



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111 - P.IVA 00290280494 - CAP 57025

Settore Programmazione Territoriale ed Economica

SOCIETÀ SNAM FSRU ITALIA - “EMERGENZA GAS“ INCREMENTO DELLA CAPACITÀ DI RIGASSIFICAZIONE: FSRU PIOMBINO E COLLEGAMENTO ALLA RETE NAZIONALE GASDOTTI “ISTANZA PER IL RILASCIO DELL’AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE E ALL’ESERCIZIO AI SENSI DELL’ART. 5 DEL D.L. 17 MAGGIO 2022 N. 50

VERIFICA DI CONFORMITÀ URBANISTICA DI CUI AL D.P.R. 380/2001 E L.R. 65/2014 E SMI, NONCHÉ PARERE DI COMPETENZA SULL’EVENTUALE VARIANTE URBANISTICA

IL DIRIGENTE DEL SETTORE PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE ED ECONOMICA

Preso atto:

- del procedimento autorizzativo in oggetto e della nota di richiesta contributi, pervenuta al nostro protocollo del 27/07/2022 n. 2022/28923, secondo le competenze individuate dall’allegato 1 alla richiesta stessa riferibili a questo Settore, che indica in 60 giorni il termine ultimo per la formulazione dei pareri di competenza decorrenti dal 21 luglio 2022;
- della comunicazione del Commissario Straordinario del 10/08/2022 indirizzata a SNAM in cui si richiede alla stessa di integrare la documentazione depositata in riscontro a quanto indicato nelle note di richiesta integrazioni pervenute dagli Enti coinvolti nel procedimento, tra cui la nota del Comune di Piombino (Prot. Regionale 0310528 del 05/08/2022) nella quale vengono, tra le molteplici richieste, indicate le integrazioni ai fini dell’espressione del parere di competenza comunale sotto il profilo urbanistico, edilizio e paesaggistico del progetto;
- della successiva comunicazione di indizione di conferenza di servizi in modalità sincrona convocata per il giorno 19.09.2022 con nota regionale del 23.08.2022 (Prot. 0325371);
- della nota di “Comunicazione deposito documentazione integrativa da parte di Snam FSRU Italia”, pervenuta al nostro protocollo del 01/09/2022 n. 2022/33616, e quindi delle integrazioni depositate da SNAM pubblicate sul sito web del Commissario;

Dato atto del precedente parere formulato dal Settore scrivente in data 31/08/2022 ai fini della predisposizione del parere comunale finalizzato alla costituzione dell’atto di Intesa regionale previsto dall’art. 4 della L.R. 39/2005 e ai sensi dell’art. 5 del D.L. 50/2022, convertito con legge 91/2022;

Considerato che:

- per stessa ammissione di SNAM nel documento “Relazione tecnica rapporto preliminare di sicurezza” (REL-MEC-E-00100), il terminale risulta soggetto all’applicazione del D.Lgs. 105/15 e si configura, più precisamente, come “*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*”;
- la nota di questo Settore del 4/08/2022, confluita nella citata richiesta di documentazione integrativa del Comune di Piombino del 05/08/2022, in cui si richiedeva, tra l’altro, di integrare la



documentazione a corredo del progetto attraverso la “*composizione della documentazione ai fini urbanistici, ai sensi della LR 65/2014, preordinata alla contestuale variazione urbanistica corredata, tra l’altro, dalle verifiche di coerenza della stessa con gli strumenti urbanistici sovraordinati e con la vigente pianificazione di settore concorrente, sia in relazione all’ampliamento del citato ambito “F5 – infrastrutture e impianti tecnologici di interesse generale” che con riferimento alle prescrizioni di natura urbanistica derivanti dalla presenza di Rischio di Incidente Rilevante collegate all’intero impianto, istanza e verifiche di coerenza sulle quali il Comune si riserva di esprimere il proprio parere di competenza nei termini indicati nella nota di indizione della Conferenza dei servizi*”;

- nel documento depositato tra le integrazioni prodotte da SNAM avente titolo “*REL-VDO-E-00017 - Nota Risposta Prot. 0310528 del 05.08.2022*”, in merito alla suddetta richiesta il soggetto proponente l’intervento si limita a fornire la seguente risposta: “*Si prende atto rispetto a quanto evidenziato*”;

- ad oggi, sulla base di quanto contenuto nel documento “*REL-MEC-E-00100 201064C-053-RT-1900-0100 - RELAZIONE TECNICA RAPPORTO PRELIMINARE DI SICUREZZA AI SENSI DEL D. LGS. 26 GIUGNO 2015, n. 105*”, nel paragrafo “*C.5 SINTESI DEGLI EVENTI INCIDENTALI E INFORMAZIONI PER LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO - C.5.2 Elementi utili per la pianificazione del territorio*” la Società proponente dichiara che:

“Il territorio su cui insistono i potenziali scenari rientra nella categoria F in quanto si tratta di aree interne allo stesso Terminale o limitrofe ad esso ed in cui non è prevista l’ordinaria presenza di gruppi di persone.

Confrontando le aree di impatto degli scenari con le categorie del territorio si ottengono la tabella sottostante e la mappa di sintesi in Allegato C.5.2, nella quale sono riportati gli inviluppi delle quattro soglie di categorie di effetti ai sensi del D.M. 09/05/2001.

Da tale tabella si può dedurre che le valutazioni di cui sopra fanno ritenere, sulla base degli elementi disponibili, che la compatibilità territoriale con il territorio il Terminale di Piombino è rispettata; circa la compatibilità territoriale, sarà compito dell’Autorità di Sistema Portuale, in quanto soggetto amministratore del bene demaniale marittimo, fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgano aree esterne a quella portuale, ai sensi dell’Art. 6 del DM 09/05/2001.”.

- le risultanze delle valutazioni effettuate dalla Società proponente sono tuttora subordinate all’istruttoria in capo alla Conferenza dei servizi;

- nelle more dell’istruttoria e delle determinazioni che verranno assunte in sede di conferenza dei servizi citata, risulta impossibile al momento, per il Settore scrivente, valutare l’impatto dell’opera sull’assetto del territorio di propria competenza per quanto riguarda gli obblighi imposti dalla normativa in materia di rischio di incidenti rilevanti a proposito della necessità di mantenere le opportune distanze tra gli stabilimenti e le zone oggetto di possibili ricadute e di sottoporre dunque a specifica regolamentazione dette zone, per il tramite dell’elaborato tecnico “rischio di incidenti rilevanti” (RIR), come parte sostanziale dello strumento urbanistico del Comune di Piombino che dovrà ricomprendere un insieme di interventi, di misure di prevenzione del rischio e di mitigazione degli impatti di potenziali incidenti rilevanti con riferimento alle diverse destinazioni del territorio, individuando gli eventuali elementi di incompatibilità tra lo stabilimento e la zonizzazione urbanistica esistente;



Tutto ciò premesso, ai fini della Verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 380/2001 e L.R. 65/2014 e smi, nonché parere di competenza sull'eventuale variante urbanistica, si esprime, limitatamente alle competenze di questo Settore, il seguente

PARERE:

Ai fini dell'espressione del presente parere, si fa presente, con riferimento agli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunali, che:

- il Comune di Piombino ha approvato il vigente Piano Strutturale d'Area ai sensi della LRT n. 1/2005, redatto in forma coordinata anche con i Comuni di Campiglia Marittima e di Suvereto, nell'ambito del Circondario della Val di Cornia, con DCC n.52 del 09/05/07.
- che successivamente gli stessi Comuni del Circondario hanno proceduto alla redazione dei Regolamenti Urbanistici in forma coordinata, approvati in tempistiche differite in relazione alla diversa complessità ed estensione territoriale, con i seguenti atti: Comune di Piombino DCC n. 13 del 25/03/2014; Campiglia M.ma: DCC n. 54 del 20/06/2011; Comune di Suvereto: DCC n. 25 del 14/06/2011;
- nel corso del 2015 i Comuni di Piombino, Campiglia M.ma, San Vincenzo e Sassetta hanno dato avvio ad una nuova fase di pianificazione territoriale coordinata con la sottoscrizione di una Convenzione (rep. n. 6232 del 5/11/2015) ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. n. 267/2000 e degli artt. 20 e 21 della LRT n. 68/2001, al fine di rilanciare il coordinamento delle politiche di pianificazione e governo del territorio della Val di Cornia tramite la redazione di un nuovo Piano Strutturale Intercomunale, tenendo comunque conto dei diversi percorsi di pianificazione condotti da ciascun comune per la definizione dei propri strumenti urbanistici;
- la validità della citata Convenzione coincideva con la scadenza naturale dei mandati amministrativi dei Sindaci e pertanto, a maggio 2019, per la prosecuzione dell'attività di pianificazione intercomunale, successivamente all'insediamento delle nuove Amministrazioni, si è reso necessario rinnovare e ridefinire la Convenzione, il cui schema è stato sottoposto all'approvazione dei Consigli Comunali nel corso dell'anno 2020;
- che mediante la nuova convenzione, sottoscritta in data 15 luglio 2020 dai Sindaci dei Comuni di Piombino, Campiglia M.ma, San Vincenzo, Sassetta e Suvereto, è stata confermata la volontà di portare a termine il percorso pianificatorio avviato nel 2015, nei termini riportati nella convenzione stessa;
- i Comuni di Piombino e Campiglia Marittima hanno pertanto adottato il Piano Strutturale Intercomunale ai sensi della LRT n. 65/2014, redatto in forma coordinata, con Deliberazione dei Consigli Comunali del Comune di Campiglia Marittima n. 27 del 26/03/2021 e n. 31 del 09/04/2021 del Comune di Piombino, il cui procedimento è in questi giorni prossimo alla sua conclusione;

Ai fini del corretto inquadramento degli strumenti urbanistici comunali e considerato che sul territorio comunale insiste un porto di interesse nazionale, occorre inoltre tenere presente che:

- l'art. 5 della L. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale", riformata recentemente dal D.Lgs 169/2016 e D.Lgs 232/2017, pone in capo alle Autorità di Sistema Portuale la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (di seguito DPSS) come livello di programmazione strutturale e strategica che, assieme al livello operativo rappresentato dai PRP, comporrà il Piano Regolatore di Sistema Portuale;



- l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, già dotata di Piano Regolatore Portuale, nel corso del 2019 ha avviato le procedure di formazione del proprio DPSS coerentemente a quanto disposto dalla vigente normativa in materia portuale;
- a seguito degli approfondimenti svolti, il Comune e l'AdSP hanno definito di comune accordo i contenuti da trasferire nel DPSS e nel PSI ed i reciproci impegni in merito alla configurazione delle strategie di sviluppo territoriale dell'infrastruttura portuale di Piombino mediante la sottoscrizione, di specifica intesa;
- il DPSS descrive la strategia di sviluppo del sistema dei porti di competenza dell'AdSP, valutando le implicazioni trasportistiche, portuali ed ambientali conseguenti, nell'orizzonte temporale dei prossimi 15/20 anni;
- il PS intercomunale definisce le strategie di pianificazione a livello territoriale, comprensive delle aree portuali, e dell'assetto infrastrutturale territoriale;
- per il porto di Piombino e per le aree di sua influenza, le previsioni del DPSS e del PS, coordinate dalle attività sopra rappresentate, sono improntate alla sostanziale revisione degli attuali assetti territoriali attraverso:
 - il ridisegno dell'ambito di competenza del Porto di Piombino, anche mediante il recupero di ingenti aree demaniali marittime occupate da attività industriali dismesse,
 - le implementazioni infrastrutturali orientate all'indispensabile ridefinizione dell'attuale sistema di accessibilità stradale, in modo da ridurre gli effetti sul tessuto cittadino circostante, e ferroviaria di adduzione al porto, con particolare riferimento al raccordo base di accesso al porto commerciale, da perfezionare mediante ulteriori specifici accordi,
 - la definizione di aree di influenza portuale, di interazione porto-città e da destinarsi a ZLS, che saranno successivamente oggetto di pianificazione operativa di competenza comunale in coerenza con quanto definito dai due strumenti strategici.
- pertanto, in merito alle aree portuali, ai relativi sistemi infrastrutturali ed alle aree di contatto porto-città, le scelte strategiche del Piano Strutturale Intercomunale interagiscono con il Documento Preliminare di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) ex art. 5 L. n.84/1994 dell'Autorità di Sistema Portuale, per i rispettivi ambiti di competenza, come da Intesa sottoscritta il giorno 8/03/2021 tra il Comune di Piombino e l'Autorità di Sistema Portuale, parte sostanziale dei due strumenti strategici.

Occorre inoltre tenere in considerazione che le più recenti strategie di sviluppo territoriale operate attraverso i vigenti e approvandi strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica comunali e portuali:

- trovano un primo fondamento nell'accordo di pianificazione, promosso nel 2008, e siglato tra Regione Toscana, Autorità Portuale e Comune di Piombino per la definizione del distretto della nautica e diportismo piombinese e per il riassetto delle sue aree industriali, che di fatto ha trovato una sua attuazione mediante l'approvazione dei succitati strumenti urbanistici comunali e portuali costituendo peraltro strategia condivisa e coerente con il vigente Masterplan dei Porti Toscani, parte sostanziale di definizione delle strategie regionali in materia di sviluppo portuale del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di Piano Paesaggistico (PPR) della Regione Toscana, approvato con deliberazione del CRT n. 37 del 27.03.2015;
- hanno preso vita anche a partire dagli Accordi di Programma del 2013, 2014 e seguenti ed in particolare a seguito del D.L. 43/2013 che ha classificato l'Area industriale e portuale di Piombino quale Area di Crisi Industriale Complessa.



Con riferimento ai citati strumenti di pianificazione regionale in merito allo sviluppo portuale del territorio piombinese:

- in estrema sintesi, il citato Masterplan si propone di creare i presupposti affinché *la Piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, dell'Interporto di Guasticce, dell'Aeroporto di Pisa, assuma la configurazione di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità*, ma anche inserire accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti *"gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica"*.

- il Masterplan regionale, in particolare, affida al Porto di Piombino le seguenti priorità di sviluppo:

- *il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) e il miglioramento dell'accessibilità per soddisfare in modo più ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci proveniente dal bacino territoriale di riferimento del porto, da ricondurre, in primo luogo, ai prodotti delle attività industriali ed alle merci rinfuse, nonché la riorganizzazione del porto in funzione soprattutto della massa di passeggeri e merci attinenti alle isole anche attraverso soluzioni più idonee per gli spazi acquisiti;*
- *la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico attraverso il completamento della SS 398, contestualmente alla realizzazione del completamento autostradale Rosignano-Civitavecchia;*
- *la connessione del porto con la ferrovia per migliorare le potenzialità portuali e lo sviluppo delle attività industriali presenti per le quali il potenziamento infrastrutturale rappresenta un elemento di competitività e di garanzia per la prospettiva;*
- *la realizzazione del porto turistico con le sue connessioni viarie, i parcheggi e servizi particolarmente qualificati, nonché di spazi adeguati per lo sviluppo della cantieristica da diporto.*

- i suddetti indirizzi vengono meglio specificati all'art. 4 "Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica" della Disciplina di piano del Masterplan:

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT; tali interventi vengono attuati mediante specifici piani regolatori portuali che costituiscono atti di governo del territorio.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni:

a. utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale;

b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei waterfront, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland;

c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.



- in sostanza: il Masterplan regionale riconosce la vocazione del porto di Piombino nel settore dei traffici industriali e più in generale dei traffici commerciali di merci rinfuse nonché una vocazione per i traffici dello Short Sea Shipping e delle Autostrade del Mare. Più ampiamente il Master plan definisce il porto di Piombino (compreso Portoferraio e Rio Marina) come porto di interesse regionale, nazionale ed internazionale, così come ovviamente Livorno (compreso Capraia Isola) e Carrara.

Nel quadro pianificatorio generale di sviluppo differenziato del territorio piombinese delineato all'interno dell'Accordo di pianificazione del 2009, merita infine considerare la presenza del "*Complesso integrato della nautica*", articolato in polo del diportismo e polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche, situato ai margini sud e nord del Porto di Piombino. Tale previsione urbanistica trae origine quindi da una complessa sequenza di atti e strumenti di pianificazione, a partire dagli indirizzi strategici del Piano Strutturale d'Area (2007), che contiene appunto la previsione di un distretto per il diportismo nautico (polo del diportismo D14.2a) e la cantieristica (polo della cantieristica D14.2b) con infrastrutture destinate ad ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni (fino a 1500 posti barca), servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica. La previsione è stata oggetto di variante di anticipazione del RU, mediante il già citato accordo di pianificazione del 2008, al fine di dare attuazione all'obiettivo strategico del PS, che è stata definitivamente approvata nel corso del 2009. Successivamente è stato elaborato e approvato il Piano Guida/Masterplan del complesso integrato della Nautica, quale strumento di programmazione e di indirizzo di livello intermedio tra il PRG e il PRP (Piano attuativo) che ha completato il quadro pianificatorio di competenza comunale, determinando quindi le condizioni per promuovere le progettualità da parte degli operatori privati. Le previsioni del "*Complesso integrato della nautica*", a seguito della conclusione positiva dell'accordo di pianificazione del 2009, formano, anche in questo caso, parte integrante del Masterplan dei porti toscani (PIT/PPR).

Il "*polo del diportismo*", localizzato in aderenza alla diga foranea di Molo Batteria al margine sud del porto commerciale/passeggeri, è prevalentemente dedicato ai natanti di grandi dimensioni integrato da aree per la manutenzione ed il rimessaggio, dai relativi servizi e da funzioni plurime connesse all'accoglienza e all'intrattenimento. Nel corso del 2011 è stata attivata da parte di alcuni soggetti privati la procedura di cui al DPR n. 509/1997 (c.d. Procedura Burlando), preordinata al rilascio della concessione demaniale marittima delle aree interessate dalle infrastrutture diportistiche e dai relativi servizi, che hanno pertanto promosso la realizzazione dell'intervento. Il soggetto selezionato nell'ambito della suddetta procedura ha assunto quindi l'onere di redigere il Piano Regolatore Portuale (PRP) dell'ambito in oggetto, che a seguito di un complesso iter istruttorio e procedurale è stato definitivamente approvato nel corso del 2013.

La superficie complessiva delle aree interessate dalle previsioni del PRP è di circa 549.000 mq, di cui 211.000 mq di aree a terra e 338.000 mq costituenti il bacino portuale contenuto all'interno delle opere foranee previste; può accogliere fino a 750 posti barca (p.b.), oltre ai p.b. riservati per il transito ed al charter nautico.

Il "*polo della cantieristica*", localizzato nel bacino della Chiusa attestato a nord del porto commerciale - passeggeri, è costituito da un approdo (ottenuto mediante il riordino del bacino della Chiusa e del fosso Terre Rosse) prevalentemente dedicato ai natanti di piccola e media dimensione, integrato da aree per la cantieristica (10 ettari), il rimessaggio e alle attività connesse alla filiera ittica (flotta pescherecci, mercato ittico, ecc.).



Nel corso del 2013 è stata attivata da parte di soggetti privati la procedura di cui al DPR n. 509/1997 (c.d. Procedura Burlando), preordinata al rilascio della concessione demaniale marittima delle aree interessate dalle infrastrutture diportistiche e dai relativi servizi. Anche in questo caso, analogamente a quanto stabilito per il polo del diportismo, il soggetto selezionato nell'ambito della suddetta procedura ha assunto l'onere di redigere il PRP che, a seguito di un complesso iter istruttorio e procedurale, è stato definitivamente approvato nel mese di aprile 2016. Conseguentemente all'approvazione del PRP il proponente ha depositato il progetto definitivo ai fini della prosecuzione della procedura preordinata al rilascio della concessione demaniale.

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

Nel corso del 2018 si è concluso anche l'iter relativo alla procedura Burlando, a cui ha fatto seguito la stipula della convenzione urbanistica nel giugno 2020. Sono attualmente in corso i lavori di realizzazione delle infrastrutture portuali.

Quanto sopra elencato vuole rappresentare il lungo e articolato processo di programmazione e pianificazione, che trova sintesi nei più recenti strumenti approntati dal Comune e dall'AdSP (PSI e DPSS), finalizzato alla definizione di coerenti e positive strategie di sviluppo territoriale effettuate anche attraverso un rilevante e attivo coinvolgimento dello Stato e della Regione Toscana.

Sulla scorta di quanto sin qui premesso si andrà, a questo punto, ad esaminare con maggior dettaglio in che termini la costruzione e l'esercizio dell'impianto in oggetto si pone in relazione alla citata strumentazione urbanistica comunale.

Con riferimento al **vigente Piano Strutturale d'Area (PS)** approvato con con DCC n.52 del 09/05/07 e modificato con successive Varianti, le opere relative all'impianto in parola interessano:

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

Si riportano quindi di seguito gli estratti delle disposizioni normative del vigente Piano Strutturale relative alle UTOE interessate dagli interventi:

Utoe 5 - Riotorto e costa Est

1. Inquadramento e obiettivi generali

L'unità territoriale organica elementare di Riotorto e della costa Est si estende per circa 4.755 ettari. Ricade interamente nel territorio del comune di Piombino. Comprende le aree fra il parco costiero della Sterpaia, la riserva naturale Orti Bottagone e le colline del parco interprovinciale di Montioni, caratterizzate da pendici agricole dolcemente degradanti verso la pianura del Cornia. Anche questa Utoe deriva dall'individuazione delle aree gravitazionali utilizzate a proposito della verifica degli standard urbanistici – le quali, nel comune di Piombino, coincidono con le circoscrizioni – alle quali sono state sottratte le aree a parco.

L'Utoe è attraversata dal corridoio infrastrutturale "Tirrenico", formato dalla Variante Aurelia e dalla linea ferroviaria Roma-Pisa. La distribuzione parallela alla costa è assolta dalla strada della Base Geodetica. A Sud della strada della Base Geodetica la pianura agricola conserva tratti del paesaggio maremmano storico con suoli a idromorfia superficiale situati nelle depressioni retrodunali. È un territorio caratterizzato dal reticolo idrografico di bonifica che confluisce verso il canale allacciante Cervia. L'uso del suolo è prevalentemente naturalistico, con prati idromorfi e agricolo. A Nord della medesima strada, il paesaggio è invece quello della pianura alluvionale vera e propria. Sui suoli caratterizzati da depositi fluviali recenti, l'uso agricolo prevalente è il seminativo.

Le funzioni insediative che caratterizzano l'Utoe sono legate soprattutto al turismo e alla filiera della produzione agricola. Costituiscono eccezione la centrale termoelettrica di Torre del Sale e il centro logistico di Vignale.

Il centro insediativo di Riotorto assolve alla funzione di centro a servizio al settore costiero orientale e al parco di Montioni. Il piano strutturale prevede il rafforzamento della residenzialità con un conseguente incremento delle dotazioni di servizio. Si prefigura uno sviluppo dell'insediamento nel rispetto della qualità paesaggistica e ambientale del contesto.

Per i numerosi insediamenti turistici isolati esistenti lungo la fascia costiera il piano strutturale pone l'obiettivo di una loro progressiva riqualificazione e riconversione ad attività turistiche di maggiore qualità. Le attrezzature di servizio al turismo e alla ricreazione nonché i punti di ormeggio costituiscono un aspetto qualificante di questo tratto di costa. Laddove non sono già compresi nel perimetro del parco della Sterpaia, essi vanno comunque ricondotti a un unico sistema coerente.

2. Articolazione dell'Utoe

a) Sistema insediativo

- Centro insediativo di Riotorto
- Nucleo produttivo di Vignale
- Nucleo industriale di Torre del Sale

b) Sistema del territorio rurale e aperto

- Sistemi delle colline di Riotorto e Montioni, della pianura alluvionale del fiume Cornia e della pianura costiera orientale
- Nucleo storico di Vignale
- Elementi del sistema insediativo nel territorio rurale e aperto

c) Sistema infrastrutturale principale

- Strada statale n. 1 "Variante Aurelia"
- Strada provinciale n. 39 "Vecchia Aurelia"
- Strada provinciale n. 23 bis "Base Geodetica"
- Linea ferroviaria Roma-Pisa

3. Capacità insediativa

a) fino a 150 alloggi di edilizia pubblica e privata, di cui almeno 15 all'interno del sistema insediativo esistente

b) fino a 1,7 ha di superficie territoriale per attività produttive, interamente dovuta al residuo di piano (è esclusa la superficie necessaria alle "aree critiche da delocalizzare" individuate nell'apposito dossier)

c) la superficie massima da reperire in aggiunta al sistema insediativo esistente è pari a 10ha e comprende sia le superfici fondiarie che le aree per viabilità e standard (è esclusa la superficie necessaria alle "aree critiche da delocalizzare" e quella derivante da eventuali nuove strutture alberghiere)

d) fino a 440 posti letto appartenenti alla categoria "alberghi", da ripartire con le Utoe n. 4 – Piana di Fiorentina e n. 6 – Città di Piombino

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

a) ogni nuova addizione urbana deve essere localizzata in continuità con il sistema insediativo esistente

b) il limite urbano individuato non può essere superato con le nuove addizioni

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

d) i nuovi insediamenti non devono comportare di norma nuovi accessi di servizio ai singoli lotti sulla viabilità extraurbana

5. Obiettivi specifici per le singole parti dell'Utoe

a) Sistema insediativo

... omissis ...

Nucleo industriale di Torre del Sale

Il nucleo industriale di Torre del Sale si affaccia sul mare nei pressi della foce del Fiume Cornia. Gli oltre 90 ettari sui quali insiste la centrale elettrica di Torre nucleo spezza il paesaggio dunale e si spinge nel mare con una propria darsena

portuale; su due lati confina con ambiti territoriali palustri, il padule Orti-Bottagone a Nord e il padule dei Perelli Bassi a Est; a Ovest, invece, il nucleo è delimitato dal Fosso Cosimo.

Il piano strutturale prende atto dell'esistenza del nucleo industriale e, limitatamente alla funzione oggi esistente, ne conferma la destinazione urbanistica. È ammessa la prosecuzione delle attività di produzione energetica, mentre non sono ammessi cambiamenti tecnologici o produttivi che comportino un aggravio dell'impatto ambientale.

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. Indipendentemente dalla dismissione della centrale, fin da ora le aree sottoutilizzate comprese tra il fosso Cosimo e la stessa centrale possono essere destinate a nuove funzioni. In nessun caso è ammesso un aumento dell'occupazione del suolo rispetto al sistema insediativo esistente.

Il regolamento urbanistico articola le aree secondo la loro stretta attinenza alle funzioni di produzione di energia elettrica, alla disponibilità per le funzioni della riconversione a lungo termine e alla prevalenza dei caratteri naturalistici. Ne formula una disciplina dettagliata, privilegiando la mera manutenzione dei manufatti e degli impianti nelle aree industriali. Fino all'adozione del regolamento urbanistico, nell'area è ammesso il proseguimento delle attività in atto mentre è inibita la realizzazione di nuovi impianti.

b) Sistema del territorio rurale e aperto

Subsistemi delle colline di Riotorto e Montioni, della pianura alluvionale del fiume Cornia e della pianura costiera orientale

Il territorio rurale e aperto è composto dal subsistema delle colline di Riotorto e Montioni, dal subsistema della pianura alluvionale del fiume Cornia e dal subsistema della pianura costiera orientale. Nei suoi riguardi, il piano strutturale fa propri i temi prioritari individuati nel documento d'avvio:

- conservazione e qualificazione del territorio rurale

- 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

- garantire il soddisfacimento delle necessità delle aziende agricole e delle attività connesse, compatibilmente con le risorse, in particolar modo quelle paesaggistiche e quelle idriche

- tenere conto delle tendenze in atto, ma orientare le attività agricole alla vocazione del territorio nei suoi aspetti fisiografici, pedologici, botanici, agronomici, culturali e visuali, in modo che il loro sviluppo sia sostenibile e durevole

- sostenere tutte le attività agricole e agrituristiche presenti nel territorio rurale in funzione della loro valenza di presidio ambientale

Rispetto alle risorse specifiche del territorio individuato dalla presente Utoe, il regolamento urbanistico deve:

- conservare il tipico paesaggio rurale pedecollinare ai margini delle colline di Montioni e le aree agricole di pianura a Sud della strada della Base Geodetica che rappresentano il tessuto connettivo e il filtro paesaggistico rispetto alle emergenze naturalistiche del parco della Sterpaia, della riserva naturale Orti-Bottagone e del parco di Montioni

- tutelare gli elementi specifici del paesaggio quali i percorsi storici e i filari, particolarmente e tassativamente ove di cipressi

- disincentivare o limitare le attività idroesigenti nella piana agricola caratterizzata dai noti fenomeni di ingressione del cuneo salino e di subsidenza

- salvaguardare il reticolo idrografico superficiale e dei fossi minori
 - favorire il consolidamento, il mantenimento e l'incentivazione delle aziende agricole presenti
- ... omissis ...

Utoe 9 - Porto e attività produttive

1. Inquadramento e obiettivi generali

L'unità territoriale organica elementare del porto e delle attività produttive si estende per circa 734 ettari. È interamente localizzata nel comune di Piombino. Come le Utoe 7 e 8, anch'essa è da considerarsi un'Utoe strategica, nella misura in cui si ritiene strategico, al fine di uno sviluppo economico sostenibile, il raggiungimento degli obiettivi proposti.

Essa riguarda le aree dell'arco costiero dal molo Batteria fino alla foce del Cornia, comprese fra il mare e la linea ferroviaria nella parte a Sud e fra il Cornia vecchio, la Base Geodetica, il mare e il Cornia a Nord. Oltre alle aree portuali e alle aree in uso alla grande industria sono incluse nell'Utoe le aree urbanizzate non utilizzate che ammontano a oltre 200 ettari. Permangono altresì all'interno dell'Utoe aree residuali di pregio naturalistico ambientale lungo la costa e il fiume Cornia che svolgono funzioni di connessione con il sistema delle aree aperte della costa Est e di corridoio ecologico verso la vicina oasi naturalistica degli Orti-Bottagone.

Gran parte dell'Utoe è occupata dallo stabilimento siderurgico a ciclo integrale e dagli altri stabilimenti della filiera siderurgica. Comprende altresì alcuni impianti di produzione energetica (centrali elettriche di cogenerazione per il recupero dei gas prodotti da cokeria, altoforno e acciaieria), gli impianti di smaltimento rifiuti in loc. Ischia di Crociano (urbani e industriali) e il porto di Piombino.

L'unità è caratterizzata dalla sottoutilizzazione dei suoli e dalle problematiche di inquinamento ambientale derivanti dalle lavorazioni industriali.

Come obiettivo generale, il piano strutturale indica il consolidamento e il potenziamento delle attività industriali e portuali, a condizione che siano attivate nel contempo misure per la graduale riduzione delle emissioni atmosferiche e acustiche nonché degli emungimenti idrici, e siano salvaguardati i beni di pregio naturalistico e ambientale. Gli impianti della grande industria dovranno essere gradualmente localizzati all'interno della presente Utoe, senza compromettere lo spazio per lo sviluppo delle attività portuali.

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

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

2. Articolazione dell'Utoe

a) Sistema insediativo

- Porto di Piombino
- Aree produttive retrostanti il porto
- Aree produttive fra il Cornia vecchio e la strada della Base Geodetica
- Distretto della nautica

b) Sistema del territorio rurale e aperto

- Subsistema della pianura costiera orientale

c) Sistema infrastrutturale principale

- Accesso al porto passeggeri e al molo Batteria
- Accesso al porto commerciale e alle aree produttive fra il Cornia e la Geodetica

3. Obiettivi specifici per le singole parti dell'Utoe

a) Sistema insediativo

Porto di Piombino

Il piano strutturale prevede un deciso rafforzamento delle attività portuali tramite lo sviluppo e il potenziamento dei traffici marittimi e delle attività logistiche connesse al porto. Nel Prg vigente, circa 45 ettari sono destinati direttamente (34 ha per banchine) o indirettamente (11 ha per spazi retroportuali) ad attività portuale, ma solo 25 ha circa sono attualmente effettivamente in uso per tale attività.

Oltre alle opere e agli imbonimenti a mare, previsti dal piano regolatore del porto, la crescita del porto è indicata prioritariamente attraverso il riuso delle aree industriali sottoutilizzate o da liberare in seguito a processi di rilocalizzazione e razionalizzazione degli impianti industriali. Le aree da destinare alla logistica portuale sono localizzate preferibilmente in ambiti già attestati e serviti dal sistema infrastrutturale di collegamento al corridoio plurimodale tirrenico (viabilità e ferrovia Piombino-Venturina).

Ulteriori indirizzi specifici sono:

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

Aree produttive retrostanti il porto

Per le aree produttive retrostanti il porto (quasi 120 ha) il piano strutturale prevede la loro riorganizzazione sia in funzione, una volta bonificate, dell'espansione portuale, sia per una migliore integrazione fra attività portuali e produttive. Gli impianti industriali, il cui impatto sul sistema ambientale e sull'organizzazione funzionale non risulta rilevante, sono compatibili con le finalità dell'ambito e possono essere consolidati. Le aree fra il porto e la chiusa possono accogliere l'eventuale spostamento di impianti industriali sia dall'Utoe 8, sia da altre aree retrostanti il porto. Queste rilocalizzazioni non devono però in alcun caso comportare un aumento del rischio industriale o dell'impatto ambientale.

Il regolamento urbanistico individua gli ambiti da sottoporre a ristrutturazione urbanistica, quelli consolidati e quelli destinati alla rilocalizzazione di impianti esistenti. La disciplina delle possibili trasformazioni è funzionale al perseguimento di adeguate prestazioni ambientali.

Aree produttive fra il Cornia vecchio e la strada della Base Geodetica

Il consolidamento e lo sviluppo delle attività dell'industria siderurgica avvengono preferibilmente in questo ambito dell'Utoe, il cui sistema insediativo esistente supera i 400 ettari. È prevista la riorganizzazione e l'uso razionale dei suoli al fine di favorire la rilocalizzazione degli impianti industriali a maggiore impatto ambientale, attualmente ubicati in prossimità del centro urbano nelle aree a Est della linea ferroviaria Campiglia Marittima-Piombino.

In questo ambito dell'UTOE si dovranno altresì soddisfare le future necessità di adeguamento funzionale e di potenziamento degli impianti di trattamento rifiuti (urbani e industriali).

L'accessibilità alle aree produttive fra il Cornia vecchio e la strada della Base Geodetica è garantita da un nuovo svincolo sul prolungamento della strada statale 398 all'altezza del Gagno, nonché dalla riqualificazione dell'accesso esistente sulla strada della Base Geodetica.

Il regolamento urbanistico individua gli ambiti da sottoporre a ristrutturazione urbanistica, quelli consolidati e quelli della rilocalizzazione di impianti esistenti. La disciplina delle possibili trasformazioni è funzionale al perseguimento di adeguate prestazioni ambientali.

Distretto della nautica

Nella strategia di diversificazione delle attività economiche della Val di Cornia, rientra anche la realizzazione di un distretto per il diportismo nautico e la cantieristica. Questo comprende infrastrutture destinate a ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni (natanti, imbarcazioni da diporto e navi da diporto), servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica.

Le aree del distretto nautico sono localizzate dal regolamento urbanistico preferibilmente in aree urbanizzate ovvero in ambiti ad esse contigui, in modo da massimizzare la sinergia fra l'attività portuale e le funzioni urbane e, nel contempo, minimizzare il consumo di suolo non urbanizzato.

Il numero di posti barca è previsto, in base alle analisi specialistiche effettuate, fino a un massimo di 1.500, in relazione alle tipologie di imbarcazioni e ai servizi previsti, di cui almeno la metà riservati a scafi di medio-grande dimensione. La configurazione delle opere a mare deve essere tale da non produrre effetti negativi sull'evoluzione della linea di riva e da non richiedere successivamente interventi di ripascimento delle coste sabbiose.

I 10 ettari necessari alle attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica sono individuati preferibilmente all'interno del sistema insediativo esistente. I criteri che qualificano la localizzazione sono l'adiacenza al mare, la vicinanza a un porto turistico e un alto grado di accessibilità.



b) *Sistema del territorio rurale e aperto*

Subsistema della pianura costiera orientale

Fra i beni del territorio aperto sono presenti spiagge e aree aperte a vegetazione palustre. Sono beni tutelati che qualificano le aree naturali lungo la fascia costiera e l'asta fluviale del fiume Cornia. La loro conservazione è volta al mantenimento di un corridoio ecologico in connessione con la vicina Oasi degli Orti Bottagone e alla realizzazione di un filtro tra gli insediamenti industriali e il mare.

c) *Sistema infrastrutturale principale*

Accesso al porto passeggeri e al molo Batteria

Gli interventi previsti per il nuovo ingresso a Piombino (vedi Utoe 8) comportano un nuovo tracciato stradale per l'accesso al porto passeggeri. È previsto il prolungamento della strada statale n. 398 fino al Gagno, dove si separa il traffico pesante (verso le aree industriali e il porto commerciale) da quello leggero (verso la città e il porto passeggeri). Quest'ultimo viene incanalato su un tracciato che recupera la strada della Principessa. All'altezza di Città futura, la nuova viabilità per il porto passeggeri abbandona l'asse diretto alla città e raggiunge il porto a ridosso dello stabilimento della Magona. In affiancamento a questa nuova strada corre anche la nuova linea ferroviaria.

Accesso al porto commerciale e alle aree produttive fra il Cornia e la strada della Base Geodetica

Il piano strutturale prevede la realizzazione di un nuovo accesso alle banchine del porto commerciale e alle aree produttive retrostanti il Cornia vecchio. A questo fine traccia una nuova viabilità collegata a uno svincolo sul prolungamento della strada statale n. 398 all'altezza del Gagno. Da lì, la strada a due corsie affianca la linea ferroviaria e, utilizzando principalmente tracciati viari esistenti, raggiunge il porto.

Sulle banchine portuali è attestato il nuovo servizio ferroviario. A questo fine, nelle stesse aree della nuova viabilità viene realizzato un binario ferroviario di collegamento.

Per quanto sopra riportato, **con riferimento al vigente PS**, si ritiene quindi che:

1) l'opera riferibile al **tracciato della pipeline** collocato all'interno delle UTOE 5 e 9 dovrà tenere in considerazione in ogni caso, in ragione delle sopra riportate disposizioni relative all'UTOE 9 delle NTA del PS in relazione al "*Subsistema della pianura costiera orientale*", che: "*Fra i beni del territorio aperto sono presenti spiagge e aree aperte a vegetazione palustre. Sono beni tutelati che qualificano le aree naturali lungo la fascia costiera e l'asta fluviale del fiume Cornia. La loro conservazione è volta al mantenimento di un corridoio ecologico in connessione con la vicina Oasi degli Orti Bottagone e alla realizzazione di un filtro tra gli insediamenti industriali e il mare*" e pertanto la realizzazione di qualsiasi intervento all'interno di tale ambito deve essere orientato al mantenimento dei valori ecologici e identitari di tali luoghi.

2) le opere riferibili al mezzo navale **FSRU, il tracciato iniziale della pipeline e l'impianto di linea PIL n.1** ricadenti all'interno delle UTOE 9 ed in competenza all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, devono essere valutate tenendo in considerazione:

a) la durata dell'esercizio dell'impianto

b) le implicazioni derivanti dalle misure di sicurezza indotte dal potenziale Rischio di Incidente Rilevante connesse all'esercizio dell'impianto stesso

in termini di coerenza ed in conformità con gli indirizzi strategici del vigente Piano Strutturale come risultante dagli esiti dell'accordo di pianificazione del 2008/2009, oltre che ai disposti del PIT/PPR; tale strumento (PS) ammette uno sviluppo e un consolidamento dell'ambito portuale ed industriale nei seguenti termini: "*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." e comunque nel rispetto delle disposizioni definite dal PS per l'Utoe 9 sopra riportate.

3) la previsione dell'**impianto terminale PIDI n.2 – PDE** in loc. Vignarca, da valutare con riferimento alla sua dimensione e impatto, risulta incompatibile con le disposizioni del vigente PS con riferimento agli obiettivi definiti dalla disciplina del vigente PS riferita all'UTOE 5 ed in particolare con gli obiettivi specifici definiti per il *Sistema del territorio rurale e aperto - Subsistemi delle colline di Riotorto e Montioni, della pianura alluvionale del fiume Cornia e della pianura costiera orientale* sopra riportati.

Risultano in ogni caso dirimenti, ai fini della valutazione dell'impatto dell'opera sull'assetto strategico del territorio:

- 1) la valutazione della durata dell'esercizio dell'impianto,
- 2) gli obblighi imposti dalla normativa in materia di rischio di incidenti rilevanti a proposito della necessità di mantenere le opportune distanze tra gli stabilimenti e le zone oggetto di possibili ricadute e l'assoggettamento dunque a specifica regolamentazione di dette zone, per il tramite dell'elaborato tecnico "rischio di incidenti rilevanti" (RIR), come parte sostanziale dello strumento urbanistico del Comune di Piombino che dovrà ricomprendere un insieme di interventi, di misure di prevenzione del rischio e di mitigazione degli impatti di potenziali incidenti rilevanti con riferimento alle diverse destinazioni del territorio, individuando gli eventuali elementi di incompatibilità tra l'impianto e le destinazioni urbanistiche vigenti,
- 3) l'incidenza sotto il profilo ambientale, naturalistico e paesaggistico dell'opera sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio.

Sulla scorta delle conoscenze maturate e degli approfondimenti di carattere tecnico tuttora in corso di svolgimento, anche da parte del Comune di Piombino, che dovranno trovare sintesi nelle determinazioni della conferenza dei servizi in oggetto, tale opera appare, ad oggi, nel suo complesso incoerente con gli obiettivi strategici delineati dal vigente PS.

Con riferimento al **vigente Regolamento Urbanistico (RU)** approvato con D.C.C. n. 13 del 25.03.2014 e modificato con successive Varianti, le opere relative all'impianto in parola interessano le seguenti sottozone:

1. Il mezzo navale FSRU, la tratta iniziale P0-V8 della condotta di allacciamento DN1200 (con protezione in cunicolo) nonché l'impianto di linea PIL n.1 ricadono in ambito "*D14.1 - porto a funzioni commerciali, industriali, passeggeri*";
2. La tratta successiva V8-V36 della condotta di allacciamento DN 1200 in DIRECT PIPE:
 - V8-P17 ricade in ambito "*D14.1 - porto a funzioni commerciali, industriali, passeggeri*",
 - P17-P33 ricade nel tratto a mare,



- P33-V36 ricade in ambito “E5 - area agricola umida e palustre, bene del territorio aperto, invariante strutturale”;
- 3. La tratta V36-P61 della condotta di allacciamento interrata DN1200 all’uscita dalla DIRECT PIPE ricade in ambito “E5 - area agricola umida e palustre, bene del territorio aperto, invariante strutturale”;
- 4. La tratta P61-P91 con condotta interrata in doppia tubazione parallela DN650:
 - P61-P71 ricade in ambito “E5 - area agricola umida e palustre, bene del territorio aperto, invariante strutturale”,
 - P71-P91 ricade in ambito “D3 - Ambiti industriali con limitazioni d’uso per fattori ambientali e paesistici”;
- 5. La tratta P91-P103 con condotta in doppia tubazione parallela DN650 di attraversamento del Fiume Cornia e della strada SP. n. 40 (realizzata con Trivellazione Orizzontale Controllata “TOC”):
 - P91-P96 ricade in ambito “E5 - area agricola umida e palustre, bene del territorio aperto, invariante strutturale”,
 - P96-P100 ricade in ambito “E2/fl - area di pertinenza fluviale, bene del territorio aperto, invariante strutturale” ,
 - P100 fino alla SP. n. 40 ricade in ambito “E3 - area agricola nella quale l’interesse paesaggistico-ambientale assume specificità per rilevanza dei valori”,
 - dalla SP. n. 40 fino alla P103 ricade in ambito “E1 – area agricola produttiva”;
- 6. Dall’uscita dalla TOC fino all’impianto terminale, la tratta P103-V200 della condotta interrata in doppia tubazione parallela DN650, ricade in ambito “E1 – area agricola produttiva”;
- 7. L’impianto terminale PIDI n.2 – PDE in loc. Vignarca (sottozona “F5 – infrastrutture e impianti tecnologici di interesse generale” di cui all’art.92), ricade in ambito “E1 – area agricola produttiva”.

Con riferimento a quanto sopra indicato si evidenzia, in sintesi, che:

- il mezzo navale FSRU nonché la prima parte del tracciato P0-P17 e l’impianto di linea PIL n.1 ricadono in ambito “D14.1 - porto a funzioni commerciali, industriali, passeggeri”, di cui all’art. 96 delle NTA di RU, disciplinato dal Piano Regolatore Portuale (PRP) di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale al quale pertanto si rimanda;
- la parte del tracciato P17-P33 ricade nel tratto a mare per il quale non è vigente diretta disciplina urbanistica comunale;
- al raggiungimento della terraferma, la tratta P33-P71 ricade in ambito “E5 - area agricola umida e palustre, bene del territorio aperto, invariante strutturale”, di cui all’art. 82 delle NTA di RU;
- la tratta successiva P71-P91 ricade invece in ambito “D3 - Ambiti industriali con limitazioni d’uso per fattori ambientali e paesistici”, di cui all’art. 64 delle NTA di RU;
- segue la tratta di attraversamento del Fiume Cornia e della strada SP. n. 40 (denominata strada della base Geodetica) P91-P103 che ricade nelle zone agricole, disciplinate dall’art. 82 delle NTA di RU, suddividendosi in parte in ambito “E5 - area agricola umida e palustre, bene del territorio aperto, invariante strutturale”, in parte in ambito “E2/fl - area di pertinenza fluviale, bene del territorio aperto, invariante strutturale” ed in parte in

ambito “E3 - area agricola nella quale l’interesse paesaggistico-ambientale assume specificità per rilevanza dei valori”;

- infine l’ultima parte del tracciato P103-V200 compresa l’area destinata ad ospitare l’impianto terminale PIDI n.2 – PDE ricade in ambito “E1 – area agricola produttiva”, di cui all’art. 82 delle NTA di RU.

Si riportano quindi di seguito gli estratti delle disposizioni normative di RU del vigente Regolamento Urbanistico relative alle sottozone interessate dagli interventi:

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 e 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.

E’ ammessa inoltre la realizzazione del “parco eolico” per il quale è stata acquisita pronuncia positiva di compatibilità ambientale con deliberazione G.R.T. n. 1208/2011 (e successivi atti), da localizzare in prossimità delle aree occupate dallo stabilimento siderurgico (sottozona D2).

L’intervento, in coerenza con il P.S. D’Area ed il pronunciamento di VIA, dovrà garantire la complessiva conservazione delle caratteristiche ambientali e morfologiche dell’area (suolo, sottosuolo, regime delle acque superficiali, ecc.), riducendone al minimo le interferenze, al fine di mantenere una connessione ecologica con la vicina Oasi Orti Bottagone e di costituire un filtro tra gli insediamenti industriali e il mare.

Successivamente alla dismissione dell’impianto si dovrà comunque garantire la ricostituzione delle predette componenti ambientali, in coerenza con quanto stabilito all’art. 57 delle presenti NTA.

Tutti gli interventi e le opere ammesse in questi ambiti dovranno comunque perseguire gli obiettivi del contenimento del consumo di suolo nonché garantire le seguenti prestazioni ambientali, paesaggistiche, visuali e percettive:

- realizzazione di adeguate fasce con funzione di filtro/inserimento paesaggistico poste in adiacenza al Fiume Cornia, oltre che nelle aree di margine poste a contatto con le zone prospicienti le aree costiere e le zone interessate da infrastrutture viarie, ferroviarie e di servizio agli impianti industriali, così come rappresentato indicativamente negli elaborati cartografici del presente R.U. In particolare, tali fasce dovranno essere oggetto di uno specifico progetto di inserimento paesaggistico, che abbia come obiettivo il miglioramento dell’interfaccia visuale e percettivo ai margini del complesso delle aree interessate da infrastrutture viarie, ferroviarie e di servizio agli impianti industriali, definendo le tipologie di intervento previste, provvedendo all’utilizzo di vegetazione arborea e arbustiva (scelta in relazione allo specifico contesto paesaggistico e climatico), definendo le eventuali modellazioni del terreno, garantendo adeguati sistemi di irrigazione per gli impianti vegetali, favorendo la funzionalità naturalistica ed ecosistemica degli interventi previsti. Inoltre, dovrà essere prevista la riqualificazione della strada carrabile di accesso alle aree costiere presso la foce del Fiume Cornia, anche prevedendone l’integrazione con un percorso ciclopedonale. Tutti gli interventi previsti dovranno trovare adeguata relazione con le eventuali opere di prevenzione del rischio idraulico;

- mantenimento della funzionalità naturalistica ed ecosistemica delle aree aperte residuali e/o intercluse, anche per mezzo di interventi di miglioramento ambientale, compatibili con eventuali necessità di prevenzione e riduzione del rischio idraulico;

- per le infrastrutture ammesse in alveo e nelle aree di pertinenza fluviale si dovrà privilegiare l’uso di materiali e tecnologie appropriati al contesto, anche in attuazione dei contenuti della DCR n 155/1997.

La realizzazione delle infrastrutture viarie e ferroviarie a servizio dell’industria siderurgica e 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. 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. 78 - Regole generali e comuni di uso e di valorizzazione delle risorse

Salvo quanto diversamente dettato nelle regole specifiche per le sottozone, le seguenti regole generali e comuni sono sempre applicabili.

definizioni funzionali

Le diverse categorie di intervento e destinazioni d'uso ammesse nelle sottozone fanno riferimento alle seguenti aggregazioni e definizioni funzionali, che devono essere utilizzate nei piani e nei programmi di settore e nei progetti pubblici e privati.

Sono attività agricole la conduzione dei fondi agricoli a fini colturali e di pascolo, la silvicoltura, la raccolta dei prodotti del bosco e sottobosco, il vivaismo forestale in campi coltivati, gli allevamenti zootecnici, gli impianti di acquacoltura ed ogni altra attività preordinata alla produzione ed alla trasformazione dei prodotti agricoli e zootecnici.

Sono funzionali all'attività agricola gli annessi e gli impianti necessari alla conduzione dei fondi e all'esercizio delle attività stesse nonché le abitazioni per l'imprenditore agricolo professionale, per i familiari coadiuvanti e per gli addetti a tempo indeterminato.

L'attività agrituristica è attività connessa e complementare a quella agricola, ai sensi delle leggi vigenti in materia.

Sono attività compatibili, integrative di quelle agricole, le seguenti:

- attività per la valorizzazione, di degustazione e di vendita di prodotti tipici locali di produzione aziendale;
- attività di promozione e servizio allo sviluppo dell'agricoltura, della zootecnica e della forestazione;
- attività faunistico-venatorie;
- attività comunque definite integrative dell'agricoltura dalle disposizioni normative comunitarie, nazionali e regionali.

Sono compatibili con il territorio rurale e aperto, altre attività localizzate o da localizzare articolate in: -pubbliche e/o di interesse pubblico quali realizzazione e manutenzione di reti tecnologiche, opere di difesa del suolo, infrastrutture a servizio di attività etc.

- strutture ricettive di cui al Capo I e Capo II del Titolo II della LR 42/2000;
- ristoranti, bar;
- attività per la promozione e la vendita di prodotti tipici e attività artigianali tipiche e di interesse storico-culturale della Val di Cornia;
- attività sportive, per il tempo libero, per la motorietà, ricreative compatibili con il territorio aperto anche non collegate con le aziende agricole o con le strutture turistico ricettive;
- attività di aviosuperficie nei limiti stabiliti dalla normativa vigente;
- attività estrattive in conformità ai piani di settore regionale e provinciale;
- produzione di energia;
- attività veterinarie e attività ad esse collegate o di supporto, comprese le riabilitazioni degli animali e le attività di relazione uomo-animale, i pensionati e le cliniche per animali domestici;
- maneggi e pensioni per cavalli;
- attività ortive per autoconsumo;
- residenziali civili e residenziali assistite (quali residenze per anziani, residenze sanitarie, ecc.).

Al fine di aumentare l'accessibilità e la fruibilità del sistema del territorio rurale e aperto sono date le seguenti regole per i percorsi ciclabili, i percorsi pedonali e le ippovie, e per la rete dei percorsi escursionistici.

E' sempre ammessa la sistemazione e l'adeguamento della viabilità e dei percorsi esistenti, nonché la realizzazione di nuovi tracciati, per scopi escursionistici e per la formazione di circuiti di turismo naturalistico e didattico. A tal fine il Comune od i soggetti pubblici competenti, potranno redigere specifici piani attuativi o progetti di opera pubblica.

...omissis...

Art. 82 - Regole specifiche per le sottozone

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

E1- area agricola produttiva

La sottozona E1 corrisponde ai subsistemi della pianura costiera e della pianura alluvionale individuati dal vigente Piano strutturale, è caratterizzata dalle trasformazioni del territorio dovute alle attività umane, ha esclusiva funzione agricola e vi sono ammesse attività agricolo-produttive, connesse alla produzione agricola, integrate e compatibili con la tutela e l'utilizzazione delle risorse di sostegno all'agricoltura.

Vi si applicano per intero le regole generali e comuni contenute nelle presenti Norme, fatte salve, per le sottozone E1 ricadenti nelle aree contigue della Riserva Provinciale Orti Bottagone di cui al successivo art.93, le eventuali limitazioni e disposizioni specifiche del vigente Regolamento Provinciale.

Gli interventi devono esplicitare il rispetto delle invariati strutturali prescritte dal piano strutturale vigente, che per la sottozona E1 sono:

-per la porzione coincidente con il subsistema della pianura costiera occidentale la prevalenza dei suoli antichi asciutti, detti "sabbie rosse", nel loro rapporto con limitate presenze di suoli idromorfi delle repressioni retrodunali. In particolare, l'elevata attitudine dei suoli antichi asciutti, detti "sabbie rosse", deve essere considerata per ordinamenti orticoli intensivi a pieno campo;

-per la porzione coincidente con il subsistema della pianura alluvionale del Fiume Cornia l'unitarietà e la continuità dei territori pianeggianti, e il loro porsi come la matrice connettiva più forte dell'intero territorio oggetto del presente piano, seppure intaccata da fenomeni di frammentazione e di dispersione infrastrutturali e insediativi; nonché il reticolo idraulico identificato nella tavola contrassegnata con 4.9 del Piano strutturale vigente.

...omissis..

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

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

Le sottozone E2/fl comprendono:

-gli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo;

-le aree golenali;

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

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

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

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

-la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di linee di comunicazione viaria e ferroviaria previste da strumenti di pianificazione nazionali, regionali, provinciali e comunali, fermo restando che le nuove realizzazioni devono limitarsi ai casi di esigenze non altrimenti soddisficibili, ed essere definite in termini tali da minimizzare l'interessamento delle aree di pertinenza fluviale, secondo tracciati il più possibile marginali, distanti dai corsi d'acqua, e in ogni caso non paralleli agli stessi corsi d'acqua, dei quali, come delle eventuali relative aree golenali, prevedere soltanto attraversamenti trasversali; sono inoltre ammessi gli impianti di servizio alle suddette infrastrutture, compresi quelli per la distribuzione carburanti;

-la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di impianti a rete e puntuali per l'approvvigionamento idrico, nonché di impianti a rete per lo smaltimento dei reflui, per il trasporto dell'energia e per le telecomunicazioni, fermo restando che, nei casi di ristrutturazione e di nuova realizzazione, gli impianti a rete, ove non completamente interrati, non devono correre parallelamente alle rive dei corsi d'acqua, dei quali, come delle eventuali relative aree golenali, può prevedersi esclusivamente l'attraversamento trasversale;

-la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati, i quali, nei casi di ristrutturazione e di nuova realizzazione, non devono essere asfaltati, né pavimentati con altri materiali impermeabilizzanti, né costituire ostacolo al deflusso delle acque, né interessare le sponde e le ripe scoscese;



- l'esercizio, al di fuori dagli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, dell'ordinaria coltivazione del suolo;
- la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione, al di fuori dagli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, di strade poderali e interpoderali di larghezza non superiore a 4 metri lineari, le quali non devono essere asfaltate, né pavimentate con altri materiali impermeabilizzanti;
- interventi volti a favorire il riformarsi della vegetazione spontanea, ovvero, laddove sia adeguata, e quindi con esclusione in ogni caso degli alvei fluviali ordinari in modellamento attivo e delle eventuali relative aree golenali, della copertura boschiva, e dell'avviamento all'alto fusto dei boschi cedui e dei boschi misti;
- la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione, nelle aree boscate, dei manufatti ivi ammessi, che non devono costituire ostacolo al deflusso delle acque, né interessare le sponde e le ripe scoscese;
- la manutenzione e la realizzazione di sistemazioni a verde, anche alberato, destinabili ad attività di tempo libero, nonché di parchi aperti al pubblico le cui attrezzature siano amovibili e precarie e non siano suscettibili di ostacolare il deflusso delle acque in caso di allagamento, con l'esclusione di ogni opera comportante impermeabilizzazione di suoli;
- le trasformazioni, fisiche e funzionali, degli edifici e degli altri manufatti edilizi esistenti, nonché la realizzazione di impianti tecnologici e di opere di adeguamento igienico-sanitario al servizio di fabbricati esistenti, purché non aggravanti le condizioni di rischio.

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

Nelle sottozone E2/fl sono vietate le nuove costruzioni, nonché l'installazione di manufatti precari, fatto salvo quanto sopra stabilito per le zone boscate, di manufatti per il ricovero di animali da cortile e domestici, di maneggio, di bici noleggio e per la vendita di prodotti agricoli, nonché i rimboschimenti a scopo produttivo e gli impianti per l'arboricoltura da legno.

Non vi è ammessa l'ospitalità agrituristica con mezzi autonomi di soggiorno negli spazi aperti delle aziende agricole.

E3 - area agricola nella quale l'interesse paesaggistico-ambientale assume specificità per rilevanza dei valori

Le sottozone E3 comprendono le aree da conservare per i loro particolari caratteri di pregio ambientale (orografia, manufatti, alberature) e quelle da tutelare in quanto d'interesse archeologico.

Sono vietati:

- l'eliminazione di terrazzamenti e ciglioni;
- le trasformazioni colturali che alterino la percezione consolidata del paesaggio agrario;
- l'espianto di ulivi quando non connesso a problematiche fitosanitarie o in presenza di alberature prive di valore testimoniale, ambientale paesaggistico;
- la realizzazione di linee aeree per il trasporto energetico e per le telecomunicazioni (se non diversamente specificato da particolari norme di piani attuativi vigenti):

-non è ammessa l'ospitalità agrituristica con mezzi autonomi di soggiorno negli spazi aperti delle aziende agricole (agricampeggio), limitatamente alle sottozone E3 collocate nell'UTOE 4 ad ovest della SP della Principessa, nonché nelle sottozone E3 collocate nell'UTOE 5; per le attività di agricampeggio già esistenti in detti ambiti territoriali è comunque fatta salva la possibilità di adeguamento fino alla soglia dimensionale massima stabilita al precedente art. 81 (50 posti letto).

Le nuove costruzioni rurali sono ammesse solo nelle adiacenze di nuclei o preesistenze edilizie e con l'osservanza dei criteri di contestualizzazione morfologica. Per specifiche e comprovate esigenze produttive e/o gestionali dell'azienda agricola, sono ammessi criteri localizzativi diversi purché l'intervento sia accompagnato da una adeguata analisi e valutazione di inserimento paesaggistico ed ambientale nel contesto rurale. A tale scopo i relativi progetti devono essere corredati da dettagliate descrizioni dei materiali, delle finiture, dei colori con cui saranno eseguite le costruzioni, fornendo inoltre rilievi grafici e fotografici



dell'area d'intervento dai quali siano visibili le caratterizzazioni tipo-morfologiche degli edifici esistenti, le preesistenze arboree e le sistemazioni delle corti.

I nuovi edifici non possono avere più di due piani fuori terra con le seguenti misure in altezza:

-abitazioni rurali, altezza massima mt. 6,50;

-annessi agricoli, altezza massima mt. 5,00.

E' obbligatorio esplicitare, tramite appositi elaborati, la lettura del paesaggio e i criteri di intervento protettivi dei valori ambientali e paesistici, tramite la comparazione fra lo stato del paesaggio iniziale e quello successivo all'intervento, con specifica verifica se l'intervento altera o non altera il funzionamento del paesaggio, se interrompe relazioni paesaggistiche e se introduce componenti estranee.

Ai suddetti fini, i progetti contengono:

-analisi dei fattori costitutivi del paesaggio, ecologici-naturalistici, storico-culturali, estetico-percettivi, studio dei segni antropici e naturali e delle relazioni visuali;

-analisi degli effetti delle trasformazioni.

Sono vietati:

-modelli insediativi estranei e non congrui;

-frammentazione della tessitura rurale;

-incremento dell'artificialità;

-perdita di equipaggiamenti vegetali;

-danneggiamento delle permanenze storiche e dei caratteri identificativi degli spazi e delle relazioni, anche visuali, fra di essi.

Per le sottozone E3 ricadenti nelle aree contigue della Riserva Provinciale Orti Bottagone e nelle aree contigue del parco Interprovinciale di Montioni di cui al successivo art. 93, operano altresì le eventuali limitazioni e disposizioni specifiche del vigente Regolamento Provinciale della Riserva e del Piano Provinciale del Parco.

Per i manufatti per la pesca esistenti lungo i corsi d'acqua del settore costiero orientale (cosiddetti "Retoni") di valore storico-testimoniale, sono ammessi tutti gli interventi necessari alla manutenzione e conservazione degli stessi, nonché eventuali interventi di ripristino, con forme, dimensioni cromie e materiali riferibili ai manufatti originali.

Detti interventi dovranno essere attuati nel rispetto delle condizioni e limitazioni previste all'art. 3 della LR n. 41/2018.

...omissis...

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

Le sottozone E5 comprendono le aree umide e l'alveo, primario o remoto, dei corsi d'acqua, e sono soggette a protezione assoluta.

Sono vietate costruzioni di qualsiasi tipo e qualsiasi opera che possa alterare l'equilibrio, la consistenza, le caratteristiche ambientali e morfologiche della zona, salvo quelle strettamente necessarie per la messa in sicurezza dal rischio idraulico e per la corretta regimazione idrica dei corsi d'acqua, per il ripristino e il miglioramento ambientale, per l'incremento della valenza naturalistica ed ecosistemica o per la fruizione didattico-scientifica (quali postazioni per l'osservazione avifaunistica, percorsi attrezzati ecc.).

Per gli edifici esistenti in tali sottozone sono ammessi solamente interventi di manutenzione straordinaria, di restauro e risanamento conservativo.

Limitatamente alle sottozone E5 collocate nell'UTOE 9 è ammissibile la realizzazione del parco eolico per il quale è stata acquisita pronuncia positiva di compatibilità ambientale con deliberazione G.R.T. n. 1208/2011, da localizzare in prossimità delle aree occupate dallo stabilimento siderurgico (sottozona D2).

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

Per i manufatti per la pesca esistenti lungo i corsi d'acqua del settore costiero orientale (cosiddetti "Retoni") di valore storico-testimoniale, sono ammessi tutti gli interventi necessari alla manutenzione e conservazione degli stessi, nonché eventuali interventi di ripristino, con forme, dimensioni cromie e materiali riferibili ai manufatti originali.



Detti interventi dovranno essere attuati nel rispetto delle condizioni e limitazioni previste all'art. 3 della LR n. 41/2018.

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

...omissis...

D14.1 porto commerciale, industriale, passeggeri

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

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

Nel rispetto delle condizioni statuite del Piano strutturale, l'assetto infrastrutturale viario e ferroviario è condizione per la funzionalità degli interventi di riassetto e ampliamento del porto e per il conseguimento di una maggiore integrazione funzionale tra porto e città, che devono al contempo soddisfare i seguenti obiettivi: -riqualificazione e ridefinizione dei margini delle aree portuali a diretto contatto con la città, attribuendo a questi ultimi un connotato urbano e una qualità architettonica tale da marcare il profilo urbano costiero quale nuovo waterfront;

-incremento delle dotazioni di parcheggio e della loro funzionalità, in ordine alle categorie di utenti e allo svolgimento delle diverse attività;

-contenimento degli effetti ambientali negativi delle attività industriali tramite la preferenza di strutture coperte quali silos e capannoni per lo stoccaggio della merce rinfusa, evitando depositi a cielo aperto.

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

Le funzioni ammesse sono:

-funzione commerciale relativa allo svolgimento delle operazioni portuali di movimentazione e stoccaggio merci, prodotti e rinfuse;

-funzione industriale, ivi comprese le attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale, stoccaggio e lavorazione merci e servizi;

-funzione passeggeri, relativa all'esercizio del trasporto ferroviario e dei relativi servizi;

-funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza ai traghetti;

-funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere;

-servizi portuali, comprensivi di servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...), servizi di sicurezza e controllo, servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo);

-diporto;

-pesca, che pur facendo parte delle funzioni del porto commerciale, è localizzata nel polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche, individuato come zona D14.2.b, di seguito normato. Il "piano guida", applicato alla zona D14.2 e definito nel prosieguo delle presenti norme, dovrà rispettare le relazioni fra competenze, che si instaurano fra il porto commerciale (D14.1) e il polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b).

...omissis...

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

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

...omissis...

Il PRP applicato alla zona D14.1 e "il piano guida" applicato alla zona D14.2 possono specificare, e modificare non in via sostanziale, i perimetri degli ambiti indicati nelle tavole del presente RU, con particolare attenzione alle parti di contatto fra le zone, al fine di migliorare i reciproci rapporti funzionali e



morfologici, le prestazioni qualitative funzionali e morfologiche interne alle singole zone e sottozone, le prestazioni ambientali e in particolare gli effetti di miglioramento dell'equilibrio costiero come indicato nelle disposizioni del presente RU relative agli aspetti geologico tecnici e idraulici.

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

...omissis...

Per quanto sopra riportato, **con riferimento al vigente RU**, si ritiene quindi che:

1) per l'opera riferibile al **tracciato della pipeline** collocato all'interno delle sottozone D3, E1, E2/fl, E3 ed E5, ovvero il **segmento P33-V200** si dovrà tenere presente che, in forza del sopra riportato art. 82 delle NTA, all'interno della sottozona E5 *“sono vietate costruzioni di qualsiasi tipo e qualsiasi opera che possa alterare l'equilibrio, la consistenza, le caratteristiche ambientali e morfologiche della zona, salvo quelle strettamente necessarie per la messa in sicurezza dal rischio idraulico e per la corretta regimazione idrica dei corsi d'acqua, per il ripristino e il miglioramento ambientale, per l'incremento della valenza naturalistica ed ecosistemica o per la fruizione didattico-scientifica (quali postazioni per l'osservazione avifaunistica, percorsi attrezzati ecc.)”* e pertanto la realizzazione di qualsiasi intervento all'interno di tale ambito è condizionato al mantenimento e/o al ripristino integrale dello stato originario dei luoghi e purché non si alterino l'equilibrio, la consistenza, le caratteristiche ambientali e morfologiche della zona.

Sulla scorta delle conoscenze maturate e degli approfondimenti di carattere tecnico tuttora in corso di svolgimento, anche da parte del Comune di Piombino, che dovranno trovare sintesi nelle determinazioni della conferenza dei servizi in oggetto, tale opera appare, ad oggi, nel suo complesso incoerente con la disciplina di cui all'art. 82 delle NTA sopra riportati”

Si ritiene inoltre necessario segnalare che il tracciato proposto attraversa, per il tratto P90-P163, l'area contigua alla Riserva Naturale Provinciale Padule Orti-Bottagone, disciplinata dal Regolamento approvato con D.C.P. n. 41 del 26.03.2008, ed oggi in competenza alla Regione Toscana;

2) le opere riferibili al mezzo navale **FSRU, il tracciato della pipeline P0-P17 e l'impianto di linea PIL n.1** ricadono in ambito *“D14.1 - porto a funzioni commerciali, industriali, passeggeri”* in competenza all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale attraverso la disciplina del vigente Piano Regolatore Portuale (PRP), a cui si dovrà fare riferimento, tenendo in ogni caso presente:

a) che tali interventi devono essere valutati in relazione:

i) alla durata dell'esercizio dell'impianto

ii) alle implicazioni derivanti dalle misure di sicurezza indotte dal potenziale Rischio di Incidente Rilevante connesse all'esercizio dell'impianto stesso

b) il già citato art. 96 delle NTA di RU, in conformità con il vigente Piano strutturale (2007) ed agli esiti dell'accordo di pianificazione del 2008/2009 oltre che ai disposti del PIT/PPR, vi ammette, in linea di principio, uno sviluppo e un suo potenziamento finalizzato ai traffici marittimi e alle attività logistiche. Si segnala a tale proposito che qualsiasi variazione delle destinazioni degli ambiti portuali dovranno in ogni caso trovare conformità alla disciplina del Masterplan dei Porti (PIT/PPR); qualora necessaria, qualsiasi variazione significativa delle strategie di sviluppo del porto e dei suoi ambiti contermini (*Distretto integrato della nautica*), vengono ridefinite, secondo il procedimento ordinario, mediante sottoscrizione di un nuovo Accordo di Pianificazione.

3) la previsione dell'**impianto terminale PIDI n.2 – PDE** in loc. Vignarca, data peraltro la sua dimensione e impatto, risulta incompatibile con le disposizioni del vigente RU in merito all'ambito



agricolo “E1 – area agricola produttiva”; la corretta destinazione urbanistica atta a consentire l’insediamento di tale impianto risulta essere l’inclusione dello stesso all’interno della sottozona “F5 – infrastrutture e impianti tecnologici di interesse generale”. Si segnala in questo caso che, nel procedimento ordinario, un’ipotesi di variante urbanistica finalizzato al transito di un’area da zona agricola ad ambito produttivo per infrastrutture e impianti risulterebbe subordinata a: Conferenza di copianificazione ai sensi dell’art. 23 della LR 65/2014; deposito delle Indagini geologico-tecniche di fattibilità presso la struttura regionale competente (Genio Civile), Valutazione Ambientale Strategica comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale ai sensi della LR 30/2015, data l’estrema vicinanza alla Riserva Naturale Provinciale Padule Orti-Bottagone ed all’ambito exANPIL della Sterpaia (oggi sotto le tutele definite dalle disposizioni transitorie di cui all’art. 113 della LR 30/2015).

Con riferimento infine al **Piano Strutturale Intercomunale (PSI)** adottato con con DCC n. 31 del 09/04/2021 e di prossima approvazione, si fa presente che:

1. Il mezzo navale FSRU, la tratta da P0 fino all’attraversamento del Fiume Cornia della condotta di allacciamento nonché l’impianto di linea PIL n.1 ricadono all’interno della UTOE “P1 – Città di Piombino”;
2. La tratta successiva e l’impianto terminale PIDI n.2 – PDE in loc. Vignarca, ricadono all’interno della UTOE “P2 - Riotorto e Sterpaia”.

Si riportano quindi di seguito gli estratti delle disposizioni normative del Piano Strutturale Intercomunale relative agli obiettivi generali e specifici riferiti alle strategie generali di piano ed alle UTOE interessate dagli interventi:

DOC. 4 - DISCIPLINA DEL PIANO

Art. 27 - Le strategie per la mobilità

1. Il PSI persegue la realizzazione di un modello di mobilità integrato e sostenibile che assicuri l’accessibilità ai principali poli del sistema insediativo e dei servizi, che sostenga una diffusa fruizione del territorio a livello locale anche a fini turistici, che incentivi modalità alternative all’uso dell’autoveicolo privato, traendo il massimo vantaggio dalla rete ferroviaria e dal sistema del trasporto pubblico

2. Sono obiettivi specifici di questo asse strategico:

- l’adeguamento delle infrastrutture per la mobilità di area vasta.
- l’integrazione delle diverse modalità di trasporto ed il coordinamento delle risposte alle diversificate domande di mobilità.
- la promozione di una rete diffusa ed interconnessa di percorsi per la mobilità lenta.

3. L’adeguamento delle infrastrutture per la mobilità

3.1 Le infrastrutture per la mobilità di rilevanza sovracomunale sono costituite dalla ferrovia tirrenica e dalla ferrovia Venturina-Piombino, dalla rete viaria primaria (SS 1, SS 398, SR 398 e strade provinciali), dal porto di Piombino e dal sistema degli approdi turistici ed ormeggi costieri.

Sono azioni per l’adeguamento della rete ferroviaria:

- l’adeguamento della ferrovia tirrenica ed il potenziamento delle stazioni, in primo luogo Campiglia Marittima, come snodi polifunzionali con servizi per la sosta (parcheggi scambiatori), per la mobilità ciclabile (ciclostazioni, ciclonoleggio), per il trasporto pubblico locale e i servizi di sharing e pooling-mobility, servizi commerciali e di informazione turistica;

- la riqualificazione della ferrovia Venturina-Piombino, con particolare riferimento al tratto urbano della linea ed alla interconnessione con il porto e con il centro storico secondo le indicazioni contenute nel doc 4A;

- il potenziamento del sistema di scali merci e dei collegamenti ferroviari con il porto, la grande industria e le piattaforme logistiche, attraverso la realizzazione di una nuova penetrazione dallo scalo di Fiorentina che

recuperi e completi i tracciati esistenti, dismessi o sottoutilizzati, facendo leva su un ridisegno dei corridoi ferroviari in ingresso al porto coerentemente al nuovo "piano del ferro" portuale.

Sono azioni per l'adeguamento della rete viaria:

- il complessivo adeguamento della SS1 Aurelia e dei relativi accessi come asse viario di interesse nazionale;
- il completamento della SS398 della Val di Cornia come percorso di accesso all'area portuale e come elemento portante della infrastrutturazione urbana di Piombino secondo un tracciato che attraversi le aree industriali ormai dismesse, correndo lungo la rete ferroviaria esistente, così assecondando i criteri prestazionali e di compatibilità ambientale indicati nel doc. 4A; si richiama nello specifico il contenuto dell'intesa di cui al doc. 7 con l'Autorità di Sistema Portuale a proposito di ridefinizione del tracciato del nuovo corridoio infrastrutturale;

- complessivo miglioramento della rete delle strade regionali (SR398 della val di Cornia) provinciali (SP20 Campiglia Marittima, SP 21 Cafaggio-Riotorto, SP22 San Lorenzo-Banditelle, SP23 della Principessa, SP23bis Fiorentina Montegemoli, SP23ter delle Caldanelle, SP39 Vecchia Aurelia, SP40 della Base Geodetica) e di interesse sovracomunale, con particolare riferimento alla realizzazione del by-pass sud di Venturina T.(intervento C.4 assoggettato a conferenza di copianificazione);

- il recupero paesaggistico e ambientale degli assi stradali di collegamento Piombino-mare e Campiglia-Piombino, vie di accesso alle polarità di interesse turistico, promuovendo un ridisegno dell'interfaccia tra viabilità e contesto, tutelando i varchi visivi, le viste panoramiche, e prevedendo forme di mitigazione e recupero delle aree degradate.

Sono azioni per il sistema portuale:

- 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.

... omissis ...

Art. 30 - Le strategie per la diversificazione e la riqualificazione del sistema produttivo

1. Il PSI persegue l'innovazione e la diversificazione del sistema produttivo attraverso la riqualificazione delle attività e degli insediamenti industriali ed artigianali e della la 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.

2. 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.

... omissis ...

5. La promozione dell'economia del mare

5.1 Lo sviluppo delle variegate 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.

5.2 A livello locale sono azioni finalizzate alla promozione dell'economia del mare:

- *favorire le attività di pesca ed acquacoltura prevedendo, sia nel Bacino della Chiusa che in altre aree prossime all'ambito portuale, adeguate sistemazioni di ormeggio, spazi per immagazzinamento, aree di parcheggio e di scarico, spazi di lavorazione in loco, infrastrutture di trasporto, oltre a un adeguato mercato ittico come elemento di riqualificazione del contesto portuale;*
- *costruire sul territorio risposte adeguate alla domanda generata dal flusso croceristico, - promuovere le attività sportive e ricreative legate all'ambiente marino e costiero, a partire dalla qualificazione degli spazi per la nautica sportiva, per le attività di sport acquatici (nuoto, canoa, diving, kite-surf, ecc.), oltre che per la fruizione ricreativa e didattica (tour in barca, esplorazione subacquea, ecc.).*

DOC. 4A - UTOE E DIMENSIONAMENTO DEL PIANO

...omissis...

2.2 UTOE P1: Città di Piombino

...omissis ...

C. OBIETTIVI SPECIFICI, PRESCRIZIONI E INDIRIZZI PER IL PIANO OPERATIVO – CRITERI LOCALIZZATIVI E PRESTAZIONALI

Il Piano strutturale Intercomunale conferma e rafforza il ruolo ordinatore del polo urbano di Piombino nel sistema insediativo nella Val di Cornia. Nella città di Piombino, oltre alla conferma degli obiettivi di bonifica e riconversione urbanistica delle aree denominate Città futura, il PSI promuove ulteriori interventi di rigenerazione e riqualificazione urbana, volti prioritariamente alla qualificazione, adeguamento e riuso dei tessuti urbani e del patrimonio edilizio esistente, in particolare attraverso l'introduzione di strumenti di incentivazione al rinnovamento, da definire in sede di pianificazione operativa.

La scelta strategica della re-industrializzazione viene assunta attraverso la ridefinizione e la razionalizzazione degli spazi occupati dagli impianti produttivi volte 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.

...omissis...

Porto e attività produttive

Nucleo produttivo della grande industria e aree a sud della Strada della Base Geodetica

Obiettivi strategici:

Reindustrializzazione dell'area 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.

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. Non è in ogni caso consentita la realizzazione di nuovi impianti per la produzione di coke e/o il revamping della cokeria esistente.

Per le aree interessate dalla "Variante al vigente Regolamento Urbanistico Sottozona F6 – loc. Ischia di Crociano" situate in loc. Ischia di Crociano, in coerenza con la stessa, obiettivo del Piano Strutturale Intercomunale è il concorso alla costruzione di un'"economia circolare" ancorata al recupero e al riuso dei prodotti e dei materiali di risulta delle lavorazioni e dei processi di bonifica del SIN di Piombino. Tali attività, che potranno essere costituite da soli impianti di trattamento con l'esclusione quindi della possibilità di realizzare nuove discariche, dovranno essere orientate alle migliori performance ambientali; la programmazione delle attività da svolgersi in tale ambito dovrà portare ad una progressiva riqualificazione ambientale e paesaggistica delle aree con una particolare finalità di filtro rispetto al centro abitato di Colmata ed all'assetto viabilistico.

Indirizzi per il Piano Operativo:

Il Piano Operativo:

- individua gli ambiti da sottoporre a ristrutturazione urbanistica, quelli consolidati e quelli per la rilocalizzazione di impianti esistenti, disciplinando le possibili trasformazioni in funzione del perseguimento di adeguate prestazioni ambientali,

- detta, per le aree attualmente occupate dall'industria siderurgica, una disciplina dettagliata, individuando le singole unità di spazio che si possono rendere libere dagli impianti che potranno essere delocalizzati. Sulle restanti unità detta una disciplina che limita la trasformabilità alla mera manutenzione, nonché agli adeguamenti impiantistici funzionali a conseguire il miglioramento delle condizioni ambientali,

-individua le testimonianze e gli impianti di archeologia industriale che permangono in dette aree, valutando gli interventi ammissibili per la loro valorizzazione al fine di creare eventuali percorsi tematici di archeologia industriale, anche in connessione con il recupero del comparto di Città Futura e delle aree industriali dismesse, compatibilmente con le necessarie condizioni di sicurezza ed igienico-ambientali,

- definisce i contenuti di uno specifico progetto di sistemazione paesaggistico-ambientale dei margini delle aree produttive e per servizi ambientali, che si attestano sulla Strada della Base Geodetica da Torre del Sale fino all'innesto sulla strada SS 398, secondo le indicazioni contenute nell'art.42 della Disciplina del Piano, riqualificando la Strada della Base Geodetica in termini di mitigazione dell'impatto paesaggistico.

- definisce le modalità di riqualificazione del percorso litoraneo esistente fra il porto e Torre del Sale come elemento di connessione anche ciclopedonale e come supporto per una ridefinizione della fruizione turistica, naturalistica e balneare del fronte mare, anche in relazione alla ripianificazione delle aree della centrale di Torre del Sale.

...omissis...

Ambito per la portualità e distretti della nautica, la cantieristica e la pesca

Comprendono le aree del porto di Piombino e quelle del distretto per la nautica. Il porto di Piombino include il porto passeggeri, il porto commerciale, il porto peschereccio e le attuali aree retroportuali occupate dalla grande industria oggetto di ampliamento dell'ambito portuale.

Obiettivi specifici:

- 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.

Indirizzi per il Piano Operativo:

Il Piano Operativo:

- recepisce il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale e coordina le proprie previsioni con quelle del redigendo PRP.

- definisce l'assetto infrastrutturale viario e ferroviario funzionale al porto e per il conseguimento di una maggiore integrazione funzionale tra porto e città, sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci.
- individua le aree da destinare all'ampliamento dell'ambito portuale in coerenza con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale.
- prevede un nuovo progetto per lo sviluppo del polo del diportismo e le correlate eventuali opere per le infrastrutture di accesso, per la messa in sicurezza idraulica e geologica, oltre ai criteri per garantire la sostenibilità ambientale;
- prevede un progetto per lo sviluppo del polo della cantieristica e dei servizi per le attività ittiche che non si limiti alle aree del Bacino della Chiusa e che definisca coerenti opere per le infrastrutture di accesso e per la messa in sicurezza idraulica e geologica;
- si coordina con il Masterplan dei porti toscani valutando la necessità di sviluppare, anche all'esterno dell'ambito deputato ad ospitare tali infrastrutture dai previgenti strumenti urbanistici, la rete di approdi turistici e ormeggi;
- definisce i criteri per la riqualificazione dell'ormeggio di Torre del Sale, come indicato nello specifico paragrafo relativo alla riqualificazione dell'area dell'ex Centrale Termica.

...omissis...

SISTEMA INFRASTRUTTURALE E DELLA MOBILITÀ

Obiettivi specifici:

- potenziare e adeguare/riqualificare il sistema della mobilità esistente secondo le indicazioni contenute nell'art.27 della Disciplina del Piano ed in coerenza con i contenuti del PUMS;
- potenziare l'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.
- elevare l'intermodalità del sistema della mobilità con coerenti interventi sulla rete ferroviaria e sul sistema portuale, per favorire l'integrazione fra trasporto su ferro, su gomma e su acqua e fra trasporto pubblico e privato,
- costruire sulla rete delle stazioni ferroviarie e degli scali marittimi un sistema di poli attrezzati per l'accesso, per la sosta e per la fornitura di servizi,
- promuovere la mobilità lenta sia in ambito urbano che in relazione alla fruizione del territorio rurale.

Indirizzi per il Piano Operativo:

- completare il sistema di accesso principale alla città ed al porto, secondo le specifiche indicazioni contenute nel precedente paragrafo sul territorio urbanizzato;
- prevedere un adeguato sistema di accessi alle diverse destinazioni (logistica, commerciale, cantieristica, zona passeggeri, ittica ecc) delle aree portuali e retroportuali.
- migliorare, ove possibile, il sistema della viabilità interquartiere costituita da Via della Pace, viale dei Lecci e via Bachelet, via Salivoli, viale Michelangelo, Lungomare Marconi, viale regina Margherita,
- attuare misure per la sicurezza e la moderazione del traffico anche attraverso un adeguato ridisegno delle sezioni stradali, l'istituzione di zone 30 e il raggiungimento di standard qualitativi più elevati per lo spazio pubblico, - riordinare il nodo di Fiorentina con la riqualificazione dell'innesto della Strada della Base Geodetica sulla SP n. 23 della Principessa, tenendo conto della localizzazione delle nuove aree produttive e della loro migliore accessibilità, - migliorare la rete della viabilità minore in area urbana nel rispetto delle sue caratteristiche e della valenza paesaggista ambientale,
- migliorare i collegamenti ferroviari Piombino – Campiglia Marittima e la connessione cittàporto, adeguare le stazioni ferroviarie ed il sistema del trasporto merci su ferro secondo le linee indicate all'art.27 della Disciplina del Piano,
- sostenere e potenziare le opzioni alternative alla mobilità privata su gomma con azioni rivolte al miglioramento del trasporto pubblico e dell'accessibilità al porto, alla stazione ferroviaria nonché all'attivazione di modalità di trasporto collettivo,
- costruire una rete compiuta ed efficiente per la mobilità alternativa, collegando i tracciati esistenti e previsti con nuovi raccordi all'interno ed all'esterno della città ed associando ai progetti di recupero paesaggistico ambientale il sistema della fruizione lenta del territorio,
- potenziare l'intermodalità del sistema della mobilità e definire una rete di parcheggi scambiatori.

...omissis...

2.3 UTOE P2: RIOTORTO E STERPAIA



...omissis ...

C. OBIETTIVI SPECIFICI, PRESCRIZIONI E INDIRIZZI PER IL PIANO OPERATIVO – CRITERI LOCALIZZATIVI E PRESTAZIONALI

...omissis ...

TERRITORIO RURALE

Pianura del Cornia e Colline di Montioni

Obiettivi specifici:

- tutelare le risorse culturali e ambientali presenti nonché gli elementi di connessione ecologica costituiti dai corsi d'acqua e dalle aree fluviali ad esse connesse,
- *conservazione e qualificazione del territorio rurale,*
- *contrastare i fenomeni di dispersione insediativa,*
- *difesa e promozione dello sviluppo delle attività agricole,*
- *sostenere le attività presenti anche mediante intervento di qualificazione delle attività turistiche da sostenere con la valorizzazione delle risorse del territorio e la creazione di una adeguata rete di strutture ricettive anche in relazione alla fruizione del vicino Parco di Montioni,*
- *tutela paesaggistica ed ambientale e valorizzazione delle aree comprese nel Parco Regionale di Montioni nel rispetto della disciplina stabilita dal relativo Piano del Parco.*

Indirizzi per il Piano Operativo:

il Piano Operativo deve:

- conservare le aree ancora integre del tipico paesaggio rurale della pianura a Sud della Strada della Base Geodetica che rappresentano il tessuto connettivo e il filtro paesaggistico rispetto alle emergenze naturalistiche del parco della Sterpaia e della riserva naturale Orti-Bottagone,
- *tutelare gli elementi specifici del paesaggio quali i percorsi storici e i filari,*
- *disincentivare o limitare le attività idroesigenti nella piana agricola caratterizzata dai noti fenomeni di ingressione del cuneo salino e di subsidenza,*
- *salvaguardare il reticolo idrografico superficiale e dei fossi minori,*
- *favorire il consolidamento, il mantenimento e l'incentivazione delle aziende agricole presenti,*
- *incentivare la riqualificazione delle piattaforme turistico-ricettive esistenti, con la previsione di adeguate strutture di servizio e, nei limiti del dimensionamento stabilito dal PSI, l'eventuale potenziamento delle strutture in termini di posti letto e/o possibile integrazione/diversificazione delle diverse tipologie ricettive, anche al fine di favorire la diversificazione e stagionalizzazione dei flussi turistici e l'innalzamento del livello qualitativo delle strutture, e di interventi per migliorare il loro inserimento nel contesto paesaggistico ambientale,*
- non ammettere l'ampliamento delle attività produttive esistenti e incentivare la loro delocalizzazione all'interno del territorio urbanizzato nelle aree deputate,
- *promuovere la riqualificazione delle aree periurbane sulla base delle indicazioni contenute nell'art.41 della Disciplina del Piano e sulla base degli specifici indirizzi riportati nel paragrafo seguente,*
- *definire la disciplina delle aree interessate dal Quadro di Riferimento evolutivo del Parco Naturale Regionale di Montioni, tenendo conto degli indirizzi espressi nel Piano del Parco,*
- *dettare la disciplina delle Aree Contigue al Parco Regionale di Montioni, tenendo conto degli indirizzi espressi dal Piano del Parco. Individuare, inoltre, una rete di corridoi ecologici e ambientali di connessione con gli altri ambiti della presente Utoe, in particolare con l'ambito della Costa Est,*
- *recepire la disciplina di gestione dei costituenti istituti di riserva regionale e di Sito Natura 2000.*

...omissis ...

Funzioni non agricole in territorio rurale

Obiettivi specifici:

Il Piano Strutturale 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, e rinvia al PO la relativa disciplina.

Indirizzi per il Piano Operativo:

Il Piano operativo:

- *disciplina le funzioni non agricole in territorio rurale,*
- *per le attività dismesse o dismettibili può prevedere il cambio delle destinazioni d'uso, al massimo a parità di superficie edificabile esistente,*



- detta la disciplina delle aree destinate a servizi ricettivi e ricreativi, definendo i criteri per la riqualificazione paesaggistica e ambientale e il dimensionamento dei servizi aggiuntivi, - individua i volumi incongrui da delocalizzare e definisce le modalità di delocalizzazione e compensazione urbanistica,
- individua la collocazione e conformazione delle aree per attrezzature e servizi di supporto alle funzioni proprie dei parchi territoriali, formando un unico sistema organico nel rispetto degli assetti territoriali.

Per quanto sopra riportato, **con riferimento al PSI adottato**, si ritiene quindi che:

1) l'opera riferibile al **tracciato della pipeline** collocato all'interno delle UTOE P1 e P2, dovrà tenere in considerazione, in ragione delle sopra riportate disposizioni relative all'UTOE P2 delle Norme del PSI in relazione al "*Territorio rurale*", che dispone come obiettivo del piano il "*tutelare le risorse culturali e ambientali presenti nonché gli elementi di connessione ecologica costituiti dai corsi d'acqua e dalle aree fluviali ad esse connesse,*" e pertanto la realizzazione di qualsiasi intervento all'interno di tale ambito deve essere orientato al mantenimento dei valori ecologici e identitari di tali luoghi.

2) le opere riferibili al mezzo navale **FSRU, il tracciato iniziale della pipeline e l'impianto di linea PIL n.1** ricadenti all'interno del Porto di Piombino incluso nell'UTOE P1 ed in competenza all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale attraverso il proprio DPSS, anche in questo caso devono essere valutate in relazione:

- a) alla durata dell'esercizio dell'impianto
- b) alle implicazioni derivanti dalle misure di sicurezza indotte dal potenziale Rischio di Incidente Rilevante connesse all'esercizio dell'impianto stesso

in coerenza ed in conformità con gli indirizzi strategici del Piano Strutturale Intercomunale adottato e del DPSS dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale; tale strumento definisce, in linea generale, uno sviluppo e un suo potenziamento nei seguenti termini generali, di cui, oltre agli specifici obiettivi specifici sopra riportati, si dovrà tenere conto:

"- 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."

3) la previsione dell'**impianto terminale PIDI n.2 – PDE** in loc. Vignarca, da valutare con riferimento alla sua dimensione e impatto, risulta incompatibile con le disposizioni del vigente PS in merito agli obiettivi definiti dalla disciplina del vigente PSI riferita all'UTOE P2 ed in particolare con gli obiettivi specifici definiti per il *Territorio rurale* sopra riportati.

Anche in questo caso risultano dirimenti ai fini della valutazione dell'impatto dell'opera sull'assetto strategico del territorio:

- 1) la valutazione della durata dell'esercizio dell'impianto,
- 2) gli obblighi imposti dalla normativa in materia di rischio di incidenti rilevanti,
- 3) l'incidenza sotto il profilo ambientale, naturalistico e paesaggistico dell'opera sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio.



Sulla scorta delle conoscenze maturate e degli approfondimenti di carattere tecnico tuttora in corso di svolgimento, anche da parte del Comune di Piombino, che dovranno trovare sintesi nelle determinazioni della conferenza dei servizi in oggetto, tale opera, nel suo complesso, appare anche in questo caso ad oggi incoerente con gli obiettivi strategici delineati dal PSI adottato.

Piombino, 05/09/2022

Il Dirigente del Settore
Programmazione Territoriale ed Economica
arch. Salvatore Sasso