COMUNE DI PIOMBINO
Provincia di Livorno

SETTORE PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE ED ECONOMICA
Dirigente arch. Camilla Cerrina Feroni
Servizio Progettazione e Gestione Strumenti Urbanistici
dott.ssa Laura Pescini (responsabile)
arch. Salvatore Sasso (istruttore direttivo tecnico)
ing. Mariarosaria Mezzacapo (collaboratore)

ACCORDO DI PROGRAMMA EX ART. 252 BIS D.Lgs 152/2006 sottoscritto in data 30.06.2015
VARIANTE URBANISTICA PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE AFERPI

AVVIO DEL PROCEDIMENTO ACCORDO DI PIANIFICAZIONE
ART. 42 LR 65/2014

Luglio 2016

INDICE

1. PREMESSA-INQUADRAMENTO PROCEDURALE pag. 4

2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO DEGLI ACCORDI ISTITUZIONALI PER L'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PIOMBINO pag. 8

3. LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA VIGENTE pag. 14
   3.1 Piano Strutturale d'Area e Regolamento urbanistico pag. 14
   3.2 PTCP pag. 36
   3.3 PIT/PPR pag. 42

4. STATO DI ATTUAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE E PROCESSI DI TRASFORMAZIONE IN CORSO pag. 56
   4.1 Piani attuativi e progettualità in corso ricadenti nelle UTOE 8 e 9 pag. 56
   4.2 Piani attuativi e progettualità in corso ricadenti in altre UTOE pag. 59

5. FINALITA' E OGGETTO DELLA VARIANTE pag. 64

6. RICOGNIZIONE QUADRO CONOSCITIVO DISPONIBILE pag. 66

ALLEGATI pag. 67

1. Accordi e intese istituzionali:
   1.1. Accordo di Programma Quadro 08.08.2013
   1.2. Accordo di Programma 24.04.2014
   1.3. Accordo di Programma 07.05.2015
   1.4. Accordo di Programma 30.06.2015 ex art. 252 bis
   1.5. Piano industriale Cevital allegato all'Accordo di Programma 30.06.2015 ex art. 252 bis
   1.6. Verbali "tavolo tecnico infrastrutture" Comune/AP/AFERPI

2. Estratto progetto FERA

3. Nota Autorità Portuale sullo stato di attuazione degli interventi relativi agli accordi di Programma 2013-2014

4. Elaborati prodotti da AFERPI
   4.1. Elaborati grafici
      4.1.1. Stato di diritto aree in disponibilità al Gruppo Cevital
      4.1.2. Masterplan aree industriali
      4.1.3. Sovrapposizione assetto masterplan/Regolamento Urbanistico
   4.2. Relazione tecnica masterplan
   4.3. Documento preliminare di VAS

5. Quadro conoscitivo
   5.1. Piano Strutturale - Dossier B - Aree Industriali
   5.2. Elaborati grafici:
      - Inquadramento Territoriale - Base CTR - scala 1:25.000
      - Inquadramento Territoriale - Base Ortofoto 2013 - scala 1:25.000
      - VINCOLI - Beni Culturali e Paesaggistici - scala 1:25.000
      - PIT - Caratteri del paesaggio - scala 1:25.000
      - PIT - Sistemi morfogenetici - scala 1:25.000
      - PIT - Territorio urbanizzato - scala 1:25.000

- PIT - Rete ecologica - scala 1:25.000
- PTC - Sistemi Territoriali - scala 1:150.000
- PTC - Invarianti Aree Protette - scala 1:100.000
- PS - Tav. P9.1 - Ambiti e Subambiti - scala 1:25.000
- PS - Tav. P10 - UTOE - scala 1:25.000
- RU - Tav. P3a-c - Zone omogenee - scala 1:25.000
- RU - Tav. P0 - Quadro di unione territoriale - scala 1:25.000
- RU - Tav. P10 - La città domani - scala 1:12.000
- RU - Tav. P6 - Fasce di rispetto e tutela - scala 1:25.000
- RU - Tav. P8.3 - Carta pericolosità idraulica - scala 1:25.000
- RU - Tav. P8.4 - Carta pericolosità idraulica - scala 1:25.000
- RU - Tav. P9 - Carta della Fattibilità - scala 1:25.000

1. PREMESSA - INQUADRAMENTO PROCEDURALE

Inquadramento procedurale: accordo di pianificazione e iter urbanistici connessi

Nel quadro degli Accordi di Programma e delle azioni messe in campo dalle amministrazioni centrali dello Stato e dalla Regione Toscana per il rilancio del polo siderurgico e del porto di Piombino, conseguenti al riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa intervenuta per effetto del D.L. 43/2013, si colloca il progetto di riconversione industriale e di sviluppo economico elaborato e sviluppato dal gruppo industriale Cevital/AFERPI, che ha rilevato detto complesso dalla Lucchini S.p.A. in Amministrazione Straordinaria.

La definizione del nuovo assetto dello stabilimento di Piombino da parte di AFERPI (il cd *masterplan* delle aree industriali), conseguente al nuovo piano industriale che si incentra sullo sviluppo di tre diversi segmenti produttivi (siderurgico, logistica, agroalimentare), ed in particolare la messa a punto del *layout* impiantistico e della logistica del nuovo stabilimento siderurgico, ha evidenziato profili di contrasto con la pianificazione territoriale ed urbanistica comunale (P.S. d'Area e RU) oltreché di potenziale incoerenza con il PTC della Provincia di Livorno, e con la disciplina del PIT/PPR della Regione Toscana.

Per tali ragioni si rende necessario avviare il procedimento dell'**accordo di pianificazione** di cui all'art. 41 e seguenti della L.R. 65/2014, che consente di verificare, nell'ambito della specifica conferenza dei servizi tra le strutture tecniche delle amministrazioni competenti l'effettivo contrasto con gli strumenti di pianificazione territoriale vigenti e di stabilire le ulteriori condizioni e prescrizioni per procedere all'eventuale sottoscrizione dell'intesa preliminare di cui all'art. 42, e quindi alla successiva adozione della variante.

Sotto il profilo procedurale si evidenzia inoltre che la variante al PS d'Area e al Regolamento urbanistico vigenti, indipendentemente dalla necessità di ricorrere all'accordo di pianificazione (che si attiverà solo qualora venga confermato da parte della Provincia la necessità di intervenire sulla disciplina del PTCP), presuppone comunque i seguenti ulteriori "*endoprocedimenti*" urbanistici da attivare e concludere ai fini dell'adozione/approvazione dell'atto di variante:

- **conferenza di copianificazione** di cui all'art. 25 L.R. 65/2014 in quanto il nuovo assetto dello stabilimento industriale prefigura impegno di nuovo suolo esterno al perimetro del territorio urbanizzato, così come definito in via transitoria dall'art.224 della stessa legge (in fase transitoria il perimetro del TU coincide con il sistema insediativo individuato negli elaborati del PS d'Area); il procedimento della *conferenza di copianificazione* dovrà pertanto essere attivato dal Comune preliminarmente dell'adozione della variante, a meno che non venga ravvisato, già in sede di conferenza dei servizi ex art. 41, che la stessa possa ricondursi alla fattispecie di cui al comma 2, lettera c dello stesso articolo, ovvero sia inquadrabile come "*ampliamento di strutture esistenti artigianali, industriali, o produttrici di beni e servizi purché finalizzato al mantenimento delle funzioni produttive" e* pertanto non si renda necessaria l'attivazione della *conferenza di copianificazione*;
- **conferenza paesaggistica** di cui all'art. 21 della disciplina del PIT/PPR (procedura di conformazione o adeguamento degli atti governo del territorio) che coinvolge oltre alla Regione gli organi ministeriali competenti (MIBAC), nell'ambito della quale dovrà essere verificata la coerenza dei contenuti dell'atto di governo del territorio rispetto alla disciplina statutaria del PIT/PPR; a questo proposito si evidenzia che, nel caso specifico, in relazione alla "filiera" degli Accordi di programma inerenti l'area di crisi industriale complessa di cui si è detto, il procedimento di conformazione/adeguamento di cui all'art. 21 dovrà coordinarsi con quanto stabilito all'art. 23, comma 1 della stessa disciplina del Piano (disposizioni transitorie), mediante il perseguimento del **corretto bilanciamento degli interessi pubblici coinvolti**; l'avvio del procedimento della conferenza paesaggistica di cui all'art. 21 del PIT/PPR sarà quindi contestuale all'avvio del procedimento dell'accordo di pianificazione e, per assicurare il necessario coinvolgimento e confronto con le gli organi ministeriali competenti fin dalle prime

fasi di formazione della variante, si ritiene necessario invitare anche i referenti tecnici del MIBAC alla conferenza dei servizi di cui all'art. 42 della L.R. 65/2014;

- **valutazione ambientale strategica,** ai sensi degli artt. 5 e 5 bis della L.R. 10/2010, il cui procedimento viene avviato (fase preliminare di cui all'art. 23) contestualmente al procedimento dell'accordo di pianificazione e che seguirà in parallelo il processo di formazione della variante, così come disciplinato dalla stessa legge, concludendosi con l'espressione del *parere motivato* dell'autorità competente individuata dal Comune (ovvero la Giunta Comunale sulla base dell'istruttoria condotta dal NTV interno all'ente, così come stabilito con deliberazione G.C. 172/2010).

Procedimenti in corso e "cabina di regia" regionale

Si evidenzia che i procedimenti sopra descritti, relativi alla revisione e all'adeguamento degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti, in via ordinaria preliminari ad ogni altro procedimento autorizzativo e di carattere ambientale, si collocano in realtà in un articolato quadro procedurale già avviato nel corso del 2015.

In relazione alla necessità di dar corso rapidamente ai vari interventi pubblici e privati previsti dagli Accordi di Programma citati, ed in particolare dall'AdP sottoscritto il 30.06.2015 tra le parti pubbliche e Cevital/Aferpi ai sensi dell'art. 252 bis Codice dell'Ambiente, che presuppongono il coordinamento e l'interazione tra gli interventi di bonifica pubblica del SIN di Piombino e gli interventi privati di messa in sicurezza e di reindustrializzazione, sono stati infatti attivati, e sono tuttora in corso, numerosi procedimenti amministrativi tra i quali si segnalano:

<u>Procedimenti promossi da Cevital/Aferpi</u>

- Comunicazione di modifica non sostanziale dell'AIA ex art. 29-nonies comma 1 del D. Lgs. 152/2006 relativa all'assetto di esercizio transitorio dello stabilimento (treni di laminazione TPP, TMP, TVE, reparto LVP, oltre alle relative attività non IPPC ed agli impianti ausiliari), trasmessa alla Provincia di Livorno in data 18.11.2015;
- Istanza per l'attivazione della procedura di fase preliminare ai sensi dell'art. 51 L.R. n. 10/2010 per il "Progetto di Riconversione Industriale e Sviluppo Economico delle aree del complesso industriale ex-Lucchini di Piombino - Nuovo Assetto dello Stabilimento Siderurgico AFERPI S.p.A." trasmessa in data 10.12.2015; succeviamente archiviata a seguito di comunicazione di rinuncia da parte di Aferpi con nota in data 20.06.2016
- Istanza per verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'art. 20 D.Lgs. 152/2006 e art. 48 L.R. 10/2010 – "Progetto di Riconversione Industriale e Sviluppo Economico delle aree del complesso industriale ex-Lucchini di Piombino – Nuovo Assetto dello Stabilimento Siderurgico AFERPI S.p.A.", in data 27.06.2016;
- Analisi di rischio sanitario ambientale sito specifica trasmesso con istanza in data 29.03.2016, a cui ha fatto seguito la convocazione della CdS da parte del MATTM;

<u>Procedimenti promossi dai soggetti pubblici</u>

- Revisione da parte di Invitalia dello Studio di Fattibilità per gli interventi pubblici di messa in sicurezza delle aree del SIN, già approvato nel 2014, in fase di aggiornamento e definizione del il Piano delle Indagini Integrative propedeutico alla elaborazione del progetto di bonifica pubblica del SIN;
- Procedimenti preordinati al rilascio delle concessioni demaniali (demanio marittimo) da parte dell'Autorità Portuale di cui al Verbale di intesa sottoscritto in data 15 settembre 2015 per la definizione dell'iter procedurale necessario al rilascio dell'Atto di sottomissione propedeutico all'Accordo sostitutivo di concessione per il godimento degli ambiti industriali marittimi ex Lucchini, ai fini della realizzazione del Piano Industriale Cevital di cui all'AdP e istituzione del Comitato Infrastrutture ("tavolo tecnico") tra AP, Comune, Aferpi per la definizione delle Linee

Guida del nuovo assetto infrastrutturale stradale e ferroviario inerente il compendio immobiliare.

Per quanto riguarda gli interventi relativi all'attuazione del piano di reindustrializzazione di AFERPI ed alle connesse bonifiche ambientali, questi verranno autorizzati ai sensi dell'art. 252 bis del Codice dell'Ambiente con provvedimento congiunto del MISE e del MATTM, che ricomprenderà l'autorizzazione all'esercizio e alla costruzione degli impianti e delle opere connesse.
In considerazione del **pubblico interesse** riconosciuto ai contenuti e agli interventi disciplinati dai suddetti Accordi, in forza della normativa vigente in materia di aree di crisi industriale complessa, tutte le amministrazioni coinvolte nei procedimenti autorizzativi ed ambientali inerenti tale programma sono chiamate al massimo sforzo di coordinamento e interazione reciproca adottando forme di semplificazione e di snellimento procedurale, pur nei limiti consentiti dall'ordinamento vigente.
A tal fine è stata istituita una specifica "**cabina di regia**" coordinata dalla Direzione Generale Politiche Ambientali della Regione Toscana, allo scopo di coordinare e monitorare l'andamento ed il processo di attuazione degli Accordi e presidiare l'interazione dei vari procedimenti con l'obiettivo di comprimerne, laddove possibile, le relative tempistiche.

Contenuti e articolazione del presente documento

Con il presente documento si intendono quindi fornire alle amministrazioni competenti (Regione e Provincia, MIBAC) che verranno chiamate ad esprimersi nella conferenza dei servizi di cui all'art. 42 della L.R. 65/2014, gli elementi conoscitivi e di valutazione necessari a valutare l'effettiva incidenza della variante sugli strumenti di pianificazione territoriale di rispettiva competenza; si evidenzia quindi che in questa fase procedimentale di avvio non si producono tutte le elaborazioni ed i contenuti che sostanzieranno la variante urbanistica, che dovrà essere definita contestualmente al piano attuativo/*masterplan* delle aree industriali in fase di elaborazione da parte di AFERPI, anche sulla base indicazioni e prescrizioni che potranno derivare dalla suddetta conferenza dei servizi.
Il presente documento, corredato degli estratti cartografici allegati, nello specifico tratta pertanto i seguenti i contenuti:

- ricognizione del quadro degli accordi di programma nel quale si colloca il piano industriale/*masterplan* di AFERPI;
- ricognizione dei diversi strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigente (di livello comunale, provinciale e regionale) e individuazione, a livello preliminare, dei profili di contrasto con il piano industriale/*masterplan* di AFERPI;
- ricognizione dello stato di attuazione della pianificazione urbanistica comunale e dei processi di trasformazione in corso nel settore urbano orientale/UTOE 8 e UTOE 9 (porto, nautica, ecc.) e nel territorio comunale;
- finalità e contenuti di massima della variante urbanistica;
- ricognizione del quadro conoscitivo disponibile ed implementazioni necessarie ai fini dell'adozione della variante.

Il presente documento è inoltre integrato ed accompagnato dai seguenti elaborati prodotti da AFERPI:

- *masterplan* delle aree industriali e sovrapposizione con le destinazioni urbanistiche del vigente RU
- relazione descrittiva nel quale sono trattati i seguenti contenuti:
    - previsioni e strategia piano industriale/descrizione ciclo produttivo e logistica stabilimento (attuale e futura) nelle diverse divisioni produttive
    - descrizione *layout* e assetto complessivo stabilimento

    - raffronto tra le diverse alternative logistiche e di assetto considerate/argomentazione delle ragioni che rendono necessario l'assetto proposto
    - descrizione fasi di attuazione del piano industriale e relative tempistiche
- documento preliminare di VAS (art. 23 LR 10/2010).

2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO DEGLI ACCORDI ISTITUZIONALI PER L'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PIOMBINO

Nel presente paragrafo si rappresenta l'articolata successione degli Accordi di Programma e delle azioni messe in campo dal Governo centrale e dalla Regione Toscana, a seguito del riconoscimento di Piombino come area di crisi industriale complessa, per il rilancio del polo industriale e del porto di Piombino, nel quale si colloca il presente procedimento di variante.

Riconoscimento di Piombino come area di crisi industriale complessa

La disciplina in materia di riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa è stata riordinata dall'articolo 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134,"*Misure urgenti per la crescita del Paese*". Il citato articolo prevede, tra l'altro, che il Ministero dello sviluppo economico (MISE), al fine di sostenere la competitività del sistema produttivo nazionale, l'attrazione di nuovi investimenti e la salvaguardia dei livelli occupazionali nei casi di situazioni di crisi industriale complessa con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, adotti Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI) e che per la definizione ed attuazione degli stessi si avvalga della Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. (Invitalia).

Con decreto del MISE del 31 gennaio 2013, di "*Attuazione dell'articolo 27, comma 8, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante misure urgenti per la crescita del Paese*", sono stati dettati i criteri per la individuazione delle situazioni di crisi industriale complessa e per la definizione di progetti di riconversione industriale. In particolare, sono state definite le modalità di adozione dei PRRI mediante appositi Accordi di Programma che disciplinano gli interventi agevolativi, l'attività integrata e coordinata delle Amministrazioni centrali, della Regione, degli Enti locali e dei soggetti pubblici e privati, nonché le modalità di esecuzione degli interventi e la verifica dello stato di attuazione e del rispetto delle condizioni fissate.

Con decreto del MISE, adottato di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, del 19 novembre 2013 di " Attuazione dell'articolo 27, comma 7, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83", sono stati individuati i criteri per la disciplina degli interventi per le politiche attive del lavoro per le situazioni di crisi industriale complessa.

Il polo industriale di Piombino è caratterizzato da una situazione di particolare complessità, soprattutto in relazione alla crisi di una delle principali imprese del settore siderurgico (Lucchini in amministrazione straordinaria) e le conseguenti ricadute sul locale polo di trasformazione dell'acciaio. Le dimensioni della crisi sono state tali da non consentire alla Regione Toscana di intervenire soltanto con la propria strumentazione e con le risorse di cui dispone.

La Regione Toscana ha, conseguentemente, chiesto il coinvolgimento delle Amministrazioni Centrali competenti per definire una strategia complessiva, da realizzare in tempi rapidi per assicurare efficienza ed efficacia agli interventi.

Il **Sistema Locale del Lavoro di Piombino**, coincidente con i Comuni di Piombino, Suvereto, Campiglia Marittima e San Vincenzo, **è stato pertanto riconosciuto quale "area di crisi industriale complessa", con decreto-legge 26 aprile 2013 n. 43**, convertito con modificazioni dalla legge 24 giugno 2013 n. 71, ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83.

La Regione Toscana, in data 24/02/2014, ha quindi adottato la DGR n. 137, con la quale è stata approvata la "Proposta di massima dei contenuti del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale (PRRI) per il Polo industriale di Piombino", finalizzata alla sottoscrizione di apposito Accordo di Programma.

Accordo di Programma Quadro 2013

Si tratta del primo Accordo di Programma Quadro, successivo al riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa di Piombino di cui al D.L. 26 aprile 2013 n. 43.

Il citato Decreto Legge, ravvisata la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni volte ad avviare e completare gli interventi di implementazione infrastrutturale del porto di Piombino, per il mantenimento e il potenziamento dei livelli occupazionali dell'area siderurgica di Piombino e per superare le gravi situazioni di criticità ambientale dell'area, stabilisce infatti le seguenti misure e azioni:

- individuare quali interventi urgenti di implementazione infrastrutturale del porto di Piombino, gli interventi di natura ambientale, di potenziamento delle attività operative previste nel Piano Regolatore Portuale (PRP), con priorità per il piano di caratterizzazione e la bonifica dei sedimenti, nonché quelli riferiti alla struttura viaria e di bonifica;
- procedere alla nomina del Presidente della Regione Toscana, con decreto del P.C.M., come commissario straordinario, autorizzato ad esercitare i poteri di cui all'art. 13 D.L. 67/1997, per l'attuazione dei suddetti interventi;
- procedere alla stipula di specifico Accordo di Programma Quadro tra le amministrazioni statali e territoriali coinvolte, al fine di individuare le risorse destinate ai suddetti interventi.

L'Accordo di Programma, inerente "*Interventi di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione dell'area portuale di Piombino*", viene quindi sottoscritto in data **08 agosto 2013** tra le amministrazioni centrali coinvolte (Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Economia e della Finanze, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare), oltre a Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino ed Autorità Portuale, prevedendo nel dettaglio gli interventi indicati nella tabella sotto riportata:

5. Il programma degli interventi è sinteticamente così articolato:

SOGGETTO ATTUATORE	INTERVENTI	IMPORTO
AUTORITA' PORTUALE DI PIOMBINO	1. REALIZZAZIONE INDAGINI DI CARATTERIZZAZIONE DEI SEDIMENTI MARINI DEL PORTO DI PIOMBINO	€ 605.998,55*
	2. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI ANCHE A CARATTERE AMBIENTALE IN ATTUAZIONE DEL NUOVO PRP PER IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITA' INDUSTRIALE E PORTUALE DEL PORTO DI PIOMBINO	€ 110.927.289,80
COMUNE DI PIOMBINO	3. BONIFICA AREA DENOMINATA "CITTA' FUTURA"	€ 13.500.000,00
	4. MESSA IN SICUREZZA PERMANENTE (MISP) EX DISCARICHE DI "POGGIO AI VENTI"	€ 5.000.000,00
	5. PROGETTO DI BONIFICA RELATIVO AL TRACCIATO DEL "1° LOTTO DELLA SS 398 DI ACCESSO AL PORTO"	€ 1.600.000,00
	6. INDAGINI DI CARATTERIZZAZIONE ED EVENTUALE BONIFICA DELL'AREA "EX FINTECNA"	€ 1.500.000,00
	TOTALE	€ 133.133.288,35
	* TOTALE AL NETTO INTERVENTO 1 APP GIA' FINANZIATO	€ 132.527.289,80

Gli interventi previsti dall'APQ sono stati in parte rimodulati nel dicembre 2014, a seguito di richiesta del Comune di Piombino, stralciando gli interventi di cui ai punti 5 e 6 ed incrementando contestualmente il finanziamento dell'intervento di bonifica di cui al punto 4 (ex discarica di

Poggio ai Venti) la cui attuazione è stata poi attribuita all'Autorità Portuale con ordinanza del commissario straordinario.

Accordo di Programma 2014

In data **24 aprile 2014** è stato quindi sottoscritto l'Accordo di Programma "*per la disciplina degli interventi per la riqualificazione e la riconversione del Polo industriale di Piombino"*, volto a definire una complessiva ed unitaria manovra di intervento per l'area di crisi industriale complessa di Piombino, finalizzata alla riqualificazione produttiva del polo siderurgico, alla riconversione e riqualificazione ambientale dell'area di crisi industriale, anche tramite interventi di reindustrializzazione, rafforzamento produttivo e misure per la salvaguardia dei livelli occupazionali.
L'Accordo, sottoscritto in questo caso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dai Ministeri e dalle amministrazioni statali a vario titolo coinvolte (Ministero dello sviluppo economico, Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, Agenzia del Demanio, Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa spa), oltre a Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale, stanzia complessivamente circa 142 mln euro per gli interventi articolati nei seguenti Assi e azioni:

Asse I: Intervento di riqualificazione ambientale e produttiva del sito produttivo di Piombino della Lucchini in amministrazione straordinaria;
Azione 1: progetto di riconversione, efficientamento energetico e miglioramento ambientale, anche con riduzione complessiva dei gas climalteranti, del ciclo produttivo dello stabilimento Lucchini di Piombino;
Azione 2: progetto integrato di messa in sicurezza e di reindustrializzazione delle aree situate nel Comune di Piombino, di proprietà e in attuale concessione demaniale alla Lucchini SpA ai sensi dell'art. 252 bis del D.Lgs. 152/2006;

Asse II: Intervento di riconversione e riqualificazione produttiva dell'area di crisi industriale complessa;
Azione1: potenziamento della infrastruttura viaria dell'area portuale di Piombino: completamento della bretella di collegamento dell'autostrada A12 Tirrenica al porto di Piombino-Lotto Gagno-Montegemoli;
Azione2: Potenziamento produttivo delle attività industriali portuali volte allo smantellamento, alle manutenzioni e refitting navale;
Azione 3: Interventi di rafforzamento produttivo dell'area di crisi industriale di Piombino
Azione 4: Razionalizzazione delle infrastrutture energetiche del polo industriale di Piombino

Asse III: Politiche attive del lavoro e misure per il reimpiego anche in progetti di riconversione;
Azione 1: azioni per la riqualificazione del personale interessato dalla crisi industriale dell'area
Azione 2: misure per il reimpiego anche in progetti di riconversione

L'AdP prevede inoltre che per la messa in opera dell'Asse I/Azione 2 e dell' Asse II/Azione 3 si proceda alla definizione di due ulteriori Accordi di Programma, che sono stati sottoscritti nel corso del 2015 e di seguito descritti.

Accordo di Programma per l'attuazione del "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale" (PRRI)

L'art. 8, comma 3, dell'AdP 2014, ha previsto che il Gruppo di Coordinamento e Controllo (istituito in forza del medesimo Accordo), su proposta delle Direzioni generali del Ministero dello sviluppo economico competenti per materia, individui gli strumenti agevolativi attivabili e le risorse pubbliche destinate alla attuazione del *Progetto di riconversione e riqualificazione industriale* (PRRI) per il Polo industriale di Piombino , da adottarsi, ai sensi dell'Art. 27 del DL 83/12, con la sottoscrizione di uno specifico Accordo di Programma.
Pertanto, secondo quanto disposto dall'art. 8, comma 3 dell'AdP 2014, e quanto declinato all'art. 11 dello stesso Accordo, per ciò che concerne l'Asse II, azione 3 – Intervento di riconversione e riqualificazione produttiva dell'area di crisi industriale complessa di Piombino – in coordinamento

con l'azione 2 del medesimo Asse II (art.10) – Potenziamento produttivo delle attività industriali portuali – e con le azioni previste all'Asse III – Politiche attive del lavoro e misure per il reimpiego anche in progetti di riconversione (art.13) – è stato elaborato, a cura di Invitalia, il PRRI dell'area di crisi industriale complessa di Piombino, anche in coerenza con gli indirizzi strategici contenuti nella proposta regionale di cui alla DGR n. 137/2014 di seguito richiamati:

- rafforzamento del tessuto produttivo esistente e sua diversificazione in settori alternativi a quello dell'indotto siderurgico;
- potenziamento della logistica connessa alle attività portuali, anche riconducibili all'ambito dello smantellamento, manutenzione e refitting navale;
- ricollocamento lavorativo del personale appartenente ad uno specifico bacino di riferimento.

In data **7 maggio 2015** è stato pertanto sottoscritto lo specifico Accordo avente ad oggetto l'attuazione del "*Progetto di riconversione e riqualificazione industriale*" (PRRI) finalizzato alla salvaguardia e consolidamento delle imprese dell'area di crisi industriale complessa di Piombino, all'attrazione di nuove iniziative imprenditoriali ed al reimpiego dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro.
Per il conseguimento delle suddette finalità, l'Accordo regola il procedimento, gli impegni e le attività dei sottoscrittori per il raggiungimento degli obiettivi di rilancio e di sviluppo industriale dell'area di crisi industriale complessa di Piombino, ai sensi dell'articolo 4 del DM 31 gennaio 2013 stanziando le seguenti risorse finanziarie (già previste nel quadro delle risorse finanziarie dell'AdP 2014):

- 20 milioni di euro del MISE a valere sulle risorse della legge n. 181/1989
- 33,4 milioni di euro della Regione Toscana di cui 32,2 milioni di euro a valere sulla revisione del Programma Attuazione FAS 2007-2013 (DGR n. 2 del 19/2/2014 ed 1,2 milioni di euro a valere su risorse regionali destinate alla attuazione di politiche attive del lavoro.

In coerenza con gli obiettivi del PRRI tali risorse sono essenzialmente destinate alle misure agevolative alle imprese, all'infrastrutturazione di nuovi ambiti produttivi destinati alla PMI e quindi all'incremento dell'offerta localizzativa (nello specifico APEA/ambito produttivo in loc. Colmata), oltre ad interventi di formazione del bacino dei lavoratori potenzialmente interessati alla ricollocazione in altri settori produttivi. La gran parte delle misure agevolative per le imprese sono state attivate nel corso del 2015, inizio 2016, mentre gli interventi relativi alla formazione dei lavoratori sono in corso di definizione.

Accordo di Programma ex art. 252 bis Codice dell'Ambiente

L'AdP 2014 (all'art.5) prevede che l'attuazione degli interventi di cui all'Asse I/Azione 2, ovvero il *Progetto integrato di messa in sicurezza e di reindustrializzazione del polo siderurgico di Piombino*, sia disciplinato e regolato mediante specifico Accordo di Programma da sottoscrivere ai sensi dell'art. 252 del Codice dell'Ambiente (D.Lgs. 152/2006) tra i Ministeri interessati ed il soggetto privato che subentra nella titolarità dello stabilimento siderurgico di Piombino (Soc. Lucchini SpA in amministrazione straordinaria).
Di seguito si riporta per comodità di lettura un estratto dell'art. 252 bis.

ART. 252-bis Siti inquinati nazionali di preminente interesse pubblico per la riconversione industriale
1. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dello sviluppo economico, d'intesa con la regione territorialmente interessata e, per le materie di competenza, con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, nonché con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo per gli aspetti di competenza in relazione agli eventuali specifici vincoli di tutela insistenti sulle aree e sugli immobili, possono stipulare accordi di programma con uno o più proprietari di aree contaminate o altri soggetti interessati ad attuare progetti integrati di messa in sicurezza o bonifica, e di riconversione industriale e sviluppo economico in siti di interesse nazionale individuati entro il 30 aprile 2007 ai sensi della legge 9 dicembre 1998, n. 426, al fine di promuovere il riutilizzo di tali siti in condizioni di sicurezza sanitaria e ambientale, e di preservare le matrici ambientali non contaminate. Sono escluse le aree interessate dalle misure di cui al decreto-legge 4 giugno 2013, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 89, e successive modificazioni. L'esclusione cessa di avere effetto nel caso in cui l'impresa è

ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39.
2. Gli accordi di programma di cui al comma 1 assicurano il coordinamento delle azioni per determinare i tempi, le modalità, il finanziamento e ogni altro connesso e funzionale adempimento per l'attuazione dei progetti e disciplinano in particolare:
a) l'individuazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica da attuare, sulla base dei risultati della caratterizzazione validati dalle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente;
b) l'individuazione degli interventi di riconversione industriale e di sviluppo economico anche attraverso studi e ricerche appositamente condotti da università ed enti di ricerca specializzati;
c) il piano economico finanziario dell'investimento e la durata del relativo programma;
d) i tempi di attuazione degli interventi e le relative garanzie;
e) i contributi pubblici e le altre misure di sostegno economico finanziario disponibili e attribuiti;
f) la causa di revoca dei contributi e delle altre misure di sostegno, e di risoluzione dell'accordo;
g) l'individuazione del soggetto attuatore degli interventi di messa in sicurezza e di bonifica, e delle attività di monitoraggio, controllo e gestione degli interventi di messa in sicurezza che restano a carico del soggetto interessato;
h) i tempi di presentazione e approvazione degli interventi di messa in sicurezza e di bonifica;
i) la previsione di interventi di formazione, riqualificazione e aggiornamento delle competenze dei lavoratori degli impianti dismessi da reimpiegare nei lavori di bonifica previsti dai medesimi accordi di programma, mediante il ricorso a fondi preliminarmente individuati a livello nazionale e regionale;
i-bis) le modalità di monitoraggio per il controllo dell'adempimento degli impegni assunti e della realizzazione dei progetti.
3. La stipula dell'accordo di programma costituisce riconoscimento dell'interesse pubblico generale alla realizzazione degli impianti, delle opere e di ogni altro intervento connesso e funzionale agli obiettivi di risanamento e di sviluppo economico e dichiarazione di pubblica utilità.
4. Ad eccezione di quanto previsto al comma 5, i soggetti interessati di cui al comma 1 non devono essere responsabili della contaminazione del sito oggetto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica, riconversione industriale e di sviluppo economico, tenuto conto anche dei collegamenti societari e di cariche direttive ricoperte nelle società interessate o ad esse collegate. A tal fine sono soggetti interessati non responsabili i proprietari e i gestori di siti inquinati che non hanno cagionato la contaminazione del sito e hanno assolto gli obblighi imposti dall'articolo 245, comma 2.
5. Omissis
6. L'attuazione da parte dei soggetti interessati degli impegni di messa in sicurezza, bonifica, monitoraggio, controllo e relativa gestione, e di riparazione, individuati dall'accordo di programma esclude per tali soggetti ogni altro obbligo di bonifica e riparazione ambientale e fa venir meno l'onere reale per tutti i fatti antecedenti all'accordo medesimo. La revoca dell'onere reale per tutti i fatti antecedenti all'accordo di programma previsto dalle misure volte a favorire la realizzazione delle bonifiche dei siti di interesse nazionale è subordinata, nel caso di soggetto interessato responsabile della contaminazione, al rilascio della certificazione dell'avvenuta bonifica e messa in sicurezza dei siti inquinati ai sensi dell'articolo 248. Nel caso di soggetto interessato responsabile della contaminazione, i contributi e le misure di cui alla lettera e) del comma 2 non potranno riguardare le attività di messa in sicurezza, di bonifica e di riparazione del danno ambientale di competenza dello stesso soggetto, ma esclusivamente l'acquisto di beni strumentali alla riconversione industriale e allo sviluppo economico dell'area.
7. Omissis.
8. Gli interventi per l'attuazione del progetto integrato sono autorizzati e approvati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro dello sviluppo economico sulla base delle determinazioni assunte in Conferenza di Servizi indetta dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ai sensi dell'articolo 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Alla Conferenza di Servizi partecipano tutti i soggetti pubblici firmatari dell'accordo di programma o titolari dei procedimenti di approvazione e autorizzazione, comunque denominati, aventi ad oggetto gli interventi, le opere e le attività previste dall'accordo medesimo, nonché i soggetti interessati proponenti. L'assenso espresso dai rappresentanti degli enti locali sulla base delle determinazioni a provvedere degli organi competenti, sostituisce ogni atto di competenza di detti enti.
9. Fatta salva l'applicazione delle norme in materia di valutazione di impatto ambientale e di autorizzazione ambientale integrata, i decreti di cui al comma 8 autorizzano gli interventi di messa in sicurezza e di bonifica nonché la costruzione e l'esercizio degli impianti e delle opere connesse.
10.Omissis
11.Omissis

A seguito del subentro del gruppo industriale Cevital (a cui è poi subentrata la Soc. AFERPI SpA) nella titolarità del complesso aziendale di Lucchini in A.S. e della presentazione da parte della stessa del Piano di reindustrializzazione dell'area e delle linee guida per la messa in sicurezza ambientale del sito industriale, è stato pertanto sottoscritto in data 30 giugno 2015 l'Accordo di

Programma di cui all'art. 252 bis, al quale sono intervenuti, per parte pubblica il Ministero dello Sviluppo Economico ed Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, d'intesa con Regione Toscana, Agenzia del Demanio, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale.
Più in particolare l'Accordo disciplina:

- la presentazione e l'attuazione da parte di Cervital del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico delle aree del complesso industriale ex Lucchini, ricomprese nel sito di interesse nazionale di Piombino;
- la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza operativa (MISO) di cui all'Asse I-Azione 2 dell'AdP 2014 da attuarsi sulla base dello studio di fattibilità predisposto da Invitalia/IAP, che è parte integrante dell'Accordo;
- la realizzazione degli interventi di reindustrializzazione e sviluppo economico secondo i tempi e le modalità indicati nel **Piano Industriale presentato da Cevital** che è parte integrante dell'Accordo stesso.

L'intervento pubblico, finanziato con 50 mln euro, a valere sulle risorse FCS 2014-2020 , consiste negli interventi di messa in sicurezza operativa della falda delle aree del SIN di proprietà e in concessione demaniale di Cevital/AFERPI, e di messa in sicurezza operativa del suolo nelle aree demaniali, da attuarsi in danno dei soggetti responsabili dell'inquinamento; l'intervento è progettato e gestito da Invitalia, sulla base di specifica convenzione con Regione Toscana, a cui sono state trasferite direttamente le risorse finanziarie di cui sopra.
L'intervento privato, finanziato direttamente da AFERPI consiste invece nell'attuazione del progetto integrato di reindustrializzazione e di bonifica ambientale dell'area dello stabilimento (rimozione e avvio a recupero rifiuti industriali, MISO del suolo delle aree in proprietà ecc).
In particolare il piano industriale di Cevital/AFERPI che è parte integrante dell'Accordo, prevede investimenti complessivi pari a oltre 500 mln euro e 2200 unità occupate, e si articola nelle seguenti linee di sviluppo:

- progetto siderurgico
- progetto agroindustriale
- progetto porto-logistica.

Per la specifica trattazione si rinvia al piano industriale all'allegato all'Accordo e alla relazione illustrativa prodotta da AFERPI a corredo del *masterplan* delle aree industriali.

Sotto il profilo amministrativo e procedurale, l'art. 7, comma 9, dell'Accordo richiama, in forza del quadro normativo vigente, la **valenza di interesse pubblico** dell'Accordo stesso prevedendo quanto di seguito riportato in merito all'eventuale attivazione procedimenti di adeguamento della strumentazione urbanistica vigente in funzione dell'attuazione del piano industriale AFERPI:

Articolo 7
Omissis
9. Le Autorità competenti, ai sensi dell'art. 15 dell'Accordo, si impegnano ad attivarsi per adeguare gli strumenti di pianificazione urbanistica, ove necessario ai fini della realizzazione del progetto di reindustrializzazione definito dal Piano industriale di cui al comma 6, anche ai sensi dell'articolo 252 bis, comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii, in base al quale "la stipula dell'accordo di programma costituisce riconoscimento dell'interesse pubblico generale alla realizzazione degli impianti, delle opere e di ogni altro intervento connesso e funzionale agli obiettivi di risanamento e di sviluppo economico e dichiarazione di pubblica utilità", nonché ai sensi della specifica normativa concernente i siti di crisi industriale complessa."

3. LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA VIGENTE

Nel presente paragrafo si analizzano i diversi strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti, articolati nei tre livelli territoriali di governo (comunale, provinciale e regionale) descrivendone i contenuti e la disciplina operante con particolare riferimento ai temi trattati dalla variante; si evidenziano inoltre i profili di potenziale contrasto tra il *masterplan* delle aree industriali ed i suddetti strumenti.

3.1 PIANO STRUTTURALE D'AREA E REGOLAMENTO URBANISTICO

Il Comune di Piombino è dotato di Piano Strutturale d'Area, definitivamente approvato con Deliberazione del CC. n. 52 del 9.05.2007, e di Regolamento Urbanistico comunale (RUC), approvato con Deliberazione del CC n. 13 del 25.03.2014 redatti in forma coordinata con i Comuni di Campiglia Marittima e Suvereto.

Piano Strutturale d'Area

Per quanto riguarda la **componente strategica** del PS il Masterplan AFERPI, contenete la proposta del nuovo assetto industriale, interessa in parte l'UTOE 8 "*Riconversione urbana*" e prevalentemente l'UTOE 9 "*Porto e Attività produttive*".
Si tratta di UTOE alle quali il P.S. D'Area assegna una particolare valenza "strategica" in funzione della ridefinizione dell'immagine urbana di Piombino, dei rapporti tra città e industria, e dello sviluppo e della crescita economica di nuovi settori produttivi.
In particolare **l'UTOE 8,** che si estende per circa 860 ettari, ha valenza intercomunale in quanto ricade per tre quarti nel Comune di Piombino e per un quarto nel Comune di Campiglia Marittima; l'UTOE assolve al duplice ruolo di spazio per lo sviluppo di nuove attività economiche, soprattutto legate alla portualità e alla logistica, e di nuova "porta" di accesso alla città di Piombino.
Per quanto riguarda il territorio comunale di Piombino l'UTOE comprende il settore orientale della città, in parte occupate dalle aree di "Città Futura", dagli impianti siderurgici e in parte dal quartiere Cotone-Poggetto nonché dal nucleo insediativo del Gagno.
L'UTOE 9, che si estende per circa 734 ettari, interessa invece le aree dell'arco costiero dal Molo Batteria fino alla foce del fiume Cornia comprese fra il mare e la linea ferroviaria nella parte Sud, e fra il Cornia Vecchio, la Base Geodetica, il mare e il Cornia a Nord.
All'interno del perimetro dell'UTOE permangono aree residuali di pregio naturalistico ambientale lungo la costa e il fiume Cornia, che svolgono funzioni di connessione con il sistema delle aree aperte della costa est e di corridoio ecologico verso la vicina oasi naturalistica Orti Bottagone, aree che il PS riconosce come Invarianti Strutturali.
L'UTOE 9 comprende tutte le aree portuali e le aree in uso alla grande industria. Infatti gran parte della UTOE è attualmente occupata dallo stabilimento siderurgico a ciclo integrale e dagli altri stabilimenti della filiera siderurgica, e comprende inoltre impianti di produzione energetica, impianti di smaltimento rifiuti (loc. Ischia di Crociano) e il porto di Piombino.
Come obiettivo generale il vigente PS indica per l'UTOE in questione il consolidamento e il potenziamento delle attività industriali e portuali a condizione che siano attivate, nel contempo, misure per la graduale riduzione delle emissioni atmosferiche e acustiche nonché degli emungimenti idrici, e siano salvaguardati i beni di pregio naturalistico e ambientale.
Gli spazi per la portualità comprendono quelli del porto di Piombino, che include il porto passeggeri, il porto commerciale e il porto pescherecci, e quelli del distretto per la nautica. La loro espansione, ai sensi del PS vigente, è programmata sia in aree di nuovo reinterro sia in aree da sottrarre agli usi industriali. Il distretto per la nautica comprende spazi e attrezzature per la portualità turistica e aree per l'insediamento di attività cantieristiche.

Si riporta di seguito l'estratto delle Norme del PS relative alle UTOE 8 e UTOE9, omettendo il testo che non è di interesse in relazione al trema trattato:

Utoe 8 – Riconversione Urbana

1. Inquadramento e obiettivi generali

L'unità territoriale organica elementare della riconversione urbana 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. Come le Utoe 7 e 9 si tratta di un'unità territoriale i cui obiettivi sono più stringenti e i cui limiti sono più precisi rispetto alle Utoe ordinarie, da essere proposta come Utoe strategica. All'interno dei tre comuni, l'Utoe 8 assolve al duplice ruolo di spazio per lo sviluppo delle nuove attività economiche legate alla portualità e alla logistica, e di nuova porta di accesso a Piombino.

Nel comune di Piombino l'Utoe comprende il settore urbano orientale, in parte occupato dalle aree di "Città futura", dagli impianti siderurgici e in parte dal quartiere Cotone-Poggetto e dal nucleo insediativo di Gagno. Sono dunque incluse le aree della grande industria che maggiormente incidono sulla qualità dei quartieri urbani circostanti. Sono inoltre incluse le aree fra il Cornia vecchio e la strada provinciale della Principessa, dal Gagno al nucleo industriale di Montegemoli fino al confine comunale, quasi in aderenza al corridoio infrastrutturale rappresentato dalla Strada Statale 398. Si tratta di un territorio disordinatamente caratterizzato dalla presenza di insediamenti produttivi e residenziali sparsi, da 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.

Nel comune di Campiglia Marittima, invece, le aree incluse nella presente Utoe sono quelle che comprendono il nucleo industriale di Campo alla Croce, delimitate a Nord e a Ovest dalla linea ferroviaria e dal fiume Cornia; a Est dal fosso Verrocchio e a sud dal confine comunale e dalla strada comunale Lavoriere.

All'interno di questa unità territoriale, il piano strutturale prefigura il consolidamento e il potenziamento del sistema produttivo-logistico imperniato sugli insediamenti di Campo alla Croce, Montegemoli, Colmata-Gagno. Più in generale, le aree necessarie allo sviluppo economico a breve o medio termine dovranno essere reperite preferibilmente all'interno di questa unità. Ciò vale anche per le funzioni che eventualmente dovranno essere delocalizzate dal centro di Piombino.

La strategia di riqualificazione e di riordino perseguita dall'Utoe è, in buona sostanza, quella anticipata dal progetto di "Città futura", ovvero la riappropriazione da parte della città di aree sottoutilizzate o non utilizzate

dall'industria siderurgica.

È prevista la riprogettazione del corridoio infrastrutturale che costituisce l'asse portante dell'Utoe e la collega al corridoio plurimodale tirrenico. Il potenziamento e l'adeguamento di queste infrastrutture, oltre a risolvere

l'annoso problema di accesso al porto, 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.

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. Il regolamento urbanistico, nella specificazione delle funzioni

ammissibili nella presente Utoe, tiene conto delle aree di danno definite nell'elaborato Rir di cui al Dm 9 maggio 2001.

2. Articolazione dell'Utoe

a) Sistema insediativo
- Ambito urbano di Città futura-Cotone-Poggetto
- Nucleo produttivo degli stabilimenti Lucchini
- Nucleo insediativo del Gagno
- Nucleo produttivo di nuovo impianto di Colmata-Gagno
- Nucleo produttivo di Montegemoli
- Nucleo produttivo di Campo alla Croce

b) Sistema del territorio rurale e aperto
- Subsistema della pianura alluvionale del fiume Cornia

c) Sistema infrastrutturale principale
- Strada statale n. 398 e nuovo accesso a Piombino
- Nodo di Fiorentina
- Linea ferroviaria per Piombino e per il porto

3. Capacità insediativa

a) fino a 320 alloggi di edilizia pubblica e privata, di cui almeno 280 all'interno del sistema insediativo esistente

b) fino a 115,2 ha di superficie territoriale complessiva per attività produttive, di cui almeno 44,2 ha destinati ad attività di logistica e di servizio al porto

c) fino a 72 ha della superficie territoriale complessiva per attività produttive di nuovo impianto, di cui fino a 27 ha nel comune di Campiglia e fino a 45 ha nel comune di Piombino
d) la superficie massima da reperire in aggiunta al sistema insediativo esistente è pari a 75 ha e comprende sia le superfici fondiarie che le aree per viabilità e standard (è esclusa soltanto la superficie necessaria alle "aree critiche da delocalizzare")

4. Criteri localizzativi e prestazionali da osservare tramite il regolamento urbanistico

a) le aree di completamento devono essere funzionali alla ricomposizione delle frange urbane

b) le trasformazioni non devono accentuare la frammentazione insediativa

c) 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 insediativo esistente tramite piano attuativo

d) le nuove addizioni urbane non potranno in nessun caso produrre la saldatura dei sistemi insediativi di Montegemoli e Campo alla Croce.

5. Obiettivi specifici per le singole parti dell'Utoe

a) Sistema insediativo

Ambito urbano di Città futura-Cotone-Poggetto

L'ambito in oggetto comprende le aree urbane a cavallo di Viale Unità d'Italia, dal Viale della Resistenza fino al Gagno. Si tratta delle aree di Città futura e delle borgate del Cotone e del Poggetto. L'ambito comprende esclusivamente aree urbanizzate e misura oltre 93 ettari. Circa 50 ha appartengono al subsistema della trasformazione mentre 28 ha sono classificati come subsistema della grande industria.

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.

Fino alla dismissione delle funzioni industriali presenti nell'Utoe, l'obiettivo prioritario per le borgate del Cotone e del Poggetto è quello della mitigazione degli effetti negativi dell'industria. A questo fine, il regolamento urbanistico prescrive le opportune misure per le aree limitrofe alle suddette borgate, in primo luogo la realizzazione di un'area con funzione di filtro verde. Inoltre, il regolamento urbanistico affronta il ridisegno e la qualificazione degli spazi pubblici esistenti.

Infine, per l'immediata vicinanza delle borgate agli stabilimenti industriali, fino a che tali impianti non sono rilocalizzati in altre aree, non è possibile incrementare il carico urbanistico residenziale.

Nucleo produttivo degli stabilimenti Lucchini

Oltre agli obiettivi di riconversione urbanistica nelle aree denominate Città futura nel vigente Prg, il piano strutturale afferma un ulteriore, anche se necessariamente graduale, allontanamento dell'industria dalla città. Procedendo sulla strada tracciata dal Prg vigente, gli obiettivi del comparto di Città futura sono estesi a tutte le aree industriali comprese nell'Utoe. Si prevede, infatti, la progressiva delocalizzazione degli impianti e delle lavorazioni siderurgiche in aree lontane dai tessuti urbani, ovvero nell'Utoe 9, e la conseguente riconversione urbanistica delle aree industriali dismesse o sottoutilizzate, da attuarsi tenendo conto dei processi di riassetto funzionale dello stabilimento.

Nell'insieme si tratta di circa 58 ha, interamente appartenenti al subsistema insediativo della grande industria.

L'obiettivo a lungo termine è conseguire un effettivo e sostanziale miglioramento delle condizioni ambientali in particolare nelle borgate del Cotone e del Poggetto, nonché l'acquisizione di spazi per funzioni urbane e per lo sviluppo della città e del porto di Piombino.

A questo fine, il regolamento urbanistico articola le aree attualmente occupate dall'industria siderurgica e ne detta una disciplina dettagliata, individuando volta a volta le singole unità di spazio che si possono rendere libere, compatibilmente con la logistica e l'assetto funzionale dello stabilimento industriale. Sulle restanti unità detta una disciplina che limita la trasformabilità alla mera manutenzione, nonché agli adeguamenti impiantistici funzionali a conseguire il miglioramento delle condizioni ambientali, fatta eccezione per la rilocalizzazione del "cantiere Siderco" e per l'implementazione degli impianti facenti capo al sistema "acciaieria/treno rotaie"ai fini di eventuali estensioni del mix produttivo, previsti nei piani di sviluppo industriale formalmente presentati dall'azienda. Nella presente UTOE e' in ogni caso inammissibile la realizzazione di nuovi impianti per la produzione di coke e/o il revamping della cokeria esistente.

Per l'attuazione di tali obiettivi nel Regolamento Urbanistico, l'azienda potrà fornire elementi conoscitivi specifici relativi all'assetto funzionale dello stabilimento individuando le aree dismesse nonché gli impianti e le infrastrutture progressivamente delocalizzabili.

Il regolamento urbanistico dovrà inoltre individuare le testimonianze e gli impianti di archeologia industriale che permangono in dette aree, valutandone gli interventi ammissibili. Ciò al fine di creare eventuali percorsi tematici di

archeologica industriale, anche in connessione con il recupero del comparto di Città Futura, compatibilmente con le necessarie condizioni di sicurezza ed igienico-ambientali.

Nucleo insediativo del Gagno

Si tratta di un piccolo nucleo insediativo sulla strada della Principessa, ultima propaggine dei tessuti urbani di Piombino. L'impianto urbano è di formazione storica e fa parte del sistema originario di accesso a Piombino composto dall'asse della strada della Principessa e i tessuti storici del Cotone e del Poggetto. Fanno parte del nucleo del Gagno anche le aree ai piedi del poggio Presepio, compresi nell'ansa della ferrovia e il fosso del Cornia Vecchio. Si tratta di un'ampia piana costellata da alcuni impianti produttivi in gran parte
dismessi nonché dell'approdo turistico delle Terre Rosse. Complessivamente, il nucleo misura quasi 45 ha. Le aree produttive della piana del Gagno si estendono per oltre 20 ha, mentre l'approdo supera i 15 ha.

Insieme alla realizzazione delle nuove infrastrutture di accesso a Piombino, il regolamento urbanistico promuove la riqualificazione e il riordino delle aree.

A tal fine il regolamento urbanistico, dovrà individuare gli impianti e le attività industriali da delocalizzare all'interno dell'UTOE 9, in relazione ai processi produttivi svolti, assimilabili o connessi alla grande industria siderurgica e all'impatto ambientale prodotto, nonché a disciplinare le nuove attività da insediare nell'ambito .

Nucleo produttivo di nuovo impianto di Colmata-Gagno

Nelle aree comprese tra il Gagno e la strada della Base Geodetica, possono essere reperite nuove aree per la produzione di beni e servizi. Per la difficile situazione idraulica nelle aree limitrofe al fosso del Cornia Vecchio, il nuovo nucleo produttivo interessa principalmente una parte dell'ambito intercluso tra la
ferrovia, la via della Principessa e la strada della Base Geodetica.

Il nuovo nucleo è destinato a ospitare le piccole e medie imprese per la produzione di beni e servizi strettamente legate all'economia urbana. Il regolamento urbanistico individua le aree delle nuove addizioni e stabilisce le opportune fasi temporali di attuazione.

A questo proposito suddivide le aree in sub-ambiti omogenei sotto il profilo formale e funzionale. L'assetto urbano deve essere caratterizzato da elevata qualità, soprattutto rispetto alla definizione dei margini perimetrali. Devono essere previsti corridoi verdi lungo i corsi d'acqua, i quali possono svolgere, se
necessario, anche funzione di vasche di accumulo delle acque di esondazione.

Ulteriori corridoi verdi devono essere previsti al fine di creare una congrua separazione tra gli insediamenti produttivi ed i nuclei residenziali e rurali esistenti.

Deve essere studiato il migliore collegamento con le infrastrutture per la mobilità, in primo luogo con la strada statale n. 398. Devono essere valutate le possibilità di accesso dalla strada provinciale della Principessa, anche tramite la realizzazione di un apposito controviale.

Nucleo produttivo di Montegemoli

Il nucleo produttivo di Montegemoli misura complessivamente oltre 90 ettari, di cui quasi la metà non sono ancora utilizzati, ancorché urbanizzati.

Il piano strutturale prevede il completamento del nucleo produttivo e il rafforzamento delle connessioni infrastrutturali con il porto. Come destinazioni funzionali sono privilegiate le attività direttamente o indirettamente legate al porto e alla logistica.

A questo fine, il regolamento urbanistico recepisce le previsioni del piano di insediamento produttivo vigente. Inoltre formula idonei criteri per la selezione delle attività ammesse, in modo da incentivare le funzioni privilegiate.

...Omissis...

b) Territorio aperto

Subsistema della pianura alluvionale del fiume Cornia

L'Utoe comprende solo limitate porzioni di territorio aperto, spesso frammentate da aree insediative sparse. Le aree aperte afferiscono interamente al subsistema della pianura alluvionale del fiume Cornia. Rispetto alle risorse specifiche della presente Utoe, il regolamento urbanistico deve:

- prevedere trasformazioni che non accentuino la frammentazione insediativa presente; a questo fine, le eventuali nuove addizioni urbane devono essere funzionali alla riqualificazione e al recupero del territorio disordinatamente edificato, ovvero concentrate in pochi blocchi compatti
- incentivare il mantenimento delle attività agricole con preferenza per indirizzi produttivi ad alto valore ambientale che non aggravino l'impatto ambientale delle attività produttive ma abbiano un alto potenziale di compensazione
- salvaguardare il reticolo idrografico superficiale e dei fossi minori - promuovere la riqualificazione e la valorizzazione dell'asta fluviale del Cornia vecchio e delle aree contermini, costituendo un filtro verde sia
rispetto alla nuova viabilità, sia riguardo le aree industriali adiacenti; questo obiettivo costituisce una specifica prescrizione per il progetto della nuova strada

c) Sistema infrastrutturale principale

Prolungamento della strada statale n. 398 e nuovo accesso a Piombino

Come è stato detto, uno degli obiettivi generali della presente Utoe è la riprogettazione delle infrastrutture di accesso a Piombino. Ricade, infatti, nell'area dell'Utoe il corridoio infrastrutturale per il prolungamento della strada statale n. 398, dalla strada della Base Geodetica fino al Viale della Resistenza.

Il piano strutturale prevede il prolungamento di detta strada fino al Gagno, sostanzialmente sul tracciato già individuato nei precedenti strumenti urbanistici.

Dal Gagno in avanti, invece di sostenere la soluzione precedentemente individuata – troppo onerosa e di difficile realizzazione – il piano strutturale prevede la realizzazione di due tracciati diversi, secondo la tipologia del traffico.
Lo sdoppiamento permette, in primo luogo, la realizzazione di due strade a doppia corsia invece di una unica strada a quattro corsie. In secondo luogo, questa soluzione consente l'attuazione in due fasi distinte: subito la viabilità per il traffico pesante e in un secondo tempo quella per la città e il porto passeggeri.
In ultimo, la localizzazione individuata permette l'utilizzo di tracciati stradali già esistenti, semplificando notevolmente le soluzioni ingegneristiche necessarie.
La strada che serve il traffico industriale e portuale prosegue fino all'area dei carbonili ricalcando il precedente progetto. Quella per la città, invece, si sposta sul tracciato dell'antica strada della Principessa. All'altezza di Città futura, la nuova viabilità per il porto passeggeri abbandona l'asse diretto alla città e raggiunge il porto a ridosso dello stabilimento della Magona.
All'interno del corridoio infrastrutturale, il regolamento urbanistico definisce il progetto con le intersezioni necessarie.

Nodo di Fiorentina

Il piano strutturale prevede una sostanziale riqualificazione dell'innesto della strada della Base Geodetica sulla strada provinciale n. 23 della Principessa a Fiorentina. Per quanto riguarda la presente Utoe, la riprogettazione dello svincolo deve tenere conto soprattutto della localizzazione delle nuove aree
produttive e della loro migliore accessibilità.

Linea ferroviaria per Piombino e per il porto

La linea ferroviaria di collegamento di Piombino e del porto con la linea tirrenica attraversa o lambisce tutta l'Utoe. Essa costituisce uno degli elementi portanti dell'assetto territoriale ed è un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo delle attività produttive, in primo luogo di quelle portuali.
Il piano strutturale prevede il miglioramento della connessione ferroviaria fra la linea locale e quella tirrenica. Inoltre, a Campo alla Croce, è prevista la costruzione di un nodo di interscambio ferro/gomma. È possibile realizzare un secondo nodo di interscambio nelle aree del nucleo produttivo di Montegemoli.
Tale realizzazione è necessaria per l'effettivo uso di tali aree per la logistica del porto.
Subito dopo il Gagno, nell'ambito di interesse portuale, è necessario realizzare un nuovo collegamento per servire le future banchine portuali. Nel tratto seguente, invece, la linea ferroviaria per il traffico passeggeri (servizio navetta Campiglia-Piombino-Piombino Marittima) è destinata, ad abbandonare il sedime
attuale e ad affiancare la nuova strada di accesso alla città, con una o più fermate, mantenendo invariata la stazione di Piombino porto. Abolendo la stazione di testa nel centro di Piombino, il servizio ferroviario può essere reso decisamente più efficiente.
Il regolamento urbanistico affronta la complessità di questi temi con uno studio apposito che definisce i tempi e la fattibilità di massima del nuovo assetto oltre alla localizzazione delle eventuali nuove fermate.

Utoe 9 - Porto e attività produttive

1. Inquadramento e obiettivi generali

L'unità territoriale organica elementare del porto e delle attività produttive si estende per circa 734 ettari. È interamente localizzata nel comune di Piombino.
Come le Utoe 7 e 8, anch'essa è da considerarsi un'Utoe strategica, nella misura in cui si ritiene strategico, al fine di uno sviluppo economico sostenibile, il raggiungimento degli obiettivi proposti.
Essa riguarda le aree dell'arco costiero dal molo Batteria fino alla foce del Cornia, comprese fra il mare e la linea ferroviaria nella parte a Sud e fra il Cornia vecchio, la Base Geodetica, il mare e il Cornia a Nord. Oltre alle aree portuali e alle aree in uso alla grande industria sono incluse nell'Utoe le aree urbanizzate non utilizzate che ammontano a oltre 200 ettari. Permangono altresì all'interno dell'Utoe aree residuali di pregio naturalistico ambientale lungo la costa e il fiume Cornia che svolgono funzioni di connessione con il sistema delle aree aperte della costa Est e di corridoio ecologico verso la vicina oasi naturalistica degli Orti-Bottagone.
Gran parte dell'Utoe è occupata dallo stabilimento siderurgico a ciclo integrale e dagli altri stabilimenti della filiera siderurgica. Comprende altresì alcuni impianti di produzione energetica (centrali elettriche di cogenerazione per il recupero dei gas prodotti da cokeria, altoforno e acciaieria), gli impianti di smaltimento rifiuti in loc. Ischia di Crociano (urbani e industriali) e il porto di Piombino.
L'unità è caratterizzata dalla sottoutilizzazione dei suoli e dalle problematiche di inquinamento ambientale derivanti dalle lavorazioni industriali.
Come obiettivo generale, il piano strutturale indica il consolidamento e il potenziamento delle attività industriali e portuali, a condizione che siano attivate nel contempo misure per la graduale riduzione delle emissioni atmosferiche e acustiche nonché degli emungimenti idrici, e siano salvaguardati i beni di pregio naturalistico e ambientale. Gli impianti della grande industria dovranno essere gradualmente localizzati all'interno della presente Utoe, senza compromettere lo spazio per lo sviluppo delle attività portuali.
Gli spazi per la portualità comprendono quelli del porto di Piombino e quelli del distretto per la nautica. Il porto di Piombino include il porto passeggeri, il porto commerciale e il porto peschereccio. La sua espansione è programmata sia in aree di nuovo rinterro, sia in aree da sottrarre agli usi industriali.

Il distretto per la nautica comprende spazi e attrezzature per la portualità turistica e aree per l'insediamento di attività cantieristiche. La sua localizzazione segue criteri di ottimizzazione dei rapporti città-porto e di riuso di aree già compromesse.

2. Articolazione dell'UTOE
a) Sistema insediativo
- Porto di Piombino
- Aree produttive retrostanti il porto
- Aree produttive fra il Cornia vecchio e la strada della Base Geodetica
- Distretto della nautica
b) Sistema del territorio rurale e aperto
- Subsistema della pianura costiera orientale
c) Sistema infrastrutturale principale
- Accesso al porto passeggeri e al molo Batteria
- Accesso al porto commerciale e alle aree produttive fra il Cornia e la Geodetica

3. Obiettivi specifici per le singole parti dell'UTOE
a) Sistema insediativo
Porto di Piombino
Il piano strutturale prevede un deciso rafforzamento delle attività portuali tramite lo sviluppo e il potenziamento dei traffici marittimi e delle attività logistiche connesse al porto. Nel Prg vigente, circa 45 ettari sono destinati direttamente (34 ha per banchine) o indirettamente (11 ha per spazi retroportuali) ad attività portuale, ma solo 25 ha circa sono attualmente effettivamente in uso per tale attività.
Oltre alle opere e agli imbonimenti a mare, previsti dal piano regolatore del porto, la crescita del porto è indicata prioritariamente attraverso il riuso delle aree industriali sottoutilizzate o da liberare in seguito a processi di rilocalizzazione e razionalizzazione degli impianti industriali. Le aree da destinare alla logistica portuale sono localizzate preferibilmente in ambiti già attestati e serviti dal sistema infrastrutturale di collegamento al corridoio plurimodale tirrenico (viabilità e ferrovia Piombino-Venturina).
Ulteriori indirizzi specifici sono:
- la realizzazione di un bacino separato per la flotta pescherecci
- la riqualificazione e ridefinizione dei margini delle aree portuali a diretto contatto con la città, attribuendo a queste un connotato più marcatamente urbano, sia sotto il profilo funzionale sia sotto il profilo formale
- l'incremento delle dotazioni di parcheggio, nelle varie tipologie, a servizio degli utenti del porto per alleggerire le dotazioni esistenti a servizio della città
- la preferenza nell'utilizzo di strutture coperte (silos e capannoni) per lo stoccaggio di merce rinfusa, evitando i depositi a cielo aperto.

Aree produttive retrostanti il porto
Per le aree produttive retrostanti il porto (quasi 120 ha) il piano strutturale prevede la loro riorganizzazione sia in funzione, una volta bonificate, dell'espansione portuale, sia per una migliore integrazione fra attività portuali e produttive. Gli impianti industriali, il cui impatto sul sistema ambientale e sull'organizzazione funzionale non risulta rilevante, sono compatibili con le finalità dell'ambito e possono essere consolidati. Le aree fra il porto e la chiusa possono accogliere l'eventuale spostamento di impianti industriali sia dall'Utoe 8, sia da altre aree retrostanti il porto. Queste rilocalizzazioni non devono però in alcun caso comportare un aumento del rischio industriale o dell'impatto ambientale.
Il regolamento urbanistico individua gli ambiti da sottoporre a ristrutturazione urbanistica, quelli consolidati e quelli destinati alla rilocalizzazione di impianti esistenti. La disciplina delle possibili trasformazioni è funzionale al perseguimento di adeguate prestazioni ambientali.

Aree produttive fra il Cornia vecchio e la strada della Base Geodetica
Il consolidamento e lo sviluppo delle attività dell'industria siderurgica avvengono preferibilmente in questo ambito dell'Utoe, il cui sistema insediativo esistente supera i 400 ettari. È prevista la riorganizzazione e l'uso razionale dei suoli al fine di favorire la rilocalizzazione degli impianti industriali a maggiore impatto ambientale, attualmente ubicati in prossimità del centro urbano nelle aree a Est della linea ferroviaria Campiglia Marittima-Piombino.
In questo ambito dell'UTOE si dovranno altresì soddisfare le future necessità di adeguamento funzionale e di potenziamento degli impianti di trattamento rifiuti (urbani e industriali).
L'accessibilità alle aree produttive fra il Cornia vecchio e la strada della Base Geodetica è garantita da un nuovo svincolo sul prolungamento della strada statale 398 all'altezza del Gagno, nonché dalla riqualificazione dell'accesso esistente sulla strada della Base Geodetica.
Il regolamento urbanistico individua gli ambiti da sottoporre a ristrutturazione urbanistica, quelli consolidati e quelli della rilocalizzazione di impianti esistenti.
La disciplina delle possibili trasformazioni è funzionale al perseguimento di adeguate prestazioni ambientali.

Distretto della nautica
Nella strategia di diversificazione delle attività economiche della Val di Cornia, rientra anche la realizzazione di un distretto per il diportismo nautico e la cantieristica. Questo comprende infrastrutture destinate a ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni (natanti, imbarcazioni da diporto e navi da diporto), servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica.
Le aree del distretto nautico sono localizzate dal regolamento urbanistico preferibilmente in aree urbanizzate ovvero in ambiti ad esse contigui, in modo da massimizzare la sinergia fra l'attività portuale e le funzioni urbane e, nel contempo, minimizzare il consumo di suolo non urbanizzato.
Il numero di posti barca è previsto, in base alle analisi specialistiche effettuate, fino a un massimo di 1.500, in relazione alle tipologie di imbarcazioni e ai servizi previsti, di cui almeno la metà riservati a scafi di medio-grande dimensione. La configurazione delle opere a mare deve essere tale da non produrre effetti negativi sull'evoluzione della linea di riva e da non richiedere successivamente interventi di ripascimento delle coste sabbiose.
I 10 ettari necessari alle attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica sono individuati preferibilmente all'interno del sistema insediativo esistente. I criteri che qualificano la localizzazione sono l'adiacenza al mare, la vicinanza a un porto turistico e un alto grado di accessibilità.
b) Sistema del territorio rurale e aperto
Subsistema della pianura costiera orientale
Fra i beni del territorio aperto sono presenti spiagge e aree aperte a vegetazione palustre. Sono beni tutelati che qualificano le aree naturali lungo la fascia costiera e l'asta fluviale del fiume Cornia. La loro conservazione è volta al mantenimento di un corridoio ecologico in connessione con la vicina Oasi degli Orti Bottagone e alla realizzazione di un filtro tra gli insediamenti industriali e il mare.

c) Sistema infrastrutturale principale
Accesso al porto passeggeri e al molo Batteria
Gli interventi previsti per il nuovo ingresso a Piombino (vedi Utoe 8) comportano un nuovo tracciato stradale e ferroviario per l'accesso al porto passeggeri. È previsto il prolungamento della strada statale n. 398 fino al Gagno, dove si separa il traffico pesante (verso le aree industriali e il porto commerciale) da quello leggero (verso la città e il porto passeggeri). Quest'ultimo viene incanalato su un tracciato che recupera la strada della Principessa. All'altezza di Città futura, la nuova viabilità per il porto passeggeri abbandona l'asse diretto alla città e raggiunge il porto a ridosso dello stabilimento della Magona. In affiancamento a questa nuova strada corre anche la nuova linea ferroviaria.
Accesso al porto commerciale e alle aree produttive fra il Cornia e la strada della Base Geodetica
Il piano strutturale prevede la realizzazione di un nuovo accesso alle banchine del porto commerciale e alle aree produttive retrostanti il Cornia vecchio. A questo fine traccia una nuova viabilità collegata a uno svincolo sul prolungamento della strada statale n. 398 all'altezza del Gagno. Da lì, la strada a due corsie affianca la linea ferroviaria e, utilizzando principalmente tracciati viari esistenti, raggiunge il porto.
Sulle banchine portuali è attestato il nuovo servizio ferroviario. A questo fine, nelle stesse aree della nuova viabilità viene realizzato un binario ferroviario di collegamento

Per quanto riguarda invece la **parte statutaria** del P.S. d'Area, il nuovo assetto industriale previsto nel *masterplan* AFERPI ricade quasi per intero all'interno del **sistema insediativo** (così come individuato nella tavola 9.1 P allegata in estratto al presente documento), interessando sia il subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare per il quale opera la disciplina di cui all'art. 68 delle NTA, che contiene disposizioni che ammettono fino all'integrale trasformazione mediante la modifica della maglia insediativa e fondiaria e del sistema degli spazi scoperti, sia il subsistema insediativo della grande industria e del porto per il quale opera la disciplina di cui all'art. 69 delle NTA; detta disciplina contempla la rilocalizzazione degli impianti suscettibili di produrre impatti ambientali negativi in siti distanti dalle funzioni abitative ed il riuso dei siti dismessi dagli impianti delocalizzati, previa bonifica dei suoli e sottosuoli, per attività produttive di beni e servizi a nullo o basso impatto ambientale o comunque per funzioni compatibili con il contesto urbanistico e ambientale.
Di seguito si riportano gli estratti delle Norme del PS relative ai suddetti subsistemi.

Articolo 68
Subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare
1. Nel subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare, individuato e perimetrato nelle tavole contrassegnate con 9.1, il regolamento urbanistico può definire ammissibile 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 tra spazi scoperti, spazi coperti e volumi edificati;
gli edifici esistenti, ovvero quote rilevanti degli stessi.
2. Il regolamento urbanistico specifica, con riferimento ai diversi ambiti componenti il subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare, quali caratteristiche siano da considerare, in sede di definizione delle trasformazioni ammissibili, invarianti strutturali, individuandole tra le seguenti, ove presenti e significative:
la morfologia del terreno qualora caratterizzata da variazioni di energia di rilievo;
gli elementi della rete idrografica superficiale;
la vegetazione ripariale, e in le aree di valore ecologico e naturale;
le colture tradizionali e di pregio;
peculiari assetti urbani, con prioritario riferimento agli individuati impianti urbani di particolare valore identitario.
3. Il regolamento urbanistico può prevedere, oltre agli interventi di manutenzione straordinaria e di restauro e risanamento conservativo di tutti i manufatti edilizi esistenti, incrementi della complessiva consistenza edilizia, attraverso ampliamenti, connessi o meno con trasformazioni di ristrutturazione edilizia, o di sostituzione edilizia, ovvero attraverso nuove edificazioni, nei limiti in cui siano valutati sostenibili dalla rete viaria, dalle reti e dagli impianti tecnologici di servizio e dalle dotazioni di spazi destinabili sia ai parcheggi e agli altri servizi pertinenziali che alla fruizione pubblica o collettiva, esistenti o previsti, e programmati.
4. Il regolamento urbanistico definisce:
a) quali delle trasformazioni ammissibili, consistendo in trasformazioni di singole unità di spazio, o di singoli manufatti, quali la manutenzione straordinaria, il restauro e risanamento conservativo, la ristrutturazione edilizia, la sostituzione edilizia, ed eventuali ampliamenti, degli edifici esistenti, la rettifica di elementi viari, la sistemazione degli spazi scoperti, e simili, possano essere effettuate in diretta applicazione della disciplina dettagliata dettata dal regolamento urbanistico;
b) quali delle trasformazioni ammissibili, implicando consistenti ed estese operazioni di ristrutturazione urbana, ovvero di nuovo impianto urbanizzativo ed edificatorio, siano, anche al fine di garantire il rispetto delle condizioni di cui al comma 3, effettuabili soltanto in applicazione dell'unitaria e dettagliata disciplina dettata da piani attuativi, ognuno dei quali deve essere riferito all'interezza di uno degli ambiti per ciò perimetrati dal regolamento urbanistico, e relativamente ai contenuti di ognuno dei quali il regolamento urbanistico detta inoltre ogni necessaria e opportuna direttiva.
5. Il regolamento urbanistico, in particolare nei casi di cui alla lettera b) del comma 4, può disporre che nelle trasformazioni di ristrutturazione urbana, nonché in quelle di nuovo impianto urbanizzativo ed edificatorio, debbano essere riproposte le regole conformative dell'assetto urbano riconoscibili come proprie dei tessuti circostanti o viciniori.
6. Il regolamento urbanistico definisce altresì quali trasformazioni siano effettuabili antecedentemente all'entrata in vigore dei richiesti piani attuativi.
7. Il regolamento urbanistico può definire una perimetrazione del subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare con parziali difformità da quella definita nelle tavole contrassegnate con 9.1 del presente piano, laddove tali scostamenti siano motivati da analisi puntuali dello stato di fatto e dei caratteri insediativi che comprovino una diversa configurazione del suddetto subsistema.

Articolo 69
Subsistema insediativo della grande industria e del porto
1. Con riferimento all'intero subsistema insediativo della grande industria e del porto il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, perseguono la rilocalizzazione degli impianti suscettibili di produrre impatti ambientali negativi critici in siti il più possibile distanti dalle articolazioni del sistema insediativo utilizzate significativamente per funzioni abitative, ovvero per altre utilizzazioni comportanti la presenza continuativa, o prolungata, di persone, e la riutilizzazione dei siti dimessi dagli impianti delocalizzati, previa bonifica dei relativi suoli e sottosuoli, per attività produttive di beni a nullo o basso impatto ambientale, ovvero per altre utilizzazioni compatibili con il contesto urbanistico e ambientale.
2. Con particolare riferimento alle aree sottoutilizzate individuabili nell'ambito del subsistema insediativo della grande industria e del porto e a quelle risultanti da processi di delocalizzazione che abbiano maggiore continuità con le altre componenti del sistema insediativo, il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, perseguono il conferimento di assetti morfologici aventi connotati più simili a quelli tipicamente urbani.

Il nuovo assetto industriale di AFERPI interessa inoltre, se pure limitatamente alle infrastrutture lineari (viabilità e binari ferroviari) a servizio del nuovo stabilimento siderurgico, il **sistema del territorio aperto** del P.S., andando ad intercettare il **subsistema della pianura costiera orientale** disciplinato dall'art 43 delle NTA caratterizzato dalla presenza delle seguenti **invarianti strutturali** (identificate come beni territoriali del territorio aperto):

- "**aree aperte a vegetazione palustre"** disciplinate dall'art. 56 delle NTA
- "**aree di pertinenza fluviale"** disciplinate dall'art. 57 delle NTA.

Il PS stabilisce per le *aree aperte a vegetazione palustre* una disciplina volta alla conservazione del suolo, del sottosuolo, delle acque, della flora e della fauna prevedendo interventi e attività finalizzati alla conservazione e al ripristino delle componenti naturali ammettendo esclusivamente infrastrutture e attrezzature finalizzate alla vigilanza e alla fruizione collettiva delle suddette componenti naturali proprie dell'ambito; per le *aree di pertinenza fluviale* una disciplina volta alla manutenzione, l'adeguamento e la realizzazione delle infrastrutture necessarie alla conservazione e gestione della zona.
Di seguito si riporta il testo dei suddetti articoli.

Articolo 42
Subsistemi
1. Il regolamento urbanistico può individuare e perimetrare, nell'ambito del sistema del territorio rurale e aperto, come definito nelle tavole contrassegnate con 9.1 del presente piano, aree da destinare all'espansione del sistema insediativo:
in continuità con la perimetrazione di quest'ultimo sistema;
entro i tracciati lineari dei limiti urbani fissati nelle tavole contrassegnate con 9.1 del presente piano;
nei termini quantitativi massimi derivanti dall'applicazione delle disposizioni relative alla capacità insediativa dettate relativamente alle unità territoriali organiche elementari dall'articolo 82 delle presenti norme, e specificate nelle "Norme relative alle unità territoriali organiche elementari";
nel rispetto delle disposizioni dettate relativamente alle unità territoriali organiche elementari dall'articolo 81 delle presenti norme, nonché dalle "Norme relative alle unità territoriali organiche elementari", motivando espressamente eventuali limitate eccezioni relativamente alle invarianti strutturali di cui al comma 3, laddove necessario al perseguimento degli obiettivi strategici.
2. Nel sistema del territorio rurale e aperto il presente piano riconosce e distingue, nelle tavole contrassegnate con 9.1 i seguenti subsistemi:
a) Subsistema della pianura costiera orientale;
b) Subsistema della pianura costiera occidentale;
c) Subsistema del promontorio costiero del Monte Massoncello e del Golfo di Baratti;
d) Subsistema della pianura alluvionale del Fiume Cornia;
e) Subsistema delle colline di Riotorto e di Montioni;
f) Subsistema delle colline di Campiglia e Suvereto.
3. Il presente piano individua nei termini di cui ai successivi articoli della presente Sezione le invarianti strutturali. Costituiscono, in ogni caso, anche se non espressamente citate nei successivi articoli della presente Sezione, invarianti strutturali dei diversi subsistemi in cui si ritrovano, i beni territoriali di cui alla Sezione III del presente Capo.
4. Ai fini del rispetto della legislazione regionale il presente piano qualifica quali zone con esclusiva funzione agricola il subsistema della pianura costiera orientale e il subsistema della pianura alluvionale del Fiume Cornia, mentre gli altri subsistemi di cui al comma 2 sono qualificati quali zone con prevalente funzione agricola.
5. Parimenti, ai fini dell'identificazione delle aree di cui agli articoli 25, 26, 27, 28 e 29 del vigente piano di indirizzo territoriale regionale, il presente piano classifica come segue i subsistemi di cui al comma 2:

- il subsistema della pianura costiera orientale è riconducibile in parte alle aree a economia agricola debole determinata dall'influenza urbana e in parte alle aree ad agricoltura sviluppata estensiva;
- il subsistema della pianura costiera occidentale è riconducibile in parte alle aree ad agricoltura intensiva o specializzata e in parte alle aree a economia agricola debole determinata dall'influenza urbana;
- il subsistema del promontorio costiero del Monte Massoncello e del Golfo di Baratti è riconducibile in parte alle aree a economia agricola debole contigue agli aggregati urbani e in parte alle aree marginali a economia debole;
- il subsistema della pianura alluvionale del Fiume Cornia è riconducibile in parte, largamente prevalente, alle aree ad agricoltura sviluppata estensiva, in parte, coincidente con le fasce pedecollinari, alle aree ad agricoltura intensiva o specializzata, e in parte, coincidente con le fasce di contatto con gli aggregati insediativi, alle aree a economia agricola debole contigue agli aggregati urbani;

- il subsistema delle colline di Riotorto e di Montioni e il subsistema delle colline di Campiglia e Suvereto sono riconducibili, in assoluta prevalenza, alle aree marginali a economia debole, e in parte, in specifici siti, coincidenti con alcuni versanti bassi, alle aree ad agricoltura intensiva o specializzata.

6. Il regolamento urbanistico può articolare i subsistemi di cui al comma 2 in sottozone, in relazione alle indicazioni di cui ai successivi articoli della presente Sezione, e tenendo conto delle qualificazioni e delle identificazioni di cui ai commi 4 e 5, nonché delle eventuali disposizioni attinenti al territorio rurale e aperto date dal piano territoriale di coordinamento provinciale, ove e per quanto conforme al piano di indirizzo territoriale regionale. Sulla base delle stesse indicazioni, qualificazioni, identificazioni e disposizioni ora elencate, il regolamento urbanistico può viceversa individuare sottozone accorpanti più di uno dei subsistemi di cui al comma 2. Il regolamento urbanistico definisce, con riferimento alle predette sottozone, ovvero ai subsistemi di cui al comma 2, ovvero ancora all'interezza del territorio rurale e aperto, le trasformazioni fisiche ammissibili e le utilizzazioni compatibili, in conformità alle predette indicazioni, qualificazioni e identificazioni, nonché nel rispetto delle disposizioni di cui alle successive Sezioni del presente Capo.

7. Al rispetto delle disposizioni enumerate al comma 6 sono tenuti altresì tutti gli altri atti di governo del territorio, nonché i programmi aziendali pluriennali di miglioramento agricolo ambientale, o strumenti equipollenti comunque denominati.

Articolo 43
Subsistema della pianura costiera orientale

1. Costituiscono invariante strutturale del subsistema della pianura costiera orientale il succedersi dei beni territoriali identificati come spiagge, dune, aree aperte a vegetazione palustre, nonché il reticolo idraulico identificato nella tavola contrassegnata con 4.9.

2. Il regolamento urbanistico specifica le caratteristiche dei manufatti edilizi realizzabili, privilegiando, ogniqualvolta non sia incoerente con le utilizzazioni alle quali devono essere adibite, l'obbligo di dar luogo a manufatti amovibili, con il ricorso a materiali coerenti con gli specifici assetti e profili, anche vedutistici, dei siti interessati.

Articolo 56
Aree aperte a vegetazione palustre

1. Relativamente alle aree aperte a vegetazione palustre, individuate e perimetrate dalle tavole contrassegnate con 9.1 del presente piano, il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, dettano una puntuale disciplina volta alla conservazione del suolo, del sottosuolo, delle acque, della flora e della fauna, e al massimo opportuno e possibile ripristino di condizioni di naturalità, attraverso il mantenimento o la ricostituzione delle predette componenti e di adeguati equilibri tra di esse, nonché attraverso un eventuale esercizio programmato delle attività di pesca e una controllata fruizione collettiva per attività di studio, di osservazione, escursionistiche e ricreative.

2. Il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, definiscono tra l'altro:

a) gli interventi e le attività finalizzate alla conservazione o al ripristino delle componenti naturali e dei relativi equilibri;

b) le infrastrutture e le attrezzature finalizzate alla vigilanza e alla fruizione collettiva delle predette componenti, quali percorsi e spazi di sosta, individuando quelli eventualmente utilizzabili da mezzi di trasporto motorizzati, ricoveri e simili, nonché i limiti e le condizioni della predetta fruizione;

c) le trasformazioni ammissibili dei manufatti edilizi esistenti.

3. Il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, definiscono altresì la gamma delle utilizzazioni compatibili dei manufatti edilizi esistenti nelle aree aperte a vegetazione palustre così da escludere le utilizzazioni incoerenti, quanto a tipo di attività, modalità di uso degli spazi, effetti indotti sul territorio, sulla domanda di servizi, sulle infrastrutture e sulla circolazione, con gli obiettivi di tutela delle caratteristiche essenziali delle aree interessate.

Articolo 57
Aree di pertinenza fluviale

1. Il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, individuano e perimetrano partitamente, entro le aree di pertinenza fluviale definite dalle tavole contrassegnate con 9.1 del presente piano, i seguenti elementi, per quanto sussistano nei loro caratteri fisici identificativi nei diversi tratti delle aree di pertinenza fluviale:

gli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo;

le aree golenali;

le aree di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua.

2. Il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, disciplinano in termini diversificati, nel rispetto di ogni altra disposizione di legge o regolamentare in materia, e comunque, ove richiesto, previo parere favorevole dell'ente o ufficio preposto alla tutela idraulica, le trasformazioni e le attività ammissibili negli elementi indicati nel comma 1, individuandole tra quelle complessivamente ammissibili entro le aree di pertinenza fluviale, e cioè:a) a manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di infrastrutture di difesa del suolo, di canalizzazioni, di opere di difesa idraulica, ivi comprese le casse di espansione e i bacini di laminazione delle acque, di invasi a usi plurimi, e simili, sulla base di piani, programmi e progetti disposti dalle autorità preposte;

b) la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di linee di comunicazione viaria e ferroviaria previste da strumenti di pianificazione nazionali, regionali, provinciali e comunali, nonché dei relativi impianti di servizio, ivi compresi quelli per la distribuzione del carburante, fermo restando che le nuove realizzazioni devono limitarsi ai casi di esigenze non altrimenti soddisfacibili, ed essere definite in termini tali da minimizzare l'interessamento delle aree di pertinenza fluviale, secondo tracciati il più possibile marginali, distanti dai corsi d'acqua, e in ogni caso non paralleli agli stessi corsi d'acqua, dei quali, come delle eventuali relative aree
golenali, prevedere soltanto attraversamenti trasversali;
c) la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di impianti a rete e puntuali per l'approvvigionamento idrico, nonché di impianti a rete per lo smaltimento dei reflui, per il trasporto dell'energia e per le telecomunicazioni, fermo restando che, nei casi di ristrutturazione e di nuova realizzazione, gli impianti a rete, ove non completamente interrati, non devono correre parallelamente alle rive dei corsi d'acqua, dei quali, come delle eventuali relative aree golenali, può prevedersi esclusivamente l'attraversamento trasversale;
d) la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati, i quali, nei casi di ristrutturazione e di nuova realizzazione, non devono essere asfaltati, né pavimentati con altri materiali impermeabilizzanti, né costituire ostacolo al deflusso delle acque, né interessare le sponde e le ripe scoscese;
e) l'esercizio, al di fuori dagli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, dell'ordinaria coltivazione del suolo;
f) la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione, al di fuori dagli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, di strade poderali e interpoderali di larghezza non superiore a 4 metri lineari, le quali non devono essere asfaltate, né pavimentate con altri materiali impermeabilizzanti;
g) la promozione del riformarsi della vegetazione spontanea, ovvero, laddove sia adeguata, e quindi con esclusione in ogni caso degli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, della copertura boschiva, e dell'avviamento all'alto fusto dei boschi cedui e dei boschi misti; sono comunque vietati i rimboschimenti a scopo produttivo e gli impianti per l'arboricoltura da legno;
h) la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione, nelle aree boscate, dei manufatti di cui al comma 10 dell'articolo 52, che non devono costituire ostacolo al deflusso delle acque, né interessare le sponde e le ripe scoscese;
i) a manutenzione e la realizzazione di sistemazioni a verde, anche alberato, destinabili ad attività di tempo libero, nonché di parchi aperti al pubblico le cui attrezzature siano amovibili e precarie e non siano suscettibili di ostacolare il deflusso delle acque in caso di allagamento, con l'esclusione di ogni opera comportante impermeabilizzazione di suoli;
j) le trasformazioni, fisiche e funzionali, degli edifici e degli altri manufatti edilizi esistenti, nonché la realizzazione di impianti tecnologici e di opere di adeguamento igienico-sanitario al servizio di fabbricati esistenti, purché non aggravanti le condizioni di rischio.
3. Negli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e nelle aree golenali devono essere vietate le escavazioni e le estrazioni di materiali litoidi. L'autorità preposta può disporre che inerti eventualmente rimossi vengano resi disponibili per i diversi usi produttivi, ove non ne sia previsto l'utilizzo per opere idrauliche e sia esclusa ogni utilità di movimentazione in alveo lungo l'intera asta fluviale, e ciò unicamente in attuazione di piani, programmi e progetti finalizzati al mantenimento delle condizioni di sicurezza idraulica, nonché conformi al criterio della massima rinaturalizzazione del sistema delle acque superficiali, anche attraverso la regolazione plano-altimetrica degli alvei, la escavazione di invasi golenali, la rimozione di accumuli di inerti in zone sovralluvionate.
4. Il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, definiscono la gamma delle utilizzazioni compatibili dei manufatti edilizi insistenti negli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e nelle aree golenali, in quanto coerenti con le rispettive caratteristiche tipologiche, e dettano le condizioni di sicurezza sia per i manufatti che per la loro fruizione.
5. Il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, definiscono altresì la gamma delle utilizzazioni compatibili dei manufatti edilizi esistenti nelle aree di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua così da escludere le utilizzazioni incoerenti, quanto a tipo di attività, modalità di uso degli spazi, effetti indotti sul territorio, sulla domanda di servizi, sulle infrastrutture e sulla circolazione, con gli obiettivi di tutela delle caratteristiche essenziali delle aree interessate.

Regolamento Urbanistico

Il **quadro previsionale strategico** del vigente RU indica le seguenti priorità:

- definire le dotazioni territoriali a base della sostenibilità dello sviluppo previsto dal RUC stesso
- definire una serie di percorsi e spazi in condizioni di sicurezza e benessere e un sistema della mobilità e della sosta in grado di garantire accessibilità e protezione dei luoghi ambientalmente rilevanti

- collegare le trasformazioni urbane agli interventi di delocalizzazione di edificazione incongrua al contesto
- assegnare priorità alla ristrutturazione urbanistica delle aree critiche e delle aree di riordino individuate dal PS, definendo destinazioni d'uso tali da innalzare la qualità di immagine e di funzionalità delle aree urbane
- colmare la possibilità di saturazione dei centri abitati
- prevedere trasformazioni rilevanti ed espansioni dei centri abitati se finalizzate alla riqualificazione del contesto al cui margine vanno a collocarsi
- incrementare i servizi alla persona promuovendo al contempo, ove possibile, la valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico
- incrementare la capacità produttiva del territorio, nei settori industriale, artigianale e commerciale, aumentando le possibilità di insediamento delle imprese in aree da saturare o da ampliare, consolidando l'evoluzione territoriale storicamente determinatasi;
- migliorare l'offerta e l'accoglienza turistico-ricettiva nel territorio assegnando regole di innalzamento qualitativo e quantitativo alle attività esistenti
- diminuire la pressione sulle risorse esistenti nel territorio rurale e aperto tramite regole di gestione del patrimonio edilizio esistente che permettano la conservazione dei manufatti aventi valore storico architettonico.

Il quadro previsionale strategico del RUC tiene conto anche delle varianti al previgente PRG che hanno riguardato alcuni temi di rilevanza strategica per lo sviluppo economico e le politiche di riqualificazione urbana, che sono state avviate ed approvate in anticipazione rispetto al percorso ordinario di formazione del medesimo RUC (cosiddette **varianti anticipatrici**); i contenuti di dette varianti che hanno riguardato i temi di seguito indicati, sono poi confluiti, salvo affinamenti e aggiornamenti, nella disciplina del RU:
- Variante relativa ai temi della "portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse", (approvata con DCC n. 64/2009 a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione ex art. 21 LR 1/2005 in data 6.04.2009);
- Variante relativa alla "riconversione funzionale dell'ambito urbano di Città Futura, per funzioni di servizio, produttive, museali e residenziali" (approvata con DCC n. 120/2007);
- Variante relativa al "nuovo ambito produttivo-artigianale-commerciale di Colmata" (approvata con DCC n. 46/2009);
- Variante relativa al "potenziamento delle dotazioni scolastiche di Riotorto ed alla riconversione funzionale di alcuni immobili di proprietà pubblica" (approvata con DCC n. 79/2010).

Il tema della **grande industria e delle infrastrutture portuali**, e del loro riassetto, è trattato nel RU al Titolo III (Disciplina per la gestione degli insediamenti esistenti), Capo I Sistema Insediativo che tratta e disciplina gli ambiti specialistici, assimilati a zone omogenee "D", destinate ad attività produttive, soggette a consolidamento, ristrutturazioni, espansioni, articolate in ambiti produttivi artigianale, commerciale, direzionale, per la ricettività, per la portualità.
Per quanto riguarda in particolare l'ambito della **grande industria** (articolato nelle specifiche sottozone D1, D1.1, D2, D3, D4) il RU conferma l'impianto normativo della variante di anticipazione 2009 sopra richiamata, intervenendo tuttavia con un aggiornamento sulla base del mutato scenario economico ed industriale. Gli investimenti previsti dal piano di consolidamento e sviluppo industriale promosso dal gruppo Severstal/Lucchini nel 2007, che era alla base della suddetta variante di anticipazione, sono stati infatti vanificati dalla crisi congiunturale che ha investito pesantemente anche il settore siderurgico, e che ha poi condotto al riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa di Piombino (di cui si tratta in altro paragrafo del presente documento). Pertanto, in fase di elaborazione del RUC (2010-2012), non potendo disporre di un nuovo interlocutore industriale, e tanto meno di un nuovo piano industriale, si è demandato

qualunque intervento preordinato all'eventuale consolidamento industriale negli ambiti D1 (industriali saturi) e alla delocalizzazione degli impianti negli ambiti D2, alla definizione di un **nuovo piano di assetto e consolidamento industriale** che dovrà essere elaborato a cura dell'azienda. Il RUC ha stabilito inoltre che detta pianifcazione assume, sotto il profilo urbanistico, la veste ed i contenuti di **piano urbanistico attuativo** che dovrà in sostanza declinare in termini fisico-spaziali e funzionali il piano industriale; il PA dovrebbe quindi prefigurare l'assetto funzionale e territoriale dello stabilimento (nei diversi settori produttivi) e le relazioni con il contesto urbano e gli ambiti di pregio naturistico limitrofi all'area industriale, disciplinando le fasi realizzative ed i criteri di orientamento progettuale da osservare in fase di attuazione dei singoli interventi. Il PA dovrà inoltre essere corredato dalla convenzione che dovrà regolare i rapporti tra Comune e azienda in ordine a vari aspetti ed impegni.
Anche per quanto riguarda **l'ambito portuale**, la disciplina del RU ha sostanzialmente riassorbito i contenuti della variante di anticipazione e dell'accordo di pianificazione 2009, con la quale è stato contestualmente definito e poi adottato da parte dell'APP il Piano Regolatore portuale (ex L. 84/94). Il porto commerciale (individuato nel RU nell'ambito D.14.1), assieme al previsto complesso della nautica (ambito D14.2), sostanziano lo sviluppo del sistema della portualità e della nautica per l'intero territorio comunale. Il RU prevede per il porto commerciale intervento importanti di riassetto e ampliamento funzionale e morfologico, in attuazione delle strategie contenute nel vigente PS, puntando allo sviluppo e al potenziamento dei traffici marittimi e all'incremento delle attività logistiche. L' assetto del porto commerciale è poi disciplinato nel dettaglio dal Piano Regolatore Portuale ex L. 84/1994, di competenza dell'Autorità Portuale coerentemente con le strategie, gli obiettivi e la disciplina del PS e del RU comunali.
Nello specifico il *layout* del nuovo assetto industriale prefigurato nel Masterplan AFERPI interessa prevalentemente le aree a destinazione industriale (D1, D2, D3, D4) e parzialmente le aree a destinazione portuale D14.1 (porto commerciale, industriale, passeggeri) e F6 (aree attrezzate per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti e attività assimilate).
Come già evidenziato in riferimento alla disciplina del PS, Il *masterplan* AFERPI va ad interessare, se pure essenzialmente per l'assetto delle infrastrutture lineari, anche aree esterne al perimetro industriale, interessando pertanto aree del territorio rurale e aperto disciplinate al TitoloIII/Capo II del RU. In particolare vengono interessati i seguenti ambiti rurali:
area di pertinenza fluviale "E2fl" (bene del territorio aperto-invariante strutturale PS), disciplinate dall'art. 82 delle NTA
area umida e palustre "E5" (bene del territorio aperto-invariante strutturale PS), disciplinata dall'art. 82 delle NTA.

Di seguito si riportano in estratto le NTA del RU relative alle sottozone e agli ambiti interessati.

Titolo III/Capo I Sistema insediativo

Art. 62 - D1 impianti industriali saturi
L'ambito D1, che si estende ad est del comparto di Città Futura (di cui alla scheda PV n.8) e del quartiere Cotone-Poggetto, comprende impianti industriali facenti parte dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale da contenere e progressivamente trasferire nel soprastante ambito D2, compatibilmente con la logistica dello stabilimento.

Negli ambiti D1 dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale non è ammessa di norma la costruzione di nuovi impianti industriali ed il potenziamento di quelli esistenti, se non a fronte della presentazione da parte del soggetto gestore di un nuovo "piano di consolidamento e riassetto industriale" che assumerà, sotto il profilo urbanistico, valenza e contenuto di piano urbanistico attuativo (PA), da assoggettare a Valutazione di cui all'art. 11, comma 2, della L. R. 1/2005 e all'art. 10 delle presenti NTA.

Il nuovo "piano di consolidamento e riassetto industriale" dovrà comprendere un quadro conoscitivo aggiornato dell'intero stabilimento industriale a ciclo integrale, interessando pertanto anche gli ambiti di espansione industriale (sottozone D2) di cui al successivo articolo 63, seguendo l'impostazione del quadro conoscitivo redatto in occasione

della variante al previgente PRG avente ad oggetto "la portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse", approvata con deliberazione C.C. n.64 del 15.04.2009 .
In particolare il nuovo "piano di consolidamento e riassetto industriale" dovrà analizzare l'intero stabilimento siderurgico a ciclo integrale individuando spazi ed aree non più necessarie alla gestione del ciclo produttivo e quindi disponibili, in prospettiva, per altre funzioni e dotazioni di tipo urbano.
Qualora siano adeguatamente motivate le ragioni che impediscono diverse localizzazioni negli ambiti di espansione industriale appositamente individuati dal presente RU (sottozone D2), il nuovo "piano di consolidamento e riassetto industriale" potrà individuare interventi di sostituzione e di integrazione funzionale del ciclo produttivo degli impianti esistenti in ambito D1, che potranno comportare anche nuove costruzioni e dotazioni impiantistiche, con esclusione comunque degli impianti per la produzione del coke per i quali si deve perseguire esclusivamente l'obiettivo della delocalizzazione. Per questi ultimi, conseguentemente, non saranno ammessi interventi finalizzati all'incremento della produzione ma saranno comunque consentiti al gestore gli interventi necessari al mantenimento dell'impianto in condizioni di sicurezza ed efficienza, nonché quelli finalizzati all'adeguamento alle migliori tecniche disponibili (BAT) fino al rinnovo dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA), nell'ambito della quale verrà verificata la rispondenza dell'impianto agli standards richiesti.
Gli interventi previsti dal nuovo piano di consolidamento e riassetto industriale" saranno comunque soggetti al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- rapporto di copertura (R.C.) di 0,5 mq/mq con riferimento al perimetro dello stabilimento che ricade all'interno della sottozona D1;
- al nuovo impianto, o all'adeguamento di impianti esistenti, dovranno essere applicate le migliori tecniche disponibili (BAT), da verificare in sede di Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA), al fine di contenere l'inquinamento prodotto (emissioni acustiche, atmosferiche, prelievi idrici, ecc.);
- gli interventi proposti non potranno produrre un aggravio delle condizioni ambientali iniziali né un aggravio dei prelievi idrici dal sottosuolo in corrispondenza delle zone con elevati livelli di salinità così come definite dall'indagine geologico-tecnica, parte integrante del presente RU;
- conseguentemente ogni nuovo impianto, o adeguamento impiantistico, preordinato all'incremento o alla diversificazione della produzione dovrà essere accompagnato dalla contestuale realizzazione di interventi finalizzati al contenimento dei livelli di inquinamento complessivo prodotti dallo stabilimento, nonché alla riduzione dei consumi idrici che saranno individuati nel "programma di consolidamento e riassetto industriale" in coerenza con quanto stabilito in sede di AIA;
- gli interventi proposti non potranno produrre un aggravio del rischio di incidente rilevante di cui al D.M. LL.PP. 9 maggio 2001 all'esterno dello stabilimento industriale; qualora si prefiguri un aggravio del rischio di incidente rilevante di cui al D.M. LL.PP. 9 maggio 2001, all'interno dello stabilimento industriale, l'azienda ottempererà agli obblighi previsti nelle normative nazionali e regionali vigenti relativi all'implementazione del sistema di gestione del rischio;
- le aree di stoccaggio delle materie prime e/o degli scarti delle lavorazioni siderurgiche dovranno essere realizzati in strutture coperte, ove tale soluzione tecnologica sia richiesta quale adeguamento alle BAT in sede di Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA), e adottando comunque soluzioni tali da evitare fenomeni di spolveramento;
- le aree di pertinenza degli impianti, la viabilità di servizio interna e ogni altro spazio dello stabilimento destinato alla lavorazione, alla movimentazione e allo stoccaggio delle merci e dei prodotti, dovranno essere adeguatamente pavimentate e asfaltate ove sia tecnicamente possibile in relazione alle specifiche lavorazioni industriali;
- i nuovi fabbricati industriali dovranno garantire la qualità ed omogeneità formale (in particolare nella scelta dei materiali e delle cromie prevalenti) tenendo conto dell'immagine complessiva dello stabilimento e del contesto urbano in cui si collocano; a tal fine dovranno essere prodotti specifici elaborati utili a valutare l'inserimento del nuovo intervento nel contesto urbano e territoriale.

Il nuovo "piano di consolidamento e riassetto industriale" sarà accompagnato da uno schema di convenzione, da sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale unitamente al suddetto piano, con la quale dovranno essere disciplinati i seguenti contenuti:
impegno dell'azienda, conseguente alla realizzazione degli eventuali nuovi impianti, alla dismissione e demolizione di impianti obsoleti localizzati negli ambiti industriali saturi (D1) o in ambiti non più destinati alle attività industriali (ambito portuale, ambito di Città Futura, ambito della Chiusa di Pontedoro, ambito delle aree umide costiere, ecc.) con eventuale rilocalizzazione in zona D2; qualora la dismissione/demolizione degli impianti obsoleti non sia contestuale alla realizzazione del nuovo impianto, in relazione a documentate e adeguate motivazioni prodotte dall'azienda, la stessa indicherà, con uno specifico cronoprogramma, la tempistica prevista per l'attuazione delle dismissioni/delocalizzazioni impiantistiche;
impegno dell'azienda a realizzare, contestualmente al nuovo impianto, interventi finalizzati al contenimento dei livelli di inquinamento complessivo prodotti dallo stabilimento nonché alla riduzione dei consumi idrici;
impegno dell'azienda a realizzare ampie fasce di filtro tra lo stabilimento industriale e gli insediamenti esistenti ai margini industriali nonché rispetto alle aree costiere e fluviali contermini, così come indicato negli elaborati cartografici del presente RU; tali fasce di filtro dovranno essere adeguatamente piantumate e dotate, qualora

necessario, di barriere fonoassorbenti; a tal fine dovranno essere prodotti dall'azienda specifici elaborati progettuali nei quali siano puntualmente indicate le essenze vegetazionali da impiegare, da selezionare in funzione del contesto urbano o territoriale interessato, le eventuali modellazioni del terreno ed i sistemi di irrigazione adottati;
impegno dell'azienda alla cessione gratuita di aree di proprietà della stessa funzionali alla realizzazione del prolungamento della SS 398 fino al porto, qualora non già acquisite con altre modalità; alla cessione gratuita di aree non più funzionali al ciclo produttivo da riconvertire progressivamente ad altre funzioni; alla retrocessione delle concessioni demaniali intestate all'azienda relative ad aree del demanio marittimo o del demanio bonifica non più destinate dal presente RU agli usi industriali (quali aree portuali attualmente occupate dai carbonili, specchio acqueo della Chiusa destinato al distretto della nautica, aree per lo stoccaggio ed il trattamento dei rifiuti in impianti pubblici, aree interessate dal prolungamento della SS 398, aree umide costiere ecc.);
individuazione, di concerto con il Comune, degli impianti industriali dismessi di interesse storico documentale che, compatibilmente con le condizioni di sicurezza ed igienico ambientali, potranno essere conservati in sito od eventualmente rilocalizzati, anche per singole componenti impiantistiche, a cura e spese dell'azienda, nelle aree di Città Futura al fine di creare percorsi tematici di archeologica industriale;
gli obblighi per assicurare la disponibilità di spazi pubblici destinati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi, ai sensi dell'art. 5 del D.M. 2.4.1968 n. 1444, reperibili d'intesa con il Comune, anche all'esterno dei perimetri industriali o, in alternativa, da monetizzare sulla base di una stima prodotta dai competenti uffici comunali; nonché a realizzare eventuali ulteriori opere di urbanizzazione funzionalmente connesse o poste in prossimità degli ambiti industriali (quali ad esempio sistemazioni viabilistiche); potranno concorrere al soddisfacimento degli standards pubblici le aree sopra menzionate necessarie alla realizzazione della SS 398 o da riconvertire ad altre funzioni, nonché le aree destinate alla realizzazione di fasce di filtro a verde.
Per tutti gli impegni assunti dall'azienda si dovranno stabilire in sede di convenzione idonee garanzie con eventuale ricorso a strumenti diversi in ragione della natura degli obblighi assunti (quali polizze fidejussorie, penali, ecc.). L'attuazione degli interventi previsti dal "piano di consolidamento e riassetto industriale" è subordinata alla sottoscrizione della suddetta convenzione.
Qualora vengano definiti e sottoscritti tra l'azienda, il Comune e le istituzioni di livello superiore, accordi più generali riguardanti i complessivi programmi di sviluppo industriale e di miglioramento ambientale dello stabilimento siderurgico, che assumano i contenuti e gli obblighi sopra elencati e rivestano natura di atto giuridicamente vincolante, non si renderà necessario procedere alla sottoscrizione della specifica convenzione con il Comune.
In assenza dell'approvazione del nuovo "piano di riassetto e consolidamento industriale", con valenza di piano urbanistico attuativo, e della stipula della relativa convenzione, per gli impianti e le infrastrutture esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di demolizione, di manutenzione tesi al mantenimento in efficienza degli impianti esistenti, quelli necessari al raggiungimento di migliori performance ambientali, nonchè a soddisfare requisiti di igiene ambientale e di sicurezza sui luoghi di lavoro. E' in ogni caso prescritto il rispetto del rapporto di copertura di 0,5 mq/mq. Sono inoltre consentiti tutti gli interventi volti alla bonifica ambientale e alla riduzione del rischio industriale.

Omissis…

Art. 63 - D2 impianti industriali di espansione
Comprendono ambiti di espansione per nuovi impianti industriali, per la rilocalizzazione di quelli da trasferire e per la diversificazione produttiva di tipo industriale. In particolare l'ambito compreso tra la strada della Base Geodetica e lo stabilimento Dalmine viene prioritariamente destinato alla rilocalizzazione e all'insediamento di piccole e medie imprese a carattere industriale.
In questi ambiti, fatto salvo quanto stabilito dalle presenti norme per lo stabilimento siderurgico a ciclo integrale, è ammessa, con intervento diretto, la costruzione di nuovi impianti ed edifici industriali entro il rapporto di copertura (R.C.) di 0,5 mq/mq. riferito alle aree di pertinenza di ciascun intervento, adeguatamente individuate e perimetrate negli elaborati di progetto.
Tali costruzioni possono essere integrative o sostitutive dei cicli produttivi esistenti, oppure tali da configurarsi come nuovi stabilimenti industriali.
In questi ambiti sono altresì ammessi impianti per la produzione energetica da fonti rinnovabili o connesse al ciclo produttivo, qualora compatibili con la logistica ed il funzionamento degli stabilimenti industriali.
Nella localizzazione delle nuove costruzioni e dei nuovi impianti si dovranno perseguire gli obiettivi del contenimento del consumo di suolo, degli impatti sulle principali risorse ambientali e della mitigazione paesaggistica ed ambientale rispetto agli insediamenti contigui ed ai territori contermini (aree agricole, fluviali e marittime).
La realizzazione di nuovi impianti e la sostituzione o l'integrazione di quelli esistenti, non dovranno comunque comportare aumenti dei prelievi di acqua dal sottosuolo in corrispondenza delle zone con elevati livelli di salinità, così come definite dall'indagine geologico-tecnica parte integrante del presente RU.
A tal fine i progetti relativi a nuovi impianti o all'integrazione di quelli esistenti negli ambiti D2, sono soggetti al rispetto delle seguenti condizioni:

- al nuovo impianto, o all'adeguamento degli impianti esistenti, dovranno essere applicate le migliori tecniche disponibili (BAT), da verificare in sede di Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA), al fine di contenere l'inquinamento prodotto (emissioni acustiche, atmosferiche, prelievi idrici, ecc.);
- l'intervento proposto non potrà comunque produrre un aggravio delle condizioni ambientali iniziali; a tal fine il progetto dovrà essere corredato da una specifica relazione ambientale dalla quale risulti l'incidenza dell'intervento proposto sulle principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo), indicando le eventuali misure di mitigazione;
- l'intervento proposto non potrà comunque produrre un aggravio del rischio di incidente rilevante di cui al D.M. LL.PP. 9 maggio 2001 all'esterno dello stabilimento industriale; qualora l'intervento costituisca un aggravio del rischio di incidente rilevante di cui al D.M. LL.PP. 9 maggio 2001, all'interno dello stabilimento industriale, l'azienda ottempererà agli obblighi previsti nelle normative nazionali e regionali vigenti relativi all'implementazione del sistema di gestione del rischio;
- le aree di stoccaggio delle materie prime e/o degli scarti delle lavorazioni siderurgiche dovranno essere realizzate prevalentemente in strutture coperte, ove tale soluzione tecnologica sia richiesta quale adeguamento alle BAT in sede di Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA), adottando comunque soluzioni tali da evitare fenomeni di spolveramento;
- le aree di pertinenza degli impianti, la viabilità di servizio interna e ogni altro spazio dello stabilimento destinato alla lavorazione, alla movimentazione e allo stoccaggio delle merci e dei prodotti dovranno essere adeguatamente pavimentate e asfaltate ove sia tecnicamente possibile in relazione alle specifiche lavorazioni industriali;
- i nuovi fabbricati industriali dovranno garantire la qualità ed omogeneità formale (in particolare nella scelta dei materiali e delle cromie prevalenti) tenendo conto dell'immagine complessiva dello stabilimento e del contesto territoriale in cui si collocano;
- realizzazione di un complessivo sistema di regimazione delle acque piovane con trattamento di acque di prima pioggia.

Negli ambiti D2 dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale la realizzazione di nuovi impianti industriali e la rilocalizzazione di quelli esistenti è subordinata alla presentazione da parte del soggetto gestore del nuovo "piano di consolidamento e riassetto industriale" di cui al precedente articolo 62.
Il rilascio dei relativi titoli abilitativi edilizi è pertanto subordinato all'approvazione del piano urbanistico attuativo ed alla sottoscrizione della convenzione di cui al precedente articolo.
Fino all'approvazione del nuovo "piano di consolidamento e riassetto industriale" con valenza di piano urbanistico attuativo, ed alla stipula della relativa convenzione, per gli impianti e le infrastrutture esistenti sono consentiti interventi di demolizione, di manutenzione e adeguamento impiantistico e tecnologico preordinati a mantenere in efficienza lo stabilimento industriale nonché quelli necessari al raggiungimento di migliori performance ambientali e a soddisfare requisiti di igiene ambientale e di sicurezza sui luoghi di lavoro. Sono inoltre consentiti tutti gli interventi volti alla bonifica ambientale ed alla riduzione del rischio industriale. E' in ogni caso prescritto il rispetto del rapporto di copertura di 0,5 mq/mq.
Tutti gli interventi sono comunque soggetti al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità riportate al Titolo II, Capo III delle presenti norme.

Art. 64 - D3 ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici
Comprendono ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali. In queste aree è ammessa esclusivamente la realizzazione di infrastrutture viarie, ferroviarie e di servizio agli impianti industriali.
Art. 65 - D4 aree a servizio prevalente dell'industria
In loc. Ischia di Crociano, in corrispondenza delle portinerie di ingresso dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale, si prevede un centro servizi per gli automezzi che movimentano i prodotti industriali. Tale previsione, dovrebbe indurre, in prospettiva, il graduale miglioramento delle condizioni dell'abitato di Fiorentina attualmente interessato dalla sosta dei mezzi pesanti e da un'elevata concentrazione di attività connesse all'autotrasporto.
In questi ambiti è ammessa,previa definizione di un progetto unitario, la realizzazione di un centro servizi per l'autotrasporto (autoparco) prevalentemente dedicato agli automezzi che trasportano le merci ed i prodotti degli stabilimenti industriali.
L'area, contigua alle portinerie di ingresso degli stabilimenti industriali, potrà pertanto essere dotata di tutti i servizi necessari per l'accoglienza degli automezzi e degli addetti all'autotrasporto, quali (a titolo indicativo e non esaustivo):
- servizi di ristorazione
- servizi igienici/lavanderia
- foresteria
- spazi informativi
- postazione medica di primo soccorso
- uffici e attività direzionali per gli operatori dell'autotrasporto
- attività commerciali connesse all'autotrasporto/minimarket
- autofficina- area lavaggio mezzi

- stazione rifornimento carburanti
- aree di sosta automezzi.

Per le nuove costruzioni dovranno essere rispettati i seguenti indici:
- rapporto di copertura: 0,25 mq./mq.
- altezza massima: ml.10.00

Su tutto il fronte strada dovrà essere realizzata una adeguata schermatura vegetazionale con eventuale modellazione del terreno (del tipo rilevato inerbito) e piantumazione con essenze vegetazionali appropriate al contesto.
Tutti gli interventi sono comunque soggetti al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità riportate al Titolo II, Capo III delle presenti norme/RU.

Art. 96 - Ambiti di espansione della portualità e della nautica

Il porto commerciale (D14.1) ed il complesso integrato della nautica (D14.2), che unitamente alle attrezzature diportistiche già esistenti disciplinate al precedente art. 75 sostanziano il sistema della portualità e della nautica, configurano gli ambiti di espansione e sviluppo di tale sistema, in attuazione del disegno strategico e delle condizioni statutarie del Piano Strutturale vigente.
L'individuazione di tali ambiti rende operative:
- le strategie comunali di incremento delle attività marittime e portuali e della loro diversificazione, di attrazione di impresa economica multisettoriale, di realizzazione di una filiera di funzioni integrate che comprendono la portualità commerciale, il diportismo nautico, la cantieristica e i servizi;
- gli obiettivi territoriali dello sviluppo delle infrastrutture, del miglioramento dell'accessibilità, dell'aumento di standard, della riconfigurazione del fronte costiero;
- le condizioni di tutela ambientale per il contenimento dei carichi ambientali, la difesa delle aree di valore ambientale e paesistico e delle zone umide, il contrasto dell'erosione costiera e dell'intrusione salina, la ricerca dell'equilibrio idrogeologico, l'uso di innovazioni tecnologiche per la sicurezza e il controllo degli inquinamenti.
- In base a quanto sopra richiamato, il sistema della portualità e della nautica:
- costituisce previsione locale coerente e convergente rispetto al progetto di governo territoriale regionale contenuto nel Piano di Indirizzo territoriale di cui alla D.C.R. n. 72 del 24 luglio 2007, secondo le definizioni del paragrafo 8.1 del Documento di Piano;
- si colloca nel quadro delineato dal documento del master plan "La rete dei porti toscani" che costituisce parte integrante del Piano di Indirizzo territoriale sopraccitato;
- rispetta i criteri di cui all'Allegato I della Disciplina del master plan suddetto, fin dal principio generale ivi statuito per il quale è necessario "che gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto";
- aderisce alle condizioni definite nella Disciplina del Master plan sopra richiamato, sia per quanto attiene i requisiti e le prestazioni degli interventi, sia per quanto riguarda gli strumenti attuativi e le procedure, a partire dalle condizioni generali di cui al Capo I art. 4 della Disciplina del master plan che ammette interventi per la portualità purchè siano utilizzate le aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale; purchè siano valorizzate e riqualificate le aree di waterfront; purchè siano adeguate le dotazioni infrastrutturali e siano migliorate le accessibilità da terra e da mare del porto.

La trasformazione territoriale configurata dal sistema complessivo per la portualità e la nautica è regolata dalle presenti norme, nel rispetto delle Discipline del Piano di Indirizzo territoriale regionale e del master plan "La rete dei porti toscani" già ricordati, tramite:
- specifiche urbanistico-edilizie finalizzate alla caratterizzazione del rapporto fra città e mare, alla realizzazione di un nuovo paesaggio urbano e costiero, alla ridefinizione morfologica delle aree a terra, alla qualificazione funzionale delle aree a terra e a mare secondo criteri di complementarietà;
- spacifiche territoriali finalizzate alla infra3trutturazione territoriale, costituita da opere funzionali all'accessibilità e ai collegamenti, contestuali agli interventi portuali e marittimi3
- specifiche ambientala finalizzate al benessere e alla sicurezza, al coltenimento degli effetti ambientali degli interventi, all'incremento di impatti positivi sull'ambiente costiero, imprescindibili ai fini della realizzazione degli interventi.

Gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare di porti e approdi turistici sono attuati mediante piani regolatori portuali, che costituiscono atti di governo del territorio ai sensi della Lrt 1/2005.
Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con quelle del presente RU.
Tutti gli spazi, le attrezzature e gli impianti sia a terra che a mare devono rispettare le direttive di cui all'Allegato II del Masterplan "La rete dei porti toscani" relative a qualità progettuale, standard a terra e dei servizi, standard nautici e standard ambientali. Tutti gli interventi sono soggetti inoltre al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità di cui al Titolo II Capo III del presente RU.

D14.1 porto commerciale, industriale, passeggeri

Il porto commerciale è soggetto a interventi di riassetto e ampliamento funzionale e morfologico in attuazione delle strategie del Piano strutturale, che vi ammette lo sviluppo e il potenziamento dei traffici marittimi e delle attività logistiche.

Il nuovo assetto del porto commerciale è disciplinato dal Piano regolatore portuale, d'ora in poi PRP, formato e approvato ai sensi della normativa vigente in materia.

Nel rispetto delle condizioni statuite del Piano strutturale, l'assetto infrastrutturale viario e ferroviario è condizione per la funzionalità degli interventi di riassetto e ampliamento del porto e per il conseguimento di una maggiore integrazione funzionale tra porto e città, che devono al contempo soddisfare i seguenti obiettivi:

- riqualificazione e ridefinizione dei margini delle aree portuali a diretto contatto con la città, attribuendo a questi ultimi un connotato urbano e una qualità architettonica tale da marcare il profilo urbano costiero quale nuovo waterfront;
- incremento delle dotazioni di parcheggio e della loro funzionalità, in ordine alle categorie di utenti e allo svolgimento delle diverse attività;
- contenimento degli effetti ambientali negativi delle attività industriali tramite la preferenza di strutture coperte quali silos e capannoni per lo stoccaggio della merce rinfusa, evitando depositi a cielo aperto.

Gli interventi e i requisiti funzionali, morfologici e tipologici sopra richiamati devono essere normati dal PRP già ricordato, che dovrà dettagliare l'articolazione funzionale, le localizzazioni, i requisiti prestazionali, sia ambientali che architettonici, delle opere a terra e delle opere a mare, in conformità a quanto di seguito dettato.

Le funzioni ammesse sono:

- funzione commerciale relativa allo svolgimento delle operazioni portuali di movimentazione e stoccaggio merci, prodotti e rinfuse;
- funzione industriale, ivi comprese le attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale, stoccaggio e lavorazione merci e servizi;
- funzione passeggeri, relativa all'esercizio del trasporto ferroviario edei relativi servizi;
- funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza ai traghetti;
- funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere;
- servizi portuali, comprensivi di servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,…), servizi di sicurezza e controllo, servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo);
- diporto;
- pesca, che pur facendo parte delle funzioni del porto commerciale, è localizzata nel polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche, individuato come zona D14.2.b, di seguito normato. Il "piano guida", applicato alla zona D14.2 e definito nel prosieguo delle presenti norme, dovrà rispettare le relazioni fra competenze, che si instaurano fra il porto commerciale (D14.1) e il polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b).

Sono componenti delle funzioni sopra elencate le seguenti attività:

- direzionali, amministrative e di controllo, di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari al loro svolgimento; di stoccaggio, manipolazione e lavorazione delle merci, commerciali (piccole e medie strutture di vendita), e servizi in genere (agenzie di servizio alle persone, sportelli bancari etc.); le attività residenziali connesse alle diverse tipologie funzionali (dalla guardiania alle caserme, etc.); di servizio complementare all'accoglienza delle navi traghetto, navi crociera e delle imbarcazioni da diporto; connesse alla produzione dei componenti, dei servizi e di assistenza.

Il nuovo assetto portuale contenuto nel PRP deve prevedere le opere marittime di protezione, le connessioni funzionali con il sistema infrastrutturale stradale e ferroviario principale e il disegno della distribuzione interna viaria e ferroviaria e per la sosta.

Nell'ambito del nuovo assetto portuale e retroportuale il PRP, in accordo con le scelte operate dal presente RU in ordine alla rilocalizzazione della stazione ferroviaria di Piombino-centro (si veda scheda normativa relativa all'AT 16 del DOSSIER F) , potrà inoltre prevedere la rilocalizzazione della stazione ferroviaria passeggeria servizio della città e del porto.

Sono individuati i seguenti ambiti, che il PRP localizzerà tenendo conto dei rapporti visivi, della funzionalità, della sicurezza e dei rapporti con la città e con il complesso integrato della nautica (D14.2.a e D14.2.b), seguendo le indicazioni di seguito elencate ma potendosene discostare per la miglior funzionalità, la qualità ambientale e architettonica, la sicurezza del nuovo assetto:

- Area Terminal Passeggeri, indicativamente situata nella porzione meridionale del porto, accessibile direttamente dalla SS 398 e dalla viabilità portuale principale; nella quale sono garantite almeno le seguenti attività: attracco, attesa e servizio ai traghetti ed alle navi ro-pax in generale; attracco, attesa e servizio alle navi da crociera; servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale; servizi di sicurezza e controllo; servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.); operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali;
- Area Terminal Autostrade del mare, indicativamente situato nella porzione centrale del porto, accessibile direttamente dalla SS 398 e dalla viabilità portuale principale; ove sono garantite almeno le seguenti attività:

operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali, operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse solide e liquide, operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio prodotti siderurgici, servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale; servizi di sicurezza e controllo; servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.); attracco, attesa e servizio ai traghetti ed alle navi ro-pax in generale;

- Area Terminal Commerciale/Industriale, indicativamente situata nella porzione settentrionale del porto, accessibile direttamente dalla SS 398 e dalla viabilità portuale principale; nella quale sono garantite almeno le seguenti attività: operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali, operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse solide e liquide, operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici , riparazione, manutenzione, trasformazione e allestimento navale, stoccaggio e lavorazione merci e servizi, servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale; servizi di sicurezza e controllo; servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.);
- Area Darsena Mezzi di Servizio, destinata ad ospitare le autorità di pubblica sicurezza (VVF, Guardia di Finanza, Carabinieri, Guardia Costiera, …), ed i servizi portuali (ormeggiatori; rimorchiatori, piloti) e quindi da localizzare in posizione prossima all'imboccatura del porto per il corretto svolgimento delle attività istituzionali di controllo. Se ne indica la localizzazione all'interno delle aree, a terra ed a mare, poste a sud del porto commerciale, a tergo del molo Batteria, destinate al Polo del diportismo (D14.2.a). L'accesso a terra è garantito dalla viabilità portuale principale. L'accesso via mare alla darsena, è protetto dalla diga foranea del porto turistico.
- Area Polo centro direzionale del porto, comprendente tutte le funzioni direzionali e di servizio, pubbliche e private, necessarie per una gestione avanzata delle attività portuali, indicativamente situata allo svincolo di ingresso principale nell'ambito portuale in zona Poggio Batteria, nella parte meridionale dell'area portuale, con accessibilità da terra direttamente dalla viabilità portuale principale;
- Area Darsena Pescherecci, situata all'interno delle aree, a terra ed a mare, poste a nord del porto commerciale destinate al Polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b), accessibile dalla viabilità comunale e dall'asse di penetrazione che si innesta nella S.S. 398 in corrispondenza dello svincolo Terre Rosse, destinata alla rilocalizzazione delle imbarcazioni da pesca che attualmente utilizzano la Darsena Magona.

Il PRP applicato alla zona D14.1 e "il piano guida" applicato alla zona D14.2 possono specificare, e modificare non in via sostanziale, i perimetri degli ambiti indicati nelle tavole del presente RU, con particolare attenzione alle parti di contatto fra le zone, al fine di migliorare i reciproci rapporti funzionali e morfologici, le prestazioni qualitative funzionali e morfologiche interne alle singole zone e sottozone, le prestazioni ambientali e in particolare gli effetti di miglioramento dell'equilibrio costiero come indicato nelle disposizioni del presente RU relative agli aspetti geologico tecnici e idraulici.

Il procedimento di formazione e approvazione del PRP contiene il processo della valutazione secondo quanto definito dalla legge regionale 1/2005 e dalla legge regionale 10/2010.

Titolo III/Capo II Disciplina del territorio rurale e aperto

Art. 82 - Regole specifiche per le sottozone

Le sottozone E sono individuate nella Tavola 1 in scala 1:10.000 con apposita perimetrazione e sigla alfanumerica. Per queste vale la disciplina generale di cui agli articoli precedenti integrata dalle specifiche disposizioni di seguito riportate per le singole sottozone

….Omissis …..

E2/fl area di pertinenza fluviale, bene del territorio aperto, invariante strutturale

Le sottozone E2/fl comprendono le zone coltivate poste in prossimità ai principali corsi d'acqua. In tali aree l'utilizzazione agricola concorre a presidiare i valori territoriali con particolare riferimento alla tutela idrogeologica, alla salvaguardia da fenomeni di esondazione, al mantenimento in efficienza del reticolo idraulico superficiale.

Le sottozone E2/fl comprendono:

- gli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo;
- le aree golenali;
- le aree di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua.

Qualunque intervento in queste sottozone, deve prioritariamente individuare quale dei tre componenti è soggetto all'intervento medesimo, e dimostrarne il suo stato attuale, nonché il miglioramento apportato dall'intervento, o almeno la sua indifferenza, e l'impossibilità di siti alternativi per realizzare l'intervento, fra quelli ammessi nell'elenco che segue, in conformità a quanto disposto dal Piano strutturale vigente.

In applicazione dell'art. 57 delle Norme del Piano strutturale vigente, nelle sottozone E2/fl sono ammesse:

- la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di infrastrutture di difesa del suolo, di canalizzazioni, di opere di difesa idraulica, ivi comprese le casse di espansione e i bacini di laminazione delle acque, di invasi a usi plurimi, e simili, sulla base di piani, programmi e progetti disposti dalle autorità preposte;

- la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di linee di comunicazione viaria e ferroviaria previste da strumenti di pianificazione nazionali, regionali, provinciali e comunali, fermo restando che le nuove realizzazioni devono limitarsi ai casi di esigenze non altrimenti soddisfabili, ed essere definite in termini tali da minimizzare l'interessamento delle aree di pertinenza fluviale, secondo tracciati il più possibile marginali, distanti dai corsi d'acqua, e in ogni caso non paralleli agli stessi corsi d'acqua, dei quali, come delle eventuali relative aree golenali, prevedere soltanto attraversamenti trasversali; sono inoltre ammessi gli impianti di servizio alle suddette infrastrutture, compresi quelli per la distribuzione carburanti;
- la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di impianti a rete e puntuali per l'approvvigionamento idrico, nonché di impianti a rete per lo smaltimento dei reflui, per il trasporto dell'energia e per le telecomunicazioni, fermo restando che, nei casi di ristrutturazione e di nuova realizzazione, gli impianti a rete, ove non completamente interrati, non devono correre parallelamente alle rive dei corsi d'acqua, dei quali, come delle eventuali relative aree golenali, può prevedersi esclusivamente l'attraversamento trasversale;
- la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati, i quali, nei casi di ristrutturazione e di nuova realizzazione, non devono essere asfaltati, né pavimentati con altri materiali impermeabilizzanti, né costituire ostacolo al deflusso delle acque, né interessare le sponde e le ripe scoscese;
- l'esercizio, al di fuori dagli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, dell'ordinaria coltivazione del suolo;
- la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione, al di fuori dagli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, di strade poderali e interpoderali di larghezza non superiore a 4 metri lineari, le quali non devono essere asfaltate, né pavimentate con altri materiali impermeabilizzanti;
- interventi volti a favorire il riformarsi della vegetazione spontanea, ovvero, laddove sia adeguata, e quindi con esclusione in ogni caso degli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, della copertura boschiva, e dell'avviamento all'alto fusto dei boschi cedui e dei boschi misti;
- la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione, nelle aree boscate, dei manufatti ivi ammessi, che non devono costituire ostacolo al deflusso delle acque, né interessare le sponde e le ripe scoscese;
- la manutenzione e la realizzazione di sistemazioni a verde, anche alberato, destinabili ad attività di tempo libero, nonché di parchi aperti al pubblico le cui attrezzature siano amovibili e precarie e non siano suscettibili di ostacolare il deflusso delle acque in caso di allagamento, con l'esclusione di ogni opera comportante impermeabilizzazione di suoli;
- le trasformazioni, fisiche e funzionali, degli edifici e degli altri manufatti edilizi esistenti, nonché la realizzazione di impianti tecnologici e di opere di adeguamento igienico-sanitario al servizio di fabbricati esistenti, purché non aggravanti le condizioni di rischio.

Negli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e nelle aree golenali sono vietate le escavazioni e le estrazioni di materiali litoidi. L'autorità preposta può disporre che inerti eventualmente rimossi vengano resi disponibili per i diversi usi produttivi, ove non ne sia previsto l'utilizzo per opere idrauliche e sia esclusa ogni utilità di movimentazione in alveo lungo l'intera asta fluviale, e ciò unicamente in attuazione di piani, programmi e progetti finalizzati al mantenimento delle condizioni di sicurezza idraulica, nonché conformi al criterio della massima rinaturalizzazione del sistema delle acque superficiali, anche attraverso la regolazione plano-altimetrica degli alvei, la escavazione di invasi golenali, la rimozione di accumuli di inerti in zone sovralluvionate.

Nelle sottozone E2/fl sono vietate le nuove costruzioni, nonché l'installazione di manufatti precari, fatto salvo quanto sopra stabilito per le zone boscate, di manufatti per il ricovero di animali da cortile e domestici, di maneggio, di bici noleggio e per la vendita di prodotti agricoli, nonché i rimboschimenti a scopo produttivo e gli impianti per l'arboricoltura da legno.
Non vi è ammessa l'ospitalità agrituristica con mezzi autonomi di soggiorno negli spazi aperti delle aziende agricole.

...Omissis....

E5 area umida e palustre, bene del territorio aperto, invariante strutturale

Le sottozone E5 comprendono le aree umide e l'alveo, primario o remoto, dei corsi d'acqua, e sono soggette a protezione assoluta.
Sono vietate costruzioni di qualsiasi tipo e qualsiasi opera che possa alterare l'equilibrio, la consistenza, le caratteristiche ambientali e morfologiche della zona, salvo quelle strettamente necessarie per la messa in sicurezza dal rischio idraulico e per la corretta regimazione idrica dei corsi d'acqua, per il ripristino ambientale o per la fruizione didattico-scientifica (quali postazioni per l'osservazione avifaunistica, percorsi attrezzati ecc.).
Per gli edifici esistenti in tali sottozone sono ammessi solamente interventi di manutenzione straordinaria, di restauro e risanamento conservativo.
Limitatamente alle sottozone E5 collocate nell'UTOE 9 è ammissibile la realizzazione del parco eolico per il quale è stata acquisita pronuncia positiva di compatibilità ambientale con deliberazione G.R.T. n. 1208/2011, da localizzare in prossimità delle aree occupate dallo stabilimento siderurgico (sottozona D2).

L'intervento, in coerenza con il P.S. D'Area ed il pronunciamento di VIA, dovrà garantire la complessiva conservazione delle caratteristiche ambientali e morfologiche dell'area (suolo, sottosuolo, regime delle acque superficiali, ecc.), riducendone al minimo le interferenze, al fine di mantenere una connessione ecologica con la vicina Oasi Orti Bottagone e di costituire un filtro tra gli insediamenti industriali e il mare. Successivamente alla dismissione dell'impianto si dovrà comunque garantire la ricostituzione delle predette componenti ambientali, in coerenza con quanto stabilito all'art. 57 delle presenti NTA.

Titolo III/Capo III Infrastrutture e dotazioni territoriali e urbane
Art. 92 - F6 aree e attrezzature per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, e attività assimilate
Tali zone comprendono le aree e gli impianti di trattamento dei rifiuti civili e industriali di Ischia di Crociano, collocati all'interno della grande zona industriale di Piombino. In coerenza con le previsioni del Piano Provinciale dei Rifiuti sono ammessi tutti gli interventi impiantistici e di nuova edificazione necessari al funzionamento ed al potenziamento della discarica.
Tali zone comprendono altresì le aree destinate ad "isole ecologiche" per il conferimento, la selezione e la raccolta differenziata dei rifiuti. Tali servizi, oltre che nelle specifiche zone F6 individuate dal presente RU, possono comunque essere collocate, su proposta dei soggetti istituzionalmente competenti e previa valutazione da parte del Comune anche in relazione alle altre funzioni eventualmente presenti, in aree destinate ad attrezzature di interesse generale.

Pianificazione urbanistica attuativa

Piano Particolareggiato "Città Futura"

Il *masterplan* delle aree industriali di AFERPI prefigura la liberazione delle aree collocate in continuità con il tessuto urbano e con il comparto di Città Futura di proprietà comunale, già dismesso dagli usi industriali, per il quale si è proceduto in anni recenti con la demolizione degli impianti industriali dismessi (ex cantiere Siderco e relative infrastrutture) e con la elaborazione del progetto di bonifica ambientale (area SIN) a fronte dei finanziamenti pubblici attivati (13.500.000,00 euro fondi MATTM stanziati nell'ambito dell'Accordo di Programma 2013 per intervento di bonifica ambientale).
Il Comparto di Città Futura è disciplinato da specifico Piano Particolareggiato, approvato con deliberazione del C.C. n. 7 del 29.01.2010, a seguito della variante di anticipazione al RU già richiamata (2007), ed interessa l'ambito urbano collocato nel settore orientale della città, tra viale Unità d'Italia, strada di ingresso alla città, 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 Pertini e via Palach, fino alla zona denominata la Capriola.
Si tratta di un ambito urbano comprendente aree occupate da infrastrutture e impianti industriali dismessi connessi allo stabilimento siderurgico, per il quale è prevista appunto la sottrazione agli usi industriali e la sua riconversione urbanistica; l'ambito 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 di Città Futura è articolato in 4 diversi subcomparti, ovvero:

- Subcomparto A "l'abitare sostenibile", finalizzato a coniugare le politiche di riqualificazione urbana con le politiche ambientali, per il quale è stato di recente promossa dal Comune una iniziativa per la realizzazione di un intervento di *social housing*)
- Subcomparto B "la porta urbana", finalizzato a valorizzare il ruolo del nodo stradale che costituisce l'unico accesso alla città, attraverso una nuova sistemazione viabilistica, la localizzazione di funzioni pregiate nei vuoti urbani presenti determinando l'accrescimento dell'effetto città nei confronti della periferia, anche attraverso la riconnessione funzionale e morfologica tra il tessuto della città consolidata e l'area industriale dismessa,
- Subcomparto C "parco scientifico e tecnologico-produrre innovare", un parco scientifico e tecnologico con declinazioni prevalenti alle tematiche legate all'ambiente e alle tecnologie innovative,
- Subcomparto D "parco del ferro e dell'acciaio e altri servizi pubblici", un'ampia area verde che 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 layout dello stabilimento siderurgico prefigurato nel *masterplan* AFERPI, si estende fino alle aree limitrofe al subcomparto C di Città Futura (ambiti produttivi saturai D1 del vigente RU), per le quali viene ipotizzato l'insediamento di funzioni artigianali, commerciali e di servizio "leggere" e quindi la sottrazione agli usi industriali, determinando le condizioni per una possibile integrazione funzionale con il subcomparto stesso, coerentemente con gli obiettivi e le strategie del PP.

Profili di coerenza e di contrasto con PS d'Area e RU

Come emerge dall'analisi che precede, il *masterplan* elaborato da AFERPI evidenzia alcuni punti di contrasto con la pianificazione territoriale ed urbanistica comunale, pur nel quadro di un miglioramento complessivo delle relazioni tra il comparto della grande industria e la città esistente. In particolare si evidenziano i seguenti punti coerenza e di contrasto:

elementi di coerenza

- si prevede la complessiva delocalizzazione e concentrazione degli impianti siderurgici nelle aree collocate ad est della città e del porto (sottozone D2 ambiti industriali di espansione del vigente RU), in linea con gli obiettivi e le previsioni della strumentazione urbanistica comunale (Piano Strutturale d'Area e Regolamento Urbanistico);
- si prefigura la liberazione di aree collocate in continuità con il tessuto urbano e con il comparto denominato Città Futura, di proprietà comunale e già dismesso dagli usi industriali (sottozone-D1- ambiti industriali saturi del vigente RU); per queste aree si ipotizza l'insediamento di funzioni artigianali, commerciali e di servizio "leggere" e quindi la sottrazione agli usi industriali, determinando le condizioni per una possibile integrazione funzionale con il comparto di Città Futura, in linea quindi con gli obiettivi della pianificazione comunale;
- si prevede lo smantellamento (demolizione/smontaggio) degli impianti siderurgici dell'area "a caldo" e dei carbonili (ambiti industriali saturi D1 e D2 retroportuali), funzionale allo sviluppo del comparto logistico e agroalimentare, che consente la individuazione di un diverso tracciato della SS 398 di collegamento al porto (2° lotto-tratto Gagno-Porto) senza particolari interferenze, che potrebbe al tempo stesso costituire elemento di separazione e filtro tra il tessuto urbano ed il comparto industriale;
- in subordine, qualora le tempistiche di smantellamento degli impianti e degli apparati industriali esistenti non fossero compatibili con quelle di cantierizzazione della strada, è comunque possibile individuare un tracciato alternativo (anche in via transitoria) tangente al comparto di Città Futura;

elementi di contrasto

- il layout dello stabilimento siderurgico prefigurato nel masterplan presuppone l'occupazione di nuove aree (in loc. Colmata/Quagliodromo) che conservano tuttora caratteri di naturalità (sottozone E5/aree umide e palustri costiere, e E2/fl/aree di rispetto fluviale individuate come invarianti strutturali nella pianificazione comunale) per la realizzazione di infrastrutture lineari (viabilità e linee ferroviarie funzionali alla logistica dello stabilimento); questo assetto si pone in contrasto con gli obiettivi e la disciplina della strumentazione territoriale (PS) e urbanistica comunale (RU) che invece persegue la tutela e conservazione di tali ambiti naturali, se pure residuali, e stabilisce criteri di ottimizzazione dell'uso del suolo all'interno del comparto della grande industria prevedendone il consolidamento e la diversificazione senza ricorrere ad ulteriori impegni di suolo;
- ulteriore elemento di potenziale contrasto è il consolidamento di funzioni industriali, se pure non di tipo siderurgico ma agroalimentare, nelle aree limitrofe al tessuto urbano corrispondente al quartiere Cotone-Poggetto (ambiti industriali saturi D1);
- infine il nuovo layout dello stabilimento siderurgico si sovrappone, al margine sud del settore orientale dello stabilimento, con la previsione del Parco Eolico "Foce del Cornia" per il quale

la Regione ha rilasciato nel 2014 alla soc. FERA srl autorizzazione unica ai sensi del D.Lgs 387/2000 (Decreto dirigenziale n. 2247 del 29.05.2014), che ha comportato contestuale variante alla strumentazione urbanistica comunale, così come stabilito con deliberazione della G.C. n. 165/2014.

3.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Livorno è stato approvato con Deliberazione del C.P. n. 52 del 25.03.2009, ed è divenuto esecutivo in seguito alla pubblicazione dell'Avviso di approvazione sul B.U.R.T. n. 20 del 20.05.2009.
Il PTC individua quattro SISTEMI TERRITORIALI, articolati in sottosistemi, e più precisamente:
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

Sistema territoriale delle colline, articolato in:
- Sottosistema territoriale delle colline settentrionali
- Sottosistema territoriale delle colline centrali e meridionali

Sistema territoriale delle isole, articolato in:
- Sottosistema territoriale dell'isola di Gorgona
- Sottosistema territoriale dell'isola di Capraia
- Sottosistema territoriale dell'isola d'Elba
- Sottosistema territoriale dell'isola di Pianosa
- Sottosistema territoriale dell'isola di Montecristo.

Sistema territoriale del mare e della linea di costa;

Il territorio comunale di Piombino interessa il Sistema territoriale della fascia costiera e della pianura nonché il Sistema territoriale del mare e della linea di costa.

Nel *Sistema territoriale della fascia costiera e della pianura* è presente una rete di città e centri urbani che si susseguono parallelamente alla linea di costa, configurando un sistema insediativo di tipo lineare.
Il sistema è caratterizzato da una densità di popolazione insediata fra le più alte della costa toscana in rapporto alla sua estensione, dalla presenza di consistenti fasci infrastrutturali e di attività industriali e di produzione di energia di rilievo a scala regionale e nazionale, dalla permanenza di forti connotati rurali legati alla produzione altamente qualificata di prodotti tipici come vino, olio e di colture specializzate nonché dalla presenza di un turismo, con connotazioni sia di massa che di élite, quasi esclusivamente estivo.
Le polarità urbane di maggior rilievo provinciale, Livorno e Piombino, sono localizzate alle due estremità di questo sistema.
Tra gli *obiettivi di carattere generale* di questo sistema il PTC annovera i seguenti:
- favorire l'evoluzione di processi organizzativi nei settori produttivi, sostenendo l'attivazione di reti di collaborazione fra le imprese finalizzate alla innovazione tecnologica e al rafforzamento della Piccola Media Impresa, sia che essa operi nell'indotto delle grandi attività manifatturiere sia che operi in settori del turismo e dell'agricoltura;
- concorrere allo sviluppo della piattaforma logistica costiera anche attraverso l'ampliamento del Porto di Piombino, lo sviluppo di aree della logistica integrata nonché lo sviluppo del trasporto merci mediante crescita delle connessioni intermodali.

Del sistema fa parte il Sottosistema territoriale urbano di Piombino e della pianura meridionale del Cornia, ricompreso nell'Ambito di paesaggio della pianura del Cornia e delle colline metallifere,

che comprende il promontorio di Piombino, gli insediamenti industriali siderurgici e portuali di Piombino nonché una vasta pianura alluvionale altamente utilizzata per colture agricole intensive e diffuse.

Il *Sistema territoriale del mare e della linea di costa* si estende tra le secche della Meloria a nord e le isole di Gorgona, Capraia, Pianosa e l'isola di Montecristo a sud, per chiudersi vero il golfo di Follonica, ricomprendendo l'area del Santuario dei Cetacei.
La dimensione dei traffici merci e passeggeri del porto di Livorno e di quello di Piombino, fa sì che l'area sia interessata da significativi flussi di navi in transito.
Il sistema territoriale della linea di costa è la fascia di contatto tra l'ambiente marino e quello terriero, e tende a individuare i caratteri di fisicità e le condizioni indispensabili al mantenimento della linea di costa da una parte, dall'altra a disciplinare gli usi e determinare le condizioni di trasformabilità compatibili.
Tale sistema concorre a caratterizzare il territorio provinciale in modo significativo per la presenza di elementi naturali integri, per la presenza di economie predominanti e per contenere la funzionalità infrastrutturale del territorio provinciale.
Gli *obiettivi di carattere generale* per questo sistema sono rappresentati dal:

- mantenimento della linea di riva, il contenimento dei sedimenti marini che la compongono, la conservazione degli habitat delle specie ornitiche e delle condizioni naturalistiche vegetali all'azione dei venti salini, la conservazione del sistema dunale composto dagli elementi predunali, dunali e retrodunali e la salvaguardia del sistema floristico di base, la conservazione degli aspetti paesistici e naturalistici delle componenti rocciose e della composizione floristica del sottofondo marino con particolare riguardo alla prateria di posidonia,
- mantenimento dell'attività di tipo portuale, commerciale e diportistico, dell'attività di balneazione in armonia con gli aspetti di sostenibilità, la conservazione della qualità batteriologica delle acque destinate alla balneazione.

Il PTC individua come *invarianti strutturali dei sistemi territoriali* le risorse ed i beni riconosciuti quali elementi cardine dell'identità dei luoghi da sottoporre a tutela al fine di garantire la sostenibilità dello sviluppo.
Le invarianti strutturali, il cui valore storico, culturale, ambientale ed economico è riferibile ad ambiti territoriali o singoli beni, sono individuate e definite in relazione ai sistemi e sottosistemi territoriali e il PTC individua le regole relative al loro uso, i livelli di qualità e le relative prestazioni minime attese.
Tra le invarianti strutturali del Sottosistema urbano di Piombino e della pianura meridionale del Cornia il PTC individua gli habitat costieri (dune e vegetazione dunale e retro-dunale), le zone umide, la qualità scenico-percettiva della fascia costiera retrodunale, il porto di Piombino con i suoi ampliamenti e le opere infrastrutturali a carattere territoriale connesse, la funzionalità logistica dei territori afferenti la movimentazione delle merci.
Tra le invarianti strutturali del Sistema territoriale della linea di costa il PTC individua le linee di riva ed in particolare di quelle prospicienti le aree dunali, l'assetto morfologico e la copertura vegetale propria di quell'assetto sabbioso-lapideo, i waterfront dei sistemi insediativi, l'orizzonte percettivo paesistico che si estende per la profondità di 1 km nell'entroterra.

Di seguito si riportano alcune le principali *strategie* individuate dal PTC, articolate per il sottosistema urbano di Piombino e della pianura meridionale del Cornia il PTC, che si ritengono maggiormente attinenti con i temi oggetto della presente variante:

- **lo sviluppo del porto di Piombino, quale progetto di interesse territoriale regionale**
- la scelta dei territori connessi al ruolo di sviluppo portuale
- il completamento del corridoio tirrenico: integrazione infrastrutturale tra ferrovia, strade, nave
- 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
- affermare Piombino come porta di accesso al sistema insulare

Il PTC individua inoltre i SISTEMI E I SOTTOSISTEMI FUNZIONALI, strumentali alla individuazione della struttura organizzativa e funzionale del territorio provinciale.
Essi costituiscono una base sostanziale per determinare le strategie di sviluppo alle diverse scale territoriali, per indirizzare e qualificare le scelte strategiche ed operative degli atti di governo del territorio di competenza provinciale nonché dei Piani strutturali comunali e dei relativi atti di governo del territorio, per quanto attiene alla organizzazione, distribuzione e riordino delle funzioni, dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità delle persone e delle merci, per la diffusione della conoscenza in relazione ai livelli attesi di qualità dello sviluppo.
Il PTC articola il territorio della provincia di Livorno nei seguenti Sistemi e Sottosistemi Funzionali:
Sistema funzionale degli insediamenti articolato in:
- la struttura insediativa: i nodi urbani, la città diffusa;
- la rete dei luoghi e degli spazi della collettività;

Sistema funzionale delle attività economiche articolato in:
- produzione di beni e servizi;
- agricoltura;
- pesca;
- commercio;
- turistico - ricettivo.

Sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali articolato in:
- mobilità e della logistica;
- risorse idriche
- rifiuti
- risorse energetiche

Sistema funzionale per l'ambiente

Il Sistema funzionale delle attività economiche - Sistema della produzione di beni e servizi, è rappresentato dagli impianti storici industriali di Livorno, Rosignano Solvay, Piombino e di tutte le attività ad essi connesse, come le linee di carico portuali e le linee ferroviarie di connessione.
Il PTC individua per questo sistema funzionale *obiettivi prestazionali* per il consolidamento della presenza industriale, tra i quali:
- **la promozione di poli industriali attrattivi di attività** e funzioni esterni dal sistema urbano prevalentemente residenziale nel quale, invece, può continuare l'insediamento di piccola impresa e di servizio alla residenza la cui coesistenza con il tessuto cittadino deve potersi fondare su elementi di effettiva integrazione;
- la riqualificazione, la riaggregazione, l'integrazione funzionale e la diffusione dell'innovazione nel sistema produttivo industriale/artigianale delle aree produttive esistenti;
- l'integrazione del sistema produttivo con un sistema infrastrutturale efficiente favorendo una maggiore accessibilità dei luoghi di produzione verso il sistema infrastrutturale anche mediante **implementazione della intermodalità nella distribuzione delle materie prime e dei prodotti da e verso i luoghi di produzione**, e l'agevolazione dei collegamenti fra più poli di produzione;
- l'insediamento di nuove imprese e settori di elevato contenuto tecnologico;
- l'accesso ai finanziamenti previsti dalle leggi regionali e comunitarie per lo sviluppo e qualificazione in senso ambientale delle attività produttive;

Il Sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali - Sistema per la mobilità e la logistica è considerato dal PTC determinante per lo sviluppo e la crescita delle attività produttive portuali, commerciali, turistiche; tra le infrastrutture, da realizzare e/o modificare, di cui è costituito il Sistema il PTC indica:

- le SS n. 1 Aurelia e la n. 398,
- la rete del trasporto pubblico marittimo dell'arcipelago toscano.

Tra gli *obiettivi prioritari* per tale sistema il PTC pone:

- l'ampliamento delle sezioni stradali della SGC Variante Aurelia
- la crescita dei porti (nodi infrastrutturali) di Livorno e di Piombino per potenziare il trasporto delle persone, predisponendo nodi in interscambio modale, funzionali alla integrazione delle diverse modalità di trasporto pubblico e di interscambio con i mezzi di trasporto privato;
- organizzare nodi di interscambio modale per le merci allo scopo di favorire il loro trasporto per ferrovia o per nave, contenendo l'uso dei mezzi su gomma a brevi distanze e minimizzando i tempi di interscambio modale;
- organizzare nodi di interscambio per la distribuzione delle merci nelle maggiori aree urbane mediante mezzi meno ingombranti e meno inquinanti.

Per quanto riguarda la tutela ed il ruolo del **paesaggio**, così come innovato dalla Convenzione Europea sul Paesaggio (L. 14/2006) e dal Codice di cui al D.Lgs. 42/2004, il PTC lo pone al centro del progetto di governo del territorio, in quanto riconosciuto come risorsa essenziale e, in quanto tale, complessivamente da salvaguardare come bene comune del patrimonio della collettività, costituendo una primaria matrice di progettazione e valutazione della sostenibilità delle azioni di conservazione e trasformazione prodotte o promosse dalle politiche territoriali.
Lo Statuto del Territorio del PTC indica le regole di salvaguardia del patrimonio territoriale in relazione ai valori e alle invarianti paesaggistiche.
Per i *valori* il PTC identifica il rango patrimoniale di alcuni elementi attraverso la loro classificazione secondo macrocategorie strutturali per le quali è definito il senso paesaggistico della risorsa, e per le quali sono individuate norme di salvaguardia di interesse conservativo preminente per il mantenimento della qualità del paesaggio.
Per le *invarianti* il PTC identifica il rango patrimoniale in un sistema di relazioni tra gli elementi di valore e paesaggio ordinario, ancora declinato secondo norme di salvaguardia di interesse conservativo preminente per la salvaguardia della qualità del paesaggio.
La disciplina del PTC per l'integrazione del paesaggio nelle politiche territoriali è articolata secondo tre categorie di misure principali:

- salvaguardia delle realtà naturali e culturali di interesse patrimoniale (cioè conservazione attiva da attuarsi mediante interventi, e protezione passiva da effetti critici da attuarsi mediante limiti di uso e gestione delle risorse);
- riqualificazione delle realtà compromesse e degradate o in trasformazione (cioè il recupero delle configurazioni paesaggistiche critiche e la ricostruzione degli assetti paesaggistici rivolti ad armonizzare le trasformazioni provocate dai processi di sviluppo);
- valorizzazione delle configurazioni che concorrono all'identità paesaggistica del territorio (rivolta a tutte le categorie e configurazioni paesaggistiche che si intende potenziare e rivalutare).

La struttura spaziale di riferimento generale per l'orientamento degli obiettivi di qualità è data dalla articolazione in Sistemi e Subsistemi di Paesaggio.
Il territorio provinciale è suddiviso dal PTC in quattro "Sistemi di Paesaggio":

1. il Sistema di Paesaggio della pianura dell'Arno e delle colline livornesi,
2. il Sistema di Paesaggio della pianura del Cecina e delle colline centrali,
3. il Sistema di Paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere,
4. il Sistema di Paesaggio insulare

articolati a loro volta in "Subsistemi di Paesaggio".

La suddivisione del territorio provinciale in Sistemi e Subsistemi di Paesaggio risponde alla necessità di individuare ambiti paesaggistici di interesse unitario, ai quali la disciplina del PTC riferisce obiettivi e politiche di qualità paesaggistica.
In generale il PTC promuove un approccio paesaggistico alle trasformazioni (insediative, infrastrutturali, idrauliche e agrarie) finalizzato a garantire la sostenibilità degli interventi, mirando alla limitazione dei fenomeni di omologazione paesaggistica (riferibili alle attività turistiche e ricreative e alle altre attività antropiche) e alla salvaguardia della diversità paesaggistica del territorio espressa dalle sue conformazioni naturali e antropiche. Obiettivo è pertanto la conservazione del patrimonio complessivo della diversità biologica e morfologica attraverso il recupero delle preesistenze agricole e la ricerca di rapporti equilibrati tra le attività umane e le sensibilità delle diverse componenti paesaggistiche, il contenimento della dispersione insediativa in area agricola nonché attraverso la valorizzazione del patrimonio edilizio diffuso di interesse paesaggistico.

Nel "Sistema di Paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere", corrispondente alla porzione meridionale della Provincia di Livorno e ai rilievi delle colline metallifere e alla pianura della Val di Cornia, è annoverato il "Paesaggio del promontorio di Piombino con presenza insediativa produttiva Piombino, Gagno, Torre del Sale".

Tra gli *obiettivi di qualità,* posti sotto forma di criteri e azioni, relativi al "Sistema di Paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere" che il PTC individua si trova:
- Riqualificazione/Valorizzazione del centro urbano di Piombino: Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico e culturale della città di Piombino nelle sue diverse stratificazioni, con potenziamento e valorizzazione delle permanenze storiche e delle valenze culturali anche in relazione al patrimonio archeologico e alle caratterizzazioni morfologiche e vegetazionali del contesto paesaggistico che la contiene.
- Miglioramento della qualità ambientale delle aree periurbane anche attraverso il potenziamento della presenza di aree verdi, in grado di favorire una maggiore caratterizzazione alle nuove edificazioni e di attivare un efficace sistema di connessioni verdi tra la città e le aree periurbane.
- Riqualificazione delle aree di interfaccia fra la città, l'area siderurgica ed il porto, anche attraverso l'inserimento di fasce di margine e di compensazione per limitare gli impatti visivi delle strutture industriali e delle infrastrutture di servizio.
- Valorizzazione delle relazioni visuali, storicamente consolidate tra la città e il mare e potenziamento dell'offerta turistica per attivare una migliore ed efficace attrattiva in considerazione della forte attività portuale con l'Arcipelago Toscano.

Il PTC inoltre identifica i valori paesaggistici secondo tre punti di vista, adottati a livello di pianificazione territoriale regionale (PIT), e cioè:
- Valori naturalistici e ecosistemici
- Valori storici e culturali
- Valori estetici e percettivi

I valori naturalistici ed ecosistemici del *Sistema di paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere* sono contraddistinti dalla presenza delle aree boscate che ricoprono uniformemente i rilievi collinari e dal paesaggio agrario planiziale in cui rivestono speciale importanza le aree con caratteri di biopermeabilità, principalmente collocate nelle fasce pedecollinari in contiguità con i boschi. Nel paesaggio agrario assumono particolare importanza gli ambiti rurali connotati dalla complessità del mosaico agrario e gli ambiti rurali a bassa frammentazione della matrice biopermeabile che, pur presenti anche negli altri Sistemi, qui si riconoscono più diffusamente.

I valori storici e culturali del *Sistema di paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere* sono contraddistinti dalla struttura agraria della bonifica nella pianura del fiume Cornia, dal complesso di oliveti nella fascia pedecollinare, oltre la quale si trovano i boschi di valore storico caratterizzati da sugherete e castagneti.
Significativa la presenza di zone archeologiche.
I valori estetico-percettivi del *Sistema di paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere* sono caratterizzati dalla estesa pianura bonificata coronata dai sistemi collinari dove emerge netto il margine del bosco e dove i crinali costituiscono i limiti visivi dell'ampio 'bacino visuale'. Le visuali sono per lo più panoramiche e il paesaggio si legge alla scala ampia. L'insieme delle aree estrattive che interrompono la continuità della copertura vegetazionale dei rilievi rappresenta un segno che contraddistingue il paesaggio. Le aree insediate di maggiori dimensioni come Venturina e Piombino, assumono una rilevanza percettiva importante, sia per i loro aspetti positivi – quali il ruolo di attrattore e centralità – che per quelli negativi legati all'impatto visivo degli insediamenti periferici a carattere prettamente industriale.

L'identificazione delle *invarianti strutturali e funzionali riferite al patrimonio paesaggistico* provinciale risponde alla finalità generale dello sviluppo sostenibile, rivolta ad individuare le componenti e le parti di territorio di stabile configurazione o di lenta modificazione, al fine del loro mantenimento e arricchimento con configurazioni compatibili che strutturano e identificano il territorio provinciale nell'articolazione delle sue differenziate parti, e che gli conferiscono riconoscibilità unica e non sostituibile, da garantire attraverso azioni, funzioni e utilizzi conformi al metodo della sostenibilità dello sviluppo.
L'individuazione delle invarianti paesaggistiche all'interno dei quattro Sistemi di paesaggio permette la definizione di elementi di caratterizzazione peculiari, gli specifici caratteri prestazionali e le potenziali linee di indirizzo
Il *Sistema di paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere* è caratterizzato dal sistema delle aree estrattive di Monte Calvi e del Parco archeologico di Rocca San Silvestro che fanno da corona alla pianura della val di Cornia. L'articolato sistema del reticolo dei canali artificiali è segnato da una diffusa presenza di edificato minore sparso, costituito da case unifamiliari e magazzini agricoli, di modesto valore testimoniale nell'architettura rurale tradizionale. La pianura è attraversata dalle strade principali e dalle reti infrastrutturali legate all'attività produttiva, modesto il reticolo infrastrutturale minore. La caratterizzazione dei borghi collinari di mezzacosta (Campiglia e Suvereto) si relaziona ai sistemi colturali collinari degli oliveti, in trasformazione alle quote più basse verso colture di vigneto specializzato.
Importante il ruolo connettivo tra le aree protette (Ripigliano - San Silvestro – Montoni - Sterpaia) e le potenzialità ecosistemiche nelle relazioni tra costa ed entroterra.
Le invarianti strutturali costituiscono gli elementi cardine dell'identità dei luoghi e pertanto contribuiscono alla individuazione della struttura profonda del territorio da salvaguardare, valorizzare e, se necessario, da ricostituire.

Profili di coerenza e di contrasto con il PTCP

Sulla base della ricognizione preliminare della disciplina del PTC che precede, sembrano emergere alcuni punti di potenziale contrasto con il *masterplan* elaborato da AFERPI, pur a fronte di diversi elementi di coerenza. In particolare si evidenzia quanto segue:

Elementi di potenziale contrasto:

- potenziale incidenza del nuovo assetto industriale sulle invarianti strutturali del Sistema territoriale della linea di costa, che vede nel *waterfront* dei sistemi insediativi e nell'orizzonte percettivo paesistico, che si estende per la profondità di 1 km nell'entroterra, elementi che devono essere salvaguardati al fine di mantenere l'efficacia del sistema stesso;

- potenziale incidenza sull'invariante strutturale del Sottosistema urbano di Piombino e della pianura meridionale del Cornia per la quale il PTC persegue la conservazione della qualità scenico-percettiva della fascia costiera retrodunale.
- potenziale incidenza del nuovo assetto industriale con i valori naturalistici/ecosistemici ed estetico/percettivi riconosciuti dal PTC relativamente al "Sistema di Paesaggio della pianura del Cornia e delle Colline Metallifere";

Elementi di coerenza:

- il nuovo *masterplan*/piano industriale proposto, incentrato sullo sviluppo di tre diversi settori produttivi (siderurgico, logistico, agro-alimentare) è in linea con gli obiettivi generali affermati dal PTC per il *Sistema territoriale della fascia costiera e della pianura e* di quelli specifici riferiti al *Sotto sistema urbano di Piombino,* incentrati sullo sviluppo del porto e sull'affermazione di un distretto dell'acciaio;
- il nuovo *masterplan*/piano industriale è inoltre coerente con gli obiettivi del PTC relativi al Sistema funzionale delle attività economiche per il quale il PTC persegue la promozione di poli industriali attrattivi di attività e di quelli relativi al Sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali - Sistema per la mobilità e la logistica, finalizzati a:
  - organizzare nodi di interscambio modale per le merci allo scopo di favorire il loro trasporto per ferrovia o per nave, contenendo l'uso dei mezzi su gomma a brevi distanze e minimizzando i tempi di interscambio modale;
  - organizzare nodi di interscambio per la distribuzione delle merci nelle maggiori aree urbane mediante mezzi meno ingombranti e meno inquinanti.
- la nuova fase di pianificazione delle aree industriali conseguente al nuovo *masterplan/*piano industriale può costituire occasione per "mettere in opera" gli *obiettivi di qualità (*criteri/azioni) individuati dal PTC per la riqualificazione/valorizzazione del centro urbano di Piombino, che si concretizza anche nella riqualificazione delle aree di interfaccia fra la città, l'area siderurgica ed il porto, anche attraverso l'inserimento di fasce di margine e di compensazione per limitare gli impatti visivi delle strutture industriali e delle infrastrutture di servizio.

3.3. PIT/PPR

Come noto l'implementazione paesaggistica del Piano di Indirizzo territoriale (PIT), approvata con deliberazione del C.R.T. n. 37 del 27.03.2015 (divenuta efficace a seguito della pubblicazione sul BURT del 20.05.2015) ha valore di piano paesaggistico ai sensi dell'art. 135 del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs. 42/2004, e produce effetti immediati (fin dall'adozione avvenuta nel luglio 2014) sulla pianificazione territoriale ed urbanistica comunale nonché sugli interventi edilizi che interessino beni paesaggistici riconosciuti.

La disciplina del PIT è costituita da:

- disposizioni riguardanti lo **Statuto del territorio**, costituenti integrazione paesaggistica del PIT, articolato in:
  - disciplina relativa alle invarianti strutturali (di cui al Capo II della disciplina del piano)
  - disciplina a livello d'ambito contenuta nelle "schede degli ambiti di paesaggio"
  - disciplina dei beni paesaggistici di cui all'elaborato 8B (e relativi allegati), declinata in obiettivi, direttive, prescrizioni e prescrizioni d'uso
- disposizioni riguardanti la **Strategia di sviluppo territoriale**, recante disposizioni relative:
  - alla pianificazione territoriale in materia di offerta di residenza urbana
  - all'accoglienza per l'alta formazione e la ricerca
  - alla mobilità intra e interregionale
  - la presenza industriale in Toscana
  - le connessioni tra la strategia dello sviluppo territoriale regionale e il Quadro strategico nazionale (contenute nell'elaborato "La Toscana nel quadro strategico nazionale 2007-2013")

- gli indirizzi e le prescrizioni per la pianificazione delle infrastrutture dei porti e degli aeroporti toscani contenuti nel "Masterplan dei porti toscani" e nel "Masterplan del sistema aeroportuale toscano".

L'apparato normativo e prescrittivo del PIT/PPR relativo allo Statuto del territorio (articolato in direttive, prescrizioni e prescrizioni d'uso) prevalgono automaticamente sull'intero territorio regionale, anche per le parti ad oggi non vincolate, comportando la disapplicazione delle eventuali discipline e previsioni urbanistico-territoriali contrastanti (si veda art. 18 della disciplina del piano); inoltre le direttive contenute nella disciplina della Statuto del territorio relativa ai beni paesaggistici, integrano la disciplina dello statuto del territorio dei Piani Strutturali vigenti e prevalgono sulle eventuali disposizioni difformi. Ne consegue (si veda art. 20 della disciplina del piano) che gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica PIT/PPR, e relative varianti, da adottare successivamente all'approvazione del PIT/PPR sono tenuti a conformarsi alla disciplina statutaria del piano, perseguendone gli obiettivi, applicandone gli indirizzi per le politiche e le direttive e rispettandone le prescrizioni.

Lo statuto del territorio: Le invarianti strutturali

Per quanto riguarda la componente statutaria del PIT/PPR sono operanti gli obiettivi generali e le direttive relative alle invarianti strutturali, riconosciute quali elementi costitutivi e identitari del patrimonio territoriale della Toscana, di cui al Capo II della disciplina del piano, ovvero:

- Invariante I - i caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici
- Invariante II - i caratteri ecosistemici del paesaggio
- Invariante III - il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali
- Invariante IV - i caratteri morfotipologici dei paesaggi rurali

Le quattro invarianti strutturali sono descritte nel documento "Abachi delle invarianti", attraverso l'individuazione dei caratteri, dei valori, delle criticità e con indicazioni per le azioni con riferimento ad ogni morfotipo in cui esse risultano articolate, e sono contestualizzate nella specifica disciplina d'ambito contenuta nella Scheda dell'Ambito di paesaggio n. 16 (Colline Metallifere e Isola d'Elba).

Con riferimento ai contenuti specifici e all'ambito territoriale interessato dalla variante si riportano di seguito, in forma schematica, gli obiettivi generali relativi alle invarianti strutturali contenute nella *Disciplina del Piano*, le indicazioni per le azioni individuate per ciascun morfotipo nell'elaborato *Abachi delle invarianti strutturali* e gli specifici obiettivi/direttive/prescrizioni riferiti all'Ambito di paesaggio n. 16 (Colline Metallifere e Elba) che si ravvisa possano avere rilevanza ai fini della formazione della variante. Vengono inoltre evidenziati, per ogni invariante, gli eventuali profili di criticità delle previsioni introdotte con la variante

Invariante I - i caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici
Obiettivi generali (Art. 7 - Disciplina del Piano)
Perseguire l'equilibrio dei sistemi idrogeomorfologici mediante:

a) la stabilità e sicurezza dei bacini idrografici, evitando alterazioni negative dei regimi di deflusso e trasporto solido e minimizzando le interferenze tra fiumi, insediamenti e infrastrutture;
b) il contenimento dell'erosione del suolo entro i limiti imposti dalle dinamiche naturali, promuovendo il presidio delle aree agricole abbandonate e promuovendo un'agricoltura economicamente e ambientalmente sostenibile orientata all'utilizzo di tecniche colturali che non accentuino l'erosione;
c) la salvaguardia delle risorse idriche, attraverso la prevenzione di quelle alterazioni del paesaggio suscettibili di impatto negativo sulla qualità e quantità delle medesime;
d) la protezione di elementi geomorfologici che connotano il paesaggio, quali i crinali montani e collinari, unitamente alle aree di margine e ai bacini neogenici, evitando interventi che ne modifichino la forma fisica e la funzionalità strutturale;
e) il miglioramento della compatibilità ambientale, idrogeologica e paesaggistica delle attività estrattive e degli interventi di ripristino.

Abachi delle Invarianti - Morfotipi - Indicazioni per le azioni
DER_ SISTEMA MORFOGENETICO DEPRESSIONI RETRODUNALI
- mantenere e preservare i sistemi di bonifica idraulica;
- evitare l'eccessivo abbassamento del livello della falda acquifera;
- valutare la possibilità di espandere le aree umide, a spese di aree bonificate la cui conservazione implichi eccessivi abbassamenti della falda;
- regolamentare l'immissione di sostanze chimiche ad effetto eutrofizzante nelle aree umide di valore naturalistico

MARi_ SISTEMA MORFOGENETICO MARGINE INFERIORE
- contenere i rischi di erosione sulle superfici in pendenza e i rischi di compattazione del suolo su tutte le altre superfici

Scheda Ambito di paesaggio 16- Colline metallifere isola d'Elba
CRITICITÀ
L'elevata frammentazione strutturale del paesaggio può rendere difficile la sostenibilità delle aree protette: esempio tipico i possibili conflitti di priorità tra l'obiettivo di mantenere i sistemi di bonifica e drenaggio e l'obiettivo di rendere biologicamente sostenibili le aree umide protette. La principale criticità idro-geomorfologica è legata all'equilibrio delle falde acquifere di pianura e costiere. I prelievi d'acqua per irrigazione e il crescente consumo civico degli insediamenti turistici tendono ad abbassare i livelli delle falde, mentre l'edificazione delle aree di Margine e Alta pianura riduce la ricarica. L'abbassamento porta il rischio di ingressione d'acqua salina, già segnalato come significativo, e può accentuare i fenomeni di subsidenza, come lo sviluppo di sinkholes ("fornelli"). L'area di Gavorrano è oggetto di studio perché ritenuta suscettibile a fenomeni di sprofondamento. Lo sviluppo edilizio e l'agricoltura intensiva se non condotta secondo buone pratiche agronomico-colturali nelle aree di Margine e Alta Pianura aumentano il rischio di inquinamento delle falde, poco protette dai suoli di queste aree.
Esiste, inoltre, un rischio dovuto alla presenza di "inquinanti" inorganici naturali, quali il boro e l'arsenico.
L'aumento del deflusso superficiale dovuto all'impermeabilizzazione del suolo può sovraccaricare i sistemi di drenaggio delle aree bonificate, saldandosi con la problematica della manutenzione dei sistemi di canali di scolo nel creare problemi di ristagno. I problemi di franosità ed erosione del suolo sono quelli tipici dei vari sistemi morfogenetici; sono mitigati dalla struttura ottimizzata dei seminativi collinari, con campi poco sviluppati nel senso della pendenza e ben separati. Le trasformazioni a vigneto specializzato potrebbero aumentare le criticità, se realizzati con sistemi d'impianto non idonei a contenere l'erosione del suolo. I principali fiumi dell'ambito sono tutti soggetti a fenomeni di esondazione; per tutti, si riportano alluvioni con danni negli ultimi 60 anni. Lungo le coste alte, soprattutto dell'isola d'Elba, sono presenti fenomeni di crollo delle falesie. In alcune zone è in atto il fenomeno dell'erosione costiera: nel Golfo di Baratti da diversi anni è in atto una modesta azione erosiva, soprattutto nel settore meridionale. Nel resto del settore continentale la situazione è complessivamente di equilibrio. All'Isola d'Elba la maggior parte delle spiagge è in equilibrio o in modesto avanzamento: fanno eccezione le spiagge di Barbarossa, Schiopparello, Marina di Campo e Neregno che mostrano fenomeni di erosione. Numerosi i siti ex-minerari da bonificare: in totale 35 tra discariche minerarie, roste, bacini di decantazione dei fanghi, siti industriali, in particolare Niccioleta, Fenice-Capanne e Gavorrano, e tre gallerie di scolo di acque di miniera. I rilievi collinari sono aggrediti, inoltre, dalle cave di materiali inerti o lapidei ornamentali, con una particolare concentrazione nella collina e montagna calcaree. Nella zona di Monte Valerio l'intensa attività di cava ha determinato la quasi completa distruzione della miniera etrusca di stagno delle "Cento Camerelle". Si ritrovano numerosi siti estrattivi abbandonati.

Invariante II - i caratteri ecosistemici del paesaggio
Obiettivi generali (Art. 8 Disciplina del Piano)
Perseguire l'elevamento della qualità ecosistemica del territorio regionale attraverso:
a) il miglioramento dei livelli di permeabilità ecologica delle pianure alluvionali interne e dei territori costieri;
b) il miglioramento della qualità ecosistemica complessiva delle matrici degli ecosistemi forestali e degli ambienti fluviali;
c) il mantenimento e lo sviluppo delle funzioni ecosistemiche dei paesaggi rurali;
d) la tutela degli ecosistemi naturali e degli habitat di interesse regionale e/o comunitario;
e) la strutturazione delle reti ecologiche alla scala locale.

Abachi delle Invarianti - Morfotipi - Indicazioni per le azioni
MATRICE AGROECOSISTEMICA DI PIANURA
- Riduzione dei processi di consumo di suolo agricolo a opera dell'urbanizzato e delle infrastrutture, e mantenimento dei bassi livelli di urbanizzazione e di impermeabilizzazione del suolo.
- Miglioramento della permeabilità ecologica delle aree agricole anche attraverso la ricostituzione degli elementi vegetali lineari e puntuali e la creazione di fasce tampone lungo gli impluvi.
- Mitigazione degli impatti dell'agricoltura intensiva sul reticolo idrografico e sugli ecosistemi fluviali, lacustri e palustri, promuovendo attività agricole con minore consumo di risorse idriche e minore utilizzo di fertilizzanti e

prodotti fitosanitari (con particolare riferimento alle aree critiche per la funzionalità della rete ecologica e comunque in prossimità di ecosistemi fluviali e aree umide di interesse conservazionistico).
- Mantenimento del caratteristico reticolo idrografico minore e di bonifica delle pianure agricole alluvionali.
- Mantenimento delle relittuali zone umide e boschive planiziali interne alla matrice agricola e miglioramento dei loro livelli di qualità ecosistemica e di connessione ecologica.
- Forti limitazioni alle trasformazioni di aree agricole in vivai o arboricoltura intensiva, con particolare riferimento alle aree agricole con funzione di connessione tra nodi/matrici forestali. Sono da evitare i processi di intensificazione delle attività agricole, di eliminazione degli elementi vegetali lineari del paesaggio agricolo o di urbanizzazione nelle aree interessate da Direttrici di connettività da ricostituire/riqualificare.

ECOSISTEMI FLUVIALI
- Miglioramento della qualità ecosistemica complessiva degli ambienti fluviali, degli ecosistemi ripariali e dei loro livelli di maturità, complessità strutturale e continuità longitudinale e trasversale ai corsi d'acqua. Ciò anche mediante interventi di ricostituzione della vegetazione ripariale attraverso l'utilizzo di specie arboree e arbustive autoctone ed ecotipi locali. Obiettivo generale, ma da perseguire con particolare priorità nelle aree classificate come Direttrici di connessione fluviale da riqualificare.
- Riduzione dei processi di artificializzazione degli alvei, delle sponde e delle aree di pertinenza fluviale, con particolare riferimento alle zone classificate come Aree a elevata urbanizzazione con funzione di barriera, come Aree critiche per la funzionalità della rete ecologica e come Direttrici di connessione fluviale da riqualificare.
- Miglioramento della compatibilità ambientale degli interventi di gestione idraulica, delle attività di pulizia delle sponde e di gestione della vegetazione ripariale e delle opere in alveo (con particolare riferimento alla realizzazione di impianti idroelettrici).
- Miglioramento della qualità delle acque, con particolare riferimento al medio e basso corso del Fiume Arno e dei suoi principali affluenti, anche mediante il completamento delle opere per la depurazione degli scarichi.
- Mantenimento dei livelli di Minimo deflusso vitale e riduzione delle captazioni idriche per i corsi d'acqua caratterizzati da forti defici idrici estivi.
- Riduzione/eliminazione degli impatti sugli ecosistemi fluviali e sulla qualità delle acque legati alla presenza di bacini e discariche minerarie (ad es. lungo il Fiume Cecina), discariche di cava, di siti estrattivi su terrazzi fluviali o di vasche di decantazione di fanghi presso frantoi di materiale alluvionale.
- Mitigazione degli impatti legati alla diffusione di specie aliene invasive (in particolare di Robinia pseudacacia).
- Tutela degli habitat ripariali di interesse regionale/comunitario e delle relative fitocenosi.
- Per i corsi d'acqua con alveo largo, anastomizzato e con terrazzi alluvionali ghiaiosi (ad es. fiumi Fiora, Cecina, Orcia, Trasubbie, ecc.), e in assenza di centri abitati e edificato, individuazione di idonee fasce di mobilità funzionale (streamway) da destinare alla na-turale dinamica fluviale, secondo esperienze già utilizzati da numerose Autorità di bacino.
- Valorizzazione degli strumenti di partecipazione delle comunità locali alla gestione e conservazione degli ecosistemi fluviali (ad es. Contratti di fiume).

CORRIDOI ECOLOGICI FLUVIALI DA RIQUALIFICARE
- Miglioramento dei livelli di permeabilità ecologica delle aree di pertinenza fluviale riducendo i processi di consumo di suolo e miglioramento dei livelli di qualità e continuità degli ecosistemi fluviali attraverso la riduzione e mitigazione degli elementi di pressione antropica e la realizzazione di interventi di riqualificazione e di ricostituzione degli ecosistemi ripariali e fluviali. Le azioni sono relative ad interventi di piantumazione di specie arboree/ arbustive igrofile autoctone per l'allargamento delle fasce ripariali e per ricostituire la continuità longitudinale delle formazioni ripariali, creazione di fasce tampone sul reticolo idrografico di pianura alluvionale, rinaturalizzazione di sponde fluviali, mitigazione degli impatti di opere trasversali al corso d'acqua, riqualificazione naturalistica e paesaggistica di ex siti di cava o discarica in aree di pertinenza fluviale, ecc.

AREE CRITICHE PER PROCESSI DI ARTIFICIALIZZAZIONE
- Alla individuazione delle aree critiche sono associati obiettivi di riqualificazione degli ambienti alterati e di riduzione/mitigazione dei fattori di pressione e minaccia. La finalità delle aree critiche è anche quella di evitare la realizzazione di interventi in grado di aggravare le criticità individuate. Per le aree critiche legate a processi di artificializzazione l'obiettivo è la riduzione/contenimento delle dinamiche di consumo di suolo, la mitigazione degli impatti ambientali, la riqualificazione delle aree degradate e il recupero dei valori naturalistici e di sufficienti livelli di permeabilità ecologica del territorio e di naturalità.

Scheda Ambito di paesaggio 16- Colline metallifere isola d'Elba

CRITICITÀ

Tra gli elementi di criticità più significativi dell'ambito risultano evidenti i processi di abbandono degli ambienti agropastorali nelle zone alto collinari, montane e insulari e i processi di urbanizzazione delle fasce costiere e del territorio elbano.

Numerose aree agricole collinari e montane frammentate nella matrice forestale risultano oggi interessate da abbandono e da processi di ricolonizzazione vegetale, arbustiva e arborea (ad es. a Monterotondo M.mo, a Roccatederighi, nel complesso agricolo-forestale di Montioni e nei Monti d'Alma). Nell'Isola d'Elba e a Pianosa la

perdita di aree agricole e pascolive rappresenta un elemento negativo per la conservazione di numerose specie e habitat di elevato interesse conservazionistico oltre che dei tipici paesaggi agropastorali insulari in via di scomparsa.
In modo complementare alla perdita di agroecosistemi in aree montane, le pianure alluvionali e le coste sono interessate da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e di consumo di suolo agricolo. Tali processi sono particolarmente intensi all'Isola d'Elba (edilizia residenziale e alberghiera), lungo la costa di San Vincenzo (residenziale e alberghiera), a Piombino (aree industriali e portuali), Follonica (residenziale e alberghiera) e Scarlino (industriale, residenziale e alberghiera), con aumento dei livelli di frammentazione, perdita di agroecosistemi ed elevata pressione sugli ecosistemi costieri e palustri.
In particolare risultano in atto dinamiche di saldatura dell'urbanizzato tra Piombino e Venturina Terme, tra Follonica e Scarlino scalo e di sviluppo dell'edificato sparso in ambito agricolo interno. Significativa risulta la presenza di strutture portuali turistiche e commerciali, spesso situate, o previste, in ambiti di elevato interesse naturalistico.
Punto di forza dell'economia locale, l'elevato carico turistico estivo costituisce anche un elemento di pressione ambientale, con particolare riferimento all'Isola d'Elba e alle aree costiere di Rimigliano, Baratti e Sterpaia (con elevato calpestio, sentieramento ed erosione del piede dunale, interruzioni del fronte dunale, frammentazione e perdita di habitat dunali).
Gli ambiti costieri sabbiosi risultano interessati da negativi processi di erosione costiera, con particolare riferimento al settore meridionale della costa di Rimigliano e alla costa di Baratti e Sterpaia, spesso associati a fenomeni di subsidenza anche a causa degli elevati emungimenti della falda. Gli ambiti costieri risultano inoltre interessati da negativi processi di diffusione di specie aliene vegetali ed animali (in particolare la specie vegetale sudafricana Carpobrotus sp.) con elevati impatti sulla componente naturalistica e paesaggistica.
In ambito di pianura alluvionale le storiche attività di bonifica hanno relegato la presenza delle aree umide a una testimonianza relittuale ma comunque ancora di elevato interesse conservazionistico. Tali valori presentano attuali elementi di criticità nel loro isolamento nell'ambito di matrici agricole, nell'artificializzazione e/o urbanizzazione delle aree limitrofe, nella vicina presenza di aree industriali (Orti Bottagone e Scarlino), nei fenomeni di subsidenza e di salinizzazione delle falde costiere e nei non ottimali livelli qualitativi e quantitativi delle acque. Relittuali aree umide interdunali interne alle pinete/leccete costiere di Rimigliano risultano in via di scomparsa per fenomeni di interrimento, così come a rischio risultano le piccole aree umide relittuali di Mola e Schiopparello all'Isola d'Elba.
Gli ecosistemi fluviali dell'ambito hanno subito processi di rettificazione e/o di alterazione della vegetazione ripariale, riducendone la funzione di corridoi ecologici. Ciò con particolare riferimento al basso e medio corso dei Fiumi Cornia e Pecora, ove le fasce ripariali risultano assenti o fortemente ridotte/alterate ad opera delle attività agricole e per le periodiche attività di "ripulitura" delle sponde.
Altre criticità sono legate alla matrice forestale, di elevata estensione ma di ridotta qualità ecologica, spesso non gestita secondo i criteri della gestione forestale sostenibile.
Elevato risulta l'impatto esercitato dal cinghiale e dal muflone (entrambe specie aliene introdotte dall'uomo) all'isola d'Elba, sia sugli ecosistemi forestali che su quelli agricoli, con gravi danni alla rinnovazione del bosco e alle sistemazioni di versante.
Negativi risultano i processi di abbandono dei castagneti da frutto, anche per la diffusione di fitopatologie, delle sugherete e delle pinete costiere.
Elevata risulta la frammentazione dei boschi costieri con particolare riferimento a quelli planiziali (bosco di Riva Verde o della Sterpaia, nuclei isolati di boschi planiziali a Rimigliano) e alle pinete costiere, fortemente degradate anche per i fenomeni di erosione dei sistemi dunali e per la salinizzazione delle falde.
Localmente rilevante risulta la presenza di attività di sfruttamento geotermico (Monterotondo Marittimo), con utilizzo di sorgenti e di risorse termali (turismo termale) e di quelle estrattive e minerarie (Isola d'Elba, Monte Calvi di Campiglia, Roccastrada), spesso situate in aree di elevato valore naturalistico, in adiacenza ad Aree protette e Siti della Rete Natura 2000 o a diretto contatto con importanti ecosistemi fluviali e ripariali (Fiume Bruna, torrente Bai).
Per la zona mineraria di Boccheggiano, oggi inattiva, risultano ancora presenti fenomeni di inquinamento da metalli pesanti del Fiume Merse per le acque reflue provenienti dalle miniere e dalle discariche.
Tra le aree critiche per la funzionalità della rete ecologica sono state individuate la bassa pianura alluvionale del Fiume Cornia, la zona di Scarlino-Foce del Fiume Pecora, le aree agricole in abbandono dei monti di Prata/Roccatederighi, le aree estrattive e minerarie del Monte Calvi e di Roccastrada, l'area geotermica di Monterotondo, l'Isola di Pianosa ed alcune aree dell'Isola d'Elba.
In particolare le prime due aree critiche risultano interessate da complessi elementi di pressione ambientale con processi di urbanizzazione, la presenza di aree industriali e portuali, l'alterazione degli ecosistemi ripariali e fluviali e l'elevata pressione sulle relittuali aree umide di interesse conservazionistico e sugli habitat dunali causata da processi di erosione costiera, di salinizzazione delle falde e da frammentazione degli habitat.
La zona montana di Prata-Montieri, pur interessata da un vasto nodo primario della rete ecologica forestale, presenta un paesaggio agro-pastorale relittuale e in abbandono, soggetto a rapidi processi di ricolonizzazione arbustiva e arborea, con perdita di valori naturalistici e paesaggistici.
Tali fenomeni risultano critici anche nell'area basso montana di Roccatederighi e Sassofortino.
Per l'Isola d'Elba sono state individuate aree critiche per la rete ecologica nella zona di Capoliveri (intensi fenomeni di sprawl urbanistico in aree di elevato valore naturalistico, elevata frammentazione, perdita di agroecosistemi tradizionali, alterazione di aree umide e habitat costieri), Rio Marina e Rio nell'Elba (perdita di agroecosistemi

tradizionali terrazzati e di prati pascolo di crinale, intenso sviluppo urbanistico recente, previsioni di trasformazioni di aree costiere e minerarie), nelle fasce costiere di Lacona (importante ed unico habitat dunale dell'Arcipelago soggetto a forte pressione turistica) e a sud di Portoferraio (previsioni di espansioni urbanistiche e portuali con alterazioni delle relittuali aree umide).
Le vaste aree estrattive e minerarie del Monte Calvi di Campiglia e M.te Spinosa rappresentano un'area critica per la funzionalità della rete ecologica con fenomeni di perdita di habitat e frammentazione legati ai singoli siti estrattivi, ai potenziali ampliamenti (vaste concessioni minerarie in aree con vegetazione forestale e di macchia mediterranea) e per le strutture ad esse collegate (nuovo asse stradale di collegamento tra le cave di San Carlo e San Vincenzo). Rilevanti risultano anche le attività estrattive di gesso della zona di Roccastrada e relativa zona industriale, ad interessare l'alto bacino e le sponde del Torrente Bai, l'area geotermica di Monterotondo con la presenza di centrali geotermiche in aree agricole montane di alto valore naturalistico e il sito estrattivo in Loc. La Bartolina adiacente agli ecosistemi fluviali e ripariali del Torrente Bruna.

Invariante III - il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali/disposizioni per i centri e i nuclei storici

Obiettivi generali (Art. 9 Disciplina del Piano)

Salvaguardare e valorizzare il carattere policentrico e le specifiche identità paesaggistiche di ciascun morfotipo insediativo che vi concorre mediante:

a) la valorizzazione delle città e dei borghi storici e la salvaguardia del loro intorno territoriale, nonché delle reti (materiali e immateriali), il recupero della centralità delle loro morfologie mantenendo e sviluppando una complessità di funzioni urbane di rango elevato;
b) la riqualificazione dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee e delle loro criticità;
c) la riqualificazione dei margini città-campagna con la conseguente definizione dei confini dell'urbanizzato, e la promozione dell'agricoltura periurbana multifunzionale come strumento per migliorare gli standard urbani;
d) il superamento dei modelli insediativi delle "piattaforme"monofunzionali;
e) il riequilibro e la riconnessione dei sistemi insediativi fra le parti di pianura, collina e montagna che caratterizzano ciascun morfotipo insediativo;
f) il riequilibrio dei grandi corridoi infrastrutturali, con il potenziamento del servizio alla rete diffusa dei sistemi territoriali policentrici;
g) lo sviluppo delle reti di mobilità dolce per integrare l'accessibilità ai sistemi insediativi reticolari con la fruizione turistica dei paesaggi;
h) l'incardinamento sui caratteri strutturali del sistema insediativo policentrico dei progetti multisettoriali per la sicurezza idrogeologica del territorio, la riqualificazione dei sistemi fluviali, la riorganizzazione delle connessioni ecologiche, la valorizzazione dei paesaggi rurali.

Disposizioni per i centri e nuclei storici (Art. 10 Disciplina del Piano)

Gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica dei comuni:

- tutelano e valorizzano l'identità materiale e multifunzionale dei centri, nuclei, aggregati storici e ne disciplinano a tal fine le trasformazioni;
- assicurano, anche attraverso iniziative di valorizzazione, la permanenza dei valori storico-testimoniali e dei caratteri architettonici degli insiemi territoriali definiti dalla presenza di pievi, borghi e fortificazioni, sistemi di ville-fattoria, e la persistenza delle relazioni tra questi e le loro pertinenze.

A tal fine provvedono altresì:

a) all'identificazione cartografica dei centri e dei nuclei storici e all'individuazione dell'intorno territoriale, ovvero l'ambito di pertinenza;
b) a tutelare l'intorno territoriale ai fini della salvaguardia del valore percettivo e di testimonianza storica culturale degli insediamenti storici tutelando la destinazione agricola e le sistemazioni idrauliche-agrarie di impianto storico delle aree a questo pertinenti;
c) ad una progettazione degli assetti urbani che risulti coerente con le regole insediative storiche, con la conformazione orografica del territorio e con la consistenza dimensionale in rapporto dell'insediamento storico esistente;
d) alla tutela e valorizzazione della rete dei percorsi e delle infrastrutture storiche per la fruizione del territorio, ivi compreso l'assetto figurativo delle dotazioni vegetazionali di corredo caratterizzanti la percezione consolidata;
e) alla tutela dell'intervisibilità tra i diversi insiemi di valore storico-testimoniale nonché con le visuali panoramiche che li traguardano;
f) alla non alterazione della godibilità della percezione visiva degli insiemi di valore storico-testimoniale ivi compresi il loro intorno territoriale anche in riferimento alle eventuali installazioni tecnologiche, ivi compresi gli impianti per la produzione di energie rinnovabili;
g) alla non compromissione della permanenza degli abitati e del ruolo della città come centro civile delle comunità ad essa afferenti. In relazione alle trasformazioni dirette e indirette conseguenti ai carichi indotti dai flussi turistici.

Abachi delle Invarianti - Morfotipi - Indicazioni per le azioni

MORFOTIPO INSEDIATIVO A PETTINE DELLE PENETRANTI VALLIVE SULL'AURELIA

4.2 VAL DI CORNIA E ISOLA D'ELBA

- Riequilibrare il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa, da un lato evitando ulteriori processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e consumo di suolo nelle piane costiere e, dall'altro, sviluppando sinergie con le aree più interne; anche recuperando e valorizzando le relazioni territoriali storiche tra il sistema insediativo costiero e quello dell'entroterra;
- Valorizzare il patrimonio edilizio della costa e quello dell'entroterra integrando la ricettività turistica costiera con forme di ospitalità diffusa;
- Diversificare e destagionalizzare l'offerta e i flussi turistici. (Integrazione del turismo balneare con gli altri segmenti turistici -storico-culturale, naturalistico, rurale, enogastronomico, museale, ecc…- e con i circuiti locali delle produzioni agricole e artigianali di qualità);
- Recuperare e valorizzare il ruolo connettivo dei corsi d'acqua principali come corridoi ecologici multifunzionali;
- Salvaguardare e riqualificare la viabilità litoranea storica salvaguardando le visuali panoramiche sul mare e mitigando eventuali impatti visivi;
- Mitigare gli impatti paesaggistici e la frammentazione della maglia rurale causati dalle grandi infrastrutture lineari (corridoio infrastrutturale costiero);
- Tutelare e valorizzare i caratteri identitari dei centri storici costieri e le loro relazioni fisiche e visive con il mare e l'arcipelago;
- Evitare ulteriori piattaforme turistico-ricettive e produttive lungo il litorale e riqualificarle migliorandone la qualità ecologica e paesaggistica;
- Garantire la permeabilità ecologica e fruitiva dei litorali e l'accessibilita costiera con modalità di spostamento sostenibili e nel rispetto dei valori paesaggistici presenti;
- Salvaguardare la riconoscibilità dei caratteri paesaggistici dei centri collinari e recuperare il loro ruolo di cerniera visiva e territoriale tra le piane costiere e le aree dei rilievi interni;
- Evitare ulteriori urbanizzazioni della piana costiera, anche al fine di mantenere e valorizzare il ruolo dei centri collinari come centri urbani;
- Salvaguardare e valorizzare il patrimonio paesaggistico costituito dalle emergenze architettoniche e culturali (i borghi storici collinari affacciati sulle piane alluvionali, i complessi religiosi, i castelli) e dalle loro relazioni territoriali e visuali, nonché quello connesso alle attività minerarie storiche dell'entroterra, nell'ottica della loro messa in rete e fruizione integrata con le risorse paesaggistiche costiere.

MORFOTIPI DELLE URBANIZZAZIONI CONTEMPORANEE - TESSUTI DELLA CITTA' PRODUTTIVA E SPECIALISTICA

T.P.S.2 TESSUTO A PIATTAFORME PRODUTTIVE – COMMERCIALI – DIREZIONALI

- Riqualificare le piattaforme produttive ricostruendo le relazioni urbanistiche, ambientali e paesaggistiche tra il tessuto produttivo, il territorio aperto e la città
- Prevedere piani e interventi di inserimento paesaggistico (ridisegno dei margini, schermature, barriere antirumore, ecc) e progettare il margine con il territorio aperto prevedendo interventi di mitigazione paesistica
- Attrezzare ecologicamente le aree produttivo-commerciali-direzionali (APEA) e riqualificare lo spazio aperto interno al tessuto produttivo
- Rilocalizzare nelle APEA i capannoni sparsi nel tessuto rurale (TR11) e configgenti con i parchi agricoli e fluviali
- Trasformare le aree produttive in occasioni per sperimentare strategie di ecosostenibilità e produzione di energie rinnovabili (fotovoltaico, minieolico, biomasse, minidraulico, rifiuti di lavorazioni, ecc)

Scheda Ambito di paesaggio 16- Colline metallifere isola d'Elba

CRITICITÀ

Il ripristino della Via Aurelia nel corso del secolo XIX e parallelamente la realizzazione della ferrovia, danno origine ad un cambiamento nell'orientamento generale dei sistemi insediativi, con una crescente importanza della direttrice lungo costa, a scapito della viabilità storica di collegamento con le colline interne. Si assiste così per tutto il Novecento, con un ritmo più sostenuto a partire dagli anni Cinquanta, ad uno spostamento verso le pianure costiere bonificate dello sviluppo degli insediamenti produttivi, residenziali e anche turistici, la cui rilevanza acquista grande peso nella seconda metà del secolo XX. Nel corso dell'ultimo secolo, al progressivo abbandono di quasi tutte le attività minerarie delle aree collinari ha fatto riscontro un progressivo sviluppo di attività produttive e turistiche lungo la costa. Il tratto fra Piombino e Follonica, in particolare, viene segnato dalla realizzazione di grandi piattaforme industriali, stabilimenti siderurgici e centrali termoelettriche dall'elevato impatto paesaggistico ed ecologico, sostenute dal corridoio infrastrutturale ferroviario e stradale (SGC –Aurelia-Ferrovia): industria siderurgica (Itlasider di Pombino), della chimica (Tioxide ed altre attività al Casone di Scarlino) ed energetica (centrale ENEL Torre del Sale). Alle attività produttive altamente impattanti si unisce la pressione insediativa di tipo residenziale e turistico dovuta alla espansione accelerata dei principali centri costieri e alla proliferazione di piattaforme turistico ricettive (la trasformazione dei campeggi litoranei in villaggi turistici con utilizzo di unità abitative di tipo seriale e di scarsa qualità architettonica e urbanistica ha profondamente trasformato i caratteri paesaggistici e gli equilibri ecologici costieri). Il raddoppio del corridoio infrastrutturale Aurelia-ferrovia attuato con la realizzazione della SGC Variante Aurelia ha

contribuito a spostare progressivamente i pesi del sistema insediativo a valle, svuotando di funzioni i centri dell'entroterra, indebolendo le direttrici trasversali e congestionando e frammentando i delicati ambiti costieri.

- Semplificazione e contrazione del sistema infrastrutturale. Il raddoppio del corridoio infrastrutturale via Vecchia Aurelia /ferrovia con il collegamento veloce su gomma SGC Aurelia ha accentuato la polarizzazione e concentrazione del sistema infrastrutturale sulla direttrice longitudinale parallela alla costa, con conseguente:
  - indebolimento e semplificazione dei collegamenti trasversali vallivi costa-interno;
  - impermeabilizzazione e semplificazione del sistema di trasporti su gomma;
  - indebolimento del collegamento via vecchia Aurelia con riduzione dei legami con il reticolo del sistema poderale della piana;
  - dismissione delle ferrovie e delle stazioni minori (Follonica- Massa Marittima, Giuncarico-Ribolla);
  - congestione e frammentazione del territorio agricolo (con creazione di spazi interclusi tra gli assi viari e perdita delle originarie funzioni agricole);
  - deconessione e frammentazione ecologica;
- Pressione insediativa delle espansioni dei principali centri costieri.
  - Lo sviluppo accelerato dei principali centri costieri è avvenuto secondo varie tipologie di espansione: lungo il litorale (Follonica, San Vincenzo), a saturazione delle aree di risulta tra l'insediamento e i principali assi di collegamento (Follonica, San Vincenzo), sui versanti dei promontori (Piombino, Puntone). Queste espansioni sono caratterizzate principalmente da fronti a mare di recente formazione, composti da insediamenti a prevalente specializzazione turistica, in genere di scarsa qualità edilizia e con uno scarso grado di strutturazione interna.
- Pressione insediativa delle espansioni dei principali centri collinari.
  - I centri collinari sono caratterizzati da espansioni edilizie contemporanee non controllate, di dimensione più ridotte rispetto alla situazione dei centri costieri, ma comunque piuttosto consistenti e dal carattere non omogeneo rispetto ai tessuti antichi, assiepate incoerentemente lungo le direttrici viarie in uscita dai centri urbani o come raddoppio del centro storico genera-tore (Campiglia, Massa Marittima). Le espansioni dei centri collinari, pur essendo di dimensioni ridotte, rap-presentano un grande impatto paesaggistico perché più visibili e maggiormente percepibili dalle piane e dai principali assi di attraversamento dell'ambito.
- Processi di espansione a valle degli insediamenti collinari.
  - Si riscontrano processi di densificazione insediativa più o meno consistenti e localizzazione di aree produttive in corrispondenza degli scali storici dei principali centri collinari (Campiglia, Gavorrano, Scarlino, Sticciano, Montepascali) o all'incrocio tra la viabilità principale di pianura e i collegamenti trasversali (Rava, Caldana, Giuncarico). In alcuni casi si assiste ad un vero e proprio processo di conurbazione lineare e saldatura delle espansioni residenziali lungo gli assi di collegamento tra i centri collinari e i corrispondenti scali a valle (asse Gavorrano-Bagni-Forni di Gavorrano).
- Consistente espansione tramite lottizzazioni residenziali e produttive del centro urbano di Venturina Terme, che tendono ad erodere le aree agricole adiacenti.
- Presenza di piattaforme residenziali e turistico ricettive in ambiti costieri sensibili ad elevato rischio ambientale o di particolare pregio naturalistico.
  - La trasformazione dei campeggi litoranei in villaggi turistici con utilizzo di unità abitative di tipo seriale e di scarsa qualità architettonica e urbanistica ha profondamente trasformato i caratteri paesaggistici e gli equilibri ecologici costieri (cordoni dunali, aree umide residuali, pinete costiere, foci fluviali, ecc…).
- Presenza di enclaves ad uso turistico ricettivo e/o residenziale.
  - Si tratta di piattaforme turistiche caratterizzate da tessuti ad alta densità e dall'uniformità dei tipi edilizi come esito di un progetto unitario. Tali piattaforme non stabiliscono delle relazioni con il tessuto circostante e sono contraddistinte da accessi selezionati che privatizzano ampie parti di territorio, spesso costiero.
- <u>Elevato impatto ecologico e paesaggistico causato dalle grandi piattaforme industriali, dagli stabilimenti siderurgici e dalle centrali termoelettriche che si sono sviluppate lungo la costa tra Piombino e Follonica, in corrispondenza dei principali accessi al corridoio infrastrutturale (SGC Aurelia – Vecchia Aurelia-ferrovia), nonché di quelle dell'entroterra, con conseguenti problemi di riconversione delle aree industriali e produttive dismesse o invia di dismissione.</u>
- Diffusione in territorio rurale e costiero di residenze singole, lottizzazioni, capannoni sparsi.
  - Si tratta di tessuti a bassa densità, in cui è prevalente la tipologia di casa uni-bifamiliare con funzione residenziale o di seconda casa ai fini turistici.

Invariante IV - i caratteri morfotipologici dei paesaggi rurali – Obiettivi generali

Salvaguardia e valorizzazione del carattere multifunzionale dei paesaggi rurali regionali

tale obiettivo viene perseguito mediante:

a) il mantenimento della relazione che lega paesaggio agrario e sistema insediativo (leggibile alla scala urbana, a quella dell'insediamento accentrato, di origine rurale, delle ville-fattoria, dell'edilizia specialistica storica, dell'edilizia rurale sparsa) attraverso la preservazione dell'integrità morfologica dei suoi elementi costitutivi, il mantenimento dell'intorno coltivato, e il contenimento di ulteriori consumi di suolo rurale;

b) il mantenimento della continuità della rete di infrastrutturazione rurale (data dal sistema della viabilità minore, della vegetazione di corredo e delle sistemazioni idraulico-agrarie di versante e di piano) per le funzioni di organizzazione paesistica e morfologica, di connettività antropica ed ecologica, e di presidio idrogeologico che essa svolge anche nel garantire i necessari ammodernamenti funzionali allo sviluppo agricolo;
c) prevedendo, per le colture specializzate di grandi estensioni con ridisegno integrale della maglia agraria, una rete di infrastrutturazione rurale articolata, valutando, ove possibile, modalità di impianto che assecondino la morfologia del suolo e l'interruzione delle pendenze più lunghe anche al fine di contenere i fenomeni erosivi;
d) la preservazione nelle trasformazioni dei caratteri strutturanti i paesaggi rurali storici regionali, attraverso: la tutela della scansione del sistema insediativo propria di ogni contesto; la salvaguardia delle sue eccellenze storico-architettoniche e dei loro intorni paesistici; l'incentivo alla conservazione delle colture d'impronta tradizionale in particolare ove esse costituiscono anche nodi degli agro-sistemi e svolgono insostituibili funzioni di contenimento dei versanti; il mantenimento in efficienza dei sistemi di regimazione e scolo delle acque di piano e di colle;
e) la tutela dei valori estetico-percettivi e storico-testimoniali del paesaggio agrario pianificando e razionalizzando le infrastrutture tecnologiche, al fine di minimizzare l'impatto visivo delle reti aeree e dei sostegni a terra e contenere l'illuminazione nelle aree extraurbane per non compromettere la naturale percezione del paesaggio notturno;
f) la tutela degli spazi aperti agricoli e naturali con particolare attenzione ai territori periurbani; la creazione e il rafforzamento di relazioni di scambio e reciprocità tra ambiente urbano e rurale con particolare riferimento al rapporto tra produzione agricola della cintura periurbana e mercato urbano; la messa a sistema degli spazi aperti attraverso la ricostituzione della continuità della rete ecologica e la realizzazione di reti di mobilità dolce che li rendano fruibili come nuova forma di spazio pubblico.

Abachi delle Invarianti - Morfotipi - Indicazioni per le azioni
L'ambito oggetto di variante non investe direttamente Morfotipi relativi ai paesaggi rurali

Scheda Ambito di paesaggio 16- Colline metallifere isola d'Elba
CRITICITÀ
Le criticità che riguardano il territorio rurale delle Colline Metallifere sono in gran parte riconducibili alle tre dinamiche di trasformazione precedentemente descritte. Il territorio montano e alto-collinare subisce gli effetti negativi indotti dallo spopolamento dei nuclei storici che comporta abbandono delle attività agricole, pastorali e di manutenzione dei boschi. Campi coltivati e pascoli sono soggetti a una dinamica di contrazione a vantaggio del bosco che tende a ricolonizzarli. Soprattutto nelle aree poste a sud di Montieri, a nord di Prata, tra Niccioleta e Monterotondo Marittimo (morfotipi 3 e 9). Nella porzione collinare il fenomeno è più evidente a Sassofortino e Roccatederighi – caratterizzati da tessuti a campi chiusi (morfotipo 9) -, e negli intorni coltivati a oliveto e terrazzati (morfotipi 12 e 16) di alcuni nuclei storici (Campiglia Marittima, Prata di Suvereto, Giuncarico, Gavorrano, Scarlino). Legate all'abbandono dell'agricoltura sono la mancata manutenzione e l'incuria delle sistemazioni idraulico-agrarie, che comportano importanti rischi per l'equilibrio idrogeologico del territorio. Molto presenti gli abbandoni delle attività agricole, di muretti a secco e terrazzi, e degli ambienti boschivi nell'Isola d'Elba. Nella aree di pianura e delle prime pendici collinari (segnatamente sulle formazioni di Margine) l'attività agricola è associata a intensificazione produttiva e alla realizzazione di oliveti e vigneti specializzati (morfotipo 11), talvolta alternati in tessere di grandi dimensioni ai seminativi semplici (morfotipo 17). Queste dinamiche comportano spesso semplificazione degli ordinamenti produttivi e del paesaggio, eliminazione del corredo arboreo della maglia agraria, rimozione di parti della rete scolante storica, riduzione della biodiversità e, nel caso in cui vengano rimossi e non rimpiazzati con soluzioni alternative i sistemi tradizionali di contenimento dei versanti rischio erosivo. Le aree in cui le trasformazioni orientate in questa direzione sono più visibili, sono le fasce pedecollinari dei rilievi di Campiglia Marittima, Montioni, Massa Marittima, Tatti e Roccastrada, e la pianura, in particolare la porzione compresa tra il corso del fiume Bruna e il confine orientale dell'ambito. In pianura una criticità rilevante è rappresentata dalla semplificazione paesaggistica ed ecologica che caratterizza i tessuti occupati da colture specializzate di grande estensione (morfotipo 6) e che potrebbe interessare anche le aree della bonifica storica (morfotipo 8), nelle piane di Piombino e Follonica. Ulteriore criticità è rappresentata dai processi di urbaniz-zazione e consumo di suolo rurale, qui legate alla pressione turistica e alle numerose attività produttive presenti. I territori interessati da questa situazione sono le pianure di Piombino e San Vincenzo e quella di Follonica, oltre al ter-ritorio dell'Isola d'Elba per gran parte della sua estensione. Attività estrattive e di sfruttamento geotermico sono situate in più parti dell'ambito (concentrate le prime sui Monti di Campiglia, nei pressi di Roccastrada, Torniella e Piloni, nell'Isola d'Elba e le seconde a Monterotondo Marittimo), e producono impatti molto forti sull'equilibrio anche estetico del paesaggio rurale.

Scheda Ambito di paesaggio 16- Colline metallifere isola d'Elba
Obiettivi di qualità e direttive
Obiettivo 1

Salvaguardare i caratteri idro-geomorfologici, ecosistemici, storici e identitari delle aree costiere e delle pianure alluvionali retrostanti, rappresentate dai vasti complessi agricoli della Val di Cornia, della Valle del Pecora e di parte della pianura della Bruna, nonché valorizzare le relazioni funzionali e percettive tra litorale e l'entroterra.
Direttive correlate
Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:
1.1 - tutelare e recuperare gli importanti ecosistemi dunali, palustri, fluviali e forestali costieri (con particolare riferimento ai relittuali boschi di Rimigliano e Sterpaia), e evitare processi di ulteriore artificializzazione, a esclusione dei soli interventi di recupero;
1.2 - contenere l'impermeabilizzazione del suolo e preservare le aree di ricarica degli acquiferi (individuate nella carta di "Sintesi dei valori idrogeo-morfologici");
1.3 - evitare le espansioni insediative dei centri urbani costieri (San Vincenzo, Piombino, Follonica), qualificare l'insediamento di strutture turistico ricettive lungo il litorale (con particolare riferimento ai tratti tra San Vincenzo e Baratti, tra Piombino e Follonica, tra Follonica e Portiglioni) secondo criteri di sostenibilità, minore invasività, qualità ambientale e paesaggistica degli interventi, sia favorendo la riqualificazione paesaggistica di quelle esistenti;
1.4 - migliorare l'integrazione paesaggistica dei grandi insediamenti produttivi e logistici, favorire il recupero degli impianti e delle aree dismesse o la rinaturalizzazione dei paesaggi costieri degradati
Orientamento:
- migliorare l'integrazione paesaggistica in particolare di degli insediamenti collocati in corrispondenza delle foci del Fiume Cornia e del Fiume Pecora o posti in ambiti sensibili, ad elevato rischio ambientale o di particolare pregio naturalistico e rappresentati nella carta della "Rete ecologica" come "Aree critiche per la funzionalità della rete ecologica per processi di artificializzazione".

1.5 - evitare che eventuali nuovi insediamenti formino conurbazioni lineari lungo gli assi stradali e in corrispondenza degli scali storici (Scarlino Scalo e Gavorrano Scalo) e preservare i varchi inedificati esistenti, con particolare riferimento alle aree ricomprese tra Gavorrano-Bagni-Forni di Gavorrano, Scarlino-Scarlino Scalo, Sticciano-Sticciano Scalo, Campiglia-Venturina-Stazione di Campiglia;
1.6 - assicurare che eventuali nuove espansioni e nuovi carichi insediativi siano coerenti per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne la qualità morfologica e percettiva;
1.7 - nel territorio rurale caratterizzato dalla presenza dei paesaggi storici della bonifica (piana tra San Vincenzo, Piombino e Follonica) mantenere in efficienza il sistema di regimazione e scolo delle acque, attraverso la conservazione dei manufatti idraulico-agrari esistenti o la realizzazione di nuove sistemazioni di pari efficienza coerenti con il contesto, favorendo il mantenimento di un'agricoltura innovativa che coniughi competitività economica con ambiente e paesaggio
Orientamenti:
- preservare la struttura della maglia agraria storica;
- mantenere la leggibilità del sistema insediativo di valore storico;
- evitare processi di marginalizzazione e di frammentazione dei sistemi agro-ambientali.

1.8 - tutelare e valorizzare i caratteri storici e identitari degli insediamenti costieri e le loro relazioni funzionali e percettive con il mare, e riqualificare i fronti urbani degradati;
1.9 - salvaguardare la permeabilità percettiva dei litorali e garantire l'accessibilità alla fascia costiera, nel rispetto dei valori paesaggistici;

Obiettivo 2
Salvaguardare la struttura del paesaggio agro-forestale delle aree alto collinari, montane e insulari, dai fenomeni di abbandono degli ambienti agro-pastorali e dall'alterazione dei valori paesaggistici connessi alle attività estrattive
Direttive correlate
Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:
2.1 - valorizzare le attività agropastorali al fine di contrastare la perdita dei valori naturalistici e paesaggistici degli habitat pascolivi e delle le aree agricole terrazzate soggetti a rapidi processi di ricolonizzazione arbustiva e arborea particolarmente significativi nella zona montana di Prata-Montieri, nell'area basso montana di Roccatederighi, Sassofortino (caratterizzate da tessuti a campi chiusi), Monterotondo M.mo, Montioni, Monti d'Alma e nell'Arcipelago Toscano, nelle aree agricole di Pianosa e sui crinali interni dei rilievi elbani (Cima del Monte, Monte Capannello);
2.2 - nella progettazione di infrastrutture e altri manufatti permanenti di servizio alla produzione anche agricola perseguire la migliore integrazione paesaggistica, valutando la compatibilità con la morfologia dei luoghi e con gli assetti idrogeologici ed evitando soluzioni progettuali che interferiscano visivamente con gli elementi del sistema insediativo storico;
2.3 - promuovere la riqualificazione dei numerosi siti estrattivi abbandonati e il recupero delle discariche minerarie che costituiscono suggestive forme che caratterizzano il paesaggio collinare (ad es. le peculiari forme di erosione denominate "Le Roste", impostate sul materiale di risulta della miniera di Campiano e ubicate lungo il F. Merse nel territorio di Montieri), attraverso progetti integrati di valenza paesaggistica e culturale;

Obiettivo 3
Tutelare l'importante patrimonio archeologico e archeominerario di epoca etrusca e romana e valorizzare le emergenze architettoniche e culturali del significativo patrimonio storico-insediativo
Direttive correlate
Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:
3.1 - tutelare l'integrità estetico-percettiva, storico-culturale e la valenza identitaria delle importanti emergenze d'interesse archeologico, quali l'antica città costiera di Populonia, le testimonianze paletnologiche, archeologiche e paleontologiche dell'isola di Pianosa, la villa delle Grotte di prima età imperiale a Portoferraio, e valorizzare il vasto patrimonio archeo-minerario attraverso progetti integrati di promozione culturale e turistica;
3.2 - salvaguardare e valorizzare le emergenze visuali e storico-culturali rappresentate dai castelli (Castello della Magona e il Castello della Marsiliana), fortezze, borghi e centri collinari che si stagliano in posizione dominante sui contrafforti e sui balconi naturali del massiccio delle colline metallifere, nonché le relazioni tra il sistema insediativo e il paesaggio agrario circostante caratterizzato da oliveti tradizionali o seminativi (Campiglia, Suvereto, Sassetta, Gavorrano, Scarlino, Massa Marittima, Gerfalco, Giuncarico, Montemassi, Tatti, Roccatederighi, Sassofortino, Roccastrada, Sticciano).

Obiettivo 4
Tutelare l'alto valore del paesaggio costiero dell'Isola d'Elba, Pianosa, Montecristo e delle isole minori (Cerboli, Palmaiola, isolotti satelliti elbani e di Pianosa) costituito da peculiari caratteri geomorfologici delle coste rocciose, da un complesso ecomosaico di interesse conservazionistico e da un significativo patrimonio insediativo di valore storico e identitario
Direttive correlate
Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:
4.1 - conservare l'integrità del sistema costiero roccioso di elevato valore naturalistico caratterizzato da una notevole diversità morfologica (con elementi peculiari come le forme derivanti da processi di alterazione dei graniti e le morfosculture dell'erosione eolica), cromatica e geologica e dalla presenza di numerosi habitat e specie vegetali endemiche, migliorando livelli di sostenibilità ambientale del turismo costiero;
4.2 - arginare ulteriori processi di urbanizzazione, definire i confini degli insediamenti, conservare e qualificare i margini urbani e promuovere interventi di riqualificazione e recupero delle aree compromesse, con particolare riferimento alle aree ricadenti in zone di valore naturalistico per la presenza di agroecosistemi tradizionali (Capoliveri, Rio Marina – Rio nell'Elba), di aree umide (Mola, Schiopparello e delle Saline di San Giovanni) e di habitat costieri (Capoliveri, Portoferraio e nelle fasce costiere di Lacona);
4.3 - salvaguardare e valorizzare il sistema delle torri costiere, dei fari e degli approdi di valore storico e identitario, dell'Isola d'Elba e delle isole minori che caratterizzano e connotano il paesaggio e le visuali "da" e "verso" il mare, il sistema dei centri portuali storicamente insediati e le fortezze in posizione dominante (Portoferraio, Porto Azzurro), poste in stretta relazione funzionale e visiva con gli insediamenti del litorale continentale dell'ambito;
4.4 - salvaguardare l'integrità storica e culturale dei centri e dei nuclei antichi e le visuali panoramiche da essi offerte, con particolare riferimento agli scorci panoramici di alto valore paesaggistico di Capoliveri, Marciana, Rio nell'Elba, delle frazioni inerpicate di Campo nell'Elba;
4.5 - tutelare e valorizzare i paesaggi rurali insulari caratterizzati dalla permanenza della struttura agraria tradizionale, con particolare riferimento ai vigneti terrazzati di Rio nell'Elba e Rio Marina e ai mosaici complessi di impronta tradizionale nella parte montuosa occidentale di Pomonte;
4.6 - mantenere la leggibilità degli assetti e dei rapporti tra usi e trame agricole dell'isola di Pianosa in quanto paesaggi rurali di grande valore identitario contraddistinti da un complesso sistema di muri a secco filari e alberature;
4.7 - tutelare, recuperare e valorizzare la rete dei sentieri e dai tracciati di crinale e lungo costa e le visuali panoramiche percepite verso il mare, le isole e la costa continentale.

Lo statuto del territorio: La disciplina dei beni paesaggistici

L'ambito territoriale che include le aree oggetto della presente variante interessa beni soggetti a tutela paesaggistica e pertanto trovano applicazione le specifiche prescrizioni/prescrizioni d'uso e le direttive del PIT/PPR riferite alle diverse tipologie dei beni soggetti a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 (Codice dei beni culturali e paesaggistici, di seguito Codice)).

In particolare risultano interessati a vario titolo i seguenti beni paesaggistici:

- *Territori costieri* compresi nella fascia di profondità di 300 metri, a partire dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare di cui alla lett. a) co. 1 dell'art. 142 del Codice (rif. PIT Sistema Costiero 6. Golfo di Follonica)
- *Territori contermini ai laghi* compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche con riferimento ai territori elevati sui laghi di cui alla lett. b) co. 1 dell'art. 142 del Codice
- *I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua* iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna di cui alla lett. c) co. 1 dell'art. 142 del Codice
- *I parchi e le riserve nazionali o regionali*, nonché i territori di protezione esterna dei parchi di cui alla lett. f) co. 1 dell'art. 142 del Codice

Da quanto rappresentato nella cartografia del PIT/PPR risulterebbero essere presenti anche alcune aree boscate (lett. g) co. 1 dell'art. 142 del Codice) derivanti dalla fonte utilizzata per la rappresentazione di tale vincolo (Carta Uso del Suolo 1:10.000). Tuttavia, in base alle definizioni della vigente Legge forestale della Toscana (LR 39/2000) non si ravvisa la presenza di territori coperti da boschi.

Riferendoci nel dettaglio alle aree strettamente interessate dalle trasformazioni fisiche e urbanistiche oggetto di variante agli strumenti urbanistici comunali ed agli strumenti sovraordinati (PTC) risultano essere operanti esclusivamente i vincoli di cui alle sopraccitate lettere a) ed f) dell'art. 142 co. 1 del Codice.
Per tali beni, in sede di formazione della presente variante, sarà attivata la specifica conferenza paesaggistica ai sensi dell'art. 21 e 23 co. 1 della Disciplina del PIT/PPR di conformazione e adeguamento dello strumento urbanistico comunale al PIT.

La Strategia di sviluppo territoriale: La presenza industriale in Toscana

Disciplina del Piano - Articolo 28 - La presenza industriale in Toscana

1. 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.
2. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica definiscono strategie e regole volte alla riorganizzazione localizzativa e funzionale degli insediamenti produttivi diffusi nel territorio rurale e alla riqualificazione ambientale e urbanistica delle piattaforme produttive e degli impianti collocati in aree paesaggisticamente sensibili, ove possibile come "aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate" .
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.
4. Oltre a quanto disposto dagli articoli 75 e 125 della L.R. 65/2014, il mutamento della destinazione d'uso di aree industriali dismesse può essere consentito qualora risponda a specifiche esigenze del Comune interessato anche in riferimento a servizi collettivi e a dotazioni infrastrutturali.
5. 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, secondo quanto previsto dalla legge regionale 65/2014, 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.
6. La Regione e le amministrazioni locali, secondo le rispettive competenze, promuovono la realizzazione di infrastrutture e servizi idrici ad uso specifico degli insediamenti produttivi.
7. 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.

8. 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 e ed ai comparti nel loro insieme, allo scopo di fluidificare la maglia viaria principale di servizio agli insediamenti stessi;
e) 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.

9. I programmi ed i piani di settore regionali destinano le risorse finanziarie eventualmente correlate alle attività di cui al presente articolo 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.

Profili di coerenza e criticità con il PIT

In via preliminare risulta opportuno ricordare quanto detto in premessa ed in sede di definizione degli aspetti procedurali necessari ai fini della formazione ed approvazione della presente variante ed in particolare, nel rapporto tra variante e PIT, a quanto definito dall'art. 23 della Disciplina del PIT stesso che, attraverso l'istituto della conferenza paesaggistica e delle procedure di adeguamento degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, garantisce "*l'attuazione degli interventi oggetto di protocolli d'intesa, di intese preliminari ad accordi di pianificazione, nonché agli interventi previsti da accordi di programma già sottoscritti dalla Regione e dagli enti interessati prima della data di pubblicazione sul BURT della delibera di approvazione del presente Piano*".

Considerato pertanto che, nel corretto bilanciamento dei vari interessi pubblici, gli interventi prefigurati dalla variante in questione risultano salvaguardati dalla Regione anche per mezzo del PIT, è possibile tuttavia delineare i profili di coerenza del presente strumento urbanistico a quanto disposto dal PIT mettendo in evidenza i maggiori elementi di coerenza e criticità che potrebbero emergere in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PIT stesso.

Elementi di coerenza

Il principale elemento di coerenza è senza dubbio rappresentato dalle strategie di sviluppo delineate dal PIT ed in particolare da quanto disposto dal precedentemente citato art. 28 co. 2 e 8 della Disciplina del Piano:

2. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica definiscono strategie e regole volte alla riorganizzazione localizzativa e funzionale degli insediamenti produttivi diffusi nel territorio rurale e alla riqualificazione ambientale e urbanistica delle piattaforme produttive e degli impianti collocati in aree paesaggisticamente sensibili, ove possibile come "aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate".

[…]

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

[…]

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 e ed ai comparti nel loro insieme, allo scopo di fluidificare la maglia viaria principale di servizio agli insediamenti stessi;

e) 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.

Per quanto riguarda la parte statutaria del PIT pare essenziale principalmente citare *l'Invariante III - il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali/disposizioni per i centri e i nuclei storici* ed in particolare quanto disposto per le indicazioni delle azioni correlate al *Morfotipo delle urbanizzazioni contemporanee - tessuti della città produttiva e specialistica - T.P.S.2 Tessuto a piattaforme produttive – commerciali – direzionali*, per il quale risulta prioritario:

- Riqualificare le piattaforme produttive ricostruendo le relazioni urbanistiche, ambientali e paesaggistiche tra il tessuto produttivo, il territorio aperto e la città
- Prevedere piani e interventi di inserimento paesaggistico (ridisegno dei margini, schermature, barriere antirumore, ecc) e progettare il margine con il territorio aperto prevedendo interventi di mitigazione paesistica

La presente variante risulta essere in linea e persegue gli indirizzi regionali dettati dal PIT per i contesti interessati dalla presenza di piattaforme produttive.
In coerenza con le disposizioni generali dettate dal PIT a livello regionale negli abachi delle invarianti strutturali, laddove vengono specificati gli obiettivi e le direttive a livello d'ambito (Scheda 16 Colline Metallifere e Isola d'Elba) si riscontra nuovamente la necessità di "*migliorare l'integrazione paesaggistica dei grandi insediamenti produttivi e logistici, favorire il recupero degli impianti e delle aree dismesse o la rinaturalizzazione dei paesaggi costieri degradati*" (Direttive, punto 1.4), necessità a cui la variante in oggetto si rivolge nel fornire regole di sviluppo delle aree industriali tali da favorire da un lato l'integrazione paesaggistica delle nuove infrastrutture produttive e dall'altro la risoluzione dei "conflitti" nei punti di contatto tra piattaforma industriale e margini urbani.

Elementi di criticità

Sebbene l'obiettivo prioritario della variante in argomento sia quello di fornire uno strumento urbanistico che possa governare lo sviluppo dei piani produttivi della nuova industria siderurgica e delle attività ad essa correlate con finalità di razionalizzazione dei suoi impatti sul territorio, risulta inevitabile che vi possano essere elementi, anche se talvolta parziali, di contrasto con gli obiettivi e le finalità del PIT.
I fattori di criticità che si determinano analizzando la variante in oggetto in relazione ai contenuti dello strumento regionale risiedono principalmente nei, seppur modesti, smarginameti del nuovo assetto industriale a vocazione siderurgica verso aree ancora oggi per lo più intatte e caratterizzate da un assetto ancora assimilabile a quel morfotipo riconosciuto dal PIT a matrice "agroecosistemica di pianura".
La necessità di interessare aree non ancora impegnate dalla grande industria confligge con l'obiettivo di evitare processi di ulteriore artificializzazione sancito dal piano regionale. In particolare, a vari livelli (sia sotto il profilo eco sistemico che in riferimento agli assetti degli insediamenti), alle attuali aree occupate da piattaforme produttive sono associati *obiettivi di riqualificazione degli ambienti alterati e di riduzione/mitigazione dei fattori di pressione e minaccia* oltre che perseguire l'obiettivo di una *riduzione/contenimento delle dinamiche di consumo di suolo*.

4. STATO DI ATTUAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE E PROCESSI DI TRASFORMAZIONE IN CORSO

A seguito dell'approvazione delle varianti di anticipazione sopra richiamate e del RUC (2014), si è avviata la fase di attuazione della nuova strumentazione urbanistica operativa comunale; di seguito l'elenco ed una sintetica descrizione dei piani attuativi di iniziativa pubblica/privata e delle progettualità in corso relative alle operazioni di maggiore rilevanza, distinguendo tra quelle ricadenti nelle UTOE 8 (riconversione urbana) e nell'UTOE 9 (porto e attività produttive), che saranno oggetto del presente procedimento di variante, e quelle relative ad altre UTOE del PS.

4.1 Piani attuativi e progettualità in corso ricadenti nelle UTOE 8 e 9

Settore portualità/nautica/PMI

Piano Regolatore Portuale- ambito D14.1- Porto commerciale, industriale, passeggeri

Il PRP dell'ambito portuale (che opera nell'ambito D14.1 individuato dal vigente RU) è stato elaborato e adottato a cura dell'Autorità Portuale di Piombino in sede di accordo di pianificazione promosso dal Comune nel 2008, d'intesa con l'AP, in occasione della variante di anticipazione al RU di cui è fatto cenno nel precedente paragrafo, relativa ai temi della "*portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse*", approvata definitivamente con Deliberazione del CC n. 64/2009.

Il nuovo PRP, adottato da parte dell'AP in data 16.10.2008, è stato quindi approvato dal C.R.T. il 26.07.2013, a seguito del parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. e della pronuncia favorevole di compatibilità ambientale nell'ambito della VIA nazionale.

Il nuovo PRP si propone di fornire risposte programmatiche alle esigenze di razionalizzazione e sviluppo portuale, in coerenza con gli obiettivi di lungo periodo affermati dalla pianificazione di livello locale (PS d'Area/PTC) e regionale (*masterplan dei porti toscani* che è parte integrante del PIT), oltrechè nazionale.

Il potenziamento e lo sviluppo del porto di Piombino, come si è detto anche nel paragrafo che tratta il quadro degli accordi istituzionali conseguenti al riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa di Piombino (2013), è stato ritenuto strategico e decisivo per fronteggiare la crisi congiunturale e creare le condizioni per il rilancio del polo industriale di Piombino favorendo l'attrazione di nuovi investimenti anche in altri segmenti produttivi.

In questo quadro il PRP è stato oggetto di un successivo Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF), che ha riguardato essenzialmente l'approfondimento dei fondali della darsena nord e del canale di accesso (fino a - 20 mt rispetto ai -16 previsti dal PRP), la parziale diversa configurazione dell'imboccatura del porto e delle banchine adiacenti al molo di sottoflutto, per consentire l'ingresso di navi di grandi dimensioni anche in funzione della prevista piattaforma di smantellamento e *refitting* navale; questa nuova configurazione determina condizioni di accessibilità che rendono competitivo il porto di Piombino rispetto ai porti industriali concorrenti del mediterraneo e del nord Europa.

L'ATF è stato approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 87 in data 24.10.2013 e dalla Regione Toscana con deliberazione del C.R. n. 104 in data 18.12.2013.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del PRP e degli interventi di infrastrutturazione del porto, anche in riferimento alle risorse stanziate nell'ambito degli Accordi di Programma 2013 e 2014, si rinvia alla specifica nota predisposta dall'AP ed allegata al presente documento.

Complesso integrato della Nautica (D14.2)

Tale previsione urbanistica trae origine da una complessa sequenza di atti e strumenti di pianificazione, a partire dagli indirizzi strategici del Piano Strutturale, che contiene appunto la

previsione di un distretto per il diportismo nautico (polo del diportismo D14.2a) e la cantieristica (polo della cantieristica D14.2b) con infrastrutture destinate ad ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni (fino a 1500 posti barca), servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica. Come si è detto la previsione è stata oggetto di variante di anticipazione del RU, mediante accordo di pianificazione, al fine di dare attuazione all'obiettivo strategico del PS, che è stata definitivamente approvata nel corso del 2009. Successivamente è stato elaborato e approvato il Piano Guida/masterplan del complesso integrato della Nautica, quale strumento di programmazione e di indirizzo di livello intermedio tra il PRG e il PRP (Piano attuativo) che ha completato il quadro pianificatorio di competenza comunale, determinando quindi le condizioni per promuovere le progettualità da parte degli operatori privati.

Piano Regolatore Portuale (PRP) "Polo del diportismo D14.a"

Il "polo del diportismo", localizzato in aderenza alla diga foranea di Molo Batteria al margine sud del porto commerciale-passeggeri, è prevalentemente dedicato ai natanti di grandi dimensioni integrato da aree per la manutenzione ed il rimessaggio, dai relativi servizi e da funzioni plurime connesse all'accoglienza e all'intrattenimento.

Nel corso del 2011 è stata attivata da parte di alcuni soggetti privati la procedura di cui al DPR 509/1997 (c.d. Procedura Burlando), preordinata al rilascio della concessione demaniale marittima delle aree interessate dalle infrastrutture diportistiche e dai relativi servizi, che hanno pertanto promosso la realizzazione dell'intervento. Il soggetto selezionato nell'ambito della suddetta procedura ha assunto quindi l'onere di redigere il PRP dell'ambito in oggetto, che a seguito di un complesso iter istruttorio e procedurale è stato **definitivamente approvato nel corso del 2013**.

La superficie complessiva delle aree interessate dalle previsioni del PRP è di circa 549.000 mq, di cui 211.000 mq di aree a terra e 338.000 mq costituenti il bacino portuale contenuto all'interno delle opere foranee previste; può accogliere fino a 750 posti barca (oltre ai p.b. riservati per il transito ed al charter nautico). A seguito dell'approvazione del PRP il soggetto promotore non ha sviluppato ulteriormente la progettazione e al momento la "procedura Burlando" è di fatto sospesa.

Piano Regolatore Portuale (PRP) "polo della cantieristica D14.2b"

Il "polo della cantieristica", localizzato nel bacino della Chiusa attestato a nord del porto commerciale-passeggeri, è costituto da un approdo (ottenuto mediante il riordino del bacino della Chiusa e del fosso Terre Rosse) prevalentemente dedicato ai natanti di piccola e media dimensione, integrato da aree per la cantieristica (10 ettari), il rimessaggio e alle attività connesse alla filiera ittica (flotta pescherecci, mercato ittico, ecc.). Nel corso del 2013 è stata attivata da parte di soggetti privati la procedura di cui al DPR 509/1997 (c.d. Procedura Burlando), preordinata al rilascio della concessione demaniale marittima delle aree interessate dalle infrastrutture diportistiche e dai relativi servizi. Anche in questo caso, analogamente a quanto stabilito per il polo del diportismo, il soggetto selezionato nell'ambito della suddetta procedura ha assunto l'onere di redigere il PRP che, a seguito di un complesso iter istruttorio e procedurale, è stato definitivamente **approvato nel mese di aprile 2016**.

La superficie complessiva delle aree interessate dalle previsioni del PRP è di circa 483.575 mq, di cui 239.608 mq di aree a terra e 243.967 mq costituenti il bacino portuale contenuto all'interno delle opere foranee previste; può accogliere fino a 750 posti barca (oltre ai p.b. riservati per il transito ed al charter nautico).

Punti di Ormeggio

Punto d'ormeggio Terre Rosse

Ubicato lungo il fosso Cornia Vecchia (loc. Terre Rosse) il punto di ormeggio è stato realizzato in forza della previgente Variante Generale al PRG, attraverso una operazione di parziale riconversione funzionale di aree industriali dismesse e risagomatura dei corsi d'acqua esistenti, ed è attualmente gestito da due diversi soggetti (Circolo Nautico Pontedoro e CPC Terre Rosse). Il RU prevede il potenziamento e l'adeguamento del punto d'ormeggio, sia in termini di dotazioni di servizi sia di capacità ricettiva (posti barca), con possibilità di attuazione separata da parte dei due operatori.

A seguito dell'approvazione del RU sono stati quindi presentati, da entrambi i soggetti gestori, due distinti piani attuativi:

- il Piano attuativo proposto da Circolo Nautico Pontedoro è finalizzato all'adeguamento dei servizi esistenti (640 mq slp), con ulteriori dotazioni per il rimessaggio e la cantieristica, il piano attuativo è stato **adottato nel febbraio 2016** ed è in corso di approvazione definitiva;
- il Piano attuativo proposto da CPC Terre Rosse, è invece finalizzato all'adeguamento delle dotazioni di servizio per i natanti (960 mq. slp) e alla risagomatura dei corsi d'acqua funzionali al potenziamento della capacità ricettiva del punto d'ormeggio (con un incremento stimato di 110 posti barca); il PA depositato è ancora carente di alcuni elementi essenziali e pertanto non è stato ancora attivato l'iter procedurale per l'adozione e approvazione.

Comparti produttivi per la Piccola e Media Impresa (PMI)

Piano per gli Insediamenti Produttivi (PIP) di Montegemoli (D5.4)

L'Ambito produttivo di Montegemoli, collocato lungo l'asse SS 398, di estensione complessiva pari a 80 ettari circa, è stato realizzato in attuazione dei previgenti PRG ed ha rappresentato, per almeno tre decenni, la principale offerta localizzativa per la PMI nel territorio comunale. L'ultimo piano attuativo, scaduto nel corso del 2012 per decorrenza decennale, è stato quindi **reiterato ed approvato**, con gli opportuni aggiornamenti, **nel marzo 2013**; nel giugno 2015 è stata quindi approvata una variante parziale, al fine di creare le condizioni per l'ampliamento ed il potenziamento di una delle principali imprese insediate nell'ambito produttivo (soc. Due Emme-lotto B11/B12).

Piano Insediamenti Produttivi (PIP) di Colmata (D5.12)/Ambito Produttivo Ecologicamente Attrezzato (APEA)

Come si è detto, tra le varianti al PRG anticipatrici del RU, è stata approvata nel corso del 2009 quella relativa alla previsione di un nuovo ambito produttivo in loc. Colmata, al fine di potenziare l'offerta di spazi ed aree per l'insediamento della Piccola e Media Impresa artigianale, commerciale e di servizio, previsione confluita poi nel RU.

La superficie complessiva dell'ambito è pari a 309.276 mq di cui 136.757 mq da destinare ad attività produttive e 121.599 mq destinati ad accogliere spazi e aree pubbliche.

A seguito dell'approvazione del RU è stato avviato il percorso di attuazione dell'intervento, che costituisce la futura e principale offerta localizzativa per la PMI, orientato verso il modello APEA (Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata); è stato quindi individuato il soggetto attuatore e gestore (SG) dell'APEA a cui è stato affidato il compito di elaborare il PIP e gestire le successive fasi realizzative e gestionali dell'APEA a seguito della sottoscrizione di apposita convenzione quadro (sottoscritta nel marzo 2014) a cui seguirà la stipula di una ulteriore convenzione operativa. Il PIP è stato **adottato nel febbraio 2016** ed è in corso di definitiva approvazione. Seguiranno le successive fasi realizzative e la pubblicazione dei bandi per la selezione delle imprese da insediare.

Ambito produttivo del Gagno (D5.11)
In loc. Gagno, nelle aree comprese tra la linea ferroviaria ed il fosso Cagliana è individuato un ulteriore comparto destinato alle PMI artigianali e commerciali, in connessione con il soprastante ambito di Colmata; l'estensione complessiva dell'ambito produttivo è pari a 21 ettari circa, preferibilmente orientato all'insediamento di imprese della filiera produttiva nautica-cantieristica e alla logistica.
Il Piano attuativo, presentato dall'Autorità Portuale in qualità di soggetto proprietario delle aree e di attuatore dell'intervento, è in corso di istruttoria e dovrebbe essere avviato a breve l'iter procedurale preordinato all'adozione.

Parco eolico Foce del Cornia (FERA)
Si tratta di un parco eolico (proponente società FERA) consistente nell'installazione di 6 aerogeneratori di potenza complessiva pari a 18 MW, per il quale la Regione Toscana ha rilasciato in data 29.05.2014 autorizzazione unica ai sensi del D.Lgs. 387/2003 (decreto n. 2247) subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni formulate in sede di VIA; l'autorizzazione unica ha prodotto contestualmente gli effetti di variante agli strumenti urbanistici comunali.
L'impianto in questione interessa infatti aree, collocate ad ovest della foce del Cornia in prossimità del confine dello stabilimento siderurgico, classificate come aree umide e palustri nella strumentazione urbanistica comunale (sottozona E5) – invariante strutturale del PS d'Area, per le quali operano norme volte alla tutela e conservazione degli habitat naturali vietando ogni trasformazione.
Nello specifico la variante di carattere normativo ha interessato la disciplina del territorio rurale e aperto di cui al TitoloIII/Capo II del RU, relativamente alle sottozone E5 (si veda estratto norme RU riportate in altro paragrafo del presente documento).
Successivamente la soc. Fera ha ottenuto la proroga per l'inizio dei lavori fino al 29.05.2016 con provvedimento della Regione Toscana n.3259 del 14.07.2015. In data 30.05.2016 (in atti prot. 15513) il proponente ha formalmente comunicato al Comune l'inizio dei lavori alla data del 28.05.2016, ed aperto il cantiere relativamente alla sottostazione elettrica in loc. Montegemoli; in esito a tale comunicazione la Regione Toscana ha richiesto chiarimenti ed integrazioni, a cui la soc. FERA ha dato seguito e che risultano al momento in corso di verifica e di valutazione da parte degli uffici regionali competenti.

Interventi di rigenerazione urbana
Sub-comparto A Città Futura
Nel novembre 2015 il Comune ha pubblicato un avviso esplorativo al fine di promuovere da parte di soggetti privati l'attuazione di un intervento di social-housing nell'ambito del sub-comparto A di Città Futura (disciplinato dal Piano particolareggiato approvato nel 2010 e confermato dal vigente RU). A seguito dell'avviso pubblico è stata avanzata una proposta da parte di un operatore privato qualificato nel settore del social-housing (per un intervento dimensionato in circa 70 alloggi); al momento è in fase di stesura il bando pubblico che dovrebbe essere pubblicato entro il mese di giugno 2016.

4. 2 Piani attuativi e progettualità in corso ricadenti in altre UTOE

Interventi di rigenerazione urbana (UTOE 6)
Area di Trasformazione (AT) 15
L'area di trasformazione prevista dal RU comprende l'isolato delimitato da via della Ferriera/via Pisa/via Buozzi per il quale è prevista la riorganizzazione urbanistica e funzionale al fine di realizzarvi un nuovo complesso commerciale/servizi che ospiterà il nuovo supermercato coop

(grande struttura di vendita), da integrare con ulteriori spazi commerciali, nonché l'immobile sede dell'attuale supermercato di via Gori, per il quale è prevista la demolizione e ricostruzione, o in alternativa interventi di *restyling* architettonico, per ospitare funzioni plurime di servizio e di interesse collettivo. L'intervento è in fase di avanzata progettazione da parte del proponente (Unicoop) che dovrebbe presentare a breve il relativo piano attuativo. L'intervento costituisce inoltre il fulcro della proposta avanzata dal Comune, in sinergia con Unicoop, ai fini della partecipazione al bando promosso dal MIT per la riqualificazione delle aree urbane degradate, di cui si dirà nel dettaglio più avanti.

Progetti di Innovazione Urbana (PIU)

Il Comune di Piombino ha aderito alla manifestazione d'interesse promossa dalla Regione Toscana con Decreto della Direzione Generale Governo del Territorio del luglio 2015, per la presentazione di Progetti di Innovazione Urbana di cui all'Asse Urbano del POR-CREO 2014-2020 (fondi strutturali comunità europea).

La proposta complessiva del PIU è articolata nei seguenti interventi e linee di azione:

- completamento dell'intervento di recupero e di riconversione funzionale del complesso ex IPSIA, per il quale è già in corso di realizzazione il primo lotto funzionale, destinato ad accogliere la nuova sede della biblioteca comunale, l'archivio storico ed il nuovo centro di documentazione della storia dell'industria e della siderurgia, nonché funzioni di animazione sociale e collettiva;
- riqualificazione e rifacimento complessivo di Piazza dei Grani, sulla base degli esiti del percorso partecipato attivato in occasione del Programma Integrato di Intervento Città Antica e contestuale riqualificazione e valorizzazione dell'asse pedonale di via Cavour;
- recupero funzionale e avvio di un primo intervento di riqualificazione dell'ex Piazzale di Alaggio da concepire come "nuova piazza sul mare" con flessibilità di utilizzo e fruizione nell'arco delle diverse stagioni;
- riqualificazione di Piazza Dante, al fine di migliorarne la fruizione pubblica ed agevolare iniziative di aggregazione sociale, culturale, commerciale, con allestimento di un gazebo attrezzato per diffondere "la biblioteca in piazza";
- intervento diffuso di efficientamento energetico e tecnologico nelle aree e lungo gli assi urbani limitrofi alle piazze e ai luoghi oggetto degli interventi riqualificazione suddetti, consistenti nella sostituzione di punti luce con sistemi improntati al risparmio energetico, telecontrollo e telegestione, e allestimento di dotazione di sensoristica innovativa.

Il progetto proposto dal Comune di Piombino è stato ammesso alla valutazione di merito da parte della Regione Toscana con decreto direttoriale DG Urbanistica del 07.04.2016); tuttavia con successivo decreto direttoriale DG Urbanistica n. 4718 del 21.06.2016, è stato escluso dalla graduatoria dei Comuni ammessi a finanziamento ed alla successiva fase di *co-progettazione*.

Bando MIT "aree urbane degradate"

Il Comune di Piombino ha partecipato al Bando promosso nell'ottobre 2015 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, con la presentazione di un progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana dal titolo "Fabbrica Urbana".

La proposta progettuale candidata dal Comune di Piombino si inquadra nella complessiva strategia di riqualificazione e rigenerazione urbana prefigurata dal vigente Regolamento Urbanistico, incentrandosi sull'attuazione degli interventi di riconversione funzionale e di rilocalizzazione del supermercato coop di Via Gori (AT 15 del RU) e in alcuni primi interventi di recupero di porzione delle aree ferroviarie del terminale urbano, non più utilizzate e quindi liberabili a breve termine (AT 16 del RU).

Il Masterplan di "Fabbrica Urbana" (che interessa un ambito urbano di impianto otto-novecentesco che si estende tra lo stabilimento siderurgico ed il terminale ferroviario e più precisamente il tessuto delimitato a nord-est dalla viabilità di accesso al porto che fiancheggia gli stabilimenti industriali - via di Portovecchio/Via Pisa, a sud dalla linea ferroviaria Campiglia M.ma /Piombino e dal terminale ferroviario urbano attestato in prossimità di Piazza Gramsci, a nord-ovest dall'asse urbano di via Carlo Pisacane) configura il futuro assetto di un'area strategica della città come quella rappresentata dalla attuale sede ferroviaria, dall'edificio Coop di via Gori, dal nuovo centro commerciale Coop in via Flemalle, dal giardino pubblico fra lo spazio consolidato, e da altri interventi di decoro urbano, per dare una nuova visone della città in termini ambientali, di decoro urbano, di mobilità di accesso e mobilità alternativa, di attraversamento pedonale, di verde a parco in un sistema coordinato di interventi il cui fine ultimo sia la qualità della città in una nuova veste urbana.
Il Masterplan prevede in particolare:

- totale pedonalizzazione della piazza Gramsci e della strada adiacente al nuovo centro didattico per il "Gusto" da localizzare nell'ex centro COOP di via Gori;
- sistemi di piste ciclabili come mobilità alternativa e razionalizzazione delle aree a parcheggio;
- ampliamento dei percorsi pedonali adiacenti l'edificato per migliorare il decoro e la mobilità pedonale;
- vaste aree a verde attrezzato lungo il parco e riqualificazione del giardino pubblico compreso fra via Marco Polo/via Vespucci/via Buozzi come riqualificazione di microchirurgia urbana;
- locali di intrattenimento per ampliare l'uso dell'area nelle varie ore del giorno e stabilire conseguentemente un presidio sociale costante;
- collocazione all'interno della ex stazione ferroviaria di sedi di associazioni culturali Piombinesi;
- nuova pensilina stazione di arrivo della mobilità pubblica fra via Roma e via Flemalle;
- nuovo centro commerciale di circa 10.000 mq con negozi di vicinato e parcheggi da parte del soggetto privato Coop Tirreno che si presenterà come nuova porta riconoscibile per l'accesso alla città consolidata dalla zona industriale;
- disegno di alcune parti a marciapiede delle vie dell'ambito e realizzazione di rotatorie per fluidificare il traffico.

Ad oggi non è stato ancora reso noto l'esito del bando.

Interventi di carattere residenziale (UTOE6)

AT 14 "Via Collodi"

L'AT introdotta dal RU prevede la sostituzione di un fabbricato esistente caratterizzato da una tipologia edilizia moderna in cemento armato faccia vista in contrasto con il contesto urbano in cui si colloca di matrice 800/900esca, o il complessivo *restyling* architettonico dello stesso. Attualmente destinato ad albergo il RU ha consentito per l'immobile il cambio d'uso verso la funzione residenziale.
Nel mese di gennaio 2016 è stata depositata la SCIA di ristrutturazione edilizia per il restyling del fabbricato con conseguente realizzazione di n. 4 unità immobiliari residenziali.

PV 14 Intervento Unitario 9a - interventi di completamento

La previgente Variante Generale al PRG individuava un'area di espansione in loc. Pozzetti, a monte di viale Michelangelo, nella quale è ammessa la realizzazione di un comparto residenziale, con tipologie diverse di altezza massima di due piani fuori terra rispetto alla quota naturale del terreno, per una volumetria complessiva di 26.000 mc.
Le aree con destinazione d'uso Parco Urbano, saranno in parte cedute gratuitamente dai realizzatori dell'intervento al Comune e in parte manterranno il regime di proprietà privata gravate dall'uso pubblico e vincolo permanente di inedificabilità.

La lottizzazione è stata definitivamente approvata con DCC n. 121/2010 e gli interventi, confermati dal vigente RU, sono tuttora in corso di realizzazione.

PV 12 Intervento Unitario 6 – interventi di completamento
La previgente Variante Generale al PRG individuava un'area di espansione in loc. San Quirico, a valle del complesso ospedaliero di villa Marina, nella quale è ammessa la realizzazione di un comparto residenziale, con tipologie diverse, per una volumetria complessiva di 28.800 mc.
Lungo la strada di nuova realizzazione (prolungamento di via della Pace), di servizio al nuovo complesso residenziale, la Variante prevede la sistemazione a carico del lottizzante di un'area destinata a verde pubblico
La lottizzazione è stata definitivamente approvata con DCC n. 38/2008 e gli interventi, confermati dal vigente RU, sono tuttora in corso di realizzazione.

Settore turistico-ricettivo (UTOE 4 e 5)
Piano di Recupero "I Girasoli"
Tra gli insediamenti turistici esistenti vi è la Casa Appartamenti Vacanze (CAV) "I Girasoli" ubicata in prossimità della Strada Provinciale della Principessa in loc. Fabbricciane. Il RU consente per tale struttura turistica l'incremento della ricettività fino a 40 posti letto complessivi e la realizzazione di una volumetria aggiuntiva, comprese le dotazioni di servizio, pari a 1.500 mc.
Gli interventi ammessi sono condizionati alla riconversione totale della struttura ricettiva esistente in albergo ed alla presentazione di un piano attuativo (Piano di Recupero).
In attuazione delle previsioni di RU il soggetto gestore ha quindi elaborato e presentato il PdR che è stato definitivamente **approvato nell'aprile 2016,** e a cui ha fatto seguito la sottoscrizione delle relativa convenzione con il soggetto proponente.

Campeggio Pappasole
In attuazione delle previsioni del RU, che consentono l'adeguamento e potenziamento delle dotazioni di servizio esistenti, anche al fine di innalzare il livello qualitativo dell'offerta turistica, il soggetto gestore ha presentato nel corso del 2015 il progetto (già autorizzato con **autorizzazione unica SUAP**, in quanto non soggetto a piano attuativo) per l'adeguamento delle piazzole del campeggio con cucinotti a servizio delle singole piazzole (n. 344).

Agriturismi/agricampeggi
Nel corso dell'ultimo triennio (2013-2016) sono stati presentati ed autorizzati 10 progetti relativi ad attività agrituristiche, per complessive 25 nuove unità ricettive, e di agricampeggio per 53 nuove piazzole.

Progetto riconversione funzionale centrale termoelettrica ENEL (UTOE 5)
In data del 5.01.2015 è stata richiesta da parte di ENEL al MISE l'autorizzazione alla messa fuori servizio delle unità di produzione della centrale termoelettrica di Tor del Sale, a cui ha fatto seguito risposta positiva del MISE in data 12.03.2015. A seguito della formale dismissione della centrale è stata avanzata da parte di investitori privati, futuri acquirenti del compendio immobiliare, una proposta di riconversione funzionale dell'intero stabilimento industriale (che si estende su un'area di 50 ettari circa), che è stata ritenuta di interesse dall'amministrazione comunale.
Le funzioni ipotizzate, se pure a livello preliminare, si incentrano in un complesso commerciale (dimensionato in complessivi 35.000 mq., che presumibilmente accoglierà grandi strutture di vendita e /o outlet), integrato con attività di servizio, museali, ludico-ricreative, sportive (ipotesi di centro velico da localizzare presso l'approdo esistente). L'intervento è confinato all'interno dell'area attualmente destinata nel vigente Regolamento Urbanistico all'industria energetica, sottozona D1.1., e quindi interna al sistema insediativo individuato dal P.S. d'Area.

Il "*concept*" progettuale della proposta avanzata, che trae ispirazione dalle migliori e più avanzate esperienze a livello internazionale di riconversione di siti industriali, si incentra sulla conservazione e valorizzazione dei segni identitari della "memoria" industriale e nella contestuale rinaturalizzazione dell'area; l'edificato, che si limita all'area attualmente occupata dall'apparato impiantistico della centrale, senza interessare quindi le aree limitrofe ancora allo stato naturale, si sviluppa infatti prevalentemente su palafitta, così da favorire, nel tempo, la progressiva rinaturalizzazione del suolo. Si ipotizza inoltre un sistema interno di collegamento su monorotaia (anch'esso sopraelevato).
In questa fase, in attesa della formalizzazione della proposta e del subentro degli investitori privati nella titolarità del complesso industriale dismesso, è in fase di implementazione e di istruttoria presso il MATTM il progetto di bonifica ambientale, in quanto l'area in questione ricade nel SIN di Piombino.
L'attuazione dell'intervento presuppone comunque l'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali, ed in particolare del vigente Regolamento Urbanistico, mentre potrebbe non essere necessaria variante al PS d'Area che già prefigura, nell'ambito degli obiettivi strategici delineati per l'UTOE 5 (Riotorto e Costa est), la riconversione dell'intero nucleo produttivo della centrale ENEL verso funzioni maggiormente compatibili con il contesto paesaggistico e naturale, ivi incluse quelle turistiche e nautiche.
La variante al RU tuttavia dovrà essere preceduta dalla *conferenza di copianificazione* di cui all'art. 25 della L.R. 65/2014, trattandosi di intervento preordinato alla realizzazione di un complesso commerciale comprendente una grande strutture di vendita, oltrechè di conferenza paesaggistica di cui all'art. 21 del PIT/PPR.
In ogni caso il corretto e più compiuto inquadramento procedurale dovrà essere definito sulla base degli effettivi contenuti della variante e della proposta progettuale.

5. FINALITA' E OGGETTO DELLA VARIANTE

Come si evince da quanto già illustrato nei paragrafi che precedono, il nuovo piano industriale del gruppo AFERPI apre nuovi scenari di riassetto funzionale dello stabilimento siderurgico con importanti riflessi sulla città, sulle potenzialità di sviluppo del porto, delle attività marittime e della logistica e sugli assetti infrastrutturali connessi.
Con il nuovo assetto industriale prefigurato, come si è detto articolato in polo siderurgico, polo agroalimentare e polo logistico, si determinano infatti le condizioni:

- per rileggere il rapporto tra "città e fabbrica" sottraendo agli usi industriali le aree immediatamente contigue con il tessuto urbano e con il Comparto di Città Futura a favore di funzioni "leggere" e maggiormente compatibili;
- per rivedere il tracciato del corridoio infrastrutturale di collegamento al porto (SS398) con soluzioni maggiormente praticabili rispetto a quelle originariamente previste;
- per implementare le attività portuali e per la logistica recuperando spazi e aree, fino ad ora occupate dall'industria siderurgica, in prossimità o comunque facilmente collegabili con il porto commerciale-industriale.

Per contro il nuovo assetto dello stabilimento siderurgico, per ragioni di logistica e di competitività della produzione industriale (descritte e argomentate nel dettaglio nella relazione illustrativa prodotta da AFERPI a corredo del *masterplan*) richiede necessariamente l'impegno di nuove aree, attualmente allo stato naturale, per la realizzazione di infrastrutture lineari a servizio dello stabilimento.

Come si è detto tale scenario di riassetto funzionale è per molti aspetti coerente ed in linea con la pianificazione territoriale ed urbanistica vigente, sia di livello comunale (PS d'Area e RU), sia di livello regionale (PIT/PPR) e provinciale (PTC) ed il vero elemento di contrasto, con i suddetti strumenti di pianificazione territoriale (oltrechè con il RU comunale) è rappresentato quindi dalla necessità di impegnare ulteriori aree esterne al perimetro consolidato dello stabilimento industriale (coincidente con il sistema insediativo di PS *alias* territorio urbanizzato LR 65/2014). Questa è pertanto, allo stato di conoscenza attuale, l'unica motivazione che richiede l'attivazione dell'accordo di pianificazione di cui all'art. 41 e seguenti della L.R. 65/2014.

Evidentemente, questa fase di rilettura dell'assetto e della disciplina delle aree industriali, anche in rapporto al contiguo tessuto urbano, al porto commerciale, e all'assetto delle infrastrutture lineari a servizio del porto e della città, comporterà in ogni caso una più complessiva revisione/aggiornamento della disciplina urbanistica e delle previsioni del vigente RU; tale revisione tuttavia, almeno sulla base delle analisi fin qui condotte, potrà avvenire in coerenza con il P.S. d'Area, PTC e PIT/PPR non richiedendo pertanto la modifica di detti strumenti di pianificazione territoriale, se non per quanto sopra detto.

Pur non avendo in questa fase ancora definito nel dettaglio i contenuti della variante si può prefigurare, in via preliminare, che i temi da trattare e declinare saranno i seguenti, con riferimento ai diversi strumenti di pianificazione:

- revisione delle perimetrazioni e della disciplina degli ambiti della grande industria (D1, D2, D3, D4) ed eventuale revisione della perimetrazione della sottozona F6 in loc. Ischia di Crociano (*aree e attrezzature per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti*), da ricondurre alla destinazione industriale: **variante al RU;**
- revisione degli obiettivi dell'UTOE 9 di PS per quanto attiene l'interferenza del nuovo assetto industriale con i suddetti ambiti naturali ed eventuale revisione della disciplina delle invarianti

strutturali relative alle aree umide e di rispetto fluviale corrispondenti agli ambiti rurali E5, E2/fl di RU: **variante al PTC** (da confermare in sede di CdS)/**PS/RU**;

- revisione del tracciato relativo al corridoio infrastrutturale della SS 398 di collegamento al porto (se pure ai sensi dell'art. 89 del vigente RU, eventuali tracciati alternativi siano comunque ammessi purchè compatibili con gli assetti funzionali ed infrastrutturali definiti dallo stesso RU) ed eventuale revisione dei tracciati ferroviari a servizio delle banchine portuali e degli ambiti da destinare alla logistica, sulla base delle soluzioni già condivise tra Comune/AP/ AFERPI in sede di "tavolo tecnico" istituito in attuazione dell'Accordo di Programma di cui all'art. 252 bis (i cui verbali sono allegati al presente documento): **aggiornamento cartografico PS/RU**;
- individuazione di nuove destinazioni funzionali nelle aree retroportuali, attualmente a destinazione industriale (D1/D2), per attività di tipo logistico e a servizio del porto: **variante al RU**;
- individuazione di nuove funzioni di tipo commerciale-artigianale-servizi e delle dotazioni urbane connesse negli ambiti attualmente a destinazione industriale (ambiti industriali saturi D1) contigui al tessuto urbano e al comparto di Città Futura: **variante al RU ed eventuale variante al PP Città Futura**;
- in questo quadro di revisione generale dell'assetto e della disciplina degli ambiti industriali/retroportuali, si coglierà inoltre l'occasione per valutare se sussistono le condizioni per individuare una diversa soluzione per la già prevista rilocalizzazione dell'impianto di acquacoltura (Agroittica) che è attualmente insediato in aree dove è invece prevista l'espansione del porto commerciale-industriale (ambito D14.1); al contempo sarà necessario, in considerazione delle tempistiche e degli investimenti necessari per la rilocalizzazione di detto impianto, introdurre una disciplina transitoria che ne consenta "la sopravvivenza" in condizioni rispondenti alle norme vigenti in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro e igienico-sanitarie, ecc.: **variante al RU;**
- infine si coglierà l'occasione per introdurre la specifica localizzazione all'interno degli ambiti industriali (in prima ipotesi nelle aree comprese tra la centrale Elettra e la foce del Cornia vecchio) di un'area di destinata ad accogliere impianti tecnologici (sottozona F5 di RU-*infrastrutture e impianti tecnologici di interesse generale*), e nello specifico una piattaforma integrata multifunzionale di depurazione di reflui civili, industriali, trattamento acque di falda (TAF) funzionale alla bonifica del SIN: **variante al RU**.

Per quanto riguarda il processo di formazione della Variante, come si è già detto, questa è necessariamente ancorata alla elaborazione e definizione del "*piano di consolidamento e riassetto industriale*" di AFERPI, che costituisce quindi il "motore" del processo di revisione degli strumenti urbanistici comunali, e che assume, sulla base della disciplina vigente di RU, valenza di ***masterplan*/piano urbanistico attuativo** da adottare contestualmente alla variante a PS e RU.

6. RICOGNIZIONE QUADRO CONOSCITIVO DISPONIBILE

Il quadro conoscitivo disponibile risulta ad oggi particolarmente ampio ed articolato e si compone sinteticamente di studi generali e specialistici a corredo dei seguenti strumenti di pianificazione e atti di programmazione:

- Indagini e studi a supporto del Piano Strutturale d'Area (2005 - 2007)
- Elaborati facenti parte del Quadro conoscitivo del Piano Strutturale d'Area (2005 - 2007)
- Indagini e studi a supporto del Regolamento Urbanistico (2010 - 2012)
- Elaborati facenti parte del Quadro conoscitivo del Regolamento Urbanistico (2010 - 2012)
- Indagini e studi condotti a supporto della Variante II del PRP vigente e del successi ATF (2008 - 2015)
- Ulteriori indagini a supporto della Variante anticipatrice al RU "Portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse" (2008 - 2009)
- Indagini condotte dal Ministero dell'Ambiente a supporto dell'APQ (2005 - 2007)
- Indagini condotte dalla Regione Toscana ai fini del riconoscimento dell'Area di Crisi Complessa (Dossier "Area di Crisi Complessa Piombino - Regione Toscana - IRPET - 2013)
- Indagini e studi in campo ambientale redatti nell'ambito degli Accordi di Programma (2013 - 2014 - 2015)
- Report di ricerca "Dinamiche identitarie, trasformazioni economiche, prospettive strategiche - Il caso di Piombino e della Val di Cornia" - Istituto Superiore Sant'Anna (2014)
- Indagini e studi specialistici a supporto dei PRP del complesso integrato della nautica (2012 - 2016)

In sede di elaborazione della Variante e, successivamente, della stesura del Piano Attuativo e dei progetti relativi all'ambito oggetto di variante saranno inoltre approfonditi i seguenti studi di dettaglio:

- Elaborazione di specifiche indagini geologico-tecniche ed idrauliche
- Elaborazione di studi ambientali in sede di procedura VAS e VIA
- Composizione di studi ed elaborazioni a carattere paesaggistico

ALLEGATI

1. **Accordi e intese istituzionali:**
   1.1. Accordo di Programma Quadro 08.08.2013
   1.2. Accordo di Programma 24.04.2014
   1.3. Accordo di Programma 07.05.2015
   1.4. Accordo di Programma 30.06.2015 ex art. 252 bis
   1.5. Piano industriale Cevital allegato all'Accordo di Programma 30.06.2015 ex art. 252 bis
   1.6. Verbali "tavolo tecnico infrastrutture" Comune/AP/AFERPI

2. **Estratto progetto FERA**

3. **Nota Autorità Portuale sullo stato di attuazione degli interventi relativi agli accordi di Programma 2013-2014**

4. **Elaborati prodotti da AFERPI**
   4.1. Elaborati grafici
      - Stato di diritto aree in disponibilità al Gruppo Cevital
      - Masterplan aree industriali
      - Sovrapposizione assetto masterplan/Regolamento Urbanistico
   4.2. Relazione tecnica masterplan
   4.3. Documento preliminare di VAS

5. **Quadro conoscitivo**
   5.1. Piano Strutturale - Dossier B - Aree Industriali
   5.2. Elaborati grafici:
      - Inquadramento Territoriale - Base CTR - scala 1:25.000
      - Inquadramento Territoriale - Base Ortofoto 2013 - scala 1:25.000
      - VINCOLI - Beni Culturali e Paesaggistici - scala 1:25.000
      - PIT - Caratteri del paesaggio - scala 1:25.000
      - PIT - Sistemi morfogenetici - scala 1:25.000
      - PIT - Territorio urbanizzato - scala 1:25.000
      - PIT - Rete ecologica - scala 1:25.000
      - PTC - Sistemi Territoriali - scala 1:150.000
      - PTC - Invarianti Aree Protette - scala 1:100.000
      - PS - Tav. P9.1 - Ambiti e Subambiti - scala 1:25.000
      - PS - Tav. P10 - UTOE - scala 1:25.000
      - RU - Tav. P3a-c - Zone omogenee - scala 1:25.000
      - RU - Tav. P0 - Quadro di unione territoriale - scala 1:25.000
      - RU - Tav. P10 - La città domani - scala 1:12.000
      - RU - Tav. P6 - Fasce di rispetto e tutela - scala 1:25.000
      - RU - Tav. P8.3 - Carta pericolosità idraulica - scala 1:25.000
      - RU - Tav. P8.4 - Carta pericolosità idraulica - scala 1:25.000
      - RU - Tav. P9 - Carta della Fattibilità - scala 1:25.000