



Direzione Generale Competitività del sistema regionale
e Sviluppo delle competenze

Direzione Generale Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità

PROGETTO PIOMBINO

PRS 2011 – 2015. PIS Grandi poli industriali

8 marzo 2012

SOMMARIO

PREMESSE	3
1. BONIFICA E RIUSO DELLE AREE PUBBLICHE DEL SIN	6
1.1. Bonifica delle aree di Città Futura	7
1.2. Ripristino aree di Città Futura	7
1.3. Acquisto aree ex Fintecna	8
1.4. Bonifica aree ex Fintecna	8
1.5. Ripristino aree ex Fintecna	9
1.6. Bonifica della discarica di Poggio ai Venti	9
2. ACCESSIBILITA' AL PORTO	10
2.1. Il prolungamento della SS 398 fino al porto	11
2.2. Il collegamento ferroviario con il porto	11
3. CONSOLIDAMENTO DELLA GRANDE INDUSTRIA	13
3.1. La bonifica del SIN	14
3.2. Collegamento tra lo stabilimento Tenaris-Dalmine e il porto	14
3.3. La discarica industriale dello stabilimento Lucchini	15
3.4. Le energie rinnovabili nello stabilimento Arcelor Mittal Piombino	15
4. RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT URBANO	16
4.1. Consolidamento frane urbane	17
4.2. Riqualificazione dei piazzali a mare	19
Scheda riepilogativa degli interventi del “Progetto Piombino”	20
	21
Nota conclusiva	

PREMESSE

Il “Progetto Piombino”

Il progetto, a valenza programmatica, ed al quale farà seguito la complessa serie di procedimenti amministrativi di attuazione, descrive il quadro degli interventi che riguardano l'area del Comune di Piombino e che si articolano nei quattro distinti filoni di seguito indicati:

- a) quello relativo alla bonifica ed al ripristino delle aree pubbliche del Sito di Interesse Nazionale (SIN), sito che costituisce l'oggetto dell'accordo di programma sottoscritto tra Ministero, Regione, Provincia, Autorità portuale e Comune di Piombino, sottoscritto in data 18 dicembre 2008;
- b) quello relativo agli interventi da realizzare per migliorare la viabilità di accesso al porto di Piombino e la rete ferroviaria;
- c) quello relativo agli interventi da porre in essere per il consolidamento e lo sviluppo delle grandi aziende siderurgiche presenti nel comune di Piombino;
- d) quello relativo alla riqualificazione del waterfront urbano, anche a seguito degli eventi franosi del novembre 2008.

Lo scenario di riferimento vede il territorio del comune di Piombino avviare da anni un processo di riconversione e di sviluppo dei comparti produttivi legati alle principali risorse del territorio di cui fanno parte attività storiche come l'industria siderurgica e la portualità, ma anche nuove attività come la nautica, i beni culturali e il turismo, sviluppatosi sensibilmente negli ultimi anni sia nella città che nel resto del territorio comunale.

Il progetto, a carattere di descrizione d'insieme, presenta il complesso degli interventi relativi all'area comunale, che compongono un quadro di riferimento programmatico per l'azione complessiva di sviluppo e qualificazione urbana di Piombino. Tale progetto confluirà nel PIS “Grandi poli industriali” nell'ambito del PRS 2011 – 2015.

Un progetto, elaborato d'intesa con il Comune di Piombino, che la Regione Toscana intende sostenere con le necessarie azioni amministrative e con le risorse finanziarie di cui dispone al momento.

Dal punto di vista finanziario il progetto si basa sull'impegno delle risorse effettivamente disponibili nel bilancio regionale, con riferimento specifico alla delibera G.R. n. 702/2011 nonché alle indicazioni, sempre d'ordine finanziario, desumibili dal contesto degli Accordi nazionali per il SIN di Piombino, del Programma nazionale per le bonifiche della L. 426/1998, dei fondi regionali (POR e PRSE) e delle risorse proprie del Comune di Piombino, per le quali, dopo l'approvazione del progetto, e sulla base delle indicazioni dei Programmi di settore, si procederà a definire i percorsi di eventuale stanziamento e utilizzazione.

Dal punto di vista amministrativo, pertanto, necessita creare le condizioni affinché le risorse finanziarie disponibili trovino rapido utilizzo, mentre per la eventuale attivazione delle restanti occorrerà procedere mediante la rimodulazione degli Accordi precedentemente sottoscritti (in particolare l'APQ Piombino-Bagnoli del 2007) o mediante la sottoscrizione di ulteriori strumenti di natura negoziale nell'ambito e per l'attuazione del “Progetto Piombino”.

La bonifica del SIN e il riuso dei suoli

La secolare presenza dell'industria siderurgica, se da un lato è il principale motore dell'economia locale, e come tale va sostenuto, dall'altro ha generato fenomeni d'inquinamento ambientale e condizionamenti dell'assetto urbano che hanno ritardato lo sviluppo degli altri settori produttivi e di servizio. Per queste ragioni l'intero territorio industriale, e parte dello stesso territorio urbano, sono stati classificati come Sito d'Interesse Nazionale (SIN) per le bonifiche ambientali. Si tratta di un territorio di oltre un milione di metri quadrati, in larga parte occupato dalle industrie, ma con ampie aree disponibili per la reindustrializzazione, lo sviluppo della portualità, della nautica, delle infrastrutture e di altre imprese produttive. Nei quartieri più vicini alla città, la bonifica delle aree non più utilizzate per fini industriali rende possibili consistenti processi di riqualificazione urbana in grado di migliorare l'immagine, i servizi e la qualità ambientale di Piombino.

Per favorire questi processi il Comune ha partecipato ai tavoli nazionali per la definizione di Accordi di Programma Quadro, tra cui l'APQ Piombino-Bagnoli del 2007 e l'Accordo per la bonifica del SIN di Piombino del 2008. In questo contesto, nel 2009, è stato approvato un accordo di pianificazione tra il Comune di Piombino, l'Autorità Portuale, la Provincia e la Regione Toscana nel quale bonifiche, consolidamento della grande industria, sviluppo di nuove imprese, porto commerciale, nautica, infrastrutture, servizi e riqualificazione urbana hanno formato l'oggetto di un'unica coerente progettazione.

Nello stesso tempo il Comune ha definito piani e progetti per gli interventi di sua specifica competenza all'interno del SIN. Tra questi particolare rilevanza assumono le bonifiche delle aree pubbliche di Città Futura, di Poggio ai Venti e delle aree ex Fintecna, recentemente acquisite dal Comune di Piombino. Per le aree di Città Futura il Comune ha elaborato un Piano integrato urbano per lo sviluppo sostenibile (PIUSS) approvato e ammesso a finanziamento dalla Regione Toscana nel 2009. Intervenute difficoltà di bilancio hanno reso però impossibile il cofinanziamento del PIUSS da parte del Comune. Si è reso quindi necessario prefigurare un nuovo quadro programmatico e finanziario all'interno del quale collocare le azioni di bonifica e riuso di terreni strategici per la riqualificazione urbana e ambientale e per lo sviluppo delle attività economiche.

L'accesso al Porto di Piombino

La bonifiche, progressivamente, renderanno disponibili nuovi terreni per lo sviluppo delle attività economiche, per i servizi e per il potenziamento del porto di Piombino, incluso per intero all'interno del SIN. L'effettivo utilizzo dei terreni bonificati e il potenziamento del porto restano tuttavia subordinati alla risoluzione dei problemi relativi all'accessibilità viaria e ferroviaria. Per queste ragioni, da anni, la pianificazione territoriale e i progetti di ampliamento del porto di Piombino hanno previsto il collegamento diretto con la grande viabilità nazionale per evitare l'attraversamento di quartieri urbani con una viabilità del tutto inadeguata a sopportare il volume dei traffici portuali.

Il prolungamento della SS 398 è stato oggetto di accordi e intese. Tra questi l'APQ Piombino-Bagnoli e il protocollo d'intesa del dicembre 2010 tra il Comune, la Provincia, la Regione, il Ministero delle infrastrutture e la SAT. Le intese raggiunte contribuiscono a comporre il quadro programmatico e finanziario per la realizzazione dell'opera.

Il potenziamento dei collegamenti ferroviari, per le merci e per i passeggeri, è stato l'oggetto di altri accordi programmatici, richiamati nel presente documento per gli impegni assunti dalle amministrazioni pubbliche interessate. Tra questi l'accordo di Pianificazione del 2009 tra il Comune di Piombino, l'Autorità Portuale, la Provincia e la Regione Toscana e, sempre nel 2009, il protocollo d'intesa tra il Comune e la Regione sul riordino del sistema dei trasporti della Val di Cornia-Elba.

Il consolidamento della grande industria

Il consolidamento e lo sviluppo produttivo delle grandi aziende siderurgiche presuppongono che sia data soluzione alle problematiche connesse alla bonifica dei suoli e alla messa in sicurezza della falda acquifera del SIN nel quale le aziende sono storicamente localizzate.

Di fronte ai ritardi che si stanno registrando nell'attuazione degli impegni programmatici assunti con gli Accordi sulla bonifica del SIN (in particolare l'Accordo sottoscritto in data 18.12.2008, all'interno del quale sono disciplinate anche le procedure per le transazioni tra lo Stato e le aziende private), Regione, Provincia e Comune ritengono necessaria la riapertura di un tavolo nazionale per la verifica sullo stato di attuazione dei programmi, delle procedure operative e delle soluzioni tecniche a suo tempo ipotizzate.

Contemporaneamente, in presenza di tensioni del mercato globale dell'acciaio e della siderurgia che hanno generato difficoltà per il mantenimento dei livelli produttivi ed occupazionali delle aziende, le amministrazioni pubbliche, locali e regionali, sono state chiamate più volte a concertare azioni e programmi per favorire la permanenza della grande industria a Piombino.

Si tratta di problemi contingenti, di natura logistica o semplicemente di velocizzazione di procedimenti autorizzativi, che possono tuttavia aiutare a superare criticità aziendali.

Per questa ragione si è ritenuto di richiamarli nel presente documento, riconfermando gli impegni di natura finanziaria e amministrativa delle singole amministrazioni.

La riqualificazione del waterfront urbano

Se la bonifica e l'infrastrutturazione del SIN concorrono in modo rilevante allo sviluppo economico, non meno significativi, sotto questo profilo, sono gli interventi di consolidamento geologico della costa urbana e di riqualificazione della città, in particolare della parte storica.

In via prioritaria si tratta di intervenire sulle frane in atto lungo la costa urbana, aggravate dalle forti mareggiate del 2008, che minacciano la stabilità della falesia e hanno reso inagibili parte dei viali e delle spazi pubblici a mare. L'obiettivo è quello del consolidamento geofisico, del ripristino degli accessi alle spiagge e della riqualificazione dei viali e degli spazi pubblici a mare.

L'insieme di questi interventi, che possiamo definire di *messa in sicurezza e restyling del waterfront urbano*, sono destinati ad incidere in modo rilevante sull'immagine della città. Il miglioramento del rapporto con il mare, a partire dalla possibilità di essere fruito in condizioni di sicurezza, costituisce un fattore essenziale dell'identità urbana e dell'attrazione turistica e culturale della città di Piombino.

1. BONIFICA E RIPRISTINO DELLE AREE PUBBLICHE DEL SIN

1.1. BONIFICA DELLE AREE DI CITTÀ FUTURA

Il progetto definitivo di bonifica delle aree di Città Futura è stato approvato dal MATTM nella Conferenza dei Servizi decisoria del 18/11/2010, concludendo un iter progettuale durato anni. L'intervento prevede il massimo recupero in sito dei materiali, previo trattamento "soil washing", per un costo totale di 11,5 milioni di euro già a disposizione dell'AC a seguito dei due Decreti Direttoriali del 05/11/2008 e del 10/12/2008.

Sono state già avviate le procedure per la gara d'appalto. L'inizio dei lavori è previsto entro la metà del 2012 e la conclusione per la prima metà del 2013.

Costo: **11, 5 milioni di euro**

Fonte di finanziamento: **APQ 2007**

Principali atti amministrativi di riferimento:

- Accordo di Programma Quadro Piombino – Bagnoli 2007
- Decreto Direttoriale del 05/11/2008
- Decreto Direttoriale del 10/12/2008

Il costo previsto nell'Accordo di Programma Quadro Piombino-Bagnoli (2007), originariamente pari a 15,5 milioni di euro, è sceso, a seguito di variante, a 11,5 milioni di euro. La Regione Toscana aveva stanziato 2 milioni di euro, che non sono dunque più necessari, in quanto le risorse del MATTM (13,5), oggi in disponibilità del Comune, coprono il fabbisogno per intero. Sia tali risorse regionali che gli ulteriori 2 milioni del Ministero possono essere spostati ad altro intervento (bonifica discarica Poggio ai Venti), ma, poiché queste risorse sono specificatamente previste nell'Accordo citato, è necessario concordare l'operazione con il Ministero tramite un aggiornamento dell'Accordo.

1.2 RIPRISTINO AREE DI CITTÀ FUTURA.

Il riuso delle aree di Città Futura, una volta bonificate, richiede la realizzazione di autonome opere di ripristino per connetterle con i contigui tessuti urbani. Si prevede la realizzazione di una strada interna, con relativi parcheggi e sistemazioni ambientali, con il duplice obiettivo di collegare direttamente il quartiere Cotone/Poggetto con la città e di consentire il riuso urbano delle aree bonificate.

Già elaborato dal Comune, ed approvato, il progetto definitivo delle opere; da affidare, invece, l'incarico per il progetto esecutivo.

Il costo previsto è pari a **8,8 milioni di euro**

Fonte di finanziamento: **Piano Nazionale delle Bonifiche L. 426/1998**

Principali atti amministrativi di riferimento:

- Delibera Giunta Comunale n. 293 del 24/09/2010 (Approvazione Progetto Definitivo)

L'utilizzo delle risorse ex. L. 426/98 del Programma Nazionale Bonifiche DM 428/2001 e DM 308/2006 è strettamente vincolato ad Accordi di Programma con il Ministero MATTM. La possibilità di utilizzare tali risorse, vincolate all'esecuzione di interventi di bonifica, per realizzare invece interventi di viabilità e ripristini urbanistici non è immediata e va concordata con il Ministero

IL PROGETTO DI BONIFICA

COSTO

FONTI DI FINANZIAMENTO

**ATTI AMMINISTRATIVI
DI RIFERIMENTO**

PRECISAZIONI

**IL RIPRISTINO DELLE
AREE**

**STATO DELLA
PROGETTAZIONE**

COSTO

FONTI DI FINANZIAMENTO

**ATTI AMMINISTRATIVI
DI RIFERIMENTO**

PRECISAZIONI

1.3 ACQUISTO AREE EX FINTECNA

Il 2 novembre 2010 il Comune di Piombino ha acquisito dalla Soc. Fintecna un residuo lotto di terreni facenti parte del patrimonio immobiliare ex IRI, tra cui anche quelli in loc. Gagno, definiti ex IRFILD ed inclusi nel SIN. Si tratta di terreni utilizzati in passato dalla grande industria e oggi destinati dal PRG alla riconversione produttiva connessa alle esigenze del porto commerciale, della nautica e delle piccole e medie imprese.

Il costo dell'intero lotto, pari a 7,4 milioni di euro compresa iva, è stato sostenuto dal Comune, con un contributo regionale di 3.682.800 euro, nell'ambito degli impegni presi da Regione e Comune attraverso la sottoscrizione di uno specifico Protocollo di Intesa per l'acquisizione e il risanamento delle Aree Fintecna Spa (Del. GR 384/2010), che prevedeva impegni per il Comune in termini di bonifica e recupero delle aree.

Costo: 7,4 milioni di euro compresa iva

Fonti di finanziamento: **contributo regionale** derivante dal pagamento dell'ecotassa **e risorse proprie del Comune**

Principali atti amministrativi di riferimento:

- delibera Giunta Regionale n. 384 del 22/03/2010
- contratto di compravendita del 02/11/2010 rep. 5111.

Il contributo regionale si intendeva riferito anche alla bonifica del sito. L'area è stata recentemente venduta dal Comune all'Autorità Portuale per la somma di 2,7 milioni di euro, all'interno della quale il Comune ha tenuto conto del costo della bonifica calcolata in 972.229 euro. A seguito della vendita, il Comune non è più soggetto agli impegni relativi alla bonifica dell'area Fintecna, che spetterà all'AP.

1.4 BONIFICA AREE EX FINTECNA

Con la vendita dei terreni ex IRFIRD da parte del Comune all'Autorità Portuale, l'Autorità Portuale subentra alla soc. Fintecna nei processi di bonifica avviati presso il Ministero dell'Ambiente. In particolare il progetto di bonifica dei suoli predisposto da Fintecna e non ancora approvato dal Ministero in quanto in attesa di integrazioni, prevede una stima dei costi di bonifica sulle aree pari a 479.665 euro, mentre nel contratto di vendita dell'area tra Comune e AP il costo della bonifica è stato stimato in 972.229 euro.

Costo: 2 milioni di euro (stima prudenziale)

Fonte di finanziamento: **Autorità Portuale Piombino**

Nell'ipotesi che la stessa AP non attinga direttamente a fondi propri, ma intenda attingere a fondi del Programma nazionale o dell'Accordo Piombino Bagnoli si evidenzia la necessità di provvedere a modifiche degli Accordi vigenti.

L'ACQUISTO DELLE AREE

COSTO

FONTI DI FINANZIAMENTO

**ATTI AMMINISTRATIVI
DI RIFERIMENTO**

PRECISAZIONI

LA BONIFICA DELLE AREE

COSTO

Fonte di finanziamento

PRECISAZIONI

1.5 RIPRISTINO AREE EX FINTECNA

Una volta conclusi gli interventi di bonifica, le aree ex Fintecna incluse nel SIN andranno ripristinate e rese disponibili per le imprese, secondo gli indirizzi della pianificazione comunale. In assenza del progetto, il costo per ripristino dell'area è stimato in 2,3 milioni di euro. Alla copertura della spesa si potrà provvedere con un intervento specifico da parte dell'Autorità Portuale di Piombino.

Costo: **2,3 milioni di euro**

Fonte di finanziamento: Autorità Portuale Piombino

Nell'ipotesi che la stessa AP non attinga direttamente a fondi propri, ma intenda attingere a fondi del Programma nazionale o dell'Accordo Piombino Bagnoli si precisa la necessità di provvedere a modifiche degli Accordi vigenti. La possibilità di utilizzare tali risorse, vincolate all'esecuzione di interventi di bonifica, per realizzare invece interventi di viabilità e ripristini urbanistici non è immediata e va comunque concordata con il Ministero

IL RIPRISTINO DELLE AREE

COSTO

FONTE DI FINANZIAMENTO

PRECISAZIONI

1.6 BONIFICA DELLA DISCARICA DI POGGIO AI VENTI

La bonifica della *discarica di Poggio ai Venti* è prevista tra gli interventi dell'APQ del 2007 affidati al Comune di Piombino. Trattasi di due vecchie discariche comunali di RSU, la prima chiusa nel 1983 e la seconda nel 1997. Le discariche sono gestite dalla società pubblica ASIU, alla quale è stata affidata anche l'esecuzione della bonifica. Si prevede di concludere la caratterizzazione del sito entro la metà del 2011, per passare poi alla progettazione e all'esecuzione della bonifica. Sulla base delle caratterizzazioni già effettuate si può tuttavia ritenere che le somme stanziare con l'APQ del 2007, pari a 3 milioni di euro (1,9 MATT+1,1 RT), non siano sufficienti.

Costo : **7,3 milioni di euro**

Fonti di finanziamento: 3 milioni di euro sono già previsti dall'Accordo del 2007 di cui 1,1 milioni di euro dalla Regione e 1,9 dal MATTM; i 4,3 milioni di euro mancanti potrebbero essere recuperati dal finanziamento regionale residuo per Città Futura (2 milioni di euro), come dal residuo delle risorse statali sempre per Città Futura (2 milioni di euro), ma solo previa modifica dell'Accordo di Programma Quadro del 2007; 0,3 milioni di euro potrebbero essere reperiti dal Programma Nazionale Bonifiche tramite modifica degli Accordi esistenti.

LA BONIFICA DELLA DISCARICA

COSTO

FONTI DI FINANZIAMENTO

Principali atti amministrativi di riferimento:

- Accordo di Programma Quadro Piombino Bagnoli 2007
- Convenzione Comune – ASIU per attuazione bonifica stipulata in data 03/09/2009 rep. 4668

ATTI AMMINISTRATIVI DI RIFERIMENTO

RIEPILOGO BONIFICA E RIUSO DELLE AREE PUBBLICHE DEL SIN

Costo interventi ml/€ (A+B+C+D)	Risorse proprie Comune (A)	Contributo richiesto a RT (B)	di cui contributo RT assegnato	Contributo nazionale (C)	Contributo AP (D)
39,3	3,1	16,5	4,78	15,4	4,3

2. ACCESSIBILITÀ AL PORTO

2.1. IL PROLUNGAMENTO DELLA SS 398 FINO AL PORTO

Il collegamento diretto tra la strada statale 398 ed il porto di Piombino costituisce obiettivo essenziale per lo sviluppo delle attività portuali, per la competitività del sistema industriale siderurgico e per il riuso complessivo delle aree bonificate del SIN.

L'APQ Piombino-Bagnoli affidava al Comune di Piombino la realizzazione di questo intervento con risorse finanziarie a carico del Ministero dell'Ambiente e del Ministero delle Infrastrutture. Successivi atti ministeriali hanno ricondotto l'intervento nel progetto dell'autostrada tirrenica, la cui esecuzione è a carico della SAT in regime di concessione.

A dicembre 2010 è stato sottoscritto un accordo tra il Comune, la Provincia, la Regione Toscana, il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dell'Ambiente, l'Autorità Portuale, l'ANAS e la SAT in base al quale la SAT realizzerà direttamente un primo lotto del prolungamento della SS 398 da Montegemoli fino al Capezzolo. Per il secondo lotto da Capezzolo fino al porto, il Ministero delle Infrastrutture ha assunto l'impegno a coordinare le attività per la progettazione definitiva e a definire un quadro fonti impieghi in grado di garantire la copertura globale dell'opera, con la disponibilità della Regione Toscana a inserire in bilancio la somma di 20 milioni di euro e di 1 milione di euro della Camera di Commercio di Livorno.

Stato della progettazione: progettazione preliminare SAT

Costo dell'intervento: **46 milioni di euro**

Fonti di finanziamento:

- **Ministero delle Infrastrutture** **25**
- **Regione Toscana** **20**
- **CCIAA Livorno** **1**

Principali atti amministrativi di riferimento:

- Protocollo d'intesa stipulato tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale di Piombino, ANAS spa, SAT spa, CCIAA di Livorno per "Interventi di adeguamento dell'accessibilità stradale alla città e al porto di Piombino", sottoscritto in data 11/12/2010.

**IL COLLEGAMENTO TRA
LA SS 398 E IL PORTO**

**STATO DELLA
PROGETTAZIONE
COSTO**

FONTI DI FINANZIAMENTO

**ATTI AMMINISTRATIVI
DI RIFERIMENTO**

2.2. IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON IL PORTO

Oltre al collegamento diretto con la strada SS 398, lo sviluppo dei traffici commerciali e passeggeri del porto di Piombino è condizionato anche dal miglioramento e dal potenziamento della linea ferroviaria Campiglia Stazione-Piombino-Porto.

In attuazione del protocollo di intesa sottoscritto nell'agosto 2009 fra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Circondario Val di Cornia, Unione dei Comuni Elbani, Comune di Campiglia, Comune di Piombino, Comune di Portoferraio, Autorità Portuale di Piombino, per il riordino del sistema di accessibilità e dei trasporti nel sistema territoriale della Val di Cornia-Elba, è in corso di redazione uno studio per riorganizzare la mobilità, che comprende il sistema dei parcheggi e della circolazione, compresa l'ipotesi di parcheggio scambiatore presso la stazione ferroviaria di Campiglia Marittima e il sistema di trasporto pubblico integrato ferro-gomma-nave. Uno degli obiettivi dello studio è quello di indirizzare una quota

**IL COLLEGAMENTO
FERROVIARIO CON IL
PORTO**

significativa di passeggeri in transito al porto di Piombino sul trasporto pubblico, in particolare potenziando e velocizzando i collegamenti ferroviari. Una delle maggiori criticità è rappresentata dal tracciato attuale della linea ferroviaria nella penetrazione urbana di Piombino, che non è in grado garantire un adeguato livello di servizio in quanto, per raggiungere le stazioni di Piombino centrale e Piombino porto, richiede un doppio "cambio di banco" ai treni in transito con un conseguente significativo incremento del tempo di percorrenza. La realizzazione di una nuova e unica stazione sostitutiva delle due attuali permetterà una velocizzazione del servizio, rendendolo più competitivo rispetto al veicolo privato.

Il costo stimato per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria è di 5 milioni di euro; altri costi derivanti dalla riqualificazione del sedime dismesso della linea ferroviaria e dalla realizzazione della viabilità di accesso alla nuova stazione ammontano a ulteriori circa 5 milioni di euro.

Stato della progettazione: in corso studio da parte del Comune di Piombino

**STATO DELLA
PROGETTAZIONE
COSTO**

Costi: **circa 10 milioni di euro**

FONTI DI FINANZIAMENTO

Fonti finanziarie: **da definire**

Principali atti amministrativi di riferimento:

**ATTI AMMINISTRATIVI
DI RIFERIMENTO**

Protocollo di intesa sottoscritto il 4 agosto 2009 fra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Circondario Val di Cornia, Unione dei Comuni Elbani, Comune di Campiglia, Comune di Piombino, Comune di Portoferraio, Autorità Portuale di Piombino, per il riordino del sistema di accessibilità e dei trasporti nel sistema territoriale della Val di Cornia-Elba.

RIEPILOGO ACCESSIBILITA' AL PORTO

Costo interventi ml/€ (A+B+C+D)	Risorse proprie Comune (A)	Contributo richiesto a RT (B)	di cui contributo RT assegnato	Contributo nazionale (C)	Contributo CCIAA (D)
56	0	20	0	25	1

3. CONSOLIDAMENTO DELLA GRANDE INDUSTRIA

3.1 LA BONIFICA DEL SIN

Il consolidamento delle grandi aziende siderurgiche di Piombino (Lucchini, Arcelor-Magona e Tenaris-Dalmine) presuppone che sia data soluzione alle problematiche connesse alla bonifica dei suoli e alla messa in sicurezza della falda acquifera del SIN nel quale le aziende sono storicamente localizzate.

Sotto questo profilo si deve rilevare che l'Accordo sottoscritto in data 18.12. 2008 tra Ministero dell'Ambiente, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale di Piombino (all'interno del quale sono disciplinate anche le procedure per le transazioni tra lo Stato e le aziende private), non ha fino ad oggi consentito di sottoscrivere accordi transattivi con i privati per la messa in sicurezza della falda e per il danno ambientale, lasciando sostanzialmente inalterato il quadro delle contaminazioni e immobilizzando il riuso dei terreni del SIN.

Per queste ragioni, Comune di Piombino e Regione Toscana si stanno adoperando congiuntamente a richiedere ai Ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico la riapertura di un tavolo nazionale per la verifica sullo stato di attuazione dei programmi e delle procedure operative delineate con l'Accordo del 2008, comprese le soluzioni tecniche ipotizzate per la messa in sicurezza della falda acquifera, con particolare attenzione alla barriera fisica profonda (palancolate) prevista lungo tutto lo sviluppo della costa della cosiddetta macroarea nord del SIN.

LA BONIFICA DEL SIN

L'ACCORDO DEL 2008

3.2 COLLEGAMENTO TRA LO STABILIMENTO TENARIS-DALMINE E IL PORTO

La permanenza della società Tenaris/Dalmine nell'area industriale piombinese è stata oggetto di accordi in ambito istituzionale finalizzati al consolidamento produttivo ed occupazionale dell'azienda. Tra i problemi posti all'attenzione delle istituzioni c'è anche quello della realizzazione di una viabilità industriale nello stabilimento Lucchini per favorire il collegamento diretto dello stabilimento Tenaris/Dalmine con il porto commerciale. Il tracciato stradale è stato oggetto d'intese tra le industrie interessate e, in attesa della realizzazione del prolungamento della SS 398 fino al porto, può rappresentare un fattore competitivo che consenta alla Tenaris di mantenere in esercizio lo stabilimento piombinese e di confermare i livelli occupazionali.

La Regione ha ritenuto di sostenere l'accordo istituzionale con un contributo finanziario di 1,5 milioni di euro a favore dell'Autorità Portuale di Piombino.

IL COLLEGAMENTO TRA LO STABILIMENTO TENARIS-DALMINE E IL PORTO

Costo dell'intervento: **1,5 milioni di euro**

COSTO

Fonte di finanziamento: Regione Toscana

FONTE DI FINANZIAMENTO

Principali atti amministrativi di riferimento:

ATTI AMMINISTRATIVI DI RIFERIMENTO

- Delibera Giunta Regionale n. 500 del 10.05.2010: approvazione bozza protocollo di intesa tra Regione Toscana, Dalmine S.p.A., Comune Piombino, Provincia Livorno e Autorità Portuale Piombino
- Delibera Giunta Regionale n. 301 del 26.04.2011: prima attuazione Protocollo d'intesa tra Regione Toscana, Dalmine spa, Comune di Piombino, Provincia di Livorno, e Autorità Portuale. Assegnazione di risorse all'Autorità Portuale di Piombino.

3.3 LA DISCARICA INDUSTRIALE DELLO STABILIMENTO LUCCHINI

La società Lucchini ha in atto un complesso programma di riordino e di sviluppo di tutto il ciclo di stoccaggio, trattamento e recupero dei rifiuti industriali prodotti dallo stabilimento di Piombino. Di questo programma fa parte anche l'ampliamento della discarica industriale di "Ischia di Crociano", ormai giunta all'esaurimento. Se ne prevede pertanto l'ampliamento in contiguità con quella esistente, in aree ricomprese nel SIN. Da tempo sono state avviate le procedure con il Ministero dell'Ambiente per consentire l'utilizzo dei suoli necessari all'ampliamento, ma i ritardi che si sono generati rendono necessario procedere con una soluzione transitoria costituita dalla sopraelevazione della discarica industriale esistente, analogamente a quanto già autorizzato dalla Provincia per la contigua discarica pubblica dei RSU. L'autorità competente per l'autorizzazione è la Provincia di Livorno. Regione, Provincia e Comune si stanno adoperando, ciascuno per le proprie competenze e nel rispetto della legislazione vigente, a velocizzare l'iter amministrativo per evitare criticità logistiche nel processo produttivo e gravosi costi economici aggiuntivi, già appesantiti dalla crisi congiunturale in corso. In questo scenario, compatibilmente con gli studi in corso per il prolungamento della SS 398 fino al porto, la Società Lucchini si è impegnata a contribuire per la realizzazione della "Collina ecologica del quartiere Cotone" come da progetto preliminare concordato con il Comune di Piombino, attraverso due azioni:

- cessione a titolo gratuito delle aree di proprietà necessarie;
- cessione a titolo gratuito dei materiali funzionali al riempimento.

LA DISCARICA INDUSTRIALE DELLO STABILIMENTO LUCCHINI

3.4 LE ENERGIE RINNOVABILI NELLO STABILIMENTO ARCELOR MITTAL DI PIOMBINO

La società Arcelor Mittal Piombino ha evidenziato che i costi energetici sono la seconda voce di costo dello stabilimento. Nel 2010 la bolletta energetica è stata di circa 15 milioni di euro, pari al 27% dei costi di produzione, superiore a quella di altri stabilimenti del gruppo in Europa. Per queste ragioni l'azienda si propone di sviluppare un programma di autoproduzione energetica incentrato sulle energie rinnovabili (fotovoltaico, eolico, biomasse). Pur non avendo ancora definito uno specifico progetto di sviluppo, chiede alle amministrazioni l'impegno a favorire, nel rispetto delle leggi e della programmazione pubblica, le soluzioni per ridurre i costi della bolletta energetica aziendale, rendendosi disponibile anche a joint-venture pubblico – privato. Per quanto riguarda il gas concorda con il parere espresso dalla Giunta Regionale Toscana sul progetto GALSI che ha posto come criterio "compensativo" la creazione di condizioni di contesto rivolte a favorire l'accesso, a condizioni economicamente vantaggiose, alla fornitura di gas metano per le imprese collocate lungo la costa della Toscana. Regione e Comune, ritenendo condivisibili i propositi della soc. Arcelor Mittal Piombino, assumono l'impegno a sostenerli nell'ambito delle proprie programmazioni pubbliche.

IL RIPRISTINO DELLE AREE

RIEPILOGO CONSOLIDAMENTO DELLA GRANDE INDUSTRIA

Costo interventi ml/€ (A+B+C+D)	Risorse proprie Comune (A)	Contributo richiesto a RT (B)	di cui contributo RT assegnato	Contributo nazionale (C)
1,5	0	1,5	1,5	0

4. RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT URBANO

4.1. CONSOLIDAMENTO FRANE URBANE

A seguito degli eventi franosi del novembre del 2008 si è ulteriormente aggravato il fenomeno della scarsa stabilità della falesia della costa urbana, in particolare nel tratto che va dal poggio del Semaforo a Salivoli-Calamoresca, con il caso eclatante di Piazza Manzoni, ove il movimento franoso ha interessato una parte consistente della piazza. Gli interventi sono indicati in ordine di priorità (leggasi prioritari 1= priorità più elevata – prioritari 7=priorità meno elevata)

**SCARSA STABILITÀ DELLA
FALESIA DELLA COSTA
URBANA**

Stato della progettazione: studio della franosità della costa urbana di Piombino

**STATO DELLA
PROGETTAZIONE**

Principale atto amministrativo di riferimento:

- Delibera Giunta Regionale n. 702 del 01.08.2011: indirizzi per l'elaborazione del "Progetto Piombino"

**ATTI AMMINISTRATIVI DI
RIFERIMENTO**

4.1.1. PIAZZA MANZONI-PRIORITÀ 1

PIAZZA MANZONI

L'area corrisponde al tratto di costa compreso fra Piazza Cittadella, Piazza Manzoni, Piazza dell'Ospedale e il piazzale di Alaggio. Gli eventi atmosferici hanno indotto un evento franoso che ha causato il crollo del muro di sostegno, posto lato mare della piazza ed ha coinvolto anche il camminamento pedonale adiacente al muro perimetrale e parte dei giardini pubblici; inoltre i terreni sono discesi a valle e hanno invaso il piazzale di Alaggio. Al fine di mettere in sicurezza la piazza ed il versante sono state realizzate delle opere di "somma urgenza". Tali opere però dovranno essere integrate con opere che conferiscano alla piazza, al versante ed al piede di frana il necessario grado di sicurezza.

Costo: **1,13 milioni di euro**

COSTO

4.1.2 VIALE G. MARCONI - PRIORITÀ 2

VIALE G. MARCONI

Il tratto di costa compreso tra l'Hotel Esperia e le civili abitazioni sottostanti il viale Marconi presenta una consistente condizione di dissesto dovuta all'azione erosiva del moto ondoso e agli agenti atmosferici verificatisi tra novembre 2008 e febbraio 2009. Inoltre nell'intera area non esiste una vera e propria rete di raccolta e collettamento delle acque meteoriche. I possibili interventi per il consolidamento dell'area riguardano la bonifica del dissesto in prossimità degli edifici e lungo la viabilità pubblica, grazie alla realizzazione di paratie, di un sistema scolante superficiale e di una scogliera per la protezione del piede della scarpata.

Costo: **1,27 milioni di euro**

COSTO

4.1.3 PIAZZA BOVIO (FANALE DI ROCCHETTA)-PRIORITÀ 3

PIAZZA BOVIO

In questa zona si osservano dei fenomeni di instabilità puntuali e per la messa in sicurezza della parete rocciosa si prevede in primo luogo un taglio selettivo della vegetazione presente e la rimozione delle masse instabili; dopo l'individuazione delle zone di criticità si dovrà procedere all'installazione di reti paramassi o pannelli in fune d'acciaio.

Costo: **0,14 milioni di euro**

COSTO

4.1.4 CITTADELLA – AREA COMPRESA TRA LA FORTEZZA E IL CONVENTO CITTADELLA FRANCESCANO-PRIORITA' 4

L'area corrisponde al tratto di costa tra via Boccaccio – via Pascoli- Via G. Senni – P.zza Cittadella ed è molto ampia e presenta numerosi dissesti, tra i quali quello di particolare importanza sembra essere il fenomeno localizzato nella scarpata sottostante i bastioni leonardeschi della Cittadella. Al fine di ridurre il dissesto e per proteggere i fabbricati si prevede la realizzazione di paratie di pali. Le opere di contrasto saranno realizzate in prossimità della strada, per la quale si prevede il parziale rifacimento oltre al potenziamento/ripristino del sistema scolante (zanelle, griglie di raccolta, fognatura). Inoltre saranno realizzati interventi di drenaggio delle acque superficiali e saranno consolidati i bastioni esistenti.

Costo **2,5 milioni di euro**

COSTO

4.1.5 VIALE DEL POPOLO –PRIORITA' 5

VIALE DEL POPOLO

Si tratta di una pendice molto acclive caratterizzata dalla presenza di numerosi contrafforti costituiti da arcate adagate contro il versante. I possibili interventi da mettere in atto per il consolidamento e la messa in sicurezza dell'area interessano principalmente il ciglio e il piede della scarpata. Si prevede pertanto la realizzazione di una serie di paratie a protezione della strada, il ripristino del sistema scolante superficiale delle acque meteoriche e la realizzazione di una scogliera per la protezione del piede della scarpata.

Costo: **1,5 milioni di euro**

COSTO

4.1.6 CALAMORESCA-PRIORITA' 6

CALAMORESCA

Quest'area presenta numerosi dissesti franosi ma di limitata estensione; in questa zona non sono state condotte campagne geognostiche, quindi la conoscenza è dedotta dalle evidenze. I possibili interventi per il consolidamento dell'area riguardano la bonifica del dissesto, grazie alla realizzazione di paratie e di un sistema scolante superficiale. L'intervento prevede anche il consolidamento e la sistemazione del sentiero sulla falesia tra Calamoresca e Spiaggia lunga per l'accessibilità alle spiagge.

Costo: **1,4 milioni di euro**

COSTO

4.1.7 RISANAMENTO ACCESSI AL MARE LUNGO LA COSTA URBANA-PRIORITA' 7

ACCESSI AL MARE LUNGO LA COSTA URBANA

Si tratta del risanamento degli accessi pedonali al mare : Calamoresca, Canaletto, Spiaggia ex Bernardini, Macelli, che dovranno essere resi fruibili ai cittadini e ai bagnanti.

Costo: **0,6 milioni di euro**

COSTO

RIEPILOGO CONSOLIDAMENTO FRANE URBANE

Costo interventi ml/€ (A+B)	Risorse proprie Comune (A)	Contributo richiesto a RT (B)	di cui contributo RT assegnato
8,54	2,39	6,15	5

4.2. RIQUALIFICAZIONE PIAZZALI A MARE

Si tratta della riqualificazione delle piazze e degli spazi aperti che si affacciano sulla costa urbana e più precisamente: Piazza Bovio, Piazzale di Alaggio e area prospiciente la spiaggia ex “Bernardini”.

**RIQUALIFICAZIONE
PIAZZALI A MARE**

Fonti di finanziamento: 60 % Regione (fondi liberi) – 40% Risorse comunali

FONTI DI FINANZIAMENTO

Principali atti amministrativi di riferimento:

**ATTI AMMINISTRATIVI DI
RIFERIMENTO**

- Delibera di Giunta Regionale n. 702 del 01.08.2011: indirizzi per l'elaborazione del “Progetto Piombino”

PIAZZA BOVIO

4.2.1 PIAZZA BOVIO

Si tratta di un restyling della Piazza consistente nel rifacimento della pavimentazione, il restauro delle panchine e del muro perimetrale e del relativo verde, con sostituzione dei corpi illuminanti.

Costo: **2,6 milioni di euro**

COSTO

PIAZZALE DI ALAGGIO

4.2.2 PIAZZALE DI ALAGGIO

Si tratta della riqualificazione del piazzale per essere utilizzato a fini turistici e per l'organizzazione di eventi. Verrà realizzata una nuova pavimentazione e verranno poste due scogliere frangiflutti davanti al piazzale e al porticciolo al fine di poter utilizzare tali spazi in sicurezza anche con condizioni meteorologiche avverse. Inoltre è prevista la realizzazione di una piccola spiaggia in ciottoli.

Costo: **3,6 milioni di euro**

COSTO

PARCHEGGI

4.2.3 PARCHEGGI A SERVIZIO DELLA SPIAGGIA “EX BERNARDINI”

Si tratta della realizzazione di parcheggi (Castello e falesia) a servizio della spiaggia

Costo: **1 milione di euro**

RIEPILOGO RIQUALIFICAZIONE DEI PIAZZALI A MARE

Costo interventi ml/€ (A+B+C+D)	Risorse proprie Comune (A)	Contributo richiesto a RT (B)	di cui contributo RT assegnato	Contributo nazionale (C)	Contributo CCIAA/AP (D)
7,2	2,88	4,32	2	0	0

RIEPILOGO GENERALE RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT URBANO

Costo interventi ml/€ (A+B+C+D)	Risorse proprie Comune (A)	Contributo richiesto a RT (B)	di cui contributo RT assegnato	Contributo nazionale (C)	Contributo CCIAA/AP (D)
15,74	5,27	10,47	7		0

SCHEMA RIEPILOGATIVA INTERVENTI DEL "PROGETTO PIOMBINO"

Progetti	Costo interventi ml/€ (A+B+C+ D)	Risorse proprie Comune (A)	Contributo richiesto a RT (B)	di cui contributo RT assegnato	Priorità	Contributo nazionale (C)	Contributo CCIAA/AP (D)
BONIFICA E RIUSO AREE PUBBLICHE							
Bonifica aree Città Futura	11,5	0	0		1	11,5 (APQ 2007)	0
Ripristini aree Città Futura	8,8	0	8,8** (PNB)		2	0	0
Acquisto aree ex Fintecna	7,4	3,1	4,3 (ecotassa)	3,68	1	0	0
Bonifica aree ex Fintecna	2	0			1	0	2
Ripristini aree ex Fintecna	2,3	0			1	0	2,3
Bonifica discarica di Poggio ai Venti	7,3	0	0,3**(PNB) (2*+1,1) RT	1,1	1	1,9+2* (APQ 2007)	0
Totale parziale	39,3	3,1	16,5	4,78		15,4	4,3
ACCESSIBILITA' AL PORTO							
SS 398	46	0	20		2	25	1
Collegamento ferroviario	10	0			2		
Totale parziale	56	0	20	0		25	1
INTERVENTI A SOSTEGNO INDUSTRIA							
Adeguamento viabilità interna stabilimento	1,5	0	1,5	1,5	1	0	0
Totale parziale	1,5	0	1,5	1,5		0	0
RIQUALIFICAZIONE FRONTEMARE URBANO							
Consolidamento frane urbane	8,54	2,39	6,15	5	1	0	0
Riqualificazione dei piazzali a mare	7,2	2,88	4,32	2,0	1-2	0	0
Totale parziale	15,74	5,27	10,47	7		0	0
TOTALE GENERALE	112,54	8,37	48,47	13,28		40,4	5,3

Note alla tabella

- * Fondi già presenti nell'APQ 2007 da allocare per interventi diversi
- ** Fondi regionali aggiuntivi da imputare al Programma Nazionale Bonifiche

PRIORITA'	1	interventi urgenti
	2	interventi con risorse da attivare

Per gli interventi relativi al consolidamento delle frane urbane ed alla riqualificazione dei piazzali urbani sono state indicate le rispettive priorità con fax del Comune di Piombino del 24/11/2011.

Nota conclusiva

Per la eventuale attivazione del finanziamento degli interventi descritti nel presente Progetto, occorre procedere ad una riprogrammazione dei fondi effettivamente disponibili per il SIN di Piombino nell'ambito dell'APQ Piombino-Bagnoli del 2007 e delle residue disponibilità dei fondi del Programma Nazionale per le Bonifiche della L. 426/1998. Ne discende che si dovrà procedere alla rimodulazione dell'APQ 2007 o procedere con la elaborazione di uno specifico Accordo connesso al "Progetto Piombino" che consenta l'utilizzo dei fondi esistenti.

In particolare si dovranno variare alcune allocazioni di fondi già presenti nell'APQ del 2007 e aggiungere eventualmente nuovi fondi del Programma Nazionale Bonifiche per i quali l'effettivo impegno è subordinato alla sottoscrizione di Accordi di Programma tra le istituzioni interessate.

Di seguito si elencano le variazioni da dover eventualmente apportare all'attuale programmazione finanziaria.

Fondi già previsti nell'APQ del 2007:

- trasferire 2 milioni di euro di fondi ministeriali dalla bonifica di Città Futura alla bonifica delle aree della discarica di Poggio ai Venti;
- trasferire 2 milioni di euro di fondi regionali per la bonifica di Città Futura alla bonifica delle aree della discarica di Poggio ai Venti.

Fondi del Programma Nazionale Bonifiche da includere negli Accordi

- destinare 8,8 milioni di euro alle opere di ripristino di Città Futura
- destinare 0,3 milioni di euro alle opere di ripristino delle aree della discarica di Poggio ai Venti

Infine, in attuazione di quanto previsto dal protocollo d'intesa del dicembre 2010, si dovrà coinvolgere il Ministero delle Infrastrutture per assicurare il completo finanziamento del secondo lotto del prolungamento della SS 398 fino al porto.