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

OSSERVAZIONI
ELENCHI, SINTESI E CONTRODEDUZIONI

Elenco osservazioni pervenute nei termini di pubblicazione.

N	Soggetto proponente	n. protocollo/data
1	Stefano Gualerci per WWF Livorno	122 del 03/01/2017
2	Mezzacapo Leonardo	819 del 10/01/2017
3	Autorità Portuale Piombino Elba	1007 del 11/01/2017
4	Liste Civiche Val di Cornia	1263 del 13/01/2017
5	Gruppo di cittadini (firme allegate)	1269 del 13/01/2017
6	“	1270 del 13/01/2017
7	“	1271 del 13/01/2017
8	“	1272 del 13/01/2017
9	“	1274 del 13/01/2017
10	“	1275 del 13/01/2017
11	“	1277 del 13/01/2017
12	“	1278 del 13/01/2017
13	“	1279 del 13/01/2017
14	“	1282 del 13/01/2017
15	“	1283 del 13/01/2017
16	“	1285 del 13/01/2017
17	“	1286 del 13/01/2017
18	“	1288 del 13/01/2017
19	“	1289 del 13/01/2017
20	“	1290 del 13/01/2017
21	“	1292 del 13/01/2017
22	Tenaris Dalmine	1368 del 16/01/2017
23	Avv. Roberto Righi Roberto per Soc. Agroittica Toscana	1369 del 16/01/2017
24	Trinchini Giuseppe	1370 del 16/01/2017

OSSERVAZIONE N. 1

Prot. n. 122 del 3 gennaio 2017

Richiedente: Gualerci Stefano (per WWF Livorno)

Sintesi osservazione:
L'osservante evidenzia come le previsioni introdotte con la Variante vadano ad interessare aree definite nel vigente PS d'Area come "*aree aperte a vegetazione palustre"*, "*aree di pertinenza fluviale*" nonché una parte dell'*area contigua della Riserva Naturale Regionale Orti-Bottagone,* sulle quali operano norme che mirano alla tutela, conservazione e valorizzazione. Evidenzia come l'aver avvicinato l'area industriale, ancorché interessata solamente dalla realizzazione di infrastrutture, al confine con la Riserva non sia garanzia di tutela della stessa.
Mette in evidenza inoltre come l'area del Quagliodromo, ancorché zona umida non di primaria qualità, sia ottimale come area di completamento della Riserva, rifugio per piccole specie di insetti e anfibi oltre che luogo di caccia per il Falco di Palude.

Proposta controdeduzione:
In via preliminare si evidenzia come negli elaborati che compongono il quadro conoscitivo e valutativo della Variante urbanistica in oggetto, si sia data compiutamente evidenza dei profili di potenziale criticità che conseguono al nuovo assetto dello stabilimento siderurgico, con particolare riferimento all'occupazione delle aree a vocazione naturale in loc. Quagliodromo interessate dalle nuove infrastrutture lineari dello stabilimento siderurgico.
Si evidenzia inoltre come le scelte di assetto territoriale e funzionale compiute con la Variante sono state assoggettate ad un processo valutativo di VAS (tuttora in corso), da cui potranno conseguire eventuali ulteriori indicazioni e prescrizioni, mentre il progetto del nuovo impianto siderurgico è già stato oggetto di una verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale conclusasi con un provvedimento di non assoggettabilità a VIA (Decreto Dirigenziale n.9503 del 26.09.2016), subordinatamente al rispetto di specifiche prescrizioni; si evidenzia inoltre che nell'ambito del procedimento di VIA è stata svolta contestualmente la Valutazione di Incidenza, al fine di valutare e mitigare i potenziali impatti sulla vicina Riserva degli Orti Bottagone (ZSC-ZPS "pedule Orti Bottagone"), su cui si è espresso il Settore regionale competente formulando specifiche prescrizioni che il soggetto attuatore è tenuto ad osservare e di cui si è tenuto conto nella revisione della disciplina normativa del RU oggetto della Variante (si veda in particolare art. 64 NTA RU-*sottozone D3 ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici*).
Quanto evidenziato dall'osservante non aggiunge, pertanto, elementi di conoscenza ulteriori o di significativa novità che non siano già stati adeguatamente apprezzati nei processi valutativi sopra richiamati e ponderati dall'amministrazione comunale in sede di adozione della Variante, che ha ritenuto quindi sostenibile il nuovo assetto funzionale dello stabilimento siderurgico nel quadro di un complessivo miglioramento delle condizioni ambientali per la città e per il territorio, sotto i vari profili, anche a fronte degli interventi di mitigazione/compensazione individuati e recepiti nella disciplina del Regolamento Urbanistico.
Sulla scorta di quanto segnalato dall'osservante, ed in coerenza con quanto sopra argomentato, si ritiene tuttavia utile ed opportuno introdurre una ulteriore specificazione nelle NTA del RU oggetto della Variante, con specifico riferimento all'art. 64 che disciplina gli *Ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici* (sottozona D3), al fine di meglio precisare che la realizzazione delle nuove infrastrutture lineari consentite in detto ambito è esclusivamente funzionale all'attuazione del Piano industriale Aferpi che è parte integrante dell'Accordo di

Programma sottoscritto in data 30.06.2015 ai sensi dell'art. 252 bis Codice dell'ambiente.
Pertanto, in caso di superamento o di mancata attuazione di detto piano industriale (per ragioni di ordine tecnologico, logistico-industriale o altro) la realizzazione di tali infrastrutture, non più funzionale al nuovo assetto complessivo dello stabilimento prefigurata dal suddetto piano, non sarà consentita.
Per quanto precede si propone quindi di non accogliere l'osservazione e contestualmente di integrare l'art.64 delle NTA del RU come di seguito riportato (in **grassetto evidenziato in giallo** le integrazione ed in ~~**grassetto barrato evidenziato in giallo**~~ il testo eliminato rispetto al testo della Variante adottata).

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, **reti tecnologiche** e di servizio agli impianti industriali, **opere ed interventi funzionali alla messa in sicurezza idraulica, nonché le opere accessorie necessarie ai fini della sicurezza e delle gestione di tali infrastrutture.**
Sono altresì consentite tutte le opere funzionali alla bonifica ambientale del SIN.

Omissis…

La realizzazione delle infrastrutture viarie e ferroviarie a servizio dell'industria siderurgica è conseguente e complementare al complessivo riassetto funzionale dello stabilimento prefigurata nel piano industriale che è parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015.
Pertanto, nel caso di mancata attuazione o superamento del piano industriale, relativamente al comparto siderurgico, la realizzazione delle suddette opere infrastrutturali non sarà ammissibile.
La realizzazione delle infrastrutture e degli interventi a servizio dell'industria siderurgica è comunque subordinata alla sottoscrizione da parte dell'azienda della "convenzione quadro" di cui al precedente articolo 63.

OSSERVAZIONE N. 2

Prot. n. 819 del 10 gennaio 2017

Richiedente: Mezzacapo Leonardo

Sintesi osservazione:

L'osservante premette, in via generale, che il tracciato individuato per il prolungamento della SS 398 non soddisfa gli interessi della città ma esclusivamente quelli della soc. Aferpi; nel dettaglio l'osservante rileva quanto segue:

1) con riferimento al tratto finale del prolungamento della 398, evidenzia come via di Portovecchio non abbia la larghezza sufficiente a creare un doppio senso di marcia (con due corsie per ogni senso di marcia) e che pertanto necessiti di un allargamento di almeno 10 mt, recuperabili esclusivamente nelle aree di proprietà Aferpi. In mancanza di tale soluzione, il tratto stradale diventerebbe un "collo di bottiglia" per il traffico da e verso il porto.

Rileva inoltre che sarebbe necessario individuare un parcheggio in prossimità delle nuove biglietterie.

Propone pertanto un tracciato alternativo del prolungamento della 398, comunque da approfondire anche in relazione all'assetto delle aree retroportuali e alla previsione della logistica, sostenendo che si tratterebbe di un tracciato:

- che evita tutti i grandi manufatti esistenti (edificio stock house, gasometro, cowpers, officine...);
- più economico del tracciato previsto nella Variante adottata, perché più breve (1800 mt rispetto a 4000 mt del tracciato adottato) e quasi completamente in piano (fatta eccezione per i primi 200 mt in prossimità del Capezzuolo);
- con due accessi al porto, uno sul lato sud (quello attuale dedicato al transito da e per la città) e uno nuovo sul lato nord (da e per la 398);
- che ridurrebbe problemi di inquinamento (gas e acustico) soprattutto su viale della Resistenza e sul quartiere Cotone/Poggetto;
- che evita i rallentamenti sia sulla viabilità cittadina che su viale Unità d'Italia.

2) propone una soluzione alternativa alla linea ferroviaria necessaria al transito dei convogli ferroviari per il trasporto di lunghe rotaie (120 mt), proposta dalla Variante adottata che "*con una grande curva va ad interessare la zona del Quagliodromo*".

L'alternativa proposta, di minor lunghezza, non andrebbe ad interessare "l'area pregiata del Quagliodromo".

Ad avviso dell'osservante la soluzione avanzata, comunque da approfondire sotto il profilo tecnico, sarebbe anche più economica per le seguenti ragioni:

- perché più breve
- perché interesserebbe aree alla stessa quota. L'osservante ritiene infatti che il cd "curvone" proposto con la Variante Aferpi "*occupa un terreno più basso che richiederebbe importanti opere di riempimento e consolidamento*" peraltro ricadenti in "*pericolosità idraulica molto elevata e soggetta ad inondazioni*" che potrebbe provocare disagi e danni sulla zona costiera e sugli arenili in caso di piogge.

Proposta controdeduzione:

1. Prolungamento SS 398 (tratto Gagno-città-porto)

Si evidenzia come al paragrafo 5.1 del documento di Variante (Relazione Illustrativa-Quadro conoscitivo) si descrivano, se pur sinteticamente, i necessari interventi di adeguamento della viabilità urbana su cui sia attesterà il tratto terminale del tracciato stradale della SS 398, e come

negli elaborati grafici del vigente RU (si veda tav P0), oggetto di Variante, si sia previsto un corridoio infrastrutturale di adeguata ampiezza, anche in corrispondenza di Via di Portovecchio e del nodo di intersezione con Via Pisa, al fine appunto di consentire i suddetti interventi di adeguamento; quanto segnalato dall'osservante, pertanto, è già stato valutato e considerato in sede di adozione della Variante.
Quanto alla soluzione individuata per lo sviluppo complessivo del tracciato stradale (che peraltro non corrisponde a quella indicata e descritta dall'osservante), si rimanda alle motivazioni e argomentazioni riportate al suddetto paragrafo del documento di Variante, e al successivo Verbale del tavolo tecnico "infrastrutture" Comune-Autorità Portuale (svoltosi in data 19.05.2017), che si allega la presente documento, prodotto ad integrazione del Rapporto Ambientale della Variante nell'ambito del processo valutativo di VAS (si vedano richieste di integrazione formulate dal NTV VIA/VAS in data 31.03.2017); si evidenzia come nell'ambito del suddetto "tavolo tecnico" è stata condotta la comparazione di due tracciati alternativi, confermando la soluzione individuata nella Variante adottata. Infine si evidenzia che ulteriori approfondimenti e verifiche, anche in ordine al migliore tracciato, verranno condotti nelle successive fasi progettuali, e che la disciplina di cui all'art. 89 (Infrastrutture per la mobilità) delle NTA del vigente RU, consentono, senza ricorso a specifiche varianti, modifiche del tracciato del suddetto corridoio, che si rendessero necessarie in fase di progettazione definitiva/esecutiva.
Si propone pertanto di non accogliere l'osservazione.

2. Infrastrutture ferroviarie a servizio del polo siderurgico
Le motivazioni che stanno alla base dell'assetto infrastrutturale proposto nel nuovo *layout* dello stabilimento siderurgico (piano industriale Aferpi), su cui si incentra l'adozione della presente Variante urbanistica, sono esplicitamente argomentate nella Relazione Generale del *Masterplan* Aferpi (si veda paragrafo. 1.3.1), che è parte integrante del quadro conoscitivo della Variante.
Si fa presente inoltre come in sede di VAS, ed ancora prima in sede di verifica di assoggettabilità a VIA, questo tema è stato adeguatamente trattato e valutato e che a tal fine, in sede di VAS, sono stati richiesti ulteriori chiarimenti ed integrazioni (si veda verbale del NTV comunale del 31.03.2017) che il soggetto proponente ha prodotto (in data 16.06.2017) implementando ulteriormente le motivazioni che hanno condotto alla soluzione prescelta.
Nei suddetti elaborati, a cui si rimanda per la trattazione di dettaglio, sono state esplicitamente considerate le opzioni alternative (compresa quella proposta dall'osservante) e ritenute tuttavia non percorribili per motivi di logistica industriale, incidenti significativamente sui costi di produzione, nonché di sicurezza nella movimentazione dei materiali e dei prodotti (si ricorda infatti che il nuovo piano industriale si propone di estendere la produzione delle rotaie fino di 120 ml). La soluzione individuata nel *Masterplan* Aferpi risponde quindi a criteri di massima ottimizzazione del ciclo produttivo, incentrati sulla razionalizzazione dei processi di produzione e dei flussi di materiali, perseguendo l'obiettivo prioritario, che sta alla base del nuovo piano industriale, di rendere competitivi sul "mercato mondiale" dell'acciaio i prodotti dello stabilimento di Piombino e garantirne così il mantenimento ed il consolidamento nel tempo.
Quanto alle criticità segnalate dall'osservante in ordine all'interferenza delle nuove opere infrastrutturali previste con le aree soggette a rischio idraulico si fa presente che gli interventi di messa in sicurezza idraulica previsti nelle indagini idrologico-idrauliche a supporto della Variante, a cui si rimanda, non incrementeranno il rischio al contorno (condizione imposta dalla normativa vigente) in quanto sono previsti una serie di interventi di mitigazione funzionali alla fattibilità idraulica delle opere di progetto, quali:
- demolizione di tubazioni che riducono le attuali sezioni idrauliche e di rilevati che ostacolano i

deflussi nelle aree depresse;
- riprofilatura e risagomatura dei fossi secondari al fine di aumentarne la capacità di invaso;
- sistemazione sbocchi a mare del reticolo secondario;
- progettazione di una nuova rete di drenaggio superficiale del reticolo minore.

Sulla base di quanto precede, ricordato che l'attuazione del Piano industriale in argomento, che è parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015 ai sensi dell'art. 252 bis Codice dell'ambiente con il gruppo industriale Cevital/Aferpi, è riconosciuto nell'ordinamento vigente di interesse pubblico, e che pertanto tutte le istituzioni che hanno sottoscritto detto Accordo, compreso quindi il Comune di Piombino, sono impegnate a determinare e favorire le condizioni per consentirne l'attuazione, si ritiene di dover confermare la scelta operata con la Variante adottata.
Conseguentemente si propone di non accogliere l'osservazione.

OSSERVAZIONE N. 3

Prot. n. 1007 del 11 gennaio 2017

Richiedente: Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba

Sintesi osservazione:
L'osservante rileva come in attesa della realizzazione, a suo carico, del nuovo svincolo di accesso al porto, di collegamento tra la loc. Gagno ed il nuovo varco portuale, sia necessario garantire l'accessibilità delle aree portuali da parte della stessa AP e dei soggetti interessati a vario titolo, in quanto le stesse ad oggi risultano aree in concessione a Piombino Logistics/Aferpi.
Chiede pertanto che nelle more della realizzazione del prolungamento della 398 fino al porto commerciale sia garantito il collegamento alle nuove aree portuali tramite la viabilità esistente presente all'interno delle aree industriali, se necessario previa specifica convenzione e/o regolamentazione tra AP, Aferpi e altri soggetti eventualmente interessati.

Proposta controdeduzione:
Si condivide la necessità rappresentata dall'Autorità Portuale, finalizzata ad ottimizzare i flussi di materie prime/prodotti all'interno del comparto industriale da e per il porto di Piombino, limitando il transito di mezzi pesanti sulla viabilità urbana, nelle more della realizzazione del prolungamento della SS 398 e del nuovo svincolo stradale che consentirà il collegamento diretto con il settore nord del porto, dove sono localizzati i traffici industriali. Si propone pertanto di accogliere l'osservazione integrando/modificando l'art. 63 delle NTA del RU oggetto della Variante (D2- ambiti industriali di espansione per l'industria siderurgica) nei termini di seguito riportati (in **grassetto evidenziato in giallo** le integrazioni ed in ~~**grassetto barrato evidenziato in giallo**~~ il testo eliminato rispetto al testo della Variante adottata).

Art. 63 – D2 ~~impianti~~ ambiti industriali di espansione per l'industria siderurgica

Omissis…

Nelle aree dello stabilimento industriale Aferpi per il quale, in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015, è previsto il complessivo riassetto funzionale e consolidamento produttivo del polo siderurgico, la realizzazione dei nuovi impianti industriali e la rilocalizzazione di quelli esistenti è subordinato alla sottoscrizione di una "convenzione quadro" con il Comune e alla definizione di un progetto di inserimento paesaggistico come sopra disciplinato.
Con detta convenzione, la cui attuazione potrà essere graduata in relazione alle fasi realizzative del piano industriale, dovranno essere disciplinati gli oneri a carico dell'azienda in ordine:

- **alle opere e agli interventi di inserimento paesaggistico e/o mitigazione ambientale/paesaggistica dei nuovi impianti industriali individuati nell'ambito dei procedimenti di VIA/VAS che in ogni caso dovranno comprendere la realizzazione delle fasce di filtro tra lo stabilimento industriale e gli insediamenti esistenti ai margini industriali nonché rispetto alle aree costiere e fluviali contermini, così come rappresentato indicativamente negli elaborati cartografici del presente RU;**

- **alla cessione gratuita delle aree di proprietà dell'azienda funzionali alla realizzazione del prolungamento della SS 398 fino al porto, ancorchè esterne all'ambito D2, qualora non già acquisite con altre modalità;**
- **alla definizione, in raccordo con l'Autorità Portuale, delle modalità di utilizzo della viabilità esistente interna allo stabilimento Aferpi da parte delle altre aziende insediate nel comparto industriale e portuale di Piombino, nelle more della realizzazione del prolungamento della SS 398;**
- **alla sistemazione/adeguamento, anche in funzione della mobilità ciclo-pedonale, della viabilità litoranea esistente attualmente in uso esclusivo dell'azienda, con conseguente impegno a garantirne l'uso pubblico;**
- **agli 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; potranno concorrere al soddisfacimento degli standard pubblici le aree sopra menzionate necessarie alla realizzazione della SS 398, alla sistemazione e pubblicizzazione della viabilità litoranea, nonché le aree destinate alla realizzazione di fasce di filtro a verde;**
- **alla realizzazione, a parziale scomputo degli oneri di urbanizzazione, di eventuali ulteriori opere pubbliche e di interesse pubblico funzionalmente connesse o poste in prossimità degli ambiti industriali.**

Omissis….

OSSERVAZIONE N. 4

Prot. n. 1263 del 13 gennaio 2017

Richiedente: Liste civiche Val di Cornia (Un'Altra Piombino, Assemblea Sanvincenzina, Assemblea Popolare Suvereto, Comune dei Cittadini di Campiglia Marittima)

Sintesi osservazione:

Con le presenti osservazioni le Liste Civiche della Val di Cornia intendono mettere in evidenza le ragioni (istituzionali e di opportunità politica) per le quali, a parere delle stesse, andrebbe revocata l'intera Variante adottata. In subordine, qualora il Comune di Piombino intenda comunque procedere alla sua definitiva approvazione, gli osservanti evidenziano motivazioni di merito per la sua sostanziale modifica con riferimento ai temi ed ai profili specifici di seguito sintetizzati.

Osservazione n. 1) Profili di democrazia istituzionale

Gli osservanti propongono la revoca del provvedimento di adozione per consentire un maggior approfondimento dei contenuti della Variante contestualmente ai Comuni di Campiglia Marittima e Suvereto con i quali sono stati redatti in modo coordinato il Piano Strutturale d'Area, a fronte anche della ormai "conclamata inattuabilità del piano industriale Aferpi così come scaturito dagli accordi di Programma", adducendo le seguenti motivazioni.

Gli osservanti sostengono che la Variante si configura come mera trascrizione nella pianificazione urbanistica del piano industriale Aferpi, avendo ignorato il ruolo del Consiglio Comunale e senza aver condotto specifiche indagini per la definizione del quadro conoscitivo, così come invece stabilito dalla legge regionale sul governo del territorio. E' stato inoltre ignorato il P.S. d'Area redatto unitariamente dai Comuni di Piombino, Campiglia e Suvereto.

Negli atti della Variante vengono esplicitamente richiamati gli accordi di Programma sottoscritti anche dalla società Aferpi ed alla stessa Variante è allegato il piano industriale della Società, configurandosi pertanto la stessa come ratifica di decisioni assunte in altre sedi e in forza di altri provvedimenti amministrativi (ADP) "dei quali il Consiglio Comunale è sempre stato tenuto all'oscuro" essendo stati gli Accordi di Programma 2014 e 2015 sottoscritti dai Sindaci pro-tempore di Piombino "senza mai aver ricevuto mandato dal Consiglio Comunale", nonostante che i loro contenuti chiamassero in causa competenze proprie dell'organo di indirizzo politico-amministrativo.

Essendo stato recepito il masterplan elaborato dalla Azienda negli elaborati costitutivi la Variante, significa che il Comune di Piombino lo ha ritenuto in sostanza sufficiente alla costruzione del quadro conoscitivo, che "costituisce contenuto fondamentale e imprescindibile di qualsiasi atto di pianificazione territoriale", che richiede "la ricognizione complessiva del patrimonio territoriale interessato dall'atto di pianificazione, lo stato di attuazione della pianificazione esistente e la programmazione di eventuali integrazioni" .

Gli elementi conoscitivi forniti da Aferpi al contrario sono circoscritti ai propositi industriali e al perimetro di intervento e non certamente al quadro complessivo del territorio, mettendo in evidenza la superficialità con cui sono state compiute le valutazioni, sulla loro efficacia e sulla loro interazione con il territorio in cui la previsione si colloca.

Al Comune spettava invece il compito di valutare con maggiore attenzione gli effetti territoriali di un così "vasto progetto di riassetto produttivo" quali:

1) l'analisi degli effetti ambientali delle trasformazioni previste
2) lo stato effettivo delle bonifiche dei siti contaminati dall'industria
3) il rapporto fra infrastrutture stradali e ferroviarie
4) l'analisi delle risorse legate alla archeologia industriale

5) il rapporto funzionale fra la città e i vasti spazi delle aree industriali dismesse
6) l'analisi dell'effettivo fabbisogno di nuovi servizi e insediamenti artigianali e commerciali

E' stato ignorato il Piano Strutturale intercomunale che ha individuato l'UTOE 8 estesa in parte nel Comune di Piombino e in parte nel comune di Campiglia Marittima, con strategie e obiettivi comuni. Ne consegue che la modifica delle previsioni del PS e del RU, adottate da parte di un solo Consiglio Comunale, avrebbe dovuto comportare l'adeguamento della pianificazione anche degli altri Comuni (Campiglia Marittima e Suvereto) congiuntamente ai quali il PS di Piombino è stato redatto. Al contrario non esiste traccia di quanto sopra nell'attività amministrativa degli altri comuni, essendo venuta a mancare la gestione coordinata dei piani e delle loro varianti come al contrario avrebbe dovuto essere.

La variante prevede modifiche al corridoio infrastrutturale per il prolungamento della SS 398, nuovi poli logistici e nuovi insediamenti agroalimentari, artigianali e commerciali nelle aree dismesse della ex Lucchini, tutti "in favore di Aferpi". Essendo temi sensibili per l'intera Val di Cornia tali scelte avrebbero richiesto una preventiva valutazione dei fabbisogni territoriali e delle relazioni tra i nuovi insediamenti e quelli esistenti/previsti nell'UTOE 8.

<u>Osservazione n. 2) Il tracciato per il prolungamento della SS 398 soddisfa interessi di Aferpi ma non quelli della città e del porto.</u>

Viene richiesta la conferma delle previsioni del RU in riferimento al prolungamento della SS 398, o comunque l'adozione di soluzioni che separino i flussi di traffico per il porto (passeggeri e merci) da quelli per la città all'altezza del Gagno, senza interferenze con le zone industriali dismesse collocate ad ovest del tracciato ferroviario.

Gli osservanti sostengono che il tracciato per il prolungamento della SS 398 adottato con la Variante "faccia esclusivamente gli interessi di Aferpi e non della città", in quanto:

- mantiene il traffico di transito nella città,
- riproduce condizioni di grave disagio per gli abitanti del quartiere Cotone/Poggetto e di quelli intorno a via della Resistenza, via Cavallotti, via Pisa,
- non consente la separazione dei traffici urbani da quelli portuali, i traffici delle merci da quelli dei passeggeri sulle banchine del porto,
- trattasi di una soluzione peggiorativa sia sotto il profilo funzionale che della qualità della vita in città, trattandosi di un tracciato più lungo e probabilmente più oneroso.

<u>Osservazione n. 3) La logistica portuale</u>

Gli osservanti propongono di ritirare la Variante e di procedere a maggiori approfondimenti in merito sia in rapporto alle relazioni tra le aree del comparto logistico e le altre previsioni della Variante, sia in relazione alla fattibilità dell'insieme delle opere previste per il comparto logistica portuale D14.1.1.

In subordine propongono di "condizionare l'attuazione del comparto D14.1.1 alla redazione di un piano di dettaglio di iniziativa pubblica con l'obiettivo di definire in modo integrato le relazioni formali e funzionali tra la città e il porto"; propongono inoltre di avviare immediata ricognizione del patrimonio archeologico industriale presente al fine di una sua possibile valorizzazione culturale.

Gli osservanti ritengono che all'interno del comparto dedicato alla logistica portuale ci siano risorse di interesse pubblico di cui il Comune deve farsi carico senza delegarle alla società Aferpi.

Di fatto la Variante adottata ingloba nell'ambito portuale tutti i terreni e gli impianti dismessi del vecchio stabilimento siderurgico delimitati ad est dal mare e ad ovest dalla linea ferroviaria.

L'effettivo utilizzo di tali aree comporta investimenti enormi. A fronte di un così vasto e impegnativo processo di riconversione, né l'Accordo di Programma, né l'AP né il Comune si sono posti

seriamente il problema “dei costi e dei tempi che serviranno per attuare tutti gli interventi previsti, essendosi invece accontentati delle indicazioni fornite dal Masterplan di Aferpi”.
Gli osservanti non ritengono ragionevole “condizionare il futuro di quelle vaste aree sulla base di propositi privati che non risultano supportati da piani o progetti né dalla effettiva disponibilità di risorse pubbliche e private necessarie per la loro realizzazione”; aspetti questi che il Comune dovrebbe affrontare attraverso la redazione di un piano attuativo di maggior dettaglio che definisca in maniera analitica ed integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto.
Al contrario le norme della Variante demandano l'attuazione degli interventi a progetti di iniziativa privata, con le premesse per assetti urbanistici disordinati e incoerenti che faranno perdere alla città l'opportunità offerta dalla dismissione siderurgica di aree strategiche.

Osservazione n. 4) Il Quagliodromo
Viene proposto lo stralcio della previsione di utilizzo per fini industriali delle aree umide e palustri del Quagliodromo, chiedendo l'individuazione di soluzioni alternative prendendo in considerazione aree già qualificate come industriali dal vigente strumento urbanistico o, in alternativa, a valutare diverse soluzioni impiantistiche per i binari di evacuazione delle rotaie ad est dei laminatoi, tra cui quelle rese pubbliche da “tecnici qualificati nel settore siderurgico”.
Ricordando che il Masterplan di Aferpi prevede di concentrare la nuova acciaieria nelle aree in loc Ischia di Crociano, in continuità con i treni di laminazione esistenti ancora in esercizio con una conseguente riduzione di impegno di suolo con la grande industria rispetto all'impianto esistente, tuttavia l'osservante non condivide l'occupazione delle aree del Quagliodromo da sempre salvaguardate per i loro valori naturali che, con i nuovi interventi, verranno completamente cancellati.
Rileva come in luogo delle aree del Quagliodromo possano invece essere deputate alle attività siderurgiche le aree interessate da fenomeni di abbandono incontrollato di rifiuti industriali, ovvero decine di ettari di aree demaniali da bonificare che non vengono invece trasferite ad Aferpi.

Osservazione n. 5) L’industria agroalimentare
Viene proposto lo stralcio dalla Variante della zona “D4 – diversificazione e riassetto industriale” in quanto risulta in palese in contrasto con gli obiettivi del vigente PS d’Area, sostenendo che l'attività agroalimentare possa agevolmente trovare collocazione nelle aree industriali dismesse ad est della ferrovia; gli osservanti propongono di prevedere per tali aree una destinazione di riqualificazione ambientale e di riconversione funzionale per funzionalità urbane escludendo industrie e comunque attività che possono incidere negativamente sulla funzione residenziale del quartiere Cotone-Poggetto e della città i generale. e non industriali, suggerendo anche per tali aree di procedere con la ricognizione del patrimonio archeologico industriale per una possibile valorizzazione culturale. Si propone inoltre che la pianificazione di queste aree, unitamente a tutte le altre industriali D1 dismesse, venga affrontata direttamente dal Comune valutando l’insieme delle esigenze di riassetto urbanistico dell’intera città.
L'osservante evidenzia che il masterplan di Aferpi, recepito in toto dalla Variante, individua solamente le aree deputate all'agroalimentare ma che nulla dice rispetto alla natura delle attività, sulla provenienza delle materie prime, dei prodotti che ne scaturiscono, niente sulla tipologia degli impianti necessari.
La variante prevede la localizzazione di nuovi impianti industriali in aree dove gli strumenti urbanistici vigenti prevedono solamente la conservazione di quelli esistenti nonché la loro riconversione verso funzioni di tipo urbano.
L'acquisizione acritica del *masterplan* di Aferpi, evidenzia la sostanziale subalternità dell’

Amministrazione alla azienda peraltro, sostiene l'osservante, creando una confusione normativa che richiede la presentazione, da parte del privato, di due piani attuativi (per l'ambito produttivo/artigianale e di servizio di città futura) a loro volta "guidati da un masterplan" che tuttavia scaturisce da un altro "masterplan" (quello di Aferpi). A detta dell'osservante uno "schema che ribalta la gerarchia tra interesse pubblico e privato, ponendo in capo al privato la pianificazione di aree pubbliche".

Osservazione n. 6) Il nuovo comparto produttivo Città Futura

Viene proposto lo stralcio della zona D5.13 "Ambito artigianale e commerciale di Città Futura" in quanto prefigura per tali aree generiche destinazioni produttive, commerciali, artigianali, di servizio nonché la realizzazione di non meglio precisate dotazioni urbane, la cui effettiva necessità non risulta in alcun modo documentata e analizzata. Così come non risultano indagate le relazioni con le previsioni urbanistiche delle zone contigue (aree pubbliche di Città Futura, comparto dell'agroindustria) con il nuovo tracciato del prolungamento della SS 398 né più in generale le relazioni con il resto della città. L'osservante ritiene che la pianificazione di tali aree debba essere affrontata nella "complessiva revisione del piano urbanistico generale della città".

Come per il comparto dell'industria agroalimentare gli osservanti propongono pertanto di pianificare la zona D5.13 nell'ambito di una generale ridefinizione urbanistica di tutte le aree industriali dismesse D1 a est della ferrovia Piombino-Campiglia; pianificazione complessa non delegabile a privati e alle contingenze di un piano industriale come quello espresso nel masterplan Aferpi.

Gli osservanti, a motivazione di quanto sopra, evidenziano le lacune dell'impianto della Variante che avrebbe recepito e "tradotto" le proposte del *masterplan* di Aferpi in non meglio precisate "funzioni produttive a basso impatto ambientale, commerciali di servizio, oltrechè l'incremento delle dotazioni urbane. Non è inoltre chiarito chi debba finanziarie e quando dovrebbero essere realizzati questi propositi.

Osservazione n. 7) Serve un nuovo piano urbanistico per l'intera città.

Gli osservanti propongono di stralciare "tutte le previsioni operate dalla Variante per la zona D1 dismessa" del Regolamento Urbanistico e precisamente: il tracciato della SS 398, la zona D4 dell'industria agroalimentare e la zona D5.13 produttiva, in quanto per la loro rilevanza territoriale e strategica queste aree potranno essere correttamente pianificate solo nell'ambito di una "complessiva revisione del piano urbanistico generale di tutta la città".

Gli osservanti evidenziano come le scelte operate dalla Variante per le aree D1, per le quali si apre ora la possibilità della dismissione degli impianti siderurgici, contraddicono la strategia perseguita da decenni dalla pianificazione urbanistica comunale , ed in particolare:

- il nuovo tracciato della SS 398 taglia in due proprio l'area della riconversione urbana;
- l'industria agroalimentare (zona D4) vanifica gran parte delle opportunità di risanamento del quartiere Cotone-Poggetto;
- la previsione del comparto produttivo di Città Futura (zona D5.13), oltrechè generico risulta in conflitto con le altre funzioni previste dalla Variante e non è supportato da nessuna analisi sugli effettivi fabbisogni.

Infine, l'estensione del territorio che entra in gioco con la riconversione delle zone industriali D1 dismesse è tale da incidere inevitabilmente, per decenni, su tutta la città. Non si può immaginare un loro effettivo riuso senza fare i conti con tutte le altre previsioni urbanistiche maturate in anni in cui nessuno aveva messo in conto la disponibilità di così vasti e strategici territori.

Osservazione n. 8) Evitare norme *ad personam*

Viene proposto di stralciare dall'apparato normativo della Variante il riferimento alla società Aferpi/Cevital, quale unico soggetto attuatore delle previsioni urbanistiche, che fa apparire la norma come una norma "*ad personam* di dubbia legittimità" e perché l'eventuale variazione della ragione sociale del soggetto attuatore degli interventi comporterebbe una nuova variante agli strumenti urbanistici.

Proposta di controdeduzione:

Le argomentazioni e le motivazioni avanzate dagli osservanti sono fondamentalmente volte a dimostrare la non corretta ed adeguata impostazione della Variante, chiamando in causa profili di natura tecnico-disciplinare oltreché di opportunità politica, e la sostanziale subalternità dell'atto di pianificazione alle esigenze del piano industriale-*masterplan* di Aferpi.

Coerentemente con tali argomentazioni gli osservanti propongono la revoca dell'atto di adozione della Variante, ovvero la radicale modifica dell'impostazione della stessa, con particolare riferimento alle previsioni che interessano la "zona D1 dismessa del Regolamento Urbanistico" e precisamente: il tracciato della SS 398, la "zona D4 dell'industria agroalimentare e la zona D5.13 produttiva, in quanto per la loro rilevanza territoriale e strategica queste aree dovrebbero essere correttamente pianificate solo nell'ambito di una "complessiva revisione del piano urbanistico generale di tutta la città" (si veda in particolare il punto 7 dell'osservazione che di fatto riassume molti profili dei punti precedenti).

Gli osservanti, in sostanza ritengono che il processo di ripianificazione delle aree industriali in via di dismissione, dovrebbe essere condotto dall'amministrazione, più appropriatamente, nell'ambito della pianificazione urbanistica generale in ragione delle interazioni con i contigui tessuti urbani e per le implicazioni generali sulle allocazioni e sul dimensionamento complessivo delle funzioni alla scala urbana e territoriale. In altre parole tale processo di ripianificazione delle aree industriali avrebbe dovuto essere condotto in sede di formazione/revisione generale del nuovo Piano Strutturale intercomunale e del nuovo Piano Operativo (in assenza del quale, come noto, non è possibile dare attuazione ai contenuti strategici del PS) piuttosto che nell'ambito di una specifica Variante promossa in funzione delle esigenze contingenti del richiamato piano industriale.

Su questo centrale assunto si sviluppano molte delle argomentazioni degli osservanti, dettagliate con riferimento ai diversi contenuti e profili della Variante, negli 8 punti in cui si articola l'osservazione.

Ne discende che, secondo questa impostazione (se pure sotto il profilo tecnico-disciplinare ineccepibile e condivisibile) l'amministrazione comunale avrebbe dovuto subordinare l'attuazione del piano industriale Aferpi (di cui il polo agroalimentare e della logistica sono parte essenziale, unitamente al riassetto del polo siderurgico), e quindi le altre azioni e misure di sostegno economico ad esso connesse messe in campo dalle istituzioni di livello centrale e regionale per il rilancio dell'area di crisi industriale complessa di Piombino, alla definizione e approvazione del complessivo processo di ripianificazione generale della città, ovvero alla formazione del nuovo Piano Strutturale d'Area e del successivo Piano operativo, da condurre in raccordo con i Comuni della Val di Cornia.

L'Amministrazione comunale, per contro, si è posta come obiettivo prioritario l'arginamento ed il possibile superamento della grave crisi del polo siderurgico di Piombino, con le sue conseguenti ed

evidenti ricadute socio economiche, e quindi di favorirne il rilancio attraverso la promozione, di concerto con Regione Toscana e amministrazioni centrali dello Stato, di un complesso quadro di Accordi istituzionali che si sono succeduti a partire dal riconoscimento dell'area di crisi industriale complessa avvenuta con D.L. n. 43/2013.
Tale processo ha portato alla messa in campo di rilevanti risorse economiche pubbliche e di strumenti amministrativi di carattere straordinario che richiedono a tutte le amministrazioni coinvolte di ottimizzare al massimo le tempistiche dei procedimenti e delle attività di rispettiva competenza (si richiama in proposito l'art. 15 dell'Accordo di Programma 24.04.2014), utilizzando tutti i possibili strumenti previsti, nel rispetto dell'ordinamento e della normativa vigente. Questo articolato quadro istituzionale, di cui si è dettagliatamente dato conto all'interno del documento "Relazione Illustrativa - Quadro Conoscitivo" della Variante, costituisce quindi la cornice ed il presupposto della presente Variante.
È necessario inoltre ribadire che, in forza dell'art. 252 bis del Codice dell'Ambiente, il Piano industriale del gruppo Cevital/Aferpi, parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015, è riconosciuto di interesse pubblico e che tutte le istituzioni che hanno sottoscritto detto Accordo, compreso quindi il Comune di Piombino, sono impegnate a determinare e favorire le condizioni per consentirne l'attuazione (si veda art. 7 del'AdP).
Tenuto conto di questo articolato quadro economico, sociale ed istituzionale, posto alla base delle scelte intraprese per affrontare il complesso tema della ripianificazione del compendio delle aree dell'industria siderurgica di Piombino, si ritiene che l'Amministrazione comunale non avrebbe potuto, e non possa tuttora, procedere diversamente rinviando a (necessariamente) lunghi processi di pianificazione generale la messa in opera del piano industriale del gruppo Cevital-Aferpi (che, è necessario ancora ribadire, si incentra sullo sviluppo del settore agro industriale e della logistica oltreché sul rilancio del polo siderurgico di Piombino).
Questa linea di condotta, per le ragioni sinora esposte, non rappresenta tuttavia la volontà dell'Amministrazione di porsi come soggetto subalterno all'operatore economico, rendendo, come argomentato invece dagli osservanti, inefficace la potestà pianificatoria del Consiglio Comunale (che è stato fin dalle prime fasi costantemente aggiornato sugli sviluppi degli Accordi di Programma citati); né, come sostenuto dagli osservanti, si è rinunciato ad esercitare il governo di tali processi di riassetto urbano e territoriale orientando la progettualità dell'investitore privato verso un quadro di compatibilità ambientali ed urbanistiche innovando a tal fine significativamente la disciplina normativa del vigente RU.
Come è ovvio si è tuttavia reso necessario uno stretto confronto con l'estensore del piano industriale, che è parte essenziale del citato Accordo di Programma; tale processo è tuttavia avvenuto in una chiara cornice istituzionale di reciproci impegni.

Per tali fondanti presupposti e argomenti non si può dunque ritenere accoglibile la richiesta di revoca dell'atto di adozione della Variante, ritenendo pertanto di doverne confermare i contenuti.

Con riferimento ai singoli punti trattati nell'osservazione si rileva e si precisa ulteriormente quanto segue, ritenendo utile recepire, se pure in termini diversi da quanto proposto dagli osservanti, alcune considerazioni e proposte avanzate dagli stessi al fine introdurre ulteriori tutele a garanzia del controllo pubblico del processo di ripianificazione delle aree industriali in questione; processo che evidentemente non si esaurisce con l'approvazione della presente Variante, essendo demandata alla definizione un *masterplan* complessivo per le aree industriali oggetto di dismissione (ovvero per zone D1 del vigente RU, ora coincidenti con gli ambiti D4 e D5.13) da

estendere agli ambiti urbani limitrofi, e a successiva pianificazione attuativa.

Osservazione n. 1) Profili di democrazia istituzionale

Per quanto riguarda il processo di formazione della Variante e le interazioni con il gruppo Cevital-Aferpi si rinvia a quanto puntualmente descritto nell'elaborato di Variante "Relazione Illustrativa - Quadro conoscitivo" ed alle considerazioni di ordine generale sopra rappresentate, che hanno orientato evidentemente anche le tempistiche e la metodologia di costruzione dell'atto di governo del territorio in oggetto, sulla base dei presupposti normativi e amministrativi sopra richiamati.

Si evidenzia comunque, al netto delle condizioni specifiche nelle quali si è dovuto operare per la definizione dei contenuti della Variante, che in ogni caso la ripianificazione di un comparto industriale di tale complessità, e la ridefinizione degli assetti territoriali che incidono significativamente sulla funzionalità e operatività delle attività insediate o da insediare, non possa prescindere da un confronto diretto con tali realtà economiche, e dall'acquisizione di elementi conoscitivi di cui tali soggetti sono detentori in via prioritaria se non esclusiva.
Si evidenzia inoltre che la valutazione dei potenziali effetti ambientali indotti dall'atto di pianificazione sono stati condotti, come previsto dall'ordinamento vigente, nell'ambito del procedimento di VAS (tuttora in corso di svolgimento) da cui peraltro sono scaturite richieste di approfondimento ed integrazione (si veda verbale del NTV comunale del 31.03.2017) e da cui potranno derivare ulteriori indicazioni circa eventuali interventi correttivi e/o di mitigazione.

Osservazione n. 2) Il tracciato per il prolungamento della SS 398 soddisfa interessi di Aferpi ma non quelli della città e del porto.

Si rimanda a quanto controdedotto con riferimento al punto 1 dell'osservazione n. 2 con cui si avanzano rilievi e considerazioni sostanzialmente analoghi.

Osservazione n. 3) La logistica portuale

Anche per questo comparto, che costituisce uno degli *asset* strategici del piano industriale Cevital-Aferpi, si ritiene che non si possa prescindere, ai fini della ridefinizione degli assetti territoriali e funzionali dell'area, dalle esigenze e necessità espresse dal soggetto industriale; sempre che ci si proponga, realisticamente, di determinare le condizioni per l'attuazione di detto piano.
Ciò non significa che l'amministrazione debba abdicare alle proprie prerogative di soggetto pianificatore e non possa/debba orientare la progettualità del privato nel senso ritenuto più congruo agli obiettivi di riqualificazione e di salvaguardia degli interessi pubblici in gioco (comprese quindi le tutele paesaggistiche e percettive del *waterfront* portuale le testimonianze di archeologia industriale); questo è ciò si è inteso fare introducendo specifici criteri progettuali e prestazionali nelle NTA del RU oggetto di Variante per l'ambito della logistica (art. 96 NTA- D14.1.1 ambiti retroportuali della logistica), a cui dovrà uniformarsi la progettualità del soggetto privato.
Tuttavia, a maggiore garanzia e tutela del processo valutativo e istruttorio che dovrà accompagnare detta progettualità privata si ritiene opportuno, in luogo del progetto unitario convenzionato a cui la suddetta disciplina RU assoggetta l'attuazione degli interventi di trasformazioni/edificazione per l'ambito della logistica, prevedere la definizione e approvazione di un piano attuativo di iniziativa privata (che sarà quindi assoggettato a VAS e a procedimento di adozione/approvazione da parte del CC, come previsto per i PA) e, in caso di inerzia del privato, la possibilità di ricorrere ad un piano attuativo di iniziativa pubblica.
Conseguentemente si propone di modificare ed integrare l'art. 96 del RU D14.1.1 (ambiti retroportuali della logistica) come di seguito riportato (in **grassetto evidenziato in giallo** le

integrazione ed in ~~**grassetto barrato evidenziato in giallo**~~ il testo eliminato rispetto al testo della Variante adottata):

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

Omissis..

D14.1.1 Ambiti retroportuali per la logistica

L'ambito comprende le aree retroportuali storicamente utilizzate ed impegnate da infrastrutture, impianti e stoccaggi funzionali all'industria siderurgica, da riconvertire progressivamente a funzioni di tipo logistico e di servizio ai traffici portuali.
L'assetto infrastrutturale viario e ferroviario è condizione per la funzionalità degli interventi di riassetto e riconversione funzionale dell'ambito e per il conseguimento di una piena integrazione tra le aree retroportuali ed il porto commerciale-industriale.
A tal fine risulta essenziale la realizzazione delle previste connessioni con il sistema infrastrutturale stradale (SS 398) e ferroviario principale, così come indicato negli elaborati del presente RU.
L'ambito, si articola in due distinti sub-ambiti:
- il sub-ambito D14.1.1a comprendente le 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; tali aree, in attuazione del Piano Industriale dell'azienda Aferpi che è parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015, saranno liberate dagli usi industriali in conseguenza del trasferimento delle lavorazioni e degli impianti siderurgici negli ambiti industriali D2 (ambiti industriali di espansione per l'industria siderurgica);
- il sub ambito D14.1.1b comprendente le aree collocate in aderenza al polo della cantieristica D14.2.b, in gran parte impegnate da cumuli di materiali di risulta e di scorie derivanti dal processo industriale siderurgico, per le quali si dovranno comunque avviare le operazioni di rimozione e di bonifica ambientale dei suoli.

Nell'ambito sono ammesse le seguenti funzioni:

- **commerciali e di deposito relative allo svolgimento delle operazioni di movimentazione e stoccaggio merci, prodotti e rinfuse;**
- **industriale funzionale ad attività di assemblaggio, trasformazione, stoccaggio e lavorazione merci e prodotti;**
- **limitatamente al sub-ambito D14.1.1a le attività di trasformazione e lavorazione potranno essere estese al ciclo produttivo agroalimentare comportanti anche nuova edificazione e la realizzazione di impianti;**
- **di servizio connesse all'attività logistica.**

La nuova edificazione è ammessa nel rispetto del RC di 0.5 mq/mq (con riferimento alla superficie territoriale complessiva di ciascun sub-ambito, con esclusione delle attività già insediate); per gli edifici e gli impianti produttivi esistenti, laddove non più funzionali ai nuovi assetti e alle nuove attività da insediare, sono consentiti

interventi di demolizione; laddove sia prevista invece la conservazione ed il riuso degli edifici e degli impianti esistenti, in conformità alle destinazioni previste nell'ambito, sono comunque ammessi interventi di ristrutturazione, anche di natura strutturale, volti al risanamento degli immobili e degli impianti ai fini della loro riconversione.

L'attuazione delle previsioni è ammessa mediante piano urbanistico attuativo di iniziativa privata ~~con intervento diretto previa approvazione di un progetto unitario convenzionato~~, riferito a ciascun sub-ambito (con esclusione delle attività produttive già insediate), da attuare anche per fasi e stralci funzionali.
In caso di inerzia dei soggetti privati titolari delle aree l'attuazione dell'ambito potrà avvenire mediante il ricorso ad un PIP o di PP di iniziativa pubblica.
Fino all'approvazione del piano urbanistico attuativo ~~progetto unitario~~, ed alla stipula della relativa convenzione, per gli impianti e le infrastrutture esistenti facenti parte dello stabilimento siderurgico, sono consentiti esclusivamente interventi di demolizione e di manutenzione. Sono inoltre consentiti tutti gli interventi volti a soddisfare requisiti di igiene ambientale e di sicurezza sui luoghi di lavoro nonché tutti gli interventi funzionali alla bonifica ambientale.

Nella definizione dei nuovi assetti funzionali, infrastrutturali ed edilizi, si dovranno perseguire gli obiettivi di mitigazione/integrazione paesaggistica ed ambientale rispetto ai territori contermini (aree agricole, fluviali e marittime) ed alle componenti ecologiche tuttora presenti (aree umide costiere) nonché gli obiettivi di integrazione funzionale e percettiva con i contigui ambiti portuali.
In sede di definizione del piano urbanistico attuativo ~~progetto unitario convenzionato~~ dovranno inoltre essere analizzate e documentate le eventuali testimonianze di archeologia industriale presenti nell'ambito, al fine di definire di concerto con il Comune le opportune azioni di valorizzazione e di conservazione della memoria industriale.

Nella definizione dei nuovi assetti funzionali, infrastrutturali ed edilizi dovranno essere soddisfatte le seguenti prestazioni ambientali, paesaggistiche e visuali percettive:

- **realizzazione di adeguate fasce di filtro/inserimento paesaggistico e connessione ecologica rispetto alle contigue aree costiere e palustri (E5), nonché rispetto al contiguo ambito della cantieristica (D14.2b);**
- **integrazione visuale e percettiva con il *waterfront* del porto commerciale-industriale-passeggeri e con il polo della cantieristica;**
- **mantenimento della percezione visiva del promontorio di Piombino e del territorio circostante dai punti visivi sensibili della costa, da determinare nella fase di studio di dettaglio del progetto unitario convenzionato;**
- **qualora non soggetto a VIA/AIA il progetto del singolo impianto produttivo dovrà essere corredato da una specifica relazione ambientale, con riferimento alla disciplina di cui all'art. 10 del presente RU, dalla quale risulti l'incidenza dell'intervento proposto sulle principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo), indicando le eventuali misure di mitigazione.**

Per gli impianti tecnologici e di produzione energetica già presenti negli ambiti D14.1.1, indipendentemente dalla definizione e approvazione del piano urbanistico attuativo ~~progetto unitario convenzionato~~, sono consentiti tutti gli interventi di adeguamento funzionale, impiantistico e tecnologico, a condizione che non si produca aggravio delle pressioni ambientali.
Sono inoltre consentiti tutti gli interventi volti alla bonifica ambientale del sito. E' in ogni caso prescritto il rispetto del rapporto di copertura di 0,5 mq/mq.
Omissis …

Osservazione n. 4) Il Quagliodromo
Si rimanda a quanto controdedotto con riferimento al punto 2 dell'osservazione n. 2.

Osservazione n. 5) L'industria agroalimentare
Osservazione n. 6) Il nuovo comparto produttivo Città Futura
Anche per quanto riguarda la localizzazione del polo agroalimentare, che costituisce insieme al polo della logistica e al polo siderurgico uno degli *asset* fondamentali del nuovo piano industriale Cevital-Aferpi, si deve necessariamente tornare all'assunto iniziale che ha orientato la Variante e che invece gli osservanti contestano nella sostanza. Come illustrato negli elaborati che compongono il quadro conoscitivo della Variante, il piano industriale del gruppo Cevital-Aferpi, si incentra su criteri di massima ottimizzazione dei processi produttivi e della logistica dello stabilimento ed in questo quadro risulta quindi determinante la razionale diversificazione e dislocazione dei diversi settori produttivi; il polo agroalimentare, per le strette connessioni funzionali e le sinergie con porto ed il polo della logistica, deve quindi localizzarsi in prossimità di dette aree, necessitando comunque di spazi ed aree adeguate per la localizzazione degli impianti e degli edifici produttivi.
Quanto alla coerenza della Variante con gli obiettivi strategici definiti dal P.S. d'Area per l'UTOE 8 (Riconversione urbana), se è pur vero che con la Variante si consolida la funzione produttiva industriale nelle aree ricomprese tra la vecchia SP della Principessa ed il Quartiere del Cotone-Poggetto (zone D1 del vigente RU), deve tuttavia essere evidenziato che, con il nuovo piano industriale, dopo oltre due decenni, si determinano le condizioni per mettere in opera gli obiettivi di riassetto e rilocalizzazione degli stabilimenti siderurgici negli ambiti a questo deputati posti ad est della città (sottozone D2) in piena coerenza e convergenza con la strategia affermata dal PS d'Area (si vedano obiettivi UTOE 8 e 9) e prima ancora dal previgente PRG 1994.

Per quanto riguarda invece il nuovo comparto produttivo di Città Futura (D5.13) se è pur vero che non sono state condotte specifiche indagini e analisi per individuare le tipologie ed il dimensionamento delle nuove funzioni da insediare in detto comparto, si evidenzia tuttavia che la Variante si è comunque fondata su tutti gli elementi conoscitivi a disposizione (richiamati nel documento di avvio del procedimento) ed in particolare tenendo conto degli esiti degli studi condotti da IRPET e da Inviatalia a supporto e fondamento delle azioni e degli strumenti messi in campo per il rilancio economico dell'area di crisi industriale complessa di cui agli Accordi di Programma citati. Si evidenzia in particolare come dalle analisi preliminari al Progetto di Riconversione e Riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Piombino (PRRI), di cui all'Accordo di Programma siglato nel maggio 2015, emerge chiaramente la scarsa offerta localizzativa di aree per la PMI, che è invece uno dei settori che il PRRI si propone di sostenere e promuovere per incidere sulla diversificazione economica dell'area di crisi industriale complessa. Si ritiene inoltre che, per promuovere ed avviare, se pure realisticamente nel medio-lungo periodo, un

processo di effettiva rigenerazione e riqualificazione urbana per detti ambiti, che è bene ricordare non sono di proprietà pubblica, sia comunque necessario prevedere un mix di funzioni, compatibili con la natura e la collocazione delle aree e la natura dei suoli che saranno necessariamente oggetto di bonifica ambientale. Si sono quindi previste attività di tipo direzionale-servizi-commercio-artigianato orientandone l'attuazione secondo il modello delle APEA (si veda art. 95 NTA del RU - D5.13- ambito artigianale e commerciale Città Futura).
In ogni caso si evidenzia che la natura e localizzazione delle funzioni da insediare, e la loro compatibilità con il contesto urbano/territoriale di riferimento, sarà oggetto di valutazione e approfondimento in fase di pianificazione attuativo e relativo processo di VAS.

Ciò detto, ben consapevoli della complessità del processo di ripianificazione e progettazione di detti ambiti e delle necessarie interazioni e relazioni con i contigui comparti urbani, e del ruolo strategico che tali aree rivestono per il futuro e l'immagine della città di Piombino, si è previsto, per detti ambiti, un processo di attuazione che contempla ulteriori fasi di analisi e approfondimenti progettuali. Si è introdotta infatti 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.
Tuttavia, a maggiore garanzia e tutela del processo valutativo e istruttorio che dovrà accompagnare detta progettualità si ritiene opportuno ricondurre la redazione del *masterplan*, che come si è detto dovrà orientare i contenuti della successiva pianificazione attuativa, alla esclusiva iniziativa del Comune. Detto *masterplan* sarà quindi sottoposto all'approvazione del C.C. e a processo valutativo di VAS.
Conseguentemente si propone di modificare ed integrare gli articoli 65 e 95 delle NTA del RU come di seguito riportato (in **grassetto evidenziato in giallo** le integrazioni ed in ~~**grassetto barrato evidenziato in giallo**~~ il testo eliminato rispetto al testo della Variante adottata):

Art. 65 - D4 ~~aree a servizio prevalente dell'industria~~ ambiti di riassetto e diversificazione industriale

Omissis…

L'ambito D4 si estende ad est del quartiere Cotone-Poggetto ed è delimitato dal tracciato della vecchia SP della Principessa, dalla linea ferroviaria Piombino-Campiglia M.ma e a sud da Via di Portovecchio.
Comprende le aree occupate dagli impianti industriali facenti parte dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale per i quali, in attuazione del Piano Industriale dell'azienda Aferpi, parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015, è prevista la dismissione in conseguenza del trasferimento delle lavorazioni e degli impianti siderurgici negli ambiti industriali D2.
In questo ambito si prevede quindi la demolizione degli impianti e delle infrastrutture esistenti ed il progressivo insediamento di nuove unità produttive, prevalentemente nel settore agro-industriale,-e dei relativi servizi.

In ragione delle operazioni di complessiva e radicale ristrutturazione e riconversione industriale dell'ambito, che presuppongono la definizione di un nuovo assetto funzionale e fisico-spaziale, la realizzazione degli interventi di nuova edificazione è soggetta a piano urbanistico attuativo di iniziativa privata.
In relazione alle possibili interazioni con il contiguo ambito produttivo artigianale-servizi di Città Futura D5.13 (disciplinato all'art. 95 delle NTA del presente RU) il piano urbanistico attuativo dell'ambito D4 dovrà essere elaborato contestualmente al piano attuativo del suddetto ambito D5.13 sulla base di un *Masterplan* complessivo, ovvero di una progettazione unitaria non di dettaglio di iniziativa pubblica ~~e/o privata~~, da estendere all'intero settore urbano comprendente gli ambiti produttivi D4 e D5.13, il contiguo comparto urbano di Città Futura (di cui alla scheda PV 08) ed il quartiere Cotone-Poggetto.
E' comunque ammessa la presentazione ed approvazione di un unico piano urbanistico attuativo da estendere ad entrambi gli ambiti produttivi (D4 e D5.13).
La pianificazione attuativa relativa ai due ambiti D4 e D5.13 ancorchè contestuale o unitaria, potrà comunque prevedere tempistiche di attuazione separate per ciascun ambito in funzione della programmazione strategica relativa al nuovo insediamento produttivo previsto in ambito D4 e della programmazione temporale degli interventi di demolizione degli impianti esistenti.
Il *Masterplan*, da sottoporre all'approvazione del C.C. e a procedimento di VAS, dovrà essere corredato di un quadro conoscitivo di dettaglio, e da uno studio finalizzato a definire il quadro dei valori paesaggistici, visuali e percettivi, connettivi, storico-testimoniali e di identità dei luoghi; dovrà inoltre analizzare e documentare le eventuali testimonianze di archeologia industriale presenti negli ambiti interessati, al fine di definire di concerto con il Comune le opportune azioni di valorizzazione e di conservazione della memoria industriale.
Il *Masterplan* dovrà considerare lo stato attuale e lo stato futuro degli ambiti interessati (D4 e D5.13), con specifiche relative all'assetto planivolumetrico complessivo e agli schemi tipologici di inserimento paesaggistico, anche in relazione al contiguo comparto urbano di Città Futura e al quartiere Cotone-Poggetto.
Omissis…

Art. 95 - Interventi della riqualificazione e della crescita produttiva
Omissis…

D5.13 Ambito artigianale e commerciale Città Futura
Omissis…

In ragione delle operazioni di complessiva e radicale ristrutturazione e riconversione funzionale dell'ambito D5.13 la realizzazione degli interventi di nuova edificazione è soggetta a piano urbanistico attuativo di iniziativa privata.
In caso di inerzia dei soggetti privati titolari delle aree l'attuazione dell'ambito potrà avvenire a cura del Comune mediante il ricorso ad un PIP o di PP di iniziativa pubblica.
In relazione alle possibili interazioni con il contiguo ambito produttivo D4 (ambiti di riassetto e diversificazione produttiva), il piano urbanistico attuativo dell'ambito

D5.13 dovrà essere elaborato contestualmente al piano attuativo del suddetto ambito D4 sulla base di un *Masterplan* complessivo, ovvero di una progettazione unitaria non di dettaglio di iniziativa pubblica ~~e/o privata~~, da estendere all'intero settore urbano comprendente gli ambiti produttivi D4 e D5.13, il contiguo comparto urbano di Città Futura (di cui alla scheda PV 08) e del Cotone-Poggetto.
E' comunque ammessa la presentazione ed approvazione di un unico piano urbanistico attuativo da estendere ad entrambi gli ambiti produttivi (D4 e D5.13).
La pianificazione attuativa relativa ai due ambiti D4 e D5.13 ancorché contestuale o unitaria, potrà comunque prevedere tempistiche di attuazione separate per ciascun ambito in funzione della programmazione strategica relativa al nuovo insediamento produttivo previsto in ambito D4 e della programmazione temporale degli interventi di demolizione degli impianti esistenti.
Il *Masterplan*, da sottoporre all'approvazione del C.C. e a procedimento di VAS, dovrà essere corredato di un quadro conoscitivo di dettaglio, e da uno studio finalizzato a definire il quadro dei valori paesaggistici, visuali e percettivi, connettivi, storico-testimoniali e di identità dei luoghi; dovrà inoltre analizzare e documentare le eventuali testimonianze di archeologia industriale presenti negli ambiti interessati, al fine di definire di concerto con il Comune le opportune azioni di valorizzazione e di conservazione della memoria industriale.
il *Masterplan* dovrà considerare lo stato attuale e lo stato futuro degli ambiti interessati (D4 e D5.13), con specifiche relative all'assetto planivolumetrico complessivo e agli schemi tipologici di inserimento paesaggistico, anche in relazione al contiguo comparto urbano di Città Futura e al quartiere Cotone-Poggetto.
Omissis…

Osservazione n. 7) Serve un nuovo piano urbanistico per l'intera città
Si rimanda alle considerazioni e argomentazioni di ordine generale espresse in via introduttiva nella presente controdeduzione.

Osservazione n. 8) Evitare norme *ad personam*
Per le ragioni ampiamente espresse, la Variante e dunque la disciplina normativa di RU oggetto di modifica, si propone di determinare le condizione per l'attuazione del piano industriale del gruppo Cevital-Aferpi, che, come più volte ricordato, è parte integrante dell'Accordo di Programma ex art. 252 bis siglato nel giugno 2015. Pertanto non si ravvisano controindicazioni nel citare espressamente nella disciplina di RU il riferimento a detto soggetto industriale. Né si ritiene che in caso di modifiche della ragione sociale dell'azienda o di subentro di altro soggetto nella compagine societaria, sia necessaria una Variante alla disciplina di RU ai fini dell'attuazione di detto piano industriale. Diversamente si ritiene che il venir meno o la eventuale radicale revisione delle previsioni del piano industriale, sia condizione ostativa (come meglio specificato nella controdeduzione all'osservazione n. 1 alla quale si rinvia) all'impegno delle aree naturali in loc. Quagliodromo per la realizzazione delle nuove infrastrutture lineari a servizio dello stabilimento siderurgico, in quanto strettamente funzionali al nuovo assetto impiantistico e alle nuove tecnologie di produzione dell'acciaio che sono elemento distintivo e specifico di detto piano industriale.

OSSERVAZIONE N. 5

Prot. n. 1269 del 13 gennaio 2017

Richiedente: vari cittadini

Sintesi osservazione:
Gli osservanti rilevano come il tratto terminale del prolungamento della 398, che finisce su via Portovecchio "*dopo aver percorso il tratto interno dello stabilimento*", mostri "*il lato peggiore della città facendo un danno all'immagine turistica di Piombino".*
Evidenziando il timore della perdita dei posti di lavoro nel settore turistico generato dal nuovo tracciato della 398 all'interno dello stabilimento e su via Portovecchio, gli osservanti ritengono sia più opportuno conservare il tracciato "*approvato*" nel 2013 "*che scorreva quasi tutto su ponte sopra le brutture dell'ex Lucchini",* facendo in questo modo l'interesse generale e non l'interesse puntuale di una azienda privata trattandosi della realizzazione di un'opera pubblica.
Evidenziano infine che non esistono studi specifici in merito all'assetto stradale.

Proposta controdeduzione:
In primo luogo si ricorda come la funzione principale e fondamentale del nuovo tracciato stradale (prolungamento SS 398), così come sancito in tutti gli strumenti di pianificazione di livello comunale, provinciale e regionale che si sono succeduti nel corso di più decenni, sia quella di collegare efficacemente il porto di Piombino convogliando i flussi di traffico passeggeri e merci diretti agli imbarchi, separandoli dal traffico urbano. Non si ritengono dunque rilevanti le argomentazioni addotte dagli osservanti, ai fini dell'individuazione della migliore soluzione viabilistica. In ogni caso si deve rilevare che nella precedente soluzione del tracciato stradale in argomento (tratto terminale della SS 398 Gagno-città-porto), che secondo gli osservanti offrirebbe una percezione meno diretta dello stabilimento siderurgico, in realtà si attraversavano interamente le aree industriali e portuali a differenza del nuovo tracciato proposto con la Variante che risulta invece almeno in parte marginale all'ambito industriale.
Per quanto riguarda comunque, le motivazioni di ordine generale che hanno indotto alla soluzione di tracciato individuata negli elaborati della presente Variante, si rimanda alle argomentazioni riportate al paragrafo 5.1 della Relazione Illustrativa- Quadro Conoscitivo, e al successivo verbale del tavolo tecnico "infrastrutture" Comune-Autorità Portuale (svoltosi in data 19.05.2017), che si allega la presente documento, prodotto ad integrazione del Rapporto Ambientale della Variante nell'ambito del processo valutativo di VAS (si vedano richieste di integrazione formulate dal NTV VIA/VAS in data 31.03.2017). Si evidenzia come nell'ambito del suddetto "tavolo tecnico" è stata condotta la comparazione dei due tracciati alternativi, confermando la soluzione individuata nella Variante adottata. Infine si evidenzia che ulteriori approfondimenti e verifiche, anche in ordine al migliore tracciato, verranno condotti nelle successive fasi progettuali, e che la disciplina di cui all'art. 89 (Infrastrutture per la mobilità) delle NTA del vigente RU, consente, senza ricorso a specifiche varianti, modifiche del tracciato che si rendessero necessarie in fase di progettazione definitiva/esecutiva.

Sulla base di quanto precede si propone pertanto di non accogliere l'osservazione.

OSSERVAZIONE N. 6

Prot. n. 1270 del 13 gennaio 2017

Richiedente: vari cittadini

Sintesi osservazione:
Gli osservanti rilevano come la realizzazione della ferrovia, nell'area del Quagliodromo, vada ad interessare aree PIME (pericolosità idraulica molto elevata) ove "*la normativa regionale vigente consente interventi a rete solamente se non realizzabili in altro modo*".
Tale opera introdotta con la Variante, a detta degli osservanti prevista senza tener conto "*di studi idraulici specifici né dei necessari interventi mitigatori"*, comporterà l'innalzamento del piano di campagna andando a modificare il comportamento idraulico dell'intera zona, determinando "*l'innalzamento del profilo di rigurgito a monte*" causato da interventi prossimi alla foce del Cornia che possono ostacolare il regolare deflusso delle acque; la realizzazione di tali opere potrebbe richiedere costose verifiche dei recenti interventi effettuati sul fiume Cornia e/o nuovi interventi.
Gli osservanti chiedono che l'area del Quagliodromo rimanga "*con lo stesso livello attuale*" per ovviare a pericoli per la zona causati dalla esecuzione di lavori senza studi specifici preordinati.

Proposta di controdeduzione:
Si fa presente, in via preliminare, che le direttive del Piano di Assetto idrogeologico (PAI), citato dagli osservanti, sono state superate dal Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), approvato dalla Regione Toscana nel corso del 2016. Ai sensi di tali nuove normative gli interventi previsti dalla Variante sono comunque ammessi.
Si fa presente inoltre che la Variante è supportata da specifico studio idrologico-idraulico di dettaglio – così come previsto dalla normativa vigente – che prevede le necessarie opere di messa in sicurezza idraulica e gli interventi di mitigazione, non comportanti aumento di rischio al contorno, tra i quali la demolizione di opere esistenti per favorire il deflusso alla foce del Fiume Cornia ed altri interventi destinati ad aumentare le attuali capacità di invaso del reticolo secondario e facilitare lo sbocco a mare delle aree più depresse (si veda in proposito la controdeduzione al punto 2 dell'osservazione n. 2 che avanza analoghi rilievi).
Si aggiunge infine che dette indagini ed interventi sono sottoposte al vaglio dei competenti uffici regionali del Genio Civile nell'ambito del presente procedimento di Variante.

Sulla base di quanto precede si propone di non accogliere l'osservazione.

OSSERVAZIONE N. 7
Prot. n. 1271 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti fanno presente che "*qualora il collegamento elettrico alla rete nazionale fosse costituito da una linea aerea ad alta tensione attraverso il fiume Cornia e le aree contigue della Riserva Orti Bottagone, questa creerebbe un danno ambientale e paesaggistico"*. Ricordano che tale intervento è vietato in zona E3. Evidenziano inoltre che la soluzione migliore sarebbe quella di riutilizzare i vecchi tralicci della linea Terna. Proposta di controdeduzione: Si prende atto di quanto segnalato dagli osservanti che tuttavia attiene a successive fasi progettuali e istruttorie; l'osservazione non si sostanzia in proposte di modifica normativa e/o cartografica del vigente RU oggetto della Variante e pertanto non richiede controdeduzione.

OSSERVAZIONE N. 8

Prot. n. 1272 del 13 gennaio 2017

Richiedente: vari cittadini

Sintesi osservazione:
Premesso che l'Amministrazione ha più volte affermato che "*il tracciato di un'infrastruttura viaria non costituisce variante che quindi il vecchio tracciato può essere ripreso in qualsiasi momento qualora variassero le condizioni generali*" gli osservanti rilevano come questo sia ininfluente.
Segnalano come, qualora la Piombino Logistic presentasse un piano operativo di dettaglio delle aree destinate alla logistica, che prevedesse l'uso delle aree interessate dal vecchio tracciato stradale, il "*ritorno a quel tracciato implicherebbe la bocciatura del Piano Piombino Logistic con tutte le conseguenze politiche ed economiche del caso"*.
Gli osservanti ritengono inoltre che allo stato attuale l'unica urgenza per Aferpi sia quella di avere i titoli urbanistici necessari per richiede i finanziamenti necessari per la realizzazione dei soli impianti siderurgici, "*con la conseguenza che il tracciato del secondo lotto è totalmente ininfluente in questo contesto*".

Proposta controdeduzione:
Si fa presente, in via preliminare, che il Piano Industriale Aferpi, che è parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015 ai sensi dell'art. 252 bis Codice dell'Ambiente, si incentra sullo sviluppo di tre diversi segmenti produttivi: polo siderurgico, polo della logistica, polo agroalimentare, e che tale diversificazione produttiva è alla base della tenuta occupazionale e del rilancio industriale della città di Piombino e più in generale del territorio della Val di Cornia. Si ricorda inoltre che il sopra richiamato art. 252 bis sancisce l'interesse pubblico di detto piano industriale e che pertanto tutte le istituzioni che hanno sottoscritto detto Accordo, compreso quindi il Comune di Piombino, sono impegnate a determinare e favorire le condizioni per consentirne la complessiva attuazione.
Ciò premesso, per quanto riguarda le motivazioni di ordine generale che hanno indotto alla soluzione di tracciato stradale relativo al tratto terminale della SS 398, così come individuato negli elaborati della presente Variante, si rimanda alle argomentazioni riportate al paragrafo 5.1 della Relazione Illustrativa-Quadro Conoscitivo, e al successivo verbale del tavolo tecnico "infrastrutture" Comune-Autorità Portuale (svoltosi in data 19.05.2017), che si allega la presente documento, prodotto ad integrazione del Rapporto Ambientale della Variante nell'ambito del processo valutativo di VAS (si vedano richieste di integrazione formulate dal NTV VIA/VAS in data 31.03.2017). Si evidenzia come nell'ambito del suddetto "tavolo tecnico" è stata condotta la comparazione dei due tracciati alternativi, confermando la soluzione individuata nella Variante adottata. Infine si evidenzia che ulteriori approfondimenti e verifiche, anche in ordine al migliore tracciato, verranno condotti nelle successive fasi progettuali, e che la disciplina di cui all'art. 89 (Infrastrutture per la mobilità) delle NTA del vigente RU, consente, senza ricorso a specifiche varianti, modifiche del tracciato che si rendessero necessarie in fase di progettazione definitiva/esecutiva.

Si propone pertanto di non accogliere l'osservazione confermando la scelta operata con la Variante adottata.

OSSERVAZIONE N. 9
Prot. n. 1274 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti ricordano come il Quagliodromo abbia caratteri propri delle aree umide e palustri costiere, e che risulta individuato come invariante strutturale negli strumenti di pianificazione comunale, sottoposto ad una disciplina volta alla conservazione del suolo, sottosuolo, acque, flora e fauna ove è ammessa la realizzazione esclusivamente di infrastrutture e attrezzature finalizzate alla vigilanza e alla fruizione collettiva delle componenti naturali. Gli osservanti ritengono che, trattandosi di un patrimonio naturalistico a disposizione della collettività, non possa essere trasformato in area industriale. Approvando la Variante Aferpi l'Amministrazione comunale "*rinnegherebbe i principi contenuti nel PS d'area e nel RU*". Proposta controdeduzione: I rilievi e le argomentazioni avanzate dagli osservanti riconducibili ai contenuti dell'osservazione n. 1; si rinvia pertanto alla relativa proposta di controdeduzione anche per la presente osservazione, che si propone conseguentemente di non accogliere.

OSSERVAZIONE N. 10

Prot. n. 1275 del 13 gennaio 2017

Richiedente: vari cittadini

Sintesi osservazione:
Gli osservanti ritengono che "*la perdita del Quagliodromo come patrimonio collettivo andrà a penalizzare lo sviluppo verso la diversificazione produttiva rappresentato dal turismo nella costa est*". Le infrastrutture previste dalla Variante (strade e ferrovia) si troverebbero "*vicine al futuro centro commerciale e turistico di cui è preannunciato l'insediamento nell'area occupata dalla Centrale Enel*", alla Riserva Orti Bottagone nonché al Parco Naturale della Sterpaia e alle spiagge Bandiera Blu, vocate all'attività turistico-balneare.

Proposta controdeduzione:
Le motivazioni che stanno alla base dell'assetto infrastrutturale proposto nel nuovo *layout* dello stabilimento siderurgico (piano industriale Aferpi), su cui si incentra l'adozione della presente Variante urbanistica, sono esplicitamente argomentate nella Relazione Generale del Masterplan Aferpi (si veda paragrafo. 1.3.1), che è parte integrante del quadro conoscitivo della Variante.
Si fa presente inoltre come in sede di VAS, ed ancora prima in sede di verifica di assoggettabilità a VIA, questo tema è stato adeguatamente trattato e valutato e che a tal fine, in sede di VAS, sono stati richiesti ulteriori chiarimenti ed integrazioni (si veda verbale del NTV comunale del 31.03.2017) che il soggetto proponente ha prodotto (in data 16.06.2017) implementando ulteriormente le motivazioni che hanno condotto alla soluzione prescelta.
Nei suddetti elaborati, a cui si rimanda per la trattazione di dettaglio, sono state esplicitamente considerate le opzioni alternative che riducevano l'occupazione delle aree allo stato naturale in loc. Quagliodromo e che sono state tuttavia ritenute non percorribili per motivi di logistica industriale, incidenti significativamente sui costi di produzione, nonché di sicurezza nella movimentazione dei materiali e dei prodotti (si ricorda infatti che il nuovo piano industriale si propone di estendere la produzione delle rotaie fino di 120 ml). La soluzione individuata nel *Masterplan* Aferpi risponde quindi a criteri di massima ottimizzazione del ciclo produttivo, incentrati sulla razionalizzazione dei processi di produzione e dei flussi di materiali, perseguendo l'obiettivo prioritario, che sta alla base del nuovo piano industriale, di rendere competitivi sul "mercato mondiale" dell'acciaio i prodotti dello stabilimento di Piombino e garantirne così il mantenimento ed il consolidamento nel tempo.
Ciò detto, ricordato che l'attuazione del Piano industriale in argomento, che è parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015 ai sensi dell'art. 252 bis Codice dell'ambiente con il gruppo industriale Cevital/Aferpi, è riconosciuto nell'ordinamento vigente di interesse pubblico, e che pertanto tutte le istituzioni che hanno sottoscritto detto Accordo, compreso quindi il Comune di Piombino, sono impegnate a determinare e favorire le condizioni per consentirne l'attuazione, si ritiene di dover confermare la scelta operata con la Variante adottata con conseguente non accoglimento dell'osservazione.

OSSERVAZIONE N. 11
Prot. n. 1277 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti segnalano come, "*riempiendo e rialzando il Quagliodromo di circa 4 mt si determini di fatto una tombatura, con una conseguente riduzione della capacità di invaso e una riduzione di capacità di assorbimento delle piogge*", impedendo di fatto a tale area di funzionare da Cassa di espansione per il fiume Cornia e alterando l'equilibrio idraulico. Evidenziano inoltre che si tratta di un'area PIME dove "*il fiume Cornia in passato è esondato raggiungendo l'altezza di 2 mt*". Proposta controdeduzione: I rilievi e le argomentazioni avanzate dagli osservanti riconducibili ai contenuti dell'osservazione n. 2 (punto 2) e n. 6; si rinvia pertanto alle relative controdeduzioni anche per la presente osservazione, che si propone conseguentemente di non accogliere per le motivazioni ivi riportate.

OSSERVAZIONE N. 12
Prot. n. 1278 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti ritengono che "*le previste e non specificate azioni compensatorie costituite dalla cessione di territori demaniali in concessione ad Aferpi*" non siano "*paragonabili al danno subito dagli interessi della collettività*". Ritengono come per il nuovo tracciato ferroviario, auspicato nel più breve tempo anche dai sottoscrittori della osservazione, si possano trovare soluzioni logistiche alternative senza provocare un aggravio di costi significativi ed evitando di occupare nuovo suolo. Proposta di controdeduzione: Gli osservanti avanzano rilievi e considerazioni riconducibili ed analoghe a quelle espresse nelle osservazioni n. 1, 9, 10; si rinvia pertanto alle relative controdeduzioni anche per la presente osservazione che pertanto si propone di non accogliere.

OSSERVAZIONE N. 13
Prot. n. 1279 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti sostengono che il progetto relativo al prolungamento della SS 398, approvato nel 2013 come definitivo, prevedeva un collegamento diretto "*dallo svincolo di Portovecchio allo svincolo di via Regina Margherita attraverso un ponte che collegava i due accessi del porto commerciale"*. Rilevano come quel tratto di strada, nella Variante Aferpi "*sia completamente scomparso, con danneggiamento grave di tutto il settore commerciale delle attuali biglietterie e dell'Hotel Phalesia*" con conseguente perdita di posti di lavoro. Gli osservanti chiedono inoltre se ci siano studi specifici sulla perdita dei posti di lavoro. Proposta di controdeduzione: Per quanto riguarda le motivazioni di ordine generale che hanno condotto all'individuazione del nuovo tracciato stradale (tratto terminale della SS 398 Gagno-città-porto), che è stato ritenuto preferibile alla precedente soluzione, si rimanda alla controdeduzioni relative alle osservazioni n. 2 (punto 2), 5 e 8 che propongono analoghi rilievi. Si specifica inoltre, così come riportato al paragrafo 5.1 della Relazione Illustrativa - Quadro conoscitivo della Variante, che per la connessione della viabilità di nuova previsione con le banchine del settore passeggeri del porto si prevede di attivare una sorta di "maxi anello" intorno all'area dello stabilimento Magona, utilizzando quindi l'asse di Via Pisa-Viale Regina Margherita per l'accesso alle banchine portuali passeggeri (e l'area diportistica di Poggio Batteria), e la Via di Portovecchio, da adeguare opportunamente, per l'uscita dal porto e la reimmissione sulla nuova viabilità extraurbana (SS 398). Non si ravvisano quindi i paventati impatti negativi sulle attività commerciali esistenti in prossimità dell'area passeggeri del porto. Si propone pertanto di non accogliere l'osservazione.

OSSERVAZIONE N. 14
Prot. n. 1282 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti evidenziano come "*l'occupazione da parte di Aferpi del Quagliodromo con le linee ferroviarie, stradali ed elettriche sia da rigettare"*. Evidenziano come le aree attualmente a disposizione di Aferpi siano "*più che sufficienti per soluzioni logistiche alternative come quelle indicate all'Amministrazione da tecnici indipendenti ed esperti del settore siderurgico".* Gli osservanti ritengono quindi che la soluzione proposta da Aferpi non sia quindi una soluzione obbligata demandando alla Amministrazione la verifica della stessa con tecnici *"non di parte aziendale".* Proposta di controdeduzione: Gli osservanti avanzano rilievi e considerazioni riconducibili ed analoghe a quelle espresse nelle osservazioni n. 1, 9, 10; si rinvia pertanto alle relative controdeduzioni anche per la presente osservazione che pertanto si propone di non accogliere.

OSSERVAZIONE N. 15
Prot. n. 1283 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti ritengono che l'innalzamento del piano di campagna del Quagliodromo mediante l'uso di terre recuperate dalle opere di scavo necessarie alla realizzazione dei nuovi impianti, quindi di origine industriale, distruggerebbe le caratteristiche ambientali proprie dell'area, "*cancellando per sempre una zona importante per la sosta e l'alimentazione dell'avifauna della vicina Riserva Orti Bottagone*" determinando di fatto un "*tombamento di un terreno allo stato naturale*". Gli osservanti sostengono che l'occupazione del Quagliodromo vada ad incidere negativamente sulla Riserva Orti Bottagone, SIR SIC ZPS e zona Ramsar nonché sito di Natura 2000, finalizzato alla conservazione della biodiversità e quindi importante richiamo per un turismo qualificato. Proposta di controdeduzione: I rilievi e le argomentazioni avanzate dagli osservanti riconducibili ai contenuti dell'osservazione n. 1; si rinvia pertanto alla relativa proposta di controdeduzione anche per la presente osservazione, che si propone conseguentemente di non accogliere.

OSSERVAZIONE N. 16
Prot. n. 1285 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: L'osservazione ha il medesimo contenuto del punto n.2 dell'osservazione n. 2 a cui si rinvia. Proposta di controdeduzione: Si controdeduce nei termini indicati nella controdeduzione relativa al punto 2 dell'osservazione n. 2, proponendo pertanto di non accogliere l'osservazione.

OSSERVAZIONE N. 17
Prot. n. 1286 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: L'osservazione ha il medesimo contenuto del punto 1 dell'osservazione n. 2 a cui si rinvia. Proposta di controdeduzione: Si controdeduce nei termini indicati nella controdeduzione relativa al punto 1 dell'osservazione n. 2, proponendo pertanto di non accogliere l'osservazione.

OSSERVAZIONE N. 18
Prot. n. 1288 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti rilevano che la realizzazione dell'opera ferroviaria, così come prevista dalla Variante, risulta incompatibile con le caratteristiche dell'area interessata, in quanto è area contigua della Riserva naturale regionale Padule Orti Bottagone (Riserva Naturale provinciale, SIC, ZPS, zona Ramsar), che è zona umida costiera strategica sulla direttrice migratoria tirrenica e l'arcipelago toscano, e che costituisce un punto strategico per il transito e la nidificazione di molte specie di uccelli. Gli osservanti rilevano inoltre come lo studio di incidenza presentato da Aferpi "*sia molto lacunoso con riferimento al numero di specie di avifauna stanziali e di transito*" che di fatto lo rende inattendibile, ed allegano all'osservazione l'elenco delle specie parte integrante dello studio condotto da S.Benucci e L.Vanni. Gli osservanti evidenziano infine, essendo dal 2014 ferma l'area a ciclo continuo e da qualche tempo dismessa la centrale Enel, prossima ad una riconversione funzionale (mall-outlet), come l'area in questione abbia assunto in questi anni un grado di naturalità tra i più elevati della costa tirrenica e pertanto incompatibile con la previsione operata dalla Variante. Proposta di controdeduzione I rilievi e le argomentazioni avanzate dagli osservanti sono riconducibili ai contenuti dell'osservazione n. 1; si rinvia pertanto alla relativa proposta di controdeduzione anche per la presente osservazione, che si propone conseguentemente di non accogliere.

OSSERVAZIONE N. 19
Prot. n. 1289 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti dichiarano che dalla documentazione allegata alla Variante Aferpi adottata, risulta che "i *nastri trasportatori dovranno essere contenuti all'interno delle aree di competenza Aferpi Piombino Logistic*" ma che dagli elaborati grafici si evince che "*i tracciati passano uno sopra il nuovo porticciolo e l'altro sopra l'uscita delle Terre Rosse."* Gli osservanti ritengono che le soluzioni proposte risultino pericolose per il transito delle imbarcazioni da diporto perché il materiale trasportato è altamente infiammabile. Richiedono pertanto una soluzione più sicura e meno impattante dal punto di vista estetico a fronte della previsione nella zona del porticciolo turistico. Proposta di controdeduzione Si conviene con gli osservanti che le infrastrutture tecnologiche di funzionali alle attività industriali non devono interferire e determinare limitazioni alle attività economiche ed alle altre funzioni già insediate, o di cui si prevede l'insediamento nelle aree limitrofe in conformità alle revisioni del vigente RU; si evidenzia tuttavia che tali profili attengono alle successive fasi progettuali e istruttorie e non già ai contenuti della presente Variante.

OSSERVAZIONE N. 20

Prot. n. 1290 del 13 gennaio 2017

Richiedente: vari cittadini

Sintesi osservazione:
Gli osservanti rilevano che dalla documentazione relativa alla Variante Aferpi (relazione tecnica e masterplan), emerge che l'azienda dismetterà il centro servizi rotaie (CSR) successivamente alla realizzazione del nuovo treno a rotaie, liberando un'area ad oggi classificata come area siderurgica.
Rilevano che dagli elaborati grafici emerge che parte di questa area ha destinazione "F6". Richiedono che a tale area, in luogo della destinazione F6, sia attribuita una destinazione che consenta la realizzazione delle attività agroalimentari, al fine di eliminare tale previsione in prossimità della città. Le aree più prossime alla città potrebbero essere in parte destinate ad attività retroportuali e in parte a verde.
Evidenziano inoltre la necessità di modificare il tracciato del secondo tratto della 398 preferendo l'attuazione "*del tracciato della precedente Amministrazione, al fine di non gravare con il traffico le zone di via Portovecchio, via Pisa, via Landi e via Cavallotti."*

Proposta di controdeduzione:
Per quanto riguarda la localizzazione del polo agroalimentare, si fa presente che il complessivo piano industriale del gruppo Cevital-Aferpi, si incentra su criteri di massima ottimizzazione dei processi produttivi e della logistica dello stabilimento ed in questo quadro risulta quindi determinante la razionale diversificazione e dislocazione dei diversi settori produttivi; inoltre il polo agroalimentare, per le strette connessioni funzionali e le sinergie con porto ed il polo della logistica, deve quindi localizzarsi in prossimità di dette aree, necessitando comunque di spazi ed aree adeguate per la localizzazione degli impianti e degli edifici produttivi.
Si evidenzia tuttavia come, nella disciplina normativa del RU oggetto della presente Variante (si veda in particolare art. 65 NTA sottozona D 4- ambiti di riassetto e diversificazione industriale corrispondenti alle aree destinate al polo agroalimentare) si sia tenuto debitamente conto della contiguità con il tessuto rubano limitrofo (Quartiere Cotone-Poggetto) prevedendo una congrua fascia di separazione e mitigazione e l'introduzione di ulteriori criteri progettuali finalizzati a limitare gli impatti dell'attività industriale rispetto al contiguo tessuto urbano (si evidenzia peraltro che tali aree sono allo stato attuale occupate allo stabilimento siderurgico). Si fa presente comunque che, nell'ambito del procedimento di VAS, tuttora in corso di svolgimento, potranno essere formulati indicazioni e prescrizioni volte a limitare ulteriormente i potenziali impatti.
Ciò detto si ricorda comunque che l'attuazione del Piano industriale in argomento, che è parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015 ai sensi dell'art. 252 bis Codice dell'ambiente con il gruppo industriale Cevital/Aferpi, è riconosciuto nell'ordinamento vigente di interesse pubblico, e che pertanto tutte le istituzioni che hanno sottoscritto detto Accordo, compreso il Comune di Piombino, sono impegnate a determinare e favorire le condizioni per consentirne l'attuazione.
Per quanto precede si ritiene quindi di dover confermare la scelta operata con la Variante adottata con conseguente non accoglimento dell'osservazione.
Per quanto riguarda invece il tracciato della SS 398 (tratto terminale Gagno-città-porto) si rinvia alle controdeduzioni relative alle osservazioni n. 2, 5, 8, 13 che hanno avanzato analoghi rilievi e considerazioni.

OSSERVAZIONE N. 21
Prot. n. 1292 del 13 gennaio 2017
Richiedente: vari cittadini
Sintesi osservazione: Gli osservanti, premesso che ritengono il prolungamento della 398 vitale per lo sviluppo dell'intera Val di Cornia, rilevano che, il "*progetto definitivo della precedente Amministrazione approvato nel 2013"* prevedeva "*la penetrazione diretta dell'infrastruttura viaria passando per larghi tratti parallelamente alla linea ferroviaria, di fatto meno onerosa rispetto al tracciato proposto da Aferpi e recepito nelle tavole di Variante, perché non esistono più adiacenti aree soggette a RIR e gli impianti ex area a caldo sono stati dismessi".* Gli osservanti rilevano inoltre come la precedente soluzione viabilistica consentisse di separare il traffico verso il porto da quello verso il centro abitato, mentre la soluzione adottata con la Variante passi in prossimità della borgata Cotone Poggetto e delle vie della Resistenza Cavallotti Pisacane Portovecchio con conseguente aggravio di inquinamento atmosferico ed acustico per i residenti e riduzione dei criteri di sicurezza, poiché dirotta tutto il traffico sulla rotatoria di via Pisa. Infine gli osservanti sottolineano come "*il precedente progetto avesse come scopo primario quello di togliere il traffico dalla città mentre quello della Variante fallisce miseramente non ottemperando al suo scopo principale"*. Proposta di controdeduzione: I rilievi e le considerazioni formulate dagli osservanti sono sostanzialmente riconducibili e sovrapponibili a quelle delle osservazioni n. 2,5,8,13 nelle quali si esprime contrarietà alla nuova soluzione di tracciato individuata nella Variante adottata e se ne rappresentano i presunti effetti negativi . Si rinvia pertanto alle relative controdeduzioni con conseguente non accoglimento della presente osservazione, per le motivazioni ivi espresse. Si sottolinea inoltre, anche in questo caso, come sia tuttora in corso il procedimento di VAS della presente Variante, la cui finalità è appunto quella di valutare complessivamente i potenziali impatti ambientali derivanti dalle nuove scelte urbanistiche e di assetto del territorio operate con Variante stessa (compresa pertanto la nuova soluzione individuata per il tracciato stradale in argomento), da cui potranno eventualmente derivare ulteriori prescrizioni e indicazioni in merito.

OSSERVAZIONE N. 22

Prot. n. 1368 del 16 gennaio 2017 (PEC del 13.01.2017)

Richiedente: Tenaris Dalmine

Sintesi osservazione:

L'osservante, consapevole che la Variante adottata opera ad una scala che non attiene ai profili organizzativi definitivi del sistema accessibilità, logistica e intermodalità demandando le soluzioni di assetto definitivo dell'opera ferroviaria alle successive fasi progettuali, richiede che nella Variante venga esplicitata la necessità che il sistema infrastrutturale e logistico complessivo, prefigurato nel *Masterplan* Aferpi e nella Variante adoattata, sia potenziato in correlazione all'intero comparto produttivo siderurgico di Piombino, salvaguardando il complesso delle accessibilità dell'insieme delle aziende insediate e prevedendo che il potenziamento ferroviario sia comunque in relazione alla funzionalità dell'intero sistema produttivo.

In particolare l'osservante, ritenendo strategico anche per l'Azienda Dalmine implementare l'accessibilità al porto e l'intermodalità, fa presente quanto segue:

- l'accessibilità carrabile aziendale al porto da tempo avviene con la possibilità d'uso della strada che transita su proprietà in parte demaniali ed in parte ora Aferpi;
- il miglioramento della connessione tra rete ferroviaria esistente e banchine portuali aumenta l'interesse aziendale all'uso portuale e all'uso delle previste nuove aree di stoccaggio retroportuali;
- la realizzazione del nuovo anello ferroviario di variante per il migliore collegamento Aferpi-porto può costituire nel tempo una notevole possibilità di riorganizzazione su ferro del traffico aziendale, possibile tuttavia necessariamente con l'accessibilità a tale estensione.

A tal fine l'osservante formula alcune integrazioni da apportare all'art. 63, 64 e 96 delle Norme tecniche di attuazione del RU, di seguito riportate (in **grassetto evidenziato in giallo** le proposte di integrazione rispetto al testo della Variante adottata)

Art. 63 – D2 ~~impianti~~ ambiti industriali di espansione per l'industria siderurgica

Omissis…

Nelle aree dello stabilimento industriale Aferpi per il quale, in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015, è previsto il complessivo riassetto funzionale e consolidamento produttivo del polo siderurgico, la realizzazione dei nuovi impianti industriali e la rilocalizzazione di quelli esistenti è subordinato alla sottoscrizione di una "convenzione quadro" con il Comune e alla definizione di un progetto di inserimento paesaggistico come sopra disciplinato.

Con detta convenzione, la cui attuazione potrà essere graduata in relazione alle fasi realizzative del piano industriale, dovranno essere disciplinati gli oneri a carico dell'azienda in ordine:

- **alle opere e agli interventi di inserimento paesaggistico e/o mitigazione ambientale/paesaggistica dei nuovi impianti industriali individuati nell'ambito dei procedimenti di VIA/VAS che in ogni caso dovranno comprendere la realizzazione delle fasce di filtro tra lo stabilimento industriale e gli insediamenti**

esistenti ai margini industriali nonché rispetto alle aree costiere e fluviali contermini, così come rappresentato indicativamente negli elaborati cartografici del presente RU;

- **alla cessione gratuita delle aree di proprietà dell'azienda funzionali alla realizzazione del prolungamento della SS 398 fino al porto, ancorchè esterne all'ambito D2, qualora non già acquisite con altre modalità;**
- **alla sistemazione/adeguamento, anche in funzione della mobilità ciclo-pedonale, della viabilità litoranea esistente attualmente in uso esclusivo dell'azienda, con conseguente impegno a garantirne l'uso pubblico;**
- **agli 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; potranno concorrere al soddisfacimento degli standard pubblici le aree sopra menzionate necessarie alla realizzazione della SS 398, alla sistemazione e pubblicizzazione della viabilità litoranea, nonché le aree destinate alla realizzazione di fasce di filtro a verde;**
- **alla realizzazione, a parziale scomputo degli oneri di urbanizzazione, di eventuali ulteriori opere pubbliche e di interesse pubblico funzionalmente connesse o poste in prossimità degli ambiti industriali.**
- **ai modi dello sviluppo dell'opera ferroviaria, anche in correlazione al potenziale transito delle merci dell'intero comparto siderurgico.**

Omissis…

Art. 64 - D3 ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali e paesistici

Omissis…

La realizzazione delle infrastrutture e degli interventi a servizio dell'industria siderurgica è comunque subordinata alla sottoscrizione da parte dell'azienda della "convenzione quadro" di cui al precedente articolo 63. Il progetto dell'opera sarà definito in modo da salvaguardare le possibilità di suo utilizzo per il transito delle merci a servizio delle aziende dell'intero comparto siderurgico.

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

Omissis…

D14.1.1 Ambiti retroportuali per la logistica

L'ambito comprende le aree retroportuali storicamente utilizzate ed impegnate da infrastrutture, impianti e stoccaggi funzionali all'industria siderurgica, da riconvertire progressivamente a funzioni di tipo logistico e di servizio ai traffici portuali con particolare riferimento alla movimentazione delle merci dell'intero comparto siderurgico.

L'assetto infrastrutturale viario e ferroviario è condizione per la funzionalità degli interventi di riassetto e riconversione funzionale dell'ambito e per il conseguimento di una piena integrazione tra le aree retroportuali ed il porto commerciale-industriale.

Omissis….

Proposta di controdeduzione:
Si deve rilevare, in via preliminare, come il potenziamento e l'utilizzo "condiviso", anche da parte delle altre aziende insediate nel comparto produttivo di Piombino, delle nuove infrastrutture ferroviarie prefigurate nel *Masterplan* Aferpi, su cui si incentra la presente Variante, presupponga accordi di natura commerciale tra le stesse aziende sui quali l'amministrazione comunale e gli strumenti di pianificazione non possono incidere in modo significativo, introducendo condizionamenti di natura prescrittiva e coercitiva.
Tuttavia, condividendo il senso e le finalità dell'osservazione e convenendo con l'osservante che è di rilevanza strategica, per tutte le aziende afferenti al comparto siderurgico, implementare le connessioni infrastrutturali e l'intermodalità ottimizzando in tal modo la movimentazione dei materiali e dei prodotti e facendo leva, laddove possibile, sulle economie di scala, si propone di accogliere parzialmente l'osservazione, integrando le NTA del RU, ed in particolare gli articoli 63 e 96, come di seguito riportato (in **grassetto evidenziato in giallo** le proposte di integrazione rispetto al testo della Variante adottata; il testo riportato include anche le modifiche introdotte con l'accoglimento dell'osservazione n.3).

Art. 63 – D2 ~~impianti~~ ambiti industriali di espansione per l'industria siderurgica

Omissis…

Nelle aree dello stabilimento industriale Aferpi per il quale, in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015, è previsto il complessivo riassetto funzionale e consolidamento produttivo del polo siderurgico, la realizzazione dei nuovi impianti industriali e la rilocalizzazione di quelli esistenti è subordinato alla sottoscrizione di una "convenzione quadro" con il Comune e alla definizione di un progetto di inserimento paesaggistico come sopra disciplinato.
Con detta convenzione, la cui attuazione potrà essere graduata in relazione alle fasi realizzative del piano industriale, dovranno essere disciplinati gli oneri a carico dell'azienda in ordine:

- **alle opere e agli interventi di inserimento paesaggistico e/o mitigazione ambientale/paesaggistica dei nuovi impianti industriali individuati nell'ambito dei procedimenti di VIA/VAS che in ogni caso dovranno comprendere la realizzazione delle fasce di filtro tra lo stabilimento industriale e gli insediamenti esistenti ai margini industriali nonché rispetto alle aree costiere e fluviali contermini, così come rappresentato indicativamente negli elaborati cartografici del presente RU;**
- **alla cessione gratuita delle aree di proprietà dell'azienda funzionali alla realizzazione del prolungamento della SS 398 fino al porto, ancorchè esterne all'ambito D2, qualora non già acquisite con altre modalità;**
- **alla definizione, in raccordo con l'Autorità Portuale, delle modalità di utilizzo della viabilità esistente interna allo stabilimento Aferpi da parte delle altre**

aziende insediate nel comparto industriale e portuale di Piombino, nelle more della realizzazione del prolungamento della SS 398;

- **alla sistemazione/adeguamento, anche in funzione della mobilità ciclo-pedonale, della viabilità litoranea esistente attualmente in uso esclusivo dell'azienda, con conseguente impegno a garantirne l'uso pubblico;**
- **agli 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; potranno concorrere al soddisfacimento degli standard pubblici le aree sopra menzionate necessarie alla realizzazione della SS 398, alla sistemazione e pubblicizzazione della viabilità litoranea, nonché le aree destinate alla realizzazione di fasce di filtro a verde;**
- **alla realizzazione, a parziale scomputo degli oneri di urbanizzazione, di eventuali ulteriori opere pubbliche e di interesse pubblico funzionalmente connesse o poste in prossimità degli ambiti industriali.**
- **alla definizione, compatibilmente con la logistica ed i processi produttivi dello stabilimento Aferpi, dell'assetto e delle modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di nuova previsione (prevista negli ambiti D3), anche in correlazione al potenziale transito delle merci dell'intero comparto siderurgico.**

Omissis….

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

Omissis….

D14.1.1 Ambiti retroportuali per la logistica

L'ambito comprende le aree retroportuali storicamente utilizzate ed impegnate da infrastrutture, impianti e stoccaggi funzionali all'industria siderurgica, da riconvertire progressivamente a funzioni di tipo logistico e di servizio ai traffici portuali con particolare riferimento alla movimentazione delle merci dell'intero comparto siderurgico.

L'assetto infrastrutturale viario e ferroviario è condizione per la funzionalità degli interventi di riassetto e riconversione funzionale dell'ambito e per il conseguimento di una piena integrazione tra le aree retroportuali ed il porto commerciale-industriale.

Omissis….

OSSERVAZIONE N. 23

Prot. n. 1369 del 16 gennaio 2017 (PEC del 13.01.2017)

Richiedente: avv. Roberto Righi

Sintesi osservazione:

L'osservante, in qualità di difensore della soc. Agroittica Toscana, avanza istanza di stralcio della previsione di delocalizzazione dell'attività produttiva nonché l'eliminazione dalla norma del limite agli interventi finalizzati al potenziamento del ciclo produttivo "*in quanto eccessivamente generico e comunque immotivato e gravemente lesivo del diritto di intrapresa economica della società",* adducendo le seguenti motivazioni.

La soc. Agroittica Toscana è un'impresa agricola esercente attività di allevamento ittico, allevamento in gabbie off-shore in forza di una concessione a scadenza 2022, nonché allevamento e trasformazione a terra, in forza di altra concessione demaniale a scadenza 2030.

L'osservante rileva come la collocazione attuale sia imprescindibile per la società in quanto:

- l'alimentazione delle vasche di pre-ingrasso sfrutta la miscela di acque calde di raffreddamento della centrale elettrica, *"almeno in origine"*, con l'acqua marina;
- per evidenti motivazioni legate alla logistica in quanto *"la collocazione dell'impianto in ambito portuale consente la connessione funzionale con l'allevamento a mare".*

L'istante inoltre rileva che le attività dell'Agroittica "*possono essere svolte in forza delle concessioni senza essere fortemente e surrettiziamente limitate da norme, peraltro avendo il Comune e la Regione incompetenza totale, data la classificazione del Porto di Piombino e come tale di esclusiva competenza dello Stato".*

L'osservante evidenzia come la cessazione degli effetti di una concessione demaniale, rilasciata ad un privato per il godimento di un bene pubblico, possa verificarsi solamente per "*annullamento giudiziale, per esercizio dei poteri di autotutela ed in generale nelle forme e nei modi ex artt. 21 quinques e nonies della L. n. 241/1990, per decadenza nelle ipotesi tipiche dell'art. 47 del Cod. Nav. e per decorso del termine di validità della stessa*"; evidenzia inoltre come, una volta che la concessione-contratto rilasciata dalla A.P. è divenuta efficace, non vi sia spazio alcuno affinché la situazione giuridica di essa possa essere successivamente incisa in negativo da altre Amministrazioni Pubbliche nell'esercizio di poteri urbanistici.

L'osservante rileva che tale potere non può essere esercitato dagli strumenti urbanistici (PS e RU) che non possono "*in alcun modo incidere sui titoli edilizi, sulle concessioni ed in generale sulle destinazioni e le attività esistenti alla data della sua approvazione, in forza del principio pacifico per il quale la pianificazione urbanistica opera pro futuro e soltanto con riferimento alle aree libere dagli interventi e le destinazioni ancora da realizzare". Afferma che "ai sensi dell'art. 7 della L. n. 1150/1942 il Comune disciplina, con il piano regolatore generale, l'assetto urbanistico dell'intero territorio comunale con la precisazione delle zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano e la determinazione dei vincoli e dei caratteri da osservare in ciascuna zona; le previsioni del piano servono a conformare l'edificazione futura e non anche le costruzioni esistenti al momento della sua entrata in vigore o di una sua variante (consiglio di Stato sez. IV 4925/2013; TAR Puglia Bari sez III n. 919/012)".*

Tale disciplina, sostiene l'osservante, vale anche per i piani attuativi o speciali quali il Piano regolatore portuale (*"strumento pianificatorio nell'ambito portuale avente natura esclusivamente tecnica e finalizzato allo svolgimento di attività portuali" - CdS sez. VI n. 293/2007"*) al quale la Variante demanda la disciplina del nuovo assetto del porto commerciale.

Inoltre la disciplina introdotta dalla Variante che "*limita il potenziamento produttivo dell'attività*",

secondo l'osservante, impedisce l'implementazione dell'impresa cristallizzando la sua crescita alla data di approvazione della Variante stessa; tale previsione esula dai poteri della pianificazione urbanistica poiché disciplina direttamente l'esercizio di una attività economica in essere per le sopra esposte motivazioni; tali limitazioni si traducono in un vincolo espropriativo sostanziale, continua l'osservante, che dovrebbe comunque essere indennizzato.
Sostiene ancora l'osservante che la norma contiene una assoluta indeterminatezza nella definizione di "potenziamento del ciclo produttivo", e che risulta illogica in quanto, oltre a riferirsi alla attività produttiva e non al territorio, non consente di distinguere tra due distinti cicli produttivi (quello a terra e quello off-shore).
In conclusione l'osservante ribadisce che la disposizione normativa introdotta con la Variante si sostanzia in "*prescrizioni sostanzialmente espropriative che attribuirebbero all'Amministrazione Comunale poteri in materia di esercizio delle attività imprenditoriali che il vigente ordinamento costituzionale non consente e che, qualora approvata, contrasterebbe frontalmente con il principio fondamentale della materia edilizia previsto dall'art. 17 del DL n. 133/2014 convertito in L n. 164/2014"*.
Infine l'osservante avanza l'ipotesi di un possibile ricorso giurisdizionale con richiesta di risarcimento del danno qualora la Variante, e conseguentemente il dispositivo normativo osservato, venisse definitivamente approvato.

Proposta di controdeduzione
Si conviene con l'osservante che è pacifica la non incidenza della disciplina degli strumenti urbanistici rispetto ai titoli edilizi rilasciati e agli assetti edilizi e funzionali legittimante già presenti nel territorio; è tuttavia altrettanto pacifica la prerogativa e potestà pianificatoria del Comune, sancita dall'ordinamento vigente, nella definizione dell'assetto e del disegno complessivo del territorio in ragione degli interessi generali e degli obiettivi di governo perseguiti dall'amministrazione, con conseguente limitazione dell'attività edilizia e degli interventi di trasformazione che risultino in contrasto con tali obiettivi e previsioni. Ciò resta vero, diversamente da quanto sostiene l'osservante, anche negli ambiti portuali di rilevanza statale assoggettati a PRP per il quale la L. 84/94 prevede la necessaria pronuncia del Comune in ordine alla conformità dello stesso PRP al PRG comunale (si veda peraltro anche quanto stabilito dall'art. 44 della LR 65/2014).
Per quanto riguarda, nello specifico, la soc. Agroittica si tratta di una realtà produttiva operante nel settore dell'acquacoltura insediatasi in un contesto industriale e portuale che nel corso del tempo si è andato progressivamente consolidando e potenziando (in particolare il porto commerciale-industriale-passeggeri), e che rende necessario, in prospettiva degli ulteriori sviluppi, la disponibilità di nuove aree e dotazioni infrastrutturali; in questo quadro la collocazione dell'attività di cui si parla risulta palesemente incongrua, per collocazione e tipologia produttiva, costituendo intralcio e limitazione ad una più adeguata definizione dell'assetto portuale (tant'è che nel PRP di competenza dell'Autorità Portuale le aree attualmente occupate dall'Agroittica sono ricomprese parzialmente nell'area destinata al terminal commerciale-industriale). Da qui discende l'obiettivo perseguito dalla pianificazione comunale (e portuale), sancito fin dalla Variante al PRG e al PS d'Area per la "*portualità, distretto della nautica, riassetto delle aree industriali e infrastrutture connesse*" (definitivamente approvata con deliberazione del C.C. n. 64/2009), relativo alla rilocalizzazione di tale attività, al momento in cui si determineranno le condizioni economiche-imprenditoriali per attuare tale trasferimento.
Ciò premesso si ravvisa dunque del tutto legittimo poter affermare nel vigente RU l'obiettivo della rilocalizzazione dell'impianto di acquacoltura in questione, che confligge, almeno nella originaria

configurazione dell'attività di produzione ittica, incentrata essenzialmente in vasche di produzione a terra, con le esigenze di sviluppo e consolidamento del porto di Piombino e delle aree retroportuali da asservire alla logistica.
Tuttavia, preso atto che le concessioni demaniali in essere di cui è titolare la soc. Agroittica, rilasciate dalla stessa Autorità Portuale, hanno una durata fino al 2020 e 2030, e considerate inoltre le potenzialità di crescita e il processo di diversificazione produttiva messo in atto dell'azienda mediante l'allestimento di vasche di allevamento a mare, recentemente autorizzate, che richiedono comunque una base logistica e di riferimento a terra, ma che, in prospettiva, riducono i conflitti con le funzioni portuali e industriali al contorno, si ritiene che sussistano ragioni per accogliere parzialmente l'osservazione.

Si propone pertanto di modificare le norme di attuazione del RU di cui all'articolo 96 (Ambiti di espansione della portualità, della logistica e della nautica, relativamente agli specifici ambiti D14.1. e D14.1.1.), come di seguito riportato (in **grassetto evidenziato in giallo** le integrazione ed in ~~**grassetto barrato evidenziato in giallo**~~ il testo eliminato rispetto al testo della Variante adottata).

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

Omissis….

D14.1 porto commerciale, industriale, passeggeri

Omissis….

All'interno dell'ambito portuale è presente un'attività produttiva di acquacoltura (Agroittica Toscana), per la quale, in relazione alle necessità di espansione e di riassetto del porto e delle aree retroportuali si prevede la delocalizzazione.
Fino a che non si determineranno le condizioni per la delocalizzazione di detta attività, per gli impianti e gli edifici esistenti sono comunque ammessi interventi a carattere manutentivo nonché tutti gli interventi finalizzati al miglioramento delle prestazioni ambientali e del ciclo produttivo, all'adeguamento delle dotazioni di servizio funzionali all'attività e all'innalzamento dei livelli di sicurezza sui luoghi di lavoro, ancorché comportanti nuova edificazione. Sono invece esclusi interventi finalizzati al potenziamento del ciclo produttivo comportanti la realizzazione di ulteriori vasche di allevamento a terra.

D14.1.1 Ambiti retroportuali per la logistica

Omissis….

Per l'attività produttiva di acquacoltura (Agroittica Toscana) insediata nell'ambito, in relazione alle necessità di espansione e di riassetto del porto e delle aree retroportuali, è prevista la delocalizzazione.
Fino a che non si determineranno le condizioni per la delocalizzazione in altro ambito di detta attività, per gli impianti e gli edifici esistenti sono comunque ammessi interventi a carattere manutentivo nonché tutti gli interventi finalizzati al miglioramento delle prestazioni ambientali e del ciclo produttivo, all'adeguamento delle dotazioni di servizio funzionali all'attività e all'innalzamento dei livelli di sicurezza sui luoghi di lavoro, ancorché comportanti nuova edificazione. Detti interventi sono consentiti indipendentemente dalla definizione ed approvazione del

piano urbanistico attuativo previsto per l'ambito D14.1.1.
Sono invece esclusi interventi finalizzati al potenziamento del ciclo produttivo comportanti la realizzazione di ulteriori vasche di allevamento a terra.

OSSERVAZIONE N. 24

Prot. n. 1370 del 16 gennaio 2017 (PEC del 13.01.2017)

Richiedente: Trinchini Giuseppe

L'osservante trasmette e fa proprie le 17 osservazioni pervenute alla redazione del "Corriere Etrusco" sottoscritte da cittadini che hanno richiesto di inoltrarle al Comune.
Dette osservazioni sono coincidenti, ad eccezione della n. 3, ad altre osservazioni già pervenute direttamente al Comune e sintetizzate nel presente documento.
Di seguito si riporta pertanto l'elenco delle osservazioni trasmesse dal Sig. Trinchini e le relative corrispondenze con le osservazioni pervenute al Comune e con le relative controdeduzioni.

Osservazione n. 1/corrispondente all'osservazione n. 2 (punto 2) e all'osservazione n. 16 già sintetizzate nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 2/corrispondente all'osservazione n. 2 (punto 1) e all'osservazione n. 17 già sintetizzate nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 3 (non corrispondente ad altre osservazioni presentate)
Sintesi osservazione
Gli osservanti premettono che il Quagliodromo "*è una importante fetta della costa est, che si sta ripensando criticamente le scelte siderurgiche di un tempo puntando forte al turismo*" ritenendo quindi inopportuno sacrificare una ulteriore porzione del territorio comunale all'industria, sostenendo che all'interno dell'attuale comparto siderurgico peraltro "*esistono grandi spazi inutilizzati*". Nello specifico articolano l'osservazione nei punti che seguono.

Punto n.1) Lo spegnimento della Centrale Torre del Sale e la sua conversione funzionale (aree museali e fitness) insieme a quello dell'area a caldo Lucchini, nonché il saltuario funzionamento dei laminatoi, hanno trasformato l'area, oggetto di Variante, "*da area industrializzata a area scarsamente antropizzata*".
Questo dovrebbe essere il punto di partenza di tutte le considerazioni della Amministrazione comunale, evidenziando che già la documentazione inviata da Aferpi alla Regione Toscana per la procedura di non assoggettabilità a VIA poggia sul principio secondo il quale "*i forni elettrici.... inquinano meno dell'altoforno.... e l'intero ciclo di produzione dell'acciaio da forno elettrico meno del ciclo integrale*".
Gli osservanti ricordano infine che la Provincia di Livorno ha volturato parzialmente (solo per i laminatoi e i relativi servizi) l'AIA ex Lucchini ad Aferpi.
Punto n. 2) Lo studio di incidenza presentato da Aferpi non "*riporta tutte le specie di avifauna presenti sia nell'area del Quagliodromo che lungo la costa di Ponte d'Oro*" (allega l'elenco delle specie messo a punto dagli ornitologi Benucci e Vanni), ricordando che alcune di queste specie sono in via di estinzione.
Punto n. 3) Il territorio della Val di Cornia, e soprattutto quello costiero, malgrado i numerosi interventi di urbanizzazione, trasformazione e industrializzazione, ha mantenuto rilevanti aspetti di naturalità che meritano di essere salvaguardati.
Punto n. 4) L'area del Quagliodromo rappresenta un "*importante tassello nella rete di Habitat naturali ancora presenti lungo la costa est*"; la sua peculiare "conformazione a prateria naturale" costituisce un importante punto di sosta, alimentazione, svernamento e riproduzione di molte

specie di uccelli e la vicina attività di addestramento cani non compromette la conservazione delle specie di uccelli rilevate.
Punto n. 5) dal termine della stagione venatoria l'area rappresenta un importante punto di "*stop&go*" per molte specie migratrici.
Punto n. 6) L'area del Quagliodromo è frequentata da grandi specie quali cicogna bianca, gru, falco pescatore....e la realizzazione di elettrodotti rappresenterebbe per loro un pericolo diretto.
Punto n. 7) L'ipotesi di destinare "*aree vergini*" alla grande industria contrasta con gli indirizzi del "*Piano Strutturale della Costa est*" che prevede la conservazione delle riserve naturali e paesaggistiche, su cui dovrebbe fondarsi la diversificazione economica del territorio piombinese.
Punto n. 8) l'eventuale incidenza di nuovi insediamenti industriali dovrebbe essere supportata da serie indagini tecnico-scientifiche relative alla flora e alla fauna da tutelare.
La relazione di incidenza redatta da Aferpi è stata redatta con superficialità ed approssimazione, solo parzialmente compensata con la successiva integrazione.
Punto n. 9) Compromettere il Quagliodromo significa per il territorio una grave "*perdita di biodiversità*".
Punto n. 10) E' fondamentale puntare sulle bonifiche delle aree impropriamente utilizzate da anni come discariche di rifiuti industriali e pericolosi, valutando la ricollocazione di impianti industriali in quelle aree.
Punto n. 11) La cattiva gestione dell'area naturale protetta europea rischia di provocare gravi responsabilità per violazione della normativa comunitaria in materia di tutela di habitat naturali e semi naturali nonché dell'avifauna selvatica, con il rischio di importanti sanzioni comunitarie di cui l'amministrazione dovrebbe tener conto.

Proposta di controdeduzione:
L'osservazione in oggetto ripropone rilievi e considerazioni già avanzate da parte di altri cittadini e associazioni. Si rinvia pertanto alle controdeduzioni formulate in riferimento alle osservazioni n. 1,2,4,9,10 che precedono confermando anche in questo caso, per le motivazioni ivi espresse, le scelte operate dalla Variante adottata. Conseguentemente si propone di non accogliere l'osservazione, facendo tuttavia presente anche in questo caso, come sia tuttora in corso il procedimento di VAS della presente Variante, la cui finalità è appunto quella di valutare complessivamente i potenziali impatti ambientali derivanti dalle nuove scelte urbanistiche e di assetto del territorio operate, da cui potranno eventualmente derivare ulteriori prescrizioni e indicazioni in merito.

Osservazione n. 4/corrispondente all'osservazione n. 14 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 5/corrispondente all'osservazione n. 9 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 6/corrispondente all'osservazione n. 10 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 7/corrispondente all'osservazione n. 15 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 8/corrispondente all'osservazione n. 7 già sintetizzata nel presente documento, a

cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 9/corrispondente all'osservazione n. 11 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 10/corrispondente all'osservazione n. 6 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 11/corrispondente all'osservazione n. 12 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 12/corrispondente all'osservazione n. 18 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 13/corrispondente all'osservazione n. 20 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia pertanto per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 14/corrispondente all'osservazione n. 19 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 15/corrispondente all'osservazione n. 21 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 16/corrispondente all'osservazione n.8 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

Osservazione n. 17/corrispondente all'osservazione n. 13 già sintetizzata nel presente documento, a cui si rinvia per la relativa controdeduzione.

CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111, fax 63290 - ccp 136572 - P.IVA 00290280494 – CAP 57025

Settore Programmazione Territoriale ed Economica

Verbale tavolo tecnico infrastrutture Comune-APP
Riunione del 19.05.2017

OdG: comparazione alternative tracciato stradale secondo lotto SS 398 (tratto Gagno-città-settore sud porto commerciale-passeggeri)

Il tavolo tecnico è stato convocato per le vie brevi, su richiesta dell'arch. Cerrina, al fine di esaminare congiuntamente le richieste di approfondimento formulate dal NTV VIA/VAS del Comune di Piombino, nella seduta del 31.03.2017, in riferimento al procedimento di VAS della "Variante Urbanistica al Piano Strutturale d'Area e al Regolamento Urbanistico per l'attuazione del Piano Industriale Aferpi" (adottata con deliberazione del C.C. n. 135 del 28.10.2016), con specifico riferimento al tracciato stradale del secondo lotto della SS398 di collegamento al porto di Piombino (tratto Gagno-città-porto).
Sono presenti:
per il Comune di Piombino:
- arch Camilla Cerrina Feroni (Dirigente del Settore PTE)
- ing. Matteo Caramante (Responsabile del Servizio Aree Pubbliche-Settore LL.PP.)
per l'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno settentrionale-Uffici di Piombino:
- ing. Sandra Muccetti (Dirigente Area Tecnica)
- geom. Antonio Saviozzi (Funzionario Area Tecnica)

Non sono stati invitati a partecipare all'incontro odierno i referenti tecnici della soc. Aferpi, precedentemente coinvolti nei lavori del tavolo tecnico, in quanto la trattazione del tema all'OdG attiene alle esclusive prerogative e competenze di Comune ed APP.

L'arch. Cerrina aggiorna i presenti sullo stato del procedimento della Variante urbanistica in oggetto e sul relativo procedimento di VAS, facendo presente che tra le richieste di integrazione formulate dal NTV VIA/VAS del Comune (organismo tecnico di supporto all'Autorità competente che esprime il parere motivato di cui all'art.26 della L.R. 10/2010) al Soggetto Proponente (che nel procedimento in oggetto è stato individuato nel gruppo industriale Aferpi) vi è la seguente:
"implementazione delle motivazioni che hanno portato a scegliere il corridoio infrastrutturale destinato al nuovo tratto della SS 398 (con eventuale considerazione delle alternative) e fornire già in questa fase un'analisi più dettagliata dei potenziali impatti che questa opera potrebbe determinare. Omissis…"

Considerato che il tema in questione riguarda scelte di pianificazione urbanistica operate dal Comune sulla base delle analisi e valutazioni condotte nell'ambito del presente tavolo tecnico (istituito in sede locale per l'individuazione di un tracciato stradale condiviso, alla luce dei nuovi scenari industriali, in relazione all'obiettivo di cui all'Asse II/Azione I dell'Accordo di Programma del 24.04.2014), si è ritenuto opportuno sottoporre ed esaminare nuovamente l'argomento in questa sede, con particolare riferimento alla esplicitazione delle motivazioni che hanno condotto alla scelta del nuovo tracciato ed alla comparazione delle possibili alternative; ciò al fine di fornire gli elementi utili da trasferire al soggetto incaricato di produrre le integrazioni al Rapporto Ambientale nell'ambito del procedimento di VAS della suddetta variante urbanistica.

Si dà atto preliminarmente che il tavolo tecnico, istituito per le finalità del richiamato Accordo di Programma e per le conseguenti attività pianificatorie di competenza del Comune, aveva già condotto in occasione delle precedenti sedute (svoltesi in data 5.11.2015, 2.12.2015 e 17.02.2016) le valutazioni e gli approfondimenti propedeutici all'individuazione alla "scala urbanistica" del tracciato stradale in argomento, in relazione ai mutati scenari industriali e di assetto urbanistico; non si era tuttavia data evidenza della comparazione tra le possibili opzioni considerate pur esplicitando, nei verbali delle precedenti sedute e nel documento di variante (si veda paragrafo 5.1), le motivazioni di fondo che avevano condotto all'individuazione del nuovo tracciato.

Si procede quindi in questa sede ad effettuare la comparazione delle possibili alternative per il tracciato stradale in questione (tratto Gagno-città-porto) prendendo in considerazione:

- il tracciato individuato in sede di variante urbanistica (di seguito opzione 1)
- il vecchio tracciato individuato dal vigente RU, derivante dallo sviluppo del progetto preliminare SAT risalente al 2009/2010 (di seguito opzione 2).

Si ritiene infatti che non sussistano ulteriori ragionevoli alternative di tracciato da poter considerare ai fini della comparazione, in quanto l'unica ulteriore opzione ipotizzabile potrebbe essere un tracciato attestato sul "fronte mare" (quindi ad est del tracciato di cui all'opzione 2), che tuttavia implicherebbe rilevantissime interferenze con l'assetto e la funzionalità del porto, che si ritengono non superabili né mitigabili sia per ragioni di ordine tecnico-infrastrutturale sia per ragioni di ordine economico.

La comparazione delle due alternative viene effettuata in termini qualitativi evidenziando punti di forza (vantaggi) e criticità (svantaggi) per ciascuna opzione, così come riportato nella tabella allegata.
I due tracciati oggetto di comparazione, individuati negli elaborati cartografici del vigente RUC ed in quelli relativi alla Variante urbanistica sopra richiamata, sono schematicamente riportati nello stralcio ortofotografico allegato.

Conclusioni
I presenti, anche sulla base della comparazione effettuata in questa sede, confermano le ragioni che hanno indotto all'individuazione del nuovo tracciato stradale, per le motivazioni puntualmente espresse nella tabella allegata, e comunque già argomentate, se pure in forma sintetica, nei precedenti verbali del tavolo tecnico e nel documento della Variante Urbanistica promossa dal Comune di Piombino.

arch. Camilla Cerrina Feroni

ing. Matteo Caramante

ing. Sandra Muccetti

geom. Antonio Saviozzi

ALLEGATO 1: TABELLA COMPARAZIONE ALTERNATIVE TRACCIATO

OPZIONE 1		OPZIONE 2	
PUNTI DI FORZA	**PUNTI DI DEBOLEZZA**	**PUNTI DI FORZA**	**PUNTI DI DEBOLEZZA**
-il nuovo tracciato stradale, opportunamente progettato ed integrato da un sistema lineare di verde urbano, potrà costituire elemento di separazione tra il tessuto urbano (Cotone-Poggetto, comparto Città Futura) e le aree a vocazione produttiva (agroalimentare-logistica); -il tracciato consentirà una connessione diretta con il comparto di Città Futura (dove si prevede l'insediamento di nuove attività commerciali, artigianali e di servizio), e con il quartiere Cotone-Poggetto, assolvendo quindi anche ad una funzione di collegamento urbano e per il nuovo ambito produttivo/servizi; - attestando il tracciato ai margini delle aree industriali si limitano significativamente le interferenze con gli assetti impiantistici e logistici degli stabilimenti produttivi che si insedieranno nel comparto agroindustriale; -allontanando il tracciato con le aree retroportuali e a vocazione logistica, che potranno accogliere stoccaggi di prodotti potenzialmente pericolosi ed infiammabili, si evitano condizionamenti reciproci per ragioni di rischio industriale. -il tracciato non interferisce con i tracciati ferroviari di penetrazione al porto e quindi non sono necessari interventi o modifiche sulla rete ferroviaria per superare le interferenze con conseguenze contenimento dei costi - il tracciato limita le interferenze con le infrastrutture esistenti, i sottoservizi e gli impianti di sottosuolo; -tempistiche inferiori di	-avvicinamento del tracciato al quartiere Cotone-Poggetto con conseguenti potenziali effetti ambientali negativi (emissioni acustiche e in atmosfera) -costi aggiuntivi per l'attuazione degli interventi di mitigazione degli effetti ambientali rispetto al quartiere Cotone-Poggetto - la realizzazione del tratto terminale (sud) del tracciato è condizionato all'avvenuto smantellamento degli impianti dell'acciaieria (se pure già prevista dal nuovo piano industriale Aferpi) - per raggiungere il settore commerciale del porto il tracciato è più lungo	- nessuna interferenza del tracciato con l'ambito urbano del Cotone-Poggetto con limitazione degli impatti ambientali negativi; - conseguente assenza di interventi di mitigazione rispetto al quartiere Cotone-Poggetto - per raggiungere il settore commerciale del porto il tracciato è più breve - disponibilità di un progetto definitivo già elaborato, ancorchè da adeguare ed aggiornare sulla base della situazione attuale	- necessità di eseguire lo spostamento degli assi ferroviari (rete nazionale) o gestire le interferenze riprogettando il tracciato per un tratto di circa 500 ml con conseguenti costi aggiuntivi - numerose interferenze con le infrastrutture, i sottoservizi e gli impianti di sottosuolo esistenti, anche in fase di cantiere -l'arrivo del tracciato su Portovecchio prevede l'ingresso in porto con la realizzazione del "lotto 3" con interferenze con lo stabilimento Magona, depuratore esistente e area operativa portuale) o tramite l'immissione sulla viabilità urbana con sovrapposizione dei flussi di traffico; - tempistiche più lunghe di attuazione e probabili maggiori costi in relazione alle numerose e complesse interferenze del tracciato; - il tracciato è attraversa aree retroportuali e a vocazione logistica, che potranno accogliere stoccaggi di prodotti potenzialmente pericolosi ed infiammabili, con possibili condizionamenti reciproci per ragioni di rischio industriale; -peggioramento "dell'effetto barriera" già determinato dalla presenza della linea ferroviaria esistente (Campiglia M.ma Piombino-porto) che non favorisce la permeabilità ed il collegamento interno nell'ambito industriale e portuale; - il tracciato non assolve a funzioni di collegamento e di interazione con la città e con il nuovo ambito produttivo-servizi di Città Futura;

realizzazione (in relazione alle limitate interferenze impiantistiche/industriali), attuabilità per stralci funzionali autonomi e possibilità di attivare in tempi rapidi (con limitati interventi di adeguamento) soluzione alternativa in attesa della demolizione degli impianti dell'acciaieria;			- difficoltà operative e maggiori costi di manutenzione-gestione dell'opera in relazione al difficile accesso in corrispondenza di alcuni segmenti stradali (accesso a manufatti ricadenti in zona industriale)