2016

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)
dott.ssa 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

ART. 17 LR 65/2014

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
QUADRO CONOSCITIVO

INDICE

1. PREMESSE

1.1 FINALITÀ GENERALI DELLA VARIANTE E PROCESSO DI FORMAZIONE pag. 3
- Inquadramento Territoriale - Base CTR - scala 1:25.000
- Inquadramento Territoriale - Base Ortofoto 2013 - scala 1:25.000

1.2 INQUADRAMENTO PROCEDURALE pag. 3

1.3 PROCEDIMENTI IN CORSO E "CABINA DI REGIA" REGIONALE pag. 4

1.4. IL QUADRO DI RIFERIMENTO DEGLI ACCORDI ISTITUZIONALI PER L'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PIOMBINO pag. 5

1.5 ELABORATI COSTITUTIVI DELLA VARIANTE pag. 8

QUADRO CONOSCITIVO

2. LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA VIGENTE - ANALISI DI COERENZA pag. 10

2.1 Piano di Indirizzo Territoriale Regionale (PIT/PPR) pag. 10
- 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

2.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) pag. 17
- PTC - Invarianti - Sistema Funzionale Produttivo - Turismo Commercio Industria - scala 1:100.000
- PTC - Invarianti - Sistema Funzionale Produttivo - Aree Agricole e Selvicolturali - scala 1:100.000

2.3 Piano Strutturale d'Area (PS) pag. 21
- PS - Tav. P9.1 - Ambiti e Subambiti - scala 1:20.000
- PS - Tav. P10 - UTOE - scala 1:25.000

2.4. Regolamento urbanistico (RU) pag. 26
- RU - Tav. P0 - Quadro di unione territoriale - scala 1:25.000
- RU - Tav. P3a-c - Zone omogenee - scala 1:25.000
- RU - Tav. P10 - La città domani - scala 1:12.000

2.5 Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino (PRP) pag. 32
- PRP Porto di Piombino - Tavola T04 - scala 1:10.000
- ATF PRP Porto di Piombino - Tavola T/2 - scala 1:10.000

3. STATO DI ATTUAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE E PROCESSI DI TRASFORMAZIONE IN CORSO pag. 34

3.1 Piani attuativi e progettualità in corso ricadenti nelle UTOE 8 e 9 pag. 34
- PRP Progetto Mitigazione Ambientale e Paesaggistica - Tavola 12a - scala 1:25.000
- Carta Processi di trasformazione in corso - scala 1:25.000

3.2 Piani attuativi e progettualità in corso ricadenti in altre UTOE pag. 37

4. VINCOLI E PROGRAMMI DI SETTORE pag. 39

4.1 Beni culturali e Paesaggistici pag. 39
- PIT - VINCOLI - Beni Culturali e Paesaggistici - scala 1:25.000
- RU - Tav. P6 - Fasce di rispetto e tutela - scala 1:25.000

4.2 Sito di Interesse Nazionale - SIN Piombino pag. 43
- Perimetro Aree SIN

4.3 Rischio di Incidente Rilevante (RIR) pag. 45
- PS - Estratti Dossier D RIR

4.4 Piano di Classificazione Acustica Comunale pag. 46
- Estratto Piano Classificazione Acustica- scala 1:25.000

5. INFRASTRUTTURE E SERVIZI pag. 48

5.1 Mobilità pag. 48
- Evoluzione del corridoio infrastrutturale negli strumenti urbanistici comunali - scala 1:25.000

5.2 Dotazioni impiantistiche e reti infrastrutturali pag. 50
- Dotazioni infrastrutturali

OBIETTIVI E CONTENUTI DELLA VARIANTE

6. Relazione sui contenuti della Variante pag. 53

7. ELABORATI MODIFICATI pag. 58

7.1 Piano Strutturale d'Area (PS) pag. 58

7.2. Regolamento urbanistico (RU) pag. 58
- RU - Tav. P0 - Quadro di unione territoriale - scala 1:25.000 - ATTUALE
- RU - Tav. P0 - Quadro di unione territoriale - scala 1:25.000 - VARIANTE

1. PREMESSE

1.1 Finalità generali della Variante e processo di formazione

Come già evidenziato nel documento di avvio del procedimento (deliberazione G.C. n.187 del 6.7.2016) la presente variante trae origine dalla definizione del nuovo piano industriale del gruppo Cevital/Aferpi e dal relativo *masterplan*, ovvero della sua declinazione in termini di assetto fisico-spaziale e funzionale.

Il progetto di riconversione industriale elaborato dall'azienda, subentrata a Lucchini S.p.A. in A.S. nella titolarità dello stabilimento siderurgico di Piombino si colloca, come noto, 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, conseguentemente al riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa intervenuta per effetto del D.L. 43/2013 (di cui si tratta nel dettaglio in altro capitolo del presente documento).

La definizione del nuovo assetto funzionale dello stabilimento di Piombino da parte dell'azienda (il cd *masterplan* delle aree industriali), conseguente al nuovo piano industriale si incentra sullo sviluppo di tre diversi segmenti produttivi: polo siderurgico, polo della logistica, polo agroindustriale; in particolare la messa a punto del *layout* impiantistico e della logistica del nuovo stabilimento siderurgico, ha evidenziato alcuni profili di contrasto con la pianificazione territoriale ed urbanistica comunale (P.S. d'Area e RU) che rendono necessario l'adeguamento di tali strumenti al fine di determinare le condizioni per l'attuazione del nuovo piano industriale.

Più in generale però il suddetto piano industriale prefigura nuovi scenari di riassetto funzionale dello stabilimento siderurgico con rilevanti e positivi riflessi sulla città, sulle potenzialità di sviluppo del porto, delle attività marittime e della logistica e sugli assetti infrastrutturali connessi, determinando quindi le condizioni per mettere in opera, se pure gradualmente, gli obiettivi di riassetto territoriale perseguiti da decenni dalla pianificazione urbanistica comunale e riaffermati dal vigente Piano Strutturale d'Area.

Con il nuovo assetto industriale previsto 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, con conseguente possibilità di implementazione delle dotazioni urbane;
- rivedere il tracciato della nuova viabilità di collegamento al porto, nel tratto terminale (corridoio infrastrutturale SS-398), con soluzioni maggiormente praticabili rispetto a quelle originariamente previste;
- implementare le attività portuali e per la logistica recuperando spazi ed 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 dall'azienda a corredo del *masterplan*) richiede necessariamente l'impegno di nuove aree, attualmente allo stato naturale (identificate come invarianti strutturali-aree umide e palustri nella strumentazione urbanistica comunale), per la realizzazione di infrastrutture lineari a servizio dello stabilimento.

Sulla base di questi nuovi scenari ed elementi di sostanziale novità, con la presente variante si procede pertanto alla complessiva revisione/aggiornamento delle previsioni del vigente RU (e per quanto necessario del P.S. d'Area) con riferimento all'assetto e alla disciplina degli ambiti industriali ed alle relative interazioni con i contigui tessuti urbani, con il porto commerciale-industriale-passeggeri e con le aree retro-portuali, nonché all'assetto delle infrastrutture lineari a servizio del porto e della città.

In sostanza si può affermare che la variante risponde, per un verso, alle esigenze logistiche e di ottimizzazione della produzione industriale rappresentate dall'azienda, sostanziate nel nuovo piano industriale e dal relativo *masterplan*, e dall'altro si propone di cogliere le opportunità che derivano dal processo di riassetto dello stabilimento siderurgico, in termini di miglioramento della qualità urbana e delle condizioni di vita della comunità locale sotto i vari profili: ambientali, fisico-percettivi, della mobilità, delle dotazioni urbane, di diversificazione economica e produttiva. Tutto questo in un quadro di sostanziale coerenza con la pianificazione territoriale di livello regionale (PIT/PPR) e provinciale PTC e con la strategia di sviluppo territoriale delineata dal P.S. d'Area.
Si rimanda comunque al capitolo 6 del presente documento per la trattazione puntuale degli obiettivi, delle azioni e dei contenuti della variante.

Anche per quanto riguarda il processo di formazione della variante, questo va necessariamente collocato nel quadro degli strumenti e delle azioni messe in campo dalle amministrazioni centrali e dalla Regione Toscana per la *governance* della crisi industriale, che si è innescata a seguito del fallimento dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale (Lucchini S.p.A.), e per il rilancio del polo industriale e del porto di Piombino.

La definizione dei contenuti della variante è dunque strettamente legata alla messa a punto del piano industriale/*masterplan* del gruppo Cevital/Aferpi, che ha costituito appunto il "motore" del processo di revisione degli strumenti urbanistici comunali e ha fornito gli elementi utili e necessari a ridefinire gli assetti urbanistici e la disciplina del vigente RU.
Anche sotto il profilo della tempistica, occorre evidenziare che le fasi di elaborazione ed adozione della variante sono stati fortemente condizionati dal cronoprogramma dell'azienda in funzione dell'avvio del processo di attuazione del piano industriale, anche al fine di ottemperare agli impegni assunti con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma siglato in data del 30.06.2016 in termini di programma di reindustrializzazione del polo siderurgico e di consolidamento dei livelli occupazionali.

Pertanto ai fini della formazione e elaborazione della presente variante, in attuazione dei principi espressi all'art. 15 dell'Accordo di Programma del 24.04.2016, nonché all'art. 7 dell'Accordo di Programma del 30.06.2015, che richiama esplicitamente l'interesse pubblico generale riconosciuto al piano industriale dell'azienda in forza dell'art. 252 bis del Codice dell'Ambiente, si sono sperimentate modalità di interazione e collaborazione operativa tra strutture comunali e strutture tecniche dell'azienda al fine di ottimizzare tempistiche, energie e risorse economiche.

Dal punto di vista metodologico il *masterplan* elaborato dall'azienda si configura quindi come elemento costitutivo ed integrativo del quadro conoscitivo della variante, contenendo indagini conoscitive di dettaglio sull'assetto dello stabilimento, sulle ipotesi complessive di assetto funzionale e logistico delle aree industriali nella titolarità del gruppo Cevital/Aferpi, la descrizione delle fasi di attuazione del piano industriale.
Il *masterplan* è inoltre corredato da uno studio paesaggistico finalizzato ad analizzare le principali componenti del paesaggio dell'ambito territoriale interessato dalle trasformazioni prefigurate, proponendosi al contempo di individuare le prestazioni paesaggistiche ed ambientali da garantire in fase di attuazione degli interventi e di orientarne la progettazione nel modo più coerente.
Degli esiti dello studio paesaggistico si è pertanto tenuto conto ai fini della rilettura ed implementazione della disciplina normativa del RU.

1.2 Inquadramento procedurale

Il presente procedimento di variante è stato avviato dal Comune di Piombino con deliberazione della G.C. n. 187 del 6.07.2016; con lo stesso atto è stato inoltre promosso il procedimento di VAS (di competenza comunale), avviando la fase preliminare di cui all'art. 23 L.R.

Inquadramento Territoriale - Base CTR - scala 1:25.000



Inquadramento Territoriale - Base Ortofoto 2013 - scala 1:25.000



10/2010, che dovrà concludersi con l'espressione del *parere motivato* dell'autorità competente (Giunta Comunale sulla base dell'istruttoria condotta dal NTV interno all'ente, così come stabilito con deliberazione G.C. 172/2010).
Nella fase di avvio del procedimento, in relazione alla necessità di impegnare nuove aree, identificate come invarianti strutturali-aree umide e palustri nella strumentazione urbanistica comunale, per la realizzazione di infrastrutture lineari a servizio dello stabilimento industriale, sono stati ravvisati potenziali profili di contrasto con il PTC della Provincia di Livorno e con la disciplina del PIT/PPR.
Per tale ragione è stato promosso il procedimento dell'**accordo di pianificazione** di cui all'art. 41 e seguenti della L.R. 65/2014, al fine 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 ai fini della successiva adozione della variante.

La conferenza dei servizi, convocata dal Comune con nota del 06.07.2016 (prot. n. 20379) ai sensi dell'art. 42 della legge regionale di governo del territorio, si è quindi tenuta in data 08.08.2016 presso gli uffici della Regione Toscana, ed in sede di conferenza è stato accertato che ai fini dell'adozione della variante:

- non è necessario procedere all'accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 42 della L.R. 65/2014 in quanto "la variante proposta dal Comune di Piombino risulta essere coerente con gli obiettivi prestazionali, gli indirizzi e le prescrizioni del PTC vigente";
- il Comune potrà pertanto proseguire i lavori con la procedura ordinaria dell'art. 19 della legge di governo del territorio;
- non è necessario procedere con la *conferenza di copianificazione* di cui all'art. 25 della legge regionale, in quanto il nuovo impegno di suolo prefigurato dalla variante è riconducibile alla fattispecie di cui al comma 2, lettera c dello stesso articolo, ovvero come "*ampliamento di strutture esistenti artigianali, industriali, o produttrici di beni e servizi purché finalizzato al mantenimento delle funzioni produttive"*.

In sede di conferenza dei servizi è stato inoltre confermato dagli uffici regionali competenti che, ai sensi dell'art. 23, c.1 della Disciplina di piano del PIT/PPR, la verifica di adeguamento della variante allo stesso PIT/PPR verrà effettuata "assicurando il corretto bilanciamento degli interesse pubblici coinvolti" e che la conferenza paesaggistica di cui all'art. 21 della Disciplina di piano, si dovrà svolgere conclusa la fase delle controdeduzioni alle osservazioni.

In sede di conferenza dei servizi, oltre al parere della Provincia di Livorno e dell'Autorità Portuale di Piombino (acquisito direttamente dal Comune), sono stati inoltre acquisiti i contributi dei diversi Settori regionali coinvolti di seguito elencati:

- Settore Agroambiente e Sostegno allo sviluppo delle attività agricole;
- Settore Autorizzazioni Ambientali;
- Settore Genio Civile Valdarno inferiore e Costa sede di Pisa;
- Settore Programmazione Porti commerciali, interporti e porti e approdi turistici;
- Settore Servizi Pubblici Locali, energia e inquinamenti;
- Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio;
- Settore VIA, VAS, Opere pubbliche di interesse strategico regionale.

Il Comune, con successiva deliberazione della G.C. n. 222 del 12.08.2016, ha quindi proceduto a prendere atto degli esiti della suddetta conferenza e, conseguentemente, ad integrare i contenuti dell'atto di avvio del procedimento, ai sensi dell'art. 17 della L.R. 65/2014, con riferimento all'approvazione del programma delle attività di informazione e della partecipazione della cittadinanza, elaborato dal Garante della comunicazione già nominato con la DGC n. 187/2016.

A seguito dell' integrazione dell'avvio del procedimento della variante sono stati richiesti i seguenti ulteriori contributi da parte dei soggetti pubblici a vario titolo interessati nel processo di pianificazione in corso:

- ANAS S.p.A (compartimento di Firenze)
- ASIU S.p.A
- ATO Rifiuti Toscana sud
- RFI S.p.A
- RIMATERIA S.p.A
- SNAM Rete Gas S.p.A
- TERNA S.p.A

Infine ulteriori contributi da parte di soggetti pubblici con competenze ambientali sono stati acquisiti nell'ambito del procedimento di VAS (per i dettagli si rimanda al relativo Rapporto Ambientale ed alla sintesi non tecnica nonché alla relazione del responsabile del procedimento).

1.3 Procedimenti in corso e "cabina di regia" regionale

Come già delineato nei paragrafi che precedono, il presente procedimento di variante ed il relativo processo valutativo di VAS, che in via ordinaria dovrebbero essere svolti preliminarmente ad ogni altro procedimento autorizzativo e di carattere ambientale, si collocano 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; successivamente 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 e sostanziale approvazione;

<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 (o con più provvedimenti, in relazione alla fasi di attuazione del piano industriale) 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.

1.4. 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."

1.5 Elaborati costitutivi della variante

La presente variante si compone dei seguenti elaborati:

Elaborati di Variante

- **Relazione Illustrativa - Quadro Conoscitivo**
- **Norme Tecniche di Attuazione modificate: Piano Strutturale - Regolamento Urbanistico**
- **Relazione geologica**
- **Relazione idrologica idraulica**
- **Valutazione Ambientale Strategica**
  - Rapporto Ambientale
  - Sintesi non tecnica
- **Elaborati grafici modificati del Piano Strutturale**
  - 9.1-P2 Ambiti e Subambiti
- **Elaborati grafici modificati del Regolamento Urbanistico**
  - P0 Quadro di unione territoriale
  - P1.a Usi e trasformazioni ammesse
  - P1.c Usi e trasformazioni ammesse
  - P2.1 Usi e trasformazioni ammesse
  - P2.2 Usi e trasformazioni ammesse
  - P2.5 Usi e trasformazioni ammesse
  - P2.6 Usi e trasformazioni ammesse
  - P2.8 Usi e trasformazioni ammesse
  - P2.9 Usi e trasformazioni ammesse
  - P2.10 Usi e trasformazioni ammesse
  - P2.11 Usi e trasformazioni ammesse
  - P3.a Assimilazione zone omogenee
  - P3.c Assimilazione zone omogenee
  - P8.1.10.1 Inviluppo delle Esondazioni per Tr=30 anni (zona variante e Fiorentina)
  - P8.1.10.2 Inviluppo delle Esondazioni per Tr=200 anni (zona variante e Fiorentina)
  - P8.3a Pericolosità geomorfologica
  - P8.3b Pericolosità geomorfologica
  - P8.3c Pericolosità geomorfologica
  - P8.3d Pericolosità geomorfologica
  - P8.4a Pericolosità idraulica
  - P8.4c Pericolosità idraulica
  - P9.a Carta della fattibilità
  - P9.c Carta della fattibilità
  - P9.1 Carta della fattibilità
  - P9.2 Carta della fattibilità
  - P9.5 Carta della fattibilità
  - P9.6 Carta della fattibilità
  - P9.8 Carta della fattibilità
  - P9.9 Carta della fattibilità
  - P9.10 Carta della fattibilità
  - P9.11 Carta della fattibilità

Elaborazioni a corredo del quadro conoscitivo di Variante:

- **Piano di Sviluppo Industriale - MASTERPLAN AFERPI**
  - Quadro Conoscitivo - Relazione evoluzione storica stabilimento e analisi del patrimonio industriale
  - Quadro Conoscitivo - Elaborati Grafici
  - Stato di Progetto - Relazione generale
  - Stato di Progetto - Elaborati grafici

- **Analisi Paesaggistica**
  - Relazione illustrativa dello studio paesaggistico
  - Relazione specialistica sugli aspetti naturalistici dello studio paesaggistico
  - Tavola dei valori visuali dell'area di studio
  - Tavola della struttura del paesaggio dell'area di studio
  - Tavola di sintesi degli elementi di potenzialità/criticità paesaggistica del Masterplan

QUADRO CONOSCITIVO

2. 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 (regionale, provinciale e comunale) descrivendone i contenuti e la disciplina operante con particolare riferimento ai temi trattati dalla variante; per il PIT/PPR ed il PTC si evidenziano inoltre i profili di coerenza e di potenziale criticità rispetto ai contenuti della presente variante.

2.1 Piano di Indirizzo Territoriale Regionale (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) prevale 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, rappresentano 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.
- 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.
- 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 impor-tanti 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 urbanizzazione 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 ricompresse 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.

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.

La Strategia di sviluppo territoriale: Masterplan "La rete dei porti toscani"

Articolo 1 - Riferimenti generali
1. Il master plan "La rete dei porti toscani" è allegato che costituisce parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale;
2. Il master plan "La rete dei porti toscani" costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi dell'art. 30 del Piano di Indirizzo Territoriale e si compone dei seguenti documenti:
a. Il quadro conoscitivo, che fornisce lo scenario di riferimento e lo stato attuale dei porti commerciali e turistici;
b. Il documento di piano, che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo della portualità toscana;
c. La disciplina, che costituisce parte integrante delle norme del Piano di Indirizzo Territoriale.
3. I piani regolatori portuali dei porti marittimi di interesse nazionale e regionale definiscono, ai sensi dell'art.5 L. 84/1994, l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla viabilità interna e individuano le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate in coerenza con le disposizioni del PIT e degli strumenti di pianificazione del territorio;
4. Per la definizione del piano regolatore portuale di cui all'art.5 L.84/1994 si procede mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 comma 4 della L.R.1/2005, a cui partecipano comunque i comuni e la provincia interessati;
5. I piani regolatori portuali dei porti o approdi turistici, ai sensi dell'art. 47 ter della L.R.1/2005 consistono nella programmazione e localizzazione delle opere da realizzare per le funzioni e le specializzazioni che lo scalo marittimo è chiamato a svolgere, compresi i servizi connessi e sono approvati con le modalità previste dalla medesima legge.

Articolo 2 - Classificazione regionale dei porti
1. La rete dei porti toscani costituisce risorsa unitaria di interesse regionale;
2. Il masterplan dei porti definisce ed individua il sistema dei porti toscani secondo la seguente gerarchia:
a. i porti di interesse regionale, nazionale e internazionale di Livorno, Carrara e Piombino sede di Autorità Portuale;
b. i porti di interesse regionale e interregionale di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro, Giglio;
c. i porti e approdi turistici.

Articolo 3 - Obiettivi strategici per la portualità
1. Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone ed assume come obiettivo strategico lo sviluppo della piattaforma logistica costiera come sistema economico multisettoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di collegamento plurimodali interconnessi;
2. Relativamente ai porti commerciali il master plan assume come obiettivo territoriale lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico per accrescere la competitività del sistema portuale toscano; tale obiettivo dovrà essere realizzato attraverso le seguenti azioni strategiche:
a. realizzazione di una nuova darsena a Livorno come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera;
b. realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e e nodo di Pisa;
c. fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento agli interventi di completamento a tipologia autostradale nella tratta Rosignano-Civitavecchia e della terza Corsia autostradale Viareggio-Confine regionale, al completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma, al completamento della SS 398 e alla strada dei Marmi a Carrara;
d. approfondimenti progettuali per la navigabilità e la sicurezza idraulica dello Scolmatore d'Arno;
e. consolidamento della connessione diretta tra Darsena pisana, canale dei Navicelli e porto di Livorno;
f. attrezzature per la nautica da diporto a Piombino e Carrara come funzioni complementari alla cantieristica specializzata.
3. Relativamente ai porti turistici il master plan assume i seguenti obiettivi strategici:
a. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi definiti dal presente piano per i porti e gli approdi turistici;
b. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione degli water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica;
c. Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

Articolo 4 - Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica
1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT; tali interventi vengono attuati mediante specifici piani regolatori portuali che costituiscono atti di governo del territorio.
2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.
3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni:
a. utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;
b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei waterfront, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland;
c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.
[…]

Analisi di coerenza con il PIT

In via preliminare è opportuno ricordare quanto detto in premessa, ed in sede di definizione degli aspetti procedurali ai fini della formazione ed approvazione della presente variante, ed in particolare a quanto stabilito all'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*".
In questa cornice, ai fini del corretto bilanciamento dei vari interessi pubblici coinvolti, da effettuare in sede di conferenza paesaggistica (da un lato l'interesse pubblico sostanziato dall'attuazione del piano industriale del gruppo Cevital/Aferpi, e dall'altro interesse pubblico preordinato alla tutela del paesaggio, nei termini innovati e declinati dalla disciplina del PIT/PPR), è comunque necessario mettere in evidenza i più significativi elementi di coerenza e criticità tra i contenuti della variante ed il PIT/PPR.

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.

In relazione alle strategie di sviluppo regionali in materia di portualità, gli scenari prefigurati dal piano di sviluppo industriale di AFERPI risultano coerenti con il Masterplan "La rete dei porti toscani" che all'*Articolo 3 - Obiettivi strategici per la portualità* definisce:

[…]

2. Relativamente ai porti commerciali il masterplan assume come obiettivo territoriale lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico per accrescere la competitività del sistema portuale toscano; tale obiettivo dovrà essere realizzato attraverso le seguenti azioni strategiche:

[…]

c. fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento agli interventi di completamento a tipologia autostradale nella tratta Rosignano-Civitavecchia e della terza Corsia autostradale Viareggio-Confine regionale, al completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma, al completamento della SS 398 e alla strada dei Marmi a Carrara;

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:

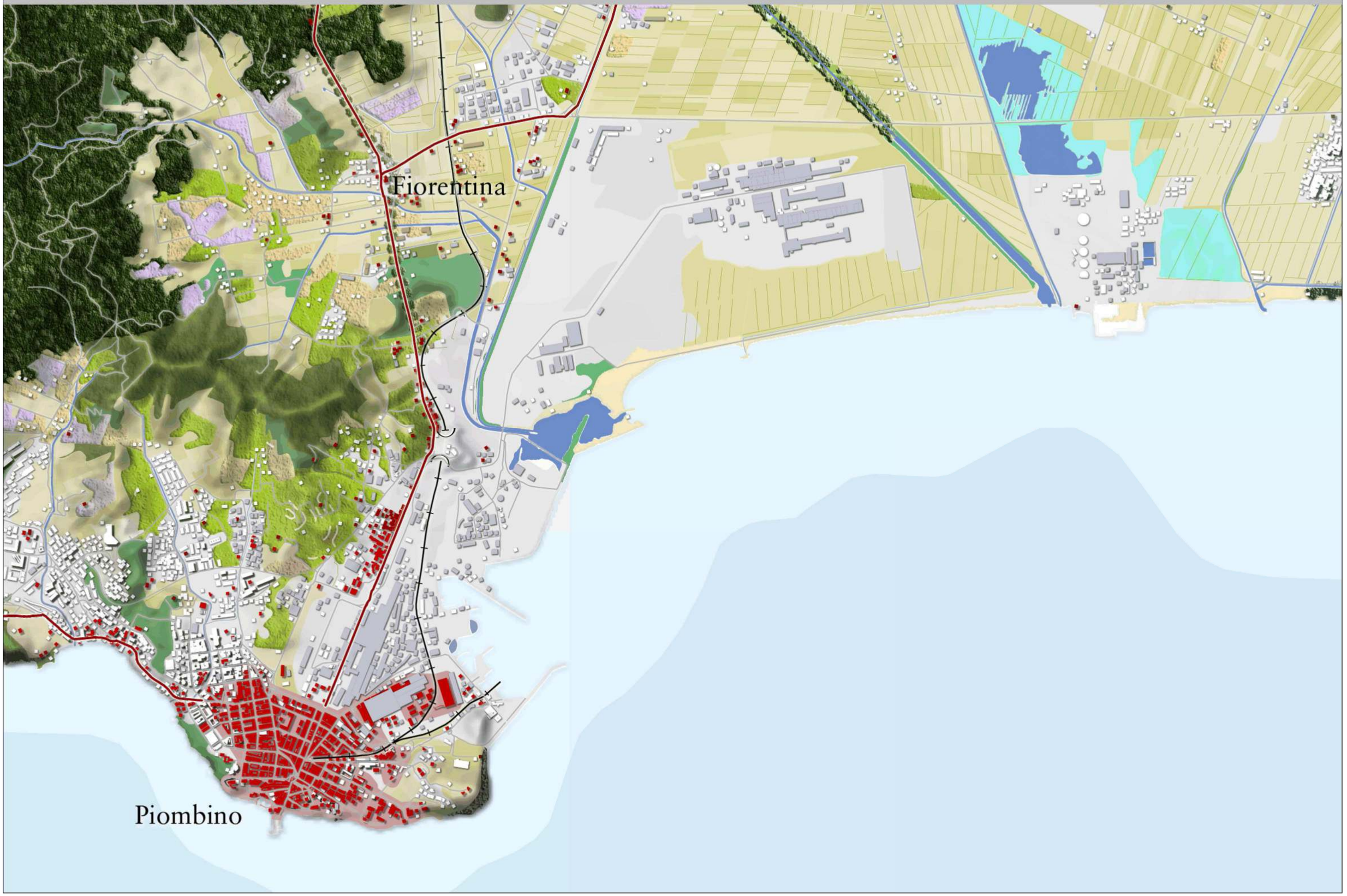
- Riqualificare le piattaforme produttive ricostruendo le relazioni urbanistiche, ambientali e paesaggistiche tra il tessuto produttivo, il territorio aperto e la città
- Prevedere piani e interventi di inserimento paesaggistico (ridisegno dei margini, schermature, barriere antirumore, ecc) e progettare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

La variante risulta pertanto 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 riafferma 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), obiettivo a cui la variante cerca di rispondere definendo regole di sviluppo e di trasformazione 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.

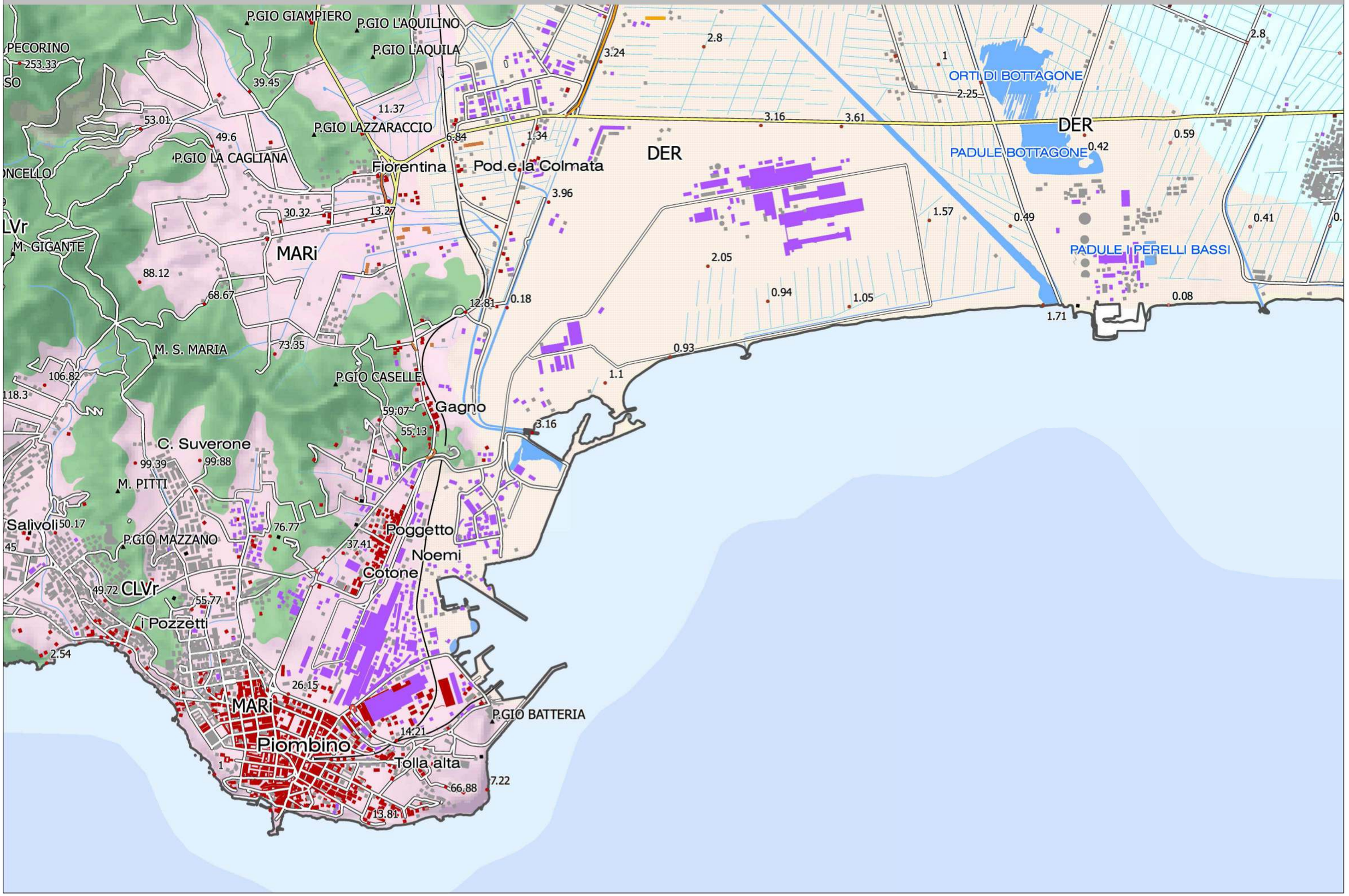
Elementi di criticità

Come già detto l'obiettivo prioritario della variante è quello di determinare le condizioni per mettere in opera lo sviluppo dei piani produttivi della nuova industria siderurgica e delle attività ad essa correlate, proponendosi al contempo di governare i suoi impatti sul territorio e di ridefinire le relazioni e gli equilibri tra tessuti produttivi e città; in questo processo di riassetto, da cui derivano nuove opportunità per la ridefinizione del paesaggio industriale e delle interazioni tra "città e fabbrica", è tuttavia inevitabile che vi possano essere elementi, se pure parziali, di contrasto con gli obiettivi e le finalità del PIT.
I fattori di criticità più significativi, analizzando i contenuti della variante in oggetto in relazione allo strumento di pianificazione territoriale regionale, risiedono principalmente negli smarginamenti 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 paesaggistico 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*.
La presente variante, nel rileggere e innovare la disciplina di RU relativa gli ambiti industriali, si propone pertanto di mitigare tali elementi di criticità, che pure parzialmente permangono, orientando la futura progettazione ed i processi di trasformazione degli ambiti industriali stabilendo prestazioni di carattere paesaggistico-ambientale ed eco sistemico da osservare nella fase di attuazione degli interventi di trasformazione.

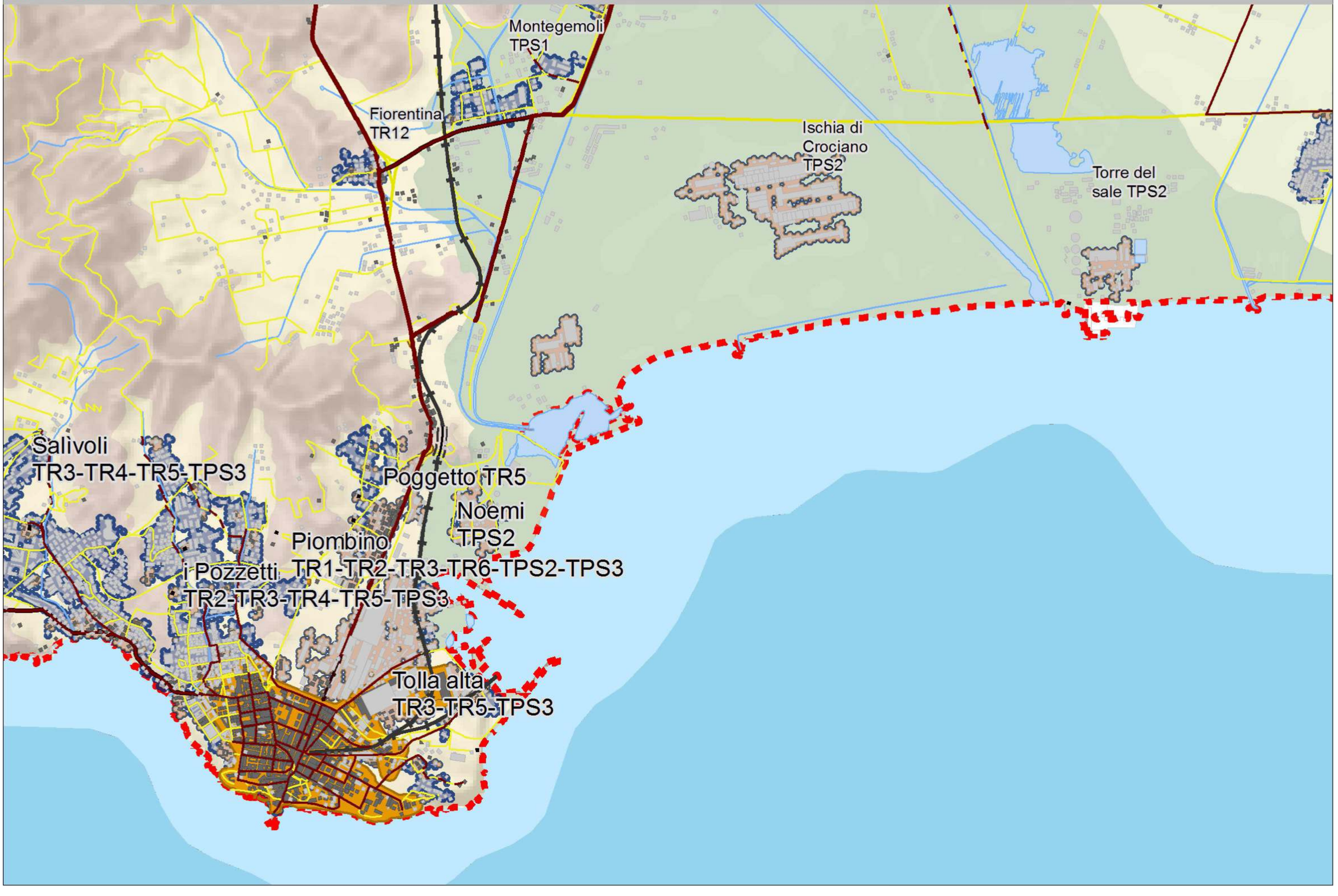
PIT - Caratteri del paesaggio - scala 1:25.000



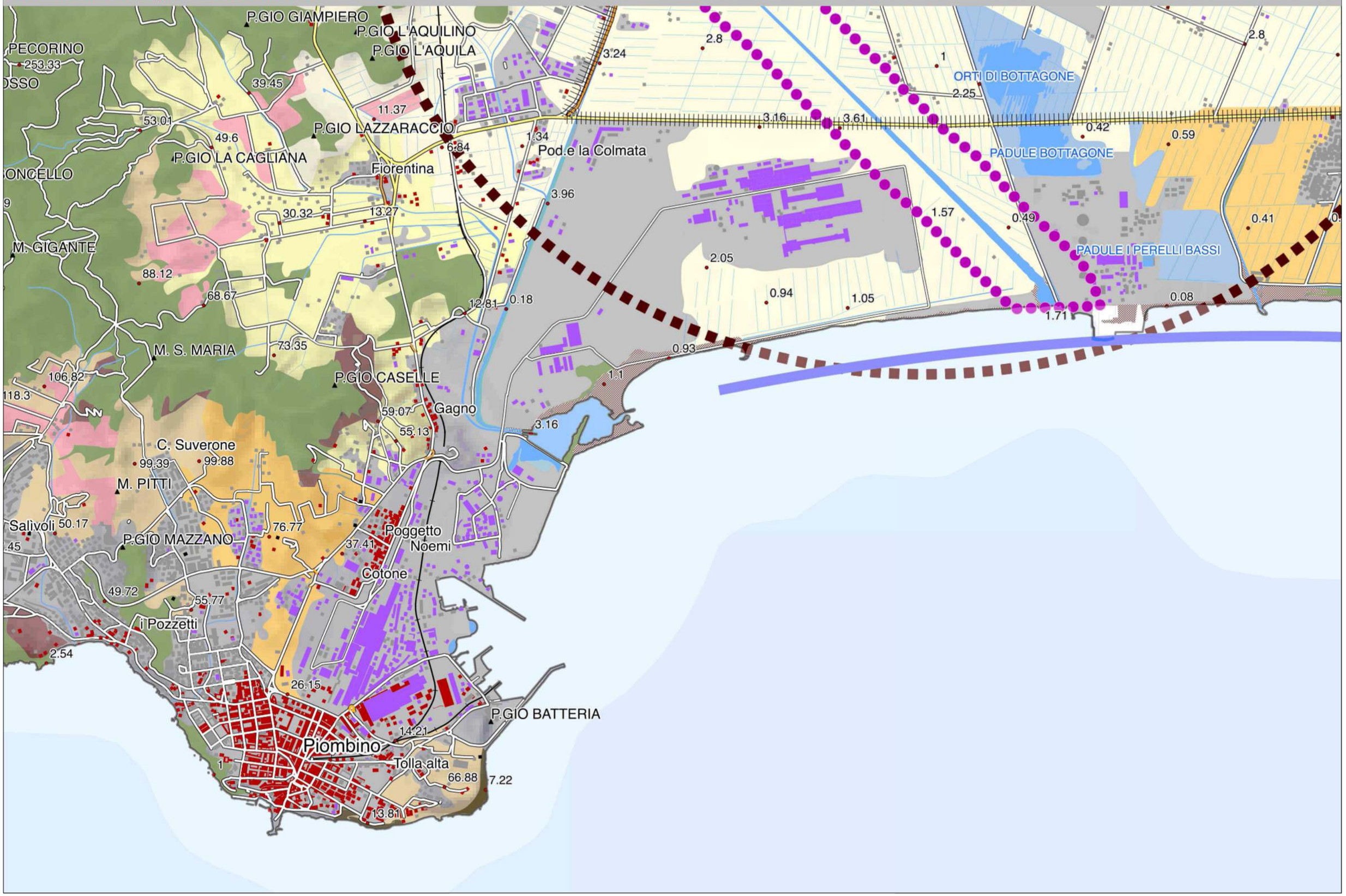
PIT - Sistemi morfogenetici - scala 1:25.000



PIT - Territorio urbanizzato - scala 1:25.000



PIT - Rete ecologica - scala 1:25.000



2.2 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.

Analisi di coerenza con il PTCP

Sulla base della ricognizione condotta sulla disciplina del PTC e alla luce di quanto emerso in sede di **conferenza dei servizi in data 8 agosto 2016** presso la Regione Toscana (con particolare riferimento al parere espresso in quella sede dalla Provincia di Livorno) si può asserire che la Variante al PS e al RU in oggetto non contrasta con gli obiettivi prestazionali, gli indirizzi e le strategie nonché con le prescrizioni dettate dallo strumento urbanistico provinciale né con le Invarianti strutturali individuate dallo stesso.

Il PTC infatti ha tra gli obiettivi inerenti il "Sistema territoriale della fascia costiera e della pianura" quello di:
- favorire l'evoluzione dei processi organizzativi nel settore produttivo
- concorrere allo sviluppo della piattaforma logistica costiera attraverso l'ampliamento del porto di Piombino, lo sviluppo di aree della logistica integrata, lo sviluppo del trasporto merci mediante la crescita delle connessioni intermodali
- incentivare il radicamento delle attività produttive sul territorio attraverso l'organizzazione di ambiti produttivi idonei a fornire un adeguato livello di servizi, fornendo i necessari supporti logistici
- attivare un sistema di tutela delle destinazioni d'uso nelle aree produttive a favore delle attività industriali e di servizio alle imprese;

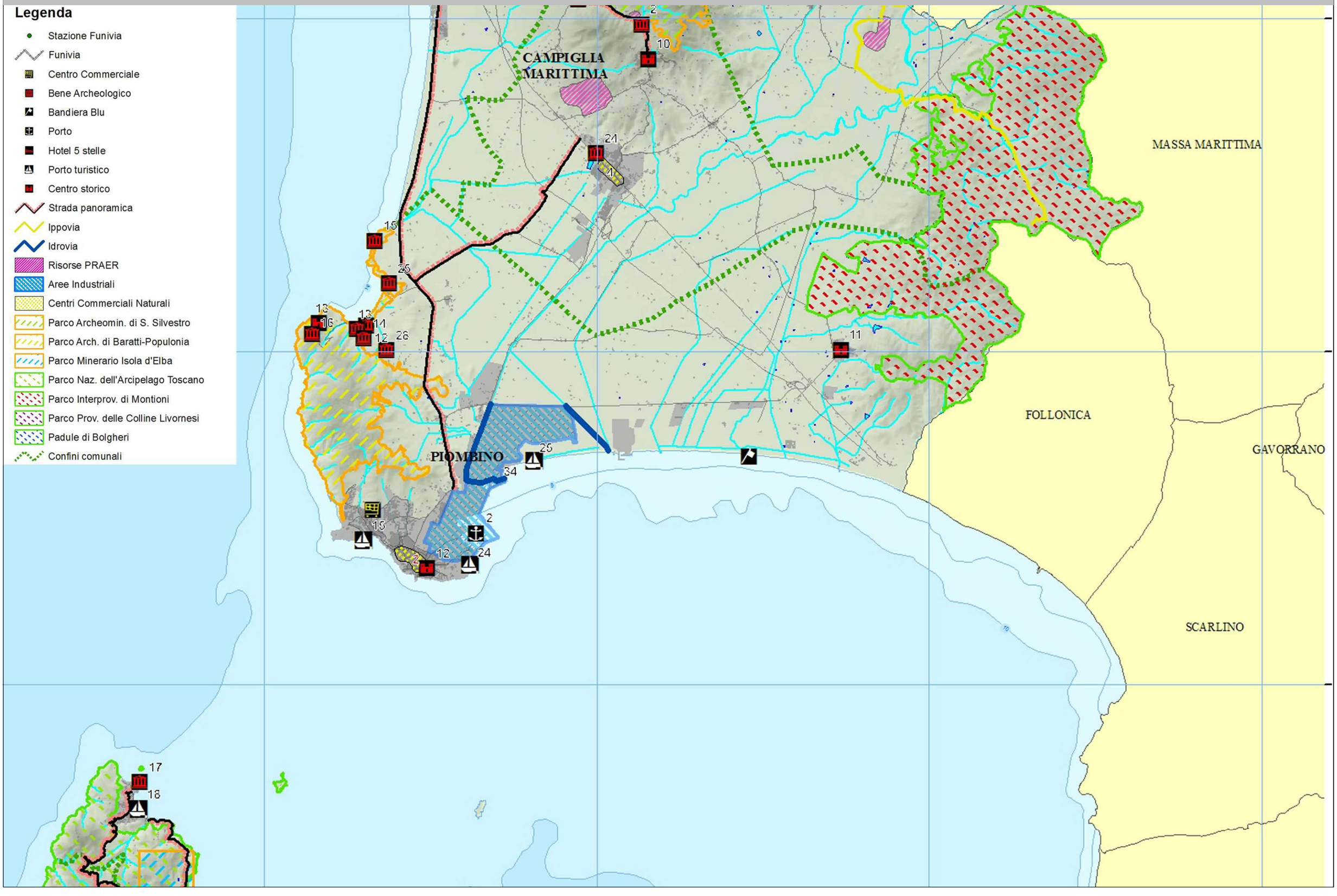
ha tra gli obiettivi inerenti il "Sistema funzionale delle attività economiche" quello di:
- incentivare il radicamento nel territorio provinciale delle imprese, fra le quali quelle di Piombino, favorendo la crescita dell'indotto locale rappresentato dalla piccola e media impresa
- la promozione di poli industriali attrattivi di attività e funzioni, esterni dal sistema urbano prevalentemente residenziale
- la riqualificazione, la riaggregazione, l'integrazione funzionale e la diffusione dell'innovazione nel sistema produttivo industriale/artigianale delle aree produttive esistenti
- favorire l'integrazione del sistema produttivo con un sistema infrastrutturale efficiente favorendo una maggiore accessibilità dei luoghi di produzione verso il sistema infrastrutturale

ha tra gli obiettivi inerenti il "Sistema funzionale delle reti e dei nodi infrastrutturali":
- il superamento delle carenze infrastrutturali della rete stradale e ferroviaria di collegamento con il corridoio tirrenico relativamente al porto di Piombino
- la specializzazione di aree mediante la separazione dei traffici industriali, commerciali e passeggeri
- il raccordo diretto tra le aree a destinazione industriale e i collegamenti stradali e ferroviari
- per la città, risolvere l'attuale modalità di accesso attraverso il completamento della 398 per attivare la separazione dei traffici portuali dal traffico di accesso alla città
- garantire la penetrazione della 398 al porto mediante snodi di accesso alle varie funzioni attestate sull'asse al fine di soddisfare le previsioni insediative del distretto della nautica e il riassetto delle aree industriali

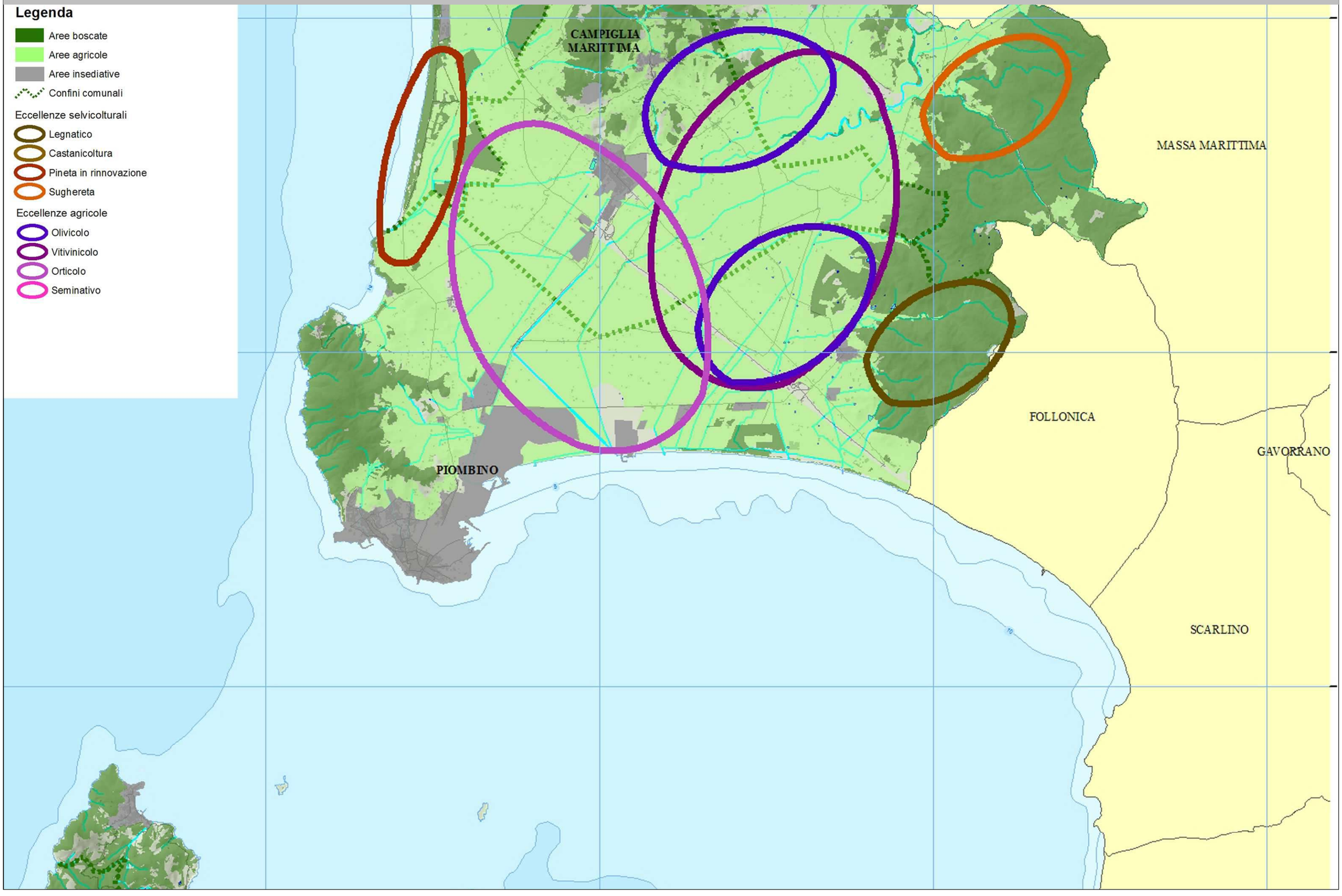
L'ambito territoriale oggetto della variante, e quindi interessata dal nuovo assetto dello stabilimento siderurgico, è soggetto in parte alla disciplina della *Invariante strutturale del Sistema territoriale della linea di costa* costituita dal waterfront dei sistemi insediativi e dall'orizzonte percettivo paesistico che si estende per la profondità di 1 km.
Le eventuali variazioni del waterfront del sistema insediativo e dell'orizzonte percettivo, conseguenti al riassetto dell'ambito industriale

potranno essere considerate come fattore positivo qualora conseguenti all'adozione di nuove tecnologie atte a migliorare il sistema produttivo industriale che possano contribuire a ridurre l'impatto sul paesaggio oltreché ridurre le criticità sul sistema ambientale e insediativo della città.
La variante si rivolge comunque ad un contesto industriale consolidato la cui incidenza sulla invariante deve essere ricondotta ad una valutazione in fase esecutiva del progetto industriale stesso, momento in cui dovranno essere adottate le opportune azioni di mitigazione di una eventuale incidenza dell'impianto sull'invariante stessa.

PTC - Invarianti - Sistema Funzionale Produttivo - Turismo Commercio Industria - scala 1:100.000



PTC - Invarianti - Sistema Funzionale Produttivo - Aree Agricole e Selvicolturali - scala 1:100.000



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.

2.3 Piano Strutturale d'Area

Per quanto riguarda la **componente strategica** del PS, la variante in oggetto 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 tema 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 il **dimensionamento** del piano (art. 82 delle norme), che è stato determinato in relazione agli scenari di sviluppo e alla strategia di assetto territoriale delineata dal piano stesso, si evidenzia che il PS non ha inteso stabilire, ai fini del rispetto dei limiti quantitativi indicati dal piano con riferimento alle diverse UTOE, dimensionamenti per le funzioni produttive da insediare nelle aree occupate dall'industria siderurgica (UTOE 8 e 9), e dunque anche per le attività di tipo logistico e portuale.

Nella relazione generale del piano (si veda paragrafo 13.2.2 relativo alle "*Le attività produttive*") si esplicita infatti che nella stima del fabbisogno e conseguentemente nel dimensionamento delle aree da destinare alla produzione di beni e servizi non sono inclusi "*nè i fabbisogni connessi all'industria siderurgica né quelli legati alla cantieristica e alle attività di logistica e di servizio al porto*".

Con riferimento invece la **parte statutaria** del P.S. d'Area, il nuovo assetto industriale oggetto della presente variante ricade quasi per intero all'interno del **sistema insediativo** (così come individuato nella tavola 9.1 P), 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 oggetto della presente variante interessa inoltre, se pure limitatamente alle infrastrutture lineari a servizio del nuovo stabilimento siderurgico (viabilità e binari ferroviari), 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.

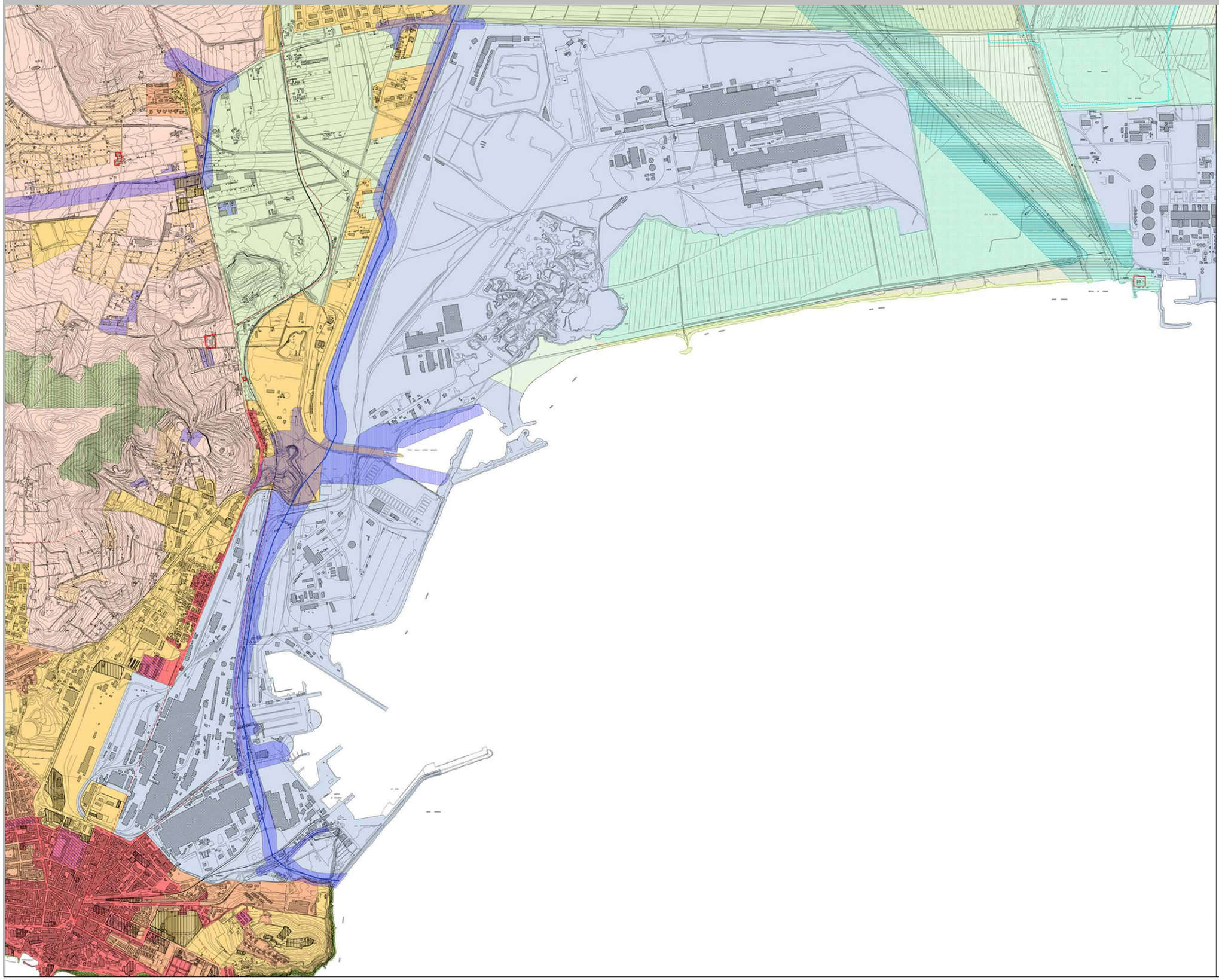
4. Il regolamento urbanistico, e gli altri atti di governo del territorio, definiscono la gamma delle utilizzazioni compatibili dei manufatti edilizi insistenti negli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e nelle aree golenali, in quanto coerenti con le rispettive caratteristiche tipologiche, 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.

Come già anticipato nelle premesse del presente documento l'impegno, se pure limitato ad infrastrutture lineari, di aree inquadrate dal PS d'Area come beni del territorio aperto (invarianti strutturali), si pone in contrasto con gli obiettivi e la disciplina di piano che invece, come si è visto, persegue la tutela e conservazione di tali ambiti naturali 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.

A tale proposito occorre però richiamare quanto stabilito dalla stessa disciplina di piano all'art. 42, 1° comma, laddove, nel definire le regole ed i criteri di espansione del sistema insediativo, contempla, se pure in via del tutto residuale, la possibilità di impegnare anche i beni del territorio aperto laddove necessario al perseguimento degli obiettivi di rilevanza strategica.

Estratto PS - Tav. P9.1 - Ambiti e Subambiti - scala 1:25.000



LEGENDA

Soggetto a variante

SISTEMA INSEDIATIVO

SUBSISTEMI INSEDIATIVI

- Subsistema insediativo storico
- Subsistema insediativo a organizzazione morfologica consolidata
- Subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare
- Subsistema insediativo della grande industria e del porto

BENI DEL SISTEMA INSEDIATIVO

- Impianto urbano di particolare valore identitario
- Area di valore ecologico e naturale
- Area delle fonti idrotermali
- Aree critiche
- Limite urbano

SISTEMA DEL TERRITORIO APERTO

SUBSISTEMI DEL TERRITORIO APERTO

- 1- Colline di Campiglia M.ma e Suvereto
- 2- Colline di Riotorto e Montioni
- 3- Promontorio del Monte Massoncello e Golfo di Baratti
- 4- Pianura alluvionale del fiume Cornia
- 5- Pianura costiera orientale
- 6- Pianura costiera occidentale

BENI DEL TERRITORIO APERTO

- Area boscata
- Spiaggia
- Duna
- Costa alta del promontorio
- Area aperta a vegetazione palustre
- Area di pertinenza fluviale
- Sito di preminente valore dei parchi di Populonia e San Silvestro
- Edificio e manufatti d'interesse storico
- Nucleo storico in territorio aperto
- Viabilità storica

ELEMENTI DEL SISTEMA INSEDIATIVO NEL TERRITORIO APERTO

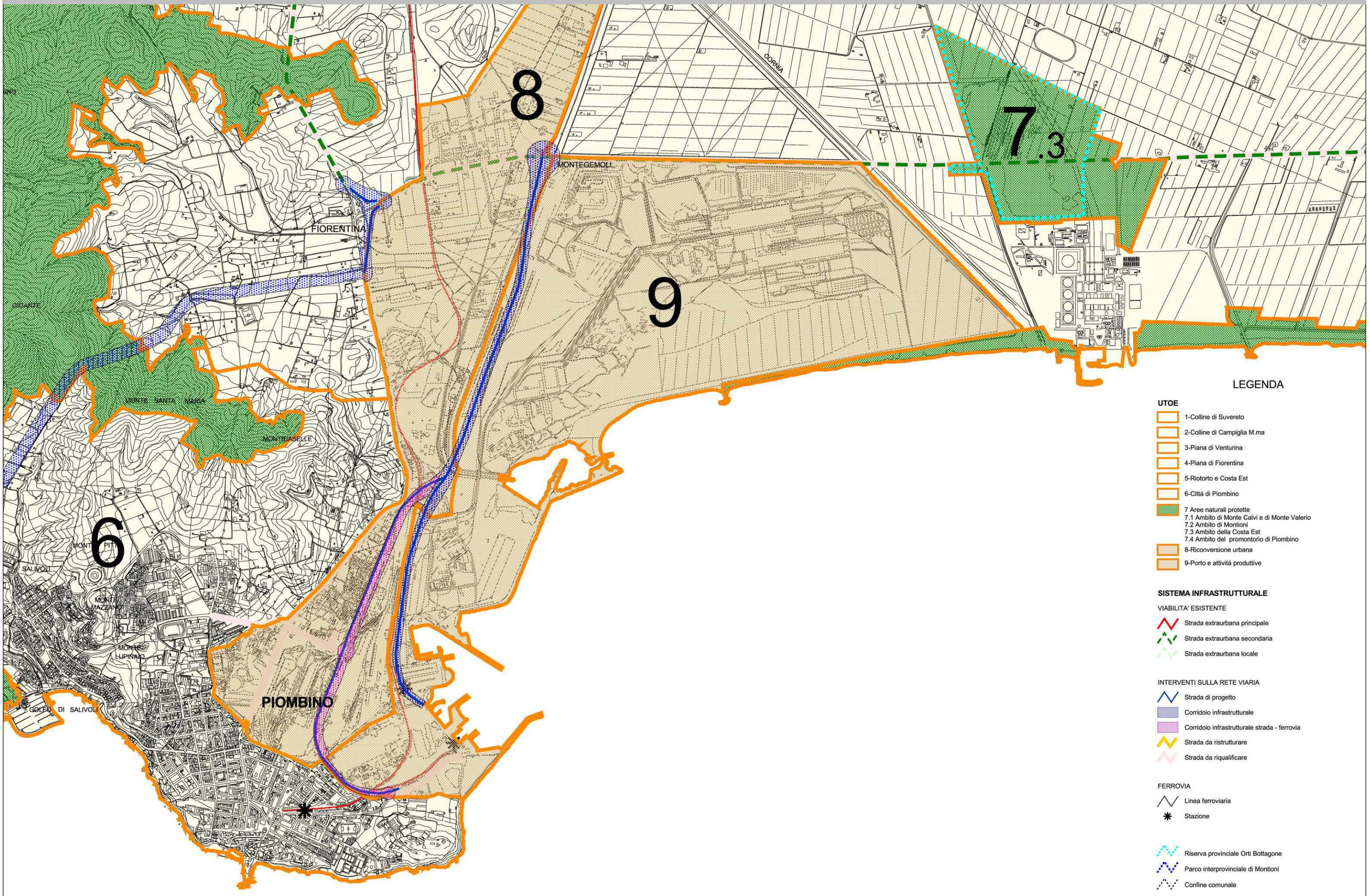
- Insediamento produttivo
- Insediamento agricolo-produttivo
- Insediamento turistico
- Cava
- Area di riordino o riqualificazione ambientale

ELEMENTI INFRASTRUTTURALI

- Corridoio infrastrutturale
- Linea ferroviaria

- Parco interprovinciale di Montioni
- Riserva provinciale Orti Bottagone
- Confine comunale

Estratto PS - Tav. P10 - UTOE - scala 1:25.000



2.4 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** da parte dell'azienda. Il RUC ha stabilito inoltre che detta pianificazione 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

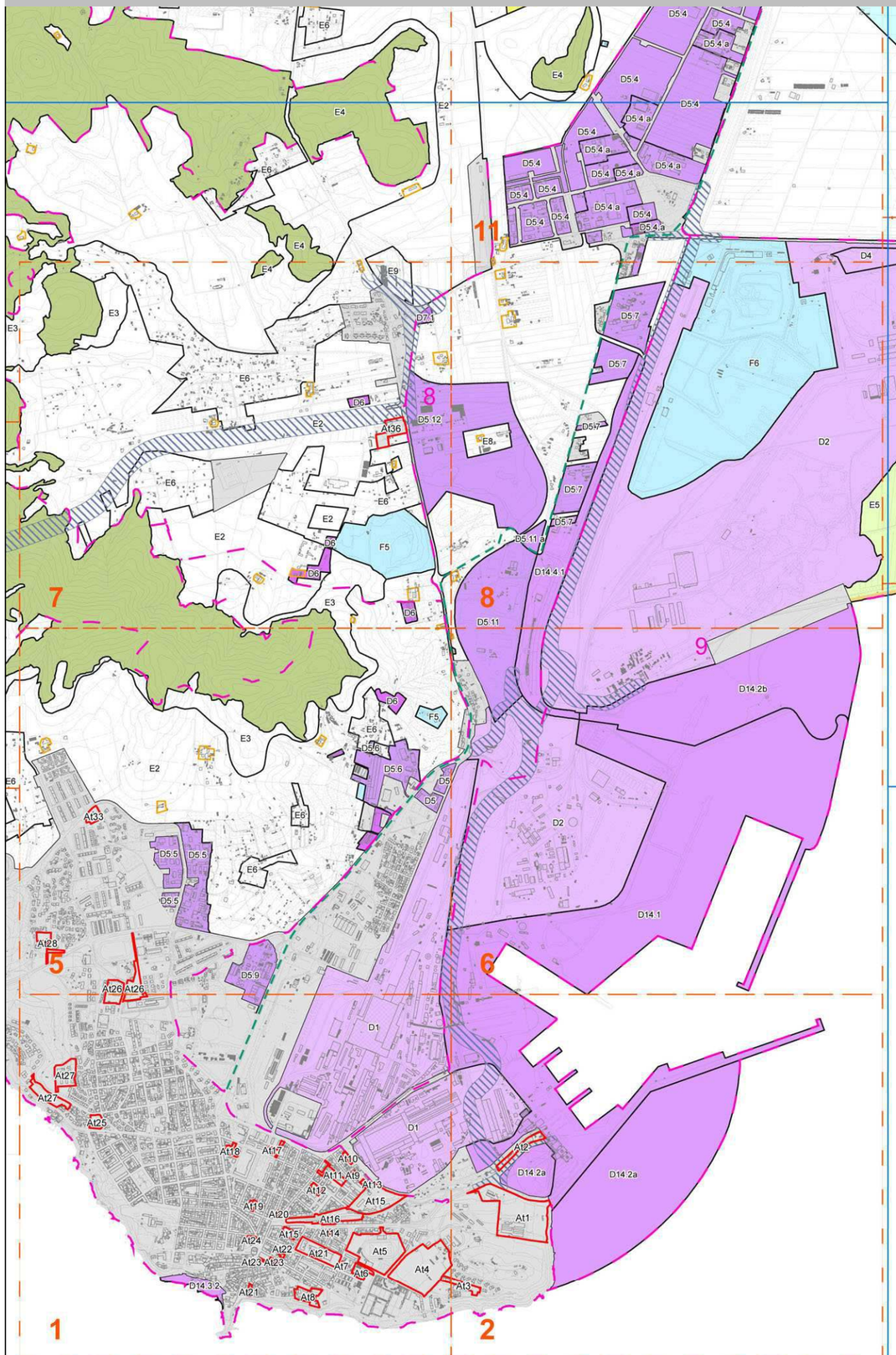
Piano Particolareggiato "Città Futura"

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.

Con la presente variante, mediante la quale si opera la sottrazione agli usi industriali delle aree limitrofe al subcomparto C di Città Futura (ambiti produttivi saturi D1 del vigente RU), prevedendone la riconversione funzionale per l'insediamento di funzioni artigianali, commerciali e di servizio "leggere", si determinano pertanto le condizioni per ridefinire nuove relazioni urbane, che dovranno tuttavia essere sviluppate nell'ambito di progettazioni di maggior dettaglio, alla scala urbana, e che potranno condurre anche ad una rilettura del vigente PP.

Estratto RU - Tav. P0 - Quadro di unione territoriale - scala 1:25.000



Ambiti del territorio aperto

- E1 Area agricola produttiva - art.82
- E2 Area agricola d'interesse paesaggistico d'insieme - art.82
- E2/fl Area agricola di pertinenza fluviale - art.82
- E3 Area agricola nella quale l'interesse paesaggistico-ambientale assume specificità per rilevanza dei valori - art.82
- E4 Area boscata - art.82
- E5 Area umida e palustre - art.82
- E6 Area agricola frazionata - art.82
- E7 Area per impianti di acquicoltura e produzione ittica - art.82
- E8 Area per la trasformazione di prodotti agricoli e allevamenti intensivi - art.82
- E9 Area per colture ortoflorovivaistiche - art.82
- E10 Area destinata ad attività estrattive - art.82

Beni del territorio aperto

Area di pertinenza fluviale

- Alveo fluviale - artt.42/82
- Area golenale - artt.42/82
- Area di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua- artt.42/82

- Area aperta a vegetazione palustre - art.42/82
- Area boscata - art.42/82
- Spiaggia - art.42
- Duna - art.42
- Costa alta del promontorio - art.42
- Sito di preminente valore dei parchi di Populonia e San Silvestro - art.42
- NSn° Nucleo storico in territorio aperto - art.42
- Edificio e manufatti di interesse storico - art.42

Ambiti a specializzazione funzionale

Produttivo industriale, artigianale, commerciale, direzionale

- D1 Impianti industriali saturi - art.62
- D1.1 Industria energetica - art.62
- D2 Impianti industriali di espansione - art.63
- D3 Ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici - art.64
- D4 Aree a servizio prevalente dell'industria - art.65

- D5 Ambiti della piccola e media industria, del commercio e delle attività artigianali - art.66
- D5.0 Zona stoccaggio e movimentazione merci - art. 66
- D5.1 Ambito artigianale del PIP La Monaca - art. 66
- D5.2a Ambito artigianale industriale del PIP Campo alla Croce - art.66
- D5.2b Opere idrauliche funzionali alla messa in sicurezza del PIP Campo alla Croce - art.66
- D5.2c Ambito artigianale e commerciale di Cafaggio - art. 66
- D5.3 Ambito artigianale e commerciale in Loc. Poggetto art.66
- D5.4 Ambito industriale, artigianale e commerciale di Montegemoli - art.66
- D5.4a Aree non soggette a Piano Attuativo - art.66
- D5.5 Ambito artigianale e commerciale di San Rocco - art.66
- D5.6 Ambito industriale, artigianale e commerciale di Montecaselli - art.66
- D5.7 Ambito artigianale e commerciale di Terre Rosse - art.66
- D5.8 Ambito artigianale, commerciale e della logistica di Vignale-Riotorto - art.66
- D5.9 Ambito produttivo S.O.L. - art.66
- D5.10 Ambito industriale, artigianale Torre del Sale - art.66
- D5.11 Ambito industriale, artigianale e commerciale del Gagno - art.95
- D5.11a Aree non soggette a Piano Attuativo - art. 95
- D5.12 Ambito artigianale e commerciale di Colmata - art.95

- D6 Insediamenti produttivi in territorio aperto - art.83
- D7.1 Attività commerciali e della grande distribuzione - art.67
- D7.2 Attività di ristorazione - art.67
- D7.2.n Attività di ristorazione - Ambiti specifici - art.67
- D7.3 Attività di autolavaggio - art.68
- D8.1 Attività direzionali pubbliche e private, anche miste ad usi commerciali - art.69
- D8.2 Attrezzature militari e per l'ordine pubblico - art.69

- D9.1 Alberghi - art.70/83
- D9.1.n Alberghi - Ambiti specifici - art.70/83
- D9.2 Residenze turistico alberghiere - art.71/83
- D9.2.n Residenze turistico alberghiere - Ambiti specifici - art.71/83
- D10 Campeggi e villaggi turistici- art.83
- D10.n Campeggi e villaggi turistici - Ambiti specifici - art.83
- D11 Strutture ricettive extra-alberghiere e residence - art.72/83
- D12 Aree attrezzate per la sosta camper - art.83
- D12.n Aree attrezzate per la sosta camper - Ambiti specifici - art.83
- D13.1 Aree ed attrezzature per la balneazione - art.73
- D13.2 Insediamento turistico-residenziale - art.83
- D13.3 Attività termali - art.74
- D14.2 Complesso integrato della nautica - art.75/96
- D14.2a polo del diportismo - art.96
- D14.2b polo della cantieristica - art.96
- D14.3 Approdi turistici - art.75
- D14.3.n Approdi turistici - Ambiti specifici - art.75
- D14.4 Punti di ormeggio - art.75
- D14.4.n Punti di ormeggio - Ambiti specifici - art.75

Infrastrutture per la sosta

(D.M. n.1444/68 art.3 - lett.d)

Dotazioni urbane

- G1 Attività ricreative e culturali locali (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G2 Attrezzature e spazi per i culti religiosi (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G3 Attrezzature e servizi pubblici di interesse comune di livello locale (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G4 Servizi sanitari e assistenziali di interesse locale (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G5 Attrezzature scolastiche dell'obbligo (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. a) - art.91

Attrezzature ed impianti di interesse generale e collettivo

- F1 Attrezzature e servizi pubblici di interesse sovracomunale, musei, centri espositivi, centri culturali e sociali, sale per spettacolo comprese le discoteche - art.92
- F2 Servizi sanitari e assistenziali di interesse sovracomunale, attrezzature ospedaliere - art.92
- F3 Centro fieristico - art.92
- F4 Servizi scolastici superiori all'obbligo- art.92
- F5 Infrastrutture e impianti tecnologici di interesse generale - art.92
- F6 Aree e attrezzature per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti ed attività assimilate - art.92
- F7 Aree e attrezzature cimiteriali - art.92
- F8 Spazi di aggregazione per l'intrattenimento temporaneo, gli eventi, le feste - art.92

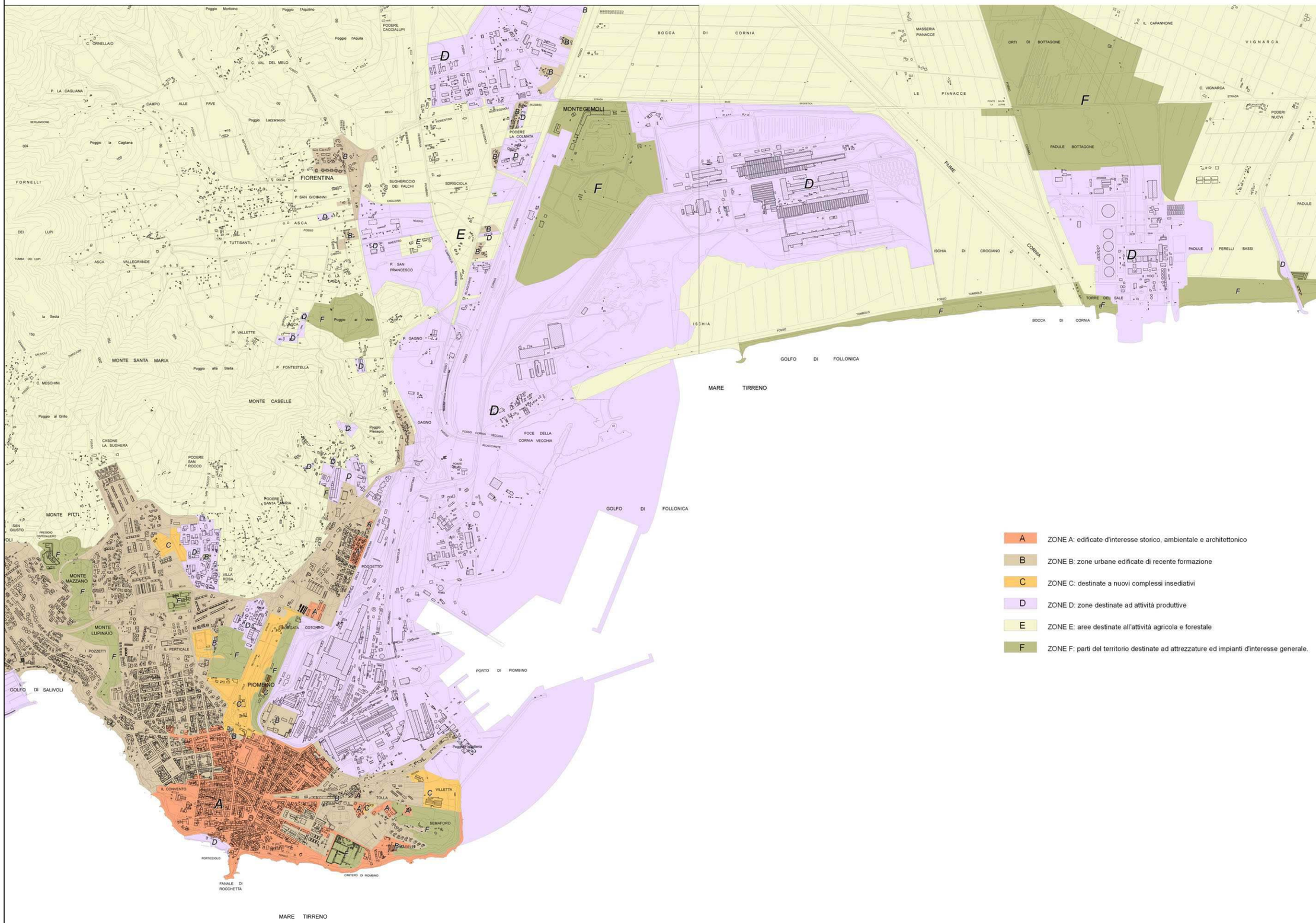
Parchi pubblici urbani e territoriali:

- Fa Parco pubblico territoriale interprovinciale di Montioni - art.93
- Fb Parco pubblico territoriale di Monte Calvi e Monte Valerio - art.93
- Fc Parco pubblico territoriale di Baratti e Populonia - art.93
- Fd Parco pubblico territoriale del Falcone - art.93
- Fe Parco pubblico territoriale della Sterpaia - art.93
- Ff Parco pubblico territoriale Orti Bottagone - art.93

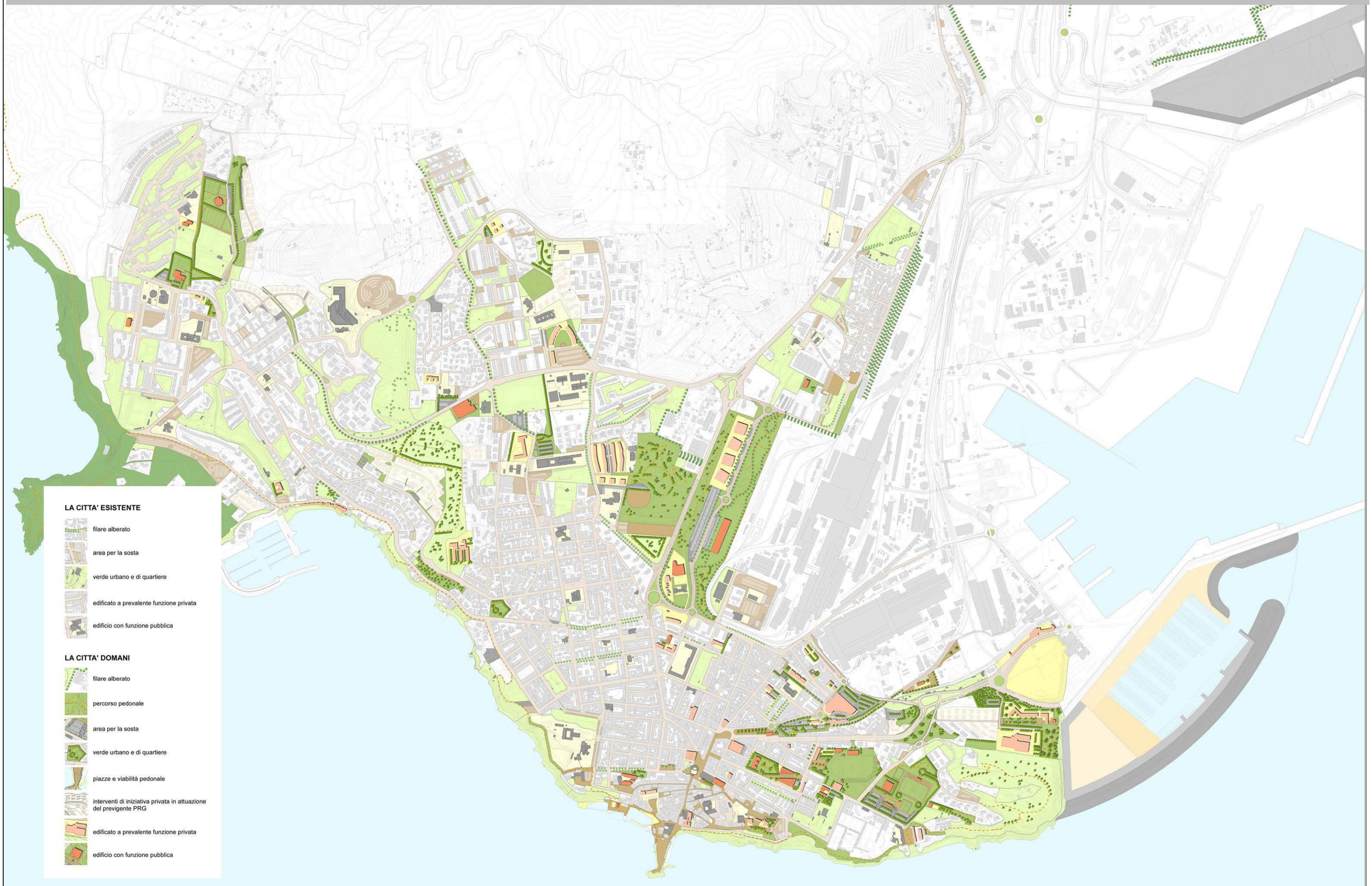
Interventi di trasformazione

- At n. Area di trasformazione - art.94
- n° Unità Territoriale Organica Elementare
- Aree contigue a Parchi e Riserve Provinciali
- Corridoio infrastrutturale - art.89
- Strada del vino - art. 78
- lett. Quadro d'unione tavole scala 1:10.000
- n° Quadro d'unione tavole scala 1:2.000

Estratto RU - Tav. P3a-c - Zone omogenee - scala 1:25.000



Estratto RU - Tav. P10 - La Città domani - scala 1:12.000



2.5 Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino

Il Porto commerciale-industriale-passeggeri di Piombino, classificato come porto di II categoria II classe ai sensi degli artt. del T.U. 16/7/1884 n°2518, è sede di Autorità Portuale (AP) istituita ai sensi della L.84/1994 con DPR del 20.03.1996.
Il PRP dell'ambito portuale (che opera nell'ambito D14.1 individuato dagli strumenti urbanistici comunali) è stato elaborato e adottato a cura dell'AP in sede di accordo di pianificazione promosso dal Comune nel 2008, d'intesa con la stessa AP, in occasione della variante di anticipazione al RU (di cui è fatto cenno al 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, che secondo l'ordinamento regionale è inquadrato come *atto di governo del territorio*, è stato pertanto formato in piena coerenza con lo strumento di pianificazione territoriale comunale (PS d'Area) ed in attuazione e raccordo con gli strumenti urbanistici comunali, ovvero con la variante di anticipazione al RUC che è intervenuta sul previgente PRG ed i cui contenuti sono successivamente confluiti nel vigente RU.

Il nuovo PRP, adottato da parte dell'AP in data 16.10.2008, è stato approvato dal C.R.T. in data 26.07.2013, a seguito del parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. (espresso non voto n. 178/2008) e della pronuncia favorevole di compatibilità ambientale nell'ambito della VIA di competenza nazionale (decreto del MATTM 478/2012 e successivo decreto 706/2012 che ne ha esteso la validità temporale).
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.
In particolare le linee guida che hanno orientato la formazione del PRP 2008 sono i seguenti:

- prevedere razionali ed efficaci collegamenti con la SS 398 che tengano conto della posizione delle nuove infrastrutture portuali e delle aree retro-portuali destinate dal vigente P.R.G. del comune di Piombino alla produzione di beni e servizi.
- prevedere la realizzazione di un'area retroportuale dove collocare le attività connesse al trattamento, alla manipolazione ed al trasferimento delle merci, ossia funzioni che permettano un effettivo alleggerimento delle attività portuali fornendo quindi un supporto operativo all'attività di banchina, che dovrà essere collegata oltre che con il porto anche con la rete ferroviaria nazionale e con la SS 398.
- acquisire nuovi attracchi commerciali ed industriali, attraverso nuovi banchinamenti nelle aree ex-industriali, dotati di piazzali di dimensioni sufficienti e con caratteristiche tecniche e strutturali adeguate a permettere lo svolgimento dei futuri traffici portuali;
- collegare il porto con il sistema ferroviario nazionale utilizzando le aree di raccordo ferroviario Portovecchio e la stazione FS di Fiorentina di Piombino;
- separazione dei traffici industriali da quelli commerciali e traghettistici, razionalizzando le aree portuali e semplificando l'applicazione del Piano di Sicurezza del Porto;
- decentrare i traffici collegati alle attività dello stabilimento siderurgico così da eliminare indesiderate interferenze tra la movimentazione dei prodotti siderurgici e gli altri traffici portuali;
- migliorare ulteriormente le condizioni di protezione del bacino interno portuale dall'ingresso dei moti ondosi generati all'interno del golfo di Follonica, attenuando inoltre il fenomeno della risacca interna;
- prevedere la realizzazione di una struttura dedicata al naviglio da pesca che attualmente utilizza la Darsena Pescherecci che, nelle previsioni del vigente P.R.P., dovrà essere tombata;
- realizzare una struttura dedicata per il ricovero delle imbarcazioni di servizio (rimorchiatori, ormeggiatori, barcaioli, Finanza, Capitaneria di Porto, Carabinieri, etc.).

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 degli interventi di adeguamento e di infrastrutturazione del porto si rimanda al successivo paragrafo 3.

Per quanto riguarda invece le interazioni tra l'assetto funzionale prefigurato dal nuovo piano industriale/*masterplan* dell'azienda, oggetto della presente variante, ed il vigente PRP non si rilevano elementi di contrasto, così come attestato dalla stessa AP in sede di avvio del procedimento della variante (nota del 5.08.2016 prot. 235333); tuttavia l'APP segnala la necessità di ulteriori approfondimenti e verifiche, da svolgere nelle successive fasi progettuali, in ordine ai tracciati delle nuove linee ferroviarie di collegamento tra il comparto logistico previsto dall'azienda nelle aree retroportuali e i nuovi banchinamenti del porto; ciò al fine di non interferire con gli assetti più generali del porto (ed in particolare dell'area terminal commerciale/industriale).
Di seguito si riporta in estratto il contenuto dell'attestazione prodotta dall'AP e nelle NTA del vigente PRP relative all'Area Terminal commerciale/industriale:

"le previsioni di sviluppo del piano industriale Aferpi che interessano in parte l'ambito portuale disciplinato con lo strumento di pianificazione portuale, sono coerenti con le previsioni del Piano Regolatore Portuale di Piombino nonché con il successivo Adeguamento Tecnico Funzionale 2013. In particolare le funzioni previste dal piano industriale soprarichiamato sono contenute nell'elenco delle componenti funzionali caratterizzanti individuato nella scheda tecnica denominata "Area Terminal Commerciale/Industriale" contenuta nell'elaborato "Norme di attuazione" del Piano Regolatore Portuale allegata alla presente (ALLEGATO 1).

Peraltro occorre evidenziare che lo sviluppo del collegamento ferroviario sulla superficie delle future nuove banchine in corrispondenza delle vasche di contenimento dei sedimenti marini indicato nel masterplan, dovrà essere approfondito in fase di redazione del progetto di dettaglio al fine di determinare una soluzione non interferente con le previsioni generali.
Si precisa inoltre che qualora nella definizione dei successivi aspetti di dettaglio si dovesse riscontrare la necessità di procedere con varianti non sostanziali al piano Regolatore Portuale verrà intrapreso il percorso relativo al procedimento di Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale."

AREA TERMINAL COMMERCIALE/INDUSTRIALE

LOCALIZZAZIONE: il Terminal Commerciale/Industriale si sviluppa nella zona nord del porto di Piombino e comprende tutte le banchine ed i terrapieni a tergo della darsena Grande, della banchina Bacino di Evoluzione e della Darsena Nord.
L'area a terra di pertinenza del terminal, confinante con le aree del terminal Autostrade del Mare, è accessibile direttamente dalla S.S. 398 attraverso lo svincolo Terre Rosse e dalla viabilità portuale principale.
OBIETTIVI E CRITERI: il Terminal Commerciale/Industriale è stato realizzato per incrementare l'estensione delle banchine e delle superfici a terra dedicate al traffico merci rispetto alla situazione attuale. Tale nuova disponibilità di aree a terra consente di modernizzare, razionalizzare e potenziare l'attività portuale di Piombino, sia in relazione al traffico merci varie, sia al traffico delle rinfuse solide che di quello connesso allo svolgimento delle attività della Industrie localizzate immediatamente a tergo dell'area portuale che alla commercializzazione dei relativi prodotti.
Il terminale comprende tutte le banchine delle darsene Grande e Nord e la banchina Bacino di evoluzione con terrapieni con larghezza utile per lo stoccaggio ed edifici essenziali fino a 400 m che si prestano bene anche al caricamento dei mezzi ferroviari.
Il terminal, messo in comunicazione diretta con S.S. 398, è dotato di idonei spazi per la sosta, ed è collegato direttamente alla linea F.S. attraverso dei binari che si innestano alla linea FS nella Stazione Porto Vecchio.

Il Terminal è inoltre accessibile direttamente dalla viabilità portuale principale.
COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

- C1 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali
- C2 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse solide e liquide
- C3 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici
- IA1 riparazione, manutenzione, trasformazione e allestimento navale
- IA2 stoccaggio e lavorazione merci e servizi
- SD servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- SC servizi di sicurezza e controllo;
- SN servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.);
- OP opere marittime di protezione

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 1.080.000m^2
OPERE A MARE
SPECIE: Terminal
DENOMINAZIONE: Commerciale/Industriale
SPECCHIO ACQUEO – SUPERFICIE: n.a.
SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: –15.00m s.l.m.m.
FRONTE A MARE – LUNGHEZZA: 3.320m
PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO: 15.0m s.l.m.m
QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MIN. +2.50m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi merci varie, navi porta-rinfuse solide e liquide, navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi Ro-Pax, navi Lo-Lo, navi porta container, petroliere.
OPERE A TERRA
AREA DI CONCENTRAZIONE DEI VOLUMI: 128.000 m^2 (da confermare)
PRESCRIZIONI TECNICHE:

RC: 0,5 mq/mq
H massima 20 m (1)
DA minima di 20 m;
DC minima 10 m;
DS minima 5 m;
DF minima 5 m;

Nota (1)

Nell' area di concentrazione localizzata alla radice della nuova diga foranea a nord, l'altezza degli edifici non potrà superare quella della diga stessa. Sono ammesse altezze superiori solo per elementi architettonici vetrati o comunque trasparenti.

Nell'area di concentrazione in prossimità dello svincolo nord della SS.398, di fronte alla "Chiusa", l'altezza massima dei nuovi edifici non potrà superare i 10 m.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

PRESCRIZIONI

Le vaste banchine del terminal commerciale/industriale sono destinate prevalentemente al carico e scarico delle navi e al deposito delle merci. Sono ammessi edifici solo nelle aree di concentrazione appositamente individuate negli elaborati grafici, quale strutture coperte a servizio delle attività portuali.

Le aree di concentrazione sono state localizzate in modo tale da ridurre al minimo le interferenze visive tra mare e terra, in particolare quelle in prossimità delle darsene "Grande" e "Nord" sulle quali possono essere realizzati edifici per il deposito delle merci, con altezze massime di 20 m..

Nelle aree di concentrazione in prossimità dello svincolo nord con la SS.398 e alla radice della nuova diga foranea, sono invece previsti edifici con prevalenti funzioni di servizio. In questo caso sono prescritte altezze inferiori, così come dettagliato nei dati tecnici della scheda.

Le nuove costruzioni, ed in particolare i capannoni destinati al deposito delle merci, dovranno perseguire l'obiettivo dell'integrazione tipo-morfologica con gli edifici e gli impianti delle retrostanti aree industriali mediante utilizzo di materiali da costruzione, elementi formali e trattamenti cromatici rinvenibili nel contesto storicizzato degli stabilimenti siderurgici di Piombino.[4]

Il terminal confina ad ovest con le aree industriali siderurgiche caratterizzate dalla

presenza di grandi impianti e da "parchi" di materie prime, il cui approvvigionamento avviene direttamente dal porto. In fase di approfondimento progettuale dovranno pertanto essere esaminate le relazioni funzionali tra le banchine del porto e le retrostanti aree industriali. Dovrà in ogni caso essere realizzata una consistente separazione arborea tra le due aree, con l'impiego di vegetazione autoctona compatibile con il contesto portuale/industriale del sito.[5]

A titolo orientativo, tra gli elaborati del Piano Regolatore Portuale si forniscono simulazioni degli assetti planovolumetrici e indicazioni tipo-morfologiche dei nuovi edifici.

PRP Porto di Piombino - Tavola T04 - scala 1:10.000



ATF PRP Porto di Piombino - Tavola T/2 - scala 1:10.000

NODO INFRASTRUTTURALE DI COLLEGAMENTO DEL PORTO CON LA S.S. 398 SVINCOLO POGGIO BATTERIA

NODO INFRASTRUTTURALE DI COLLEGAMENTO DEL PORTO CON LA S.S. 398 SVINCOLO PORTO VECCHIO

NODO INFRASTRUTTURALE DI COLLEGAMENTO DEL PORTO CON LA RETE FERROVIARIA NAZIONALE - SVINCOLO PORTO VECCHIO

NODO INFRASTRUTTURALE DI COLLEGAMENTO DEL PORTO CON LA S.S. 398 SVINCOLO TERRE ROSSE

APPRODO TURISTICO TERRE ROSSE

STAZIONE DI PORTO VECCHIO

DARSENA GRANDE

DRAGAGGIO A QUOTA -15.00 m s.m.

DRAGAGGIO A QUOTA -10.00 m s.m.

AREA DI EVOLUZIONE DRAGAGGIO A QUOTA -15.00 m s.m.

BACINO DI EVOLUZIONE A QUOTA - 20,00

BACINO DRAGATO A QUOTA - 20.00

CANALE DRAGATO A QUOTA - 20.00

MARE TIRRENO

LEGENDA

- Tracciato F.S.
- Limite ambito portuale
- Limite demanio marittimo
- Prolungamento della S.S. n. 398

AUTORITA' PORTUALE
DI PIOMBINO E DELL'ELBA



ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE
DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL
PORTO DI PIOMBINO
ANNO 2013

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

A seguito dell'approvazione delle varianti di anticipazione al RUC, del nuovo RUC e del nuovo PRP del porto commerciale-industriale-passeggeri, si è avviata nel corso degli ultimi anni la fase di attuazione della nuova strumentazione urbanistica operativa comunale e dell'Autorità Portuale. Di seguito 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 sono oggetto del presente procedimento di variante, da quelle relative ad altre UTOE del PS.
A supporto della parte descrittiva si riporta inoltre una elaborazione cartografica che intende restituire in modo più efficace e diretto la visione complessiva ed integrata dei diversi processi di trasformazione in atto nel settore urbano orientale (corrispondente alle UTOE 8 e 9 del PS d'Area).

3.1 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 processo di infrastrutturazione e adeguamento funzionale del porto di Piombino già avviato dall'AP a seguito dall'approvazione del nuovo PRP, ha avuto negli ultimi due anni una notevole accelerazione a seguito delle risorse pubbliche e dalle azioni messe in campo nell'ambito degli Accordi di Programma 2013 e 2014.
Con la realizzazione degli "*Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo piano regolatore portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del porto di Piombino*" previsti e finanziati, per oltre 110 mln euro, nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro del 12.08.2013, l'AP ha dato infatti immediato avvio alla concreta attuazione della prima fase di realizzazione del PRP e del successivo ATF .
L'AP è stata individuata infatti quale soggetto attuatore dell'intervento, definito necessario ed urgente (D.L. n. 43/13 del 26/04/2013 come convertito con L. 71/13 del 24/06/13) per il quale è stato nominato commissario Straordinario il Presidente della Regione Toscana (D.P.C.M. 4 giugno 2013).

L'intervento si articola in particolare nelle seguenti attività:

- realizzazione della diga a scogliera nord che delimita, lato mare, il piazzale di radice della Darsena Nord.
- opera a scogliera che ha origine in corrispondenza del setto interno alla seconda vasca di contenimento esistente, denominato argine sud.
- realizzazione del rilevato del terrapieno di radice della darsena nord con i materiali di risulta dei dragaggi.
- pavimentazione della porzione di levante del piazzale adiacente la diga a scogliera nord per una superficie di circa 75.000 m2.
- realizzazione dei primi 473 m circa del molo Nord, che delimita l'omonima darsena, costituito nei primi 350 m da un'opera a scogliera con banchina interna dimensionata per un fondale di progetto pari a -20.00 m.s.m.m., mentre la restante parte di 123 m circa è realizzata con cassoni cellulari.
- prolungamento del molo di sopraflutto del porto di Piombino (molo Batteria) mediante la realizzazione di un'opera di difesa di lunghezza pari a circa 185 m, posta a circa 40 m dall'attuale testata, costituita da cassoni cellulari.
- dragaggio a quota – 20.00 m s.m.m. dei fondali del canale di accesso, del bacino di evoluzione e dell'area a mare prospiciente la banchina interna del molo Nord (denominata Banchina Est).

Con Delibera del Commissario Straordinario n. 70/13 del 14.11.2013 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva dei lavori nonché la progettazione definitiva ed esecutiva.
I lavori consegnati nel mese di aprile 2014 sono sostanzialmente completati e le aree di nuova realizzazione sono state consegnate al soggetto concessionario nel mese di settembre 2016.

L'importo del ribasso ottenuto nell'assegnazione dell'appalto è stato utilizzato dall'AP per il cofinanziamento di due ulteriori opere di completamento funzionale all'intervento stesso, e più precisamente:
- "raccordo e prolungamento del molo Batteria" : consistente nella chiusura del varco compreso tra la testata del molo Batteria esistente e l'opera di prolungamento a cassoni in fase di realizzazione così da raggiungere una lunghezza complessiva dell'opera di prolungamento rispetto alla testata esistente pari a circa 430 m.. L'intervento è in fase di realizzazione con una percentuale di avanzamento pari a circa il 30% ed è previsto il termine lavori a giugno 2017;
- "nuova strada di ingresso al porto di Piombino (stralcio SS.398 dello svincolo Terre Rosse)": in considerazione del mancato rispetto degli impegni assunti da SAT per la realizzazione della Bretella Montegemoli-porto di Piombino fino a loc. Gagno contenuta all'interno della progettazione della Autostrada Tirrenica A12 Cecina-Civitavecchia, l'infrastruttura viaria è stata indicata come obiettivo urgente e strategico nell'APQ del 24 aprile 2014 nell'ambito dell'intervento di conversione e riqualificazione produttiva dell'area di crisi industriale complessa di Piombino Asse II - Azione 1 - "Potenziamento dell'infrastruttura viaria dell'area portuale di Piombino. Completamento della bretella di collegamento dell'autostrada A12 Tirrena al porto di Piombino – Lotto Gagno – Montegemoli".

Nel frattempo l'AP ha redatto il progetto definitivo dello svincolo di collegamento tra loc. Gagno e l'area portuale di nuova realizzazione che consente di accedere all'area portuale evitando la viabilità urbana. L'intervento è in fase di gara ed il tempo stimato dei lavori è pari a 15 mesi.
A seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma siglato in data 24 aprile 2014, l'AP ha attivato inoltre la procedura di evidenza pubblica per la realizzazione di una piattaforma di demolizione e *refitting* navale.
Nel corso del 2015 è stata esperita dall'AP la gara pubblica per l'assegnazione degli interventi necessari a realizzare le condizioni per l'avvio dell'attività di smantellamento delle navi, manutenzione, restauro e trasformazione di imbarcazioni; in particolare la costruzione del banchinamento alla radice della banchina Est (Banchina Darsena nord) per i quali in data 10 novembre 2014 il CIPE ha deliberato l'assegnazione delle risorse (20 milioni di euro) nell'ambito dell'Accordo di Programma per la disciplina degli interventi per la riqualificazione e riconversione del Polo industriale di Piombino.
Con delibera del Commissario Straordinario n. 272/15 del 22 dicembre 2015 è stato definitivamente aggiudicato l'appalto di "Progettazione definitiva ed esecutiva ed esecuzione degli interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PRP per la realizzazione della banchina interna darsena nord e relativo piazzale", per l'importo complessivo di € 17.820.657,60.
Il progetto esecutivo è in fase di conclusione e i lavori sono stati parzialmente consegnati nel settembre 2016; le attività dovrebbero avere una durata complessiva di 12 mesi.

Infine si segnala che l'AP ha promosso un percorso di studio e di approfondimento finalizzato ad individuare una serie di azioni progettuali e normative di pianificazione, salvaguardia e gestione per il perseguimento della qualità paesaggistica complessiva del "*sistema porto*", in relazione ai rilevanti processi di trasformazione in corso. Ciò anche al fine di adempiere alle prescrizioni contenute nel pronunciamento di valutazione di impatto ambientale relativa al PPR. Lo studio prevede una soluzione unitaria per l'intero ambito portuale che consentirà di superare elementi e prescrizioni che limitavano pesantemente alcuni aspetti inerenti il rilancio della competitività portuale ed industriale.

PRP Progetto Mitigazione Ambientale e Paesaggistica - Tavola 12a - scala 1:25.000



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**. Conseguentemente all'approvazione del PRP il proponente ha depositato il progetto definitivo ai fini della prosecuzione della procedura preordinata al rilascio della concessione demaniale.
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
<u>Punto d'ormeggio Terre Rosse</u>
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)
<u>Piano per gli Insediamenti Produttivi (PIP) di Montegemoli (D5.4)</u>
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).

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

<u>Ambito produttivo del Gagno (D5.11)</u>
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); a seguito della pubblicazione di bando pubblico l'intervento è stato definitivamente aggiudicato ad un operatore privato del settore che procederà pertanto all'attuazione in linea con le previsioni del vigente PP di Città Futura.

Processi di trasformazione in corso - scala 1:25.000



3. 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.

4. VINCOLI E PROGRAMMI DI SETTORE

4.1 Beni culturali e paesaggistici

L'ambito territoriale oggetto della presente variante interessa aree soggette a vincolo paesaggistico 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
- *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

Come già definito al precedente paragrafo 3.1, nel quale sono stati descritti i contenuti del PIT, 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.
In relazione alle suddette aree tutelate ai sensi del Codice, costituiscono pertanto riferimento normativo le direttive e le prescrizioni della disciplina dei beni paesaggistici contenuta nell'elaborato 8B del PIT/PPR, che vengono riportate di seguito.

Da quanto rappresentato nella cartografia del PIT/PPR risulterebbero essere inoltre presenti 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.

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
"Allegato C" Sistema Costiero 6. Golfo di Follonica

3.1 Obiettivi
a - Tutelare gli assetti paesaggistici del sistema costiero costituito dall'unitarietà percettiva del litorale sabbioso del golfo di Follonica, in continuità con le pianure agricole della Val di Cornia e della Valle del Pecora, e connotato dalla presenza dei complessi dunali e pinetati della Sterpaia e dei Tomboli di Follonica, da aree umide retrodunali e boschi planiziali costieri, nonché da puntuali emergenze architettoniche quali fortificazioni, caselli e colonie estive.
b - Evitare i processi di artificializzazione dei territori costieri e garantire che gli interventi di trasformazione non compromettano gli ecosistemi, e non alterino i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi costieri.
c - Favorire la fruizione pubblica sostenibile dei territori costieri anche attraverso il mantenimento, il recupero e la riqualificazione dei varchi di accesso e delle visuali tra l'entroterra e il mare.
d - Favorire la ricostituzione della conformazione naturale dei territori costieri interessati da processi di antropizzazione.

3.2 Direttive
Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, provvedono a:
a - Individuare gli ecosistemi della costa sabbiosa evidenziandone le caratteristiche (con particolare riferimento agli habitat dunali e retrodunali di interesse comunitario e/o regionale e alle specie vegetali e animali di interesse conservazionistico) di valore paesaggistico e naturalistico.
b - Individuare le zone di criticità paesaggistica ove prevedere interventi di riqualificazione, con particolare riferimento alle aree interessate da processi di erosione, artificializzazione, frammentazione e di alterazione delle componenti valoriali del paesaggio costiero.
c - Riconoscere le aree a terra e a mare, caratterizzate dalla presenza di testimonianze storico-culturali, di valori paesaggistici e di valori eco-sistemici, nelle quali escludere impianti e interventi di trasformazione edilizia ed infrastrutturale.
d - Riconoscere e salvaguardare i caratteri identitari dello skyline costiero, derivanti dagli elementi determinanti per la riconoscibilità degli insediamenti (profiliconsolidati nell'iconografia e nell'immagine collettiva) e/o dalla continuità del profilo d'insieme di valore paesaggistico.

Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:
e - Garantire la conservazione dei sistemi dunali e retrodunali della Sterpaia e dei Tomboli di Follonica, nelle loro componenti geomorfologiche, vegetazionali, ecosistemiche e paesaggistiche attraverso:
- il mantenimento della tipica sequenza dunale, delle aree umide retrodunali e dei naturali processi dinamici costieri;
- la salvaguardia degli habitat e delle specie di interesse regionale/comunitario o di interesse conservazionistico, contrastando anche la diffusione di specie aliene invasive, i fenomeni di interrimento delle aree umide e i rimboschimenti su duna mobile;
- la corretta organizzazione della fruizione, evitando l'installazione di strutture turistiche, i fenomeni di calpestio e sentieramento diffuso, riducendo l'inquinamento luminoso;
- la promozione di modalità sostenibili di pulizia delle spiagge e di gestione del materiale organico spiaggiato, diversificando tecniche e modalità in relazione ai locali valori e vulnerabilità naturalistiche, paesaggistiche e morfologiche.
f - Conservare le pinete costiere, con particolare attenzione alle formazioni vegetali interne al tessuto urbano, per il loro valore paesaggistico, identitario e naturalistico, mediante una gestione selvicolturale idonea, il controllo delle fitopatologie, degli incendi estivi e dell'erosione costiera, la tutela delle falde acquifere dall'ingressione del cuneo salino e la tutela della rinnovazione spontanea di pini su dune fisse, evitando ulteriori processi di artificializzazione.
g - Conservare e tutelare le formazioni forestali costiere autoctone o derivanti da storici impianti, la loro qualità ecologica, la loro continuità longitudinale alla linea di costa e i loro collegamenti ecologici con i nuclei forestali interni e collinari. Tali formazioni, unitamente alle pinete costiere, offrono importanti servizi eco- sistemici (tutela dall'erosione costiera, tutela dei coltivi costieri dall'aerosol, tutela degli acquiferi costieri, ecc.).
h - Mantenere la permeabilità visiva tra la costa e le aree retrostanti, evitando nuovi carichi insediativi al di fuori del territorio urbanizzato, e conservare le testimonianze storico-architettoniche di valore tipologico e testimoniale delle fortificazioni e delle colonie marine, anche assicurando forme di riuso compatibili e sostenibili con la conservazione dei valori.
i – Incentivare gli interventi alla riqualificazione paesaggistica, geomorfologica e naturalistica dei sistemi dunali alterati o frammentati e delle zone di compromissione, con particolare attenzione al recupero del lungomare di Follonica e delle aree libere prospicienti il mare, favorendo l'uso dello spazio costiero quale spazio pubblico urbano, integrato con le emergenze naturalistiche delle pinete di Levante e Ponente.
l - Incentivare la delocalizzazione delle strutture ed impianti per le attività di campeggio interne alle pinete costiere, nei sistemi dunali, o comunque in aree caratterizzate dalla presenza di sistemi forestali di valore paesaggistico, in aree alternative e comunque attigue ad aree urbanizzate.
m - Individuare il livello di vulnerabilità delle componenti paesaggistiche (naturalistiche, geomorfologiche) rispetto al quale definire le possibili soglie di sostenibilità della pressione antropica anche tenendo conto delle superfici di arenile utilizzabile. Tale individuazione è finalizzata alla valutazione degli effetti cumulativi complessivi delle previsioni e necessaria al mantenimento dell'integrità del sistema costiero.
n - Sugli arenili limitare la realizzazione e l'ampliamento di strutture e manufatti legati al turismo balneare, privilegiando il recupero di quelli esistenti, valorizzandone i caratteri tipologici ed evitando interventi che occludano i varchi visuali e gli accessi pubblici al mare localizzati tra le proprietà private. Gli eventuali nuovi interventi devono garantire l'uso sostenibile delle risorse naturali e il mantenimento dei varchi visuali da e verso l'arenile e il mare.
o - La realizzazione sugli arenili di nuove strutture, a carattere temporaneo e rimovibili, non deve compromettere l'accessibilità e la fruibilità delle rive, e non deve comportare l'impermeabilizzazione permanente del suolo, garantendo il ripristino dei luoghi.
p – Gli adeguamenti, le addizioni, gli ampliamenti delle strutture esistenti, ivi compresi gli eventuali cambi di destinazione d'uso, previsti negli strumenti urbanistici, nonché gli impianti sportivi scoperti, non devono interessare gli arenili, le spiagge e le dune fisse e mobili, ed essere finalizzati al miglioramento delle attività turistico-ricreative e balneari esistenti.
q – Favorire la manutenzione e la riqualificazione degli accessi a mare esistenti e l'apertura di nuovi, al fine di garantire la fruibilità pubblica del litorale in modo compatibile con la conservazione dell'integrità paesaggistica e naturalistica della fascia costiera.
r - Conservare e valorizzare la strada panoramica litoranea S.S. delle Colacchie, anche preservando l'integrità percettiva dei filari alberati che la costeggiano.
s – Ridurre le captazioni idriche dalla falda costiera, ostacolando i processi di salinizzazione delle falde e di subsidenza.

3.3 Prescrizioni
a - Non sono ammessi interventi che possano interferire con la tutela integrale del sistema dunale, con particolare riferimento a:
- l'inserimento di qualsiasi struttura o manufatto per la balneazione o il tempo libero sulla duna mobile;
- l'apertura di nuovi percorsi, ad esclusione di quelli realizzati attraverso un progetto di razionalizzazione e riduzione del sentieramento diffuso su dune, e utilizzando tecniche e materiali ad elevata compatibilità paesaggistica e naturalistica;
- attività in grado di aumentare i livelli di artificializzazione del complessivo paesaggio dunale.
b - Nell'ambito delle attività di pulizia periodica degli arenili non è ammessa la collocazione del materiale organico spiaggiato direttamente sopra il sistema dunale e i relativi habitat. Tale materiale dovrà essere altresì valorizzato per la realizzazione di interventi di difesa del fronte dunale con particolare riferimento alla chiusura di eventuali aperture e interruzioni dunali (blowout).

c - Negli interventi di ripascimento degli arenili il colore del materiale da utilizzare deve essere determinato in riferimento ai sedimenti nativi della spiaggia oggetto di intervento.
d - Gli interventi di ripristino/riqualificazione morfologica e naturalistica dei sistemi dunali degradati devono essere realizzati utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica e, nelle opere di rinverdimento, esclusivamente specie vegetali autoctone ed ecotipi locali.
e - Non è ammesso alcun intervento che possa interferire con la conservazione integrale degli habitat delle costa sabbiosa e delle aree umide di interesse comunitario o regionale, o delle aree caratterizzate dalla presenza di specie vegetali o animali di interesse conservazionistico (in particolare di interesse comunitario/regionale, rare o endemiche).
f – Non sono ammessi interventi che possano compromettere la conservazione dei sistemi forestali di valore naturalistico e paesaggistico (pinete costiere, formazioni forestali autoctone e boschi planiziali), delle aree umide e retrodunali. All'interno di tali formazioni non sono ammessi interventi che possano comportare l'impermeabilizzazione del suolo e l'aumento dei livelli di artificializzazione, ad esclusione degli interventi di cui alla prescrizione 3.3, lett. m; o alterare l'equilibrio idrogeologico.
g – Non sono ammessi gli interventi che:
- modifichino i caratteri connotativi del paesaggio litoraneo (emergenze naturalistiche e paesaggistiche, manufatti di valore storico ed identitario, trama viaria storica, emergenze geomorfologiche);
- concorrano alla formazione di fronti urbani continui, o occludano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare, che si aprono dai tracciati e dai punti di belvedere accessibili al pubblico, riconosciuti dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, o dal mare verso l'entroterra;
- impediscano l'accessibilità all'arenile, alle aree pubbliche da cui si godono visuali panoramiche e al mare
h - Non è ammesso l'impegno di suolo non edificato ai fini insediativi, ad eccezione dei lotti interclusi dotati di urbanizzazione primaria.
Gli interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente possono comportare l'impegno di suolo non edificato a condizione che:
- siano riferiti all'adeguamento funzionale degli edifici o, nel caso delle strutture ricettive turistico alberghiere esistenti, siano strettamente necessari al miglioramento della qualità dell'offerta turistica;
- siano finalizzati a perseguire, attraverso la sostituzione/rimozione degli elementi incongrui, la salvaguardia e il recupero dei valori paesaggistici, con particolare attenzione agli assetti geomorfologici, vegetazionali e identitari, caratteristici della zona;
- non determinino un incremento complessivamente maggiore del 10% della superficie coperta delle strutture edilizie esistenti.
i - Non è ammesso l'insediamento di nuove attività produttive, industriali, di centri commerciali, di depositi a cielo aperto di materiali di qualunque natura, di impianti per smaltimento dei rifiuti, depurazione di acque reflue, produzione di energia. Sono escluse le aree ricomprese negli ambiti portuali.
l - La realizzazione di nuove aree di sosta e parcheggio, anche attrezzate a servizio delle attività esistenti, non diversamente localizzabili , è ammessa a condizione che:
- siano poste al di fuori dei sistemi dunali,
- siano realizzate con materiali coerenti con il contesto paesaggistico;
- non comportino:
- aumento di superficie impermeabile ad esclusione delle aree interne all'edificato ove, nel rispetto delle disposizioni regionali e comunali in materia di contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, è ammesso un incremento di superficie impermeabile del 5% dell'area per la realizzazione di nuove aree di sosta e parcheggio;
- frammentazione degli habitat e interruzione dei corridoi di connessione ecologica, riconosciuti dal Piano;
- alterazione dei sistemi vegetali di valore paesaggistico e della loro continuità morfologica;
- detrimento dell'integrità percettiva da e verso la costa e il mare.

m - Non è ammessa la localizzazione di nuovi campeggi e villaggi turistici, così come l'ampliamento di quelli esistenti all'interno delle pinete costiere, nei sistemi dunali e nelle aree caratterizzate dalla presenza di sistemi forestali di valore paesaggistico e naturalistico nonché laddove permane la continuità visiva tra mare ed entroterra.
E' consentita la riqualificazione delle strutture esistenti, anche attraverso la realizzazione di nuove strutture di servizio, l'ampliamento delle strutture di servizio esistenti, a condizione che:
- siano strettamente necessarie al miglioramento della qualità dell'offerta turistica;
- non interessino le aree caratterizzate dalla presenza di dune anche mobili;
- siano finalizzati a perseguire, attraverso la sostituzione/rimozione degli elementi incongrui, la massima coerenza e continuità con i valori paesaggistici, con particolare attenzione alla qualità progettuale e alla compatibilità degli interventi rispetto agli assetti geomorfologici e vegetazionali caratteristici della zona;
- non comportino un incremento complessivamente maggiore del 5% della super ficie coperta delle strutture di servizio esistenti.
n - Sull'arenile non è ammessa la realizzazione di nuove strutture in muratura, anche prefabbricata, nonché l'utilizzo di materiali cementati di qualsiasi genere. Eventuali manufatti, considerati ammissibili, sugli arenili destinati alla balneazione, a seguito di una verifica di compatibilità paesaggistica, dovranno utilizzare tecniche e materiali eco-compatibili, strutture di tipo leggero, rimovibili e riciclabili, al fine di garantire il ripristino delle condizioni naturali. Tali manufatti potranno essere collegati alle reti di urbanizzazione principale solo con opere e impianti a carattere provvisorio. Alla cessazione dell'attività dovranno essere rimosse tutte le opere compresi gli impianti tecnologici.
o - Non è ammessa la realizzazione di nuovi porti e approdi nei tratti di costa sabbiosa.
E' ammessa la riqualificazione, l'adeguamento dei porti e approdi esistenti e la modifica degli ormeggi esistenti, nonché le nuove previsioni definite al capitolo 5 del quadro conoscitivo del Masterplan, vigente alla data di approvazione del presente Piano, al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazione in porti e approdi turistici a condizione che:
- siano privilegiati gli interventi volti al recupero e riuso del patrimonio portuale esistente,
- sia assicurata la integrazione paesaggistica degli interventi con le specificità dei luoghi, con i caratteri storici e ambientali del sistema costiero, tenendo conto delle relazioni figurative e dimensionali con gli insediamenti a cui sono connessi;
- sia mantenuta l'accessibilità e la fruizione pubblica e la permanenza di funzioni tradizionali di servizio legate all'insediamento portuale favorendo le attività che preservano l'identità dei luoghi e la fruizione pubblica da parte delle comunità locali;
- gli interventi concorrano alla qualità dei waterfront e non impediscano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare, che si aprono dai tracciati e dai punti di belvedere, riconosciuti dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, accessibili al pubblico;
- sia garantita la coerenza rispetto alle dinamiche di trasporto dei sedimenti, evitando nuove strutture a mare in grado di provocare fenomeni di erosione costiera;
- sia garantita la tutela degli ecosistemi costieri;
- le opere di difesa portuali e le attrezzature di servizio siano progettate tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare e con la naturalità costiera;
- siano privilegiate, per i pontili, le strutture galleggianti a basso impatto visivo e sia salvaguardata la singolare conformazione geomorfologica della costa.
p - Non è ammessa la realizzazione di nuove opere a mare o a terra in grado di provocare fenomeni di erosione costiera.
q – Non è ammessa la realizzazione di aree estrattive (cave terrestri) e l'ampliamento di quelle esistenti.
r - Gli intereventi che interessano l'assetto geomorfologico ed idraulico devono privilegiare l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica.
s - L'installazione di pannelli solari e fotovoltaici deve prevedere soluzioni progettuali integrate, l'uso di tecnologie, forme e materiali adeguati al contesto, e non deve interferire con le visuali da e verso il mare.

t - Gli interventi di realizzazione o adeguamento degli impianti di illuminazione esterna dovranno essere attuati con sistemi o dispositivi atti a limitare l'inquinamento luminoso e nel rispetto della normativa regionale vigente al fine di permettere la migliore percezione del paesaggio costiero.
u - Sono fatte salve le prescrizioni più vincolanti e restrittive presenti negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, nei piani e regolamenti delle aree protette, negli eventuali piani di gestione dei Siti Natura 2000 oltre alla misure di conservazione obbligatorie per ZSC e ZPS di cui alla Del.GR 454/2008 e di prossima approvazione.

Elaborato 8B
Articolo 7 - 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. (art.142. c.1, lett. b, Codice)

7.1. Obiettivi - Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi devono perseguire i seguenti obiettivi:
a - tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri naturalistici, storico-identitari ed esteticopercettivi dei territori contermini ai laghi salvaguardando la varietà e la tipicità dei paesaggi lacustri;
b - salvaguardare la continuità ecologica, le relazioni ecosistemiche, funzionali e percettive dei territori contermini ai laghi;
c - evitare i processi di artificializzazione dei territori contermini ai laghi e garantire che gli interventi di trasformazione non compromettano gli ecosistemi, e non alterino i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi lacustri;
d - garantire l'accessibilità e la fruibilità sostenibile dei territori perilacuali anche attraverso la creazione o il mantenimento di adeguati accessi pubblici e varchi visuali verso il lago;
e - favorire la ricostituzione della conformazione naturale dei territori perilacuali interessati da processi di antropizzazione ed il recupero e la riqualificazione delle aree compromesse o degradate.

7.2. Direttive - Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, provvedono a:
a - individuare, tra i laghi rappresentati sulla CTR in scala 1:10.000, gli invasi artificiali realizzati per finalità aziendali agricole;
b - individuare gli ecosistemi lacustri di rilevante valore paesaggistico e naturalistico (con particolare riferimento alle aree interessate dalla presenza di habitat di interesse comunitario e/o regionale e di specie vegetali e animali di interesse conservazionistico);
c - Individuare le aree contermini ai laghi soggette a pressioni e criticità paesaggisti che e ambientali prevedere interventi di riqualificazione paesaggistica e ambientale al fine di recuperare i caratteri propri dello specifico ambiente lacuale anche attraverso il recupero dei manufatti esistenti o la loro eventuale delocalizzazione.
d - Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:
1 - Garantire la conservazione dei territori perilacuali nelle loro componenti geomorfologiche, vegetazionali, ecosistemiche e paesaggistiche;
2 - Riconoscere e conservare le aree caratterizzate dalla presenza di testimonianze storico-culturali, di valori paesaggistici e di valori ecosistemici, nelle quali escludere interventi di trasformazione edilizia ed infrastrutturale;
3 - Conservare le formazioni vegetali autoctone e le loro funzioni di collegamento ecologico e paesaggistico tra l'ambiente lacustre e il territorio contermine, contrastando la diffusione di specie aliene invasive;
4 - Contenere i nuovi carichi insediativi entro i limiti del territorio urbanizzato e garantire che gli interventi di trasformazione urbanistico ed edilizia non compromettano le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo;
5 - Promuovere la realizzazione, manutenzione, adeguamento di percorsi pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati, lungo le rive dei laghi.

7.3. Prescrizioni
a - Gli interventi di trasformazione, compresi quelli urbanistici ed edilizi, ove consentiti, fatti comunque salvi quelli necessari alla sicurezza idraulica, sono ammessi a condizione che:
1 - non alterino l'assetto idrogeologico e garantiscano la conservazione dei valori ecosistemici paesaggistici, la salvaguardia delle opere di sistemazione idraulico agraria con particolare riferimento a quelle di interesse storico e/o paesaggistico testimoniale;
2 - si inseriscano nel contesto perilacuale secondo principi di coerenza paesaggistica, ne rispettino le caratteristiche morfologiche e le regole insediative storiche preservandone il valore, anche attraverso l'uso di materiali e tecnologie con esso compatibili;
3 - non compromettano le visuali connotate da elevato valore estetico percettivo;
4 - non modifichino i caratteri tipologici e architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario;
5 - non occludano i varchi e le visuali panoramiche, che si aprono lungo le rive e dai tracciati accessibili al pubblico verso i laghi e non concorrano alla formazione di fronti urbani continui;
6 - non riducano l'accessibilità alle rive dei laghi.
b - Le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche o di interesse pubblico) sono ammesse a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, ecosistemici dell'area perilacuale e garantisca, attraverso la qualità progettuale e le più moderne tecnologie di realizzazione, il minor impatto visivo possibile.
c - La realizzazione di nuove strutture a carattere temporaneo e rimovibile, ivi incluse quelle connesse all'attività agricola e turistico-ricreativa, è ammessa a condizione che gli interventi non alterino negativamente la qualità percettiva dei luoghi, l'accessibilità e la fruibilità delle rive e prevedano altresì il ricorso a tecniche e materiali ecocompatibili, garantendo il ripristino dei luoghi e la riciclabilità o il recupero delle componenti utilizzate.
d - Gli interventi che interessano l'assetto geomorfologico ed idraulico devono garantire il migliore inserimento paesaggistico privilegiando, ove possibile, l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica.
e - Fatti salvi gli adeguamenti e gli ampliamenti di edifici o infrastrutture esistenti alle condizioni di cui alla lettera a) del presente articolo, non sono ammesse nuove previsioni, fuori dal territorio urbanizzato, di:
- attività produttive industriali/artigianali;
- medie e grandi strutture di vendita;
- depositi a cielo aperto di qualunque natura che non adottino soluzioni atte a minimizzare l'impatto visivo e di quelli riconducibili ad attività di cantiere;
- discariche e impianti di incenerimento dei rifiuti autorizzati come impianti di smaltimento (All.B parte IV del D.Lgs. 152/06);
f - Non sono ammessi interventi che possano compromettere la conservazione degli ecosistemi lacustri di rilevante valore paesaggistico e naturalistico (con particolare riferimento alle aree interessate dalla presenza di habitat di interesse comunitario e/o regionale e di specie vegetali e animali di interesse conservazionistico). All'interno di tali formazioni non sono ammessi nuovi interventi che possano comportare l'impermeabilizzazione del suolo e l'aumento dei livelli di artificializzazione.

Elaborato 8B
Articolo 8 - 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. (art.142. c.1, lett. c, Codice)

8.1. Obiettivi - Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi, fatti salvi quelli necessari alla messa in sicurezza idraulica, devono perseguire i seguenti obiettivi:
a - tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri naturalistici, storico-identitari ed estetico percettivi delle sponde e delle relative fasce di tutela salvaguardando la varietà e la tipicità dei paesaggi fluviali, le visuali panoramiche che si aprono dalle sponde ed in particolare dai ponti quali luoghi privilegiati per l'ampia percezione che offrono verso il paesaggio fluviale;
b - evitare i processi di artificializzazione degli alvei e delle fasce fluviali e garantire che gli interventi di trasformazione non compromettano i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi fluviali, la qualità delle acque e degli ecosistemi;
c - limitare i processi di antropizzazione e favorire il ripristino della morfologia naturale dei corsi d'acqua e delle relative sponde, con particolare riferimento alla vegetazione ripariale;
d - migliorare la qualità ecosistemica dell'ambiente fluviale con particolare riferimento ai corridoi ecologici indicati come "direttrici di connessione fluviali da riqualificare" nelle elaborazioni del Piano Paesaggistico;
e - riqualificare e recuperare i paesaggi fluviali degradati;
f - promuovere forme di fruizione sostenibile del fiume e delle fasce fluviali.

8.2. Direttive - Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica privilegiando quelli coerenti con il contesto paesaggistico, provvedono a:
a - individuare i corsi d'acqua caratterizzati dalla presenza di rilevanti valori ecosistemici e paesaggistici, con particolare riferimento alla presenza di habitat fluviali di interesse comunitario e/o regionale;
b - riconoscere il sistema storico delle opere idrauliche di valore testimoniale e dei manufatti edilizi connessi con la presenza del corso d'acqua, promuovendone altresì il mantenimento, la conservazione e la valorizzazione;
c - riconoscere i principali punti di vista e le visuali percepibili anche dagli attraversamenti, connotati da un elevato valore estetico-percettivo;
d - individuare i tratti fluviali che presentano potenziale di navigabilità e le sponde accessibili al pubblico con i relativi punti di vista e percorsi pedonali e ciclabili;
e - tutelare e riqualificare i caratteri morfologici e figurativi dei fiumi e torrenti anche in relazione alle loro aree di pertinenza;
f - garantire che gli interventi volti a mantenere e ripristinare la funzionalità del reticolo idraulico, con particolare riferimento al fondovalle e alle aree di pianura, rispettino i caratteri ecosistemici, identitari e percettivi propri del contesto fluviale;
g - tutelare e valorizzare i caratteri geomorfologici tipici dei corsi d'acqua quali ad esempio cascate, forre, orridi, meandri, golene, terrazzi alluvionali;
h - tutelare le formazioni vegetali autoctone (ripariali e planiziali) e individuare le fasce ripariali da sottoporre a progetti di riqualificazione, con particolare riferimento ai corridoi ecologici da riqualificare come individuati dagli elaborati del Piano Paesaggistico;
i - promuovere, anche attraverso sistemi perequativi, la delocalizzazione, all'esterno delle fasce di pertinenza fluviale, degli insediamenti produttivi non compatibili con la tutela paesaggistica, idraulica ed ecosistemica degli ambiti fluviali, anche sulla base delle criticità individuate dal Piano Paesaggistico;
l - contenere nuovi carichi insediativi entro i limiti del territorio urbanizzato e garantire che gli interventi di trasformazione urbanistico ed edilizia non compromettano il contesto paesaggistico e le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo;
m - favorire la creazione di punti di sosta, itinerari, percorsi di mobilità dolce, e incentivare iniziative volte al recupero di manufatti e opere di valore storicoculturale, comprese le opere idrauliche storicamente legate al corso d'acqua (mulini, chiuse, ponti, briglie, vasche), al fine di valorizzare e ricostituire le relazioni tra comunità e fiume;
n - realizzare una gestione sostenibile delle periodiche attività di taglio della vegetazione ripariale, evitando alterazioni significative degli ecosistemi fluviali e della continuità e qualità delle fasce ripariali;
o - promuovere interventi che assicurino l'incremento delle superfici permeabili e degli spazi aperti incentivandone la fruizione collettiva anche attraverso interventi finalizzati alla rimozione di elementi artificiali che compromettono le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo.

8.3. Prescrizioni
a - Fermo restando il rispetto dei requisiti tecnici derivanti da obblighi di legge relativi alla sicurezza idraulica, gli interventi di trasformazione dello stato dei luoghi sono ammessi a condizione che :
1 - non compromettano la vegetazione ripariale, i caratteri ecosistemici caratterizzanti il paesaggio fluviale e i loro livelli di continuità ecologica;
2 - non impediscano l'accessibilità al corso d'acqua, la sua manutenzione e la possibilità di fruire delle fasce fluviali;
3 - non impediscano la possibilità di divagazione dell'alveo, al fine di consentire il perseguimento di condizioni di equilibrio dinamico e di configurazioni morfologiche meno vincolate e più stabili;
4 - non compromettano la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico- identitari dei luoghi, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.
b - Le trasformazioni sul sistema idrografico, conseguenti alla realizzazione di interventi per la mitigazione del rischio idraulico, necessari per la sicurezza degli insediamenti e delle infrastrutture e non diversamente localizzabili, sono ammesse a condizione che sia garantito, compatibilmente con le esigenze di funzionalità idraulica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.
c - Gli interventi di trasformazione, compresi gli adeguamenti e gli ampliamenti di edifici o infrastrutture esistenti, ove consentiti, e fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica, sono ammessi a condizione che:
1 - mantengano la relazione funzionale e quindi le dinamiche naturali tra il corpo idrico e il territorio di pertinenza fluviale;
2 - siano coerenti con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico;
3 - non compromettano le visuali connotate da elevato valore estetico percettivo;
4 - non modifichino i caratteri tipologici e architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario;
5 - non occludano i varchi e le visuali panoramiche, da e verso il corso d'acqua, che si aprono lungo le rive e dai tracciati accessibili al pubblico e non concorrano alla formazione di fronti urbani continui.
d - Le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche e di interesse pubblico), anche finalizzate all'attraversamento del corpo idrico, sono ammesse a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei valori identificati dal Piano Paesaggistico e il minor impatto visivo possibile.
e - Le nuove aree destinate a parcheggio fuori dalle aree urbanizzate sono ammesse a condizione che gli interventi non comportino aumento dell'impermeabilizzazione del suolo e siano realizzati con tecniche e materiali ecocompatibili evitando l'utilizzo di nuove strutture in muratura.
f - La realizzazione di nuove strutture a carattere temporaneo e rimovibili, ivi incluse quelle connesse alle attività turistico-ricreative e agricole, è ammessa a condizione che gli interventi non alterino negativamente la qualità percettiva, dei luoghi, l'accessibilità e la fruibilità delle rive, e prevedano altresì il ricorso a tecniche e materiali ecocompatibili, garantendo il ripristino dei luoghi e la riciclabilità o il recupero delle componenti utilizzate.
g - Non sono ammesse nuove previsioni, fuori dal territorio urbanizzato, di:
- edifici di carattere permanente ad eccezione degli annessi rurali;
- depositi a cielo aperto di qualunque natura che non adottino soluzioni atte a minimizzare l'impatto visivo o che non siano riconducibili ad attività di cantiere;

- discariche e impianti di incenerimento dei rifiuti autorizzati come impianti di smaltimento (All.B parte IV del D.Lgs. 152/06).
Sono ammessi alle condizioni di cui alla precedente lett c) punti 2 , 3, 4 e 5:
- gli impianti per la depurazione delle acque reflue;
- impianti per la produzione di energia;
- gli interventi di rilocalizzazione di strutture esistenti funzionali al loro allontanamento dalle aree di pertinenza fluviale e alla riqualificazione di queste ultime come individuato dagli atti di pianificazione.
h - Non è ammesso l'inserimento di manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica
non indispensabili per la sicurezza stradale) che possano interferire negativamente o limitare le visuali
panoramiche.

Elementi di criticità/contrasto con la disciplina dei beni paesaggistici del PIT/PPR

Come già riportato in relazione all'analisi della disciplina statutaria del PIT, l'obiettivo prioritario della variante in argomento è quello di governare lo sviluppo dei piani produttivi della nuova industria siderurgica e delle attività ad essa correlate con finalità di razionalizzazione e minimizzazione dei suoi impatti sul territorio, anche in relazione ai valori paesaggistici formalmente riconosciuti dal Codice.

Anche in questo caso è opportuno richiamare quanto definito dagli articoli 21 e 23 della Disciplina del PIT 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*".
Se quindi gli interventi prefigurati dalla variante in questione risultano da una parte salvaguardati dal PIT/PPR per mezzo del citato articolo 23 della disciplina di piano, appare altrettanto chiaro che tale garanzia di attuazione si debba sostanziare nell'ottica del *corretto bilanciamento dei vari interessi pubblici* coinvolti dovendosi ricercare una sintesi di coerenza anche con quanto disposto dal PIT nelle prescrizioni attinenti ai beni paesaggistici formalmente riconosciuti.

I fattori di criticità che si determinano analizzando la variante in oggetto in relazione ai contenuti dello strumento regionale risiedono, come già detto in relazione alla componente statutaria e strategica del PIT (paragrafo 2.1), nell'ampliamento del nuovo assetto industriale a vocazione siderurgica verso aree ancora oggi per lo più intatte e caratterizzate da un assetto naturale.

Sebbene le aree oggetto di variante impegnate dagli interventi prefigurati dal *Masterplan* non siano interessate direttamente con opere, è opportuno evidenziare quanto riportato all'*"Allegato C" Sistema Costiero 6. Golfo di* Follonica in merito alle direttive e prescrizioni dettate in merito ai Territori costieri (lett. a. co. 1 dell'art. 142 del Codice)

3.2 Direttive
…
d - Riconoscere e salvaguardare i caratteri identitari dello skyline costiero, derivanti dagli elementi determinanti per la riconoscibilità degli insediamenti (profili consolidati nell'iconografia e nell'immagine collettiva) e/o dalla continuità del profilo d'insieme di valore paesaggistico.
…
h - Mantenere la permeabilità visiva tra la costa e le aree retrostanti, evitando nuovi carichi insediativi al di fuori del territorio urbanizzato, e conservare le testimonianze storico-architettoniche di valore tipologico e testimoniale delle fortificazioni e delle colonie marine, anche assicurando forme di riuso compatibili e sostenibili con la conservazione dei valori.

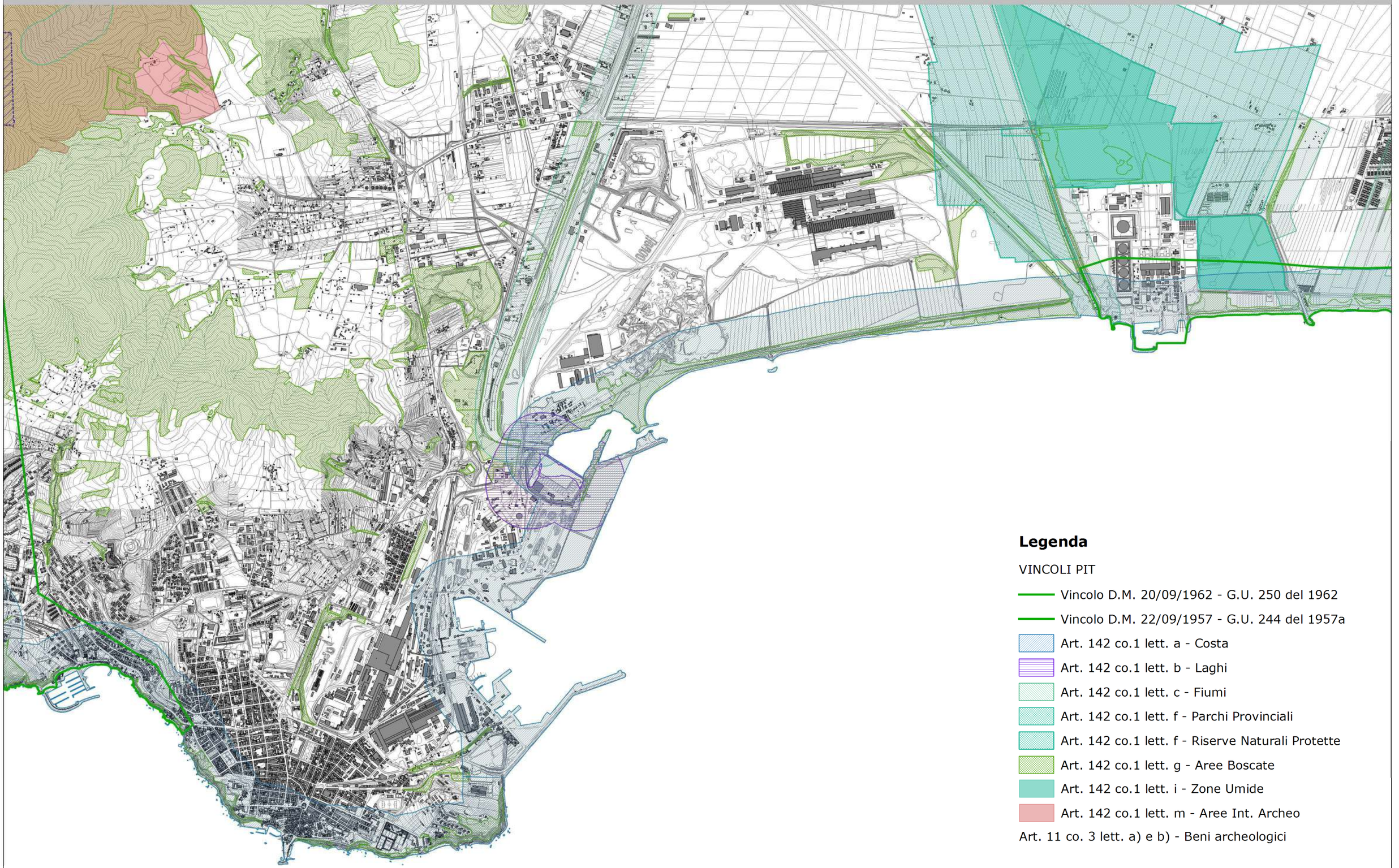
3.3 Prescrizioni
…
e - Non è ammesso alcun intervento che possa interferire con la conservazione integrale degli habitat delle costa sabbiosa e delle aree umide di interesse comunitario o regionale, o delle aree caratterizzate dalla presenza di specie vegetali o animali di interesse conservazionistico (in particolare di interesse comunitario/regionale, rare o endemiche).
f – Non sono ammessi interventi che possano compromettere la conservazione dei sistemi forestali di valore naturalistico e paesaggistico (pinete costiere, formazioni forestali autoctone e boschi planiziali), delle aree umide e retrodunali. All'interno di tali formazioni non sono ammessi interventi che possano comportare l'impermeabilizzazione del suolo e l'aumento dei livelli di artificializzazione, ad esclusione degli interventi di cui alla prescrizione 3.3, lett. m; o alterare l'equilibrio idrogeologico.
…
i - Non è ammesso l'insediamento di nuove attività produttive, industriali, di centri commerciali, di depositi a cielo aperto di materiali di qualunque natura, di impianti per smaltimento dei rifiuti, depurazione di acque reflue, produzione di energia. Sono escluse le aree ricomprese negli ambiti portuali.

È inoltre necessario richiamare quanto definito dall' Elaborato 8B all'Articolo 8 in merito ai fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua disciplinati dall'art.142. c.1, lett. c del Codice per le eventuali interferenze delle previsioni viabilistiche (presenza del corridoio infrastrutturale per il prolungamento della viabilità stradale SS 398):

8.3 Prescrizioni
…
d - Le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche e di interesse pubblico), anche finalizzate all'attraversamento del corpo idrico, sono ammesse a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei valori identificati dal Piano Paesaggistico e il minor impatto visivo possibile.
…

Come già detto nel paragrafo 2.1 la presente variante, si propone comunque di mitigare e in parte risolvere le criticità rilevate mediante l'implementazione della disciplina normativa del RU con specifiche prestazioni di carattere visivo-percettivo, ambientale ed eco sistemico da osservare in sede di attuazione degli interventi di trasformazione.

VINCOLI - Beni Culturali e Paesaggistici - scala 1:25.000



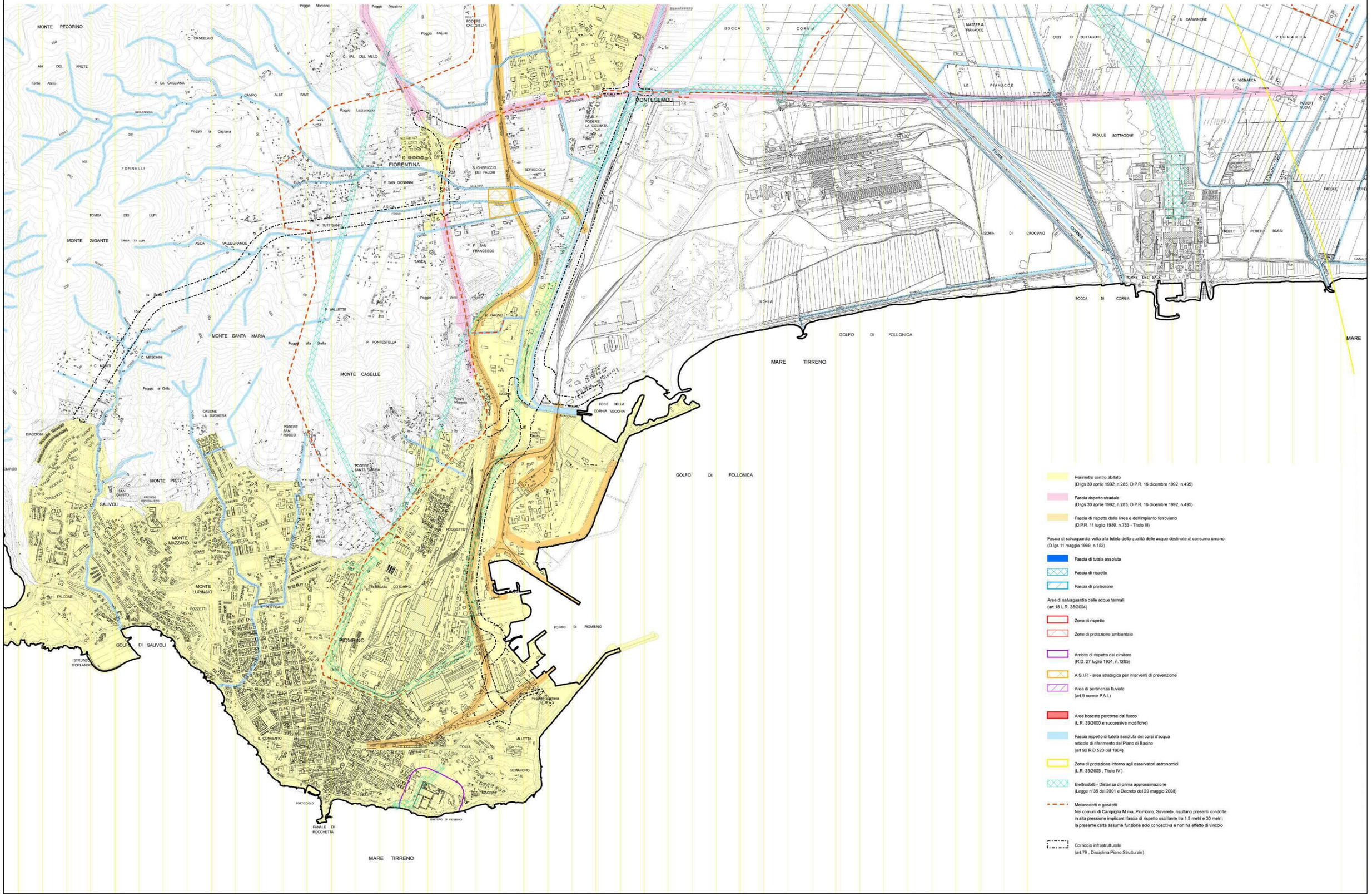
Legenda

VINCOLI PIT

- Vincolo D.M. 20/09/1962 - G.U. 250 del 1962
- Vincolo D.M. 22/09/1957 - G.U. 244 del 1957a
- Art. 142 co.1 lett. a - Costa
- Art. 142 co.1 lett. b - Laghi
- Art. 142 co.1 lett. c - Fiumi
- Art. 142 co.1 lett. f - Parchi Provinciali
- Art. 142 co.1 lett. f - Riserve Naturali Protette
- Art. 142 co.1 lett. g - Aree Boscate
- Art. 142 co.1 lett. i - Zone Umide
- Art. 142 co.1 lett. m - Aree Int. Archeo

Art. 11 co. 3 lett. a) e b) - Beni archeologici

Estratto RU - Tav. P6 - Fasce di rispetto e tutela - scala 1:25.000



4.2 Sito di Interesse Nazionale - SIN Piombino

Istituzione del SIN e vicende amministrative

I Siti d'Interesse Nazionale, ai fini della bonifica, sono individuabili in relazione alle caratteristiche del sito, alle quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, al rilievo dell'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali. (Art. 252, comma 1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.).

In Italia sono stati istituti per la prima volta con la legge del 9 Dicembre 1998, n.426, che prevedeva l'adozione del Programma Nazionale di bonifica ed individuava un primo elenco di siti di bonifica di interesse nazionale tra cui, per la Toscana, quelli di Massa Carrara e di Piombino.

Il **SIN di Piombino** è stato istituito quindi con la L. 426/98 e perimetrato sia per la parte a terra che a mare con il D.M. Ambiente del 10 gennaio 2000.

Nel 2001 con il decreto ministeriale 468 del 18 settembre, il MATTM, con il regolamento recante: "Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale", stabiliva le linee guida per la realizzazione delle bonifiche, il monitoraggio e controllo insieme ai criteri di finanziamento.

Con il D.M. Ambiente e Tutela del Territorio 7 aprile 2006 è stato quindi **aggiornato il perimetro** del SIN di Piombino introducendo le zone su cui si trova la centrale termoelettrica ENEL di Tor del Sale e una fascia di mare antistante l'impianto, e modificata la configurazione del perimetro in corrispondenza della zona della Chiusa.

Con l'Accordo di Programma Quadro del 21 dicembre 2007 "*Per gli interventi di bonifica negli ambiti marino-costieri presenti all'interno dei Siti di bonifica di interesse nazionale di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio"*, si affronta il tema della bonifica del SIN di Piombino e di Bagnoli con l'obiettivo di assicurare gli interventi necessari al risanamento ambientale di aree che, sebbene distanti geograficamente, risultavano segnate da un inquinamento prodotto per lo più dalla stessa matrice antropica (l'industria siderurgica).

Tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino e l'Autorità Portuale di Piombino il 18 dicembre 2008 viene siglato un ulteriore accordo di Programma "Per il completamento della riqualificazione ambientale funzionale all'infrastrutturazione e allo sviluppo del territorio incluso nel sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino." che si inserisce nella strategia per la riqualificazione ambientale e lo sviluppo economico sostenuta nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto l'anno precedente.

A seguito della L. 134/2012, di conversione del Dl 22 giugno 2012 (cd "Decreto sviluppo"), che all'art.36 bis contiene disposizioni inerenti la "Razionalizzazione dei criteri di individuazione di siti di interesse nazionale", la Regione Toscana (con delibera n. 296 del 22/04/2013), sulla base della "Relazione tecnica sullo stato dei procedimenti e sui livelli di contaminazione – aprile 2013" redatta da ARPAT, proponeva al MATTM la riperimetrazione del Sito di Interesse Nazionale, insieme quelli di Livorno e Massa Carrara.
La riperimetrazione era finalizzata ad ottenere l'esclusione da SIN ed il conferimento in un nuovo Sito di Interesse Regionale (SIR), delle aree con livelli bassi di inquinanti, mentre sarebbero rimaste di interesse Nazionale:

- le aree elencate nell'art. 252 (acciaierie, raffinerie, impianti chimici integrati.....);
- zone per le quali lo stato di inquinamento della falda fosse tale da far ipotizzare la presenza di un'area sorgente e quindi con la necessità di trattarla in modo unitario;
- siti in cui vi era un avanzato stato di iter procedurale;
- le istallazioni sottoposte a AIA nazionale;
- le aree marine.

La proposta di riperimetrazione non ha tuttavia avuto seguito.

Come già trattato in altri paragrafi del presente documento, il riconoscimento di Piombino come **area di crisi industriale complessa** apre una nuova fase anche per quanto riguarda gli interventi di bonifica del SIN, che costituiscono il presupposto per ogni concreta azione di rilancio industriale dell'area.

Con l'Accordo di Programma siglato l'8 agosto 2013 le parti firmatarie si impegnano infatti a realizzare gli interventi di implementazione infrastrutturale del porto di Piombino, di natura ambientale e 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, oltre che gli interventi di bonifica di aree di proprietà comunale perimetrate nel SIN.

Con il successivo Accordo di Programma del 24 Aprile del 2014 "Disciplina degli interventi per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Piombino" viene poi definita una complessiva e unitaria manovra di intervento sull'area di crisi industriale complessa di Piombino tramite l'attuazione di un Progetto di messa in sicurezza, riconversione e riqualificazione dell'area industriale articolato in Assi di intervento.

Da tale Accordo, come noto, deriva quindi l'Accordo di programma "Per l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area dei complessi aziendali di Piombino ceduti dalla Lucchini in A.S.", siglato il 30 giugno 2015 dalle istituzioni e Aferpi S.p.A., ai sensi Articolo 252 bis del Codice dell'Ambiente.
Come già detto, si tratta dell'Accordo con cui le parti pubbliche e l'azienda, subentrata nella titolarità dello stabilimento siderurgico, assumono reciprocamente obblighi ed impegni per l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area del complesso industriale ex Lucchini di Piombino, e per promuoverne il riutilizzo in condizioni di sicurezza sanitaria e ambientale, preservando le matrici ambientali non contaminate, suddividendo in interventi a carico di Aferpi e finanziati con risorse pubbliche.

Caratteristiche del SIN di Piombino/stato delle bonifiche

Il Sito si estende per una superficie complessiva di ha 930 circa, così suddivisi:

Aree demaniali		
aree demaniali marittime	67,00 ha	
aree demaniali ramo bonifiche	513,00 ha	
Totale aree demaniali	580,00 ha	
Aree di proprietà privata:		
ex Lucchini	118,00 ha	
Arcelor-Magona	30,00 ha	
Minerali Industriali	5,50 ha	
Fintecna	36,00 ha	
Enel	90,00 ha	
Altri	41,50 ha	
Totale aree in proprietà privata	321,00 ha	
Aree di proprietà comunale	29,00 ha	
TOTALE AREE DEL SIN	**930,00 HA**	
Aree demaniali marittime		
in concessione Soc. Lucchini	59,37 ha	scadenza 29.09.2011
in concessione Soc. Arcelor	1,70 ha	scadenza 31.12.2008
in concessione Soc. Edison	5,18 ha	scadenza 21.09.2058
Totale aree in concessione:	66,25 ha	
Aree demaniali ramo bonifica		
in concessione. Lucchini	377,60 ha	scadenza 31.07.2008
in concessione Soc. Tenaris	70,17 ha	scad. non pervenuta
in concessione Soc. T.A.P.	6,87 ha	scadenza 31.08.2013
In concessione Soc. Elettra	1,85 ha	scadenza 31.01.2022
Totale aree in concessione:	456,49 ha	
TOTALE AREE DEMANIALI IN CONCESSIONE	**522,74 HA.**	

Del SIN fa parte anche lo specchio di mare antistante le industrie e il bacino portuale,
per un'estensione complessiva di 2.079 ha circa.

Si evince che l'attività industriale principale è stata quella siderurgica dove l'impianto ex-Lucchini S.p.A., occupava circa 560 ha della parte a terra del sito. A tale attività erano correlate tre centrali elettriche (Edison CET2, Edison CET3 ed Elettra GLL) che utilizzavano i gas prodotti dal ciclo siderurgico. Altre attività industriali presenti comprendono la lavorazione di laminati (Arcelor Mittal) e la produzione di tubi in acciaio (Tenaris Dalmine). Sono inoltre presenti aree interne al perimetro industriale, mai utilizzate ai fini produttivi, e aree pubbliche, principalmente sul litorale settentrionale del sito.

Il sito può essere suddiviso in due aree distinte, settentrionale e meridionale, diversificate sia per la densità di insediamenti produttivi presenti, sia per la loro natura geologica.
Nell'area settentrionale sono localizzati alcuni impianti di lavorazione a freddo dei semilavorati di acciaio e di produzione di tubi, nonché l'ex Centrale termoelettrica ENEL. Sono, inoltre, presenti una vasta area paludosa mai utilizzata industrialmente, delineata ad est dalla foce del Fiume Cornia, un'area umida posta a nord degli impianti di Tenaris Dalmine e un litorale sabbioso adibito principalmente ad attività balneare. Nel sottosuolo sono presenti due falde sotterranee, di cui una sospesa nel riporto siderurgico e una nelle sabbie al di sotto dei depositi di Colmata.
L'area meridionale è densamente occupata da impianti produttivi che comprendono le installazioni di Arcelor Mittal, le banchine del Porto turistico e commerciale di Piombino, e dagli impianti ormai in disuso dell'altoforno per la produzione della ghisa, delle tre centrali elettriche, della cokeria, dell'acciaieria e delle colate continue. Anche all'interno delle sabbie di questa zona è presente una falda freatica.

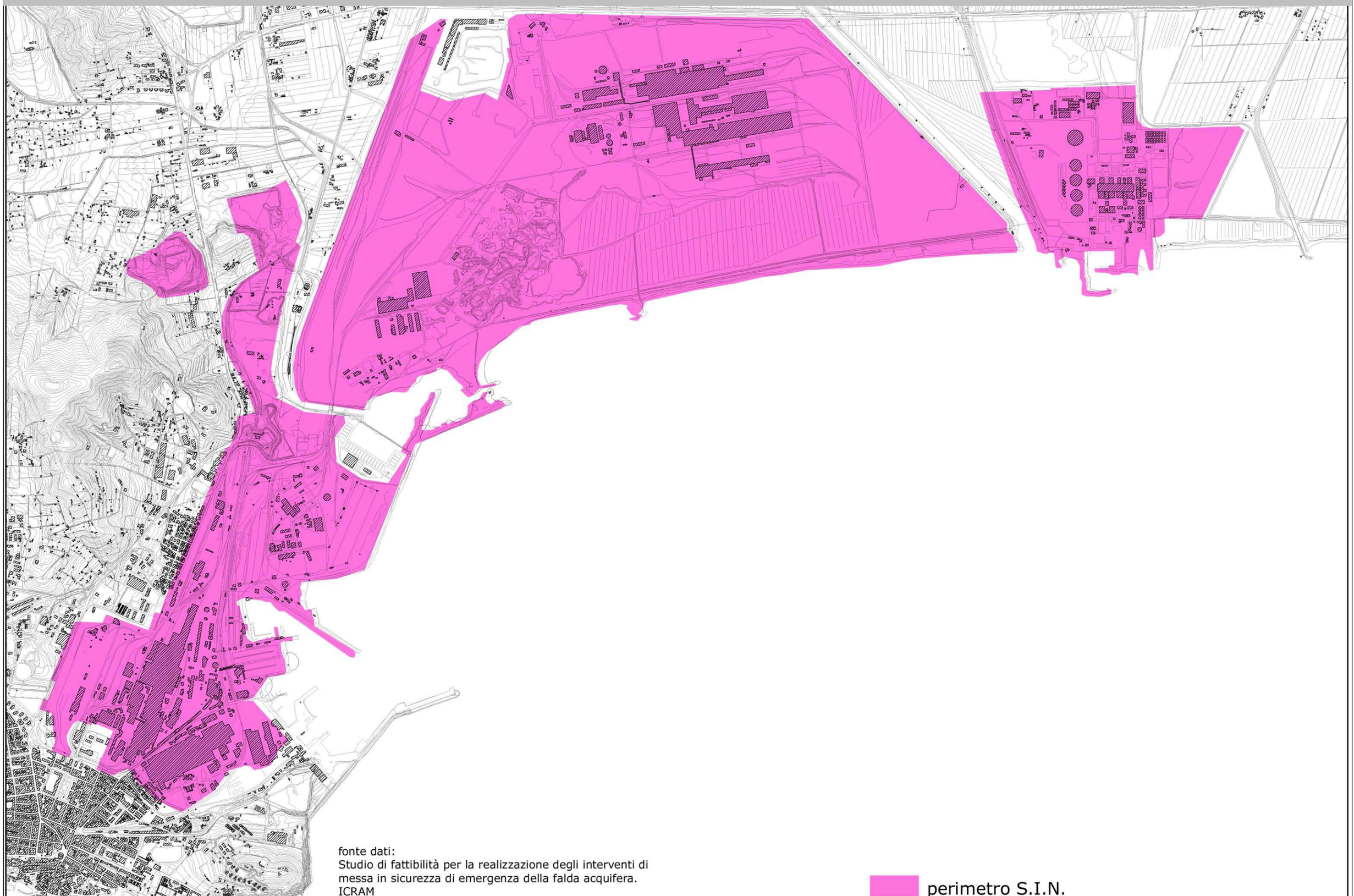
Attualmente, tutte le aree ricomprese nel sito sono state caratterizzate mentre i risultati delle indagini ambientali sulle aree pubbliche: Demanio, Demanio 2 e Nuova discarica Poggio ai Venti sono ancora in attesa di validazione.
I risultati delle caratterizzazioni svolte mostrano una contaminazione nei suoli e nelle acque sotterranee. In particolare, i principali superamenti dei limiti di legge si riscontrano per:

- Suoli (Arsenico, Cromo totale, Vanadio, Cadmio, Zinco, Nichel, Piombo, Mercurio, Rame, IPA, Idrocarburi C>12, Benzene, Clorometano);
- Acque sotterranee (Arsenico, Ferro, Piombo, Cromo VI, Nichel, Solventi aromatici, Alifatici clorurati, IPA, PCB, Idrocarburi totali).

In attuazione dell'Accordo di Programma 252 bis sono inoltre in corso le seguenti attività:

- Aferpi ha presentato le linee guida per le dismissioni e sta elaborando i singoli progetti di dismissione da poter sottoporre agli enti competenti per le autorizzazioni previste dalla legge, nonché progetto di reindustrializzazione;
- L'azienda ha presentato il progetto di messa in sicurezza operativa del sito (MISO) in accordo con il progetto pubblico di bonifica della falda, che è stato sostanzialmente approvato da parte del MATTM nella conferenza dei servizi del 6 settembre 2016;
- sono in corso di svolgimento da parte di Invitalia le indagini preliminari per l'aggiornamento del piano di caratterizzazione propedeutiche alla definizione del progetto di bonificala della falda (i finanziamenti stanziati sono di 50 Ml/euro).

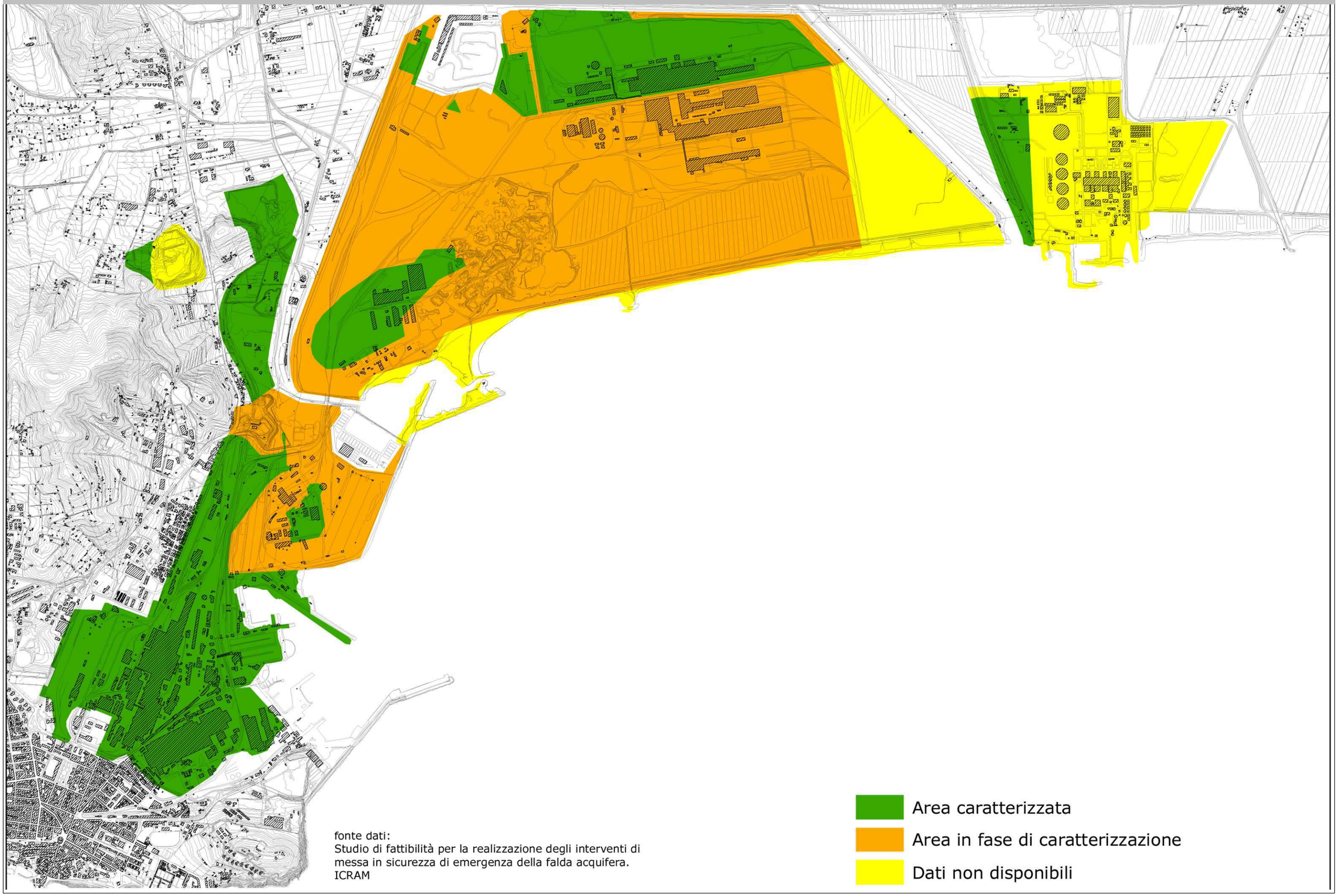
Perimetro Aree SIN Piombino



fonte dati:
Studio di fattibilità per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza di emergenza della falda acquifera.
ICRAM

perimetro S.I.N.

Stato Caratterizzazioni SIN Piombino



fonte dati:
Studio di fattibilità per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza di emergenza della falda acquifera.
ICRAM

4.3 Rischio di Incidente Rilevante (RIR)

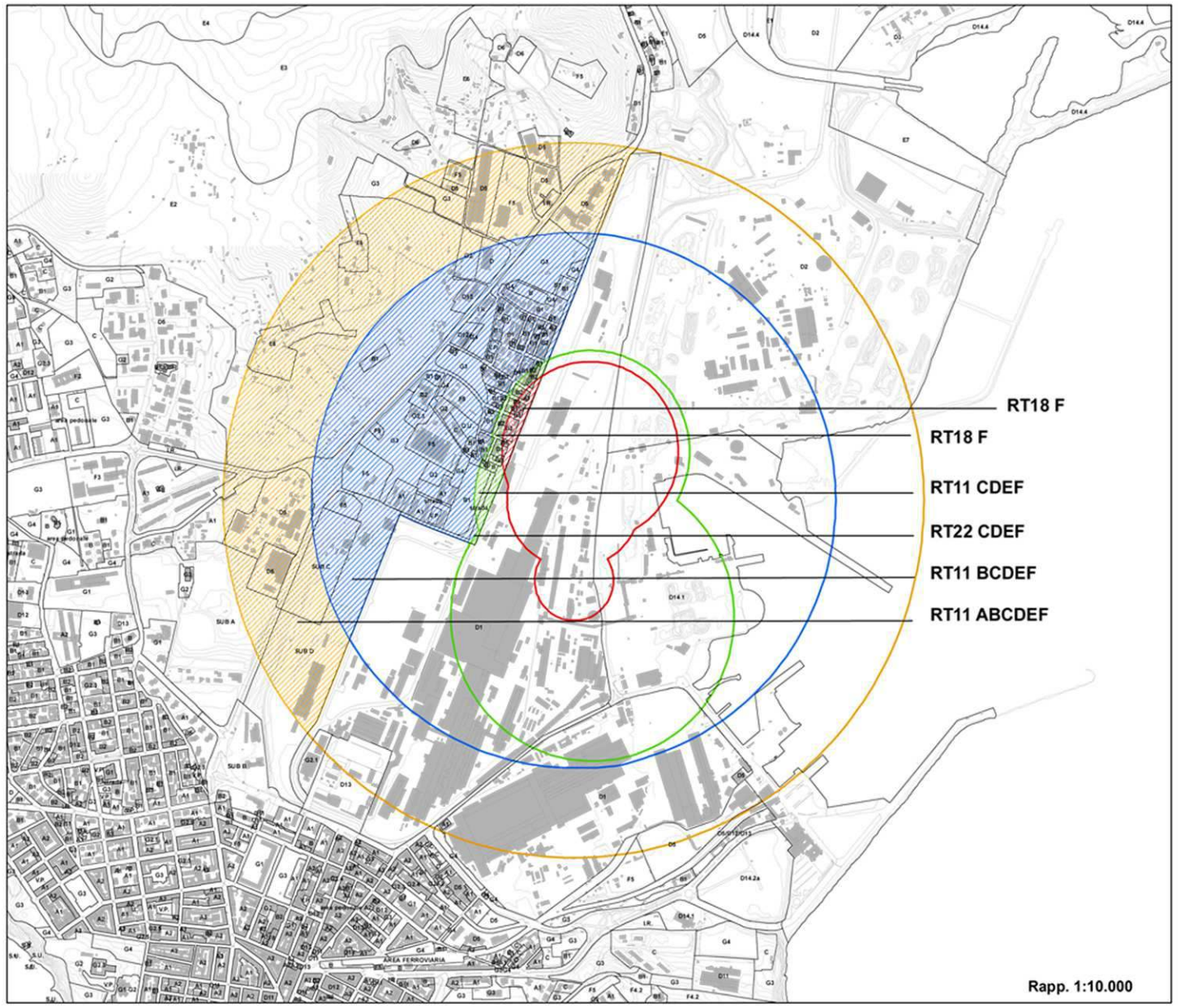
In sede di elaborazione del vigente Piano Strutturale, è stato elaborato il documento sul Rischio di Incidente Rilevante per lo stabilimento Lucchini, allegato all'elaborato denominato Dossier D, con riferimento ai requisiti minimi di sicurezza in materia di Pianificazione urbanistica e territoriale stabiliti dal DM del 9.05.2001.
Il suddetto documento è stato successivamente adeguato in sede di redazione del vigente RU, a seguito dell'aggiornamento delle informazioni contenute nel Rapporto di Sicurezza fornite dalla medesima società.

Con successiva nota prot. n. SPP/19/15/LP del 10.02.2015 la Lucchini spa, a seguito delle richieste formulate dalla Prefettura di Livorno nel corso delle riunioni relative all'aggiornamento del Piano di Emergenza Esterno (PEE), informava sui Top-event non più attuali che portavano ad un livello di rischio inferiore rispetto a quanto già valutato nel Rapporto di Sicurezza.
Con nota prot. n. SPP/19-2/15/SS del 29.04.2015 la Lucchini spa informava che in base all'assetto produttivo ed in ragione dell'inventario delle sostanze e preparati pericolosi presenti e potenzialmente presenti, lo stabilimento non rientrava nel campo di applicabilità degli obblighi di cui agli artt. 6,7 e 8 del D.Lgs. n. 334/1999 e sue mm.ii.

In seguito al subentro della società Aferpi Spa, l' Amministratore delegato dello stabilimento, con attestazione datata 15 settembre 2016, conferma i contenuti della nota datata 29.04.2015, sopra citata, riferita all'aggiornamento della notifica ex art. 6 del D.Lgs. n. 334/1999.

In ragione di quanto sopra riportato si desume che lo stabilimento siderurgico Aferpi spa non rientra negli obblighi della normativa vigente relativa al controllo del Pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.
Pertanto il documento RIR approvato contestualmente al vigente RU, redatto ai fini della pianificazione urbanistica e territoriale nelle aree esterne allo stabilimento Aferpi, deve ritenersi superato sia negli inviluppi delle aree di danno che nella definizione delle categorie territoriali compatibili di cui alla tabella 1 del DM. LLPP 9 maggio 2001. Allo stato attuale non sussistono pertanto condizionamenti di cui si debba tenere conto in sede di pianificazione urbanistica.

PS - Estratti Dossier D RIR



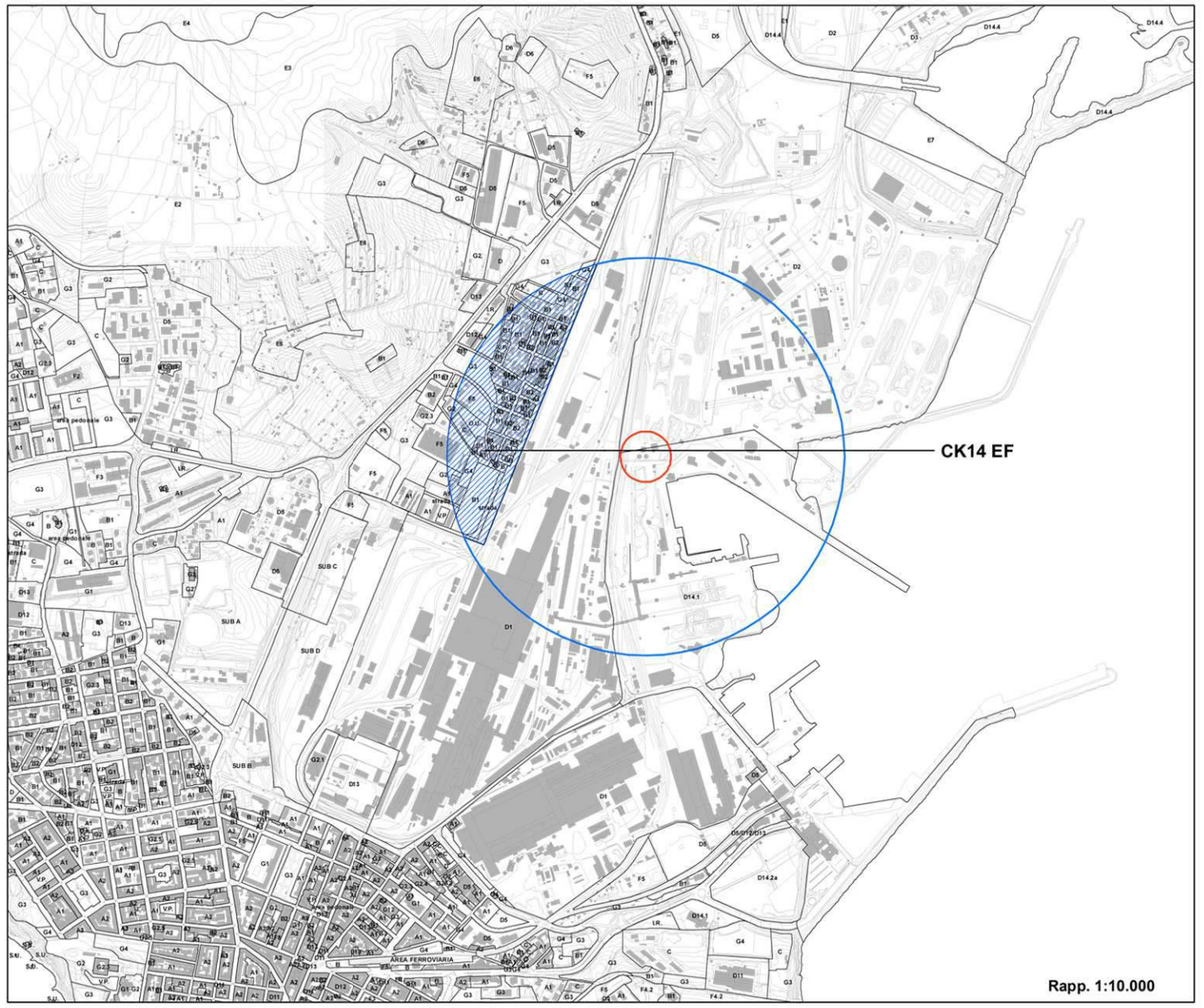
Tav.1a - LUCCHINI

scenari
"SOVRAPPOSIZIONE DI PICCO"

carta degli
INVILUPPI AREE DI DANNO

LEGENDA

- P.R.G.
- 0,3 bar Elevata letalità
- 0,14 bar Inizio letalità
- 0,07 bar Lesioni irreversibili
- 0,03 bar Lesioni reversibili



Tav.1b - LUCCHINI

scenari
"RILASCIO TOSSICO"

carta degli
INVILUPPI AREE DI DANNO

LEGENDA

- P.R.G.
- IDLH
- LC50 (30min,hmn)

4.4 Piano di Classificazione Acustica Comunale

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

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

Con **Delibera di Consiglio n. 77 del 22 febbraio 2000**, la Regione Toscana ha emanato infine le linee guida di riferimento per la elaborazione del Piano di Classificazione Acustica del territorio.
Nel Settembre 2001 il Comune di Piombino ha intrapreso, in collaborazione con l'ARPAT Servizio sub-Provinciale di Piombino, uno studio teso alla predisposizione di un Piano di Classificazione Acustica del territorio Comunale che ha concluso il proprio iter procedurale mediante la sua definitiva approvazione con **Delibera del Consiglio Comunale n 23 del 23 febbraio 2005.**

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

Di seguito vengono riportate le classi acustiche definite dal citato D.P.C.M. 14.11.1997.

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

La L. 447/95 introduce i seguenti valori limite per le varie classi di destinazione d'uso del territorio.

Valore limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa.

Tabella: valori limite di emissioni-Leq in dB (A)

Classi di destinazione d'uso del territorio	*Tempi di riferimento*	
	Diurno (06.00-22.00)	*Notturno (22.00-06.00)*
I Aree particolarmente protette	*45*	*35*
II Aree prevalentemente residenziali	*50*	*40*
III Aree di tipo misto	*55*	*45*
IV Aree di intensa attività umana	*60*	*50*
V Aree prevalentemente industriali	*65*	*55*
VI Aree esclusivamente industriali	*65*	*65*

Valore limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori.

Tabella: valori limite assoluti di immissioni-Leq in dB (A)

Classi di destinazione d'uso del territorio	*Tempi di riferimento*	
	Diurno (06.00-22.00)	*Notturno (22.00-06.00)*
I Aree particolarmente protette	*50*	*40*
II Aree prevalentemente residenziali	*55*	*45*
III Aree di tipo misto	*60*	*50*
IV Aree di intensa attività umana	*65*	*55*
V Aree prevalentemente industriali	*70*	*60*
VI Aree esclusivamente industriali	*70*	*70*

Valore limite di qualità: i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obbiettivi di tutela.

Tabella: valori di qualità-Leq in dB (A)

Classi di destinazione d'uso del territorio	*Tempi di riferimento*	
	Diurno (06.00-22.00)	*Notturno (22.00-06.00)*
I Aree particolarmente protette	*47*	*37*
II Aree prevalentemente residenziali	*52*	*42*
III Aree di tipo misto	*57*	*47*
IV Aree di intensa attività umana	*62*	*52*
V Aree prevalentemente industriali	*67*	*57*
VI Aree esclusivamente industriali	*70*	*70*

In applicazione della Legge Regionale 89/98 è stato redatto il "*Regolamento comunale in materia di inquinamento acustico e norme tecniche per l'attuazione del piano di classificazione acustica del territorio comunale*"

Ai valori limite previsti dal D.P.C.M. si aggiungono i valori limite differenziali di immissione. Questi vengono definiti come differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale (rumore con tutte le sorgenti attive) ed il rumore residuo (rumore con la sorgente da valutare non attiva) e sono i seguenti:

- 5 dB nel periodo diurno (dalle ore 6 alle ore 22)
- 3 dB nel periodo notturno (dalle ore 22 alle ore 6)

I valori limite differenziali non si applicano nelle aree classificate nella classe VI (Area esclusivamente industriale) se il valore misurato a finestre aperte sia inferiore a 50 dB (A) durante il periodo diurno e 40 dB (A) durante il periodo notturno, se il livello ambientale a finestre chiuse sia inferiore a 35 dB (A) durante il periodo diurno e 25 dB (A) durante il periodo notturno ed al rumore prodotto da infrastrutture stradali, ferroviarie e marittime.

Indipendentemente dalla classe acustica, i valori limite non si applicano al rumore prodotto da comportamenti non connessi con esigenze produttive, commerciali, professionali, nonché da servizi e impianti fissi dall'edificio adibiti ad uso comuni, limitatamente al disturbo provocato all'interno dello stesso.

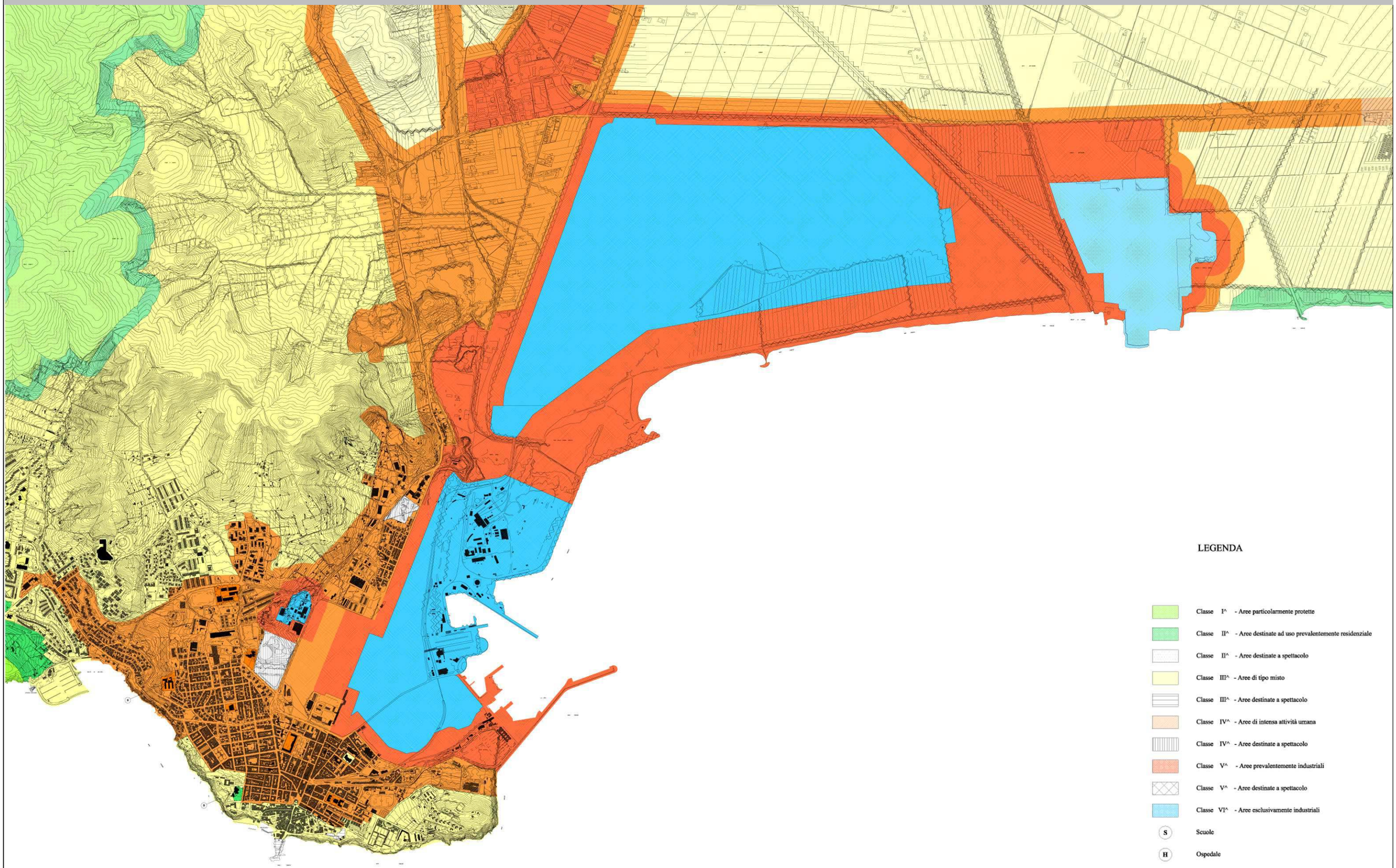
La zonizzazione acustica del territorio di Piombino ai sensi del DPCM 1 marzo 1991 (delibera GRT n. 488 del 25 gennaio 1993, attualmente vigente), fu redatta con il supporto tecnico della allora USL n° 25, Servizio di Igiene Pubblica e Servizio Multizonale di Prevenzione Ambientale (attuale ARPAT Servizio Sub-Provinciale di Piombino).

La zonizzazione, per quanto riguarda l'ambito territoriale oggetto della presente variante è così strutturata:

- La classe VI è stata attribuita alla porzione più interna dello stabilimento ex Lucchini e dello stabilimento Arcelor Mittal nonché allo stabilimento Dalmine, la Centrale elettrica Torre del Sale e lo stabilimento SOL. In particolare, per quanto riguarda lo stabilimento ex Lucchini, al confine con il quartiere Cotone, con via della Resistenza e via Porto vecchio è stata definita una fascia interna di estensione 100 m al confine dello stabilimento stesso da destinare alla classe V. Anche per lo stabilimento Arcelor Mittal una fascia interna al confine con via Flemalle è stata posta in classe V.
- Viste le particolari caratteristiche del Porto di Piombino, che si configura anche come porto industriale, si è ritenuto opportuno allargare la fascia di rispetto di classe V della vicina zona industriale fino a comprendere il Porto e le strade di collegamento ad esso. Il confine Est della parte di stabilimento ex Lucchini insediata nel centro urbano è caratterizzato da un area denominata dal vigente RU "Città Futura" di proprietà comunale per la quale si prevedeva la dismissione delle lavorazioni in atto e il recupero ambientale ed urbanistico per usi diversi da quello industriale. Tale area è stata destinata in parte alla classe V e in parte, quella più esterna, in classe VI. La classe V prosegue poi a comprendere, l'area PIP di Montegemoli, tutta la fascia balneare confinante con l'industria, la strada della base Geodetica, la zona intermedia tra lo stabilimento Dalmine e la Centrale ENEL, una fascia di 100 m di rispetto al confine della Centrale ENEL, nonché l'ambito colmata compreso tra la ferrovia e la strada provinciale della Principessa.

Si segnala inoltre che nel corso del 2016 è stato avviato da parte del Comune il procedimento preordinato all'aggiornamento del vigente Piano di classificazione acustica, sulla base delle nuove previsioni e degli assetti urbani prefigurati dal vigente RU; in quella sede si dovrà pertanto tenere conto degli esiti delle presente variante.

Estratto Piano Classificazione Acustica- scala 1:25.000



5. INFRASTRUTTURE E SERVIZI

5.1 Mobilità - Tracciato SS398 e infrastrutture ferroviarie

Viabilità di collegamento al porto (SS 398)

La previsione del prolungamento della SS 398, che costituisce la connessione diretta tra il porto di Piombino ed il corridoio infrastrutturale tirrenico, è presente da decenni nella pianificazione urbanistica e territoriale del Comune, della Provincia e della Regione; è infatti stata riconosciuta da tempo come condizione essenziale per il funzionamento e lo sviluppo futuro del porto, nonché per la riqualificazione ed il miglioramento delle condizioni ambientali della città interessata dagli ingenti flussi di traffico (leggero e pesante) in transito per il porto stesso.
L'obiettivo dell'attuazione di questa fondamentale infrastruttura viabilistica è stato costantemente al centro dei vari accordi/intese istituzionali che si sono susseguiti nel tempo, in relazione appunto al ruolo strategico di connessione fra funzioni produttive e di servizio (porto commerciale-passeggeri, cantieristica, aree produttive per la PMI, diportismo) cui è legata gran parte della prospettiva di sviluppo produttivo della città di Piombino e del suo territorio.
Ai fini di un più compiuto inquadramento del tema si ripercorrono di seguito i principali passaggi progettuali ed amministrativi che hanno riguardato la suddetta infrastruttura, con riferimento all'ultimo decennio, per giungere quindi alle odierne vicende ed alle previsioni delle presente variante urbanistica.

P.S. d'Area (2007)

Il PS d'Area approvato prevede il prolungamento della strada fino al Gagno, sostanzialmente sul tracciato già individuato nei precedenti strumenti urbanistici.
Dal Gagno in avanti, invece di confermare la soluzione precedentemente individuata, il PS prevede la realizzazione di due tracciati diversi, secondo la tipologia di traffico.
Lo sdoppiamento del tracciato stradale all'altezza del Gagno/Terre Rosse è funzionale a separare il traffico pesante verso le aree industriali del porto da quello leggero verso la città ed il porto passeggeri, anche nell'ottica di poter attuare l'intervento in due fasi distinte: in tempi brevi la viabilità per il traffico pesante e in un secondo tempo quella per la città e il porto passeggeri.
Quindi il PS individua la strada che dovrebbe servire il traffico pesante (industriale e portuale) nel tracciato che dal Gagno prosegue fino all'area dei carbonili ricalcando il precedente progetto; quella per la città e per il porto passeggeri riprende invece il tracciato della vecchia SP della Principessa costeggiando il quartiere Cotone-Poggetto e all'altezza di Città Futura, abbandonando l'asse della vecchia strada provinciale per raggiungere il porto a ridosso della Magona.
In affiancamento della nuova strada il PS ipotizzava inoltre la nuova linea ferroviaria a servizio della città.

APQ Piombino-Bagnoli 2007 - Accordo di pianificazione 2009 - progetto preliminare SAT

Dopo varie vicende amministrative, la progettazione della strada viene ricompresa, su esplicita richiesta della Regione Toscana e degli enti locali interessati, nella progettazione del corridoio autostradale tirrenico, a seguito del pronunciamento della Regione stessa nell'ambito del procedimento della VIA relativo al progetto del corridoio tirrenico (delibera G.R.T. n. 1123 del 21.11.2005).
Nell'ambito delle intese raggiunte con l'Accordo di Programma Quadro Piombino-Bagnoli del 21 dicembre 2007 la realizzazione dell'intervento viene poi attribuita direttamente al Comune di Piombino, con risorse finanziarie a carico del MATTM e del MIT; alla Società Autostrade Tirrenica (SAT), che si avvale della soc. Spea, viene affidata invece la progettazione preliminare del tracciato stradale.
Il progetto preliminare Spea, viene elaborato contestualmente alla definizione da parte del Comune della variante di anticipazione al RUC relativa ai temi della "*portualità, il distretto della nautica, il riassetto delle aree industriali e delle infrastrutture connesse*", e del nuovo PRP del porto commerciale-industriale-passeggeri da parte dell'Autorità Portuale, di cui all'Accordo di pianificazione ex art. 21 LR 1/2005 siglato in data 6.04.2009.
Lo sviluppo del progetto preliminare da parte di Spea tiene quindi conto delle diverse connessioni funzionali a cui deve assolvere l'infrastruttura, sulla base dei nuovi assetti territoriali prefigurati dal processo di pianificazione urbanistica in atto in quella fase. Il progetto tiene conto inoltre dei numerosi condizionamenti di ordine funzionale ed impiantistico connessi con l'attraversamento dell'area industriale (Lucchini e Magona), e degli scenari di RIR (rischio incidente rilevante) dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale (Lucchini).
Nella sostanza il "tracciato Spea", ricalca essenzialmente il corridoio individuato dal P.S. d'Area, discostandosi da questo nel tratto terminale dalla loc. Gagno, dove si prevede un importante snodo intermedio, mantenendosi in aderenza al tracciato ferroviario esistente.
Nel progetto preliminare SPEA il tratto terminale della strada si attesta quindi in loc. Poggio Batteria da cui serve direttamente il settore sud del porto, destinato nella pianificazione portuale ai traffici passeggeri e commerciali, la nuova area cantieristica-diportistica di Poggio Batteria, ed il settore orientale della città.
Il nuovo snodo intermedio previsto all'altezza del Gagno assolve invece a funzioni di collegamento con:

- il settore nord della città ed al settore urbano occidentale attraverso Viale Unità d'Italia su cui si innesta poco a sud Via della Pace;
- il comparto produttivo del Gagno destinato alla piccola e media impresa ed il punto d'ormeggio delle Terre Rosse;
- il settore nord del porto (che nel nuovo PRP viene destinato prevalentemente ai traffici industriali) e alla nuova area cantieristica-diportistica della Chiusa.

Il tracciato del progetto preliminare Spea è poi confluito nella variante di anticipazione al RUC, che lo ha recepito modificando parzialmente il corridoio infrastrutturale individuato dal previgente PRG e dal PS d'Area.

Protocollo d'Intesa 2010 - RU (2012-2014)

Successivi atti ministeriali hanno poi ricondotto l'intervento nell'ambito del progetto dell'autostrada tirrenica, la cui esecuzione è stata individuata a carico della SAT in regime di concessione.
Con il protocollo d'intesa siglato in data 11.12.2010 tra i vari soggetti istituzionali coinvolti (MIT, MATTM, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, APP, ANAS, SAT e Camera di Commercio) avente ad oggetto "*Interventi di adeguamento dell'accessibilità stradale alla città e al porto di Piombino*", si assumono infatti i seguenti impegni al fine di avviare la fase realizzativa della nuova viabilità di collegamento al porto di Piombino:

- SAT si impegna a inserire nel piano finanziario relativo al completamento dell'Autostrada A12 Livorno_Civitavecchia la progettazione definitiva e la realizzazione del primo lotto del prolungamento della SS 398 (Montegemoli-svincolo Gagno) e le relative connessioni urbane e al porto di Piombino (subordinatamente all'approvazione da parte del CIPE del progetto dell'intero completamento autostradale Livorno-Civitavecchia e relativo piano economico-finanziario);
- Il MIT, con il supporto del MATTM, si impegna a coordinare le attività finalizzate a completare la progettazione definitiva del tratto stradale compreso tra lo svincolo del Gagno e Poggio Batteria e a definire un quadro fonti impieghi in grado di garantire la copertura finanziaria globale dell'opera (potendo già contare su 20 mln euro stanziati dalla RT e 1 ml euro dalla CCIAA di Livorno).

Conseguentemente SAT, che si avvale della soc. Spea, sviluppa ulteriormente la progettazione del primo tratto stradale (Montegemoli-Gagno). Il progetto definitivo dell'autostrada tirrenica viene approvato dal CIPE nella seduta del 3.8.2012. Il progetto della bretella per Piombino viene però stralciato a causa del parere sfavorevole del MIBACT. Il CIPE stabilisce tuttavia di affidare a SAT anche il progetto definitivo della tratta Gagno-Poggio Batteria, che viene quindi consegnato al MIT nel dicembre del 2012.

Lo sviluppo della progettazione da parte di SAT produce alcune rettifiche non sostanziali al tracciato stradale, rispetto al corridoio individuato in occasione della variante di anticipazione al RUC del 2009, e più

precisamente nel tratto inziale tra Montegemoli ed il Gagno e nella definizione degli svincoli previsti in loc. Gagno; tali aggiornamenti progettuali vengono quindi recepiti nella definizione del corridoio infrastrutturale individuato nel Regolamento Urbanistico (adottato nel giugno 2012 e approvato nel marzo 2014).
In considerazione della complessità dell'opera stradale che, nel tratto compreso tra Gagno e Poggio Batteria, come già detto, attraversa le aree di stabilimenti industriali operanti ed intercetta diversi impianti ed infrastrutture, in fase di approvazione del RU (marzo 2014) viene inoltre introdotto un dispositivo normativo, nella disciplina relativa alle infrastrutture per la mobilità (art. 89 NTA), al fine di evitare che a seguito degli sviluppi della progettazione della strada, che potrebbero indurre a probabili ulteriori modifiche al tracciato, si debba ricorrere a varianti al RU.

Art. 89 - Infrastrutture per la mobilità
Omissis …
Viabilità urbana ed extraurbana
Omissis…
Limitatamente al Comune di Piombino operano le seguenti regole specifiche:
Con riferimento al corridoio infrastrutturale relativo al prolungamento della SS 398, così come individuato nelle tavole del RU si potrà procedere, qualora necessario, a rettifiche del tracciato in sede di definizione del progetto definitivo/esecutivo dell'opera senza che ciò costituisca variante. Tali modifiche dovranno comunque risultare compatibili con gli assetti funzionali ed infrastrutturali definiti dal presente RU.

Accordi di Programma 2013-2014-2015 e successivi sviluppi progettuali della viabilità

Con il riconoscimento di Piombino come area di crisi industriale complessa (D.L. 43/2013), e la successiva sottoscrizione degli Accordi di Programma 2013 e 2014 per il rilancio del porto e del polo industriale di Piombino, si rinnova l'attenzione da parte di tutte istituzioni sul tema ancora irrisolto della connessione del porto di Piombino al corridoio tirrenico.

In relazione alla mancata attuazione dei precedenti accordi istituzionali (APQ del 21 dicembre 2007 e Protocollo di Intesa dell'11 dicembre 2010), l'opera viene infatti individuata come obiettivo urgente e strategico nell'APQ del 24 aprile 2014; più precisamente viene individuato il "Potenziamento dell'infrastruttura viaria dell'area portuale di Piombino. Completamento della bretella di collegamento dell'autostrada A12 Tirrenica al porto di Piombino – Lotto Gagno – Montegemoli" nell'ambito dell'Asse II - Azione1 – dell'Accordo ", senza tuttavia stanziare specifiche risorse finanziarie al riguardo.

In relazione all'avanzato stato degli interventi di infrastrutturazione e adeguamento del porto di Piombino (di cui si è trattato diffusamente in altri paragrafi del presente documento), l'Autorità Portuale di Piombino si è attivata quindi per la progettazione definitiva e la realizzazione dello svincolo di collegamento tra loc. Gagno e l'area portuale (settore industriale-commerciale) che consente di accedere all'area portuale evitando la viabilità urbana. L'intervento, cofinanziato con i ribassi d'asta degli "*Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo piano regolatore portuale per il rilancio e la competitività industriale e portuale del porto di Piombino*" finanziati nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro del 12.08.2013, è attualmente in fase di gara e di prossima realizzazione.

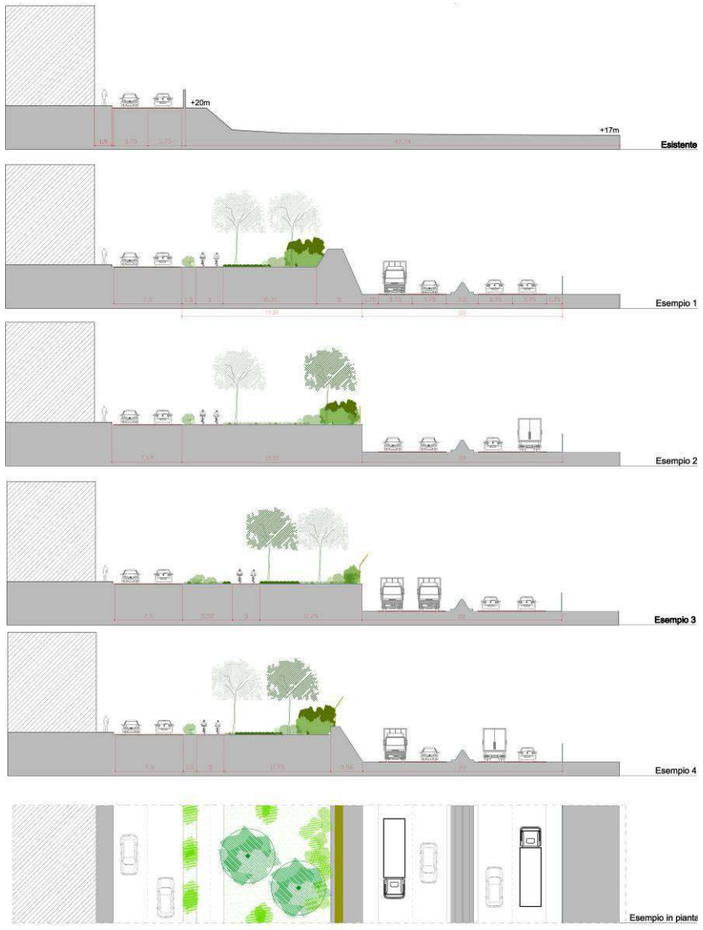
Ulteriore elemento di novità è rappresentato dalla definizione del piano industriale da parte del gruppo Cevital/Aferpi, subentrato nella titolarità dello stabilimento Lucchini a seguito della sottoscrizione dell'Accordo del 30.06.2015 (ex art. 252 bis Codice dell'Ambiente), che , come già detto, prefigura nuovi scenari di riassetto funzionale dello stabilimento siderurgico con rilevanti e positivi riflessi sulla città, sulle potenzialità di sviluppo del porto, delle attività marittime e della logistica e sugli assetti infrastrutturali connessi.
Anche per quanto riguarda quindi il tracciato della viabilità di collegamento al porto, la prospettiva del complessivo smantellamento dell'area "a caldo" dello stabilimento siderurgico, ed i nuovi scenari di riassetto delle aree industriali e delle aree urbane contigue, hanno necessariamente indotto ad una fase di revisione del tracciato stradale, per quanto attiene il tratto terminale dal Gagno alla città e al porto passeggeri.

A questo scopo è stata costituita (nell'ottobre 2015), in attuazione dei sopra richiamati Accordi, una commissione tecnica composta dei referenti del Comune di Piombino, dell'Autorità Portuale e di Aferpi al fine di individuare un tracciato possibilmente condiviso, tenendo conto del quadro delle diverse esigenze rappresentate dai soggetti interessati e presenti al tavolo.

Il tracciato individuato, che viene recepito dalla presente variante (anche se la disciplina del RU sopra richiamata, consentirebbe in realtà di procedere comunque e in ogni tempo a modifiche del tracciato nelle successive fasi progettuali), riprende nella sostanza il "tracciato urbano" già individuato dal PS d'Area, che risulta a questo punto concretamente praticabile alla luce del previsto smantellamento degli impianti siderurgici collocati a ridosso della città (principalmente apparato impiantistico acciaieria).
Superato lo snodo del Gagno, di cui come si è detto è stata avviata la realizzazione, il tracciato torna quindi ad affiancare la vecchia strada Provinciale della Principessa costeggiando il quartiere Cotone-Poggetto e l'area di Città Futura (ora estesa al nuovo comparto produttivo-artigianale-servizi introdotto con la presente variante) per attestarsi poi sulla viabilità urbana in corrispondenza dell'intersezione tra Via Pisa e Via di Porto Vecchio.

Qui si ipotizza di attivare un "maxi anello", che funzioni quasi come un senso unico di circolazione, intorno all'area dello stabilimento Magona, utilizzando quindi l'asse di Via Pisa-Viale Regina Margherita per l'accesso alla banchine portuali passeggeri (e all'area diportistica di Poggio Batteria), e la Via di Portovecchio per l'uscita dal porto e la reimmissione sulla nuova viabilità extra urbana (SS 398).
In questo scenario si ipotizza di adeguare la sezione stradale di Via di Portovecchio al fine di assorbire senza criticità i flussi di traffico in uscita dal porto nei momenti di punta, e prevedere inoltre un raccordo con la SS398, separato dalla viabilità urbana, al fine di non determinare rallentamenti sul traffico urbano; sarà inoltre possibile rivedere complessivamente l'immagine di questo asse urbano, riqualificandolo con interventi di arredo e fasce filtro a verde.
Nel tratto della SS 398 compreso tra lo snodo del Gagno e il nodo di Via Pisa-Via di Portovecchio si prevede inoltre un ulteriore svincolo all'altezza di Città Futura per le necessarie connessioni a livello urbano con il comparto di Città Futura (implementato, come già detto, con le nuove funzioni produttive, commerciali e di servizio alla citta introdotte con la presente variante) ed eventualmente con il nuovo comparto produttivo agroalimentare.

Per quanto riguarda invece il tratto stradale che affianca il tessuto urbano del quartiere Cotone-Poggetto, pur sottolineando che le soluzioni più idonee dovranno essere individuate nelle successive fasi progettuali (che dovranno esaminare la definizione delle caratteristiche stradali del tracciato, l'esatta definizione della portanza dei terreni, i riflessi ambientali dell'arteria: tant'è che l'opera sarà soggetta a VIA), si ravvisano però fin d'ora le condizioni per realizzare il prolungamento della SS 398 ad una quota inferiore di alcuni metri rispetto a quella dell'edificato e del sedime della vecchia strada provinciale; questa potrebbe invece essere affiancata (con opportuna rimodellazione del terreno) da una fascia verde con funzione di filtro rispetto al tessuto residenziale, che potrebbe accogliere anche nuove connessioni ciclo-pedonali di collegamento alla città. A scopo del tutto esemplificativo si riportano di seguito alcune "sezioni tipo" (tratte dallo studio paesaggistico prodotto a corredo del *masterplan* Aferpi) in corrispondenza del quartiere Cotone-Poggetto.



In conclusione si può affermare che le motivazioni che hanno indotto a rivedere il tracciato della SS 398 nel tratto Gagno-città-porto secondo la soluzione prospettata dal "tavolo-tecnico" Comune-AP-Aferpi e indicata negli elaborati della presente variante, sono le seguenti:

- utilizzare il nuovo tracciato stradale, opportunamente progettato ed integrato da un sistema lineare di verde urbano, quale elemento di separazione tra il tessuto urbano (Cotone-Poggetto, comparto Città Futura) e le aree a vocazione produttiva (agroalimentare-logistica);
- creare le condizioni per una connessione diretta con la nuova viabilità di collegamento al porto, per il comparto di Città Futura (dove si prevede l'insediamento di nuove attività commerciali, artigianali e di servizio);
- evitare interferenze con gli assetti impiantistici e logistici degli stabilimenti produttivi che si insedieranno nel comparto agroindustriale, attestando il tracciato ai margini delle aree industriali;
- evitare prudenzialmente la contiguità del tracciato con le aree retroportuali a vocazione logistica che potrebbero accogliere stoccaggi di prodotti potenzialmente pericolosi ed infiammabili.

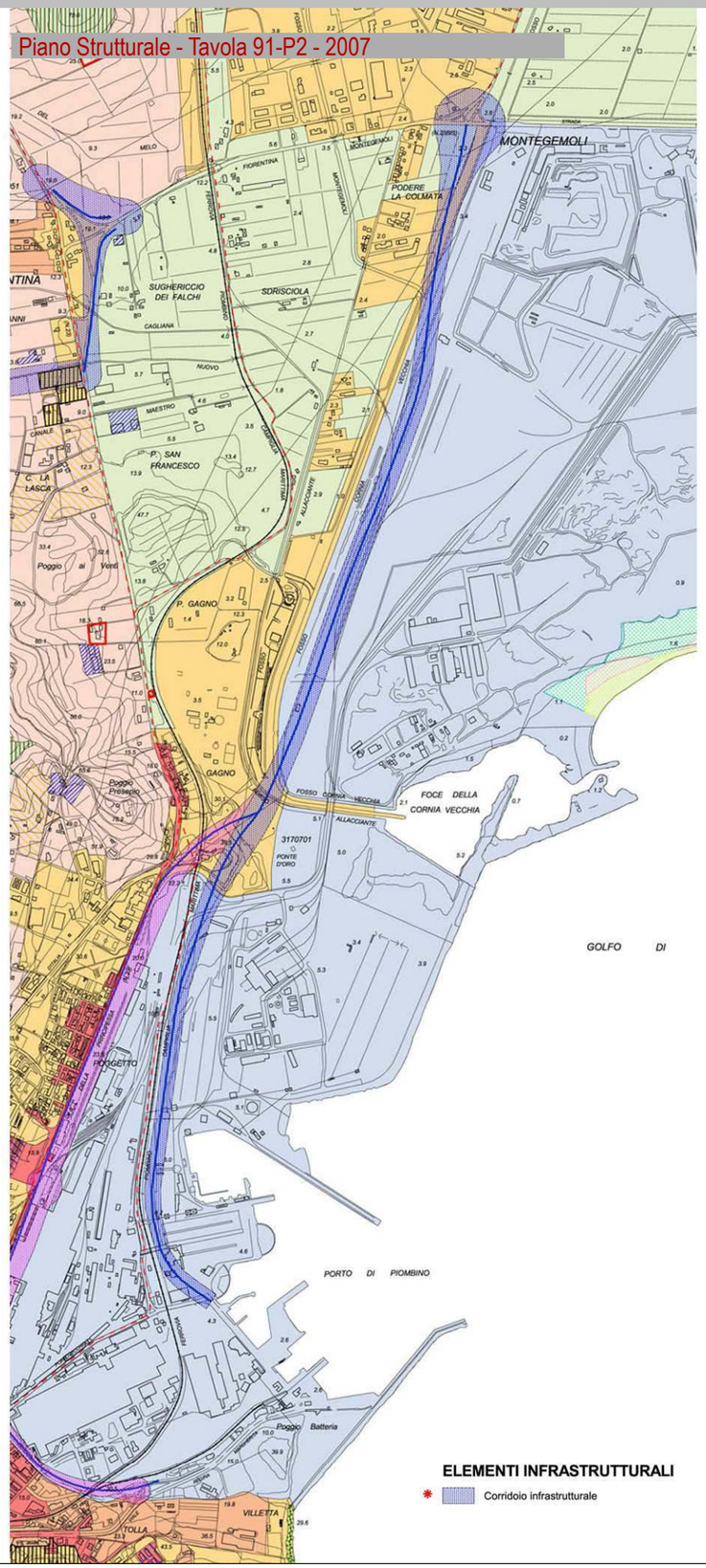
Infrastrutture ferroviarie di collegamento al porto

Come già trattato in altro paragrafo della presente relazione Il PRP del porto di Piombino già prevede nuovi collegamenti diretti alle banchine portuali, dedicati al trasporto merci, che si diramano dalla linea Campiglia M.ma-Piombino in corrispondenza del settore centrale del porto appunto destinato ai traffici commerciali e industriali.

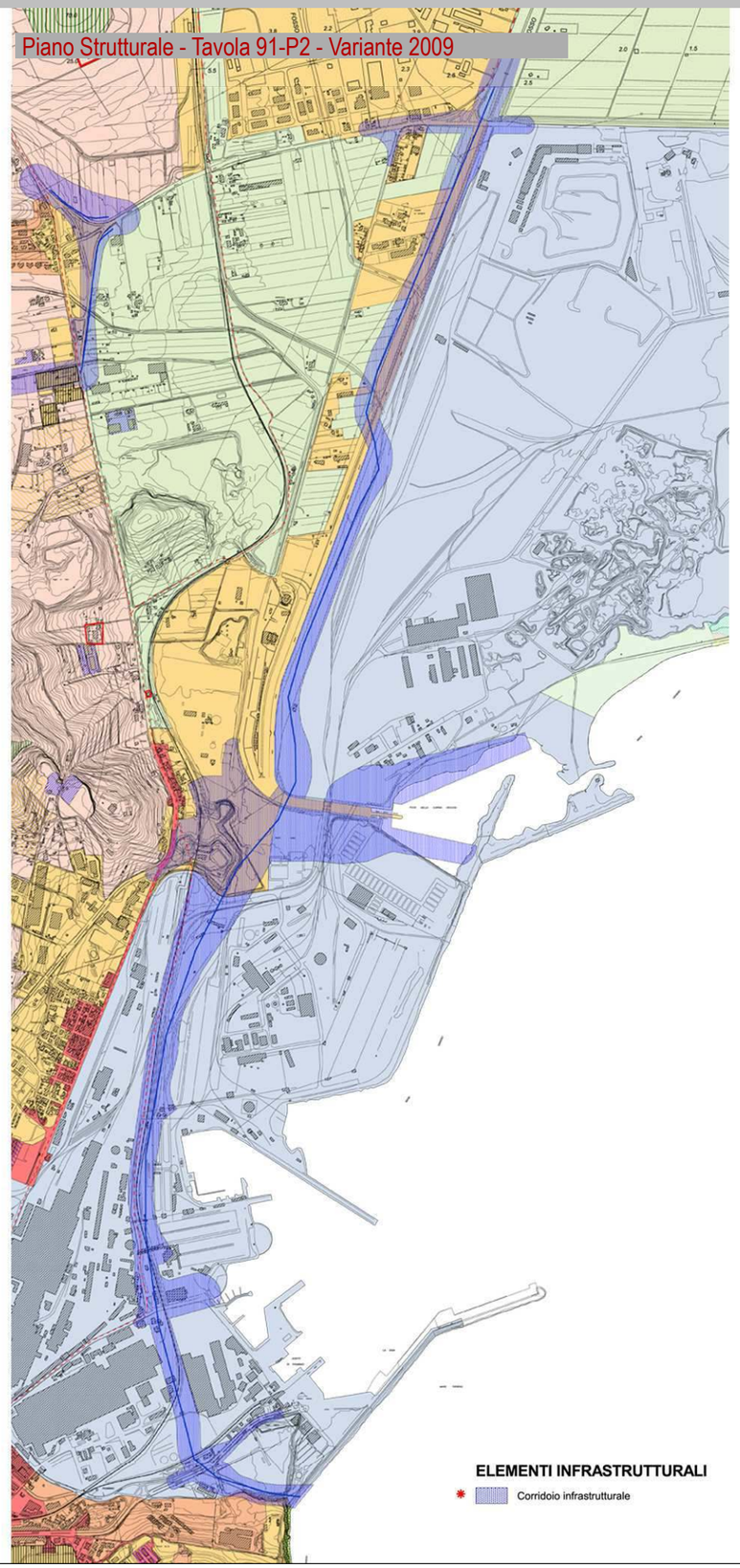
Nel *Masterplan* di Aferpi prevede di sviluppare l'area logistica nella aree retroportuali, fino ad ora impegnate dagli stabilimenti siderurgici, e di collegare dette aree con la banchine portuali con ulteriori connessioni ferroviarie. Le soluzioni di assetto definitivo verranno tuttavia concordate direttamente tra l'azienda e l'APP, nelle successive fasi progettuali, in linea con l'assetto complessivo dell'ambito portuale (D14.1) previsto dal PRP.

Evoluzione del corridoio infrastrutturale negli strumenti urbanistici comunali - scala 1:25.000

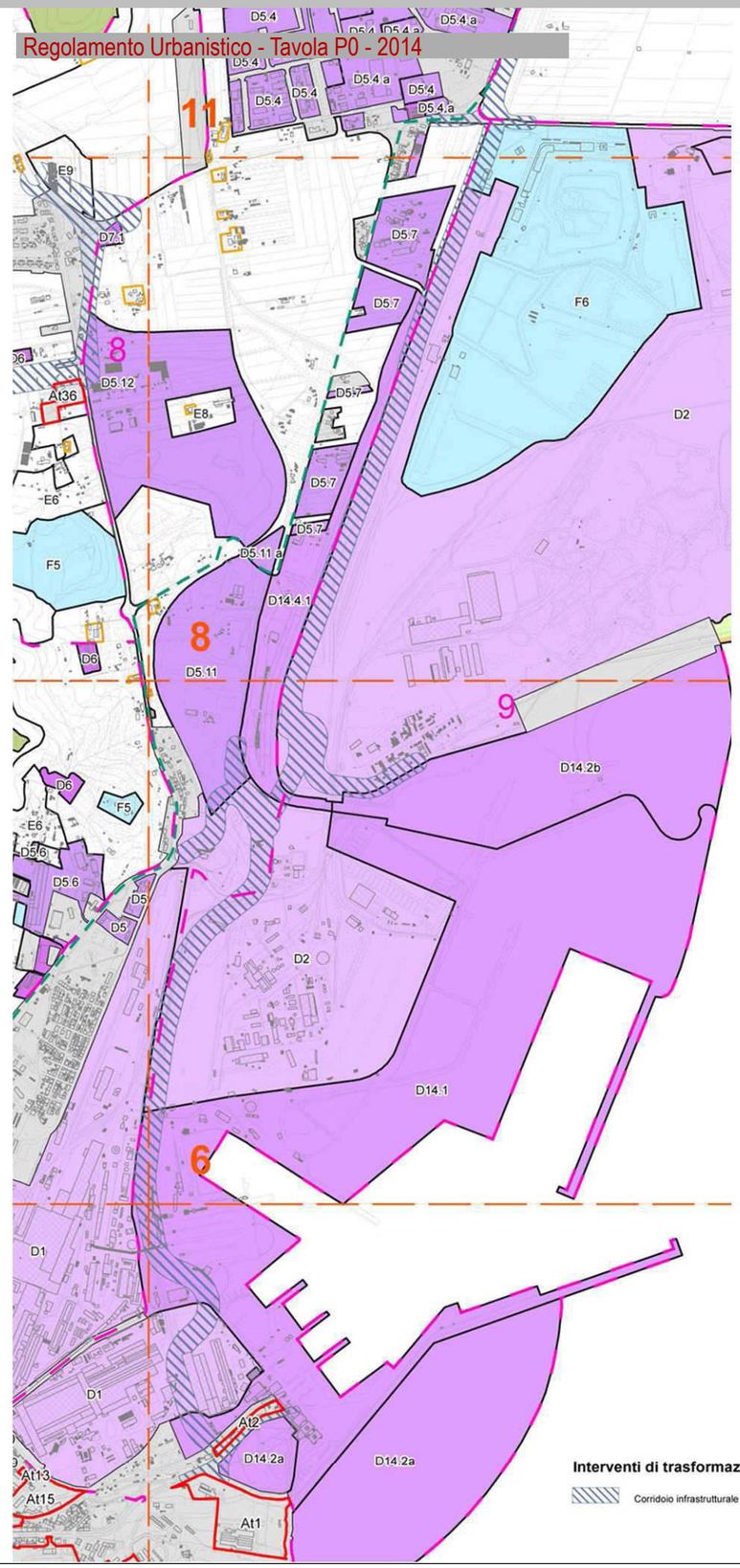
Piano Strutturale - Tavola 91-P2 - 2007



Piano Strutturale - Tavola 91-P2 - Variante 2009



Regolamento Urbanistico - Tavola P0 - 2014



5.2 Dotazioni impiantistiche e reti infrastrutturali

Come si è visto il progetto di riassetto e sviluppo dello stabilimento siderurgico del gruppo Cevial/Aferp, si colloca nel quadro di un processo di rilevante trasformazione e sviluppo che interessa l'intera area industriale e portuale del Comune di Piombino e più in generale il settore orientale della città (si veda paragrafo 3 del presente documento).
Tutte le nuove attività che troveranno collocazione nelle aree attualmente occupate dallo stabilimento ex-Lucchini necessiteranno, in varia misura, di nuove risorse idriche, sia ad uso potabile che industriale, nonché di adeguate infrastrutture idriche, fognarie e depurative. Le nuove reti inoltre richiederanno necessariamente una corretta ed efficace interconnessione con le reti e le altre infrastrutture esistenti, tenuto conto che le stesse non sono attualmente in grado di soddisfare pienamente le nuove esigenze e che le risorse idriche a cui attingere sono appena sufficienti per coprire gli attuali fabbisogni.
A tal fine ASA S.p.A (soggetto gestore delle reti idriche e fognarie e relativi impianti) ha previsto un importante intervento sul territorio Comunale di Piombino rivedendo complessivamente le dotazioni di infrastrutture impiantistiche e a rete al fine di aumentare la disponibilità idropotabile complessiva, garantendone la qualità, e potenziando la raccolta e il trattamento delle acque reflue con l'obiettivo di destinare tali acque al riuso industriale.
Il progetto ASA, ancora in corso di definizione di concerto con il Comune di Piombino e l'Autorità Portuale, contempla una serie di infrastrutture a rete e puntuali, tutte interconnesse mediante nuove dorsali di acquedotto potabile ed industriale, nonché di fognatura; il progetto prevede inoltre una nuova piattaforma polifunzionale per la depurazione dei reflui civili, portuali ed industriali che, auspicabilmente, potrà essere integrato anche con gli impianti funzionali alla bonifica della falda SIN (TAF). Il progetto contempla inoltre la realizzazione di un nuovo serbatoio per acque potabili nell'intorno dell'area del depuratore di Ferriere, nonché il potenziamento della rete di distribuzione dell'acquedotto, anche per il centro storico di Piombino.

Più nel dettaglio il suddetto progetto, come si evince dal contributo prodotto da ASA (prot. 0015454/16 del 27.07.2016) nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di riassetto dello stabilimento siderurgico di Aferpi, si incentra nei seguenti interventi:

- per l'**acquedotto potabile** la realizzazione di una nuova condotta adduttrice (DN500) che si diramerà dall'attuale condotta di spinta proveniente dalla centrale idrica di Vignarca sino al serbatoio di Montecaselli, attualmente diretta solo all'Isola d'Elba, con l'obiettivo di creare anche un anello con la condotta di adduzione. Tale condotta seguirà nella prima parte un percorso litoraneo che attraverserà le aree demaniali in concessione ad Enel ed ad AFERPI; potrà poi proseguire nell'ambito deputato all'agroindustriale, sino ad arrivare al serbatoio previsto a Ferriere, sfruttando le urbanizzazioni da realizzarsi.
  La condotta alimenterà direttamente sia i principali serbatoi della città sia quello di nuova realizzazione e servirà per distribuire la risorsa nelle aree portuali, industriali nonché nelle aree produttive (le attività commerciali conseguenti alla riqualificazione della centrale ENEL, il Porto, le aree retro portuali utilizzate per stoccaggio, attività agro/ittico alimentari, attività industriali). Le dimensioni del serbatoio, attualmente stimato in 5.000 mc, saranno meglio definite in una fase successiva, in ragione della sommatoria delle reali esigenze delle aziende che andranno ad insediarsi. In collegamento con il serbatoio il progetto prevede una centrale che dovrà essere collegata direttamente alle nuove reti di distribuzione.
  Questa infrastruttura acquedottistica, oltre a migliorare il sistema di approvvigionamento e compenso dei fabbisogni della città nel suo complesso, andrà a soddisfare le nuove esigenze derivanti dalle nuove attività che si insedieranno sul territorio comunale, e costituirà anche il tratto a terra della nuova linea di alimentazione dell'Isola d'Elba (porto di Piombino - comune di Rio Marina).

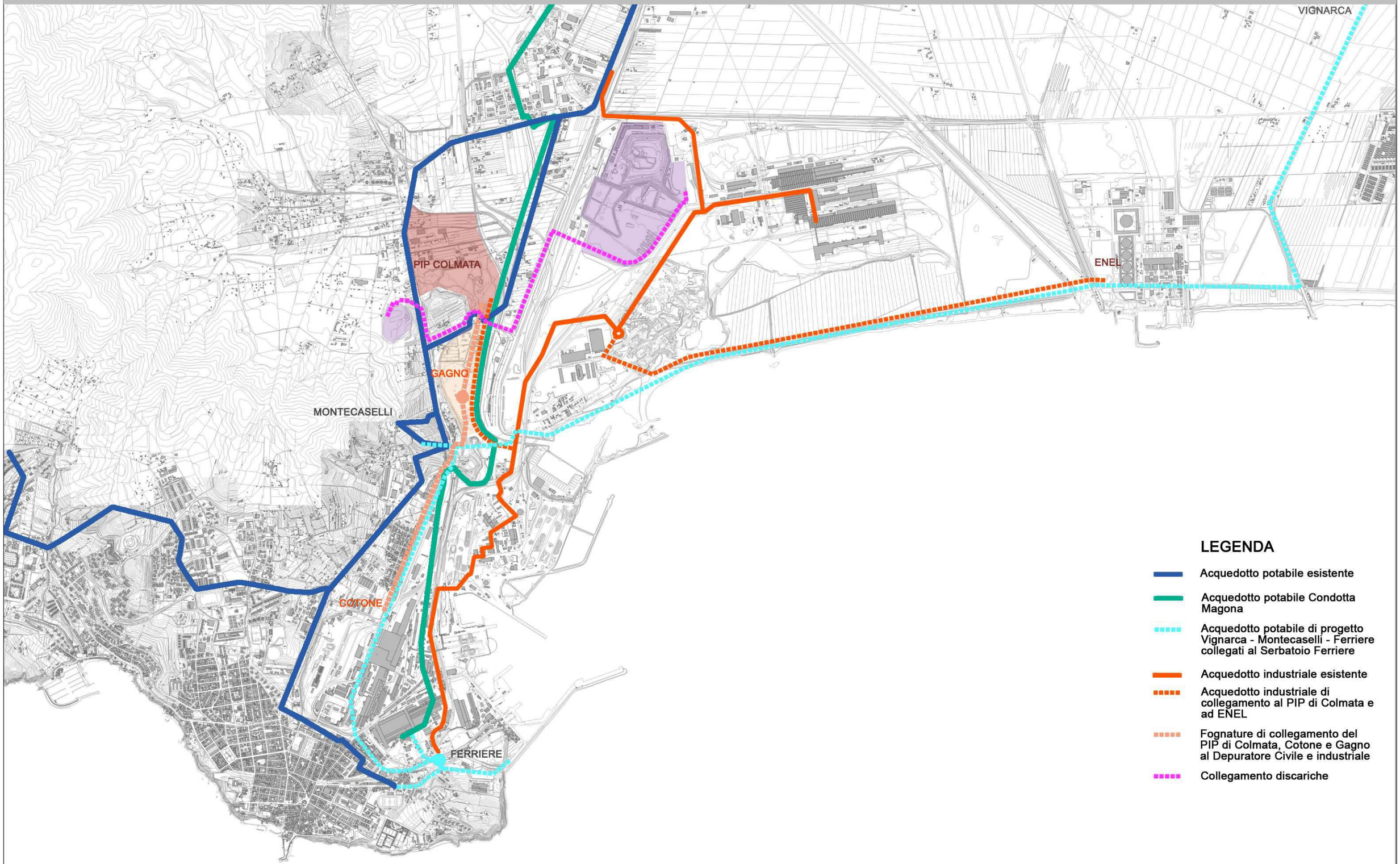
- per l'**acquedotto industriale**: le infrastrutture esistenti relative alla produzione e al trasporto di acque industriali sono sostanzialmente già ben strutturate.
  Dal depuratore acque reflue delle Ferriere attualmente parte una tubazione che raggiunge l'area ex- Altoforno dove si ricollega all'altra rete industriale sempre in gestione ad ASA, denominata "Cornia industriale"; la condotta di alimentazione del "Cornia industriale" proviene dal depuratore di Venturina – Campo alla Croce e, attraversando Montegemoli, entra in area ex- Lucchini ad Ischia di Crociano. Al termine di questa condotta interrata DN500 si trova un serbatoio da 9.000 mc (sempre in area ex- Lucchini) presso il quale una centrale di rilancio alimenta due condotte in acciaio fuori terra: un DN400 che si va a congiungere con l'acquedotto delle Ferriere presso l'ex-altoforno ed un DN200 che termina presso l'area ex-laminatoi. A fronte del progetto Aferpi si dovrà prevedere inoltre una linea di alimentazione per il nuovo forno elettrico che sarà collocato in area diversa rispetto all'attuale altoforno.

- la **rete fognaria civile** esistente confluisce le acque nel depuratore di Ferriere in prossimità del porto di Piombino, in corso di adeguamento funzionale. Tuttavia gli spazi esigui a disposizione, (considerata anche l'ipotesi del tracciato della nuova SS 398 e l'attuale tipologia dell'impianto) costituiscono un limite per il trattamento di ulteriori afflussi fognari soprattutto per gli extraflussi e reflui di natura industriale, salvo diversa utilizzazione delle aree attualmente destinate all'impianto di post-trattamento Fenice.
  Il progetto ASA prevede pertanto la realizzazione di una nuova piattaforma di trattamento, collegata idraulicamente al vecchio impianto Ferriere, per la quale si prefigurano due possibili scenari:
  1. potenziamento del depuratore Ferriere, indicativamente di 4.000 ab eq., per dare risposta al trattamento dei reflui civili di tutte le nuove previsioni urbanistiche e realizzazione presso il nuovo sito di una piattaforma per il trattamento dei reflui di natura industriale (acque di sentina intendendo tra queste anche le acque delle demolizioni delle navi, reflui di attività produttive ed industriali in genere e le acque di prima pioggia). Questa piattaforma dovrà essere collegata al depuratore di Ferriere per garantire gli opportuni affinamenti. Viceversa la nuova piattaforma potrà ospitare anche un più moderno impianto di post-trattamento delle acque depurate per garantire la conformità agli standard per il riuso anche a fini diversi da quello meramente industriale (es. verde urbano e irriguo in genere) o per essere maggiormente conformi alle esigenze qualitative ai fini industriali.
  2. presso il nuovo sito potrebbe essere concepito un unico impianto sia per il trattamento chimico-fisico e biologico che di post-trattamento; in tale configurazione l'impianto di Ferriere dovrebbe essere riconvertito in impianto di sollevamento.

  Il nuovo **assetto di depurazione**, in entrambi i sopradescritti scenari, dovrà trattare tutti i reflui provenienti dalla città di Piombino e dall'area portuale e retro portuale, e potrà assolvere anche alle necessità di trattamento chimico-fisico delle acque di bonifica derivanti dall'attuazione del Piano di messa in sicurezza della falda inquinata ricadente nel Sito di Interesse Nazionale di Piombino.
  Nel caso non si riescano a concretizzare le ipotesi di cui sopra, dovranno comunque essere previste opere di ammodernamento degli impianti esistenti di depurazione e post-trattamento, nonché una razionalizzazione dell'impiego delle infrastrutture di acquedotto industriale presenti all'interno dell'area di proprietà AFERPI.

La copertura finanziaria per l'attuazione degli interventi sopra descritti, dovrà avvenire attraverso l'uso di risorse che potranno essere individuate mettendo a sistema quelle già attualmente a disposizione dei singoli soggetti attuatori (ASA, Regione Toscana, Comune di Piombino, Autorità Portuale, Ministeri dell'Ambiente e delle Attività Produttive, soggetti investitori privati, ecc.), con altre risorse che potranno essere messe a disposizione dai soggetti attuatori degli interventi.

Dotazioni infrastrutturali - Reti acquedotto e fognature esistenti e di previsione (ASA)



OBIETTIVI E CONTENUTI DELLA VARIANTE

6. Relazione sui contenuti della variante

Piano Strutturale d'Area

Come già anticipato nelle premesse del presente documento, e come emerge anche dall'analisi dei contenuti della disciplina degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica comunali (trattata al precedente paragrafo 2), si può affermare che il riassetto delle aree industriali prefigurato nel piano industriale/*masterplan* di Aferpi, che è oggetto della presente variante, è sostanzialmente coerente con le strategie di sviluppo territoriale tracciate dal vigente PS d'Area.
La complessiva delocalizzazione e concentrazione degli impianti siderurgici nelle aree collocate ad est della città e del porto e la conseguente liberazione delle aree collocate in continuità con il tessuto urbano e con il comparto denominato Città Futura, già dismesso dagli usi industriali, da riconvertire progressivamente ad altre funzioni produttive maggiormente compatibili, è infatti rispondente agli obiettivi delineati dal PS per le UTOE 8 e 9.
Così come il potenziamento delle attività portuali e della logistica nell'ambito delle aree retroportuali sottratte all'industria siderurgica e la revisione del tracciato della nuova viabilità di collegamento al porto (corridoio SS 398), alla luce dei nuovi scenari di riassetto dell'industria siderurgica. Lo smantellamento degli impianti dell'area "a caldo" e dei carbonili funzionale allo sviluppo del comparto logistico e agroindustriale, induce infatti anche alla revisione del tracciato della SS 398 (2° lotto-tratto Gagno-Porto), riprendendo il tracciato originariamente individuato dal PS d'Area nel 2007 e poi modificato con la variante di anticipazione al RU del 2009 (sul punto si rinvia al paragrafo 5.1 del presente documento).

Diversamente l'occupazione di nuove aree per la realizzazione di infrastrutture lineari (viabilità e linee ferroviarie) funzionali alla logistica del nuovo stabilimento (in loc. Colmata/Quagliodromo), che il PS d'Area annovera tra i beni del territorio aperto (invarianti strutturali) si pone in contrasto con gli obiettivi e la disciplina del piano che invece persegue la tutela e conservazione di tali ambiti naturali (ricompresi nell'UTOE 9), se pure residuali.

Si ritiene tuttavia che in virtù di quanto già disciplinato dal P.S. d'Area nell'ambito delle disposizioni statutarie relative ai sistemi territoriali ed al territorio rurale aperto (Titolo III-Capo I - art. 42, 1°comma) non sia necessario, né opportuno, intervenire sulla disciplina generale dei sub-sistemi né dei beni del territorio rurale e aperto; si ritiene infatti preferibile mantenere invariate le regole generali preordinate a disciplinare le modalità di intervento e conservazioni di tali beni, in virtù dei valori riconosciuti e tuttora presenti. Ciò anche per mantenere un livello di maggiore coerenza con la pianificazione territoriale e paesaggistica sovraordinata.

Si ritiene invece di potersi avvalere del principio già espresso dal PS d'Area al succitato articolo che di fatto contempla, se pure in via residuale, la possibilità di impegnare beni del territorio aperto, laddove ciò risulti necessario per il perseguimento degli obiettivi strategici del piano.

Questo elemento di snodo tra la componente statutaria e la componente della strategia del piano, è dunque il presupposto, in virtù degli obiettivi strategici già affermati dal piano per le UTOE 8 e 9, per determinare le condizioni di coerenza rispetto alle quali si deve attenere l'atto di governo del territorio (ovvero la variante al RU) che introduce la previsione di impegno e di trasformazione delle aree in questione per le finalità più volte ricordate (infrastrutture a servizio dell'industria siderurgica).
Si ravvisa tuttavia la necessità, per maggiore chiarezza e coerenza dell'impianto normativo, di intervenire sulla disciplina dell'UTOE 9 (obiettivi specifici per il sistema del territorio rurale e aperto) esplicitando la possibilità di impegno di tali aree, in relazione al perseguimento degli obiettivi di riassetto della grande industria siderurgica già affermati dal piano per l'UTOE 8 e 9.

Con la presente variante si interviene inoltre sulla disciplina delle UTOE 8 e 9 anche per rivedere ed aggiornare il tracciato della viabilità di collegamento al porto (obiettivi specifici relativi al sistema infrastrutturale principale) per le ragioni ampiamente illustrate al precedente paragrafo 5.1 al quale si rimanda.
Conseguentemente vengono aggiornati anche gli elaborati cartografici del P.S. d'Area elencati al successivo paragrafo.

La variante non incide invece sul dimensionamento stabilito dal PS d'Area all'art. 82 (disposizioni quantitative), con riferimento alle diverse UTOE.
Come già detto, il PS non ha infatti inteso stabilire, ai fini del rispetto dei limiti quantitativi indicati dal piano con riferimento alle diverse UTOE, dimensionamenti per le funzioni produttive da insediare nelle aree occupate dall'industria siderurgica (UTOE 8 e 9), e dunque anche per le attività di tipo logistico e portuale.
Al paragrafo 13.2.2 "*Le attività produttive*" della Relazione generale del PS si esplicita infatti che nella stima del fabbisogno e conseguentemente nella quantità di nuovi spazi per la localizzazione delle nuove attività produttive (dimensionamento – distribuzione delle aree per la produzione di beni e servizi) non sono inclusi "*nè i fabbisogni connessi all'industria siderurgica né quelli legati alla cantieristica e alle attività di logistica e di servizio al porto*".
Si ritiene pertanto che nè le nuove funzioni insediabili nelle UTOE 8 e 9, nelle aree che verranno progressivamente liberate dall'industria siderurgica, né le aree dell'UTOE 9 che verranno occupate per infrastrutture lineari di servizio all'industria siderurgica, comportino revisione dei parametri del dimensionamento stabiliti dal PS d'Area all'art. 82 per gli ambiti produttivi.

Regolamento Urbanistico

Per quanto riguarda il Regolamento Urbanistico, il complessivo riassetto delle aree industriali e la ridefinizione delle interazioni con i tessuti urbani limitrofi, che trova ora le condizioni per l'effettiva, se pure graduale, messa in opera in relazione ai mutati programmi di sviluppo dell'industria, comporta la complessiva rilettura della disciplina e degli assetti urbanistici previsti per gli ambiti industriali collocati nell'UTOE 8 e 9, in coerenza con gli scenari già prefigurati dal P.S. d'Area.

La variante interviene pertanto sulla disciplina degli ambiti industriali di cui al Titolo III – Capo I (disciplina per la gestione degli insediamenti esistenti - sistema insediativo) e di cui al Titolo IV – Capo II (disciplina delle trasformazioni degli assetti insediativi- interventi di trasformazione degli assetti infrastrutturali) delle NTA del RU (artt. 61 e seguenti), rivedendo definizioni e disciplina di detti ambiti (D1/D2/D3/D4/D5/D14.1).

Nei contenuti la disciplina normativa delle aree industriali viene aggiornata ed implementata introducendovi più elevati standard prestazionali di ordine ambientale-paesaggistico-percettivo, recependo gli esiti dello studio paesaggistico condotto a supporto del *masterplan* di Aferpi ed in linea con le direttive e gli obiettivi del PIT/PPR. Contestualmente si rivedono le modalità di attuazione degli interventi di trasformazione negli ambiti industriali, prevedendo:

- la redazione di un ulteriore *masterplan,* ovvero di una progettazione unitaria non di dettaglio da estendere all'intero settore urbano comprendente i nuovi ambiti produttivi D4 e D5.13 ed i contigui comparti urbani di Città Futura e del quartiere Cotone-Poggetto, al fine di orientare i contenuti progettuali dei successivi piani urbanistici attuativi relativi ai nuovi ambiti industriali ed il relativo assetto urbano; questo in relazione alla necessità di analizzare ed approfondire con maggiore compiutezza le relazioni urbane che dovranno instaurarsi tra i nuovi tessuti produttivi ed i contigui tessuti urbani;
- la redazione di progetti unitari convenzionati, da attuare per fasi e stralci funzionali, per i nuovi ambiti retro portuali destinati alla logistica (D14.1.1.) che dovranno essere supportati da specifiche analisi paesaggistiche al fine di perseguire l'integrazione visuale e percettiva con il *waterfront* del porto commerciale-industriale-passeggeri e con il polo della cantieristica e salvaguardare la percezione dei profili collinari retrostanti dai punti di vista sensibili;
- In sede di elaborazione del *masterplan* riferito agli ambiti D4 e D5.13 e di definizione del progetto unitario convenzionato riferito agli ambiti D14.1.1. dovranno inoltre essere analizzate e documentate le eventuali testimonianze di archeologia industriale presenti, al fine di

definire di concerto con il Comune le opportune azioni di valorizzazione e di conservazione della memoria industriale;
- eliminazione dell'obbligo di redazione di un piano urbanistico attuativo per gli ambiti industriali D2, dove si prevede in tempi rapidi lo sviluppo ed il riassetto del polo siderurgico, che peraltro avverrà nelle cornice dell'Accordo di Programma ex art. 252 bis e secondo le modalità procedurali da questo previste, previa sottoscrizione di "convenzione quadro" con il Comune che dovrà disciplinare gli obblighi a carico dell'azienda in termini di opere di mitigazione e di interesse pubblico, e le relative fasi e modalità di attuazione.

Con la presente variante si rivedono inoltre le perimetrazioni degli ambiti industriali. In funzione dei macro comparti produttivi che derivano dal nuovo piano industriale Aferpi, nonché dagli obiettivi di progressiva riconversione funzionale degli ambiti industriali a contatto con i tessuti urbani, si opera infatti la revisione delle perimetrazioni degli ambiti D1 (ambiti industriali saturi), D2 (ambiti industriali di espansione) e D3 (ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici), introducendo al contempo nuove destinazioni; in particolare si prevede:
- un nuovo comparto produttivo D5.13 (Ambito artigianale e commerciale Città Futura) comprendente aree che il vigente RU individua come ambito D1, di estensione pari a circa 23 ettari, destinato a funzioni artigianali-commerciali-di servizio a basso impatto ambientale, da relazionare con il contiguo comparto urbano di Città Futura;
- un nuovo ambito D14.1.1 (Ambiti retroportuali per la logistica), articolato in due sub-ambiti, di estensione complessiva pari a circa 122 ettari corrispondente alle aree retroportuali (D2 nel vigente RU) poste in adiacenza al porto commerciale-industriale (D14.1) e al polo della cantieristica (D14.2b), destinato a funzioni di tipo logistico e di servizio ai traffici portuali; contestualmente si elimina la previsione della sottozona E7, introdotta con la variante di anticipazione al RU del 2009, destinata alla rilocalizzazione dell'impianto di acquacoltura esistente nell'ambito portuale (Agroittica), per il quale si introduce una disciplina che ne consenta l'adeguamento in termini funzionali e di dotazioni di servizio fino a che non si determineranno le condizioni per il trasferimento in altro ambito;
- un nuovo ambito D4 (ambiti di diversificazione e riassetto industriale) di estensione pari a circa 47 ettari corrispondente alle aree attualmente occupate dall'industria siderurgica (D1 nel vigente RU) collocate tra il quartiere Cotone-Poggetto e la linea ferroviaria Piombino-Campiglia M.ma, destinate ad accogliere nuove funzioni produttive prevalentemente nel settore agroalimentare, in coerenza con il piano industriale Cevital/Aferpi;
- l'ampliamento dell'ambito D3, con contestuale riduzione delle aree agricole E5 (aree umide e palustri-beni del territorio rurale e aperto, invariante strutturale), per complessivi 76 ettari circa, che si estende lungo la fascia costiera compresa tra il polo della cantieristica (D14.2b) e la foce del Cornia, in funzione delle esigenze infrastrutturali e logistiche dello stabilimento siderurgico; in tale ambito viene quindi ammessa la realizzazione di infrastrutture lineari e reti tecnologiche di servizio all'industria siderurgica, nonché il Parco Eolico "Foce del Cornia" (già autorizzato con provvedimenti della Regione Toscana con contestuale variante agli strumenti urbanistici comunali), che nel vigente RU è invece ricompreso e disciplinato nelle aree E5.

Ulteriori correttivi di perimetrazione ed alla disciplina normativa del vigente RU introdotti con la presente variante riguardano:
- la revisione del tracciato del corridoio infrastrutturale relativo alla viabilità di collegamento al porto e alla città (SS 398), in coerenza con quanto già detto per il PS d'Area, per le ragioni ampiamente illustrate al precedente paragrafo 5.1 al quale si rimanda; contestualmente si interviene ad implementare la disciplina normativa del RU relativa alle infrastrutture per la mobilità, di cui all'art. 89 delle NTA, per introdurre ulteriori specifiche prestazionali, di cui tenere conto nello sviluppo della progettazione dell'infrastruttura, da orientare verso un approccio integrato che tenga conto dei valori paesaggistici ed eco sistemici presenti (corpi idrici e relativi alvei) e che persegua le necessarie interazioni con il tessuto urbano adiacente (quartiere Cotone-Poggetto - comparto di Città Futura), divenendo occasione di riprogettazione delle aree di contatto e di margine;
- l'estensione del perimetro del parco territoriale della Sterpaia (Fe), al fine di includervi un'area, attualmente sottozona E5 e E2/FI di RU, collocata tra il nuovo ambito D3, la viabilità esistente parallela alla costa e l'asta fluviale del Cornia; contestualmente viene implementata la disciplina normativa relativa al Parco della Sterpaia (art. 93 delle NTA del RU), al fine di consentire indipendentemente dalla redazione del nuovo piano particolareggiato del parco, già contemplato dal RU, interventi di messa in sicurezza idraulica (che si renderanno necessari anche per l'attuazione degli interventi di sviluppo industriale) e di miglioramento ambientale e paesaggistico;
- l'introduzione di correttivi alla disciplina delle sottozone E5, al fine di specificare ulteriormente gli interventi ammissibili in funzione delle opere di miglioramento ambientale e di integrazione paesaggistica, anche in rapporto alle opere di messa in sicurezza idraulica.
- la previsione di un nuovo ambito F5 (attrezzature e impianti di interesse generale) collocato nelle aree comprese tra la Centrale Elettra e la foce del Cornia Vecchio (ambito D2 del vigente RU), di estensione pari a 5 ettari circa, destinata ad accogliere la piattaforma integrata multifunzionale per la depurazione dei reflui industriali/civili, e auspicabilmente per la bonifica del SIN (si veda a questo proposito quanto riportato al precedente paragrafo 5.2).

Conseguentemente vengono modificati gli elaborati cartografici del vigente RU elencati al successivo paragrafo.

In relazione alla definizione delle opere di messa in sicurezza idraulica funzionali all'attuazione degli interventi industriali, e alle indagini idrologico-idrauliche condotte a corredo della variante, si interviene inoltre sulla disciplina del RU di cui al Titolo II - Capo III (regole di protezione e di fattibilità geologica e idrogeologica e idraulica) cogliendo l'occasione per adeguarne e riallinearne i contenuti al nuovo quadro normativo e al nuovo PGRA di recente approvazione. Per i contenuti specifici si rinvia comunque alla relazione geologica e idrologico-idraulica redatte a corredo della variante.
Le modifiche al RU sotto il profilo delle norme di fattibilità geologico tecnica hanno inoltre l'obbiettivo si semplificare le norme stesse per renderle più aderenti alla disciplina del DPGR 25 ottobre 2011, n. 53/R. Tali modifiche hanno portato ad una semplificazione anche nella rappresentazione cartografica delle aree di pericolosità geomorfologica (Classe G2), senza tuttavia un incremento di pericolosità delle diverse aree.

Nella rappresentazione che segue si è inteso esplicitare, in forma tabellare, l'interazione tra **obiettivi generali, azioni** e **contenuti specifici della variante** (in termini di modifiche alla disciplina e agli elaborati cartografici del PS d'Area e del RU) per una più efficace e diretta comprensione.

MACRO-OBIETTIVI	AZIONI	CONTENUTI VARIANTE AL RU	CONTENUTI VARIANTE AL PS
▪ Consolidamento e potenziamento dell'industria siderurgica fondata su criteri di sostenibilità ambientale e competitività della produzione con conseguente salvaguardia dei livelli occupazionali	▪ Rilocalizzazione e concentrazione dell'intero ciclo siderurgico in ambito territoriale distante dal tessuto urbano (settore orientale della città - UTOE 9 del Piano Strutturale) ▪ Ottimizzazione della logistica del ciclo produttivo ▪ Smantellamento degli impianti siderurgici esistenti e bonifica delle aree occupate dallo stabilimento siderurgico contigue alla città (area lavorazione a caldo) e conseguente possibilità di utilizzo per funzioni maggiormente compatibili e di integrazione con il tessuto urbano (attività commerciali/artigianali e relative dotazioni urbane) ▪ Bonifica ambientale/messa in sicurezza operativa delle aree attualmente occupate dal polo siderurgico a ciclo integrale	**Ridefinizione delle perimetrazioni delle destinazioni urbanistiche** ▪ <u>D1: ambiti industriali saturi</u> La perimetrazione dell'ambito viene circoscritta allo stabilimento Magona ▪ <u>D2: impianti industriali di espansione per l'industria siderurgica</u> La perimetrazione dell'ambito rimane sostanzialmente invariata, a meno dell'esclusione della parte terminale dell'area F6, dell'esclusione dell'area attualmente occupata dai cumuli delle scorie industriali e dell'esclusione della piccola area posta al margine est dell'ambito ▪ <u>D2.1: ambiti a servizio prevalente dell'industria siderurgica (ex sottozona D4 di RU)</u> La perimetrazione dell'ambito rimane invariata ▪ <u>D3: ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici</u> Estensione dell'ambito con conseguente eliminazione della fascia E2fl e parallelamente alla fascia costiera fino alla distanza 300 mt dalla linea di costa **Ridefinizione della disciplina urbanistica** ▪ <u>D1: ambiti industriali saturi</u> La disciplina viene depurata dei riferimenti al "piano industriale Lucchini" e viene esclusivamente attagliata all'esistente stabilimento Magona ▪ <u>D2: impianti industriali di espansione per l'industria siderurgica</u> La disciplina rimane sostanzialmente invariata e implementata con prestazioni di mitigazione e integrazione paesaggistica ed ambientale nonché di rispetto delle componenti ecologiche presenti nell'ambito. Si prevede inoltre attuazione diretta degli interventi previa sottoscrizione "Convenzione Quadro" ▪ <u>D2.1: ambiti a servizio prevalente dell'industria siderurgica (ex sottozona D4 di RU)</u> La disciplina (della ex sottozona D4) rimane sostanzialmente invariata e implementata con prestazioni di mitigazione e integrazione paesaggistica ▪ <u>D3: ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici</u> La disciplina viene implementata con prestazioni di	**Ridefinizione della disciplina** ▪ <u>della UTOE 9</u> Ammissibilità di infrastrutture di servizio agli stabilimenti industriali all'interno delle aree aperte a vegetazione palustre *(b) Sistema del territorio rurale e aperto - Subsistema della pianura costiera orientale)*

		mitigazione e integrazione paesaggistica ed ambientale. Trasferimento nella disciplina della disposizione normativa puntuale di “FERA – parco eolico” attualmente riferita alla sottozona E5 di RU	
▪ Sviluppo di nuovi settori produttivi (agroindustriale, logistica) ▪ Ulteriore sviluppo e diversificazione dei traffici marittimi e portuali	▪ Creazione di un nuovo polo agroindustriale nelle aree collocate fra la linea ferroviaria e il tessuto urbano (quartiere Cotone-Poggetto - UTOE 8 del PS) già occupate dall'industria siderurgica ▪ Sviluppo di un polo logistico, prevalentemente a servizio delle attività siderurgiche e agroindustriali, nelle aree retroportuali ▪ Ulteriore sviluppo e potenziamento delle attività portuali, anche attraverso il recupero di aree sottoutilizzate/dismesse, per funzioni di stoccaggio e di servizio al porto ▪ Eventuale rilocalizzazione dell'impianto di Acquacoltura (Agroittica) attualmente insediato in ambito portuale	**Ridefinizione delle perimetrazioni delle destinazioni urbanistiche** ▪ <u>D4: ambiti di riassetto e diversificazione industriale</u> Individuazione dell'ambito nelle aree poste lungo la strada ex Provinciale, lo stabilimento Magona e le aree portuali ▪ <u>D5.13: Ambito artigianale e commerciale Città Futura</u> Individuazione dell'ambito nelle aree che si estendono tra il comparto urbano di Città Futura (ex aree D1 di RU), il corridoio infrastrutturale della 398 e il nuovo ambito industriale D4 ▪ <u>D14.1: porto commerciale, industriale, passeggeri</u> Adeguamento dell'ambito portuale con riferimento al nuovo assetto derivante dal Piano Regolatore Portuale (PRP) ▪ <u>D14.1.1: Ambiti retroportuali per la logistica</u> Individuazione dell'ambito nelle aree collocate in aderenza al settore nord dell’ambito portuale D14.1 (Area Terminal Commerciale/Industriale), attualmente occupate dagli impianti industriali facenti parte dello stabilimento siderurgico, nelle aree occupate dai cumuli delle scorie industriali (ex sottozona D2 di RU) nonché nelle contigue aree E7 destinate alla delocalizzazione della agroittica ▪ <u>E7: area per impianti di acquicoltura e produzione ittica</u> Eliminazione dell'ambito di RU, che viene inglobato nella nuova sottozona D14.1.1 **Ridefinizione della disciplina urbanistica** ▪ <u>D4: ambiti di riassetto e diversificazione industriale</u> La nuova disciplina ammette la complessiva riconversione industriale dell’ambito, prevalentemente verso attività del settore agro-industriale e dei relativi servizi, previa demolizione degli impianti e delle infrastrutture esistenti. L'ambito sarà soggetto a piano attuativo contestualmente al limitrofo nuovo ambito artigianale e servizi D5.13; in tale ambito sono ammesse funzioni complementari del tipo servizi – commerciale – direzionale ▪ <u>D5.13: Ambito artigianale e commerciale Città Futura</u>	

		La nuova disciplina prevede la riqualificazione e rigenerazione urbana dell'ambito, in coerenza con il contiguo comparto urbano di Città Futura, per l'insediamento di nuove funzioni produttive a basso impatto ambientale, commerciali e di servizio, oltreché per l'incremento delle dotazioni urbane L'ambito sarà soggetto a piano attuativo contestualmente al limitrofo nuovo ambito D4 ▪ D14: Nautica Ridefinizione della disciplina con estensione alle attività della logistica, con conseguente introduzione della nuova sottozona D14.1.1 ▪ D14.1.1: Ambiti retroportuali per la logistica Viene definita la disciplina per la riconversione progressiva dell'area, attualmente occupata da infrastrutture di servizio alla grande industria, verso funzioni di tipo logistico e di servizio ai traffici portuali. Si prevede attuazione mediante progetto unitario convenzionato	
▪ Ottimizzazione delle infrastrutture di collegamento al porto e a servizio delle nuove attività industriali ▪ Adeguamento degli impianti tecnologici a servizio delle nuove attività produttive/portuali	▪ Revisione e ottimizzazione del corridoio infrastrutturale di collegamento al porto (strada statale 398 - secondo lotto- tratto Gagno porto) ▪ Realizzazione di nuova piattaforma integrata multifunzionale, depurazione reflui civili e industriali, trattamento acque di falda (TAF) funzionale alla bonifica del SIN	**Ridefinizione delle perimetrazioni delle destinazioni urbanistiche** ▪ F5: infrastrutture e impianti tecnologici di interesse generale Individuazione di un nuovo ambito per la localizzazione della piattaforma integrata multifunzionale deputata alla depurazione dei reflui industriali/civili, collocata nelle aree comprese tra la Centrale Elettra e la foce del Cornia Vecchio (ex sottozona D2 di RU). ▪ Aggiornamento tracciato corridoio infrastrutturale viabilità di collegamento al porto **Ridefinizione della disciplina urbanistica** ▪ Corridoio infrastrutturale - viabilità di collegamento al porto La disciplina viene implementata con indicazioni di integrazione paesaggistica e di miglior interazione con il quartiere Cotone Poggetto (es. parco lineare)	**Ridefinizione delle perimetrazioni degli ambiti/sistemi/subsistemi** ▪ Tavola 9.1P2 Modifica del corridoio infrastrutturale per il prolungamento della SS 398 **Ridefinizione della disciplina** ▪ della UTOE 8 Aggiornamento del corridoio infrastrutturale (Sistema infrastrutturale principale - *Prolungamento della strada statale n. 398 e nuovo accesso a Piombino*) ▪ della UTOE 9 Aggiornamento del corridoio infrastrutturale (Sistema infrastrutturale principale - Accesso al porto passeggeri e al molo Batteria e Accesso al porto commerciale-industriale e alle aree produttive fra il Cornia e la strada della Base Geodetica)
▪ Riqualificazione della piattaforma produttiva costituita dal polo siderurgico-industriale ▪ Ricostruzione di nuove relazioni urbanistiche, ambientali e paesaggistiche tra il tessuto produttivo, il territorio aperto e la città	▪ Ridefinizione formale e percettiva dei margini di contatto tra il tessuto produttivo, il territorio aperto e/o il tessuto urbano attraverso interventi di mitigazione paesaggistica e di ridisegno dello skyline industriale ▪ Prosecuzione delle azioni di riqualificazione del	**Ridefinizione delle perimetrazioni delle destinazioni urbanistiche** ▪ Fe: parco pubblico territoriale della Sterpaia Estensione dell'ambito a parco ad un'area, attualmente sottozona E5 di RU, collocata tra la nuova zona D3, la viabilità esistente parallela alla	

	quartiere Cotone-Poggetto mediante incremento delle dotazioni urbane e interventi di mitigazione e miglioramento delle connessioni funzionali con la città consolidata ▪ Conservazione di corridoi ecologici di connessione tra le aree umide costiere, contigue al comparto industriale, l'asta fluviale del Cornia e la riserva Orti Bottagone ▪ Limitazione di ulteriori impegni di suolo per la sola realizzazione delle infrastrutture necessarie all'ottimizzazione del ciclo produttivo siderurgico	costa e l'asta fluviale del Cornia (ex sottozona E2fl di RU) ▪ D5.13: Ambito artigianale e commerciale Città Futura Individuazione dell'ambito nelle aree che si estendono tra il comparto urbano di Città Futura (ex aree D1 di RU), il corridoio infrastrutturale della 398 e il nuovo ambito industriale D4 **Ridefinizione della disciplina urbanistica** ▪ D5.13: Ambito artigianale e commerciale Città Futura La nuova disciplina prevede la riqualificazione e rigenerazione urbana dell'ambito, in coerenza con il contiguo comparto urbano di Città Futura, per l'insediamento di nuove funzioni produttive a basso impatto ambientale, commerciali e di servizio, oltreché per l'incremento delle dotazioni urbane L'ambito sarà soggetto a piano attuativo contestualmente al limitrofo nuovo ambito D4 ▪ Si introduce la previsione di un Masterplan da estendere ai comparti produttivi D4/D5.13 e ai contigui tessuti urbani (Città Futura, Quartiere Cotone Poggetto) al fine di analizzare e definire i rapporti tra gli ambiti produttivi di nuova previsione e il contesto urbano circostante	

7. ELABORATI MODIFICATI

7.1 Piano Strutturale d'Area (PS)

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

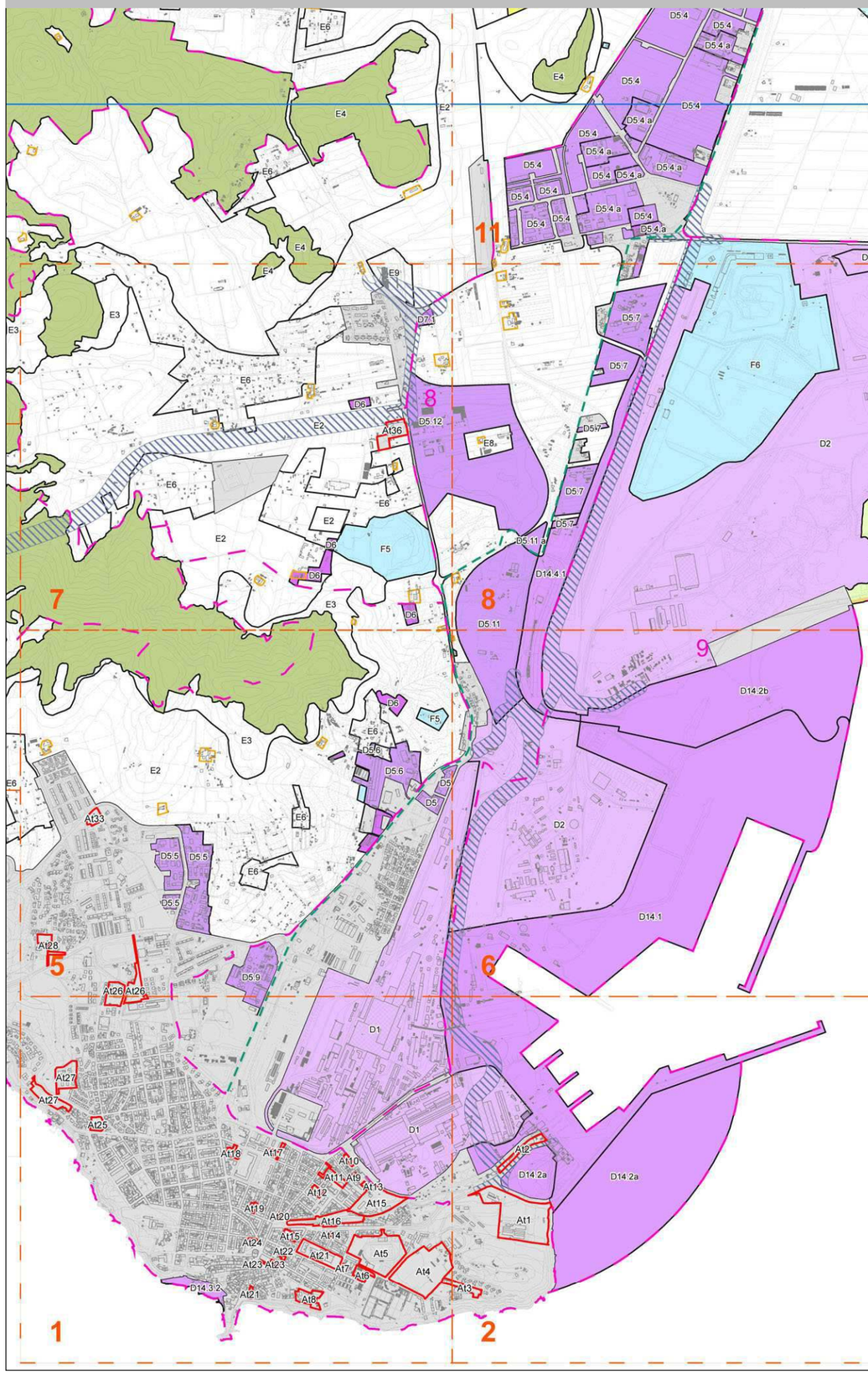
P9.1-P2 - Ambiti e Subambiti - scala 1:10.000

7.2. Regolamento urbanistico (RU)

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

P0	Quadro di unione territoriale	1:15.000
P1.a	Usi e trasformazioni ammesse	1:10.000
P1.c	Usi e trasformazioni ammesse	1:10.000
P2.1	Usi e trasformazioni ammesse	1:2.000
P2.2	Usi e trasformazioni ammesse	1:2.000
P2.5	Usi e trasformazioni ammesse	1:2.000
P2.6	Usi e trasformazioni ammesse	1:2.000
P2.8	Usi e trasformazioni ammesse	1:2.000
P2.9	Usi e trasformazioni ammesse	1:2.000
P2.10	Usi e trasformazioni ammesse	1:2.000
P2.11	Usi e trasformazioni ammesse	1:2.000
P3.a	Assimilazione zone omogenee	1:10.000
P3.c	Assimilazione zone omogenee	1:10.000
P8.1.10.1	Inviluppo delle Esondazioni per Tr=30 anni (zona variante e Fiorentina)	
P8.1.10.2	Inviluppo delle Esondazioni per Tr=200 anni (zona variante e Fiorentina)	
P8.3a	Pericolosità geomorfologica	1:10.000
P8.3b	Pericolosità geomorfologica	1:10.000
P8.3c	Pericolosità geomorfologica	1:10.000
P8.3d	Pericolosità geomorfologica	1:10.000
P8.4a	Pericolosità idraulica	1:10.000
P8.4c	Pericolosità idraulica	1:10.000
P9.a	Carta della fattibilità	1:10.000
P9.c	Carta della fattibilità	1:10.000
P9.1	Carta della fattibilità	1:2.000
P9.2	Carta della fattibilità	1:2.000
P9.5	Carta della fattibilità	1:2.000
P9.6	Carta della fattibilità	1:2.000
P9.8	Carta della fattibilità	1:2.000
P9.9	Carta della fattibilità	1:2.000
P9.10	Carta della fattibilità	1:2.000
P9.11	Carta della fattibilità	1:2.000

Estratto RU - Tav. P0 - Quadro di unione territoriale - scala 1:25.000 - STATO ATTUALE



Ambiti del territorio aperto

- E1 Area agricola produttiva - art.82
- E2 Area agricola d'interesse paesaggistico d'insieme - art.82
- E2/fl Area agricola di pertinenza fluviale - art.82
- E3 Area agricola nella quale l'interesse paesaggistico-ambientale assume specificità per rilevanza dei valori - art.82
- E4 Area boscata - art.82
- E5 Area umida e palustre - art.82
- E6 Area agricola frazionata - art.82
- E7 Area per impianti di acquicoltura e produzione ittica - art.82
- E8 Area per la trasformazione di prodotti agricoli e allevamenti intensivi - art.82
- E9 Area per colture ortoflorovivaistiche - art.82
- E10 Area destinata ad attività estrattive - art.82

Beni del territorio aperto

Area di pertinenza fluviale

- Alveo fluviale - artt.42/82
- Area golenale - artt.42/82
- Area di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua- art.42/82
- Area aperta a vegetazione palustre - art.42/82
- Area boscata - art.42/82
- Spiaggia - art.42
- Duna - art.42
- Costa alta del promontorio - art.42
- Sito di preminente valore dei parchi di Populonia e San Silvestro - art.42
- NSn° Nucleo storico in territorio aperto - art.42
- Edificio e manufatti di interesse storico - art.42

Ambiti a specializzazione funzionale

Produttivo industriale, artigianale, commerciale, direzionale

- D1 Impianti industriali saturi - art.62
- D1.1 Industria energetica - art.62
- D2 Impianti industriali di espansione - art.63
- D3 Ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici - art.64
- D4 Aree a servizio prevalente dell'industria - art.65
- D5 Ambiti della piccola e media industria, del commercio e delle attività artigianali - art.66
- D5.0 Zona stoccaggio e movimentazione merci - art. 66
- D5.1 Ambito artigianale del PIP La Monaca - art. 66
- D5.2a Ambito artigianale industriale del PIP Campo alla Croce - art.66
- D5.2b Opere idrauliche funzionali alla messa in sicurezza del PIP Campo alla Croce - art.66
- D5.2c Ambito artigianale e commerciale di Cafaggio - art. 66
- D5.3 Ambito artigianale e commerciale in Loc. Poggetto art.66
- D5.4 Ambito industriale, artigianale e commerciale di Montegemoli - art.66
- D5.4a Aree non soggette a Piano Attuativo - art.66
- D5.5 Ambito artigianale e commerciale di San Rocco - art.66
- D5.6 Ambito industriale, artigianale e commerciale di Montecaselli - art.66
- D5.7 Ambito artigianale e commerciale di Terre Rosse - art.66
- D5.8 Ambito artigianale, commerciale e della logistica di Vignale-Riotorto - art.66
- D5.9 Ambito produttivo S.O.L. - art.66
- D5.10 Ambito industriale, artigianale Torre del Sale - art.66
- D5.11 Ambito industriale, artigianale e commerciale del Gagno - art.95
- D5.11a Aree non soggette a Piano Attuativo - art. 95
- D5.12 Ambito artigianale e commerciale di Colmata - art.95
- D6 Insediamenti produttivi in territorio aperto - art.83
- D7.1 Attività commerciali e della grande distribuzione - art.67
- D7.2 Attività di ristorazione - art.67
- D7.2.n Attività di ristorazione - Ambiti specifici - art.67
- D7.3 Attività di autolavaggio - art.68
- D8.1 Attività direzionali pubbliche e private, anche miste ad usi commerciali - art.69
- D8.2 Attrezzature militari e per l'ordine pubblico - art.69
- D9.1 Alberghi - art.70/83
- D9.1.n Alberghi - Ambiti specifici - art.70/83
- D9.2 Residenze turistico alberghiere - art.71/83
- D9.2.n Residenze turistico alberghiere - Ambiti specifici - art.71/83
- D10 Campeggi e villaggi turistici- art.83
- D10.n Campeggi e villaggi turistici - Ambiti specifici - art.83
- D11 Strutture ricettive extra-alberghiere e residence - art.72/83
- D12 Aree attrezzate per la sosta camper - art.83
- D12.n Aree attrezzate per la sosta camper - Ambiti specifici - art.83
- D13.1 Aree ed attrezzature per la balneazione - art.73
- D13.2 Insediamento turistico-residenziale - art.83
- D13.3 Attività termali - art.74
- D14.1 Complesso integrato della nautica - art.75/96
- D14.2a polo del diportismo - art.96
- D14.2b polo della cantieristica - art.96
- D14.3 Approdi turistici - art.75
- D14.3.n Approdi turistici - Ambiti specifici - art.75
- D14.4 Punti di ormeggio - art.75
- D14.4.n Punti di ormeggio - Ambiti specifici - art.75

Infrastrutture per la sosta

(D.M. n.1444/68 art.3 - lett.d)

Dotazioni urbane

- G1 Attività ricreative e culturali locali (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G2 Attrezzature e spazi per i culti religiosi (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G3 Attrezzature e servizi pubblici di interesse comune di livello locale (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G4 Servizi sanitari e assistenziali di interesse locale (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G5 Attrezzature scolastiche dell'obbligo (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. a) - art.91

Attrezzature ed impianti di interesse generale e collettivo

- F1 Attrezzature e servizi pubblici di interesse sovracomunale, musei, centri espositivi, centri culturali e sociali, sale per spettacolo comprese le discoteche - art.92
- F2 Servizi sanitari e assistenziali di interesse sovracomunale, attrezzature ospedaliere - art.92
- F3 Centro fieristico - art.92
- F4 Servizi scolastici superiori all'obbligo- art.92
- F5 Infrastrutture e impianti tecnologici di interesse generale - art.92
- F6 Aree e attrezzature per la raccolta e lo smaltimento dei rifuti ed attività assimilate - art.92
- F7 Aree e attrezzature cimiteriali - art.92
- F8 Spazi di aggregazione per l'intrattenimento temporaneo, gli eventi, le feste - art.92

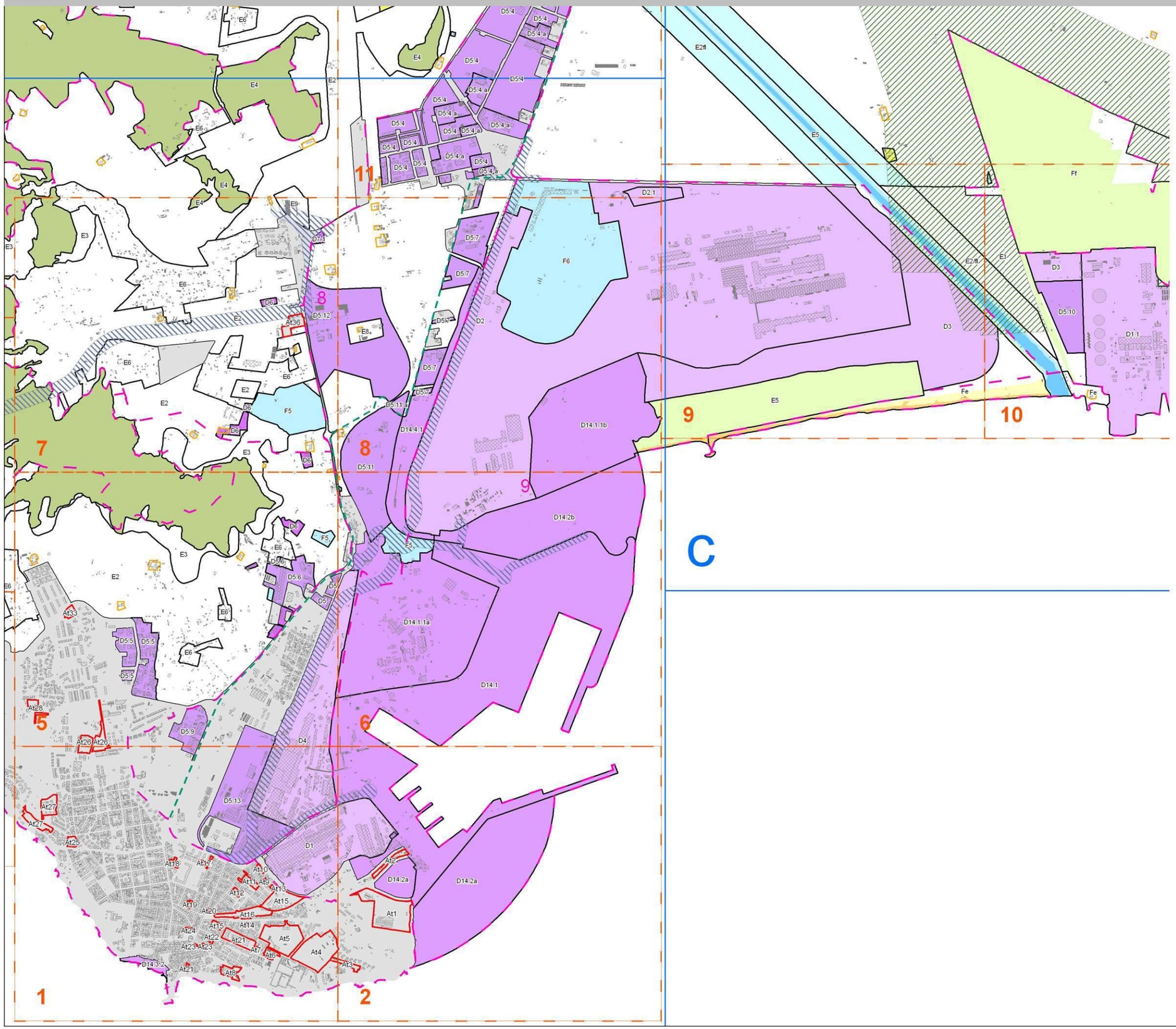
Parchi pubblici urbani e territoriali:

- Fa Parco pubblico territoriale interprovinciale di Montioni - art.93
- Fb Parco pubblico territoriale di Monte Calvi e Monte Valerio - art.93
- Fc Parco pubblico territoriale di Baratti e Populonia - art.93
- Fd Parco pubblico territoriale del Falcone - art.93
- Fe Parco pubblico territoriale della Sterpaia - art.93
- Ff Parco pubblico territoriale Orti Bottagone - art.93

Interventi di trasformazione

- At n. Area di trasformazione - art.94
- n° Unità Territoriale Organica Elementare
- Aree contigue a Parchi e Riserve Provinciali
- Corridoio infrastrutturale - art.89
- Strada del vino - art. 78
- lett. Quadro d'unione tavole scala 1:10.000
- n° Quadro d'unione tavole scala 1:2.000

Estratto RU - Tav. P0 - Quadro di unione territoriale - scala 1:25.000 - STATO DI VARIANTE



Ambiti del territorio aperto

- E1 Area agricola produttiva - art.82
- E2 Area agricola d'interesse paesaggistico d'insieme - art.82
- E2/fl Area agricola di pertinenza fluviale - art.82
- E3 Area agricola nella quale l'interesse paesaggistico-ambientale assume specificità per rilevanza dei valori - art.82
- E4 Area boscata - art.82
- E5 Area umida e palustre - art.82
- E6 Area agricola frazionata - art.82
- E7 Area per impianti di acquicoltura e produzione ittica - art.82
- E8 Area per la trasformazione di prodotti agricoli e allevamenti intensivi - art.82
- E9 Area per colture ortoflorovivaistiche - art.82
- E10 Area destinata ad attività estrattive - art.82

Beni del territorio aperto

Area di pertinenza fluviale

- Alveo fluviale - artt.42/82
- Area golenale - artt.42/82
- Area di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua- art.42/82
- Area aperta a vegetazione palustre - art.42/82
- Area boscata - art.42/82
- Spiaggia - art.42
- Duna - art.42
- Costa alta del promontorio - art.42
- Sito di preminente valore dei parchi di Populonia e San Silvestro - art.42
- NSn° Nucleo storico in territorio aperto - art.42
- Edificio e manufatti di interesse storico - art.42

Ambiti a specializzazione funzionale

Produttivo industriale, artigianale, commerciale, direzionale

- D1 Impianti industriali saturi - art.62
- D1.1 Industria energetica - art.62
- D2 Impianti industriali di espansione - art.63
- D3 Ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici - art.64
- D4 Aree a servizio prevalente dell'industria - art.65
- D5 Ambiti della piccola e media industria, del commercio e delle attività artigianali - art.66
- D5.0 Zona stoccaggio e movimentazione merci - art. 66
- D5.1 Ambito artigianale del PIP La Monaca - art. 66
- D5.2a Ambito artigianale industriale del PIP Campo alla Croce - art.66
- D5.2b Opere idrauliche funzionali alla messa in sicurezza del PIP Campo alla Croce - art.66
- D5.2c Ambito artigianale e commerciale di Cafaggio - art. 66
- D5.3 Ambito artigianale e commerciale in Loc. Poggetto art.66
- D5.4 Ambito industriale, artigianale e commerciale di Montegemoli - art.66
- D5.4a Aree non soggette a Piano Attuativo - art.66
- D5.5 Ambito artigianale e commerciale di San Rocco - art.66
- D5.6 Ambito industriale, artigianale e commerciale di Montecaselli - art.66
- D5.7 Ambito artigianale e commerciale di Terre Rosse - art.66
- D5.8 Ambito artigianale, commerciale e della logistica di Vignale-Riotorto - art.66
- D5.9 Ambito produttivo S.O.L. - art.66
- D5.10 Ambito industriale, artigianale Torre del Sale - art.66
- D5.11 Ambito industriale, artigianale e commerciale del Gagno - art.95
- D5.11a Aree non soggette a Piano Attuativo - art. 95
- D5.12 Ambito artigianale e commerciale di Colmata - art.95
- D6 Insediamenti produttivi in territorio aperto - art.83
- D7.1 Attività commerciali e della grande distribuzione - art.67
- D7.2 Attività di ristorazione - art.67
- D7.2.n Attività di ristorazione - Ambiti specifici - art.67
- D7.3 Attività di autolavaggio - art.68
- D8.1 Attività direzionali pubbliche e private, anche miste ad usi commerciali - art.69
- D8.2 Attrezzature militari e per l'ordine pubblico - art.69
- D9.1 Alberghi - art.70/83
- D9.1.n Alberghi - Ambiti specifici - art.70/83
- D9.2 Residenze turistico alberghiere - art.71/83
- D9.2.n Residenze turistico alberghiere - Ambiti specifici - art.71/83
- D10 Campeggi e villaggi turistici- art.83
- D10.n Campeggi e villaggi turistici - Ambiti specifici - art.83
- D11 Strutture ricettive extra-alberghiere e residence - art.72/83
- D12 Aree attrezzate per la sosta camper - art.83
- D12.n Aree attrezzate per la sosta camper - Ambiti specifici - art.83
- D13.1 Aree ed attrezzature per la balneazione - art.73
- D13.2 Insediamento turistico-residenziale - art.83
- D13.3 Attività termali - art.74
- D14.2 Complesso integrato della nautica - art.75/96
- D14.2a polo del diportismo - art.96
- D14.2b polo della cantieristica - art.96
- D14.3 Approdi turistici - art.75
- D14.3.n Approdi turistici - Ambiti specifici - art.75
- D14.4 Punti di ormeggio - art.75
- D14.4.n Punti di ormeggio - Ambiti specifici - art.75

Infrastrutture per la sosta

(D.M. n.1444/68 art.3 - lett.d)

Dotazioni urbane

- G1 Attività ricreative e culturali locali (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G2 Attrezzature e spazi per i culti religiosi (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G3 Attrezzature e servizi pubblici di interesse comune di livello locale (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G4 Servizi sanitari e assistenziali di interesse locale (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. b) - art.91
- G5 Attrezzature scolastiche dell'obbligo (D.M. n.1444/68 art.3 - lett. a) - art.91

Attrezzature ed impianti di interesse generale e collettivo

- F1 Attrezzature e servizi pubblici di interesse sovracomunale, musei, centri espositivi, centri culturali e sociali, sale per spettacolo comprese le discoteche - art.92
- F2 Servizi sanitari e assistenziali di interesse sovracomunale, attrezzature ospedaliere - art.92
- F3 Centro fieristico - art.92
- F4 Servizi scolastici superiori all'obbligo- art.92
- F5 Infrastrutture e impianti tecnologici di interesse generale - art.92
- F6 Aree e attrezzature per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti ed attività assimilate - art.92
- F7 Aree e attrezzature cimiteriali - art.92
- F8 Spazi di aggregazione per l'intrattenimento temporaneo, gli eventi, le feste - art.92

Parchi pubblici urbani e territoriali:

- Fa Parco pubblico territoriale interprovinciale di Montioni - art.93
- Fb Parco pubblico territoriale di Monte Calvi e Monte Valerio - art.93
- Fc Parco pubblico territoriale di Baratti e Populonia - art.93
- Fd Parco pubblico territoriale del Falcone - art.93
- Fe Parco pubblico territoriale della Sterpaia - art.93
- Ff Parco pubblico territoriale Orti Bottagone - art.93

Interventi di trasformazione

- At n. Area di trasformazione - art.94
- n° Unità Territoriale Organica Elementare
- Aree contigue a Parchi e Riserve Provinciali
- Corridoio infrastrutturale - art.89
- Strada del vino - art. 78
- lett. Quadro d'unione tavole scala 1:10.000
- n° Quadro d'unione tavole scala 1:2.000