

COMUNE DI CAMPIGLIA MARITTIMA

Provincia di Livorno

SETTORE 3 - ASSETTO DEL TERRITORIO

Via Roma, 5 – 57021 Campiglia M.ma – Fax 0565/839219 – C.F. 81000450494
Indirizzo PEC: comune.campigliamarittima@postacert.toscana.it

Dirigente: Arch. Alessandro Grassi

Responsabile Servizio Urbanistica e Servizio Edilizia : Arch. Annalisa Giorgetti
email: a-giorgetti@comune.campigliamarittima.li.it - Tel. 0565/839249

Campiglia Marittima li, 12/09/2022

PEC

Spett.le **REGIONE TOSCANA**

Alla c.a. **COMMISSARIO STRAORDINARIO DI GOVERNO
PER IL RIGASSIFICATORE DI PIOMBINO**

OGGETTO: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

**Conferenza dei Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-ter della l.241/90.
CONTRIBUTO TECNICO ISTRUTTORIO**

Rif. interno. J/2022/16 DEL 31/08/2022

Con riferimento all'istanza in oggetto, si prende atto che nell'ambito della convocazione della riunione della Conferenza di Servizi in modalità sincrona a firma del Commissario Straordinario di Governo, pervenuta a questo ente con **pec prot. 18028 del 24/08/2022**, il Comune di Campiglia M.ma è invitata a partecipare a supporto tecnico dei lavori della Conferenza, unitamente al Comune di San Vincenzo.

Premesse

Pare opportuno premettere che, in ragione della complessità dell'opera, il livello di approfondimento del presente contributo sconta, con probabilità, della stretta tempistica tra la convocazione della CdS (ricevuta in data 24.08.2022) e la scadenza per l'invio del contributo tecnico (12 settembre p.v.) e che, certamente, per una più accurata analisi del progetto e di tutta la documentazione depositata sarebbe necessitato di un termine più ampio.

Al contempo, il procedimento autorizzatorio in parola è da contestualizzarsi nell'ambito delle **misure straordinarie e urgenti varate in materia di politiche energetiche nazionali conseguenti alla guerra russo-ucraina**, con D.L. n. 50/2022, convertito in legge con modificazioni dalla L. 15 luglio 2022 n.91, che assegnano strette tempistiche per la conclusione del procedimento amministrativo (120 gg. dalla ricezione dell'istanza) in ragione della crisi energetica nazionale.

Per la necessità di contrazione dei termini procedurali, si evidenzia infatti che secondo l'art. 5 del D.L. n.50/2022 l'autorizzazione per la costruzione e l'esercizio dell'opera in oggetto ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, nonché di approvazione della variante al piano regolatore portuale, ove necessarie. Parimenti, l'eventuale variante urbanistica comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

1. Sintesi progettuale

Come emerge dalla consultazione della documentazione, l'istanza autorizzativa è relativa alla realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino (c.d. **"Progetto FSRU Piombino"**) tramite l'ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU (*Floating Storage and Regasification Unit*) e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l'allacciamento alla rete di trasporto esistente.

L'FSRU avrà le seguenti caratteristiche:

- capacità di rigassificazione annuale di **circa 5 miliardi di standard metri cubi** di gas naturale, *"equivalente a circa un sesto della quantità di gas naturale oggi importata dalla Russia"*;
- stoccaggio nominale di **170 mila metri cubi di Gas Naturale Liquefatto (GNL)**, e sarà in grado di ricevere, rigassificare il GNL e trasferirlo in una nuova condotta che lo convoglierà nel punto di connessione alla Rete Gasdotti, posto a **circa 9 km** dal punto di ormeggio;
- l'FSRU sarà rifornita ad **intervalli regolari (5/7 giorni)** da metaniere di taglia variabile e sarà anche in grado di rifornire a sua volta metaniere di piccola/media taglia (metaniere Small Scale LNG).

La FSRU sarà ormeggiata in corrispondenza della Banchina Est della Darsena Nord del Porto di Piombino e, sempre secondo il progetto SNAM, *"è previsto che entri in esercizio entro Marzo 2023."*



Con riferimento all'analisi delle alternative di progetto, nell'ambito della Relazione Studio Ambientale si prende in considerazione:

- l'opzione "Zero" che, a fronte delle misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali di cui al DL 50/2022, comporterebbe la limitazione della disponibilità di gas naturale in ingresso in Italia e di conseguenza avrebbe gravi ripercussioni sulla sicurezza energetica nazionale;
- in merito alle **"Alternative Localizzative"** non risulta rinvenuta alcuna analisi nella documentazione. La suddetta relazione si "limita" a dichiarare che il porto di Piombino è risultato l'unico tra i porti italiani con tre requisiti essenziali ed immediatamente disponibili per garantire l'ormeggio di una FSRU della taglia di 170.000 m³ entro marzo 2023, ovvero:
 1. il pescaggio adeguato (>15m),

2. la vicinanza alla rete nazionale (<10 km)
3. un accesso in un punto della rete che ha la capacità di assorbire la portata trasferita dalla FSRU (circa 5 miliardi di metri cubi anno).

Si prende atto infine che, nell'ambito delle varie valutazioni effettuate, risulta presente l'analisi dei **"potenziali impatti cumulativi con altri progetti"** esistenti o in corso di procedimento autorizzativo con particolare riferimento alle seguenti opere:

- 01: S.S. 398 "Val di Cornia" (opera esistente, da eseguire il prolungamento verso il porto di Piombino);
- 02: Parco Eolico - Foce di Cornia (opera esistente);
- 03: Impianto fotovoltaico con tecnologia a silicio monocristallino in loc. Bocche di Cornia nel Comune di Piombino (LI), di potenza massima pari a 7.770,00 kWp (procedimento autorizzatorio in corso);
- 04: Impianto solare fotovoltaico a terra, della potenza di picco di circa 33,830 MWp, da realizzare in località Bocca di Cornia nel Comune di Piombino (LI), (procedimento autorizzatorio in corso);
- 05: Metanodotto Piombino – Collesalveti DN 1200 (48"), DP 75 bar: (opera esistente) ;
- 06: Nuovo collegamento in cavo sottomarino tra l'Isola d'Elba e il Continente (intervento esistente in corso di completamento);
- 07: Progetto del Distretto della Nautica, Polo della Cantieristica, dei Servizi e delle Attività ittiche in località Chiusa della Cornia Vecchia (intervento esistente in corso di realizzazione).

Dall'esito delle valutazioni nello studio ambientale emerge che le interferenze delle opere e gli impatti cumulativi possono ritenersi di "bassa entità" o di "entità trascurabile".

2. Inquadramento dell'opera rispetto alla normativa relativa al Rischio di Incidente Rilevante

Con riferimento alla valutazione e gestione dei rischi associati a eventi incidentali e/o calamità naturali, è stato predisposto ai sensi del DLgs n. 105/2015 il Rapporto Preliminare di Sicurezza per la fase di Nulla Osta di Fattibilità (NOF). Dal documento denominato *"Relazione tecnica rapporto preliminare di sicurezza"* (REL-MEC-E-00100), emerge che il terminale risulta soggetto all'applicazione del DLgs n. 105/2015 in quanto ricadente nella fattispecie di *"stabilimento di soglia superiore per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'Allegato 1, Parte 2, Colonna 3 del medesimo decreto"*.

Ne discende che:

- ai sensi dell'art. 20 del DLgs n. 105/2015 il gestore dello stabilimento è tenuto a predisporre il **Piano di emergenza interna**, prima dell'inizio dell'attività;
- ai sensi dell'art. 21 del DLgs n. 105/2015 la Prefettura d'intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il Comitato Tecnico Regionale (CTR) e previa consultazione della popolazione e in base alle linee guida previste dal comma 7 del medesimo articolo, predispone il **Piano di Emergenza Esterna** allo stabilimento e ne coordina l'attuazione. Secondo il comma 11 del medesimo articolo, vi è tuttavia anche il caso che *"In base alle informazioni contenute nel rapporto di sicurezza nonché trasmesse dal gestore ai sensi dell'articolo 20, comma 4, e dell'articolo 13, il Prefetto, d'intesa con la regione e gli enti locali interessati, sentito il CTR, qualora non siano ragionevolmente prevedibili effetti all'esterno dello stabilimento provocati dagli incidenti rilevanti connessi alla presenza di sostanze pericolose può decidere di non predisporre il piano. Tale decisione deve essere tempestivamente comunicata alle altre autorità competenti di cui all'articolo 13, comma 1, unitamente alle relative motivazioni."*

Tornando al **Rapporto Preliminare di Sicurezza** per la fase di Nulla Osta di Fattibilità (NOF), si prende atto che sono analizzati i seguenti rischi incidentali:

- possibili spandimenti e sversamenti accidentali delle sostanze liquide movimentate, rappresentate dal GNL ed in minor misura da altri combustibili e sostanze chimiche utilizzati nel processo;
- Collisione tra Navi metaniere o altre Navi e FSRU;

I rischi associati a calamità naturali analizzati sono i seguenti:

- rischio sismico: la FSRU del Terminale di Piombino, in quanto installazione galleggiante, non è soggetta a rischio sismico, mentre il metanodotto e le installazioni in banchina verranno progettate secondo le Norme Tecniche per le Costruzioni
- Eventi Meteorologici Estremi
- Rischio Maremoti (onde di Tsunami)
- Rischio Idrogeologico e Alluvionale

- Incendi

Per la valutazione Rapporto Preliminare di Sicurezza, così come le misure previste per prevenire o mitigare gli incidenti, si rinvia alle competenze degli organi presenti nell'ambito della Conferenza di Servizi.

3. Durata triennale autorizzazione ex art. 5 D.L. n. 50/2022

Per le tempistiche di esercizio dell'impianto, la programmazione e la consistenza dei ripristini delle aree "a fine esercizio del gasdotto", dalla documentazione progettuale e dagli atti del procedimento emerge che:

- con nota del 15 luglio 2022, la società SNAM ha puntualizzato di aver presentato la richiesta di autorizzazione "per la sola localizzazione iniziale in banchina all'interno del porto di Piombino", evidenziando "la necessità di prevedere un periodo di ormeggio in porto **non inferiore ai tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave**" con l'impegno ad individuare "localizzazioni alternative che consentano di minimizzare la permanenza della FSRU alla banchina di Piombino";
- con **ordinanza n.97/2022** il Commissario Straordinario ha disposto "ai sensi dell'articolo 7 della l. 241/90, di dare avvio al procedimento unico, da concludersi entro 120 giorni dalla data di ricezione della istanza, per il rilascio della autorizzazione di cui all'articolo 5 del D.L. 50/2022 per la localizzazione iniziale in banchina all'interno del porto di Piombino **per tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave e alla scadenza di tale termine la banchina dovrà comunque essere liberata**";
- al termine dell'esercizio, è previsto il disormeggio della FSRU e la demolizione degli impianti e delle strutture in banchina, nonché la bonifica dei componenti e delle linee di impianto, fino al ripristino del sito. Per quanto riguarda il gasdotto correlato all'immissione nella rete nazionale del gas derivante dalla FSRU, SNAM Rete Gas valuterà se questo potrà essere declassato (diminuendo la pressione in esercizio) ovvero messo fuori esercizio o rimosso.

Dall'esame della documentazione progettuale emerge che, nelle fasi cantierizzazione-esercizio-dismissione, sia le opere di connessione del Terminale FSRU Piombino alla rete nazionale, che (ovviamente) l'ormeggio del mezzo navale tipo FSRU, non interessano in via diretta il territorio comunale di Campiglia M.ma, bensì esclusivamente il Comune di Piombino.

4. Inquadramento urbanistico dell'opera

Per le finalità di cui all'art. 5 del D.L. n.50/2022, secondo il quale l'autorizzazione per la costruzione e l'esercizio dell'opera in oggetto ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, nonché di approvazione della variante al piano regolatore portuale, ove necessaria, si fornisce il seguente inquadramento dell'opera rispetto alla pianificazione territoriale di livello intercomunale:

1. *Piano Strutturale d'Area dei Comuni di Campiglia M.ma, Piombino e Suvereto* redatto ai sensi dell'art. 17 della LR n. 01/2005, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 37 del 26.03.2007;
2. *Piano Strutturale Intercomunale dei Comuni di Campiglia M.ma e Piombino (Variante Generale al Piano Strutturale d'Area)*, adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n. n.27 del 26/03/2021 e pubblicata sul BURT n. 18 del 05.05.2021.

Con riferimento al **vigente Piano Strutturale d'Area**, le opere relative all'impianto in parola interessano:

1. per quanto afferente al punto di attracco del mezzo navale FSRU, la tratta da P0 fino all'attraversamento del Fiume Cornia della condotta di allacciamento e l'impianto di linea PIL n.1 ricadono all'interno della "Utoe 9 - Porto e attività produttive"

Come obiettivo generale, il piano strutturale indica il consolidamento e il potenziamento delle attività industriali e portuali, a condizione che siano attivate nel contempo misure per la graduale riduzione delle emissioni atmosferiche e acustiche nonché degli emungimenti idrici, e siano salvaguardati i beni

di pregio naturalistico e ambientale. Gli impianti della grande industria dovranno essere gradualmente localizzati all'interno della presente Utoe, senza compromettere lo spazio per lo sviluppo delle attività portuali.

Gli spazi per la portualità comprendono quelli del porto di Piombino e quelli del distretto per la nautica. Il porto di Piombino include il porto passeggeri, il porto commerciale e il porto peschereccio. La sua espansione è programmata sia in aree di nuovo rinterro, sia in aree da sottrarre agli usi industriali.

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

Il PS d'Area prevede dunque un deciso rafforzamento delle attività portuali tramite lo sviluppo e il potenziamento dei traffici marittimi e delle attività logistiche connesse al porto. Oltre alle opere e agli imbonimenti a mare, previsti dal piano regolatore del porto, la crescita del porto è indicata prioritariamente attraverso il riuso delle aree industriali sottoutilizzate o da liberare in seguito a processi di rilocalizzazione e razionalizzazione degli impianti industriali. Le aree da destinare alla logistica portuale sono localizzate preferibilmente in ambiti già attestati e serviti dal sistema infrastrutturale di collegamento al corridoio plurimodale tirrenico (viabilità e ferrovia Piombino-Venturina Terme).

Ulteriori indirizzi specifici sono:

- la realizzazione di un bacino separato per la flotta pescherecci
- la riqualificazione e ridefinizione dei margini delle aree portuali a diretto contatto con la città, attribuendo a queste un connotato più marcatamente urbano, sia sotto il profilo funzionale sia sotto il profilo formale
- l'incremento delle dotazioni di parcheggio, nelle varie tipologie, a servizio degli utenti del porto per alleggerire le dotazioni esistenti a servizio della città
- la preferenza nell'utilizzo di strutture coperte (silos e capannoni) per lo stoccaggio di merce rinfusa evitando i depositi a cielo aperto

Per le aree produttive retrostanti il porto (quasi 120 ha) il piano strutturale prevede la loro riorganizzazione sia in funzione, una volta bonificate, dell'espansione portuale, sia per una migliore integrazione fra attività portuali e produttive. Gli impianti industriali, il cui impatto sul sistema ambientale e sull'organizzazione funzionale non risulta rilevante, sono compatibili con le finalità dell'ambito e possono essere consolidati.

Le aree fra il porto e la chiusa possono accogliere l'eventuale spostamento di impianti industriali sia dall'Utoe 8, sia da altre aree retrostanti il porto. Queste rilocalizzazioni non devono però in alcun caso comportare un aumento del rischio industriale o dell'impatto ambientale.

Le aree produttive fra il Cornia vecchio e la strada della Base Geodetica sono invece preferibilmente dedicate al consolidamento e lo sviluppo delle attività dell'industria siderurgica il cui sistema insediativo esistente supera i 400 ettari. È prevista la riorganizzazione e l'uso razionale dei suoli al fine di favorire la rilocalizzazione degli impianti industriali a maggiore impatto ambientale, attualmente ubicati in prossimità del centro urbano nelle aree a Est della linea ferroviaria Campiglia Marittima-Piombino. Questo ambito dell'UTOE è volto altresì a soddisfare *“le future necessità di adeguamento funzionale e di potenziamento degli impianti di trattamento rifiuti (urbani e industriali).”*

A ciò si aggiunge, tra le strategie di diversificazione delle attività economiche della Val di Cornia, il “Distretto della nautica” ovvero la previsione di realizzazione di un distretto per il diportismo nautico e la cantieristica. Questo comprende infrastrutture destinate a ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni (natanti, imbarcazioni da diporto e navi da diporto), servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica.

Per quanto riguarda il Subsistema della pianura costiera orientale, afferente al Sistema del territorio rurale e aperto, fra i beni sono presenti spiagge e aree aperte a vegetazione palustre, ovvero beni tutelati quali *“invarianti strutturali”* che qualificano le aree naturali lungo la fascia costiera e l'asta fluviale del fiume Cornia. La loro conservazione è volta al mantenimento di un corridoio ecologico in connessione con la vicina Oasi degli Orti Bottagone e alla realizzazione di un filtro tra gli insediamenti industriali e il mare.

2. la tratta successiva e l'impianto terminale PIDI n.2 – PDE in loc. Vignarca, ricadono all'interno della “Utoe 5 - Riotorto e costa Est”

Per questa Utoe:

- per il vicino ambito di Torre del Sale, l'obiettivo a lungo termine è la riconversione urbanistica dell'intero nucleo a funzioni maggiormente compatibili con il contesto paesaggistico e naturale, ivi incluse quelle turistiche e nautiche.
- per quanto afferente al sistema del territorio rurale e aperto, per i *Subsistemi delle colline di Riotorto e Montioni, della pianura alluvionale del fiume Cornia e della pianura costiera orientale*, il piano strutturale persegue l'obiettivo della conservazione e qualificazione del territorio rurale, nonché la difesa e promozione dello sviluppo delle attività agricole e zootecniche. Da questi temi discendono gli obiettivi generali da perseguire:
 - tutelare le risorse culturali e ambientali con un particolare riguardo a quelle minori, cui è legata la memoria e l'identità delle popolazioni
 - governare il cambiamento del paesaggio agrario attraverso la proposizione di forme coerenti con la storia e la struttura del territorio, intesa come maglia territoriale cui agganciare il disegno del nuovo paesaggio
 - recuperare le parti compromesse e contrastare i fenomeni di degradazione del territorio e dell'ambiente, considerando
 - ogni intervento sul territorio come occasione di riqualificazione ambientale

In ragione delle sopraportate disposizioni normative relative alle UTOE 9 e 5, si rilevano profili di non conformità dell'opera con le strategie e con i valori identitari del vigente Piano Strutturale d'Area. Nella valutazione delle interazioni tra le finalità dell'opera e gli obiettivi strategici dell'UTOE 9 (interessata dalla componente sostanziale del progetto) assume, al contempo, rilevanza la durata temporanea dell'esercizio dell'impianto, vincolata a tre anni come emerge dall'Ordinanza Commissariale n.97/2022.

Il Piano Strutturale Intercomunale dei Comuni di Campiglia M.ma e Piombino (Variante Generale al Piano Strutturale d'Area) adottato, definisce le condizioni e le linee dello sviluppo sostenibile delle attività e delle trasformazioni territoriali nei due Comuni per garantire, nel rispetto delle risorse, dei tratti identitari e delle vocazioni del territorio, una più elevata qualità della vita e un'adeguata e diffusa qualità dell'ambiente.

Il Piano Strutturale Intercomunale contiene le politiche e le strategie di area vasta, ai sensi dell'art.94 comma 2 della LR 65/2014, in coerenza con il PIT -PPR e con il PTC della Provincia di Livorno e sulla base dei seguenti assi strategici:

- **le strategie per la mobilità**, intese come condizione per migliorare l'accessibilità e la fruizione dei territori interessati e come supporto di una integrata e sostenibile crescita delle attività economiche e delle relazioni sociali;
- **le strategie per la riqualificazione del sistema insediativo**, fondata sulla tutela dei centri e dei nuclei storici, sull'ordinato assetto dei tessuti contemporanei, sull'adeguamento, gerarchicamente organizzato, delle dotazioni di attrezzature e servizi, dando risposte diffuse ed efficaci alle esigenze di innovazione dei modelli di vita e di lavoro dei cittadini emerse anche dall'emergenza sanitaria Covid 19;
- **le strategie per la valorizzazione del territorio rurale**, da perseguire con il sostegno alle attività agricole e la promozione delle produzioni agroalimentari tipiche, con l'integrazione della tutela delle risorse naturali, ambientali e paesaggistiche e della loro fruizione turistica, con la promozione della gestione associata del sistema dei parchi della Val di Cornia, con una mirata cura del territorio;
- **le strategie per la riqualificazione e la diversificazione del sistema produttivo** con particolare riferimento al riordino e alla razionalizzazione degli insediamenti industriali, artigianali e terziari ed alla promozione dell'economia del mare;
- **le strategie per la tutela del sistema idrografico e per la mitigazione delle fragilità ambientali** con specifico riferimento al rischio idraulico, all'erosione costiera, alla salinizzazione delle falde acquifere.

Lo strumento della perequazione territoriale consente di dare concreta attuazione all'obiettivo dell'integrazione delle politiche urbanistiche per l'ambito territoriale del Piano Strutturale Intercomunale di Piombino e Campiglia Marittima, come definite dal Piano stesso. **Secondo l'art. 32 della Disciplina del PSI, ai fini di regolamentare attraverso la perequazione territoriale scelte insediative e politiche pubbliche di interesse comune, due o più Comuni possono definire specifici Accordi ai sensi dell'art.102 della L.R. 65/2014.**

I contenuti degli accordi possono riguardare sia le scelte localizzative (in applicazione delle norme del PSI relative all'assetto insediativo e infrastrutturale, al sistema delle tutele e al dimensionamento delle previsioni), sia le politiche pubbliche (trasferimento di diritti edificatori, politiche per le dotazioni territoriali e le reti infrastrutturali, politiche per l'edilizia residenziale sociale, politiche per gli insediamenti produttivi e commerciali di rilevanza territoriale), sia l'eventuale costituzione e gestione di un fondo perequativo

finanziato dagli enti locali con risorse proprie e con quote conseguenti alla programmazione degli interventi (contributo straordinario di cui all'art. 16 c.4 e 4bis del DPR n.380/2001 e dell'art. 184 c. 5bis della LR 65/2014).

4. *La perequazione territoriale, di cui in appositi accordi sono definiti campi applicativi, obiettivi, contenuti, criteri e modalità di applicazione, si applica alle scelte degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale che producono effetto sovracomunali significativi, con riferimento a:*

- *insediamenti che comportano nuova urbanizzazione ed elevati carichi urbanistici (insediamenti della grande e media distribuzione commerciale al dettaglio);*
- *insediamenti produttivi di rilievo sovracomunale;*
- *insediamenti per servizi di area vasta;*
- *interventi per la mitigazione dei rischi idraulico, geomorfologico e sismico e per le opere di protezione civile;*
- *realizzazione e adeguamento di opere infrastrutturali di rilevante interesse urbanistico e territoriale.*

In applicazione dell'art. 102 comma 2 della L.R. 65/2014, i Comuni di Campiglia Marittima e Piombino condividono la scelta di applicazione alle suddette politiche del **criterio della perequazione territoriale**, vale a dire dell'equa ripartizione tra i comuni interessati degli oneri e dei benefici derivanti da scelte urbanistiche di rilievo sovracomunale, al fine di ottimizzare, minimizzando gli effetti sulla finanza dei Comuni, la localizzazione dei nuovi insediamenti e delle opere, per evitare gli squilibri derivanti dalla tendenziale concentrazione degli stessi dei carichi urbanistici, nonché per risolvere congiuntamente le problematiche relative alla realizzazione di opere di rilievo sovracomunale.

A tal fine I Comuni condividono:

- *di coordinare le scelte insediative e le politiche urbanistiche da programmare attraverso i Piani Operativi, relative ad aree, infrastrutture e dotazioni connesse al sistema delle attività produttive nell'area sovracomunale;*
- *di istituire il "Fondo di compensazione" dei due Comuni (nel seguito denominato Fondo), entro un anno dall'approvazione del primo PO relativo allo sviluppo del sistema produttivo, secondo le indicazioni di cui seguito descritte.*

Con riferimento alle **strategie per le singole Utoe** si rileva più in particolare:

1. per quanto afferente al punto di attracco del mezzo navale FSRU, la tratta da P0 fino all'attraversamento del Fiume Cornia della condotta di allacciamento e l'impianto di linea PIL n.1 ricadono all'interno della "Utoe "P1 – Città di Piombino".

In via generale sono azioni per il sistema portuale (art. 27 delle Norme):

- la pianificazione di una nuova fase di sviluppo territoriale incentrata su un rafforzamento complessivo del porto di Piombino attraverso un consistente ampliamento a terra del proprio ambito di competenza capace di sfruttare le potenzialità e di rispondere alle esigenze generate dagli interventi di adeguamento delle banchine e dei fondali già realizzati, come indicato nell'Intesa sul Documento di Pianificazione Strategica di Sistema allegata al presente PS come Doc.7;
- il coordinamento con i sistemi di accesso al porto concertati in fase di formazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale;
- il potenziamento e la qualificazione del sistema degli approdi ed ormeggi per la creazione di un distretto nautico sulla costa piombinese, fortemente connesso alle potenzialità della cantieristica e ad un sostenibile sviluppo dell'economia del mare.

Tra le strategie per la diversificazione e la riqualificazione del sistema produttivo (art. 30 delle Norme), il PSI persegue l'obiettivo della riqualificazione delle attività e degli insediamenti industriali ed artigianali e della rete dei servizi terziari e per la distribuzione commerciale ed attraverso la promozione di nuove attività economiche con particolare attenzione alle diverse filiere dell'economia del mare. Sono obiettivi specifici di questo asse strategico:

- la riqualificazione delle attività e degli insediamenti produttivi;
- la realizzazione di un'efficiente rete commerciale e di sostegno delle produzioni locali;
- la promozione dell'economia del mare.

Lo sviluppo delle variegata filiere del mare è, insieme al turismo, una delle principali opportunità per superare la monocultura siderurgica e perseguire una reale diversificazione produttiva, rafforzando il ruolo e la centralità del sistema portuale nella struttura urbana e nelle funzioni ad essa connesse.

A tal fine il PSI promuove e sostiene interventi per:

- promuovere lo sviluppo della cantieristica nell'area portuale e retroportuale,
- incentivare la crescita sostenibile della movimentazione merci e passeggeri, garantendo il collegamento con adeguate aree retroportuali per la logistica, e promuovendo la rigenerazione urbana del percorso di accesso passeggeri al porto, sia in termini di viabilità che di edificato e spazi aperti, - garantire adeguati spazi, prioritariamente da ricercare in contiguità con le aree portuali, servizi e attrezzature per supportare le attività di pesca e di acquacoltura (itticoltura, mitilicoltura);
- promuovere le sinergie tra le attività di pesca e il turismo (pescaturismo), oltre che le filiere corte di consumo del pescato,
- tutelare e valorizzare l'ambiente marino e il sistema costiero (spiagge, scogliere, dune, aree retrodunali, boschi costieri, ecc.) garantendo il trattamento degli scarichi a mare, le attività di bonifica del Sito di Interesse Nazionale dell'area siderurgica, le attività a supporto dell'istituzione di siti di interesse comunitario marini e a tutela delle praterie di posidonia e del Santuario Internazionale dei cetacei,
- promuovere le attività di turismo balneare, preservando la peculiarità della costa di Baratti e del Parco della Sterpaia, con grande diffusione di ambienti naturali e spiagge libere, puntando alla qualificazione degli stabilimenti balneari esistenti, e allo sviluppo di una ricettività turistica attrezzata e dotata di qualità paesaggistica e ambientale.

Per quanto riguarda in particolare le strategie dell'Utoe P1, la scelta strategica della re-industrializzazione viene assunta attraverso la ridefinizione e la razionalizzazione degli spazi occupati dagli impianti produttivi volta a concentrare gli stessi in aree il più possibile lontane dall'abitato. Grande attenzione viene assegnata al processo di costruzione di un rivisto rapporto tra polo industriale, attività portuali e città, in grado di valorizzarne le rispettive identità e ottimizzarne i rispettivi assetti funzionali ed il sistema delle relazioni, garantendo condizioni di sostenibilità ambientale.

La reindustrializzazione dell'area è da perseguire alle seguenti condizioni:

- progressiva delocalizzazione degli impianti e delle lavorazioni siderurgiche in aree lontane dai tessuti urbani;
- conseguente riconversione urbanistica delle aree industriali dismesse o sottoutilizzate;
- ampliamento delle aree portuali;
- insediamento di attività produttive a basso impatto ambientale che vadano a privilegiare la diversificazione e l'impatto occupazionale;
- corretto e sostenibile inserimento dei nuovi impianti nel contesto;
- attivazione di misure per la graduale riduzione delle emissioni atmosferiche e acustiche nonché degli emungimenti idrici;
- salvaguardia dei beni di pregio naturalistico e ambientale.

In quest'ottica, gli impianti della grande industria dovranno essere gradualmente localizzati fra il Cornia Vecchio e la Strada della Base Geodetica, senza compromettere lo spazio per lo sviluppo delle attività legate alla filiera della nautica e dell'economia del mare.

In questo quadro, gli obiettivi specifici per l'ambito della portualità sono i seguenti:

- consolidare e potenziare il sistema portuale recependo la programmazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale, incentrata su un rafforzamento complessivo del porto di Piombino attraverso un consistente ampliamento a terra del proprio ambito di competenza;
- attuare le strategie per la promozione dell'economia del mare, di cui all'art. 30 comma 5 della Disciplina del Piano;
- attuare le strategie per l'accessibilità del porto e per lo sviluppo della rete di ormeggi e approdi, di cui all'art. 27 della Disciplina di Piano;
- ridefinire gli ambiti da destinare alla nautica da diporto;
- sviluppare e potenziare il polo per la cantieristica;
- sviluppare un polo a servizio di pescherecci e attività di acquacoltura.

Per quanto afferente al sistema strategico infrastrutturale, il PSI si fonda sul potenziamento dell'infrastrutturazione di accesso a Piombino, implementando gli interventi di connessione e di riqualificazione delle aree di contatto fra il porto, gli ambiti della grande industria, ed il sistema insediativo urbano.

2. la tratta successiva e l'impianto terminale PIDI n.2 – PDE in loc. Vignarca, ricadono all'interno della "Utoe "P2 - Riotorto e Sterpaia".

Obiettivo specifico del PSI per la pianura del Cornia è la tutela delle risorse culturali e ambientali presenti nonché gli elementi di connessione ecologica costituiti dai corsi d'acqua e dalle aree fluviali ad esse connesse, oltre alla conservazione e qualificazione del territorio rurale ed il contrasto con i fenomeni di dispersione insediativa.

Per le funzioni non agricole in territorio rurale, il PSI prevede la riorganizzazione delle attività in esercizio, la delocalizzazione delle attività incompatibili, il potenziamento della dotazione di servizi per le attività compatibili, subordinata alla riqualificazione del rapporto con il contesto paesaggistico e ambientale.

In continuità al PS d'Area, anche rispetto allo strumento di pianificazione adottato (e in via di approvazione da parte delle Amministrazioni Comunali di Piombino e Campiglia M.ma) si rilevano profili di non conformità dell'opera con le strategie e con i valori identitari riconosciuti e disciplinati dal Piano Strutturale Intercomunale.

Tuttavia, analogamente a quanto già evidenziato per il PS d'Area vigente, nella valutazione delle interazioni tra le finalità dell'opera ed i rinnovati obiettivi strategici dell'UTOE "P1 – Città di Piombino" (interessata dalla componente sostanziale del progetto), si ribadisce che assume rilevanza la durata temporanea dell'esercizio dell'impianto, vincolata a tre anni come emerge dall'Ordinanza Commissariale n.97/2022.

Con riferimento infine alla strumentazione urbanistica di livello comunale, le opere in oggetto, interessando in via esclusiva il Comune di Piombino, risultano ininfluenti rispetto alle previsioni del **Regolamento Urbanistico** approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 54 del 20.06.2011 e pubblicato sul BURT n. 34 del 24.08.2011. Non si ravvedono altresì elementi di contrasto con il documento di avvio del procedimento Piano Operativo, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 28 del 26.03.2021.

6. Oneri ed extraoneri

In ragione dell'importante sacrificio territoriale e ambientale delle comunità locali a favore della collettività nazionale, si ritiene che in sede di conferenza di servizi debba essere approfondito e risolto, anche con il supporto dell'avvocatura regionale, il tema dell'applicazione all'opera degli oneri di urbanizzazione oltre a specifici contributi (sotto forma di aree cedute o rese disponibili, risorse economiche per la realizzazione di infrastrutture e attrezzature pubbliche) correlati al rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 5 del D.L. n.50/2022, in analogia al modello del "**contributo straordinario**" definito dall'art. 16 comma 4 lett. d bis) del DPR 380/2001 e dall'art. 184 comma 5bis della LR 65/2014, nonché la sua destinazione per finanziamento di opere, infrastrutture e servizi di rilevanza pubblica.

Tra quelle di interesse intercomunale si riportano quelle indicate dall'art. 32 delle norme del PSI:

1. *per la qualificazione degli ambiti produttivi sovracomunali e degli altri ambiti e interventi definiti dal presente articolo, con particolare riferimento al raggiungimento dello status di aree ecologicamente attrezzate ed alle necessità di riqualificazione delle parti esistenti degli ambiti stessi;*
2. *per la realizzazione delle dotazioni territoriali e delle infrastrutture ritenute necessarie per lo sviluppo funzionale del territorio dei due Comuni di Campiglia M.ma e Piombino;*
3. *per favorire il trasferimento di aziende da situazioni che il PS considera incongrue dal punto di vista ambientale e urbanistico;*
4. *per realizzare opere di interesse dei singoli Comuni, secondo una ripartizione coordinata in sede di accordo del fondo di perequazione, sulla base di criteri e parametri non influenzati dall'origine territoriale delle risorse.*

Per l'importante ricaduta territoriale dell'opera in progetto, si chiede in questa sede al Commissario Straordinario di valutare anche la deroga dell'applicazione dell'art. 17 del DPR n. 380/2001 *Riduzione o esonero dal contributo di costruzione*, previsto per gli impianti, le attrezzature, le opere pubbliche o di interesse generale realizzate dagli enti istituzionalmente competenti nonché per le opere di urbanizzazione, eseguite anche da privati, in attuazione di strumenti urbanistici.

7. Correlazione tra aspetti urbanistici e normativa stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti

A norma dell'art. 22 del DLgs n. 105/2015 nelle zone interessate dagli stabilimenti soggetti alla normativa di Rischio di Incidente Rilevante si applicano i requisiti minimi di sicurezza in materia di

pianificazione territoriale, con riferimento alla destinazione e utilizzazione dei suoli, che tengono conto degli obiettivi di prevenire gli incidenti rilevanti o di limitarne le conseguenze.

Secondo il comma 7 art. 22 del medesimo decreto, lo strumento urbanistico comunale (leggasi dunque "Regolamento Urbanistico" o "Piano Operativo" ai sensi dell'art.10 della LRT 65/2014) deve individuare e disciplinare le aree da sottoporre a specifica regolamentazione nei casi previsti dall'art. 21 del medesimo decreto; a tal fine, deve contenere un elaborato tecnico «**Rischio di incidenti rilevanti**», di seguito ERIR, relativo al controllo dell'urbanizzazione nelle aree in cui sono presenti stabilimenti.

Per effetto del comma 8 art. 22 del medesimo decreto, per l'espletamento delle suddette attività, le **autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica**, nell'ambito delle rispettive attribuzioni, utilizzano le informazioni fornite dal gestore, comprese quelle relative alle eventuali misure tecniche complementari adottate di cui al comma 2, lettera c), gli esiti delle ispezioni e le valutazioni del CTR.

E inoltre:

9. *Ferme restando le attribuzioni di legge, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica recepiscono gli elementi pertinenti del **piano di emergenza esterna** di cui all'articolo 21. A tal fine, le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica acquisiscono tali elementi dal Prefetto.*

10. *Qualora non sia stato adottato l'elaborato tecnico ERIR, i titoli abilitativi edilizi relativi agli interventi di cui al comma 1, lettere a), b) e c), sono rilasciati qualora il progetto sia conforme ai requisiti minimi di sicurezza di cui al comma 1, come definiti nel decreto di cui al comma 3, previo parere tecnico del CTR sui rischi connessi alla presenza dello stabilimento. Tale parere è formulato sulla base delle informazioni fornite dai gestori degli stabilimenti, secondo i criteri e le modalità contenuti nel decreto di cui al comma 3.*

11. *Per gli stabilimenti e il territorio ricadenti in un'area soggetta ad effetto domino di cui all'articolo 19, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica tengono conto, ove disponibili, delle risultanze della valutazione dello studio di sicurezza integrato dell'area.*

Pertanto, da quanto emerge dalla suddetta normativa, a seguito dell'approvazione del Piano di Emergenza Esterna da parte della Prefettura, l'Ufficio di Piano Intercomunale ne dovrà valutare il recepimento nell'ambito del Piano Strutturale Intercomunale, oggi in via di approvazione.

Con riferimento invece ai compiti assegnati dal comma 7 del DLgs n. 105/2015 alla strumentazione urbanistica di livello comunale (ovvero l'adozione dell'elaborato tecnico ERIR) si aggiunge, nella complessità del quadro delle competenze, che l'autorità in materia di pianificazione del porto di interesse nazionale di Piombino è in capo all'Autorità di Sistema Portuale sia per la redazione del *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema*, come livello di programmazione strutturale e strategica che, al livello operativo, del *Piano Regolatore Portuale*.

8. Coordinamento tra Piano di Emergenza Esterno e Piano di Protezione Civile

Il Piano di Protezione Civile (PPC) deve fare riferimento al Piano di Emergenza Esterna (PEE) come rischio specifico e, in particolare, deve tener conto dei dati e delle informazioni contenute nel PEE, quali gli elementi territoriali considerati nella pianificazione dell'emergenza esterna, i dati relativi allo stabilimento, agli scenari incidentali ed al modello organizzativo di intervento, riferito soprattutto alle attività che il Sindaco deve effettuare in attuazione del PEE.

Nel Piano comunale di protezione civile potranno essere dimensionate e riportate le attività da porre in essere da parte del Comune per le fasi di attivazione del PEE (attenzione, preallarme, allarme emergenza, cessato allarme).

In esito all'approvazione del Piano di Emergenza Esterno da parte della Prefettura di Livorno, dovranno essere valutate le dovute modifiche dei Piani di Protezione Civile Comunali o, se nel caso, la redazione di uno specifico Piano di Protezione Civile intercomunale in relazione all'estensione dei eventuali scenari incidentali dell'opera in progetto.

Distinti saluti.

**Il Dirigente del Settore Assetto del Territorio
Arch. Alessandro Grassi**

Documento firmato con firma digitale
ai sensi dell'art. 21, co. 2, DLgs n. 82/2005