tecnologico.

Infine, contestualmente alla elaborazione del P.P. e delle progettazioni preliminari, in particolare della viabilità e dei parcheggi e dell'assetto planivolumetrico complessivo, si sono evidenziate necessità di correttivi alle perimetrazioni dei diversi subcomparti se pure di limitata entità.

Come già detto quindi la variante al PRG, contestuale al PP di Città Futura, opera una parziale rimodulazione (in riduzione) dei dimensionamenti già stabiliti dallo stesso PRG (a seguito della variante di Città Futura) e non interferisce quindi con i dimensionamenti massimi assegnati dal PS all'UTOE 8, entro la quale è ricompreso il comparto di Città Futura.

La variante risulta altresì coerente ed in linea con la disciplina del PS d'Area e con gli indirizzi strategici stabiliti dal PTC (vigente e adottato) e dal PIT, come si evince da quanto riportato al successivo paragrafo 3.

Per quanto attiene il PIT si evidenzia inoltre che i Comuni della Val di Cornia (Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto) che hanno approvato il P.S. d'Area prima della definitiva approvazione del PIT hanno provveduto successivamente, con deliberazione della G.E. Circondario n. 37 del 27.06.2008, ad effettuare la verifica di coerenza del PS rispetto ai principi, agli indirizzi e alle direttive del PIT ai sensi dell'art. 36, comma 1 lettera b), della disciplina dello stesso PIT (misure generali di salvaguardia).

Sotto il profilo normativo le modifiche sopra descritte apportate alla disciplina del PRG vigente sono contenute nell'elaborato B (NTA PP e PRG variato), mentre le modifiche cartografiche sono riportate alla tav. P1 del piano.

3. Rapporto con gli Strumenti di Pianificazione Territoriale e Piani di Settore

3.1 Gli indirizzi del Piano Strutturale d'Area della Val di Cornia

Il Piano Strutturale d'Area, che interessa il territorio dei comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto, elaborato nell'ambito dell'Ufficio Urbanistica Comprensoriale del Circondario Val di Cornia, è stato definitivamente approvato dai tre comuni nei primi mesi del 2007.

In particolare il Comune di Piombino ha approvato il P.S. con deliberazione del C.C. n. 52 del 9.05.2007.

L'orientamento generale assunto dal Piano Strutturale d'Area è quello di una pianificazione territoriale di matrice ambientale che pone al centro lo sviluppo sostenibile, in linea con i principi sanciti dalla legislazione regionale, e si incentra su alcune componenti essenziali quali l'integrità dell'ecosistema, l'efficienza dell'economia, la sostenibilità economica, l'equità sociale e spaziale.

Per quanto riguarda in particolare le politiche urbane ed i sistemi insediativi il P.S. promuove prioritariamente l'attuazione delle trasformazioni afferenti alle aree maggiormente caratterizzate da degrado, in condizioni di marcata sottoutilizzazione oppure ospitanti funzioni incongrue sotto il profilo ambientale, paesaggistico, urbanistico con particolare riferimento a quelle individuate quali "aree critiche".

In sostanza il P.S. d'Area individua quale obiettivo strategico la promozione di processi di rigenerazione e ristrutturazione dei sistemi urbani esistenti anche per il soddisfacimento dei fabbisogni futuri di tipo abitativo e per la produzione di beni e servizi, limitando pertanto l'ulteriore consumo di suolo in addizione ai sistemi urbani esistenti.

Ciò vale in particolare per Piombino, che rappresenta la struttura urbana che riveste maggiore complessità rispetto agli altri centri dell'area, sia per dimensioni sia per la presenza di funzioni ed attività produttive quali la grande industria siderurgica ed il porto industriale-commerciale-passeggeri.

Per quanto riguarda la componente statutaria del piano, ovvero lo "statuto del territorio" così come disciplinato all'art. 4 delle norme, Il Piano Strutturale d'Area ha provveduto ad individuare i sistemi ed i subsistemi territoriali indicando le risorse e le caratteristiche che ne costituiscono la struttura identitaria, intendendo per:

sistemi le parti del territorio riconosciute in ragione dei loro caratteri distintivi, individuando per ciascuno di essi la suscettività alla trasformazione, in relazione agli obiettivi generali assunti dal Piano medesimo;

subsistemi le articolazioni dei sistemi riconosciute in ragione della loro più accentuata identità e pertanto dei più forti caratteri distintivi che le caratterizzano;

invarianti strutturali le caratteristiche intrinseche essenziali e meritevoli di conservazione dei sistemi e dei subsistemi.

L'ambito di Città Futura ricade all'interno del Sistema insediativo, subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare, per il quale il PS d'area ammette anche l'integrale trasformazione mediante la modificazione di elementi quali:

- la maglia insediativa e l'impianto fondiario
- la giacitura e la larghezza di elementi viari
- il sistema degli spazi scoperti, nonché dei rapporti fra spazi scoperti, spazi coperti e volumi edificati
- gli edifici esistenti o quote rilevanti degli stessi.

Per quanto attiene invece la componente strategica del piano, gli obiettivi di lungo

periodo delineati dal P.S. per il Comune di Piombino relativamente al sistema insediativo ed infrastrutturale, espressi in riferimento alle UTOE 6, 8 e 9 (Unità Territoriali Organiche elementari), possono essere così sintetizzati:

- accentuazione del ruolo urbano di Piombino con recupero ed estensione dell'“effetto città” oltre i confini del “centro storico”;
- riqualificazione urbana complessiva della città esistente assegnando priorità agli interventi di completamento urbano, di ristrutturazione e riconversione urbanistica rispetto all'ulteriore crescita insediativa, secondo il modello già delineato per Città Futura;
- incremento dell'offerta abitativa riservando una quota di alloggi agli strati sociali più svantaggiati (edilizia sociale);
- persistenza della prospettiva industriale e contestuale rafforzamento della strategia di riequilibrio territoriale ed ambientale nei rapporti tra città e fabbrica;
- potenziamento delle attività e delle infrastrutture portuali;
- creazione di un distretto integrato della nautica, nella strategia di diversificazione delle attività economiche della Val di Cornia, da realizzare secondo criteri di ottimizzazione dei rapporti città-porto (water-front urbano) e preferibilmente di riuso di aree già compromesse;
- riorganizzazione e potenziamento delle connessioni stradali e ferroviarie di raccordo al corridoio plurimodale tirrenico (prolungamento SS 398 fino al porto e revisione del modello gestionale del collegamento ferroviario Campiglia M.ma -Piombino);
- consolidamento e potenziamento del sistema produttivo-logistico imperniato sugli insediamenti di Campo alla Croce (nel comune di Campiglia M.ma), Montegemoli, Colmata-Gagno che si attestano lungo l'asse di connessione tra il corridoio tirrenico ed il porto di Piombino.

Più precisamente è all'interno dell'unità territoriale organica elementare della riconversione urbana (UTOE 8), che ricade l'ambito di Città Futura.

Tale UTOE si estende per circa 860 ettari.

È un'UTOE intercomunale, ricadente per tre quarti nel comune di Piombino e per un quarto nel Comune di Campiglia Marittima.

Si tratta di un'unità territoriale i cui obiettivi sono più stringenti tanto da essere proposta come UTOE strategica.

Nel comune di Piombino l'UTOE comprende il settore urbano orientale della città, in parte occupato proprio dalle aree di “Città futura”, aree cioè sottratte agli usi industriali, in parte dagli impianti siderurgici ancora in funzione e in parte dal quartiere Cotone-Poggetto e dal nucleo insediativo del Gagno.

Si tratta per lo più di un territorio disordinatamente caratterizzato dalla presenza di insediamenti produttivi e residenziali sparsi, di attrezzature di servizio alla nautica minore localizzate lungo il fosso delle Terre Rosse, nonché da vaste aree non ancora urbanizzate dove permane l'utilizzo agricolo dei suoli.

La strategia di riqualificazione e di riordino perseguita dal P.S. per l'UTOE 8 sta proprio nella graduale riappropriazione da parte della città di aree sottoutilizzate o non utilizzate dall'industria siderurgica.

Il PS stabilisce inoltre la riqualificazione delle aree in ingresso alla città di Piombino, in particolare le borgate di Cotone e Poggetto e lo stesso comparto di Città Futura. In definitiva, le principali operazioni di riordino e riconversione urbanistica, al fine di conseguire un nuovo ingresso alla città di Piombino, sia dal punto di vista infrastrutturale, sia da quello morfologico-estetico si concentrano in questa unità territoriale.

Per il comparto di Città futura, il Piano Strutturale conferma l'obiettivo della sottrazione delle aree agli usi industriali e, mediante una profonda trasformazione, la riconquista di un "pezzo" di città, in connessione con le aree urbane poste a Ovest di Viale Unità d'Italia e lungo il Viale della Resistenza.

Le funzioni ammissibili all'interno di tale comparto sono quelle residenziali – nelle aree non soggette a bonifica – commerciali, direzionali e produttive a basso impatto ambientale.

Per quanto riguarda infine il dimensionamento stabilito dal P.S. per l'UTOE 8, si riportano di seguito le tabelle di cui all'art. 82 delle Norme dello stesso per le diverse funzioni:

<i>Comune</i>	<i>Numero di alloggi aggiuntivi</i>		
	<i>Capacità insediativa residua</i>	<i>Nuove addizioni urbane</i>	Totale
Piombino	850	880	1.730
Campiglia Marittima	130	520	650
Suvereto	100	120	220
totale	1.080	1.520	2.600
<i>di cui nelle Utoe</i>			
1. Colline di Suvereto	100	120	220
2. Colline di Campiglia	-	50	50
3. Piana di Venturina	130	470	600
4. Piana di Fiorentina	-	60	60
5. Riotorto e costa Est	15	135	150
6. Città di Piombino	555	645	1200
7. Aree naturali protette	-	-	-
8. Riconversione urbana	280	40	320
9. Porto e attività produttive	-	-	-

<i>Comune</i>	<i>Superficie territoriale aggiuntiva per la produzione di beni e servizi [ha]</i>		
	<i>Capacità insediativa residua</i>	<i>Nuove addizioni urbane</i>	<i>Totale</i>
Piombino	44,9	45	89,9
Campiglia Marittima	1,3	40	41,3
Suvereto	-	2	2
totale	46,2	87	133,2

di cui nelle Utoe

1. Colline di Suvereto	-	2	2
2. Colline di Campiglia	0,4	1	1,4
3. Piana di Venturina	0,9	12	12,9
4. Piana di Fiorentina	-	-	-
5. Riotorto e costa Est	1,7	-	1,7
6. Città di Piombino	-	-	-
7. Aree naturali protette	-	-	-
8. Riconversione urbana	43,2	72	115,2
9. Porto e attività produttive	-	-	-

<i>Comuni</i>	<i>Numero di posti letto aggiuntivi</i>	
	<i>Capacità insediativa residua</i>	<i>Nuove strutture ricettive</i>
Piombino	2.219	490
Campiglia Marittima	500	490
Suvereto	-	220
totale	2.719	1.200

di cui nelle Utoe

1. Colline di Suvereto	220
2. Colline di Campiglia	340
3. Piana di Venturina	
4. Piana di Fiorentina	
5. Riotorto e costa Est	440
6. Città di Piombino	
7. Aree naturali protette	200
8. Riconversione urbana	-
9. Porto e attività produttive	-

3.2 Gli indirizzi del PTC della Provincia di Livorno

Occorre premettere in via preliminare che la Provincia di Livorno è dotata di PTC vigente, approvato con deliberazione C.P. n. 890/1998, e di un nuovo PTC, che rinnova completamente l'impostazione di quello precedente, recentemente adottato con deliberazione C.P. n. 231 del 11.12.2008 e tuttora in fase di pubblicazione.

A partire da tale data sono entrate in vigore le relative misure di salvaguardia di cui all'art. 104 della Disciplina del Piano, che avranno validità fino alla approvazione definitiva dello strumento e comunque per un periodo massimo di tre anni.

In questa fase è pertanto necessario fare riferimento ad entrambi gli strumenti di pianificazione territoriale con specifico richiamo ai contenuti del PTC attinenti al tema in esame.

Il PTC vigente, in riferimento all'evoluzione dei sistemi insediativi, formula prescrizioni di ordine generale (Titolo V, Capo I) e indirizzi riferiti ai singoli sistemi economici locali (Capo II - Prestazioni e ambiti localizzativi sull'articolazione e sulle linee di evoluzione dei Sistemi economici locali - Sel).

Per quanto riguarda in particolare il sistema economico locale corrispondente alla Val di Cornia, il piano territoriale di coordinamento individua Piombino come "centro ordinatore monocentrico complesso" connotato da struttura accentrata e forte grado di complessità per l'integrazione esistente tra le attività economiche industriale - portuale - terziaria, per il quale il piano territoriale di coordinamento formula i seguenti indirizzi:

75. Per Piombino, con il piano strutturale la città dovrà svilupparsi all'interno del Sistema Urbano già definito dal Prg con ulteriore diversificazione delle attività produttive ed accrescimento dell'ampia fascia delle attività marittime. Necessari adeguamenti o rettifiche dei perimetri del sistema urbano (per come risulta dalla recente variante generale al Prg) saranno conseguenti a verifiche puntuali di tipo demografico, socioeconomico e territoriale, nel rispetto del principio di contenimento del consumo di suolo.

76. Sviluppare le funzioni e le destinazioni d'uso del comparto "Città futura" con attività capaci di accrescere la qualità dei servizi urbani offerti dalla città.

77. Favorire, con il miglioramento dei collegamenti stradali e con opportune nuove localizzazioni, la centralità urbana della città antica e dei quartieri ottocenteschi rispetto ai quartieri residenziali di Salivoli ed agli insediamenti per servizi portuali.

78. Favorire la integrazione urbanistica e funzionale della città con il porto e sviluppare le attività commerciali del porto, nonché quelle turistiche da integrare con offerta di strutture e servizi per la nautica da diporto in modo da accrescere il connotato marittimo-costiero della città e del promontorio. L'approfondimento del quadro conoscitivo valuterà le condizioni per un eventuale potenziamento della capacità ricettiva della nautica da diporto.

79. Sviluppare le attrezzature minori per la nautica da diporto: punti di ormeggio e spiagge attrezzate anche con adeguate sistemazioni idrauliche dei tratti di canali più prossimi al mare.

80. Tendere al superamento del contatto diretto della vasta zona industriale con l'ambito urbano. Ciò attraverso una zonizzazione aderente agli stati di fatto differenziati: espansione, potenziamento, riconversione, delocalizzazione, dismissione.

81. Dare attuazione, nell'area industriale dove è presente un'alta concentrazione di attività classificabili a rischio di incidente rilevante, al metodo speditivo provvisorio di valutazione delle compatibilità con gli insediamenti civili e residenziali.

82 Per quanto non compreso nell'ambito del nuovo Prg del porto di Piombino procedere al recupero, risanamento e riorganizzazione della fascia prospiciente il mare con sviluppo, nello specchio acqueo

della Chiusa, delle attività legate alla nautica.

Per quanto riguarda invece il sistema delle infrastrutture e della mobilità relative all'area della Val di Cornia, si evidenziano le seguenti linee d'indirizzo:

- 91. Concorrere alla salvaguardia del modello di esercizio presente lungo la variante Aurelia (SS1) accrescendone la funzionalità con interventi di manutenzione programmata;*
- 92. Consolidare il ruolo del porto di Piombino in ambito regionale e nazionale per le funzioni passeggeri, traghetti, industrie, favorendone l'integrazione con la città e con la vasta zona industriale;*
- 93. Favorire il completamento del raddoppio a quattro corsie della tratta della Ss 398 da Venturina a Montegemoli ed il suo prolungamento fino al porto riconducendo la Sp 23 bis Fiorentina-Montegemoli a funzioni locali e per le attività insediate;*
- 94. Conseguire un nuovo assetto della viabilità di penetrazione al porto ed alla città superando la commistione di funzioni presenti. Completare l'accesso ai quartieri residenziali di Salivoli e Diaccioni attraverso la viabilità di penetrazione già in parte realizzata. L'approfondimento del quadro conoscitivo valuterà le condizioni e la fattibilità tecnica affinché la pianificazione comunale possa prevedere soluzioni diverse e compatibili con la natura, le caratteristiche e le vocazioni dei luoghi interessati. Riservare il tratto terminale della Sp 23 della Principessa a funzioni più propriamente locali e turistiche;*
- 95. Favorire il completamento del raddoppio della ferrovia tra le stazioni di Fiorentina e Piombino, specializzare ed accorpare le funzioni merci nello scalo di Fiorentina e specializzare la stazione di Piombino porto come stazione di testa per le direttrici GR e FI-LI. Con il previsto piano d'area "Sistema funzionale e produttivo logistico della Val di Cornia" verrà sviluppata la progettualità relativa allo scambio modale dei passeggeri ed alle funzioni della stazione ferroviaria di Piombino Centrale;*
- 96. Promuovere la razionalizzazione ed il potenziamento della stazione di Campiglia per i servizi Intercity interessanti la Tirrenica e più in generale per tutte le funzioni rivolte ai passeggeri e prevedere uno scalo di sosta, smistamento e scambio modale gomma-rotaia, a servizio delle aree industriali e portuali.*

Il nuovo PTC adottato, connotato da una impostazione più marcatamente programmatica e a valenza strategica, delinea tra gli obiettivi necessari alla crescita della competitività economica sostenibile per l'intero territorio provinciale:

- lo sviluppo del sistema portuale della provincia di Livorno
- lo sviluppo della mobilità e della logistica quali fattori di incentivazione dello sviluppo
- il completamento infrastrutturale del corridoio tirrenico
- lo sviluppo dei territori connessi al sistema portuale regionale
- l'affermazione dell'economia del mare
- il miglioramento della qualità della vita urbana e di relazione

Il nuovo PTC individua la struttura identitaria del territorio provinciale attraverso l'individuazione di sistemi e sottosistemi territoriali.

Tra i sistemi territoriali il PTC individua:

- 1) il sistema territoriale della fascia costiera e della pianura, articolato in:
 - sottosistema territoriale urbano di Livorno e della pianura dell'Arno
 - sottosistema territoriale del Fine e del Cecina
 - sottosistema territoriale urbano di Piombino e della pianura meridionale del Cornia
- 2) il sistema territoriale delle colline, articolato in:
 - sottosistema territoriale delle colline settentrionali
 - sottosistema territoriale delle colline centrali e meridionali
- 3) il sistema territoriale delle isole, articolato in:
 - sottosistema territoriale dell'isola di Gorgona
 - sottosistema territoriale dell'isola di Capraia

- sottosistema territoriale dell'isola di Elba
 - sottosistema territoriale dell'isola di Pianosa
 - sottosistema territoriale dell'isola di Montecristo
- 4) il sistema del mare e della linea di costa.

Gli obiettivi generali del sistema territoriale della fascia costiera e della pianura sono:

- *promuovere un equilibrato sviluppo degli insediamenti e delle attività economiche, incentrato sul consolidamento ed il recupero dell'edificato esistente, sulla salvaguardia e sulla valorizzazione delle risorse fondamentali, sulla attivazione di un sistema diffuso di servizi pubblici e privati efficienti;*
- *individuare limiti alla crescita degli insediamenti per recuperare uno stabile equilibrio tra insediamenti e territorio aperto, riqualificando gli spazi interclusi, recuperando le preesistenze agricole, proponendo per le aree di frangia nuove funzioni finalizzate al riequilibrio ambientale e all'elevamento della qualità complessiva dei nuclei urbani;*
- *contrastare ulteriori fenomeni di dispersione insediativa promuovendo il recupero degli agglomerati cresciuti in modo non strutturato e disperso, dotandoli di una propria identità e di adeguati servizi;*
- *favorire l'evoluzione di processi organizzativi nei settori produttivi, sostenendo l'attivazione di reti di collaborazione fra le imprese finalizzate alla innovazione tecnologica, allo scambio di informazioni, alla cooperazione;*
- *concorrere allo sviluppo della piattaforma logistica costiera attraverso il potenziamento della direttrice tirrenica, l'ampliamento del porto di Livorno e di Piombino, lo sviluppo delle aree della logistica integrata e lo sviluppo del trasporto merci mediante la crescita delle connessioni intermodali.*

Le strategie individuate dal PTC per il sottosistema territoriale urbano di Piombino e della pianura meridionale del Cornia consistono in:

- *sviluppo del porto di Piombino quale progetto di interesse territoriale regionale*
- *scelta dei territori connessi al ruolo di sviluppo portuale*
- *completamento del corridoio tirrenico: integrazione infrastrutturale tra ferrovia, strade, nave*
- *assumere la criticità idrica come misura dello sviluppo*
- *affermare il ruolo del Cornia quale corridoio ambientale e delle relazioni costa collina*
- *affermare la presenza di un distretto dell'acciaio*
- *salvaguardare le zone umide costiere*
- *affermare il valore dell'archeologia*
- *Piombino porta di accesso al sistema insulare*
- *superamento dei rischi della sicurezza*

Il PTC inoltre individua sistemi funzionali, strumentali alla individuazione della struttura organizzativa e funzionale del territorio provinciale, al fine di individuare una struttura organizzativa del territorio idonea ad assicurare i requisiti di attrattività, accoglienza, coesione sociale e territoriale, di individuare le linee di evoluzione e di stabilire criteri e parametri per riconoscere le potenzialità presenti e gli elementi di criticità da superare.

Pertanto il PTC articola il territorio provinciale nei seguenti sistemi funzionali:

- 1) sistema funzionale degli insediamenti articolato in:
 - la struttura insediativa: i nodi urbani, la città diffusa;
 - la rete dei luoghi e degli spazi della collettività;
- 2) sistema funzionale delle attività economiche articolato in:
 - produzione di beni e servizi
 - agricoltura
 - pesca
 - commercio

- turistico-ricettivo
- 3) sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali articolato in:
 - mobilità e logistica
 - risorse idriche
 - rifiuti
 - risorse energetiche
- 4) sistema funzionale per l'ambiente.

Alcuni degli obiettivi generali relativi al sistema funzionale degli insediamenti sono:

- contenere l'ulteriore consumo di suolo a fini insediativi e infrastrutturali, privilegiando le azioni di recupero del patrimonio edilizio esistente non congruamente utilizzato o in conflitto funzionale con il contesto, e realizzando le trasformazioni urbanistiche e le addizioni residenziali in forme compatte e multifunzionali;
- promuovere l'evoluzione qualitativa ed il pieno utilizzo del patrimonio edilizio esistente residenziale, produttivo, turistico, di servizio – in relazione sia alla tipologia funzionale che al contesto nel quale è inserito e l'adozione di tecniche edilizie ed impiantistiche in grado di contenere i consumi energetici e idrici e i costi di gestione e di manutenzione,
- superare le contrapposizioni fra aree centrali e periferiche con interventi finalizzati alla equilibrata integrazione delle componenti insediative e sociali ed alla rimozione dei fattori di degrado edilizio ed urbanistico, privilegiando interventi che favoriscano la sostenibilità ambientale e sociale anche attraverso la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente;
- considerare l'adeguata dotazione di infrastrutture e di sistemi idonei al trasporto pubblico di persone e merci per accrescere l'accessibilità ai servizi e l'attivazione nei centri urbani di forme di mobilità pedonale e ciclabile, come condizioni prioritarie per la localizzazione di ogni nuova previsione o intervento di trasformazione del sistema insediativo;

Alcuni obiettivi generali relativi al sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali sono:

- sviluppo di alcune infrastrutture di interesse provinciale tra cui la SS n.1 Aurelia e la SS 398
- l'intera rete ferroviaria
- la rete del trasporto pubblico marittimo dell'arcipelago toscano
- l'ampliamento delle sezioni stradali della SGC Variante Aurelia
- lo sviluppo del porto di Piombino
- il nodo urbano di scala regionale di Piombino

ciò al fine di potenziare il trasporto delle persone, organizzare nodi di interscambio modale per le merci, organizzare nodi di interscambio per la distribuzione delle merci nelle maggiori aree urbane mediante mezzi meno ingombranti e meno inquinanti.

Alcune strategie del sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali e del sistema dei luoghi e degli spazi della collettività sono:

- promuovere un sistema integrato portuale Livorno-Piombino mediante il completamento del corridoio tirrenico e la messa in rete delle aree logistiche in modo da costituire il sistema portuale della costa toscana capace di mantenere le capacità di importazione, di esportazione mediante lo sviluppo di banchine, infrastrutture viarie e potenziamento della mobilità passeggeri e crocieristica,
- l'interazione tra le diverse modalità di trasporto che costituisce strategia significativa della funzionalità dei collegamenti provinciali ai fini della fluidificazione della movimentazione delle merci e delle persone.
- procedere alla progettazione urbana attivando contemporaneamente studi

sull'accessibilità ai centri della città mediante mobilità intermodale

- attivare studi per la progettazione di spazi aperti e chiusi incentivanti l'aggregazione sociale.

3.3 Gli indirizzi del PIT della Regione Toscana

Il **Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)** della Regione Toscana, definitivamente approvato dal C.R.T. con deliberazione n. 72 del 24.7.2007, si articola e struttura in elementi diversificati e complementari:

- l' *"agenda statutaria"*, ed il quadro conoscitivo su cui si fonda, che si sostanzia nella formulazione di indirizzi, piani, programmi, azioni e risorse volte al conseguimento degli obiettivi delineati dal PIT;
- i *"metaobiettivi"* che informano e qualificano appunto la stessa agenda statutaria e rappresentano le scelte ritenute *"imprescindibili"* per il governo del territorio della Toscana;
- l'*agenda strategica*, ovvero la formulazione di appositi *"sistemi funzionali"* attraverso i quali valutare e presidiare la *"messa in opera"* del PIT e stabilire la connessione con il Piano Regionale di Sviluppo (PRS).

Nel nuovo PIT si assume quindi il *"superamento della zonizzazione come strumento per l'applicazione delle politiche e si rimanda alla definizione di sistemi funzionali che si caratterizzano per quello che sono e quello che fanno piuttosto che per come vengono disegnati sul territorio"*.

Nella sua scelta strategica di qualificarsi sul piano funzionale il PIT afferma due grandi visioni territoriali su cui applicare la strategia di crescita e di sviluppo per il futuro, ovvero da un lato la città policentrica Toscana (quindi la regione come città di città), e dall'altro il mondo del sistema rurale.

Per quanto di interesse in questo contesto, ci soffermeremo in particolare sulla strategia e gli obiettivi del PIT delineati per la città policentrica Toscana definita dal PIT come *"il sistema territoriale urbano fatto delle tante città e delle configurazioni metropolitane e comunque di area vasta in cui si organizza la vita, l'economia e la cultura urbana della regione"*.

Nella disciplina normativa del piano (Artt 4/16) si ritrovano quindi specifiche direttive e prescrizioni riferite alla città policentrica toscana, che di seguito si riportano in sintesi, volte al conseguimento dei metaobiettivi delineati dal PIT ed alla progressiva messa in opera dello stesso.

Nel documento di Piano del PIT (paragrafo 6.3.2) dal titolo "Sviluppare e consolidare la presenza industriale in Toscana", nella disciplina normativa del piano (Artt. 17, 18 ,19) nonché nelle schede dei paesaggi Ambito 23 Val di Cornia, si ritrovano specifiche direttive e prescrizioni riferite alla "Presenza industriale in Toscana", che di seguito si riportano, volte al conseguimento dei metaobiettivi delineati dal PIT ed alla progressiva messa in opera dello stesso.

Direttive per potenziare l'accoglienza della "Città Toscana" mediante moderne e dinamiche modalità dell'offerta di residenza urbana (art. 5)

La regione promuove e privilegia gli interventi di recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e, ove necessario, di nuova edilizia finalizzati a una nuova offerta di alloggi in regime di locazione.

Tali interventi sono funzionali al recupero del disagio e della marginalità sociale, a favorire le opportunità di studio, lavoro, impresa senza dover fare ricorso agli alloggi in proprietà.

Direttive per la mobilità intra e inter-regionale e prescrizioni correlate (artt. 8 e 9)

Le relazioni, le reti ed i flussi tra gli elementi della "città policentrica toscana" costituiscono fattori di interesse unitario regionale. La regione ne promuove la realizzazione e lo sviluppo privilegiando gli interventi orientati all'innovazione e all'efficienza delle funzioni ed incentivando sistemi e mezzi di mobilità che riducano l'inquinamento atmosferico e acustico.

Gli strumenti della pianificazione territoriale recepiscono l'individuazione della rete ferroviaria,

autostradale e delle strade di interesse statale e regionale previsto dal Piano regionale della mobilità e della logistica.

Gli strumenti della pianificazione territoriale individuano ambiti specifici di destinazione finalizzati alla possibile realizzazione o al potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie. In particolare per i tracciati ferroviari esistenti e di nuova previsione si individuano ambiti di salvaguardia della infrastrutture della sua eventuale espansione comprendenti almeno due fasce di rispetto di 30 ml.

Le aree ferroviarie che risultino in tutto o in parte non più funzionali all'esercizio ferroviario, sono suscettibili di altra destinazione e prioritariamente alla mobilità pubblica.

Gli strumenti della pianificazione territoriale recanti previsioni insediative contengono valutazioni sull'ammontare del traffico veicolare da esse indotto sulla rete stradale esistente e prevedono, ove necessario, la preventiva o contestuale realizzazione di nuove e congruenti infrastrutture ai fini della sua sostenibilità.

Gli strumenti della pianificazione territoriale indicano gli interventi funzionali e strutturali relativi al sistema della mobilità in coerenza con i seguenti obiettivi e criteri:

- riqualificazione e messa in sicurezza della rete viaria esistente,
- realizzare infrastrutture per la sosta di interscambio tra le diverse modalità di trasporto,
- articolare i livelli di servizio della rete di trasporto pubblico in relazione alle diverse esigenze della domanda,
- riqualificare e potenziare i nodi intermodali del trasporto pubblico;

Gli strumenti della pianificazione territoriale devono risultare coerenti agli obiettivi strategici regionali in tema di logistica di cui al piano regionale per la mobilità e la logistica con particolare riferimento alle seguenti esigenze:

- potenziare il trasporto delle merci e lo sviluppo della logistica per l'ottimizzazione dei flussi di traffico;

- riqualificare i nodi intermodali delle merci e realizzare eventuali interventi di potenziamento;

Gli strumenti di pianificazione territoriale devono soddisfare i seguenti criteri in materia di mobilità:

- assicurare in corrispondenza dei principali accessi urbani la dotazione di spazi di parcheggio esterni dalla sede stradale con funzione di interscambio con i servizi di trasporto collettivo, evitando la localizzazione di nuovi insediamenti direttamente accessibili dalla sede stradale;
- individuare in corrispondenza delle principali stazioni ferroviarie aree di parcheggio adeguatamente dimensionati anche in relazione ai diversi flussi di utenza;
- garantire un sistema integrato di mobilità che incentivi e favorisca il ricorso a mezzi pubblici e sostenga e migliori l'accessibilità pedonale ai centri storici nonché ai principali nodi di interscambio modale;
- favorire la mobilità ciclabile con una rete di percorsi in connessione con i principali funzioni e nodi di interscambio;
- promuovere la conservazione all'uso pubblico delle strade vicinali.

Direttive per sostenere la qualità della e nella "città toscana" (Art. 10)

Al fine di assicurare la biodiversità dei corridoi ecologici gli strumenti della pianificazione territoriale individuano, tutelano e valorizzano i corsi d'acqua e gli ambiti territoriali che vi si correlano, gli spazi verdi pubblici e privati ed ogni altra risorsa naturale e ne prevedono l'incremento.

Gli strumenti di pianificazione prevedono il consolidamento, il ripristino e l'incremento degli spazi pubblici come luoghi di cittadinanza e di integrazione civile.

Gli strumenti di pianificazione territoriale garantiscono il permanere di funzioni socialmente e culturalmente pubbliche nei complessi architettonici e urbani, nelle aree di rilevanza storico-architettonica e nel patrimonio immobiliare che hanno storicamente coinciso con una titolarità o funzione pubblica; dispongono il recupero e la valorizzazione delle aree e degli immobili demaniali dismessi privilegiando finalità di pubblico interesse, funzioni collettive e di edilizia sociale, attività orientate all'innovazione e all'offerta culturale, tecnico-scientifica e formativa.

Direttive per la governance integrata su scala regionale (art. 11)

Vengono incoraggiate e sostenute dalla regione le pratiche che correlino e integrino su scala sovracomunale strumenti della pianificazione territoriale.

La città policentrica toscana e il commercio. Direttive (art. 14)

Gli strumenti di pianificazione territoriale osservano i seguenti criteri di coerenza:

- equilibrata articolazione territoriale della rete commerciale per migliorare la qualità dei servizi al consumatore e la produttività del sistema distributivo;
- presenza della funzione commerciale nelle aree urbane degradate attraverso la valorizzazione ed il consolidamento delle attività commerciali che vi operano;
- presenza degli esercizi e dei mercati di interesse storico-culturale, di tradizione e tipicità e la presenza organizzata dei centri commerciali naturali nelle aree urbane. A tal fine sono da prevenire ed evitare la sostituzione e la delocalizzazione delle attività commerciali e artigiane di vicinato, anche definendo specificazione funzionali nella destinazione d'uso degli immobili mediante la disciplina di cui all'art. 58 L.R. 1/2005;
- sviluppo delle iniziative di vendita diretta di piccole produzioni tipiche locali di qualità, anche agricole;

Gli strumenti della pianificazione territoriale prevedono criteri per la individuazione degli ambiti urbani caratterizzati dalla presenza di numerose e contigue attività commerciali di vicinato, tali da poter costituire un centro commerciale naturale. In tali ambiti non possono esser introdotte destinazioni d'uso incompatibili e sono previste:

- incentivazione della percorribilità pedonale
- limitazione della circolazione veicolare
- adeguata dotazione di parcheggi opportunamente localizzata e accessibilità con mezzi pubblici.

La città policentrica toscana e il commercio. Prescrizioni correlate (art. 15)

Gli strumenti della pianificazione territoriale stabiliscono i criteri necessari per l'individuazione delle aree da ritenere sature per l'insediamento di nuove medie e grandi strutture di vendita in base ai seguenti criteri:

- costi necessari per l'adeguamento delle infrastrutture e per la tutela delle risorse essenziali del territorio;
- grado di congestione delle infrastrutture stradali e idoneità delle stesse rispetto alle funzioni svolte;
- livello di emissioni inquinanti dovute al traffico veicolare e alle attività produttive e commerciali già insediate;
- presenza di aree da preservare ai fini dell'equilibrio ecologico e paesaggistico;

Nelle aree riconosciute sature, in base ai suddetti criteri, non si prevedono nuove grandi e medie strutture di vendita e per quelle esistenti si prevedono interventi di riqualificazione. Eventuali ampliamenti sono ammessi solo allo scopo di concorrere a tale riqualificazione.

La previsione di nuove grandi strutture di vendita è consentita solo in aree urbane o ad esse contigue senza soluzioni di continuità con il terreno urbanizzato. Tali nuove previsioni sono comunque soggette alla concertazione tra le diverse amministrazioni competenti, producendo effetti alla scala intercomunale.

La presenza "industriale" in Toscana quale invariante strutturale dello Statuto. Definizione tematica (art. 17)

1. Ai fini del presente Piano, e ai sensi della definizione tematica di cui al paragrafo 6.3.2 del Documento di Piano, la presenza territoriale dell'economia manifatturiera toscana si compone del suo apparato produttivo unitamente alle attività artigianali e terziarie che ad esso direttamente e indirettamente si correlano, incluse le reti integrate della distribuzione commerciale intraurbana e di vicinato insieme a quelle che si configurano come "centri commerciali naturali".

2. Le attività economiche di cui al comma precedente costituiscono parte saliente del patrimonio territoriale della Toscana, oltre che un suo essenziale connotato economico, sociale e culturale e dunque identitario.

La presenza "industriale" in Toscana come agenda per l'applicazione dello statuto del territorio toscano. Direttive per il suo sviluppo e il suo consolidamento (art. 18)

1. Gli strumenti della pianificazione formulano indirizzi e prescrizioni atti ad assicurare il consolidamento e lo sviluppo della presenza industriale in Toscana e dà attuazione a quanto

previsto nel paragrafo 6.3.2 del Documento di Piano del presente PIT.

2. Gli strumenti della pianificazione territoriale, in merito alle previsioni concernenti le aree e gli edifici suscettibili di riuso e ridestinazione, adottano criteri coerenti con quanto disposto dal Documento di Piano del PIT nel paragrafo 6.3.2.

3. Gli interventi di trasformazione e ridestinazione funzionale di immobili utilizzati per attività produttive di tipo manifatturiero privilegiano funzioni idonee ad assicurare la durevole permanenza territoriale di tali attività produttive ovvero, in alternativa, di attività attinenti alla ricerca, alla formazione e alla innovazione tecnologica e imprenditoriale. Tali interventi, tuttavia, sono subordinati alla dislocazione di processi produttivi in altra parte del territorio toscano o ad interventi compensativi in relazione funzionale con i medesimi.

4. Il recupero e la riqualificazione di aree industriali dismesse, comportante mutamento della destinazione d'uso, è da consentire solo qualora vi siano manifeste esigenze di trasferimento dell'attività produttiva in altra parte del territorio regionale, secondo i criteri di cui al paragrafo 6.3.2 del documento di piano.

4 bis. Il recupero e la riqualificazione di strutture produttive dismesse situate al di fuori delle aree urbanizzate e implicanti il mutamento della destinazione d'uso delle medesime sono ammissibili nei siti originari qualora i relativi manufatti rivestano un qualche interesse per la cultura architettonica ovvero risultino paesaggisticamente integrati nel contesto di riferimento.

5. Oltre alla fattispecie di cui al comma 4, il recupero e la riqualificazione di aree industriali dismesse, implicanti il mutamento della destinazione d'uso, sono ammissibili qualora rispondano a specifiche esigenze del comune interessato anche ai fini della disponibilità di servizi collettivi, dell'offerta di edilizia sociale e delle dotazioni infrastrutturali. A tal fine il comune è tenuto ad effettuare preventivamente la valutazione integrata del carico urbanistico e ambientale che ne deriva per l'area complessivamente considerata.

6. Laddove risulti accertabile nella progettazione degli interventi di cui al comma 3 una funzionalità strategica che rafforzi o riqualifichi determinati elementi del sistema produttivo toscano mediante riconversioni o ridislocazioni territoriali di processi produttivi, è comunque perseguita l'attivazione di opportune iniziative concertative con gli attori imprenditoriali interessati e se del caso con altre amministrazioni territorialmente interessate, ove si prevedano opportune soluzioni perequative al fine di sostenere il permanere e lo sviluppo delle relative attività nel territorio toscano.

7. La Regione e le amministrazioni locali, secondo le rispettive competenze, promuovono la realizzazione di infrastrutture e servizi idrici ad uso specifico degli insediamenti produttivi.

8. L'eventuale esigenza di potenziamento delle infrastrutture e dei servizi idrici già esistenti per gli insediamenti produttivi viene soddisfatta:

a) mediante il coordinamento tra gli strumenti della pianificazione territoriale, le politiche settoriali e la pianificazione d'ambito del servizio idrico integrato;

b) compatibilmente con l'uso sostenibile della risorsa idrica nella sua rinnovabilità e a tutela della permanenza della sua preesistente disponibilità quantitativa e qualitativa nei singoli ambiti territoriali interessati.

Prescrizioni correlate (art. 19)

1. Nella formulazione degli strumenti di pianificazione territoriale sono osservate le seguenti prescrizioni:

a) la realizzazione degli insediamenti di attività produttive manifatturiere e di attività ad esse correlate deve consentire la piena riutilizzabilità delle aree e la riconversione industriale, perseguire il risparmio delle risorse idriche ed energetiche, l'utilizzazione di energie rinnovabili, con particolare riferimento a quelle originate localmente, la riduzione della produzione di rifiuti e la riutilizzazione ed il riciclaggio dei materiali;

b) sono privilegiate le localizzazioni di nuove unità insediative per attività produttive collegate funzionalmente alla ricerca ed all'innovazione tecnologica dei processi produttivi;

c) sono favorite le localizzazioni che presentino un agevole collegamento con centri di ricerca per lo sviluppo e l'innovazione tecnologica e la possibilità di scambio di conoscenze e tecnologie fra le aziende;

d) in relazione agli insediamenti produttivi è previsto il riordino della viabilità e della sosta con l'inserimento di infrastrutture adeguate alla movimentazione del trasporto merci, la razionalizzazione degli accessi alle singole aree ed ai comparti nel loro insieme, allo scopo di fluidificare la maglia viaria principale di servizio agli insediamenti stessi;

e) ai sensi del regolamento emanato con decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007 n. 2/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 37, comma 3, della legge regionale 3 gennaio 2005 n. 1 (Norme per il governo del territorio) Disposizioni per la tutela e valorizzazione degli insediamenti), devono essere adottate soluzioni progettuali di qualità funzionale, estetica e paesaggistica in grado di assicurare il più congruo inserimento di insediamenti relativi ad attività produttive e ad attività correlate nei contesti paesaggistici circostanti con specifica attenzione alla qualità architettonica e tipologica, agli arredi urbani e vegetazionali nei comparti interessati e alla riduzione del fabbisogno energetico ed idrico, all'incremento dell'utilizzazione di energie e risorse idriche rinnovabili, alla più efficace e sostenibile gestione dei rifiuti inclusi la riduzione dei medesimi, il recupero e il riciclaggio interno dei materiali e degli imballaggi e la previsione di strutture per un'efficiente raccolta differenziata.

2. Le previsioni di nuove aree per la localizzazione di attività manifatturiere e di attività ad esse correlate costituiscono interventi che, per i loro effetti intercomunali, richiedono la previa comunicazione dell'avvio dei rispettivi procedimenti, ai sensi dell'articolo 15 l.r. 1/2005 e ai fini dell'articolo 48, comma 4, lettera a) della l.r. 1/2005.

3. I programmi ed i piani di settore regionali destinano le risorse finanziarie eventualmente correlate alle attività di cui all'articolo 17 secondo un ordine di priorità che privilegia il recupero delle aree dismesse, il completamento di quelle esistenti rispetto a nuove previsioni e in ogni caso il coordinamento degli strumenti della pianificazione territoriale degli enti interessati. A tale scopo, detto ordine di priorità privilegia altresì le modalità sovracomunali di pianificazione territoriale rispetto a quelle di scala soltanto comunale. E' altresì privilegiata la progettazione di aree industriali ecologicamente attrezzate e coerentemente inserite nei rispettivi contesti paesaggistici.

6.3.2. - 2° metaobiettivo - Sviluppare e consolidare la presenza "industriale" in Toscana.

Questo Pit ha molto a cuore il futuro e il successo del suo sistema produttivo. Abbiamo non a caso inserito tra virgolette quell'aggettivo: "industriale". L'equivalente sostantivo inglese, probabilmente, non ne avrebbe avuto bisogno: perché esprime ciò che intendiamo con "industriale". Cioè tutta quella "operosità manifatturiera" che è fatta, certo, di industrie e fabbriche propriamente dette, ma anche di ricerca pura e applicata, di evoluzione e innovazioni tecnologiche, di servizi evoluti a sostegno degli attori, dei processi e delle filiere produttive e distributive.

Quell'operosità "manifatturiera", insomma, sufficientemente ricca di reti multiverse e interattive per risultare competitiva nei mercati del mondo. In questa prospettiva, non stupisca la innovativa attenzione che questo Piano dedica sia a quelle che potremmo definire le "filieri brevi" del processo produttivo e distributivo nelle quali, cioè, si accorcia la distanza tra produttore e consumatore con opportune strategie organizzative e gestionali. Sia alla modernizzazione dei sistemi distributivi più tradizionali. I quali, riorganizzandosi e strutturandosi con modalità integrate di management e di marketing territoriale, acquisiscono nuove capacità attrattive e competitive e un nuovo ruolo di interlocutori organizzati per il sistema manifatturiero. Per questo riteniamo che le reti integrate per la distribuzione commerciale di vicinato così come i cosiddetti "centri commerciali naturali" siano una parte saliente di questo capitolo tematico.

Tutto questo assumiamo in quell'«industriale».

La sua presenza e la sua permanenza - dinamica ma durevole - come patrimonio territoriale toscano,

lo riteniamo uno degli obiettivi primari di questo Pit. Uno di quelli, cioè, verso cui protendere, a livello regionale e locale, con una pluralità di politiche e di azioni specifiche. Il governo del territorio, in specie, può e deve esercitare il massimo impegno perché questa presenza "industriale"

nella Toscana dei nostri tempi e del nostro futuro continui a connotarne il volto, la cultura, il paesaggio per sfuggire all'arretratezza degli stereotipi del loisir più banale e all'indebolimento immobilistico e rentier della sua cultura e delle sue energie imprenditive. E' un'esigenza in piena e totale sintonia con tutta la filosofia del Pit. Perciò, proprio in sede di agenda statutaria, qualcosa di importante va asserito e dunque promosso: nella logica con cui abbiamo declinato

statuto in chiave

di agenda, e nella prospettiva di un governo del territorio consapevole della rilevanza strategica

delle sue opzioni propositive e disciplinari.

Ci riferiamo, in particolare, alla necessità di introdurre un criterio guida unitario nel trattamento pianificatorio, normativo e progettuale delle aree, dei manufatti e dei "contenitori" urbani suscettibili di riuso alla fine della loro funzionalizzazione "industriale". Sappiamo bene che parliamo di un immenso giacimento di risorse territoriali con cui è necessario consentire alla "città toscana" di affrontare con la opportuna flessibilità innovativa il suo fabbisogno di "funzioni forti", di eccellenza, di assoluta qualità e riconoscibilità sul versante dell'innovazione: sia essa culturale od euristica, o di altra qualificabilità di servizio e produttiva. Il criterio che la Regione intende dunque sostenere è che solo le operazioni di trasformazione e ridestinazione funzionale che rispondono a tale requisito e siano comunque coerenti al metaobiettivo di salvaguardare la durevole presenza della "industria" in Toscana, sono consentanei agli indirizzi del Pit e dunque da condividersi e da favorire anche in sede regionale. Fabbriche, più o meno antiche, che diventano lottizzazioni residenziali sono il contrario di ciò che la Regione intende come interesse della "città toscana" alla tutela e allo sviluppo della presenza "industriale" nel suo territorio. Nuovi laboratori di ricerca scientifica o di studio o di sperimentazione di nuove tecnologie o di nuovi materiali o centri di servizi innovativi per la progettazione o la gestione di nuovi processi produttivi, possono invece ben situarsi - a condizioni ambientali normativamente garantite e con soluzioni architettoniche esteticamente e tecnologicamente adeguate - persino nel cuore dei quartieri antichi delle nostre città. In una parola, se manca il requisito della qualità innovativa di uno specifico progetto strategico che abbia una qualche valenza di "sistema" e che sia orientato direttamente o indirettamente al mondo della produzione e alle sue filiere, e capace di sviluppare forti ed eccellenti funzioni industry oriented, ebbene ridestinazione e riuso vanno decisamente scoraggiati. E sono da privilegiare, in tali circostanze, progetti di mero restauro conservativo. Né, per le aree dismesse, sono da incoraggiare edificazioni alternative. Naturalmente, proprio perché la "industria" toscana molto ci sta a cuore e proprio nella sua presenza costitutiva del paesaggio sociale e territoriale della regione, una simile soluzione preferenziale va attentamente declinata nelle circostanze specifiche di fatto. Nel senso che - laddove la rilevanza strategica dei progetti sia accertata e dove la loro finalizzazione a nuove articolazioni territoriali dei processi o delle filiere produttive, lo sia altrettanto - allora è auspicabile la definizione di opportune soluzioni negoziali con gli attori imprenditoriali interessati, capaci di prevedere anche opportune soluzioni perequative che premino il loro impegno a garantire il permanere - effettivo, durevole e significativo - della propria presenza "industriale".

Schede dei paesaggi - Ambito 23 - Val di Cornia

<u>Valori storico-culturali</u>	<u>Obiettivi di qualità</u>	<u>Azioni</u>
Porto commerciale e passeggeri di Piombino.	Riqualificazione funzionale e fisica delle aree e delle strutture di interfaccia e di relazione fra la città e il porto di Piombino. Mantenimento del valore storico identitario associato ai luoghi e alle attrezzature portuali.	La pianificazione comunale e il piano regolatore portuale: - attivano processi di integrazione fra strutture urbane e portuali in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta; - ai fini della valorizzazione, riqualificazione delle aree portuali in relazione alla gestione e progettazione degli elementi storicizzati, delle opere a mare, dei waterfront e al controllo delle relazioni visuali, applicano i criteri per la qualificazione della portualità turistica di cui

		<u>all'allegato 1 della disciplina del Masterplan dei porti, che sono atti propri della presente disciplina paesaggistica.</u>
<u>Aggregati e i centri storici minori. Ambito rurale adiacente ai centri storici e agli aggregati</u>	<u>Tutela dei centri antichi e degli aggregati nella loro configurazione storica, estesa all'intorno territoriale ad essi adiacente a salvaguardia della loro integrità storica e culturale e delle visuali panoramiche da essi offerta.</u> <u>Riqualificazione ambientale e urbanistica delle aree di contatto fra la città di Piombino e le aree industriali delle acciaierie.</u>	<u>La pianificazione provinciale</u> - <u>elabora i quadri conoscitivi di riferimento, individua i centri antichi e gli aggregati storici di valore storico culturale e detta i relativi indirizzi di tutela dell'integrità dei valori.</u> - <u>dispone che per l'installazione di nuove infrastrutture per il trasporto dell'energia vengano utilizzati corridoi infrastrutturali esistenti appositamente individuati.</u> <u>Ove ciò risultasse tecnicamente o finanziariamente non fattibile, valutano comunque le migliori soluzioni, compreso l'interramento, al fine di rendere minima la percezione visiva e favorire le successive operazioni di manutenzione.</u> <u>La pianificazione comunale:</u> - <u>individua l'intorno territoriale di tutela dell'integrità dei valori storico culturali dei centri urbani, degli aggregati e dei nuclei insediativi di valore storico o comunque identitario;</u> - <u>definisce strategie volte a mantenere/conseguire la vitalità dei centri storici minori potenziandone il ruolo di luoghi dell'integrazione sociale e di attrattori per attività economiche, manifestazioni di promozione e cultura;</u> - <u>definisce la puntuale disciplina per la tutela dei valori espressi dagli edifici;</u> - <u>individua e, per quanto di competenza, sottopone a specifica disciplina di tutela le aree agricole a corona degli insediamenti e la relazione tra gli usi del suolo e la maglia agraria tradizionale, favorendo l'uso agricolo del suolo;</u> - <u>dispone che la progettazione degli assetti urbani risulti coerente con le regole insediative storiche e che sia specificatamente controllata la qualità progettuale delle addizioni insediative nonché</u>

		<u>la dimensione d'intervento in rapporto alla consistenza dell'insediamento esistente;</u> - <u>prevede che le installazioni tecnologiche e di impianti per l'utilizzo di fonti energetiche alternative in contesti urbani storici avvenga solo senza alterare la percezione visiva dei caratteri architettonici peculiari o comunque di valore storico e identitario;</u> - <u>prevede che in contesti urbani storici sia inibita ogni manomissione delle coperture e delle facciate, se non riconducibile al recupero di caratteristiche perdute. L'installazione di impianti per l'utilizzo di fonti energetiche alternative può avvenire solo senza alterare la percezione visiva dei caratteri architettonici peculiari o comunque di valore;</u> - <u>prevede l'attivazione di processi di recupero e riqualificazione delle aree e delle strutture di interfaccia fra la città di Piombino e la zona industriale delle acciaierie in riferimento sia al loro uso che alla percezione visiva da esse offerta.</u> <u>Le politiche di sviluppo promuovono ed incentivano azioni finalizzate a salvaguardare la relazione tra gli usi del suolo e la maglia agraria tradizionale nelle aree agricole a corona degli insediamenti.</u>
--	--	--

3.4 Piano comunale classificazione acustica

La Legge n. 447 del 26 ottobre 1995 - Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico indica, all'art. 6, tra le competenze dei Comuni la redazione del Piano di Classificazione Acustica del territorio.

La Legge Regionale n. 89 del 10.12.1998 stabilisce che la classificazione acustica deve essere effettuata dai Comuni suddividendo il territorio in zone acusticamente omogenee, in applicazione a quanto disposto dal D.P.C.M. 14.11.1997 - Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore, tenendo conto delle preesistenti destinazioni d'uso così come individuate dagli strumenti urbanistici in vigore.

Con Delibera di Consiglio n. 77 del 22 febbraio 2000, la Regione Toscana ha emanato infine le linee guida di riferimento per la elaborazione del Piano di Classificazione Acustica del territorio.

La classificazione acustica, ancorché atto dovuto dalla normativa vigente, rappresenta una opportunità per le amministrazioni locali di regolamentare l'uso del territorio, oltre

che in base agli strumenti urbanistici, anche sulla base dell'impatto acustico o della tutela che ciascun insediamento, sia civile che produttivo o di servizi, devono avere in una determinata area.

La classificazione acustica incide sulla destinazione d'uso del territorio in quanto lo distingue in aree a maggiore o minore livello di rumorosità consentita ed è una delle poche possibilità di governo che può collocare sul territorio in modo equilibrato sia le attività rumorose che quelle che invece richiedono la quiete.

L'Amministrazione locale, pur nel rispetto della normativa nazionale e regionale che determina con una certa precisione l'assegnazione delle classi acustiche in base alle caratteristiche e agli usi del territorio, conserva una certa discrezionalità che può impegnare per incontrare le peculiarità della propria area.

Nel Settembre 2001 il Comune di Piombino ha intrapreso, in collaborazione con l'ARPAT – Servizio sub-Provinciale di Piombino, uno studio teso alla predisposizione di un Piano di Classificazione Acustica del territorio Comunale che ha concluso il proprio iter procedurale mediante la sua definitiva approvazione con Delibera del Consiglio Comunale n 23 del 23 febbraio 2005.

Il territorio comunale è stato pertanto suddiviso in sei classi acustiche così come rappresentate negli elaborati grafici del Piano di zonizzazione acustica; è all'interno delle zone acustiche omogenee che devono essere rispettati i valori limite di emissione acustica, i valori limite assoluti di immissione acustica, i valori limite differenziali di immissione acustica, i valori di attenzione e i valori di qualità previsti dal D.P.C.M. 14 novembre 1997.

Di seguito si riportano le classi acustiche definite dal citato D.P.C.M. 14.11.1997.

Classe	Definizione	Descrizione
Classe I	<i>Aree particolarmente protette</i>	<i>Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc..</i>
Classe II	<i>Aree prevalentemente residenziali</i>	<i>Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali.</i>
Classe III	<i>Aree di tipo misto</i>	<i>Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività che impiegano macchine operatrici.</i>
Classe IV	<i>Aree ad intensa attività umana</i>	<i>Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.</i>

Classe V	<i>Aree prevalentemente industriali</i>	<i>Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.</i>
Classe VI	<i>Aree esclusivamente industriali</i>	<i>Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.</i>

Con riferimento all'ambito territoriale disciplinato dal Piano Particolareggiato, e cioè il comparto denominato Città Futura, e dall'analisi della cartografia che costituisce il Piano comunale di classificazione acustica si evince che:

Il subcomparto A – l'abitare sostenibile, ricade in parte nella Classe III – aree di tipo misto, in parte nella Classe IV – aree di intensa attività umana e in parte in Classe V – aree prevalentemente industriali

Il subcomparto B – la porta urbana, ricade per intero nella Classe IV – aree di intensa attività umana

Il subcomparto C – parco scientifico e tecnologico "produrre e innovare" ricade in parte in Classe IV - aree di intensa attività umana e in parte in Classe V – aree prevalentemente industriali.

Il subcomparto D – Parco del ferro e dell'acciaio e altri servizi pubblici ricade per intero nella Classe IV – aree di intensa attività umana

Alla luce delle funzioni individuate dal Piano Particolareggiato per i singoli subcomparti possono essere fatte le seguenti considerazioni in merito alla loro compatibilità acustica rispetto alle classi individuate per tali zone dal piano di classificazione acustica comunale.

Subcomparto A: il Piano di classificazione acustica ha attribuito alle strutture scolastiche esistenti e alle relative pertinenze la classe III.

In tale subcomparto, in luogo del campo sportivo esistente e pertanto nell'area Classe IV, il PP concentra la funzione residenziale.

Risulta pertanto la compatibilità acustica tra la previsione del PP con l'attuale pianificazione acustica

Subcomparto B: in tale subcomparto il PP prevede la realizzazione di attività commerciali, direzionale, turistiche e di servizio.

Risulta sostanzialmente verificata la compatibilità acustica tra la previsione del PP con l'attuale pianificazione acustica

Subcomparto C: il piano di classificazione acustica ha attribuito la Classe IV alla porzione di area interessata dalla realizzazione di quattro edifici ad uso produttivo.

Per la porzione del subcomparto in Classe V il PP non prevede nessuna edificazione ma esclusivamente la conservazione a verde della scarpata lungo viale Unità di Italia

Le finalità produttive e artigianali introdotte dal PP portano a ritenere l'attuale classificazione compatibile con la destinazione d'uso futura.

Subcomparto D: la classificazione acustica si ritiene compatibile con le previsioni fatte dal PP per tale subcomparto.

4. Contenuti e disciplina del Piano Particolareggiato Città Futura

4.1 Descrizione dell'ambito di intervento: riferimenti catastali e stato delle proprietà.

Il comparto di Città Futura, disciplinato dal presente Piano Particolareggiato, comprende l'ambito urbano delimitato tra viale Unità d'Italia, l'insediamento del Cotone e il viale della Resistenza, estendendosi alle aree del centro Pegaso e a quelle lungo viale Medaglie d'oro della Resistenza, via Alessandro Pertini e via Palach, fino alla zona denominata la Capriola.

Si tratta di un ambito urbano comprendente aree occupate da infrastrutture e impianti industriali connessi allo stabilimento siderurgico, ad est di viale Unità di Italia, in parte dismessi ed in parte in fase di delocalizzazione ("impianto siderco"); comprende inoltre i tessuti e le aree urbane contigue che, nell'insieme, costituiscono una importante riserva di territorio per i processi di trasformazione e riqualificazione della città.

Il comparto Città Futura si estende per complessivi mq ~~358.118~~ **335.467** di superficie territoriale, di cui mq. ~~354.831~~ **332.180** risultano già di proprietà comunale e mq. 3287 sono invece di proprietà privata per le quali si dovranno pertanto attivare le conseguenti procedure espropriative.

4.2 Riferimenti progettuali, impostazione del PP e modalità di attuazione

4.2.1 Riferimenti progettuali e impostazione del PP

Come già detto in precedenza il Piano Particolareggiato di Città Futura si innesta su un percorso progettuale e tecnico-amministrativo molto complesso ed articolato (si veda in proposito il par.1). Ai fini dell'impostazione del PP, costituisce riferimento essenziale lo SdF ed il *masterplan* di Città Futura (redatto da Asset s.r.l./EPF/Ambiente srl), di cui il PP riprende, se pure con i correttivi già anticipati, i principali criteri ed i principi ispiratori che si incentrano nelle quattro **macro componenti** essenziali di seguito richiamate:

- **l'abitare sostenibile:** lo SdF Città Futura si propone di coniugare le politiche di riqualificazione urbana con le politiche ambientali, avendo come modello di riferimento gli esempi più innovativi realizzati in Europa in cui si cerca di applicare i principi di quella che si può definire "urbanistica sostenibile" (principi progettuali e tecniche costruttive di bioarchitettura; tipologie insediative di case basse ad alta densità);
- **la porta urbana:** nello SdF Città Futura si intende valorizzare il ruolo del nodo stradale tra viale della Resistenza e viale Unità d'Italia che costituisce attualmente l'unico accesso alla città, attraverso una nuova sistemazione viabilistica, attraverso la localizzazione di funzioni pregiate nei vuoti urbani presenti determinando l'accrescimento dell'effetto città nei confronti della periferia, dei margini urbani e dell'acciaieria, anche attraverso la riconnessione funzionale e morfologica tra il tessuto della città consolidata e l'area industriale dimessa;
- **produrre e innovare:** lo SdF prevede all'interno del parco di attività Città Futura un parco scientifico e tecnologico improntato sui migliori esempi internazionali, che potrebbe avere come declinazioni prevalenti le tematiche legate all'ambiente e alle tecnologie innovative;
- **il parco del ferro e dell'acciaio:** l'ampia area verde all'interno di Città Futura costituisce non solo il cuore del progetto ma l'opportunità che la città si riappropri di una parte rilevante del territorio della fabbrica attraverso un

modello insediativo fondato sul principio di integrazione funzionale e culturale tra ambiente naturale, ambiente costruito e ambiente produttivo.

Il P.P. è stato inoltre elaborato contestualmente e parallelamente alla definizione delle **progettazioni preliminari** delle opere pubbliche inserite nel Programma Urbano di Sviluppo Urbano Sostenibile (PIUSS), potendosi quindi "alimentare" degli approfondimenti progettuali condotti per i singoli interventi.

Come si può comprendere ciò ha richiesto un metodo di lavoro atipico rispetto al percorso ordinario di pianificazione/progettazione "a cascata" e di tipo gerarchico (dal Prg/RU, al piano attuativo, al progetto dei singoli interventi) richiedendo un percorso "circolare" ed un continuo scambio di informazioni ed *input* tra i diversi gruppi di progettazione incaricati della redazione del PP e delle diverse opere pubbliche.

Ciò ha tuttavia consentito di verificare più concretamente, già in sede di elaborazione del PP, alcune importanti componenti progettuali, quali in particolare l'armatura viaria ed il sistema dei parcheggi, che rappresentano pre-condizione all'attuazione complessiva dell'intervento.

In dettaglio le progettazioni preliminari elaborate per le opere pubbliche inserite nel PIUSS, sono le seguenti:

- parco del ferro e dell'acciaio:
 - progetto di recupero ex capannone siviere: AIPAI (prof. arch. Massimo Preite e arch. Gabriella Maciocco) sulla base del protocollo d'intesa sottoscritto tra Comune_Lucchini ed AIPAI
 - progettazione esterna del parco: arch. Antonio Carmilla e associati
- parco scientifico tecnologico: prof. arch. Marco Sala
- parco della musica e della danza: ing. Valerio Cabaletti
- viabilità e parcheggi: ing. Luciano della Lena- ing. Sauro Amerighi.

In relazione quindi alle specifiche modalità e tempistiche di elaborazione del PP, nonché in considerazione del fatto che l'ambito urbano oggetto del piano costituisce un vero e proprio "settore urbano" (di estensione pari a circa 36 ettari) la cui attuazione, come si dirà in seguito, avverrà con tempistiche, modalità ed operatori diversificati, si è ritenuto opportuno orientare la struttura e l'impostazione del piano più marcatamente verso la definizione di criteri progettuali e prestazionali piuttosto che verso la definizione progettuale di dettaglio dei singoli interventi e tipi edilizi.

Pertanto il piano fornisce un assetto planivolumetrico complessivo, che non assume tuttavia valore prescrittivo, da sviluppare in sede di progettazione esecutiva nel rispetto delle seguenti indicazioni:

- interventi ammissibili
- destinazioni d'uso e dimensionamenti massimi ammissibili
- dotazioni di standards e attrezzature pubbliche
- criteri progettuali e prestazionali
- specifiche modalità di attuazione.

Il Piano fornisce inoltre, come peraltro già proposto dallo SdF Città Futura, una serie di suggestioni progettuali e "progetti guida" (elaborato P6 del piano) che dovrebbero costituire orientamento per le successive fasi di progettazione esecutiva degli interventi.

4.2.2. Articolazione in subcomparti

Come già detto l'ambito urbano di Città Futura disciplinato dal presente Piano Particolareggiato, risulta articolata in quattro subcomparti i cui dati dimensionali e

progettuali sono di seguito esposti:

- il subcomparto A, denominato "*l'abitare sostenibile*";
- il subcomparto B, denominato "*la porta urbana*";
- il subcomparto C, denominato "*Parco scientifico e tecnologico – produrre e innovare*";
- il subcomparto D, denominato "*Parco del Ferro e dell'Acciaio*".

Subcomparto A: "l'abitare sostenibile"

Il subcomparto "A – l'abitare sostenibile" è ubicato tra Viale Unità d'Italia, Viale Medaglie d'oro della Resistenza, via Alessandro Pertini, via Palach fino alla zona denominata la Capriola.

Il subcomparto si estende per mq 140.294 interamente su aree di proprietà comunale.

Attualmente il subcomparto comprende:

- le aree per attrezzature scolastiche (scuola materna),
- impianti sportivi (campo di calcio)
- aree di interesse comune (CIASA), ubicate tra via Alessandro Pertini, e via Palach;

Include inoltre il Parco 8 Marzo ubicato tra la zona denominata La Capriola, Viale Unità d'Italia e Via Pertini. comprendente l'area destinata a spettacoli viaggianti.

Tale subcomparto è oggetto di un intervento di completamento residenziale a forte valenza ambientale nonché di riorganizzazione e riqualificazione delle aree e dei servizi pubblici esistenti.

Il nuovo insediamento residenziale, per complessivi 280 alloggi (pari ad una slp max di 23.000 mq.) è previsto nell'area attualmente occupata dal campo sportivo (da rilocalizzare in altro ambito urbano in sede di definizione del Regolamento Urbanistico) a saldatura del tessuto urbano e dell'assetto viabilistico esistente, e sarà caratterizzato da tipologie multipiano ed in linea, alle quali saranno applicati criteri progettuali innovativi ispirati a principi di sostenibilità ambientale.

Si prevede in particolare la localizzazione di tre edifici multipiano (fino a 6 p.f.t.) al margine sud dell'area insediativa, a confine con l'area scolastica, e quattro "stecche" in linea/schiera (fino a 3 p.f.t) da localizzare nell'ampia area che si estende fino a Via Palach. Tra i due insediamenti è previsto il mantenimento di un asse pedonale da attrezzare a verde che costituisce elemento di connessione con il parco 8 marzo.

Ad integrazione della funzione residenziale, al piano terra degli edifici multipiano, potranno essere localizzati esercizi commerciali di vicinato a servizio del nuovo insediamento residenziale.

Si prevede inoltre la riqualificazione ed implementazione del parco 8 marzo attraverso la realizzazione di un sistema di percorsi pedonali, che ne garantiscano la connessione sia con l'area a verde sottostante già attrezzata sia con i subcomparti a valle di viale Unità d'Italia.

Per la fruizione del parco sarà ammessa la realizzazione di aree attrezzate per il gioco e il tempo libero, nonché di piccoli chioschi di ristoro e servizi igienici.

L'area sommitale del parco, destinata a spettacoli viaggianti e manifestazioni temporanee, dovrà essere attrezzata con parcheggi e schermature vegetazionali.

Subcomparto B: "la porta urbana"

Il subcomparto "B – la porta urbana" comprende il nodo urbano e viabilistico di ingresso alla città di Piombino, collocato all'intersezione tra Viale Unità d'Italia e Viale della Resistenza, e si estende alle altre aree ubicate lungo Viale della Resistenza nonché a quelle del centro Pegaso.

Le aree che ricadono all'interno di tale subcomparto sono identificati al Nuovo Catasto. Il subcomparto si estende per circa mq. 44.132 su aree di proprietà comunale ad esclusione di porzione delle particelle n. 4 e n. 680, per complessivi mq. 575, identificate al F. 79 N.C.T.

Attualmente tale subcomparto comprende:

- il Centro Giovani, recentemente ristrutturato (pari a circa 950 mq di Slp)
- un palazzetto sportivo (pari a circa 1000 mq di Slp)
- un edificio denominato ex stalle (pari a circa 560 mq di Slp)
- il centro Pegaso, (pari a circa 700 mq di Slp)

All'interno di tale subcomparto ricadono anche alcuni impianti sportivi esistenti, ovvero il bocciodromo, di cui si prevede il mantenimento e la riqualificazione nell'attuale localizzazione, ed alcuni campi da tennis ubicati nell'area Pegaso da rilocalizzare in altro ambito urbano in sede di definizione del Regolamento Urbanistico. Nel subcomparto sarà realizzato un nuovo centro civico nel quale collocare funzioni urbane pregiate con l'obiettivo di ricreare "l'effetto città" in una zona di margine urbano. A tal fine è prevista realizzazione di un complesso integrato, comprendente le attrezzature pubbliche già insediate nei fabbricati esistenti (centro giovani, palazzetto sportivo e relative pertinenze) che saranno oggetto di un deciso intervento di ristrutturazione e restyling e di parziale riconversione funzionale, ed attività di tipo direzionale, commerciale e ricettive (albergo rivolto al settore produttivo e degli affari) da insediare in un complesso edilizio di nuova previsione. Per quest'ultimo, che si attesterà nelle aree più prossime e visibili dal nodo viabilistico di Viale Unità d'Italia-Via della Resistenza, si prevede la realizzazione di un edificio multipiano integrato da corpi di fabbrica più bassi (a piastra o con più elementi aggregati) che dovrà comunque essere caratterizzato da un'architettura di tipo innovativo e contemporaneo. Il nuovo complesso edilizio dovrà configurarsi quindi come "porta della città" e contemporaneamente "porta di accesso al complesso sistema del Parco del Ferro e dell'Acciaio" ubicato nell'adiacente area siderurgica dismessa che richiami, anche nelle soluzioni costruttive ed architettoniche e nell'impiego dei materiali il vicino contesto industriale.

Per gli esistenti "contenitori" del palazzetto e dell'edificio denominato ex-stalle, oggetto di recupero e riconversione funzionale, si prevede in particolare la realizzazione di un "parco della musica e della danza" con i relativi servizi al fine di creare, in connessione con l'esistente centro giovani, una sorta di "polo integrato" di attrezzature di interesse sociale e collettivo rivolto ad una utenza diversificata (per fasce di età e strati sociali).

E' inoltre previsto un sistema di collegamento tra "la porta urbana" ed il sottostante parco del ferro e dell'acciaio (subcomparto D) nonché con l'area Pegaso nel quale si prevede la demolizione del fabbricato esistente e la riconversione funzionale dell'area, previa rilocalizzazione delle esistenti attrezzature sportive in altro ambito urbano, tramite realizzazione di nuovo fabbricato a destinazione commerciale-direzionale-ricettiva. Nel contesto di tale intervento è prevista inoltre la creazione di spazi pubblici pedonali che svolgano funzione di connettivo e collegamento tra la "porta urbana" ed il tessuto della città esistente al fine di favorirne l'integrazione funzionale. Nell'interrato è prevista la realizzazione dei parcheggi pertinenziali a servizio del nuovo complesso.

Complessivamente nel nuovo centro multifunzionale sono previsti 16.500 mq. di Slp.

Nella ridefinizione di tale ambito urbano è inoltre prevista la riorganizzazione del nodo viabilistico di ingresso alla città, la cui realizzazione potrà tuttavia essere rimandata successivamente alla avvenuta realizzazione del nuovo collegamento al porto ed alla città di Piombino (SS 398).

Subcomparto C: "Parco scientifico e tecnologico - Produrre e innovare"

Parte dell'area siderurgica prospiciente Viale Unità d'Italia e parte dell'area ENEL adiacente a via della Capriola, ubicate a nord ovest dell'ambito territoriale denominato Città Futura costituiscono il subcomparto "C – Parco scientifico e tecnologico - Produrre e innovare".

Il subcomparto si estende per circa mq. 35.839 su aree di proprietà del Comune di Piombino fatta eccezione per una porzione della particella 372 del Foglio 75 N.C.T. pari a mq. 2.712.

Il subcomparto sarà interessato dalla realizzazione di un parco scientifico/tecnologico denominato "PRODURRE E INNOVARE" nel quale troveranno collocazione imprese che producono beni e servizi, che svolgono attività per la formazione e la ricerca, attività produttive, terziarie, artigianali e commerciali a basso impatto ambientale e ad alto contenuto tecnologico.

A garanzia della qualità insediativa che dovrà caratterizzare il subcomparto e al fine della minimizzazione dell'impatto ambientale, nel parco scientifico e tecnologico sarà privilegiato l'insediamento di aziende con certificazione ambientale (EMAS/ISO 14001 per le attività o Ecolabel per i beni prodotti) ed in linea con i criteri costruttivi e gestionali delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) di cui alla L.R. 61/2003.

L'area produttiva, articolata in n. 4 lotti per una SIp complessiva massima di 16.500 mq, potrà essere edificata mediante un unico intervento ovvero per stralci, con utilizzo di tipologie edilizie omogenee ed ispirate a criteri di sostenibilità ambientale, qualità insediativa ed architettonica. All'interno dei nuovi fabbricati a destinazione produttiva, potranno trovare collocazione alcuni servizi ed attrezzature di interesse comune (quali asilo nido interaziendale, foresteria, ecc.) fino al 3% della SIp max. Ulteriori servizi del parco scientifico e tecnologico, quali il punto ristoro, sala convegni ecc., saranno collocati nel subcomparto D, all'interno dell'ex Capannone Siviere, al quale i nuovi edifici produttivi potranno essere direttamente connessi attraverso un percorso pedonale coperto.

Completa l'intervento la previsione di un'area a verde, da riqualificare opportunamente anche mediante percorsi pedonali, localizzata sulla scarpata esistente in adiacenza al viale Unità d'Italia, che dovrà riconnettersi alle aree a verde dei contigui subcomparti e la previsione di parcheggi pubblici previsti lungo l'asse viario centrale al comparto Città Futura che svolge funzione di distribuzione ai vari lotti produttivi.

Subcomparto D: "il parco del ferro e dell'acciaio e altri servizi pubblici"

Il subcomparto "D – il parco del ferro e dell'acciaio e altri servizi pubblici" comprende l'area industriale siderurgica a valle di Viale Unità d'Italia, attualmente in proprietà al Comune di Piombino.

Il subcomparto si estende per circa mq ~~137.853~~ **115.877** interamente su aree di proprietà comunale.

Tale subcomparto, è oggetto di un intervento di rigenerazione e riqualificazione ambientale da attuarsi attraverso la rilocalizzazione degli impianti e dalle attività siderurgiche ancora presenti ("cantiere siderco" e connesse infrastrutture), la successiva bonifica delle aree e la realizzazione di un "*Parco del Ferro e dell'Acciaio*", che si propone di assolvere ad una duplice funzione:

- creazione di un parco tematico, con finalità culturali e scientifiche, per la valorizzazione e documentazione della storia e della evoluzione dei processi produttivi siderurgici nell'ambito del quale collocare testimonianze e reperti di archeologia industriale piombinese;
- creazione di una ampia fascia a verde, con funzione ecologica e di filtro rispetto ai

contigui stabilimenti siderurgici ancora attivi, nonché di connettivo pedonale rispetto ai quartieri Cotone-Poggetto ed ai contigui subcomparti (porta urbana e parco scientifico tecnologico).

Nell'ambito del parco è previsto il recupero e la riconversione funzionale dell'ex capannone Siviere, da tempo dismesso, che adeguatamente recuperato costituirà elemento distintivo e di identità del parco, e all'interno del quale potranno trovare collocazione, oltre al centro di documentazione e agli spazi espositivi del parco stesso, servizi comuni di supporto al vicino parco scientifico tecnologico (subcomparto C), ed ulteriori servizi pubblici.

All'interno del subcomparto è inoltre prevista la realizzazione dell'armatura viaria e dei parcheggi a servizio dell'intero ambito di Città Futura, ovvero:

- la realizzazione di un nuovo asse stradale, con funzione di alimentazione ai diversi subcomparti e alle funzioni insediate, nonché di connessione tra il vicino quartiere Cotone/Poggetto e il centro urbano di Piombino;
- la realizzazione di un'ampia area a parcheggio a servizio delle nuove attività insediate e della città esistente, collocato lungo la nuova viabilità – lato via Unità di Italia, che potrà ospitare anche il terminal bus attualmente ubicato nel centro cittadino; detto parcheggio in una prima fase dimensionato per circa 350 posti auto potrà essere gradualmente implementato (fino a circa 1000 posti auto) con soluzioni multipiano (in struttura) al fine di potenziarne la funzione di "parcheggio scambiatore" di servizio all'intero centro urbano.

4.2.3 Modalità di attuazione

Come si è detto il comparto di Città Futura comprende aree ed immobili per la quasi totalità di proprietà comunale. La complessità e la varietà tipologica degli interventi richiederà comunque l'attivazione di forme di partenariato pubblico-privato (PPP) e l'apporto di capitali privati per l'attuazione complessiva del programma di trasformazione urbanistica, così come ampiamente illustrato nello Sdf Città Futura, al quale si rinvia.

In relazione infatti alle diverse funzioni ed attività insediabili nei quattro subcomparti previsti dal piano, di cui si prevede comunque l'attuazione separata e con tempistiche indipendenti, si possono contemplare modalità di attuazione alternative che possono spaziare dalle varie forme di PPP (STU, programmi complessi, appalto pubblico con permuta immobiliare, concessione di costruzione e gestione, ecc) fino alla più semplice realizzazione diretta a cura del Comune delle singole opere pubbliche.

In particolare per i subcomparti A (l'abitare sostenibile) e B (la porta urbana), dove sono localizzate le previsioni insediative di tipo residenziale, direzionale, commerciale e misto, si contempla l'attuazione a cura di soggetti privati previa alienazione delle aree di proprietà comunale interessati dagli interventi edificatori. L'individuazione del soggetto privato potrà avvenire quindi con le varie modalità ammesse dalla normativa vigente, ovvero:

- a seguito di asta pubblica per l'alienazione delle aree di proprietà comunale sulle quali è prevista la nuova edificazione;
- a seguito di appalto pubblico, ai sensi del D.Lgs. 163/2006, finalizzato alla realizzazione e/o gestione di una o più opere pubbliche previste in altri subcomparti (quali ad es. parco del ferro e dell'acciaio, parcheggi, ecc.); in tal caso le aree destinate alla nuova edificazione verranno cedute all'aggiudicatario a titolo di corrispettivo (parziale o totale) dell'opera pubblica oggetto di appalto (rif. artt. 53, 143 codice degli appalti- appalto con permuta immobiliare);
- a seguito di avviso pubblico per l'attuazione di un "programma complesso di riqualificazione insediativa" di cui all'art. 74 della L.R. 1/2005.

Il soggetto aggiudicatario dovrà comunque realizzare contestualmente al nuovo intervento edificatorio (di tipo residenziale o misto) le opere di urbanizzazione ad esso connesse (a scomputo dei relativi gli oneri di urbanizzazione). A tal fine dovrà predisporre un "progetto unitario" da sottoporre all'approvazione della Giunta Comunale unitamente alla relativa convenzione, con cui si disciplineranno oneri, tempi e modalità di attuazione dell'intervento, e quindi al rilascio dei relativi permessi a costruire.

Per il subcomparto C (parco scientifico tecnologico) il Comune potrà attuare direttamente l'intervento o procedere, anche in questo caso, alla alienazione delle aree ad un soggetto privato secondo le modalità sopra illustrate, o tramite le modalità ordinarie previste per i PIP di cui alla L. 865/71 (concessione in diritto di superficie o in proprietà dei lotti a destinazione produttiva previa urbanizzazione del comparto a cura del Comune). In ogni caso si dovrà comunque garantire l'unitarietà dell'intervento e la gestione coordinata dell'iniziativa secondo i principi ispiratori dei Parchi scientifici tecnologici e le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) di cui alla normativa regionale.

Infine per quanto riguarda il subcomparto D (parco del ferro e dell'acciaio), trattandosi essenzialmente di interventi di prevalente interesse pubblico (recupero capannone ex siviere per attività di servizio e centro documentazione parco, parcheggio di scambio ed urbanizzazioni), l'attuazione avverrà a cura del Comune tramite singoli progetti di opera pubblica da realizzare e finanziarie con le diverse modalità previste dal codice degli appalti (D. Lgs. 163/2006).

In ogni caso, in relazione alla complessità, all'estensione ed alla rilevanza del programma di riconversione e trasformazione urbanistica in questione, che presuppone incisive azioni di coordinamento, promozione e gestione delle attività sarebbe comunque opportuno, come peraltro indicato dallo SdF Città Futura, l'istituzione di un soggetto (agenzia, consorzio, ecc.) a cui affidare la regia complessiva del programma.

5. Il processo valutativo e profili ambientali

5.1 La valutazione degli Effetti Ambientali del Piano Strutturale d'Area

La L.R.1/2005, incentra la sua azione sul concetto di sviluppo sostenibile e, di conseguenza, sull'uso sostenibile delle risorse.

Definite le risorse essenziali del territorio come l'insieme di risorse naturali (acqua, aria suolo e ecosistemi della fauna e della flora), di città e sistemi degli insediamenti, di paesaggio e documenti della cultura e infine di sistemi infrastrutturali e tecnologici, la legge orienta le azioni di governo del territorio verso un utilizzo delle risorse rinnovabili con un tasso d'uso non superiore alla capacità di rinnovamento delle risorse stesse, e promuove il progressivo ricorso a risorse rinnovabili di cui fruire comunque, secondo i medesimi criteri di sostenibilità.

Tali principi sono perseguibili tramite l'adozione di procedure di valutazione degli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici e sulla salute delle azioni di trasformazione del territorio, secondo un modello operativo strutturato secondo le seguenti linee direttrici:

- rilevazione dei problemi;
- revisione e/o ampliamento dei dati esistenti;
- valutazione preliminare degli obiettivi e delle alternative;
- identificazione, valutazione e previsione degli effetti;
- identificazione di un set di indicatori per il monitoraggio.

Un simile approccio alla programmazione e pianificazione territoriale fissa, quindi, nuove coordinate e priorità ambientali e instaura nuove relazioni tra le fasi di analisi, progettazione e gestione, rispondendo pienamente all'imperativo dell'approccio integrato e precauzionale e sostanzando questo con il principio di responsabilità del decisore pubblico.

Sulla base delle suddette considerazioni è stata elaborata la valutazione degli effetti ambientali del Piano strutturale d'Area, approvato con DCC n. 52 del 9.05.2007, in accordo con quanto previsto dalla direttiva 2001/42/CE, meglio conosciuta come direttiva europea sulla VAS.

Gli esiti conclusivi della VEA che ha accompagnato il PS d'area consistono:

- nella individuazione di necessità di intervento anche in assenza di trasformazione che hanno lo scopo di perseguire il miglioramento di situazioni critiche in atto;
- nella definizione di condizioni alla trasformabilità che sono finalizzate a rendere sostenibili le azioni di trasformazione previste dal piano.

Sia le necessità di intervento che le condizioni alla trasformabilità sono state quindi tradotte in direttive ambientali e prescrizioni alla trasformabilità, ed hanno trovato piena esplicitazione nella normativa del piano medesimo.

Le condizioni alla trasformabilità (si trasforma se e solo se ..., contemporaneamente a ..., dopo che ...) che consistono nel rispetto dei requisiti di qualità o consistenza delle risorse che segnano il limite di accettabilità delle trasformazioni, se necessario anche considerando l'applicazione di misure, dovutamente indicate, di eliminazione o contenimento degli effetti negativi, sono state poi definite in rapporto ad ogni risorsa significativamente coinvolta dagli obiettivi di qualità del piano, facendo riferimento all'intero territorio dei comuni oppure alle singole UTOE in cui il territorio è stato suddiviso.

Di seguito si riportano quindi le indicazioni più significative espresse dalla VEA, rivolte alla fase della pianificazione attuativa, e le relative condizioni alla trasformabilità, con specifico riferimento alla UTOE 8 e all'ambito urbano Futura, evidenziando contestualmente le conseguenti misure di mitigazione o di altro tipo adottate in sede di pianificazione attuativa od in altri strumenti operativi.

Obiettivi di sostenibilità	Indicazioni della VEA per la pianificazione attuativa	Misure adottate nel PP Città Futura o altri strumenti già adottati
1. ARIA		
1.1. miglioramento qualità dell'aria	Gli atti di governo del territorio laddove intendano dichiarare ammissibili trasformazioni di nuovo impianto o di ristrutturazione urbanistica di insediamenti esistenti che prevedano l'attivazione di funzioni residenziali verificano che in un intorno significativo dell'area oggetto di trasformazione nell'ultimo anno precedente la trasformazione non si siano verificati un numero di superamenti della concentrazione di inquinanti maggiore di quelli ammessi dalla normativa vigente ovvero prevedano che contestualmente alla trasformazione siano messe in atto misure volte alla diminuzione delle emissioni inquinanti.	Il PP prevede l'allontanamento dell'insediamento residenziale dal comparto B contiguo all'area industriale e dalla viabilità di scorrimento (sorgenti delle emissioni inquinanti) localizzandolo a monte del parco 8 marzo, nel subcomparto A, in un contesto quindi più favorevole sotto il profilo ambientale. E' stata comunque effettuata la verifica del monitoraggio ambientale dell'area, mediante l'acquisizione dei dati forniti da ARPAT relativi al 2007 e al 2008 da cui risulta una complessiva tendenza al miglioramento degli indicatori ambientali (concentrazioni benzoapirene e polveri sottili). L'inversione di tendenza delle concentrazioni di inquinanti si è registrata a seguito della chiusura dell'impianto cokeria (batteria 27 forni), imposta dal comune all'azienda, avvenuta in data 19.5.2006, che ha condotto al contenimento della concentrazione di benzopirene entro i limiti di legge (1ng/mc.) anche in loc. Cotone. Per quanto riguarda le polveri sottili, i dati relativi al 2007, pur evidenziando che il numero dei superamenti, se pure in calo, è risultato ancora superiore al limite normativo, mettono comunque in evidenza il trend in diminuzione delle concentrazioni che ha permesso di rispettare il limite fissato per la concentrazione media annuale.
1.2 miglioramento del clima acustico	Gli atti di governo del territorio laddove intendano dichiarare ammissibili trasformazioni di nuovo impianto o di ristrutturazione urbanistica di insediamenti esistenti che prevedano l'attivazione di funzioni residenziali verificano che contestualmente alla trasformazione siano messe in atto misure volte al miglioramento del clima acustico.	Il PP prevede l'allontanamento dell'insediamento residenziale dal comparto B contiguo all'area industriale e dalla viabilità di scorrimento (sorgenti di inquinamento acustico) localizzandolo a monte del parco 8 marzo, nel subcomparto A, in un contesto quindi più favorevole sotto il profilo ambientale. In particolare l'area residenziale è prevista in posizione più elevata ad ovest di un rilievo collinare che svolge funzione di barriera e filtro rispetto alla viabilità di scorrimento e all'area industriale. Risulta comunque compatibile rispetto alla classe IV del PCCA. Il PP Città Futura ha previsto inoltre l'incremento della fascia a verde (parco del ferro e dell'acciaio) anche con funzione di filtro ecologico rispetto al contiguo stabilimento industriale. La variante al PRG, adottata con deliberazione CC n. 87 del 2.10.2008 relativa alla "portualità-nautica-riassetto delle aree industriali", pone come condizione alla realizzazione di nuovi impianti industriali l'attuazione

		da parte dell'azienda Lucchini del piano di risanamento acustico dell'intero stabilimento.
2. ACQUA		
2.4 risparmio della risorsa idrica e riequilibrio tra prelievi e consumi	Fermo restando le norme sul risparmio idrico gli atti di governo del territorio non possono dichiarare ammissibili le trasformazioni fisiche o funzionali che comportino l'attivazione di attività produttive idroesigenti, a meno che il proponente non preveda sistemi di riutilizzo di acque reflue o già utilizzate nel sistema produttivo, senza impatti aggiuntivi sulla risorsa idrica	Il PP prevede specifiche linee guida per la realizzazione di interventi edilizi rivolti al risparmio idrico e ed energetico. Nell'ambito del subcomparto C (parco scientifico e tecnologico) prevede l'insediamento di attività produttive a basso impatto ambientale ed alto contenuto tecnologico con riferimento alle APEA (aree produttive ecologicamente attrezzate)
3. SUOLO		
3.2 bonifica dei siti contaminati	Bonifica e riutilizzo dei siti contaminati anche nelle aree di sviluppo industriale in attività	Il PP l'attuazione degli interventi previsti nei subcomparti C e D ricadenti nel SIN alla avvenuta bonifica dell'area.
3.4 contenimento del consumo di suolo	Perseguire un equilibrio territoriale tramite la riconquista alla città e alle sue attività di spazi attualmente occupati dalla grande industria. In ogni caso le nuove espansioni devono perseguire i seguenti criteri: -le aree di completamento devono essere funzionali alla ricomposizione delle frange urbane; -le trasformazioni non devono accentuare la frammentazione insediativa -le nuove addizioni urbane devono essere funzionali alla riqualificazione e al recupero del territorio disordinatamente edificato, ovvero essere concentrate in pochi blocchi compatti in continuità con il sistema insediativi esistente tramite piano attuativo;	Il PP mette in atto la strategia delineata dal PS prevedendo il recupero e la riconversione funzionale di un ambito attualmente occupato dall'industria (per circa 15 ettari-subcomparti C e D) e prevedendo nuovi insediamenti abitativi e misti (subcomparti A e B) a saldatura del tessuto urbano esistente all'interno del sistema insediativo
5. ENERGIA		
5.1 riduzione dei consumi		
5.2 aumento della quota di utilizzo di energie rinnovabili o assimilate	Incoraggiamento della produzione di energia da fonti rinnovabili Introduzione di meccanismi di incentivazione per la progettazione e la pratica dell'architettura bioclimatica e della bioarchitettura al fine di un orientamento verso le energie rinnovabili in un quadro di progressivo contenimento dei consumi	Il PP prevede specifiche linee guida per la realizzazione di interventi edilizi rivolti al risparmio idrico e ed energetico. Nell'ambito del subcomparto C (parco scientifico e tecnologico) prevede l'insediamento di attività produttive a basso impatto ambientale ed alto contenuto tecnologico con riferimento alle APEA (aree produttive ecologicamente attrezzate). Prevede inoltre l'installazione di impianti eolici e fotovoltaici nell'area sommitale del parco 8 marzo per i fabbisogni del nuovo insediamento residenziale.
6. INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO		
6.1 riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento elettromagnetico	Il PS non ammette trasformazioni di tipo residenziale o equivalente nei pressi delle linee elettriche, a meno che non se ne preveda un loro interrimento; Gli atti di governo del territorio laddove intendano prevedano trasformazioni di nuovo impianto o di ristrutturazione urbanistica degli	Il PP subordina l'attuazione degli interventi nei subcomparti B e C interessati dal tracciato di una linea elettrica ad alta tensione, all'interrimento della stessa <u>o in alternativa all'adozione di sistemi di schermatura dei campi elettromagnetici che garantiscano gli stessi requisiti di sicurezza.</u>

	insediamenti esistenti verificano che la localizzazione sia esterna alle fasce di rispetto degli elettrodotti così come definite nelle disposizioni normative; verificano inoltre la possibilità di prevedere un interrimento delle linee elettriche presenti	
10. SISTEMA INSEDIATIVO		
10.2 riqualificazione dei tessuti urbani	La riprogettazione del corridoio infrastrutturale deve essere funzionale alla riqualificazione delle aree in ingresso alla città di Piombino, in particolare le borgate di Cotone e Poggetto e il comparto di Città futura. Direttamente collegato con questo obiettivo è il ricongiungimento alla città delle aree ancora destinate alla grande industria, in modo da raggiungere un assetto fisico e funzionale maggiormente urbano. Per il comparto di Città Futura, il piano strutturale conferma l'obiettivo della sottrazione delle aree agli usi industriali e, mediante una profonda trasformazione, la riconquista di un "pezzo" di città, in connessione con le aree urbane poste a Ovest di Viale Unità d'Italia e lungo il Viale della Resistenza. Le funzioni ammissibili sono residenziali - nelle aree non soggette a bonifica - commerciali, direzionali e produttive a basso impatto ambientale. Per le aree sottoposte a studio di fattibilità per la costituzione di una società di trasformazione urbana, il regolamento urbanistico recepisce le indicazioni dello studio coerenti con il dimensionamento e la normativa del piano strutturale. Inoltre il regolamento urbanistico nella definizione delle funzioni ammissibili tiene conto delle aree di danno così come indicate nell'elaborato RIR.	Il PP mette in atto la strategia delineata dal PS in ordine alla riqualificazione e riconversione funzionale del comparto di Città Futura ed alla sua integrazione funzionale, anche mediante la previsione di un nuovo collegamento viario, con il quartiere Cotone-Poggetto. Le funzioni previste dal PP, già contemplate dal PS d'Area, risultano verificate rispetto alle aree di danno del RIR (si veda per maggior dettaglio paragrafo 5.3 della presente relazione).

5.2 La valutazione degli Effetti Ambientali della Variante Città Futura

Anche la specifica Variante di Città Futura è stata corredata della Valutazione degli Effetti Ambientali, tesa ad approfondire gli effetti ambientali associati alle strategie di riconversione urbana contenute nella variante medesima, peraltro in linea con le scelte strategiche già indicate nella Variante Generale al PRG del '97 ancora vigente e con i contenuti del Piano Strutturale d'Area.

Gli esiti della VEA relativa alla Variante di Città Futura si ricollegano direttamente agli esiti della VEA redatta per il PS, integrati dall'approfondimento riguardante il tema del RIR (rischio di incidente rilevante) e del rumore (Piano comunale di classificazione acustica), in seguito ai quali la Variante ha proceduto quindi alla definizione degli assetti planivolumetrici (subcomparti) delle destinazioni d'uso e dei relativi dimensionamenti per ciascun subcomparto, ritenuti compatibili con le condizioni ambientali al contorno. Da evidenziare che la variante di Città Futura già conteneva, con la definizione del relativo *masterplan*, ipotesi di assetto planivolumetrico ben definite e la puntuale definizione dei dimensionamenti ammissibili per ciascuna funzione, assumendo sostanzialmente valenza di atto di governo del territorio di cui alla LR.1/2005.

5.3 Rischio di Incidente Rilevante (RIR)

Il Comune di Piombino risulta interessato dalla presenza di due stabilimenti che rientrano nell'ambito applicativo del D.Lgs. 334/99, più esattamente gli stabilimenti SOL e Lucchini siderurgica, soggetti all'applicazione dell'art. 8 del citato Decreto, e pertanto all'obbligo di presentazione del così detto Rapporto di Sicurezza.

Dei due stabilimenti sopra citati, l'unico che può interagire con l'area disciplinata dal Piano Particolareggiato in oggetto, risulta essere lo stabilimento Lucchini, in considerazione dell'estrema vicinanza degli impianti attivi all'area del comparto Città Futura.

Il DM LLPP 9 maggio 2001 stabilisce poi i requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per i Comuni interessati da stabilimenti soggetti agli obblighi di cui agli articoli 6, 7, 8 del Decreto Legislativo 17.08.1999 n. 334, con riferimento alla destinazione e utilizzazione dei suoli, al fine di prevenire Incidenti Rilevanti, connessi all'uso di sostanze pericolose, e limitare le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente in caso di eventuale incidente.

Come prescritto dal sopracitato DM 9 maggio 2001, in sede di elaborazione del PS d'area è stato prodotto uno specifico elaborato tecnico intitolato "Rischio di Incidenti Rilevanti".

Tuttavia preme precisare che le aree di danno e conseguentemente gli esiti generali di tale elaborato tecnico, con riferimento allo stabilimento Lucchini, scaturivano dalla elaborazione dei dati forniti dall'Azienda nel corso del mese di Aprile 2006, e dichiarati dalla stessa coerenti con i contenuti della notifica del marzo 2006 (ex art. 6 comma 2 D. Lgs 334/99 e D. Lgs 238/2005), ma in assenza dell'istruttoria finale, in merito proprio al Rapporto di Sicurezza, da parte della Commissione Tecnica Regionale.

Successivamente a quella data, e più precisamente nel mese di novembre 2006, il CTR ha concluso l'istruttoria sul Rapporto di Sicurezza presentato dalla Azienda Lucchini, ed è risultato quindi necessario procedere con la verifica della compatibilità delle previsioni urbanistiche contenute nel Piano Particolareggiato Città Futura con le risultanze del sopracitato Rapporto di Sicurezza.

Da tali verifiche è emerso che le aree di danno derivanti dagli scenari incidentali considerati nel RdS, nella loro massima estensione, vanno ad interessare esclusivamente una porzione del subcomparto C "Parco scientifico e tecnologico".

Le funzioni ivi previste risultano tuttavia compatibili con le "categorie territoriali" di cui alla tabella 1 del DM LLPP 9 maggio 2001, in relazione alla categoria di effetti prevista per la popolazione.

Ciò detto, pare comunque opportuno rilevare che tra gli scenari previsti dal RdS validato dal CTR è rappresentato il top-event CK14 "rilascio tossico" per il quale si prevede un'area di danno con concentrazione LC_{50}/h .

Tale valore risulta tuttavia difforme da quelli di soglia previsti dalla tabella 2 del DM LLPP 9 maggio 2001 ($LC_{50}/30$ min) e pertanto ne consegue l'impossibilità di valutarne in questa la compatibilità con le categorie territoriali e conseguentemente con le destinazioni d'uso previste dal PP.

Per le valutazioni di compatibilità territoriali di cui al punto precedente si rileva inoltre l'assenza del valore IDLH contemplato nella tabella sopracitata.

Infine si segnala che successivamente all'istruttoria conclusa da parte del CTR ed alle richieste di integrazioni e chiarimenti in quella sede formulate dallo stesso Comitato, la società Lucchini ha provveduto a fornire integrazioni al RdS.

In conseguenza delle integrazioni presentate, anche in merito alle incongruenze sopra

indicate, il CTR ha nominato apposita commissione per una prossima valutazione della documentazione tecnica.

5.4 Sito di interesse Nazionale (SIN)

Una porzione delle aree ricadenti nel perimetro del Piano Particolareggiato di Città Futura, e più precisamente il subcomparto C (parco scientifico e tecnologico) e il subcomparto D (parco del ferro e dell'acciaio), è stata individuata come area S.I.N., Sito di Interesse Nazionale, cioè come area inserita nel Piano Nazionale di Bonifica e Recupero Ambientale ex L. 426 del 9.12.1998 – (istituito con DM 10.01.2000 modificato con DM 07.04.2006).

I siti di interesse nazionale sono individuati in relazione alle caratteristiche del sito inquinato, con particolare riferimento all'estensione e alla densità di popolazione dell'area interessata, alla quantità e alla pericolosità degli inquinanti presenti, ai rischi sanitari ed ecologici.

La Legge n. 426 del 09/12/98, in attuazione dell'art.18 del D.Lgs 22/97, getta le basi per la regolamentazione dei finanziamenti pubblici negli interventi di bonifica, prevedendo l'emanazione di un programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati, emanato con D.M.A. 18/09/01 n° 468.

I SIN sono individuati e perimetrati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e del Territorio d'intesa con le Regioni interessate; per questo i progetti di bonifica dei Siti di Interesse Nazionale devono essere presentati al Ministero dell'Ambiente.

Sulle aree SIN di Piombino è stata condotta la così detta caratterizzazione, che rappresenta l'insieme delle indagini (sondaggi, piezometri, analisi chimiche etc.), il cui scopo principale è quello di definire l'assetto geologico e idrogeologico, verificare la presenza o meno di contaminazione nei suoli e/o nelle acque e sviluppare un modello concettuale del sito.

In particolare, per quanto riguarda l'ambito di Città Futura, le indagini condotte non hanno rilevato particolari criticità, pur evidenziando la necessità di un intervento teso a ricondurre l'area a valori di concentrazione degli inquinanti in linea con gli standard necessari per una destinazione non più industriale.

Detti interventi sono indicati nel progetto definitivo di bonifica che il Comune di Piombino ha redatto e sottoposto alla valutazione del Ministero dell'Ambiente e del Territorio, per il quale è in corso di formazione l'atto definitivo di approvazione, avendo già acquisito il parere favorevole della Conferenza dei Servizi Ministeriale.

Resta inteso che, ai sensi della normativa vigente, l'effettiva realizzazione di ogni intervento nelle aree ricadenti nel SIN è soggetto alla definitiva approvazione del progetto di bonifica ed alla esecuzione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica.

5.5 Viabilità e traffico veicolare indotto (nota tecnica Tages)

In relazione alle previsioni di domanda attratta dalle funzioni insediate nell'area di Città Futura si possono classificare sinteticamente due componenti:

- domanda attratta/generata dalle funzioni terziarie;
- domanda attratta/generata dalle funzioni residenziali.

In merito alla prima componente si stimano circa 850 utenti/giorno a cui sono da aggiungere i circa 30.000 visitatori/anno attesi per il museo del Ferro.

Il primo segmento di domanda, prendendo a riferimento i dati censuari ISTAT per la ripartizione modale, potrà generare giornalmente circa 800 viaggi/auto.

Il secondo segmento di domanda avrà un volume di viaggi che ragionevolmente potremmo ritenere trascurabile in quanto inferiore mediamente a 100 viaggi/giorno.

Solo in presenza di particolari incrementi di periodi di punta questa componente potrà essere significativa, ma estremamente occasionale e comunque ancora percentualmente trascurabile rispetto al flusso veicolare giornaliero (inferiore 1%).

La domanda attratta/generata giornalmente dai 280 alloggi previsti è stimata cautelativamente in circa 2.000 viaggi/auto considerando 2 auto/alloggio.

Complessivamente la domanda attratta/generata dall'area di Città Futura è pari a circa 3.800 viaggi/giorno.

L'accessibilità a Città Futura è attualmente assicurata da una viabilità urbana a 2 corsie per senso di marcia con un flusso di traffico giornaliero di 25.000÷30.000 veicoli. Considerando che tale viabilità ai sensi del DM del 5/11/2001 può smaltire (livello di servizio C) circa 4.000 veic/ora (entrambe le direzioni), si può osservare che gli incrementi di traffico attesi, che oscilleranno intorno al 8÷15% del valore attuale, potranno essere comunque agevolmente assorbiti dalla rete stradale esistente. Su questa viabilità sono peraltro in corso interventi di ristrutturazione delle intersezioni che rappresentano di fatto i veri punti critici per lo scorrimento veicolare; la realizzazione di alcune rotatorie permetterà di migliorare la fluidità delle manovre in corrispondenza delle principali intersezioni riducendo sensibilmente i frequenti fenomeni di "coda".

Nel periodo estivo i previsti incrementi di traffico non avranno incidenza significativa rispetto alla grave situazione di carico e congestionamento esistente, determinata dal flusso turistico attratto/generato dal porto, che solo con la realizzazione della variante della SS 398 troverà la sua adeguata e definitiva soluzione.

5.6 Processo valutativo del PIUSS

Secondo quanto stabilito dal disciplinare regionale approvato con deliberazione della G.R.T. n. 205 del 17-03-2008 e dal successivo Decreto Regionale n. 2326 del 26.5.2008, i PIUSS (di cui si è accennato al paragrafo 1), ovvero gli interventi ed i progetti oggetto di tali programmi, sono soggetti a valutazione (verifica di coerenza esterna e interna) e contestualmente all'attivazione di un processo di tipo partecipativo.

Nell'ambito del processo di formazione del PIUSS di Piombino è stato dunque attivato un percorso partecipativo e concertativo, attraverso l'istituzione della Conferenza di Partecipazione, che ha chiamato in causa, con un ruolo attivo, le componenti della comunità locale che rappresentano interessi diffusi.

La Conferenza di Partecipazione ha pertanto garantito nella fase di "costruzione" del PIUSS, che ha appunto ad oggetto l'ambito di Città Futura (oltre ad altri interventi nel vicino quartiere Cotone-Poggetto), si tenesse conto della voce e dei contributi degli attori organizzati nei processi decisionali in campo urbanistico, nella pianificazione dei servizi e più in generale nelle politiche economiche, ambientali e sociali.

Più precisamente, nel percorso di definizione del PIUSS si sono tenuti i seguenti incontri finalizzati alla definizione dell'intesa di concertazione e sono state attivate le seguenti iniziative:

- in data 08/07/08 si è tenuta la 1^a Conferenza di Concertazione, quale avvio formale del procedimento teso alla predisposizione del PIUSS da presentare alla Regione Toscana; alla conferenza è stato sottoposto il documento di orientamento strategico approvato con deliberazione di G.C. n. 231 del

27/06/08, al fine di avanzare eventuali proposte progettuali ed iniziative da parte dei componenti della Conferenza stessa;

- in data 27 Novembre si è tenuta la 1^ Conferenza di Partecipazione, oggetto della quale è stata la condivisione del percorso costitutivo del PIUSS con i soggetti non istituzionali, la diffusione sul territorio delle idee progettuali e la distribuzione di questionari finalizzati a raccogliere contributi e sollecitazioni dei partecipanti in merito ai progetti inseriti nel PIUSS;
- a seguito alla 1^ Conferenza di Partecipazione in cui è stata delineata l'idea progetto riguardante l'area di Città Futura, la 2^ Conferenza di Partecipazione, tenutasi in data 05/02/09, ha avuto come oggetto due temi principali: l'illustrazione dello sviluppo della progettazione complessiva degli interventi interessati dal PIUSS ed il ritiro delle schede-questionari;
- in data 26/02/09 si terrà la 2^ Conferenza di Concertazione con il seguente ordine del giorno: illustrazione del percorso progettuale e delle relative scelte da parte dell'Amministrazione Comunale; formale coerenza del PIUSS con la programmazione provinciale e con i contenuti del PASL da parte della Provincia di Livorno; condivisione dell'Intesa di Concertazione, da approvare e sottoscrivere da parte di tutti gli aderenti al PIUSS;
- in contemporanea è stato attivato il sito web espressamente dedicato al PIUSS dove sono stati caricati tutti i dati afferenti gli aspetti progettuali, procedurali e di informazione, comprese le news e la rassegna stampa;
- contemporaneamente sono state organizzate conferenze stampa e sono stati inviati comunicati stampa, a vari mezzi di comunicazione (radio, stampa nazionale e locale, TV locale, siti web) oltre a dare ampio risalto all'iniziativa sul periodico del Comune che raggiunge circa 17.000 famiglie;
- è in preparazione un depliant tematico di riassunto riguardante gli aspetti salienti del PIUSS da distribuire alle famiglie residenti nel Comune di Piombino con l'assetto definitivo di tutto il percorso teso alla presentazione in Regione dalla proposta del Piano.
- sono in ultima definizione due ulteriori iniziative: un incontro pubblico da tenere presso l'ex Circoscrizione del quartiere Porta a terra – Desco, come zona comunale su cui verrà realizzato l'intervento oggetto del PIUSS, e l'iniziativa "Gazebo in Piazza" per dare la massima diffusione presso la cittadinanza della progettazione comunale in relazione all'area di Città Futura.

5.7 Conclusioni

Come si è visto dunque l'ambito urbano disciplinato del presente Piano Particolareggiato è stato oggetto di Valutazione degli effetti ambientali (in linea con quanto previsto dalla direttiva 2001/42/CE sulla VAS), sia in sede di definizione del Piano Strutturale d'Area che in sede di Variante contestuale al PRG (variante Città Futura). Ulteriore processo valutativo e partecipativo è stato attivato in occasione della elaborazione del PIUSS di Piombino (allo stato attuale in fase di elaborazione conclusiva). Degli esiti di tali processi valutativi, ed in particolare delle condizioni alla trasformabilità individuate dalla Valutazione degli effetti ambientali del PS, si è tenuto conto nella definizione dei contenuti del Piano Particolareggiato e della contestuale variante al PRG, come illustrato al precedente punto 5.1.

Pertanto, sulla scorta del processo valutativo e partecipativo già espletato (PS d'Area – Variante al PRG vigente-PIUSS), nonché in relazione agli ulteriori interventi mitigativi e di contenimento dei dimensionamenti operati in occasione della definizione del P.P., si ritiene che il piano in questione rientri nell'ambito di applicazione dell'art.

2. comma 3 del regolamento regionale N. 4/R (approvato con D.P.G.R. 9.02.2007) in quanto trattasi "di modifiche minori agli atti governo del territorio" e pertanto possa essere escluso dall'attivazione di un ulteriore processo di Valutazione Integrata.

Inoltre nel caso specifico di Città Futura si evidenzia che, trattandosi di un progetto di riassetto urbano all'interno di area urbana esistente di estensione superiore a 10 ettari, gli interventi previsti dal PP sono comunque soggetti ad ulteriore procedimento di "verifica ambientale" di competenza comunale di cui all'art.11 della L.R. 79/98 (ricadendo nella fattispecie di cui al punto 2, lettera "c" dell'allegato B3), da attivare direttamente per il piano attuativo o per le successive fasi di progettazione.

Da ultimo occorre infine evidenziare che a partire dal 13.2.2009, come emerge dalla Circolare Illustrativa della Regione Toscana approvata con deliberazione G.R. n. 87 del 9.02.2009 (pubblicata sul BURT dell'11.2.2009), trovano diretta applicazione le disposizioni statali di cui al D.Lgs. 152/2006 (Codice dell'ambiente) in materia di VAS riguardanti piani e programmi (in particolare dall'art. 11 al 18), così come modificato dal D. Lgs. 4/2008 (entrato in vigore il 13.2.2008), pur rimanendo ancora applicabili le disposizioni regionali vigenti compatibili con lo stesso D.Lgs. 152/2006. Ciò in quanto la Regione Toscana non ha provveduto, entro un anno dall'entrata in vigore dello stesso, ad adeguare la disciplina regionale in materia rispetto alle disposizioni della normativa statale. Dal punto di vista procedurale tale situazione determina la necessità, come espressamente enunciato nella circolare regionale, che ciascuna amministrazione proceda all'individuazione dell' "autorità competente" in materia di VAS che si pronuncia anche in merito alla esclusione o meno di piani e programmi, o alla modifica di quelli già approvati (come si ritiene che si configuri il caso in questione) dall'applicazione della VAS.

Pertanto il piano in oggetto dovrà essere sottoposto alla "autorità competente" che dovrà pronunciarsi sia in merito all'esclusione dal procedimento della Valutazione Integrata/VAS di cui alla LR 1/2005 sia ai fini della Verifica Ambientale di cui alla LR 79/98.

6. Elenco degli elaborati

Il presente P.P. si compone dei seguenti elaborati:

ELABORATI RELAZIONALI

- A. Relazione Illustrativa
- B. Norme Tecniche di Attuazione (PP e PRG Variato)
- C. Relazione Indagini geologico-tecniche di Fattibilità
- D. Quadro Economico Finanziario

INDAGINI

- I1. Base Aerofotogrammetrica, Estratto Catastale e Piano parcellare di esproprio (1:2.000)
- I2. Indagine fotografica
- I3. Estratti Piano Strutturale d'Area – UTOE e Subsistemi
- I4. Estratti Piano Strutturale d'Area – Detrattori Ambientali e RIR
- I5. Estratti PRG vigente
- I6. Master-Plan della Variante Città Futura
- I7. Vincoli Sovraordinati
- I8. Estratto Piano di Zonizzazione Acustica
- I9. Rilievo quotato dell'ambito – planimetrie e sezioni

PROGETTO

- P1. Variante al PRG Vigente contestuale al PP (1:2.000)
- P2. Masterplan del Piano Particolareggiato (1:2.000)
- P3. Zonizzazione e destinazioni d'uso (1:1.000)
- P4. Progetto Guida – Assetto Planivolumetrico (1:1.000)
- P5. Profili e sezioni (1:1.000)
- P6. Tipologie edilizie – Progetti guida
- P7. Schema delle reti Infrastrutturali (1:1.000)
- P8. Schema delle reti Tecnologiche (1:2.000)