



**Circondario Val di Cornia
Provincia di Livorno**

Ufficio Urbanistica Comprensoriale

COMUNE DI PIOMBINO

VARIANTE AL P.R.G. E AL P.S. D'AREA

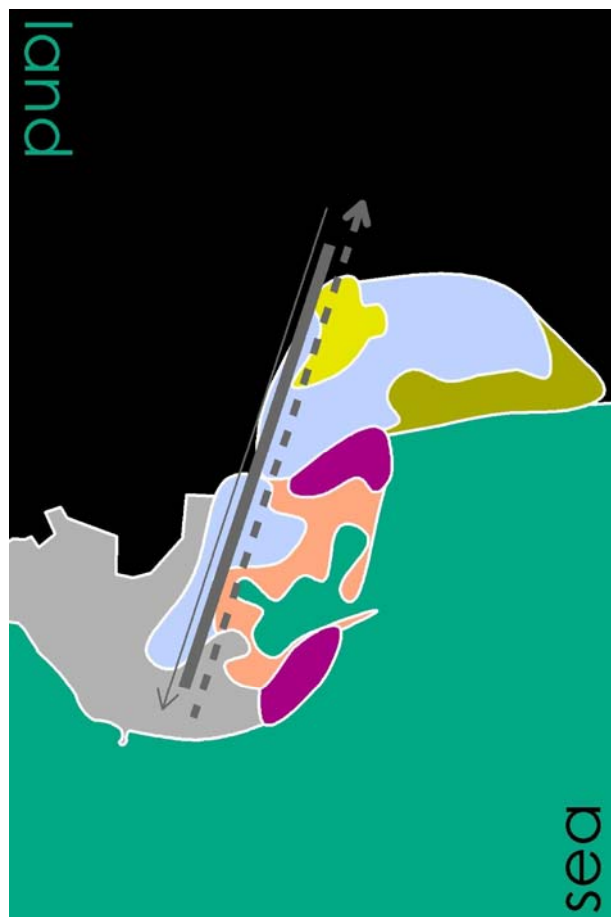
PORTUALITA'

DISTRETTO DELLA NAUTICA

RIASSETTO DELLE AREE INDUSTRIALI

INFRASTRUTTURE CONNESSE

Accordo di pianificazione artt. 22-23 L.R.01/2005



**NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE MODIFICATE DEL
PIANO REGOLATORE GENERALE E PIANO STRUTTURALE D'AREA**

Data:

NTA PRG VIGENTE MODIFICATE

NOTA BENE: IN GRASSETTO SONO RIPORATE LE INTEGRAZIONI ED IL NUOVO TESTO ED IN BARRATO LE PARTI STRALCIATE

ART. 27 CLASSIFICAZIONE DEGLI AMBITI PRODUTTIVI (D)

Gli ambiti prevalentemente edificati e di completamento produttivi di cui al successivo Titolo III, comprendono aree, complessi e immobili riservati alle destinazioni d'uso industriali, artigianali, turistico ricettive, estrattive, commerciali, di deposito, direzionali, portuali.

Si distinguono le sottozone di seguito definite, per le quali valgono le sottoelencate disposizioni comuni mentre al Titolo III sono stabilite disposizioni specifiche per singoli ambiti.

In particolare per gli ambiti industriali valgono le disposizioni comuni stabilite nei capoversi seguenti.

Gli ambiti industriali, in relazione al grado di utilizzazione delle aree, si articolano in sottozone sature (**D1**) e in sottozone di espansione con disponibilità di aree per nuovi impianti industriali e per la rilocalizzazione di quelli esistenti (**D2**).

Sono altresì previste zone industriali che, per la loro contiguità con ambiti **fluviali esteri** protetti sotto il profilo paesistico, sono sottoposte a specifiche limitazioni d'uso (**D3**).

~~—— Sono considerate sature le sottozone D1.~~

~~—— In esse sono ammessi interventi diretti tramite concessioni edilizie che, in relazione all'entità delle trasformazioni richieste, possono essere subordinate a stipula di specifiche convenzioni inerenti gli obblighi posti a carico del concessionario.~~

~~—— Sono considerate di espansione per nuovi impianti industriali le sottozone D2.~~

~~—— Nelle sottozone D2, in relazione all'entità degli interventi previsti, il Comune potrà richiedere alle aziende interessate la presentazione di programmi di attuazione degli interventi stessi dai quali risultino tra l'altro evidenziate le infrastrutturazioni e le urbanizzazioni delle aree, lo schema di distribuzione e di relazione tra gli impianti, gli aspetti tecnologici e produttivi degli impianti medesimi, la verifica dell'impatto sul paesaggio e sul territorio edificato circostante, la valutazione degli effetti indotti dagli interventi sull'equilibrio delle risorse ambientali: acqua, aria, suolo.~~

~~—— Comunque, la realizzazione di nuovi impianti e la sostituzione o l'integrazione di quelli esistenti, non dovranno comportare aumenti dei prelievi di acqua dal sottosuolo in corrispondenza delle zone con elevati livelli di salinità, così come definite dall'indagine geologico-tecnica costituente parte organica della Variante Generale.~~

~~—— Programmi di attuazione degli interventi industriali potranno altresì essere richiesti dal Comune alle aziende interessate, in concomitanza con la formazione dei programmi di cui all'art. 2 delle presenti Norme.~~

~~—— Nelle sottozone D2 (qualora i contenuti progettuali di seguito richiamati non siano già stati oggetto di convenzione nell'ambito del programma degli interventi industriali) e nelle sottozone D1 (qualora la natura e la consistenza degli interventi siano tali da modificare l'equilibrio delle risorse ambientali e territoriali), il rilascio delle concessioni edilizie per nuovi impianti produttivi, per la sostituzione e l'integrazione di quelli esistenti, è subordinato alla stipula di una convenzione con la quale dovranno essere disciplinati i seguenti contenuti progettuali, in quanto ricorrenti:~~

~~—— la quantità e le modalità di approvvigionamento idrico, in armonia con gli obiettivi di razionalizzazione e di contenimento dei consumi idrici stabiliti dalle autorità pubbliche competenti;~~

~~—— gli obblighi relativi allo smaltimento dei rifiuti, con particolare riferimento alla loro quantità, classificazione, stoccaggio o trattamento, dando atto dell'esistenza di idonee soluzioni rispondenti alle disposizioni legislative in materia;~~

~~—— le soluzioni tecnologiche e le eventuali pratiche operative da adottare per il rispetto delle normative in materia di inquinamento acustico, atmosferico, del suolo, del sottosuolo, degli ambienti fluviali e marini;~~

~~—— gli obblighi per assicurare la disponibilità di spazi pubblici destinati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi, ai sensi dell'art. 5 del D.M. 2.4.1968 n. 1444;~~

~~—— Sono infine considerate aree industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali, quelle perimetrate come sottozone D3.~~

D1. — Comprendono ambiti industriali saturi.

~~—— In questi ambiti non è ammessa la costruzione di nuovi impianti industriali. Per gli impianti esistenti sono consentiti interventi di manutenzione, di adeguamento tecnologico e quelli necessari a soddisfare requisiti di igiene ambientale e di sicurezza sui luoghi di lavoro.~~

~~—— Qualora siano adeguatamente motivate le ragioni che impediscono diverse localizzazioni negli ambiti di espansione industriale appositamente individuati dalla Variante Generale, sono altresì consentiti interventi di sostituzione e di integrazione funzionale del ciclo produttivo degli impianti esistenti, che possono comportare anche nuove costruzioni, contenute comunque entro il rapporto di copertura (R.C.) di 0,5 mq/mq con riferimento al perimetro dello stabilimento che ricade all'interno della sottozona D1. Limitatamente alle aree dello stabilimento Magona il rapporto di copertura ammesso è di 0,6 mq./mq. in considerazione del fatto che l'azienda non dispone di ulteriori aree per l'espansione industriale.~~

~~Detti motivi saranno valutati dal Comune con i pareri degli organismi tecnici che lo stesso riterrà opportuno individuare e interpellare.~~

~~—— Le concessioni edilizie relative ad interventi di integrazione funzionale e di sostituzione degli impianti esistenti saranno rilasciate, ove ricorrano le condizioni, previa stipula di convenzione relativa ai contenuti progettuali descritti nelle premesse del presente articolo. Per interventi che chiamano in causa esclusivi impegni delle aziende, la convenzione può essere sostituita da un atto unilaterale d'obbligo.~~

~~— Negli interventi di nuova costruzione dovranno essere previsti gli spazi pubblici di cui all'art. 5 del D.M. 2.4.1968 n. 1444. Qualora tali spazi non siano reperibili all'interno dei perimetri industriali si procederà a reperire analoghe quantità all'esterno dei perimetri stessi, d'intesa con il Comune, anche mediante predisposizione di specifici programmi validi per più interventi.~~

~~D2. Comprendono ambiti di espansione per nuovi impianti industriali, per la rilocalizzazione di quelli trasferiti e per la diversificazione produttiva di tipo industriale.~~

~~— In questi ambiti è ammessa la costruzione di nuovi impianti ed edifici industriali entro il rapporto di copertura (R.C.) di 0,5 mq/mq. riferito alle aree di pertinenza di ciascun intervento, adeguatamente individuate e perimetrate negli elaborati di progetto.~~

~~— Tali costruzioni possono essere integrative o sostitutive dei cicli produttivi esistenti, oppure tali da configurarsi come nuovi stabilimenti industriali.~~

~~— Nella localizzazione delle nuove costruzioni si dovranno perseguire gli obiettivi del contenimento del consumo di suolo e della tutela delle risorse ambientali (agricole, fluviali e marittime) nei territori contermini.~~

~~— Dovrà altresì essere assicurata la conservazione delle condizioni d'uso, specificatamente di quella residenziale, del patrimonio edilizio esistente nell'intorno dei perimetri interessati dall'espansione industriale, evitando la formazione di alterazioni ambientali che possano limitare o danneggiare dette condizioni.~~

~~— In relazione all'entità degli interventi da realizzare, il Comune potrà subordinare il rilascio delle singole concessioni edilizie alla presentazione del programma di attuazione degli interventi industriali e alla stipula della convenzione richiamati nelle premesse del presente articolo.~~

~~— Negli interventi di nuova costruzione da realizzare nelle sottozone D2 dovranno essere previsti gli spazi pubblici di cui all'art. 5 del D.M. 2.4.1968 n. 1444, reperibili, d'intesa con il Comune, anche all'esterno dei perimetri industriali.~~

D1. Comprendono ambiti industriali saturi.

In questi ambiti non è ammessa, di norma, la costruzione di nuovi impianti industriali. Per gli impianti esistenti sono consentiti interventi di manutenzione e quelli necessari a soddisfare requisiti di igiene ambientale e di sicurezza sui luoghi di lavoro.

Qualora siano adeguatamente motivate le ragioni che impediscono diverse localizzazioni negli ambiti di espansione industriale appositamente individuati dalla Variante Generale, sono altresì consentiti interventi di adeguamento tecnologico, di sostituzione e di integrazione funzionale del ciclo produttivo degli impianti esistenti, che possono comportare anche nuove costruzioni e dotazioni impiantistiche, con esclusione degli impianti per la produzione del coke per i quali si deve perseguire esclusivamente l'obiettivo della delocalizzazione.

Le eventuali nuove costruzioni saranno contenute comunque entro il

rapporto di copertura (R.C.) di 0,5 mq/mq con riferimento al perimetro dello stabilimento che ricade all'interno della sottozona D1. Limitatamente alle aree dello stabilimento Magona il rapporto di copertura ammesso è di 0,6 mq./mq. in considerazione del fatto che l'azienda non dispone di ulteriori aree per l'espansione industriale.

Gli atti abilitativi edilizi relativi ad interventi di adeguamento tecnologico, di integrazione funzionale e di sostituzione degli impianti esistenti, afferenti allo stabilimento siderurgico a ciclo integrale saranno rilasciati nel rispetto delle seguenti condizioni:

- **il progetto dovrà essere corredato da una relazione contenente le motivazioni di ordine logistico-industriale ed impiantistico che rendono necessaria la localizzazione dell'impianto negli ambiti industriali saturi, dando conto altresì della coerenza dell'intervento con *“il programma di consolidamento e riassetto industriale”* che è parte integrante del quadro conoscitivo della presente variante;**
- **al nuovo impianto, o all'adeguamento di impianti esistenti, dovranno essere applicate le migliori tecniche disponibili al fine di contenere l'inquinamento prodotto (emissioni acustiche, atmosferiche, prelievi idrici, ecc.);**
- **il progetto dovrà essere corredato da uno specifico studio ambientale (qualora l'intervento non sia soggetto a VIA sulla base della normativa vigente) dal quale risulti l'incidenza dell'intervento proposto sulle principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo), indicando le eventuali misure di mitigazione; detto studio si configura come approfondimento ed implementazione della valutazione ambientale complessiva relativa al *“programma di consolidamento e riassetto industriale”* condotto dall'azienda in rapporto all'intero ciclo produttivo dello stabilimento, che è parte integrante del quadro conoscitivo della presente variante;**
- **l'intervento proposto non potrà comunque produrre un aggravio delle condizioni ambientali iniziali e del rischio di incidente rilevante di cui al D.M. LL.PP. 9 maggio 2001, né un aggravio dei prelievi idrici dal sottosuolo in corrispondenza delle zone con elevati livelli di salinità così come definite dall'indagine geologico-tecnica costituente parte integrante della presente variante;**
- **conseguentemente ogni nuovo impianto, o adeguamento impiantistico, preordinato all'incremento della produzione dovrà essere accompagnato dalla contestuale realizzazione di interventi previsti nel *“programma di consolidamento e riassetto industriale”* finalizzati al contenimento dei livelli di inquinamento complessivo prodotti dallo stabilimento, nonché alla riduzione dei consumi idrici;**
- **le aree di stoccaggio delle materie prime e/o degli scarti delle lavorazioni siderurgiche dovranno essere realizzati in strutture coperte e adottando comunque soluzioni tali da evitare fenomeni di spolveramento;**
- **le aree di pertinenza degli impianti, la viabilità di servizio interna e ogni**

- altro spazio dello stabilimento destinato alla lavorazione, alla movimentazione e allo stoccaggio delle merci e dei prodotti, dovranno essere pavimentate e asfaltate;
- i nuovi fabbricati industriali dovranno garantire la qualità ed omogeneità formale (in particolare nella scelta dei materiali e delle cromie prevalenti) tenendo conto dell'immagine complessiva dello stabilimento e del contesto urbano in cui si collocano; a tal fine dovranno essere prodotti specifici elaborati utili a valutare l'inserimento del nuovo intervento nel contesto urbano e territoriale;
 - il rilascio del titolo abilitativo edilizio è subordinato alla stipula di una convenzione (o, a seconda dei casi, di un atto unilaterale d'obbligo) con la quale dovranno essere disciplinati i seguenti contenuti:
 - impegno dell'azienda, conseguente alla realizzazione del nuovo impianto o all'implementazione di impianto esistente, alla dismissione e demolizione di impianti obsoleti localizzati negli ambiti industriali saturi (D1) o in ambiti non più destinati alle attività industriali (ambito portuale, ambito di Città Futura, ambito della Chiusa di Pontedoro, ambito delle aree umide costiere, ecc.) con eventuale rilocalizzazione in zona D2; qualora la dismissione/demolizione degli impianti obsoleti non sia contestuale alla realizzazione del nuovo impianto, in relazione a documentate e adeguate motivazioni prodotte dall'azienda, la stessa indicherà, con uno specifico cronoprogramma, la tempistica prevista per l'attuazione delle dismissioni/delocalizzazioni impiantistiche, prevedendo a tal fine idonee garanzie fideiussorie sulle quali il Comune si potrà rivalere in caso di inottemperanza;
 - impegno dell'azienda a realizzare, contestualmente al nuovo impianto, o all'adeguamento dell'impianto esistente qualora preordinato all'incremento della produzione, interventi previsti nel "*programma di consolidamento e riassetto industriale*" finalizzati al contenimento dei livelli di inquinamento complessivo prodotti dallo stabilimento nonché alla riduzione dei consumi idrici;
 - impegno dell'azienda a realizzare, contestualmente al nuovo impianto o all'adeguamento dell'impianto esistente, ampie fasce di filtro tra lo stabilimento industriale e gli insediamenti esistenti ai margini industriali, così come indicato negli elaborati cartografici della Variante Generale; tali fasce di filtro dovranno essere adeguatamente piantumate e dotate, qualora necessario, di barriere fonoassorbenti; a tal fine dovranno essere prodotti dall'azienda specifici elaborati progettuali nei quali siano puntualmente indicate le essenze vegetazionali da impiegare, da selezionare in funzione del contesto urbano o territoriale interessato, le eventuali modellazioni del terreno ed i sistemi di irrigazione adottati;
 - impegno dell'azienda alla cessione gratuita di aree di proprietà della stessa funzionali alla realizzazione del prolungamento della SS 398 fino

al porto ed alla retrocessione delle concessioni demaniali intestate all'azienda stessa relative ad aree del demanio marittimo o del demanio bonifica non più destinate dalla Variante Generale agli usi industriali (quali aree portuali attualmente occupate dai carbonili, specchio acqueo della Chiusa destinato al distretto della nautica, aree per lo stoccaggio ed il trattamento dei rifiuti in impianti pubblici, aree interessate dal prolungamento della SS 398, aree umide costiere ecc.); anche tali impegni dovranno essere garantiti da apposite polizze fidejussorie sulle quali il Comune e/o l'Autorità Portuale di Piombino potranno rivalersi in caso di inottemperanza;

- **gli obblighi per assicurare la disponibilità di spazi pubblici destinati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi, ai sensi dell'art. 5 del D.M. 2.4.1968 n. 1444, nonché a realizzare eventuali ulteriori opere di urbanizzazione funzionalmente connesse agli ambiti industriali (quali ad esempio sistemazioni viabilistiche); potranno concorrere al soddisfacimento degli standards pubblici le aree sopra menzionate necessarie alla realizzazione della SS 398 ed alla realizzazione di fasce di filtro a verde.**

Qualora vengano definiti e sottoscritti tra l'azienda, il Comune e le istituzioni di livello superiore, accordi più generali riguardanti i complessivi programmi di sviluppo industriale e di miglioramento ambientale dello stabilimento siderurgico, che assumano i contenuti e gli obblighi sopra elencati e rivestano natura di atto giuridicamente vincolante, non si renderà necessario procedere alla sottoscrizione delle specifiche convenzioni con il Comune in sede di rilascio dei titoli abilitativi edilizi relativi ai singoli impianti.

Resta inteso inoltre che interventi a carattere manutentivo o esclusivamente finalizzati a migliorare le prestazioni ambientali del ciclo produttivo nonché le condizioni di sicurezza sui luoghi di lavoro non sono soggetti al rispetto delle condizioni e degli obblighi sopra riportati.

Tutti gli interventi sono comunque soggetti al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità riportate nell'Allegato I delle presenti norme.

D2. Comprendono ambiti di espansione per nuovi impianti industriali, per la rilocalizzazione di quelli trasferiti e per la diversificazione produttiva di tipo industriale. In particolare l'ambito compreso tra la strada della Base Geodetica e lo stabilimento Dalmine viene prioritariamente destinato alla rilocalizzazione e all'insediamento di piccole e medie imprese a carattere industriale.

In questi ambiti è ammessa la costruzione di nuovi impianti ed edifici industriali entro il rapporto di copertura (R.C.) di 0,5 mq/mq. riferito alle aree di pertinenza di ciascun intervento, adeguatamente individuate e perimetrare negli elaborati di progetto.

Tali costruzioni possono essere integrative o sostitutive dei cicli produttivi esistenti, oppure tali da configurarsi come nuovi stabilimenti industriali.

In questi ambiti sono altresì ammessi impianti per la produzione energetica da fonti rinnovabili o connesse al ciclo produttivo siderurgico, qualora compatibili con la logistica ed il funzionamento degli stabilimenti siderurgici.

Nella localizzazione delle nuove costruzioni e dei nuovi impianti si dovranno perseguire gli obiettivi del contenimento del consumo di suolo, degli impatti sulle principali risorse ambientali e della mitigazione paesaggistica ed ambientale rispetto agli insediamenti contigui ed ai territori contermini (aree agricole, fluviali e marittime).

La realizzazione di nuovi impianti e la sostituzione o l'integrazione di quelli esistenti, non dovranno comunque comportare aumenti dei prelievi di acqua dal sottosuolo in corrispondenza delle zone con elevati livelli di salinità, così come definite dall'indagine geologico-tecnica costituente parte integrante della Variante Generale.

A tal fine i progetti relativi a nuovi impianti o all'integrazione di quelli esistenti negli ambiti D2, sono soggetti al rispetto delle seguenti condizioni:

- al nuovo impianto, o all'adeguamento degli impianti esistenti, dovranno essere applicate le migliori tecniche disponibili al fine di contenere l'inquinamento prodotto (emissioni acustiche, atmosferiche, prelievi idrici, ecc.);
- il progetto dovrà essere corredato da uno specifico studio ambientale (qualora l'intervento non sia soggetto a VIA sulla base della normativa vigente) dal quale risulti l'incidenza dell'intervento proposto sulle principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo), indicando le eventuali misure di mitigazione; detto studio si configura come approfondimento ed implementazione della valutazione ambientale complessiva relativa al *“programma di consolidamento e riassetto industriale”* condotto dall'azienda in rapporto all'intero ciclo produttivo dello stabilimento, che è parte integrante del quadro conoscitivo della presente variante;
- l'intervento proposto non potrà comunque produrre un aggravio delle condizioni ambientali iniziali e del rischio di incidente rilevante di cui al D.M. LL.PP. 9 maggio 2001;
- le aree di stoccaggio delle materie prime e/o degli scarti delle lavorazioni siderurgiche dovranno essere realizzati prevalentemente in strutture coperte e adottando comunque soluzioni tali da evitare fenomeni di spolveramento;
- le aree di pertinenza degli impianti, la viabilità di servizio interna e ogni altro spazio dello stabilimento destinato alla lavorazione, alla movimentazione e allo stoccaggio delle merci e dei prodotti dovranno essere pavimentate e asfaltate;
- i nuovi fabbricati industriali dovranno garantire la qualità ed omogeneità formale (in particolare nella scelta dei materiali e delle cromie prevalenti) tenendo conto dell'immagine complessiva dello stabilimento e del contesto

territoriale in cui si collocano.

Il rilascio dei titoli abilitativi edilizi per i nuovi impianti o per l'implementazione di quelli esistenti è inoltre subordinato alla stipula di una specifica convenzione (o, a seconda dei casi, di un atto unilaterale d'obbligo) con la quale dovranno essere disciplinati i seguenti contenuti:

- impegno dell'azienda a realizzare, contestualmente al nuovo impianto o all'adeguamento dell'impianto esistente, ampie fasce di filtro tra lo stabilimento industriale e gli insediamenti esistenti ai margini industriali nonché rispetto alle aree costiere e fluviali contermini, così come indicato negli elaborati cartografici della Variante Generale; tali fasce di filtro dovranno essere adeguatamente piantumate e dotate, qualora necessario, di barriere fonoassorbenti; a tal fine dovranno essere prodotti dall'azienda specifici elaborati progettuali nei quali siano puntualmente indicate le essenze vegetazionali da impiegare, da selezionare in funzione del contesto urbano o territoriale interessato, le eventuali modellazioni del terreno ed i sistemi di irrigazione adottati;**
- impegno a realizzare un complessivo sistema di regimazione delle acque piovane con trattamento di acque di prima pioggia;**
- obbligo ad assicurare la disponibilità di spazi pubblici destinati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi, ai sensi dell'art. 5 del D.M. 2.4.1968 n. 1444, reperibili, d'intesa con il Comune, anche all'esterno dei perimetri industriali o, in alternativa, da monetizzare sulla base di una stima prodotta dai competenti uffici comunali.**

Qualora vengano definiti e sottoscritti tra l'azienda, il Comune e le istituzioni di livello superiore, accordi più generali riguardanti i complessivi programmi di sviluppo industriale e di miglioramento ambientale dello stabilimento siderurgico, che assumano i contenuti e gli obblighi sopra elencati e rivestano natura di atto giuridicamente vincolante, non si renderà necessario procedere alla sottoscrizione delle specifiche convenzioni con il Comune in sede di rilascio dei titoli abilitativi edilizi relativi ai singoli impianti.

Resta inteso che interventi a carattere manutentivo o esclusivamente finalizzati a migliorare le prestazioni ambientali del ciclo produttivo nonché le condizioni di sicurezza sui luoghi di lavoro non sono soggetti alla preventiva sottoscrizione della convenzione sopra richiamata.

Tutti gli interventi sono comunque soggetti al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità riportate nell'Allegato I delle presenti norme.

D3. Comprendono ambiti industriali con limitazioni d'uso per fattori ambientali. In queste aree è ammessa esclusivamente la realizzazione di infrastrutture viarie, ferroviarie e di servizio agli impianti industriali.

D4 Comprendono ambiti a servizio prevalente dell'industria.

In questi ambiti è ammessa la realizzazione di un centro servizi per l'autotrasporto (autoparco) prevalentemente dedicato agli automezzi che trasportano le merci ed i prodotti degli stabilimenti industriali.

L'area, che include le portinerie di ingresso degli stabilimenti industriali, potrà pertanto essere dotata di tutti i servizi necessari per l'accoglienza degli automezzi e degli addetti all'autotrasporto, quali (a titolo indicativo e non esaustivo):

- servizi di ristorazione
- servizi igienici/lavanderia
- foresteria
- spazi informativi
- postazione medica di primo soccorso
- uffici e attività direzionali per gli operatori dell'autotrasporto
- attività commerciali connesse all'autotrasporto/minimarket
- autofficina- area lavaggio mezzi
- stazione rifornimento carburanti
- aree di sosta automezzi.

Per le nuove costruzioni dovranno essere rispettati i seguenti indici:

- rapporto di copertura: 0,25 mq./mq.
- altezza massima: ml.10.00

Su tutto il fronte strada dovrà essere realizzata una adeguata schermatura vegetazionale con eventuale modellazione del terreno (del tipo rilevato inerbito) e piantumazione con essenze vegetazionali appropriate al contesto.

Tutti gli interventi sono comunque soggetti al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità riportate nell'Allegato I delle presenti norme.

..Omissis..

D14 Comprendono ambiti per infrastrutture portuali.

Tali ambiti, individuati negli elaborati grafici della Variante Generale comprendono aree, fabbricati, impianti o attrezzature pertinenti all'esercizio della mobilità e del trasporto per via marittima e **intermodale**.

Tali ambiti configurano il sistema complessivo per la portualità e la nautica nel territorio comunale di Piombino, in attuazione del disegno strategico e delle condizioni statutarie del Piano Strutturale vigente.

L'individuazione di tale sistema rende operative:

- le strategie comunali di incremento delle attività marittime e portuali e della loro diversificazione, di attrazione di impresa economica multisetoriale, di realizzazione di una filiera di funzioni integrate che comprendono la portualità commerciale, il diportismo nautico, la

cantieristica e i servizi;

- **gli obiettivi territoriali dello sviluppo delle infrastrutture, del miglioramento dell'accessibilità, dell'aumento di standard, della riconfigurazione del fronte costiero;**
- **le condizioni di tutela ambientale per il contenimento dei carichi ambientali, la difesa delle aree di valore ambientale e paesistico e delle zone umide, il contrasto dell'erosione costiera e dell'intrusione salina, la ricerca dell'equilibrio idrogeologico, l'uso di innovazioni tecnologiche per la sicurezza e il controllo degli inquinamenti.**

In base a quanto sopra richiamato, il sistema della portualità e della nautica:

- **costituisce previsione locale coerente e convergente rispetto al progetto di governo territoriale regionale contenuto nel Piano di Indirizzo territoriale di cui alla D.C.R. n. 72 del 24 luglio 2007, secondo le definizioni del paragrafo 8.1 del Documento di Piano;**
- **si colloca nel quadro delineato dal documento del master plan "La rete dei porti toscani" che costituisce parte integrante del Piano di Indirizzo territoriale sopraccitato;**
- **rispetta i criteri di cui all'Allegato I della Disciplina del master plan suddetto, fin dal principio generale ivi statuito per il quale è necessario "che gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto";**
- **aderisce alle condizioni definite nella Disciplina del Master plan sopra richiamato, sia per quanto attiene i requisiti e le prestazioni degli interventi, sia per quanto riguarda gli strumenti attuativi e le procedure, a partire dalle condizioni generali di cui al Capo I art. 4 della Disciplina del master plan che ammette interventi per la portualità purchè siano utilizzate le aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale; purchè siano valorizzate e riqualificate le aree di waterfront; purchè siano adeguate le dotazioni infrastrutturali e siano migliorate le accessibilità da terra e da mare del porto.**

La trasformazione territoriale configurata dal sistema complessivo per la portualità e la nautica è regolata dalle presenti norme, nel rispetto delle Discipline del Piano di Indirizzo territoriale regionale e del master plan "La rete dei porti toscani" già ricordati, tramite:

- **specifiche urbanistico-edilizie finalizzate alla caratterizzazione del rapporto fra città e mare, alla realizzazione di un nuovo paesaggio urbano e costiero, alla ridefinizione morfologica delle aree a terra, alla qualificazione funzionale delle aree a terra e a mare secondo criteri di complementarità;**
- **specifiche territoriali finalizzate alla infrastrutturazione territoriale, costituita da opere funzionali all'accessibilità e ai collegamenti, contestuali**

agli interventi portuali e marittimi;

- **specifiche ambientali finalizzate al benessere e alla sicurezza, al contenimento degli effetti ambientali degli interventi, all'incremento di impatti positivi sull'ambiente costiero, imprescindibili ai fini della realizzazione degli interventi.**

Le presenti norme assumono le definizioni delle strutture dedicate alla nautica da diporto contenute nell'art. 5 della Disciplina del master plan "La rete dei porti toscani" ai sensi del DPR 509/1997, che sono:

- **il porto turistico quale complesso di strutture movibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e del diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;**
- **approdo turistico, ovvero la sezione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4 comma 3 della legge n. 84/1994, destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;**
- **i punti di ormeggio ovvero le aree demaniali marittime, gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.**

Le modalità attuative per i porti e gli approdi turistici e per i punti di ormeggio sono definite dagli articoli 9 e 10 della disciplina del master plan "La rete dei porti toscani".

Gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare di porti e approdi turistici sono attuati mediante piani regolatori portuali, che costituiscono atti di governo del territorio ai sensi della Lrt 1/2005.

Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con quelle della presente Variante Generale.

Tutti gli interventi sono comunque soggetti al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità riportate nell'Allegato I delle presenti norme.

In riferimento alle definizioni sopra riportate e in rapporto alla funzione prevalente, le infrastrutture marittime che costituiscono il sistema complessivo per la portualità e la nautica nel territorio comunale di Piombino sono suddivise in:

D14.1 porti marittimi e aree portuali con funzioni di tipo commerciale, industriale, di servizio passeggeri e peschereccia, classificabili in base all'Art. 4 della Legge 28.1.1994 n° 84. Comprendono bacini portuali, strutture ed opere marittime di protezione di mezzi navali e natanti; sporgenti e banchine; piazzali di carico, scarico e deposito; infrastrutture ferroviarie e viarie interne e relativi parchi di attesa e smistamento; depositi di combustibili e di oli minerali in particolare; stazione passeggeri e traghetti con relativi servizi amministrativi e ricettivi; servizi generali; attrezzature per la protezione civile; alloggiamento e servizi civili, sociali,annonari, sanitari, assistenziali, ricreativi per il personale interno; servizi ed infrastrutture di livello tecnologico inerenti alla funzione mercantile e portuale.

~~D14.2—porti turistici, comprendenti attrezzature ed impianti destinati in via permanente alla manutenzione, alaggio e rimessaggio di imbarcazioni da diporto, nonché le infrastrutture necessarie al soddisfacimento delle esigenze degli utenti complesso integrato della nautica, articolato in polo del diportismo (D14.2.a) e polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b).~~

D14.2.a Il polo del diportismo comprende attrezzature e impianti destinati in via permanente all'accoglienza dei natanti da diporto, a servizi, manutenzione, alaggio e rimessaggio prioritariamente delle grandi imbarcazioni; opere di difesa portuale; spazi e attrezzature per le attività di relazione di uso pubblico dotate di adeguati arredi e componenti vegetali ai fini del benessere e della qualità microclimatica oltre che della percezione visiva, per i quali sia garantita la mobilità ciclo-pedonale; adeguati collegamenti con la viabilità principale; parcheggi, standard e servizi; funzioni articolate e diversificate, atte a garantire una pluralità di dotazioni di servizi alla persona rispetto a varie esigenze (culturali, commerciali, per lo svago, di accoglienza, di interesse collettivo, etc) e la realizzazione di una componente urbana significativa.

D14.2.b Il polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche comprende attrezzature, spazi, impianti destinati alla costruzione, alla manutenzione, all'alaggio e rimessaggio di imbarcazioni, all'accoglienza di piccole e medie imbarcazioni anche come ricollocazione di natanti diffusi nel territorio comunale in ambiti non idonei, alle attività agroittiche, alla flotta pescherecci e al mercato ittico.

Ferma restando l'articolazione delle funzioni nei due poli sopra descritti, in sede di attuazione del complesso integrato della nautica le attività connesse alla filiera ittica (mercato ittico, flotta pescherecci, e relativi servizi) potranno essere localizzati nell'ambito D14.2.a anzichè nell'ambito D14.2.b senza che ciò costituisca variante.

~~D14.3 approdi turistici, comprendenti opere ed impianti idonei alla ricettività dei natanti da diporto, sprovvisti parzialmente o totalmente delle infrastrutture di cui al capoverso precedente esistenti, soggetti a riqualificazione senza incremento;~~

~~D14.4 punti di ormeggio sulle foci di fossi, canali o fiumi senza ricorrere ad escavo di darsene nè alla realizzazione di opere foranee di protezione, ma semplicemente con risagomatura e sistemazione delle sponde senza recare pregiudizio alla balneazione ed al regime idraulico dei corsi d'acqua.~~

Gli ambiti D14.1, D14.2, D14.3 e D14.4 definiti dal presente articolo sono normati al successivo articolo 40 delle presenti norme.

~~La costruzione, l'ampliamento e la ristrutturazione dei porti con funzioni di tipo commerciale, industriale, di servizio passeggeri e peschereccia, si attuano sulla base delle previsioni del Piano Regolatore Portuale redatto ed approvato ai sensi dell'art. 5 della Legge 28.1.1994 n° 84.~~

~~Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con quelle della presente Variante Generale.~~

~~La costruzione, l'ampliamento e la ristrutturazione dei porti e degli approdi~~

~~turistici è consentita nell'ambito delle zone individuate dalla Variante Generale e ricomprese nel Piano Regionale dei porti e degli approdi turistici redatto ed approvato dalla Regione Toscana ai sensi della L.R.T. 9 agosto 1979 n° 36 e successivi adeguamenti.~~

~~— La dotazione di aree di servizio a terra e a mare per i porti e gli approdi turistici, i relativi standard nautici ed urbanistici, sono definiti dalle direttive di cui alla deliberazione del Consiglio Regionale 27 maggio 1992 n° 258, fatte salve eventuali variazioni che potrà apportarvi la Regione stessa.~~

~~— I punti di ormeggio sono consentiti solo nei siti individuati dalla Variante Generale con le caratteristiche, le dotazioni di attrezzature e le modalità autorizzative definite dalle direttive di cui alla deliberazione del Consiglio Regionale 27 maggio 1992 n° 258.~~

ART. 38 INTERVENTI UNITARI

...Omissis...

IU25

~~L'area di Poggio Bateria costituisce, nel piano regolatore vigente, un insediamento produttivo a uso del porto, il cui assetto urbanistico dovrà essere ridefinito mediante uno specifico piano attuativo alla luce dell'attuale morfologia dei terreni risultanti dallo sbancamento del poggio, sulla base degli indirizzi normativi del presente intervento unitario.~~

~~— La Variante Generale prevede l'estensione del porto verso nord, la ricongiunzione del porto stesso con la città e lo spostamento di quote di funzioni terziarie e residenziali verso il porto. Pertanto per l'area di Poggio Bateria è previsto un complesso di destinazioni d'uso produttive e commerciali connesse alle attività marittime e di servizio per il traffico veicolare del porto.~~

~~— Nelle aree che il piano attuativo destinerà alle attività produttive e commerciali connesse alle attività marittime possono essere realizzati edifici per piccole imprese industriali, artigianato, commercio e attività direzionali. In funzione delle attività portuali e marittime, nelle aree dell'intervento unitario è possibile localizzare spazi e attrezzature per parcheggi pubblici e privati e aree attrezzate per la sosta dei camper. La realizzazione di dette attrezzature potrà avvenire anche mediante la realizzazione di volumi interrati.~~

~~— Il nuovo insediamento dovrà essere realizzato nel rispetto dei seguenti indici urbanistici:~~

~~— rapporto di copertura di 0,75 mq./mq.;~~

~~— superficie permeabile pari al 25% della superficie territoriale dell'I.U.;~~

~~— altezza massima di ml. 10, senza limiti per eventuali volumi tecnici.~~

~~— A ciascuna attività insediata potrà essere annessa un'abitazione, per il titolare dell'impresa o il custode, della superficie complessiva di mq. 150.~~

~~—— Le attività produttive dovranno essere esercitate preferibilmente in spazi chiusi e coperti. Eventuali attività a cielo aperto dovranno in ogni caso essere organizzate in modo tale da evitare fenomeni inquinanti o degradanti.~~

~~—— L'intervento unitario, per i motivi suddetti e per essere l'area nella disponibilità all' Autorità Portuale, richiederà uno strumento urbanistico preventivo d'iniziativa pubblica (Piano Particolareggiato), completo delle precisazioni tipologiche e morfologiche, delle superfici fondiarie riservate alle varie destinazioni d'uso, degli spazi pubblici di cui al D.M. 1444/68, della viabilità di servizio e di una fascia di verde pubblico in fregio alla nuova strada di accesso alle banchine portuali.~~

~~Nel caso d'insediamento di funzioni commerciali, oltre alle dotazioni di parcheggio pubblico di cui all'art. 5 del D.M. 1444/68, dovranno essere assicurati i parcheggi per le soste di relazione nelle quantità e secondo le modalità realizzative stabilite dall'art. 10 della D.C.R.T. n. 233/99.~~

ART. 38 BIS. INTERVENTO UNITARIO CITTÀ' FUTURA

Il comparto denominato "Città Futura" comprende l'ambito urbano delimitato tra Viale Unità d'Italia, l'insediamento del Cotone, ~~la vecchia sede stradale della S.P. della Principessa,~~ **lo stabilimento industriale** e il Viale della Resistenza, estendendosi alle aree del centro Pegaso e a quelle lungo Viale Medaglie d'oro della Resistenza e via Alessandro Pertini fino alla zona denominata la Capriola.

Si tratta di un ambito urbano comprendente aree occupate da infrastrutture ed impianti industriali connessi allo stabilimento siderurgico, (ad est di Viale Unità d'Italia), in parte dimessi ed in parte in fase di delocalizzazione (impianto Siderco); comprende inoltre i tessuti e le aree urbane contigue che, nell'insieme, costituiscono una importante riserva di territorio per i futuri processi di trasformazione e riqualificazione della città.

Per tale comparto, in **prevalenza** ~~gran parte~~ di proprietà comunale, si perseguono i seguenti obiettivi fondamentali:

- il risanamento ambientale e la riconversione funzionale delle aree tuttora occupate dagli impianti e dalle infrastrutture industriali, attraverso la delocalizzazione degli stessi in aree più lontane dalla città esistente e la bonifica ambientale delle aree liberate dagli usi industriali;
- la riconnessione urbanistica tra tale ambito e le aree ed i tessuti urbani contigui (quartiere Cotone-Poggetto, città otto-novecentesca, ecc.) attraverso l'insediamento di nuove funzioni di tipo urbano e la ridefinizione del nodo di ingresso alla città;
- l'incremento delle dotazioni di attrezzature e spazi di interesse comune e la creazione di un filtro verde tra le aree dello stabilimento industriale ed i nuovi insediamenti urbani da collocare nell'area di Città Futura;
- il soddisfacimento in questo ambito urbano di una quota significativa dei fabbisogni futuri della città di tipo residenziale (nelle aree più lontane dagli impianti industriali), di tipo ludico-ricreativo nonché per la produzione di beni

e servizi a basso impatto ambientale, limitando in tal modo gli ulteriori impegni di suolo all'esterno della città esistente.

Al fine di verificare la sostenibilità di tali obiettivi strategici, tale comparto è stato oggetto di uno studio di fattibilità a carattere interdisciplinare che è parte integrante del quadro conoscitivo delle presenti norme e ne costituisce riferimento essenziale.

L'attuazione del suddetto comparto sarà oggetto di progettazione unitaria attraverso un Piano complesso d'Intervento, ai sensi dell'art 56 L.R. 1/2005, e/o di un Piano attuativo di iniziativa pubblica, di cui agli artt. 65 e successivi della L.R. 1/2005. Detti piani potranno comunque prevedere tempi e modalità di attuazione completamente autonomi in riferimento ai subcomparti individuati all'interno di Città Futura come di seguito descritti.

Nella elaborazione del Piano complesso d'intervento o del Piano attuativo dovranno essere applicati i principi di sostenibilità ambientale e durabilità conformemente alle norme e agli indirizzi comunitari, statali e regionali. A tale fine sarà applicato un approccio multidisciplinare che tenga conto di tutti gli attori coinvolti, con particolare attenzione ai cittadini, e che consenta l'applicazione di tecnologie, tecniche e soluzioni costruttive che puntino a: risparmio energetico, abbattimento delle emissioni nocive nell'aria, utilizzo di materiali edilizi ecosostenibili, ottimizzazione delle risorse idriche ed energetiche (per il riscaldamento e il raffrescamento), corretta gestione del ciclo dei rifiuti. Il Piano complesso d'intervento o il Piano attuativo saranno redatti tenendo in debito conto le problematiche di tipo acustico.

Ciascuno dei Subcomparti sarà oggetto di specifiche definizioni planivolumetriche con disposizioni progettuali contenenti linee guida con norme grafiche e descrittive che consentiranno il controllo delle quantità e della qualità insediativa, definendo i vincoli funzionali, tipologici e geometrici dei lotti edificabili, degli isolati urbani, degli edifici, delle aree verdi, delle strade e degli spazi pubblici. Tali linee guida saranno sviluppate sulla base del Masterplan elaborato nello studio di fattibilità.

L'assetto delle reti infrastrutturali e viabilistiche del Piano attuativo o del Piano complesso d'intervento dovrà essere sviluppato in base alle necessità che potranno manifestarsi nel rispetto dell'assetto generale del suddetto Masterplan.

Nelle elaborazioni progettuali urbanistiche le grandezze urbanistiche ed edilizie saranno calcolate in base alla Superficie lorda di pavimento (Slp). Nelle norme tecniche del Piano attuativo o nel Regolamento edilizio saranno definite le modalità di calcolo della Slp.

SUBCOMPARTO A - L'ABITARE SOSTENIBILE

L'area tra Viale Unità d'Italia, Viale Medaglie d'oro della Resistenza, via Alessandro Pertini fino alla zona denominata la Capriola, è oggetto di un subcomparto che per le sue caratteristiche orografiche, ambientali e di margine con aree residenziali, sarà oggetto di un intervento comprendente la riorganizzazione e riqualificazione di aree e servizi pubblici nonché di un intervento di completamento residenziale a forte valenza ambientale.

Tale subcomparto comprende:

1. le aree e servizi pubblici anche al fine del calcolo delle aree a standard di cui al D.M. 2 aprile 1968 n. 1444, e in particolare:
 - 1.1. le aree per attrezzature scolastiche, sportive e d'interesse comune, ubicate tra Viale Medaglie d'oro della Resistenza, via Alessandro Pertini, e il Parco 8 Marzo;
 - 1.2. le aree del Parco 8 Marzo ubicato tra la zona denominata La Capriola, Viale Medaglie d'oro della Resistenza, Viale Unità d'Italia.Per le aree di cui al precedente punto 1.1 si applicano le norme di cui all'art. 9 "Spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi" delle N.T.A.. L'area attualmente occupata dal campo di calcio potrà essere oggetto di trasformazione e di riconversione funzionale nell'ambito dell'assetto definito nel Piano attuativo, secondo le ipotesi localizzative contenute nel Masterplan. Le aree di cui al precedente punto 1.2 saranno ricomprese nel Parco del Ferro e dell'Acciaio il cui assetto sarà definito dal Piano attuativo, ai sensi dell'art. 10 delle N.T.A. F1 "Parchi pubblici territoriali", sulla base dei risultati del Masterplan. Nelle more dell'approvazione del Piano attuativo del parco in tale aree sarà possibile effettuare attività ludiche, sportive, ricreative e spettacoli, connesse a manifestazioni ed eventi temporanei anche attraverso l'installazione di strutture precarie.
2. L'area adiacente al tessuto urbano residenziale sarà oggetto della realizzazione di un complesso abitativo secondo una delle tre ipotesi localizzative individuate nel Masterplan che potrà interessare l'area attualmente occupata dalle attrezzature sportive. Tale scelta sarà effettuata in fase di elaborazione del Piano attuativo che sarà elaborato applicando criteri progettuali innovativi ispirati ai principi di sostenibilità ambientale attraverso la predisposizione di specifico planivolumetrico con applicazione di tipologia insediativa di "case basse ad alta densità", con una Slp complessiva massima pari a mq 11.000 corrispondente ad un massimo di 110 Alloggi. Nel Piano attuativo saranno definite le eventuali funzioni accessorie e di vicinato compatibili con quelle residenziali, definendone altresì le quantità.

SUBCOMPARTO B - LA PORTA URBANA

L'area corrispondente al nodo urbano e viabilistico collocato all'intersezione tra Viale Unità d'Italia e Viale della Resistenza, ed esteso al centro Pegaso e alle altre aree ubicate lungo Viale della Resistenza è oggetto di intervento di ristrutturazione urbanistica. Nella definizione dell'assetto planivolumetrico dovrà essere affrontata la riorganizzazione del nodo viabilistico di ingresso alla città con riferimento alle soluzioni alternative elaborate nel Masterplan. Nell'area sarà realizzato un nuovo centro civico con la collocazione di funzioni urbane pregiate quali uffici pubblici e privati, residenze, attività commerciali e servizi pubblici la cui presenza possa rafforzare l'effetto città in una zona di margine urbano. Il nuovo complesso si configurerà contemporaneamente come porta della città e porta di accesso al complesso sistema del Parco del Ferro e dell'Acciaio ubicato nell'adiacente area siderurgica dismessa.

A questo fine nel piano urbanistico attuativo, che per quanto possibile dovrà

prevedere parcheggi interrati, dovrà essere prevista la realizzazione di un sistema di collegamento con le strutture del nuovo parco e con il sistema dei parcheggi pubblici in esso previsto.

Nella elaborazione del Piano attuativo sarà comunque salvaguardato l'edificio esistente destinato a centro sociale giovanile.

L'indice di fabbricazione massimo applicabile è di 1,25 mq/mq pari a mq 31.500 di Slp.

Fermo restando la Slp massima di mq 31.500 le singole funzioni potranno variare all'interno dei valori esposti nella seguente tabella.

Funzioni	Slp mq		N. alloggi massimo
	minima	massima	
Residenziale	12.000	17.000	170
Uffici (pubblici e privati)	4.700	9.700	
Commerciale	2.000	5.000	
Servizi	3.000	6.000	

Per ragioni di incompatibilità con il sistema viabilistico e di accessibilità dell'area non saranno comunque insediabili grandi strutture di vendita, così come definite dalla normativa vigente in materia.

Nel subcomparto si dovrà privilegiare invece la rilocalizzazione di medie strutture di vendita esistenti, così come definite dalla normativa vigente in materia, collocate in ambiti urbani per i quali la strumentazione urbanistica non contempli il consolidamento delle funzioni commerciali.

SUBCOMPARTO C - PARCO SCIENTIFICO E TECNOLOGICO "PRODURRE E INNOVARE"

Parte dell'area siderurgica prospiciente a Viale Unità d'Italia e parte dell'area ENEL adiacente a via della Capriola, è oggetto della realizzazione di un parco scientifico e tecnologico.

Nell'area potranno essere insediate attività per la formazione e la ricerca, produttive, terziarie, artigianale e commerciali a basso impatto ambientale e ad alto contenuto tecnologico che saranno meglio specificate nel Piano attuativo e nel relativo planivolumetrico che oltre al dimensionamento dei lotti dovrà prevedere specifiche linee guida a garanzia della qualità insediativa e architettonica del complesso. A questo fine dovranno essere studiati allineamenti e fili fissi degli edifici a garanzia dell'effetto città attraverso la continuità del fronte edificato lungo la viabilità di servizio.

L'indice di fabbricazione massimo applicabile è di 0,75 mq/mq pari a mq 24.000 di Slp.

A garanzia della qualità insediativa e al fine della minimizzazione dell'impatto ambientale, nel parco tecnologico sarà privilegiato l'insediamento di aziende con certificazione ambientale (EMAS/ISO 14001 per le attività o Ecolabel per i beni prodotti).

SUBCOMPARTO D - PARCO DEL FERRO E DELL'ACCIAIO E ALTRI SERVIZI PUBBLICI

L'area industriale siderurgica a valle di Viale Unità d'Italia e attualmente in proprietà al Comune di Piombino è oggetto di un intervento di rigenerazione e riqualificazione ambientale attraverso la realizzazione del Parco del Ferro e dell'Acciaio nel quale si prevedono aree verdi con funzione di filtro rispetto alla nuova viabilità di accesso ai sub-comparti e alle aree in cui sono ancora attivi gli impianti produttivi siderurgici (subcomparto E).

Il subcomparto D comprende aree e servizi pubblici anche al fine del calcolo delle aree a standard di cui al D.M. 2 aprile 1968 n. 1444, e in particolare:

1. le aree per parcheggi pubblici, servizi pubblici e impianti sportivi a servizio dei subcomparti B e C;
2. le aree del Parco del Ferro e dell'Acciaio.

Per le aree di cui al precedente punto 1 si applicano le norme di cui all'art. 9 "Spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi" delle N.T.A. E' comunque previsto il mantenimento degli edifici e delle attrezzature sportive esistenti ubicati ai margini dell'area industriale dismessa.

Le aree di cui al precedente punto 2 saranno oggetto del Parco del Ferro e dell'Acciaio i cui contenuti saranno sviluppati nel Piano attuativo, con riferimento all'art. 10 delle N.T.A. F1 "Parchi pubblici territoriali", sulla base dei risultati del Masterplan e delle indicazioni contenute nelle presenti norme.

Il Parco del Ferro e dell'Acciaio, si verrà a configurare come l'elemento di riconnessione e ricucitura di due parti di territorio storicamente separate, la città e la fabbrica, che trovano nella realizzazione di un grande parco naturalistico "tematico" improntato alla cultura del ferro e dell'acciaio una occasione per ricucire una frattura ormai storica secondo la seguente articolazione.

IL BOSCO IN CITTÀ

L'esigenza di creare una fascia di rispetto e una zona filtro nei confronti degli impianti siderurgici ancora attivi offre l'opportunità di rinaturalizzare parte delle aree dismesse creando un bosco urbano con piante ad alto fusto che producano benefici sull'intero ecosistema.

LE SERRE URBANE

Secondo i modelli internazionali di valorizzazione di siti produttivi dismessi (miniere, saline, cave, ecc.) e sfruttando l'acclività del terreno lungo viale Unità d'Italia, potranno essere create zone per le attività di edutainment (educational/entertainment) del parco, che potranno essere svolte anche all'interno di grandi contenitori coperti trasparenti.

L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

All'interno delle aree ambientali del parco sarà realizzato un percorso attrezzato, con relativo centro visite e museo della produzione del ferro e dell'acciaio, in cui saranno collocati reperti di archeologia industriale siderurgica piombinese.

SUBCOMPARTO E - AREA PRODUTTIVA SIDERURGICA CITTÀ FUTURA

~~L'area compresa tra l'insediamento del Cotone, la vecchia sede stradale della S.P. della Principessa, il Viale della Resistenza, ancora utilizzata dall'industria siderurgica a fini produttivi, qualora interessata da processi di dismissione industriale potrà essere integrata all'area adiacente ricompresa nei Subcomparti C e D, nei quali è prevista la rimozione degli impianti industriali esistenti, già acquisita in proprietà dal Comune di Piombino. Tale subcomparto, in prospettiva, costituirà pertanto il naturale completamento del programma di riqualificazione e trasformazione urbanistica di Città Futura e sarà oggetto di specifico Piano attuativo a seguito della dismissione delle attività siderurgiche.~~

~~Conseguentemente per gli edifici e gli impianti industriali ricadenti all'interno del perimetro di tale area che alla data di approvazione delle presenti norme, risultino ancora connessi funzionalmente al ciclo produttivo dello stabilimento siderurgico presente nelle aree contigue, è ammesso il solo proseguimento dei processi produttivi in atto attraverso interventi di carattere manutentivo che escludano, in ogni caso, la sostituzione o la trasformazione degli impianti stessi. Sono ammessi gli interventi necessari al soddisfacimento dei requisiti di igiene ambientale e di sicurezza sui luoghi di lavoro. Negli edifici e negli impianti non più collegati funzionalmente al ciclo produttivo del contiguo stabilimento siderurgico, da ritenersi pertanto dismessi dai precedenti usi industriali, non è consentita la riattivazione di ogni altra attività produttiva né di ogni altra attività industriale ed il loro eventuale riuso resta subordinato ai processi di bonifica ambientale coerentemente con l'assetto urbanistico dell'intero progetto Città Futura. Per tutti gli edifici e gli impianti industriali sono comunque ammessi la demolizione e lo smantellamento compatibilmente con eventuali vincoli di natura storico-ambientale o paesaggistica.~~

ART. 39 AMBITI PRODUTTIVI

I terreni che si stendono dal Viale dell'Unità d'Italia a ovest, e dal Viale Regina Margherita, a sud, fino alla strada della Base Geodetica a nord, e al Fiume Cornia, a est, costituiscono gran parte del sistema territoriale dei Monti e dello Stagno di Piombino. Destinati dal P.R.G. vigente a usi produttivi e in particolare all'industria siderurgica, formano un enorme ambito, in realtà molto differenziato per tipo e dimensioni di occupazione, per caratteristiche ambientali, per relazioni con l'abitato che ne occupa i perimetri e con il porto.

Luogo di un forte ruolo di Piombino nella realtà nazionale, ~~anche se oggi ridimensionato per motivi strutturali~~, e di una spiccata identità sociale e politica, è certamente ancora il riferimento territoriale per lo sviluppo produttivo di Piombino. Questo obiettivo dovrà tuttavia soddisfare alcune condizioni che la presente Variante Generale dispone:

1) il parallelo sviluppo di un valido sistema portuale integrato-commerciale,

industriale, per passeggeri, per la pesca, **per il turismo ed il diportismo nautico** ~~turistico~~ che nei terreni in parola deve trovare congrue aree di servizio e un soddisfacente sistema di trasporti e comunicazione;

2) lo stabilirsi di un armonico rapporto con la città, basato per un verso su un generale miglioramento delle condizioni ambientali, e per altro verso sulla messa a disposizione di aree di delocalizzazione industriale, che possono assicurare il necessario respiro a un ambito urbano compreso tra la costa, il sistema collinare e, appunto, la zona industriale;

3) il formarsi di un moderno insediamento industriale, a cui non dovrebbero mancare anche livelli significativi di qualità morfologica, da programmare mediante organici piani di insediamento valutati assieme alla città.

Con la Variante Generale la grande zona industriale prevista dal P.R.G. vigente è stata articolata in vari ambiti, di diverse caratteristiche, insediative e funzionali, perimetrati negli elaborati grafici per i quali valgono le disposizioni generali di cui all'Art. 27.

L'ambito D1, **che si estende** tra ~~Via della Principessa~~ **il comparto di Città Futura di cui al precedente art. 38 bis** e il porto, comprende impianti industriali da contenere e progressivamente trasferire, **compatibilmente con la logistica dello stabilimento**, nel soprastante ambito D2, costituito da aree per nuovi impianti industriali, poste a sud di Via della Base Geodetica ed estese fino all'ambito del Fosso del Tombolo, ~~di cui al successivo art. 52.~~

Tuttavia fino a che non si determineranno le condizioni per la delocalizzazione del sistema impiantistico “acciaieria-treno rotaie”, attualmente collocato nell’ambito D1 in aderenza alla città consolidata, sono comunque ammissibili, nel rispetto dei criteri e delle condizioni stabilite al precedente art. 27, implementazioni impiantistiche anche finalizzate all’estensione del mix produttivo, qualora funzionalmente connesse all’impianto acciaieria e pertanto non altrimenti localizzabili.

In particolare per l’impianto di produzione laminati piani (denominato “minimill”) e per la conseguente rilocalizzazione del “parco rottame” previsti dall’azienda nel programma di consolidamento e riassetto industriale che è parte integrante del quadro conoscitivo della presente variante, il rilascio dei relativi titoli abilitativi edilizi è subordinato all’assunzione da parte dell’azienda stessa di precisi impegni, da disciplinare puntualmente nell’ambito della convenzione di cui al precedente art. 27 che stabilirà in merito tempistiche e garanzie economiche, in ordine ai seguenti aspetti:

- **cessione e liberazione delle aree del demanio marittimo presso il porto commerciale (D14.1) interessate dalla presenza dei carbonili e da altri apparati produttivi e rilocalizzazione degli stessi nelle zone D2;**
- **rilocalizzazione in zona D2 degli impianti di produzione del coke attualmente collocati in prossimità della città consolidata (zona D1);**
- **cessione gratuita delle aree di proprietà dell’azienda funzionali alla realizzazione del prolungamento della SS398 fino al porto e allo sviluppo**

- del porto commerciale passeggeri (D14.1);**
- **retrocessione delle concessioni demaniali intestate all'azienda relative ad aree del demanio marittimo o del demanio bonifica non più destinate dalla Variante Generale agli usi industriali e precisamente: ambito della Chiusa di Pontedoro interessato dalle previsioni del complesso integrato della nautica (D14.2.b) e dalla rilocalizzazione dell'impianto di acquacoltura (E7), aree umide costiere (E5), aree in loc. Ischia di Crociano interessate dal potenziamento degli impianti di trattamento rifiuti (F5), aree interessate dalla nuova viabilità della SS 398;**
 - **realizzazione e cessione di una fascia a verde con funzione di filtro rispetto all'abitato del Cotone-Poggetto, così come indicato negli elaborati della Variante Generale;**
 - **realizzazione a carico dell'azienda delle sistemazioni viabilistiche (rotatoria) in corrispondenza dell'ingresso allo stabilimento siderurgico lungo Viale della Resistenza e sistemazione, con adeguati elementi di arredo e piantumazioni, delle aree a parcheggio di uso pubblico poste all'interno dell'ambito D13;**
 - **rifacimento dell'esistente attraversamento in corrispondenza del fosso Terre Rosse, al fine di consentire l'agevole passaggio delle imbarcazioni ospitate nel soprastante punto d'ormeggio (D14.4);**
 - **attuazione complessiva del piano di risanamento acustico predisposto dall'azienda in attuazione del vigente piano comunale di classificazione acustica comunale;**
 - **contestuale realizzazione della "piattaforma ecologica di stoccaggio residui di lavorazione e rifiuti" in loc. Colmata e degli interventi di adeguamento e/o rilocalizzazione dell' "impianto calce" previsti nel "programma di consolidamento e riassetto industriale" presentato dall'azienda.**

La zona D1 comprende altresì impianti industriali dismessi di interesse storico-documentale che, compatibilmente con le condizioni di sicurezza ed igienico-ambientali da assicurare nell'ambito industriale, potranno essere conservati in sito od eventualmente rilocalizzati, anche per singole componenti impiantistiche, nelle aree di Città Futura ~~di cui al precedente art. 38-bis~~, al fine di creare percorsi tematici di archeologia industriale. **A tal fine dovranno essere sottoscritte apposite intese o atti convenzionali tra Comune e azienda al fine di definire le modalità di indagine e d'intervento su tali preesistenze.**

Gli ambiti industriali D2 sono caratterizzati da impianti industriali esistenti che si ritengono compatibili con l'assetto urbano; in essi si ammettono sostituzioni e nuove costruzioni. Tali ambiti sono quelli dell'Altoforno n° 4 e degli stabilimenti esistenti a sud della Base Geodetica. **In tali ambiti si prevede inoltre la progressiva rilocalizzazione degli impianti industriali collocati negli ambiti industriali saturi (D1) o in altre aree per le quali la Variante Generale prevede l'insediamento di altre attività.**

In loc. Ischia di Crociano, in corrispondenza delle portinerie di ingresso

agli stabilimenti siderurgici, si prevede un centro servizi per gli automezzi che movimentano i prodotti industriali (ambito D4). Tale previsione, dovrebbe indurre, in prospettiva, il graduale miglioramento delle condizioni dell'abitato di Fiorentina attualmente interessato dalla sosta dei mezzi pesanti e da un'elevata concentrazione di attività connesse all'autotrasporto.

~~In vicinanza della Chiusa, l'ambito D3 è caratterizzato da valori ambientali e paesaggistici da tenere in considerazione nella formazione dello strumento urbanistico attuativo.~~

All'interno della grande zona industriale la cui articolazione in vari ambiti produttivi è stata sopra descritta, si colloca, l'area per l'impianto di smaltimento e di trattamento dei rifiuti civili e industriali prodotti nel bacino XV (F5) in località Ischia di Crociano un ampio ambito (F5) comprendente l'impianto di smaltimento e di trattamento dei rifiuti civili e industriali di Ischia di Crociano e destinato a soddisfarne le future necessità di potenziamento.

...Omissis...

~~AMBITO DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO DI COLMATA-GAGNO (D5)~~

~~N.B. : Per quanto attiene l'ambito produttivo di Colmata Gagno (D5) si evidenzia che, in relazione alle prescrizioni formulate da Regione, Provincia e U.R.T.T., i contenuti delle n.t.a. relativi alla previsione del nuovo ambito produttivo (corrispondente ai comparti 1-2-3) introdotto con la Variante Organica ed ulteriormente ampliato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni nn. 43-130-143, sono sospesi, in quanto la loro operatività resta subordinata ad ulteriori approfondimenti e verifiche e a successiva riadozione da parte del C.C.~~

~~Sono invece immediatamente operanti i contenuti normativi riferiti ai comparti 4 e 5 (corrispondenti all'originario ambito produttivo del Gagno già previsto dal PRG vigente) così come modificati a seguito dell'accoglimento delle osservazioni nn. 14 e 47.~~

~~Pertanto le n.t.a. dell'ambito produttivo in questione non risultano modificate rispetto alla versione relativa alle controdeduzioni di cui alla deliberazione C.C. n. 75 del 23.7.2003, ma sono di seguito riportate solo al fine di evidenziare (in neretto) i contenuti normativi immediatamente operanti rispetto ai contenuti normativi che sono sospesi e quindi non attuabili fino a nuova riadozione del C.C.~~

~~In località Colmata-Gagno, nelle aree comprese tra il previsto prolungamento della SS 398 e la SP della Principessa, la Variante Generale prevede un vasto ambito per piccole imprese industriali, artigianato e commercio (D5) articolato in cinque distinti comparti attuabili separatamente:~~

~~—il primo posto a nord dell'ambito, delimitato a nord dalla SP della Base Geodetica ad ovest dalla SP della Principessa e ad est dalla ferrovia;~~

~~—il secondo, interessato dal sistema dei corsi d'acqua Cagliana, Maestro e Nuovo,~~

delimitato ad ovest dalla SP della Principessa, ad est dalla ferrovia;
-il terzo, centrale all'ambito, posto a sud del fosso Maestro, delimitato ad ovest dalla SP della Principessa, ad est dalla ferrovia;
-il quarto ed il quinto posti a sud dell'ambito e della collina di Poggio ai Venti, in corrispondenza di un'ampia curva del tracciato ferroviario.

~~L'attuazione di tutti i comparti, ad esclusione del quarto occupato da un'attività produttiva già esistente, è subordinata all'approvazione di strumento urbanistico preventivo, di iniziativa pubblica (PIP) o privata, che potrà essere riferito all'intero ambito D5 o ai singoli comparti individuati, nel rispetto delle norme comuni per le zone D5 di cui al precedente art. 27 e delle presenti norme. In sede di pianificazione attuativa, si dovranno distinguere le attività commerciali, da quelle artigianali industriali, anche al fine del soddisfacimento delle dotazioni di spazi e parcheggi pubblici di cui al D.M. 1444/68 e, per quanto riguarda le attività commerciali, alla D.C.R.T. n. 233/99. Le attività artigianali a maggior impatto ambientale (in termini di emissioni atmosferiche, acustiche, ecc.) dovranno essere insediate preferibilmente nei sub-comparti 2-3 e comunque nelle aree più distanti dai nuclei residenziali esistenti (Fiorentina Gagno).~~

~~Le aree a verde dovranno essere localizzate in modo da creare una congrua separazione rispetto agli insediamenti residenziali e rurali esistenti. I suddetti piani dovranno prevedere inoltre un'adeguata schermatura arborea perimetralmente ai comparti e proporre tipologie edilizie relativamente omogenee per ciascun comparto. In sede di pianificazione attuativa dovrà inoltre essere valutato preliminarmente l'impatto acustico determinato dalle nuove funzioni da insediare adottando idonee soluzioni tecniche finalizzate alla mitigazione delle emissioni.~~

~~Nei comparti 1,2,3,5 fino all'approvazione degli strumenti urbanistici attuativi, per gli impianti ed i fabbricati in cui operano attività produttive esistenti, sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia. Fino all'approvazione dei suddetti strumenti non è comunque ammesso l'insediamento di nuove attività produttive.~~

~~Per l'attuazione dei primi tre comparti risulta essenziale la realizzazione della nuova viabilità di servizio prevista dalla Variante Generale in aderenza del tracciato ferroviario, di cui si conferma la rettifica in corrispondenza dell'ampia curva esistente. La strada, a cui i nuovi insediamenti produttivi risultano pertanto subordinati, potrà essere realizzata autonomamente dal Comune o in alternativa dai soggetti privati attuatori dei comparti produttivi, con procedure e modalità da definirsi in sede di attuazione degli interventi. In tale fase potranno essere individuate soluzioni viabilistiche alternative/integrative a quelle previste dalla V.G., tali comunque da non produrre interferenze negative con la S.P. della Principessa.~~

~~L'attuazione del comparto n. 2, che comprende aree soggette a rischio idraulico, resta inoltre subordinata alla preventiva realizzazione degli interventi di cui all'Allegato 1 (Norme geologico tecniche di fattibilità Prescrizioni speciali per le~~

~~previsioni insediative ricadenti in classe 4 di pericolosità idraulica) finalizzati alla riduzione del rischio idraulico.~~

~~Nel comparto n. 4, per le esigenze di adeguamento e potenziamento dell'attività produttiva esistente nell'area, l'edificazione è ammessa con intervento diretto nel rispetto delle presenti norme e di quelle relative alle zone D5. La nuova edificazione è comunque subordinata alla cessione gratuita delle aree necessarie (pari ad una fascia di almeno 20 mt.) alla realizzazione della nuova strada di alimentazione al comparto produttivo n. 5 posto a sud, che potranno essere computate al fine del soddisfacimento degli standards urbanistici di cui al DM 1444/68.~~

~~La nuova viabilità potrà essere individuata lungo il fosso Cagliana, nel corridoio che la V.G. ha individuato per la rettifica del tracciato ferroviario, fino a che quest'ultimo non venga effettivamente realizzato. In tale eventualità la strada di accesso all'ambito produttivo dovrà essere invece rilocalizzata nelle aree attualmente occupate dalla linea ferroviaria esistente.~~

~~PARCO URBANO DEL GAGNO (F4.4)~~

~~— A Nord di Gagno, in prossimità della zona industriale sopra descritta e dell'area di ormeggio delle Terre Rosse, di cui al successivo art. 40, è indicato un parco urbano, da destinare soprattutto ad attività sportive. Si propone di costituire un luogo ricreativo e di tempo libero in un contesto caratterizzato da consistenti presenze industriali; per tale motivo è da considerare in relazione all'ambito dell'ormeggio. Ci si propone inoltre di sanare una situazione di forte degrado dei terreni interessati dalla previsione, tanto più grave in quanto si trovano in corrispondenza dell'accesso alla città di Piombino. Di fatto, tutta la fascia di territorio da Fiorentina a Piombino deve essere oggetto di un programma di interventi di risanamento, di riqualificazione ambientale.~~

AMBITO DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO DEL GAGNO (D5)

In località Gagno, nelle aree comprese tra l'ampia curva formata dalla linea ferroviaria Campiglia M.ma-Piombino ed il fosso Cagliana, la Variante Generale prevede un comparto destinato alle piccole imprese industriali, artigianali e commerciali la cui accessibilità sarà garantita dall'esistente strada delle Terre Rosse e dalla prevista connessione con la SS 398 in corrispondenza del Capezzuolo. L'attuazione del comparto è soggetta a strumento urbanistico attuativo.

All'interno dell'ambito è presente un'attività industriale esistente (Minerali Industriali), per la quale, in relazione alla natura dei processi produttivi e agli impatti prodotti, si prevede la delocalizzazione negli ambiti industriali D2, e prioritariamente nelle aree comprese tra la strada della Base Geodetica e lo stabilimento Dalmine.

Pertanto fino a che non si determineranno le condizioni per la delocalizzazione degli impianti esistenti, e indipendentemente dall'approvazione del piano urbanistico attuativo, saranno ammessi esclusivamente interventi a carattere manutentivo, finalizzati al miglioramento delle prestazioni ambientali del ciclo produttivo e all'innalzamento dei livelli di sicurezza sui luoghi di lavoro. Sono quindi esclusi interventi finalizzati al potenziamento o alla diversificazione del ciclo produttivo. Sono invece ammessi in ogni tempo interventi di demolizione degli impianti esistenti e di ripristino ambientale.

Per il nuovo ambito produttivo, in relazione alle possibili connessioni funzionali con il contiguo punto d'ormeggio delle Terre Rosse, con il polo nautico della Chiusa ed il porto commerciale, la Variante Generale prefigura l'insediamento di attività artigianali e commerciali preferibilmente connesse alla filiera produttiva nautica-cantieristica ed alla logistica. In relazione a tale obiettivo si potranno realizzare anche darsene interne collegate al fosso Cagliana, funzionali alle esigenze delle attività da insediare.

Lo strumento urbanistico attuativo dovrà comunque distinguere le aree destinate alle attività commerciali, da quelle artigianali-industriali anche al fine del soddisfacimento delle dotazioni di spazi e parcheggi pubblici di cui al D.M. 1444/68 e, per quanto riguarda le attività commerciali, alla D.C.R.T. n. 233/99.

Lo strumento urbanistico attuativo, oltre a quanto sopra detto, dovrà osservare i seguenti indici e criteri:

- **rapporto di copertura: 0,5 mq./mq. (riferito ai singoli lotti);**
- **altezza massima: 10 ml. (senza limiti per impianti e volumi tecnici);**
- **previsione di fasce verdi alberate ai margini del comparto, lungo gli assi principali della viabilità interna e nelle aree a parcheggio; lungo il confine ovest del comparto tale fascia alberata dovrà avere una ampiezza pari a 10 mt. con funzione di filtro rispetto ai nuclei abitativi esistenti;**
- **previsione di tipologie edilizie omogenee per le diverse funzioni da insediare (artigianali, commerciali) con utilizzo di materiali e soluzioni architettoniche di qualità e di tipo innovativo;**
- **individuazione di elementi di arredo e di finitura omogenei (recinzioni, arredo vegetazionale, insegne ecc.);**
- **la disciplina del piano attuativo dovrà contenere specifiche disposizioni che prevedano:**
 - a. **l'adozione di misure per il contenimento delle emissioni in atmosfera**
 - b. **l'adozione di misure per il contenimento dei consumi idrici, (quali ad esempio la realizzazione di reti idriche duali, il riutilizzo di acque reflue a fini produttivi e la raccolta delle acque piovane da riutilizzare per fini non idropotabili)**
 - c. **soluzioni specifiche volte al risparmio energetico come la scelta di criteri progettuali ad elevata performance energetica (quali ad esempio**

- orientamento e schermatura degli edifici, utilizzo di materiali adeguati, ecc...);
- d. un'analisi di fattibilità tecnica ed economica sull'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
 - e. previsione di adeguate aree attrezzate per agevolare la raccolta differenziata dei rifiuti.

Parte integrante del piano attuativo di iniziativa privata sarà una convenzione con la quale si dovranno disciplinare:

- tempi e fasi di realizzazione del comparto produttivo;
- modalità e fasi di realizzazione e di gestione delle aree e delle attrezzature di uso pubblico nonché delle altre opere di urbanizzazione;
- eventuali criteri di individuazione delle imprese da insediare.

In caso di inerzia dei soggetti privati l'attuazione dell'ambito potrà avvenire a cura del Comune mediante il ricorso ad un PIP di iniziativa pubblica.

...*Omissis*...

AMBITO DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO - DIREZIONALE - COMMERCIALE RETRO PORTUALE (D5 D12 D13 D11)

~~L'ambito è caratterizzato da due aree separate dalla ferrovia per il porto: la prima, a sud, tra la ferrovia e V.le Regina Margherita; la seconda, a nord, tra la ferrovia e lo stabilimento Magona.~~

~~La prima area, della lunghezza di circa 400 metri e larga mediamente 30 metri, è occupata da vari fabbricati, alcuni dei quali in grave stato di degrado.~~

L'ambito è caratterizzato da una stretta fascia, della lunghezza di circa 400 metri e larghezza media di 30 metri, compresa tra la ferrovia e V.le Regina Margherita occupata da vari fabbricati, alcuni dei quali in grave stato di degrado.

La Variante Generale si propone la completa ristrutturazione urbanistica dell'area, destinandola ad attività produttive, direzionali e commerciali relazionate al contiguo porto.

L'obiettivo si persegue attraverso interventi diretti.

I progetti di riqualificazione delle costruzioni esistenti, e delle relative aree di pertinenza, dovranno prevedere la riorganizzazione funzionale ed architettonica degli edifici attraverso interventi di ristrutturazione edilizia ed urbanistica, ampliamenti e sopraelevazioni.

Gli ampliamenti volumetrici sono ammessi a condizione che non sia superato il rapporto di copertura del 50% della superficie del lotto di pertinenza.

Per gli ampliamenti, le sopraelevazioni e le ricostruzioni è stabilita l'altezza massima di ml. 7.

Per gli ampliamenti e le ricostruzioni è inoltre stabilito un distacco minimo dal filo stradale di ml. 5.

Al fine di perseguire l'obiettivo di omogeneizzare gli edifici tra di loro e con l'antistante stazione marittima, dovranno essere elaborate soluzioni progettuali che impieghino prevalentemente laterizi faccia vista.

Nei singoli interventi dovranno inoltre essere reperiti gli spazi pubblici stabiliti dal D.I. 1444/1968, nella misura del 50% dello standard, trattandosi di area in zona di saturazione. In alternativa, in sede di attuazione degli interventi edificatori, il Comune potrà valutare la possibilità di monetizzazione degli standards di cui al D.I. 1444/68, qualora non ravvisi l'utilità pubblica nell'acquisizione delle aree in relazione alla loro ubicazione.

L'insediamento di attività commerciali è inoltre subordinato al reperimento dei parcheggi per le soste di relazione nelle quantità previste dall'art. 10 della D.C.R.T. n. 233/99.

~~La seconda area, alla quale si accede direttamente dalle banchine del porto, costituisce un'attrezzatura di supporto per le attività e i traffici commerciali.~~

~~In essa sono ammessi gli interventi e gli indici previsti per le sottozone D5, limitatamente ad attività e servizi inerenti i traffici portuali con esclusione di servizi alla persona.~~

~~Potranno altresì essere destinate a piazzali per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci in transito.~~

~~L'edificazione è subordinata alla redazione dello strumento urbanistico attuativo.~~

~~In attesa dell'approvazione dello strumento urbanistico attuativo sugli edifici esistenti sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia.~~

~~A nord dell'ambito è incluso un capannone esistente con accesso diretto dalla banchine del porto, in precedenza destinato ad usi industriali ma oggi fisicamente e funzionalmente separato dall'industria siderurgica.~~

~~Trattandosi di un edificio industriale dei primi del secolo, il suo riuso è condizionato alla conservazione dei caratteri architettonici ed alla riorganizzazione delle superfetazioni di epoca successiva per migliorare la percezione visiva dell'edificio storico.~~

In relazione all'intensificazione dei traffici marittimi da e per l'Isola d'Elba, la Sardegna e la Corsica, e al potenziamento della rete infrastrutturale stradale, che hanno prodotto una riduzione dello stazionamento turistico presso il porto di Piombino, le esistenti strutture ricettive retroportuali risultano attualmente sovradimensionate.

Pertanto, per garantire il mantenimento della struttura alberghiera esistente presso il porto, e offrire, a un tempo, un servizio di tipo socio-assistenziale di cui la città è ancora carente, è ammessa la parziale utilizzazione dell'Hotel Phalesia, per la realizzazione di una residenza sociale assistita.

La porzione dell'immobile, da destinare a residenza sociale assistita non potrà superare il 25 % delle volumetrie consentite.

ART. 40 AMBITI PER INFRASTRUTTURE PORTUALI (D14)

~~Comprendono il porto commerciale, il porticciolo di Marina, l'ormeggio della Chiusa e delle Terre Rosse, l'approdo turistico di Salivoli. Per il porto commerciale (art. 27: D14.1) la Variante Generale propone di sviluppare un sistema di funzioni industriali, commerciali, turistiche, per i passeggeri e per la pesca. Si individua pertanto nel porto l'occasione fondamentale per un'integrazione economica e sociale all'attuale monocultura industriale.~~

Gli ambiti sono:

- **D14.1 - il porto commerciale,**
- **D14.2 - il complesso integrato della nautica, articolato in polo del diportismo (D14.2.a) e polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b),**
- **D14.3 - l'approdo turistico di Salivoli,**
- **D14.4 - l'ormeggio di Terre Rosse,**
- **AT - il porticciolo di Marina.**

L'insieme degli ambiti sopraelencati definisce il sistema complessivo per la portualità e la nautica, nel quale assumono rilevanza specifica la realizzazione del complesso integrato diportismo-cantieristica-attività ittiche e l'ampliamento del porto commerciale, quali occasione per sviluppare una filiera produttiva e ridefinire il fronte urbano costiero.

~~Sono necessari, a questo fine a tali fini:~~ il collegamento diretto con la direttrice infrastrutturale tirrenica (strada e ferrovia) **considerato condizione imprescindibile per la funzionalità del sistema della nautica e della portualità;** l'ampliamento delle aree portuali; la formazione di zone industriali sul territorio interno con integrazione nell'area portuale dell'insediamento produttivo-direzionale-commerciale retro portuale; **la ricollocazione delle attività ittiche e della flotta pescherecci come stabilito dal Piano strutturale vigente; il collegamento con l'ormeggio di Terre Rosse; la sinergia con le attività produttive da insediare nell'ambito di Colmata Gagno;** la sistemazione delle aree urbane contermini ove collocare attività **plurime** (commerciali, residenziali, turistico-ricettive, **culturali, per lo svago, etc**).

Fanno parte di quest'ultimo obiettivo l'intelligente utilizzo dell'area di Poggio Batteria (HU 25) (D14.2.a) e la formazione del Parco della Tolla (F4 - 2).

Tutti gli spazi, le attrezzature e gli impianti sia a terra che a mare devono rispettare le direttive di cui all'Allegato II del Master plan "La rete dei porti toscani" relative a qualità progettuale, standard a terra e dei servizi, standard nautici e standard ambientali.

Nelle zone D14.1 -porto commerciale e D14.2 - complesso integrato della nautica, articolato in polo del diportismo (D14.2.a) e polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b), tutti gli interventi sono comunque soggetti al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità contenute nell'Allegato I delle presenti norme.

La tavola denominata "masterplan" mostra l'inserimento planimetrico delle nuove funzioni sul territorio al fine di descrivere la nuova configurazione

complessiva, senza assumere tuttavia valore prescrittivo.

D14.1 Il porto commerciale

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, che devono al contempo soddisfare i seguenti obiettivi:

- **di 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;**
- **di incremento delle dotazioni di parcheggio e della loro funzionalità, in ordine alle categorie di utenti e allo svolgimento delle diverse attività;**
- **di 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 dei servizi di assistenza ai traghetti;**
- **funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere;**
- **servizi portuali, comprensivi di servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...), servizi di sicurezza e controllo, servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo);**

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

Sono componenti delle funzioni sopra elencate le seguenti attività:

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

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

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

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

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

Il PRP applicato alla zona D14.1 e "il piano guida" applicato alla zona D14.2 possono specificare, e modificare non in via sostanziale, i perimetri degli ambiti indicati nelle tavole della presente variante, 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 nell'allegato 1 alle presenti

norme per gli aspetti geologico tecnici e idraulici.

Il procedimento di formazione e approvazione del PRP contiene il processo della valutazione integrata secondo quanto definito dalla legge regionale 1/2005 e dal relativo regolamento di attuazione, comprensiva di valutazione ambientale strategica, dato che il progetto delle opere portuali è soggetto a valutazione di impatto ambientale, ai sensi delle leggi e regolamentazioni nazionali e regionali vigenti in materia.

D14.2 Il complesso integrato della nautica, articolato in polo del diportismo (D14.2.a) e polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b).

Il complesso integrato della nautica non può essere reso funzionante se non sono contestualmente garantite le nuove opere per l'accessibilità (nuova SS 398 e relativi raccordi). In relazione all'entità delle opere da realizzare anche la cantierizzazione delle stesse dovrà essere coordinata con la contestuale realizzazione delle previste connessioni viabilistiche. In sede di attuazione del complesso integrato della nautica il Comune potrà valutare l'opportunità di porre a carico dei soggetti attuatori la realizzazione delle connessioni alla viabilità principale (nuova SS 398).

Progettazione e realizzazione degli interventi dovranno adottare soluzioni tecniche e tecnologiche in grado di dotare il complesso della nautica dei migliori requisiti ecologici e di fruibilità.

La sostenibilità ambientale degli interventi sarà garantita da:

- l'adozione di misure per il contenimento delle emissioni in atmosfera;**
- l'adozione di misure per il contenimento dei consumi idrici, quali la realizzazione di reti idriche duali, il riutilizzo di acque reflue a fini produttivi e la raccolta delle acque piovane da riutilizzare per fini non idropotabili (innaffiamento, lavaggio);**
- soluzioni specifiche volte al risparmio energetico come la scelta di criteri progettuali ad elevata performance energetica quali orientamento e schermatura degli edifici, utilizzo di materiali adeguati, installazioni di impianti fotovoltaici, anche integrati, su tetti piani, terrazze e coperture di edifici e fabbricati, pensiline di ombreggiamento; installazioni di sistemi solari termici per la generazione di acqua calda sanitaria nei servizi igienici pubblici; installazioni di sistemi di illuminazione a basso consumo;**
- la previsione di adeguate aree attrezzate per agevolare la raccolta differenziata dei rifiuti, l'utilizzo di metodi quali la dotazione di sistemi mobili (bettoline, automezzi) o fissi per la raccolta e il pompaggio delle acque nere provenienti dalle casse di raccolta ("holding tanks") installate a bordo delle unità da diporto, la dotazione di "isole ecologiche" per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi prodotti a bordo delle imbarcazioni da diporto e per il recupero delle batterie esauste; la dotazione di serbatoio per la raccolta delle acque provenienti dai lavori di rimessaggio; la dotazione di serbatoi per l'accumulo e il recupero degli oli esausti;**

- l'utilizzo di materiali sea-friendly, sia per la percezione visiva che per favorire il massimo attecchimento possibile degli organismi marini;
- soluzioni di minimo impatto e ingombro per la gestione dei posti barca, con effetto di *trasparenza* rispetto alle correnti e al trasporto solido, al fine di non comportare modifiche negative nel ciclo sedimentario e nella morfologia costiera (quali pontili galleggianti).

Per il complesso integrato della nautica è richiesta una progettazione unitaria, non di dettaglio, che costituisca una proposta complessiva, qui denominata “*piano guida unitario*”, di iniziativa pubblica o privata, e in questo secondo caso comunque soggetta a valutazione ed approvazione dell'Amministrazione comunale, che dovrà contenere:

- configurazione e dimensionamento dell'assetto funzionale
- indicazione della tipologia e del dimensionamento della flotta tipo
- indicazione dell'assetto planivolumetrico
- indicazioni della qualità architettonica degli interventi
- indicazione delle misure e delle soluzioni tecnologiche da adottare per il contenimento dei consumi idrici, energetici, delle emissioni in atmosfera e per la gestione del ciclo dei rifiuti
- implementazione della valutazione integrata con eventuale comparazione delle alternative proposte
- fattibilità economico-finanziaria della proposta
- fattibilità tecnico-giuridico-amministrativa della proposta
- fattibilità idrogeologica e idraulica della proposta
- indicazione delle quote da riservare al charter nautico e alla nautica sociale.

Per la formazione del piano guida unitario, l'Amministrazione comunale potrà procedere tramite forme di “avviso pubblico” tramite procedure di trasparenza, come indicato dalle recenti disposizioni regionali (Piano di Indirizzo Territoriale, Regolamento regionale n. 3R/2007 art. 13), fermo restando il necessario raccordo con l'Autorità Portuale per le specifiche competenze.

I due poli che costituiscono il complesso integrato potranno essere realizzati anche separatamente, secondo le disposizioni fissate dal piano guida unitario, fermo restando quanto segue:

- il polo del diportismo si configura quale porto turistico ai sensi del master plan “La rete dei porti toscani”, e la realizzazione delle opere è soggetta a preventiva approvazione del piano regolatore portuale;
- il polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche è una componente dell'intero complesso denominato D14.2, ma è collegato anche al porto commerciale (D14.1), sia per configurazione fisica (continuità e condivisione di alcune strutture), che per funzionalità (integrazione di attività), che per interazione di competenze;
- nel complesso integrato della nautica D14.2 si collocano attività di competenza di diversi soggetti; ciò richiederà, in fase di redazione del “piano guida”, una

specifica sezione dedicata alla definizione delle modalità attuative e gestionali e del riparto delle une e delle altre in capo ai diversi soggetti competenti, anche tramite eventuale schema di disciplinare, da rendere operativo nelle fasi progettuali;

- in sede di definizione del “piano guida” le attività connesse alla filiera ittica (mercato ittico, flotta pescherecci, e relativi servizi) potranno essere localizzati nell’ambito D14.2.a anzichè nell’ambito D14.2.b senza che ciò costituisca variante, purchè ciò sia supportato da una specifica valutazione degli effetti dalla quale emerga il miglioramento funzionale e morfologico del complesso integrato della nautica.

Il polo del diportismo (D14.2.a)

Già definito al precedente art 27 delle presenti norme, il polo del diportismo comprende il nuovo porto turistico, localizzato a Molo Batteria, in grado di accogliere indicativamente una flotta tipo compresa tra i 450 e i 700 posti barca. Tale numero resta comunque indicativo fermo restando il rispetto del dimensionamento assegnato dal P.S. d’Area e la configurazione delle opere a mare indicate negli elaborati della presente variante.

Vi sono ammesse tutte le attività di accoglienza, alaggio, rimessaggio, manutenzione delle imbarcazioni; i servizi al diportista; i servizi alla persona; le attività commerciali, culturali, direzionali, le attività collettive e di interesse pubblico.

Una quota della ricettività nautica, da definire nel “piano guida” già richiamato, dovrà essere riservata per il charter nautico.

E’ prevista la realizzazione di una darsena per mezzi di servizio, destinata a ospitare autorità di pubblica sicurezza, servizi portuali, etc (ormeggiatori, rimorchiatori, piloti).

Devono essere garantiti spazi di sosta e relazione fra le persone, le “passeggiate” e i percorsi ciclabili; arredi e componenti vegetazionali sia ornamentali che funzionali all’assorbimento degli inquinamenti.

Progetti e realizzazione di edifici e di spazi devono essere tali da indurre percezioni positive, di benessere e gradevolezza, evitando luoghi marginali e non definiti, e curando la scelta dei materiali in funzione della loro manutenibilità e durevolezza, nonchè della loro consonanza all’ambiente urbano costiero e marino e industriale.

L’attuazione degli interventi è comunque soggetta al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità riportate nell’Allegato I delle presenti norme.

E’ compreso nel polo del diportismo l’ambito di Poggio Batteria, area cerniera fra terra e mare, alla quale è assegnato un ruolo specifico per la riconfigurazione del fronte costiero, la funzionalità e l’attrattività del polo.

Essa è intesa come una “porta a mare”, che dovrà qualificarsi per la qualità insediativa e il linguaggio architettonico, preferibilmente contemporaneo, capace di coniugare sapientemente forma e funzione, innovazione tecnologica e

prestazione ecoefficiente.

Fino alla realizzazione del nuovo porto turistico vi sono ammesse destinazioni di stoccaggio temporaneo, parcheggi a servizio del porto commerciale-passeggeri, senza costruzioni a carattere permanente.

Dopo la realizzazione del nuovo porto turistico di Molo Bateria, l'area sarà utilizzata per le dotazioni di parcheggio a servizio del porto turistico e del porto commerciale, le attività direzionali, culturali, di servizio alla persona, commerciali etc, che saranno individuate nel piano regolatore portuale, a servizio della portualità e della nautica. Per i parcheggi saranno da trovare soluzioni differenziate in relazione ai tempi e alle modalità d'uso e di sosta, e si preferiranno silos architettonicamente ben definiti, in specie per le quantità da riservare alla sosta prolungata, sia per limitare il consumo di suolo sia per creare immagini percettivamente significanti.

La configurazione finale, funzionale al porto turistico, sarà definita dal piano regolatore portuale. Fino ad allora, in base alle presenti norme, per la realizzazione di quanto temporaneamente ammesso, sono richiesti singoli titoli abilitativi edilizi.

Il polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b).

Già definito al precedente art. 27 delle presenti norme, il polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche, localizzato alla Chiusa, è destinato a ospitare tipologie diversificate di imbarcazioni, all'accoglienza di piccole e medie imbarcazioni anche come ricollocazione di natanti diffusi nel territorio comunale in ambiti non idonei, a servizi di supporto alla portualità turistica e attività cantieristiche e produttive afferenti alla filiera nautica, alle attività agroittiche, alla flotta pescherecci e al mercato ittico. Una quota della ricettività nautica, da definire nel "piano guida" sopra richiamato, dovrà essere riservata alla nautica sociale.

L'area a terra da destinare alle attività cantieristiche può occupare fino a 10 ha di suolo. Le aree da destinare al rimessaggio ed alla manutenzione delle imbarcazioni non concorrono a tale dimensionamento.

Lo specchio acqueo potrà accogliere indicativamente fino a 700 posti barca.

Tale numero resta comunque indicativo fermo restando il rispetto del dimensionamento assegnato dal P.S. d'Area e la configurazione delle opere a mare indicate negli elaborati della presente variante.

La nuova edificazione dovrà avere caratteristiche di ecoefficienza.

Nel suo insieme, l'intervento ha funzioni anche di ripristino ambientale. Esso infatti risana l'area della Chiusa, oggi impaludata, e migliora le condizioni di ripascimento della costa orientale.

L'attuazione degli interventi è comunque soggetta al rispetto delle specifiche norme geologico tecniche di fattibilità riportate nell'Allegato I delle presenti norme.

In relazione alla compresenza di funzioni diverse e della interazione di competenze già rilevate nel presente articolo, l'attuazione del polo della

cantieristica è subordinato alla redazione di specifico atto di governo ai sensi della LR 1/2005 e delle legislazioni specifiche vigenti in materia, secondo quanto indicato dal “piano guida” di tutto il complesso integrato della nautica.

D14.3 L’approdo di Salivoli

Caduta l'ipotesi di ampliamento del porticciolo di Marina, ubicato entro il centro storico di Piombino, è stato localizzato nel Golfo di Salivoli un approdo turistico di cui alla D.C.R.T. n° 258 del 27 maggio 1992.

Per la realizzazione e gestione dell'approdo turistico di SALIVOLI e delle attrezzature e servizi in esso previsti, i soggetti interessati, siano essi pubblici o privati, dovranno richiedere la concessione dei beni demaniali dello STATO - Ramo Marina Mercantile su cui ricade la presente infrastruttura.

Tale richiesta sarà accompagnata dal Progetto Esecutivo dell'Approdo Turistico e delle relative attrezzature e servizi redatto in conformità al prescritto progetto di massima ai sensi della L.R. n. 36/1979.

La suddetta concessione demaniale costituisce il titolo necessario per la richiesta all'Amministrazione Comunale della concessione edilizia per la costruzione di cui trattasi.

La concessione edilizia comunale sarà rilasciata previa stipula di una convenzione concernente la realizzazione e la gestione dell'approdo e, in particolare, quanto segue:

- durata della concessione e termini di un suo eventuale rinnovo;
- le finalità sociali da rispettare in ordine alla libertà di accesso all'area interessata dall'approdo, ai prezzi, al numero dei posti barca convenzionati e/o riservati a particolari categorie di imbarcazioni e/o diportisti, orari pubblici esercizi;
- le caratteristiche tecniche delle opere da realizzare;
- le modalità e i tempi di attuazione;
- le modalità di gestione tecnica di servizi, attrezzature e impianti;
- gli obblighi in ordine alla manutenzione, sorveglianza del l'area interessata dall'approdo e regolamentazione degli scarichi delle acque nere;
- gli obblighi in ordine ad eventuali interventi da realizzare all'esterno dell'area destinata all'approdo turistico con particolare riferimento alla adiacente spiaggia, ai fini di un adeguato uso sociale e collettivo della stessa;
- congrue garanzie finanziarie.

L'area interessata dall'APPRODO TURISTICO DI SALIVOLI, della capacità ricettiva indicativa di 400 posti barca, contemplato dalla deliberazione del Consiglio Regionale n. 258 del 27.5.1992 con cui è stato approvato il rinnovo, con aggiornamenti e modifiche, del Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici della Toscana, è quella individuata nel prospetto di fattibilità di cui alla Relazione Programmatica approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione n.6422 del 27.6.1994 ed investe uno scorcio di spiaggia di circa 300 ml. delimitata a monte dalla falesia di Salivoli e nei lati Est ed Ovest rispettivamente dalla foce del Rio Salivoli e da un faraglione noto come "Strunzo d'Orlando".

L'area destinata ad accogliere l'approdo è classificata D14.3 negli elaborati grafici della Variante Generale. La realizzazione dell'approdo turistico è subordinata alla preventiva approvazione del progetto di massima da parte della Giunta Regionale ai sensi dell'art. 7 della Legge Regionale 9.8.1979 n.36.

Il progetto di massima dovrà essere redatto in conformità agli standards urbanistici e nautici di cui ai punti A) e B) della deliberazione del Consiglio Regionale n° 258 del 27.5.1992.

Eventuali modifiche interne all'approdo che non incidano sulla configurazione complessiva dello stesso saranno assentibili con intervento diretto, nel rispetto delle presenti norme, senza necessità di variante al progetto di massima.

Oltre ai servizi previsti dagli standards suddetti e fatte salve le eventuali prescrizioni dettate dall'autorità marittima è ammessa la realizzazione di edifici per servizi complementari comprendenti funzioni amministrative, direzionali, ristoro e svago, attività commerciali e assistenza tecnica.

I suddetti edifici, da ubicarsi nell'area banchinata in prossimità della falesia compresa all'interno dell'area d'intervento, dovranno avere sviluppo lineare ed, in prevalenza, altezza massima di un piano sulla quota del banchinamento. Il volume complessivo massimo ammesso è di mc. 5.500.

Non rientrano nel computo del volume e dell'altezza massima sopraindicati i locali tecnici in genere, e gli impianti asserviti alla struttura portuale (torre di controllo e radioassistenza, cabina elettrica di trasformazione, camini di aereazione), e le volumetrie dei fabbricati esistenti dismessi, già utilizzati per impianti tecnologici. Detti fabbricati potranno essere recuperati ed utilizzati per le attività di servizio all'approdo, mediante interventi di ristrutturazione urbanistica.

E' inoltre ammessa la realizzazione di tettoie per il ricovero delle imbarcazioni e per le attività di rimessaggio di altezza massima pari a 6 mt. e superficie coperta 600 mq. Tali strutture dovranno comunque uniformarsi e richiamare i caratteri architettonici e formali dei fabbricati destinati ai servizi dell'approdo.

Con riferimento ai seguenti temi specifici:

- a) PAESAGGISTICO-AMBIENTALE;
- b) IDROGEOLOGICO;
- c) VIABILITA';
- d) CENTRALINA DI SPINTA DELLE ACQUE NERE;

è fatto obbligo al concessionario:

- impiegare nella realizzazione dei moli mantellata di massi naturali;
- impiegare nella realizzazione di opere di consolidamento in elevazione o di edifici paramenti in pietra naturale o laterizio in vista;
- realizzare, ai fini dell'approvvigionamento idrico, due reti distinte di distribuzione per gli usi potabili e non potabili; per gli usi non potabili l'approvvigionamento non dovrà gravare sulla rete dell'acquedotto comunale;
- eseguire le opere di bonifica, consolidamento e stabilizzazione della falesia in conformità al relativo progetto;

- impiantare sulla falesia bonificata e consolidata idonee essenze mediterranee arbustive;
- risagomare la foce del Rio Salivoli;
- realizzare il raccordo stradale di collegamento tra la banchina portuale e la viabilità urbana nonché le eventuali opere di regolamentazione del traffico che si rendessero necessarie a conclusione di una fase sperimentale;
- garantire l'accessibilità alla nuova centralina di spinta delle acque nere e ai relativi impianti;
- garantire l'uso sociale e collettivo della spiaggia esterna alla struttura portuale, perimetrata negli elaborati grafici, mediante interventi intesi a migliorare la qualità della balneazione che saranno disciplinati da apposita convenzione;
- prevedere un collegamento funzionale tra la spiaggia esterna e l'approdo mediante la realizzazione di un attraversamento pedonale sul Rio Salivoli, la cui progettazione dovrà essere improntata alla minimizzazione dell'impatto visivo e paesaggistico e non interferire con la sicurezza e la funzionalità idraulica del fosso;
- adottare idonee soluzioni tecniche tese ad impedire che sostanze inquinanti liquide e solide presenti all'interno dello specchio liquido protetto fuoriescano dall'imboccatura dell'Approdo Turistico.

Risultano altresì vincolanti e prescrittivi, in sede di progettazione e gestione dell'approdo turistico i seguenti parametri:

- la superficie dell'ambito territoriale classificato D14.3 (Approdo Turistico);
- la superficie dello specchio liquido protetto in ragione di mq. 40.000 al netto dell'ingombro totale delle opere di protezione comprendente anche la sezione immersa delle stesse;
- le prescrizioni in merito all'ubicazione, alle indicazioni tipo logiche, al volume e all'altezza massima dei servizi complementari;
- gli standards urbanistici e nautici di cui alla deliberazione del Consiglio Regionale n. 258 del 27.5.1992.

Devono considerarsi indicativi il numero complessivo dei posti barca, subordinatamente al rispetto di quanto sopra stabilito e dei requisiti di sicurezza e funzionalità dell'approdo, e la rappresentazione grafica del raccordo di collegamento tra la banchina portuale e la viabilità urbana la cui esatta definizione è rimandata alla redazione del progetto di massima.

D14.4 Ormeggio di Terre Rosse

Lungo la Cornia Vecchia si è installato un ormeggio, detto delle Terre Rosse, di considerevoli dimensioni, che la Variante Generale conferma. E' necessario tuttavia sistemare convenientemente la zona, costituendo aree di verde pubblico lungo l'ormeaggio, percorsi pedonali e ciclabili e centri di servizi: ristorante, bar, pronto soccorso, servizi igienici, cantiere per le manutenzioni e le piccole riparazioni. Il volume di tali manufatti, non più alti di un piano, non dovrà eccedere gli 8.000 mc.; si preferiranno strutture in legno, con pannelli di tamponamento a colori vivaci, in modo da dar luogo a un'edilizia leggera, di poco impatto e facilmente trasformabile o

eliminabile. I nuovi fabbricati dovranno comunque essere localizzati in modo tale da non interferire con il previsto prolungamento della S.S. 398.

L'ormeggio delle Terre Rosse è stato perimetrato negli elaborati grafici della Variante Generale (art. 27: D14.4); esso sarà oggetto di un piano attuativo, di iniziativa pubblica o privata.

Nei fossi che ricadono nell'ambito dell'ormeggio (Cagliana e Cornia Vecchia) è inoltre ammessa l'installazione di pontili galleggianti, nei limiti e con le soluzioni tecniche compatibili con la sicurezza idraulica.

~~L'ormeggio delle Terre Rosse è stato perimetrato negli elaborati grafici della Variante Generale (art. 27: D14.4); esso sarà oggetto di un piano attuativo, di iniziativa pubblica o privata. Il piano comprenderà la cosiddetta Chiusa: un'area di interesse ambientale, che può concorrere proficuamente alla formazione della zona ricreativa e sportiva prevista, nel rispetto dei suoi valori.~~

In ordine all'integrazione degli ambiti di Gagno, a destinazione produttiva (zona D5 - art. 39 delle presenti norme), e di Terre Rosse, a ormeggio (D14.4), con il polo della cantieristica, dei servizi e delle attività ittiche (D14.2.b), è ammessa la realizzazione di darsene interne lungo l'asta del fosso.

~~— Caduta l'ipotesi di ampliamento del porticciolo di Marina, ubicato entro il centro storico di Piombino, è stato localizzato nel Golfo di Salivoli un approdo turistico di cui alla D.C.R.T. n° 258 del 27 maggio 1992.~~

~~— Per la realizzazione e gestione dell'approdo turistico di SALIVOLI e delle attrezzature e servizi in esso previsti, i soggetti interessati, siano essi pubblici o privati, dovranno richiedere la concessione dei beni demaniali dello STATO - Ramo Marina Mercantile su cui ricade la presente infrastruttura.~~

~~— Tale richiesta sarà accompagnata dal Progetto Esecutivo dell'Approdo Turistico e delle relative attrezzature e servizi redatto in conformità al prescritto progetto di massima ai sensi della L.R. n. 36/1979.~~

~~— La suddetta concessione demaniale costituisce il titolo necessario per la richiesta all'Amministrazione Comunale della concessione edilizia per la costruzione di cui trattasi.~~

~~— La concessione edilizia comunale sarà rilasciata previa stipula di una convenzione concernente la realizzazione e la gestione dell'approdo e, in particolare, quanto segue:~~

- ~~— durata della concessione e termini di un suo eventuale rinnovo;~~
- ~~— le finalità sociali da rispettare in ordine alla libertà di accesso all'area interessata dall'approdo, ai prezzi, al numero dei posti barca convenzionati e/o riservati a particolari categorie di imbarcazioni e/o diportisti, orari pubblici esercizi;~~
- ~~— le caratteristiche tecniche delle opere da realizzare;~~
- ~~— le modalità e i tempi di attuazione;~~
- ~~— le modalità di gestione tecnica di servizi, attrezzature e impianti;~~
- ~~— gli obblighi in ordine alla manutenzione, sorveglianza del l'area interessata dall'approdo e regolamentazione degli scarichi delle acque nere;~~

~~—gli obblighi in ordine ad eventuali interventi da realizzare all'esterno dell'area destinata all'approdo turistico con particolare riferimento alla adiacente spiaggia, ai fini di un adeguato uso sociale e collettivo della stessa;~~
~~—congrue garanzie finanziarie.~~

~~—— L'area interessata dall'APPRODO TURISTICO DI SALIVOLI, della capacità ricettiva indicativa di 400 posti barca, contemplato dalla deliberazione del Consiglio Regionale n. 258 del 27.5.1992 con cui è stato approvato il rinnovo, con aggiornamenti e modifiche, del Piano Regionale di Coordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici della Toscana, è quella individuata nel prospetto di fattibilità di cui alla Relazione Programmatica approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione n.6422 del 27.6.1994 ed investe uno scorcio di spiaggia di circa 300 ml. delimitata a monte dalla falesia di Salivoli e nei lati Est ed Ovest rispettivamente dalla foce del Rio Salivoli e da un faraglione noto come "Strunzo d'Orlando".~~

~~L'area destinata ad accogliere l'approdo è classificata D14.3 negli elaborati grafici della Variante Generale. La realizzazione dell'approdo turistico è subordinata alla preventiva approvazione del progetto di massima da parte della Giunta Regionale ai sensi dell'art. 7 della Legge Regionale 9.8.1979 n.36.~~

~~—— Il progetto di massima dovrà essere redatto in conformità agli standards urbanistici e nautici di cui ai punti A) e B) della deliberazione del Consiglio Regionale n° 258 del 27.5.1992.~~

~~—— Eventuali modifiche interne all'approdo che non incidano sulla configurazione complessiva dello stesso saranno assentibili con intervento diretto, nel rispetto delle presenti norme, senza necessità di variante al progetto di massima.~~

~~—— Oltre ai servizi previsti dagli standards suddetti e fatte salve le eventuali prescrizioni dettate dall'autorità marittima è ammessa la realizzazione di edifici per servizi complementari comprendenti funzioni amministrative, direzionali, ristoro e svago, attività commerciali e assistenza tecnica.~~

~~—— I suddetti edifici, da ubicarsi nell'area banchinata in prossimità della falesia compresa all'interno dell'area d'intervento, dovranno avere sviluppo lineare ed, in prevalenza, altezza massima di un piano sulla quota del banchinamento. Il volume complessivo massimo ammesso è di mc. 5.500.~~

~~—— Non rientrano nel computo del volume e dell'altezza massima sopraindicati i locali tecnici in genere, e gli impianti asserviti alla struttura portuale (torre di controllo e radioassistenza, cabina elettrica di trasformazione, camini di aereazione), e le volumetrie dei fabbricati esistenti dismessi, già utilizzati per impianti tecnologici. Detti fabbricati potranno essere recuperati ed utilizzati per le attività di servizio all'approdo, mediante interventi di ristrutturazione urbanistica.~~

~~—— E' inoltre ammessa la realizzazione di tettoie per il ricovero delle imbarcazioni e per le attività di rimessaggio di altezza massima pari a 6 mt. e superficie coperta 600 mq. Tali strutture dovranno comunque uniformarsi e richiamare i caratteri architettonici e formali dei fabbricati destinati ai servizi dell'approdo.~~

~~—— Con riferimento ai seguenti temi specifici:~~

- a) ~~PAESAGGISTICO AMBIENTALE;~~
- b) ~~IDROGEOLOGICO;~~
- c) ~~VIABILITA';~~
- d) ~~CENTRALINA DI SPINTA DELLE ACQUE NERE;~~

~~è fatto obbligo al concessionario:~~

- ~~– impiegare nella realizzazione dei moli mantellata di massi naturali;~~
- ~~– impiegare nella realizzazione di opere di consolidamento in elevazione o di edifici paramenti in pietra naturale o laterizio in vista;~~
- ~~– realizzare, ai fini dell'approvvigionamento idrico, due reti distinte di distribuzione per gli usi potabili e non potabili; per gli usi non potabili l'approvvigionamento non dovrà gravare sulla rete dell'acquedotto comunale;~~
- ~~– eseguire le opere di bonifica, consolidamento e stabilizzazione della falesia in conformità al relativo progetto;~~
- ~~– impiantare sulla falesia bonificata e consolidata idonee essenze mediterranee arbustive;~~
- ~~– risagomare la foce del Rio Salivoli;~~
- ~~– realizzare il raccordo stradale di collegamento tra la banchina portuale e la viabilità urbana nonché le eventuali opere di regolamentazione del traffico che si rendessero necessarie a conclusione di una fase sperimentale;~~
- ~~– garantire l'accessibilità alla nuova centralina di spinta delle acque nere e ai relativi impianti;~~
- ~~– garantire l'uso sociale e collettivo della spiaggia esterna alla struttura portuale, perimetrata negli elaborati grafici, mediante interventi intesi a migliorare la qualità della balneazione che saranno disciplinati da apposita convenzione;~~
- ~~– prevedere un collegamento funzionale tra la spiaggia esterna e l'approdo mediante la realizzazione di un attraversamento pedonale sul Rio Salivoli, la cui progettazione dovrà essere improntata alla minimizzazione dell'impatto visivo e paesaggistico e non interferire con la sicurezza e la funzionalità idraulica del fosso;~~
- ~~– adottare idonee soluzioni tecniche tese ad impedire che sostanze inquinanti liquide e solide presenti all'interno dello specchio liquido protetto fuoriescano dall'imboccatura dell'Approdo Turistico.~~

~~Risultano altresì vincolanti e prescrittivi, in sede di progettazione e gestione dell'approdo turistico i seguenti parametri:~~

- ~~– la superficie dell'ambito territoriale classificato D14.3 (Approdo Turistico);~~
- ~~– la superficie dello specchio liquido protetto in ragione di mq. 40.000 al netto dell'ingombro totale delle opere di protezione comprendente anche la sezione immersa delle stesse;~~
- ~~– le prescrizioni in merito all'ubicazione, alle indicazioni tipo logiche, al volume e all'altezza massima dei servizi complementari;~~
- ~~– gli standards urbanistici e nautici di cui alla deliberazione del Consiglio Regionale n. 258 del 27.5.1992.~~

~~Devono considerarsi indicativi il numero complessivo dei posti barca, subordinatamente al rispetto di quanto sopra stabilito e dei requisiti di sicurezza e~~

~~funzionalità dell'approdo, e la rappresentazione grafica del raccordo di collegamento tra la banchina portuale e la viabilità urbana la cui esatta definizione è rimandata alla redazione del progetto di massima.~~

AT Il porticciolo di Marina

L'area che accoglie il PORTICCIOLO DI MARINA, ubicato in fregio al centro storico della città, è costituita dall'esistente specchio liquido protetto di interesse storico, artistico e ambientale (ad est) con annesso piazzale di alaggio di recente realizzazione (ad ovest).

Tale ambito, classificato AT negli elaborati grafici di cui all'art. 1 delle presenti Norme Tecniche di Attuazione, presenta caratteristiche di rilevante interesse paesaggistico da valorizzare mediante accorte opere di ristrutturazione edilizia "D1" di cui all'allegato alla L.R. 59/1980 con conservazione delle caratteristiche esterne degli edifici, salvo idonea normativa ai sensi degli artt. 5/7 L.R. 59/1980. Gli interventi ammessi sono finalizzati alla riqualificazione ambientale delle attrezzature e degli immobili esistenti e al loro riuso per attività di servizio connesse alla nautica e/o ad essa complementari.

E' ammessa in ogni tempo la realizzazione di opere a mare di protezione dell'imboccatura del porto e degli scivoli di alaggio esistenti. I progetti relativi, fatte salve le prescrizioni dell'autorità marittima, dovranno essere accompagnati da una dettagliata relazione geologica dell'area interessata e da uno studio delle correnti marine interessanti il paraggio.

(N.B.: disposizioni normative risultanti dalla Variante per l'approdo Turistico di Salivoli, adottata dal Consiglio Comunale con atto n. 166 del 17.07.1994 e approvata in via definitiva dalla Regione Toscana con atto della Giunta n. 4.551 del 18.12.1995)

ALLEGATO 1

NORME GEOLOGICO –TECNICHE DI FATTIBILITA’

...Omissis...

PRESCRIZIONI SPECIALI PER LE PREVISIONI INSEDIATIVE RELATIVE ALL’AMBITO DELLA GRANDE INDUSTRIA (D1,D2,D3,D4), E DEL COMPLESSO INTEGRATO DELLA NAUTICA (D14.2)

Le presenti norme integrano e dettagliano quanto già vigente, in particolare le N.T.A. del Piano Strutturale d’Area al Titolo 1, Capo I-III, e le Norme del Piano Assetto Idrogeologico del Bacino Regionale Toscana Costa, cui si rimanda sia per gli interventi in aree a Pericolosità elevata e molto elevata sia per l’applicazione delle direttive generali (Artt. 18, 19, 20 e 21)

Ambito della grande industria

Le trasformazioni delle aree destinate alla grande industria dovranno essere supportate da appropriati studi che incrementino il quadro conoscitivo in relazione alle criticità evidenziate. Qui di seguito sono esplicitati alcuni elementi di maggiore rilevanza relativamente agli impatti sul territorio, le cui verifiche concorrono alla fattibilità degli interventi.

Tutela dei suoli e delle acque dall’inquinamento superficiale

Le aree di pertinenza delle aree industriali, i piazzali di manovra, le aree di stoccaggio e tutte le zone potenzialmente interessate dalla presenza/movimentazione/sversamento di sostanze inquinanti dovranno essere impermeabilizzate e dotate di un sistema di fognatura integrato con sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia, dimensionate per eventi con tempo di ritorno trentennale (Tr30) e tempo di scroscio pari a 30 minuti.

Aree di ingressione del nucleo salino

Nelle aree di ingressione del nucleo salino, individuate e perimetrare come tali negli elaborati grafici di supporto al presente atto di pianificazione, è obiettivo del presente piano ridurre l’area interessata dal fenomeno di salinizzazione della falda sotterranea evitando di :

- aprire nuovi pozzi a una profondità maggiore di 10 metri dal piano di campagna;
- ampliare o approfondire i pozzi esistenti;

- aumentare la portata emunta dai pozzi;
- realizzare discariche anche temporanee, a eccezione di quelle di materiali inerti.

Eventuali nuovi pozzi a servizio delle attività produttive potranno essere ammessi solo in sostituzione di altri punti di emungimento esistenti, non incidendo negativamente sul bilancio idrogeologico degli acquiferi della pianura del Fiume Cornia.

Emungimenti dal sottosuolo

L'eventualità di nuovi emungimenti di acqua dal sottosuolo, anche a fini di bonifica, dovrà essere confrontata con il delicato sistema della pianura del Fiume Cornia, in cui già oggi sono presenti fenomeni di subsidenza collegati al massiccio sfruttamento degli acquiferi.

Nuovi pozzi potranno essere attivati a condizione di mantenere inalterati i volumi totali emunti, non peggiorando il bilancio idrogeologico della zona estendendo la valutazione anche ai campi pozzi che attualmente servono le attività industriali insediate.

Saranno da preferirsi comunque soluzioni che riutilizzino le acque reflue depurate, le acque di bonifica e quelle eventualmente derivanti da impianti dissalatori dell'acqua marina.

Criteri prestazionali per la Messa In Sicurezza Ambientale dell'area inserita nel Sito di Interesse Nazionale di Piombino

La realizzazione di opere superficiali o sotterranee mirate al contenimento, isolamento, bonifica e/o convogliamento di acque superficiali e sotterranee deve essere supportata da studi specifici che verifichino nel dettaglio gli impatti su:

- il sistema idraulico ed idrogeologico superficiale, in particolar modo rispetto alle zone umide presenti, analizzando gli scenari possibili e le relative conseguenze sul sistema dunale e retrodunale, nonché sull'Oasi naturalistica di Orti-Bottagone;
- il rischio idraulico locale, qualora le opere previste alterino la distribuzione di eventuali acque esondate, sulla base del quadro conoscitivo a disposizione opportunamente integrato ed ampliato con nuovi dati idrologici, morfologici e topografici;

- **il regime idrogeologico sotterraneo, relativo al sistema degli acquiferi superficiali e profondi interessati, valutando le alterazioni al sistema di deflusso e ricarica nonché all'intrusione marina (cuneo salino), formulando soluzioni sulla base di scenari derivati da modellazioni specifiche;**
- **il sistema costiero, verificando le interazioni del moto ondoso e di tutti gli agenti marini qualora le opere fossero collocate nella fascia prossima alla linea di costa. Le valutazioni dovranno considerare eventuali amplificazioni dei massimi fenomeni attesi e la sicurezza (rispetto ad essi) degli interventi in progetto.**

Ambiti destinati al complesso integrato della nautica

Interventi in ambito costiero

Nelle aree appartenenti all'ambito costiero, fatte salve le normative sovraordinate vigenti in materia, per l'effettuazione di qualunque intervento di modifica del territorio (interventi edilizi stabili o temporanei, modifiche morfologiche, interventi sulle foci dei corsi d'acqua) devono essere prescritti studi di dettaglio che ne verifichino la compatibilità con l'ambiente naturale in relazione ai processi di dinamica costiera in atto; in particolare deve essere valutato l'impatto delle trasformazioni sull'evoluzione della linea di costa e delle zone dunali nell'area di interesse e quelle adiacenti, favorendo le soluzioni che, oltre a non determinare ulteriore erosione costiera, possano contribuire a ristabilire nuove condizioni di equilibrio.

In particolare gli studi di supporto agli interventi a mare localizzati nella zona del Bacino della Chiusa dovranno analizzare le interferenze con il sistema delle correnti locali ed il relativo trasporto solido, individuando soluzioni che riducano l'insabbiamento del nuovo bacino nautico in progetto a favore di una migliore distribuzione dei sedimenti lungo la costa bassa adiacente.

Nella fascia di spiaggia attiva, cioè interessata dal moto ondoso, devono evitarsi interventi di tipo rigido che, oltre a determinare una locale sottrazione della risorsa naturale costituita dalla spiaggia, possono generare fenomeni erosivi della linea di riva per mancata dissipazione dell'energia e conseguente innesco di fenomeni di riflessione.

Nelle foci dei corsi d'acqua e nel litorale marittimo prospiciente, ogni intervento in grado di influire sul regime dei corsi d'acqua deve essere definito sulla base di

idonei studi idrologico-idraulici per tempo di ritorno di 200 anni opportunamente correlati con studi meteomarinari.

CLASSI DI FATTIBILITA'

Fattibilità per aspetti geomorfologici

Classe di Fattibilità F.2.g (Fattibilità con normali vincoli)

Si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali per le quali è necessario indicare la tipologia di indagini e/o specifiche prescrizioni ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia.

In particolare, nelle aree ricadenti nella Classe F.2.g – Fattibilità con normali vincoli, individuate e perimetrate come tali negli elaborati grafici a corredo del presente studio, l'ammissibilità di qualsiasi intervento edilizio, infrastrutturale, tecnologico e di trasformazione morfologica è subordinata all'effettuazione e alle risultanze di un'apposita indagine geognostica e geotecnica a norma delle vigenti norme, statali e regionali, valutando comunque l'opportunità di interventi di bonifica e di miglioramento dei terreni e/o l'adozione di tecniche di fondazione di un certo impegno.

Le indagini geognostiche devono costituire integrazione al quadro conoscitivo del presente piano e pertanto i dati bibliografici di qualunque provenienza sono ammissibili soltanto a integrazione della campagna geognostica effettuata, oppure a condizione che siano relativi all'ambito specifico dell'intervento.

I progetti di ogni intervento dovranno essere supportati da studi di dettaglio afferenti a un intorno significativo del sito dell'intervento, non inferiore a:

- a) un'area di raggio pari a 200 metri ove si tratti di un intervento puntuale, quale la realizzazione di un singolo edificio;
- b) una fascia laterale, ovvero perimetrale, non inferiore a 200 metri ove si tratti di interventi lineari, quali elementi di viabilità o impianti a rete, ovvero di interventi riguardanti ambiti areali, quali lottizzazioni edificatorie o modifiche morfologiche dei terreni.

Classe di Fattibilità F.3.g (Fattibilità condizionata)

Si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali per le quali, ai fini della individuazione delle condizioni di compatibilità degli interventi con le situazioni di pericolosità riscontrate, è necessario definire la tipologia degli approfondimenti di indagine da svolgersi in sede di predisposizione dei piani complessi di intervento o dei piani attuativi o, in loro assenza, in sede di predisposizione dei progetti edilizi.

In particolare, nelle aree ricadenti nella Classe F.3.g - Fattibilità condizionata, indicate negli elaborati grafici di corredo del presente studio, l'ammissibilità di qualsiasi intervento edilizio, infrastrutturale, tecnologico e di trasformazione morfologica deve essere subordinata all'effettuazione e alle risultanze di indagini di approfondimento, le quali devono essere condotte con riferimento all'interesse dell'area interessata dall'intervento fornendo un esaustivo quadro idrogeologico e litotecnico-stratigrafico.

In particolare, a livello di Piano Attuativo, dovranno essere individuate le problematiche connesse alle trasformazioni urbanistiche, in relazione alle modifiche morfologiche eventualmente previste ed alle caratteristiche litotecniche e giaciture del substrato interessato dai sovraccarichi indotti dai nuovi interventi. Tali sintesi dovranno essere dedotte dai dati acquisiti mediante indagini geognostiche appositamente effettuate, spazialmente distribuite nell'area in modo da definire gli assetti geometrici fondamentali del sottosuolo. Tali condizioni dovranno essere applicate anche ai progetti edilizi del Comparto della Grande Industria non soggetti a Piano Attuativo.

Nel caso i singoli interventi discendano da Piani Attuativi redatti secondo le precedenti indicazioni, le indagini geologico-tecniche di supporto dovranno approfondire le problematiche emerse, aumentando il dettaglio delle informazioni di sottosuolo in relazione alla tipologia di intervento edilizio in progetto.

Per gli altri interventi diretti le indagini geologico-tecniche dovranno comunque basarsi su dati di sottosuolo, localizzati nell'area di intervento, che permettano la definizione di un modello geologico e geotecnico locale.

Qualora l'intervento si inserisca nella pianura del Fiume Cornia devono in ogni caso essere prescritti:

- a) interventi di bonifica e di miglioramento dei terreni e/o l'adozione di tecniche di fondazione di un certo impegno;**
- b) scelte del tipo di fondazione in grado da garantire una uniforme distribuzione dei carichi e assicurare una rigidità complessiva della struttura capace di assorbire gli eventuali cedimenti differenziali.**
- c) indagini geognostiche specifiche, che devono costituire integrazione al quadro conoscitivo disponibile e pertanto i dati bibliografici di qualunque provenienza sono ammissibili soltanto a integrazione della campagna geognostica effettuata, oppure a condizione che siano relativi all'ambito specifico dell'intervento. I regolamenti edilizi comunali e/o i regolamenti urbanistici devono disciplinare puntualmente i contenuti degli elaborati delle indagini di cui al precedente e al presente comma, fermo restando che le indagini penetrometriche dinamiche possono essere ammesse soltanto a integrazione di altre indagini puntuali.**

Per le aree ricadenti nella Classe P.F.E. individuate nel Piano per l'Assetto Idrogeologico - Bacino Toscana Costa devono essere attuate le indicazioni e le limitazioni contenute nelle Norme del Piano Assetto Idrogeologico del Bacino Regionale Toscana Costa.

Classe di Fattibilità F.4.g (Fattibilità limitata)

Si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali la cui attuazione è subordinata alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza che vanno individuati e definiti in sede di redazione del medesimo regolamento urbanistico, sulla base di studi e verifiche atti a determinare gli elementi di base utili per la predisposizione della relativa progettazione.

In particolare, nelle aree ricadenti nella Classe F.4.g - Fattibilità condizionata, indicate negli elaborati grafici di corredo del presente studio, l'ammissibilità di qualsiasi intervento edilizio, infrastrutturale, tecnologico e di trasformazione morfologica deve essere subordinata alla messa in sicurezza delle zone interessate, per la quale è ammessa la contestualità con le trasformazioni in progetto.

Le fasi progettuali successive dovranno approfondire nel dettaglio i fenomeni geomorfologici in atto e dettagliare le soluzioni per il ripristino della sicurezza dei luoghi che saranno vincolanti per la fattibilità delle trasformazioni.

In generale:

- a) non sono da prevedersi interventi di nuova edificazione o nuove infrastrutture che non siano subordinati alla preventiva esecuzione di interventi di consolidamento, bonifica, protezione e sistemazione;**
- b) gli interventi di messa in sicurezza, definiti sulla base di studi geologici, idrogeologici e geotecnici, devono essere comunque tali da non pregiudicare le condizioni di stabilità nelle aree adiacenti, da non limitare la possibilità di realizzare interventi definitivi di stabilizzazione dei fenomeni franosi, da consentire la manutenzione delle opere di messa in sicurezza;**
- c) in presenza di interventi di messa in sicurezza dovranno essere predisposti ed attivati gli opportuni sistemi di monitoraggio in relazione alla tipologia del dissesto;**
- d) l'avvenuta messa in sicurezza conseguente la realizzazione ed il collaudo delle opere di consolidamento, gli esiti positivi del sistema di monitoraggio attivato e la delimitazione delle aree risultanti in sicurezza devono essere certificati.**
- e) relativamente agli interventi per i quali sia dimostrato il non aggravio delle condizioni di instabilità dell'area, purchè siano previsti, ove**

necessario, interventi mirati tutelare la pubblica incolumità, a ridurre la vulnerabilità delle opere esposte mediante consolidamento o misure di protezione delle strutture per ridurre l'entità di danneggiamento, nonché l'installazione di sistemi di monitoraggio per tenere sotto controllo l'evoluzione del fenomeno; della sussistenza delle condizioni di cui sopra deve essere dato atto nel procedimento amministrativo relativo al titolo abilitativo all'attività edilizia.

Per le aree ricadenti nella Classe P.F.M.E. individuate nel Piano per l'Assetto Idrogeologico - Bacino Toscana Costa devono essere attuate le indicazioni e le limitazioni contenute nelle Norme del Piano Assetto Idrogeologico del Bacino Regionale Toscana Costa.

Fattibilità per aspetti idraulici

Classe di Fattibilità F.1.i (Fattibilità senza particolari limitazioni)

Si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali per le quali non sono necessarie prescrizioni specifiche ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia.

Tuttavia, anche in queste aree, è necessario condurre specifiche analisi sulla funzionalità del sistema di scolo delle acque meteoriche, verificandone l'efficienza sia nello stato attuale che in quello di progetto, estendendo l'indagine all'area scolante attraverso un rilievo di dettaglio della rete drenante, in modo da definire i rapporti gerarchici tra le varie linee di drenaggio delle acque superficiali. L'attenzione dovrà essere posta particolarmente ai tratti tombati ed agli attraversamenti viari ed infrastrutturali che, in caso di insufficienza (riferita ad eventi con tempo di ritorno trentennale, Tr30, per le fognature bianche e duecentennale, Tr200, per i corsi d'acqua), dovranno essere opportunamente adeguati.

Classe di Fattibilità F.2.i (Fattibilità senza particolari limitazioni)

Si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali per le quali è necessario indicare la tipologia di indagini e/o specifiche prescrizioni ai fini della valida formazione del titolo abilitativo all'attività edilizia.

Nelle aree contrassegnate dalla Classe F.2.i deve essere vietata la realizzazione di recinzioni che comportino la costruzione di cordoli sopraelevati rispetto al piano di campagna e comunque che possono creare ostacolo al libero deflusso delle acque, a eccezione delle recinzioni perimetrali ai lotti di pertinenza degli edifici.

I nuovi interventi dovranno essere corredati da verifiche sul dimensionamento delle opere di drenaggio e di canalizzazione in rapporto alla superficie di

raccolta delle acque, quali tetti, piazzali e altri spazi scoperti impermeabilizzati, alla pioggia critica oraria, rilevata dai pluviometri di competenza dell'area, con tempo di ritorno trentennale, e agli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione da eseguire dall'area di intervento fino al corpo idrico recettore. Nei casi di interventi insediativi disciplinati da piani attuativi, e comunque di rilevanti dimensioni, deve essere fatto obbligo al progetto delle opere di urbanizzazione di comprendere anche la rete di smaltimento delle acque superficiali in un congruo intorno, nonché di garantire che non sia in alcun modo compromessa la funzionalità idraulica della rete drenante, né a monte né a valle dell'intervento insediativo. In ogni caso ai progetti delle opere di urbanizzazione deve essere fatto obbligo di prevedere le opere di mitigazione degli effetti, quali attenuatori della velocità, aree di accumulo, aree per la dispersione dell'energia, e simili.

Classe di Fattibilità F.3.i (Fattibilità condizionata)

Si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali per le quali, ai fini della individuazione delle condizioni di compatibilità degli interventi con le situazioni di pericolosità riscontrate, è necessario definire la tipologia degli approfondimenti di indagine da svolgersi in sede di predisposizione dei piani complessi di intervento o dei piani attuativi o, in loro assenza, in sede di predisposizione dei progetti edilizi.

Nel dettaglio, la fattibilità dei progetti di realizzazione di infrastrutture, edificazioni, trasformazioni morfologiche, deve essere subordinata alla preventiva o contestuale dimostrazione dell'assenza di rischio calcolata su un tempo di ritorno di 200 anni, valutata sulla base dei dati contenuti negli studi idrologico-idraulici di supporto alla pianificazione territoriale e della morfologia di dettaglio delle aree di intervento, possibilmente ricavata da rilievi plano-altimetrici riferiti alla C.T.R. disponibile.

Nel caso che gli studi idrologico-idraulici di dettaglio individuino vulnerabilità per eventi critici con tempo di ritorno uguale o minore di 30 anni (Tr 30), a tali zone dovranno essere applicate le condizioni previste per la Classe F.4.i.

La messa in sicurezza rispetto a eventi di inondazione con tempo di ritorno di 200 anni può essere conseguita anche tramite adeguati sistemi di autosicurezza, alle seguenti condizioni:

- a) dimostrazione dell'assenza o dell'eliminazione del pericolo per persone e beni;**
- b) gli interventi di messa in sicurezza non devono aumentare il livello di rischio in altre aree con riferimento anche agli effetti dell'eventuale incremento dei picchi di piena a valle;**

c) estensione dell'intervento limitata all'area sottostante agli edifici oggetto di trasformazione

Possono comunque essere previsti interventi per i quali venga dimostrato che la loro natura è tale da non determinare pericolo per persone e beni, da non aumentare la pericolosità in altre aree e purchè siano adottate, ove necessario, idonee misure atte a ridurre la vulnerabilità.

Per il patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente e per tutte le funzioni connesse, deve essere garantita la gestione di quanto in essere tenendo conto della necessità di raggiungimento anche graduale di condizioni di sicurezza idraulica fino a Tr 200.

Della sussistenza delle condizioni di cui sopra deve essere dato atto anche nel procedimento amministrativo relativo al titolo abilitativo all'attività edilizia; fino alla certificazione dell'avvenuta messa in sicurezza conseguente la realizzazione ed il collaudo delle opere idrauliche accompagnata dalla delimitazione delle aree risultanti in sicurezza, non può essere rilasciata dichiarazione di abitabilità e di agibilità;

Per le aree ricadenti nella Classe P.I.E. o P.I.M.E. individuate nel Piano per l'Assetto Idrogeologico - Bacino Toscana Costa devono essere attuate le indicazioni e le limitazioni contenute nelle le Norme del Piano Assetto Idrogeologico del Bacino Regionale Toscana Costa.

Classe di Fattibilità F.4.i (Fattibilità limitata)

Si riferisce alle previsioni urbanistiche ed infrastrutturali la cui attuazione è subordinata alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza che vanno individuati e definiti in sede di pianificazione urbanistica, sulla base di studi e verifiche atti a determinare gli elementi di base utili per la predisposizione della relativa progettazione.

Le aree che risulteranno interessate da fenomeni di inondazioni per eventi con tempi di ritorno non superiori a 20 anni, non potranno essere oggetto di previsioni edificatorie, salvo che per infrastrutture a rete non diversamente localizzabili.

Nel dettaglio, la fattibilità dei progetti di realizzazione di infrastrutture, edificazioni, trasformazioni morfologiche, deve essere subordinata alla preventiva o contestuale dimostrazione dell'assenza di rischio calcolata su un tempo di ritorno di 200 anni, valutata sulla base dei dati contenuti negli studi idrologico-idraulici di supporto alla pianificazione territoriale e della morfologia

di dettaglio delle aree di intervento, possibilmente ricavata da rilievi plano-altimetrici riferiti alla C.T.R. disponibile.

La messa in sicurezza rispetto a eventi di inondazione con tempo di ritorno di 200 anni può essere conseguita anche tramite adeguati sistemi di autosicurezza, alle seguenti condizioni:

- a) dimostrazione dell'assenza o dell'eliminazione del pericolo per persone e beni;**
- b) gli interventi di messa in sicurezza non devono aumentare il livello di rischio in altre aree con riferimento anche agli effetti dell'eventuale incremento dei picchi di piena a valle;**
- c) estensione dell'intervento limitata all'area sottostante agli edifici oggetto di trasformazione**

Possono comunque essere previsti interventi per i quali venga dimostrato che la loro natura è tale da non determinare pericolo per persone e beni, da non aumentare la pericolosità in altre aree e purchè siano adottate, ove necessario, idonee misure atte a ridurre la vulnerabilità.

Per il patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente e per tutte le funzioni connesse, deve essere garantita la gestione di quanto in essere tenendo conto della necessità di raggiungimento anche graduale di condizioni di sicurezza idraulica fino a Tr 200.

Della sussistenza delle condizioni di cui sopra deve essere dato atto anche nel procedimento amministrativo relativo al titolo abilitativo all'attività edilizia; fino alla certificazione dell'avvenuta messa in sicurezza conseguente la realizzazione ed il collaudo delle opere idrauliche accompagnata dalla delimitazione delle aree risultanti in sicurezza, non può essere rilasciata dichiarazione di abitabilità e di agibilità;

Per le aree ricadenti nella Classe P.I.M.E. individuate nel Piano per l'Assetto Idrogeologico - Bacino Toscana Costa devono essere attuate le indicazioni e le limitazioni contenute nelle le Norme del Piano Assetto Idrogeologico del Bacino Regionale Toscana Costa.

Fattibilità per aspetti relativi alla tutela della risorsa idrica

Classe di Fattibilità F.1.t (Fattibilità senza particolari limitazioni)

In queste aree non sono stabilite particolari disposizioni relativamente allo smaltimento dei liquami e/o all'emungimento di acqua dal sottosuolo.

Classe di Fattibilità F.2.t (Fattibilità con normali vincoli)

Per queste aree valgono le seguenti disposizioni:

- a) devono essere vietate la realizzazione e la ristrutturazione di pozzi neri a dispersione;**
- b) devono essere vietati gli spandimenti di liquami e fanghi, compresi quelli a usi agricoli;**
- c) l'uso di fertilizzanti, pesticidi e diserbanti deve essere regolamentato e controllato affinché i quantitativi utilizzati siano quelli strettamente necessari;**
- d) il pascolamento intensivo e l'allevamento debbono essere regolamentati e controllati avendo cura che la pratica e la permanenza non siano eccessivi;**
- e) deve essere prescritto che i parcheggi adibiti alla sosta di mezzi pesanti, le aree di rimessaggio dei veicoli o di movimentazione delle merci, i distributori di carburante, gli autolavaggi, le aree di pertinenza delle autofficine o autocarrozzerie, siano dotate di sistemi di raccolta e smaltimento o raccolta e/o trattamento delle acque di dilavamento, comprese le acque meteoriche, le cui dimensioni devono essere calcolate su un tempo di ritorno di 30 anni per una pioggia oraria di 30 minuti;**
- f) deve essere previsto che gli scarichi civili in aree non servite dalla fognatura pubblica debbano prevedere una vasca settica di tipo Imhoff, preceduta da pozzetto degrassatore e seguita da un impianto di fitodepurazione o di depurazione chimica;**
- g) non possono essere ammesse altre tipologie di smaltimento se non ancora più cautelative;**
- h) deve essere richiesto che i certificati di avvenuto smaltimento dello svuotamento periodico dei fanghi della vasca settica siano consegnati in copia all'amministrazione comunale;**
- i) è opportuno che siano progressivamente adeguate e, possibilmente, trasferite, le attività in essere inquadrabili come centri di pericolo.**

Classe di Fattibilità F.3.t (Fattibilità condizionata)

In queste zone sono da attuarsi le seguenti disposizioni:

- a) l'apertura di nuovi pozzi è soggetta a una verifica idrogeologica dell'influenza degli emungimenti previsti sulla stabilità delle strutture esistenti in superficie**
- b) devono essere vietate la realizzazione e la ristrutturazione di pozzi neri a dispersione;**
- c) devono essere vietati gli spandimenti di liquami e fanghi, compresi quelli a usi agricoli;**

- d) l'uso di fertilizzanti, pesticidi e diserbanti deve essere regolamentato e controllato affinché i quantitativi utilizzati siano quelli strettamente necessari;**
- e) il pascolamento intensivo e l'allevamento debbono essere regolamentati e controllati avendo cura che la pratica e la permanenza non siano eccessivi;**
- f) deve essere prescritto che i parcheggi adibiti alla sosta di mezzi pesanti, le aree di rimessaggio dei veicoli o di movimentazione delle merci, i distributori di carburante, gli autolavaggi, le aree di pertinenza delle attività industriali, delle autofficine o autocarrozzerie, siano dotate di sistemi di raccolta e smaltimento o raccolta e/o trattamento delle acque di dilavamento, comprese le acque meteoriche, le cui dimensioni devono essere calcolate su un tempo di ritorno di 30 anni per una pioggia oraria di 30 minuti;**
- g) deve essere previsto che gli scarichi civili in aree non servite dalla fognatura pubblica debbano prevedere una vasca settica di tipo Imhoff, preceduta da pozzetto degrassatore e seguita da un impianto di fitodepurazione o di depurazione chimica a valle, con riciclo delle acque;**
- h) non possono essere ammesse altre tipologie di smaltimento se non ancora più cautelative;**
- i) deve essere richiesto che i certificati di avvenuto smaltimento dello svuotamento periodico dei fanghi della vasca settica siano consegnati in copia all'amministrazione comunale;**
- j) è opportuno che siano progressivamente adeguate e, possibilmente, trasferite, le attività in essere inquadrabili come centri di pericolo.**

DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA PER LE ZONE A FATTIBILITÀ LIMITATA

All'interno delle aree di variante sono presenti zone interessate da elevata criticità che hanno comportato l'attribuzione della Classe F.4 – Fattibilità limitata.

Tali aree sono localizzate in corrispondenza della falesia di Poggio Batteria ed a margine del Fiume Cornia.

La scarpata di Poggio Batteria è interessata da fenomeni di instabilità che interessano corpi rocciosi e detriti di versante soggetti all'azione degli agenti marini, con formazione di corpi di frana per crollo e/o scivolamento.

Sebbene le zone interessate dai fenomeni attivi siano esterne all'area di variante, la mobilitazione gravitativa dei materiali di versante può interessare la zona oggi corrispondente alla linea di costa, in futuro destinata ad ospitare parte del nuovo porto turistico.

Appare evidente che la realizzazione delle opere di difesa della struttura portuale contribuiranno a ridurre l'energia dell'azione marina al piede della

falesia per cui le opere di messa in sicurezza potranno concentrarsi sul disgaggio di porzioni rocciose instabili, sul locale modellamento delle coltri detritiche, sulla messa in opera di reti di contenimento e di barriere paramassi, garantendo l'incolumità di beni e persone poste più a valle.

Nell'ambito delle fasi progettuali successive sarà necessario verificare nel dettaglio le ipotesi qui formulate, attraverso rilevamenti geologici, geomorfologici e topografici che supportino con ulteriori dati il dimensionamento delle opere di difesa.

La zona D3, inserita nell'area industriale posta a margine del Fiume Cornia, ricade all'interno delle perimetrazioni individuate dagli studi idraulici di supporto come vulnerabili per eventi con tempo di ritorno trentennale (Tr30). In tale zona non sono ammessi nuovi insediamenti produttivi e le aree vengono destinate ad infrastrutture viarie, ferroviarie e di servizio agli impianti industriali adiacenti. Nel caso di nuovi interventi dovranno essere garantite le condizioni di sicurezza definite su specifici studi idraulici correlati al quadro conoscitivo degli strumenti di pianificazione e corredati di rilievi planoaltimetrici di dettaglio, per definire i volumi di acqua spostati e gli interventi di mitigazione degli effetti delle trasformazioni. Tali interventi non dovranno costituire ostacolo al deflusso delle acque esondate e comunque non alterare i livelli di rischio delle zone al contorno.

NTA P.S. D'AREA MODIFICATE

NORME RELATIVE ALLE UNITA' TERRITORIALI ORGANICHE ELEMENATARI

Utoe 8 - Riconversione urbana

1. Inquadramento e obiettivi generali

... *Omissis*...

2. Articolazione dell'Utoe

- a) Sistema insediativo
 - Ambito urbano di Città futura-Cotone-Poggetto
 - Nucleo produttivo degli stabilimenti Lucchini
 - Nucleo insediativo del Gagno
 - Nucleo produttivo di nuovo impianto di Colmata-Gagno
 - Nucleo produttivo di Montegemoli
 - Nucleo produttivo di Campo alla Croce
- b) Sistema del territorio rurale e aperto
 - Subsistema della pianura alluvionale del fiume Cornia
- c) Sistema infrastrutturale principale
 - Strada statale n. 398 e nuovo accesso a Piombino
 - Nodo di Fiorentina
 - Linea ferroviaria per Piombino e per il porto

3. Capacità insediativa

.. *Omissis*..

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

.. *Omissis*..

5. Obiettivi specifici per le singole parti dell'Utoe

- a) Sistema insediativo

.. *Omissis*...

- b) Territorio aperto

..*Omissis*...

- c) Sistema infrastrutturale principale

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

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

Il piano strutturale prevede il prolungamento di detta strada fino al Gagno, a Poggio Batteria sostanzialmente sul tracciato già individuato nei precedenti strumenti urbanistici. Dal Gagno in avanti,

~~invece di sostenere la soluzione precedentemente individuata — troppo onerosa e di difficile realizzazione — il piano strutturale prevede la realizzazione di due tracciati diversi, secondo la tipologia del traffico.~~

~~Lo sdoppiamento permette, in primo luogo, la realizzazione di due strade a doppia corsia invece di una unica strada a quattro corsie. In secondo luogo, questa soluzione consente l'attuazione in due fasi distinte: subito la viabilità per il traffico pesante e in un secondo tempo quella per la città e il porto passeggeri. In ultimo, la localizzazione individuata permette l'utilizzo di tracciati stradali già esistenti, semplificando notevolmente le soluzioni ingegneristiche necessarie.~~

~~La strada che serve il traffico industriale e portuale prosegue fino all'area dei carbonili ricalcando il precedente progetto. Quella per la città, invece, si sposta sul tracciato dell'antica strada della Principessa. All'altezza di Città futura, la nuova viabilità per il porto passeggeri abbandona l'asse diretto alla città e raggiunge il porto a ridosso dello stabilimento della Magona.~~

La nuova strada assolve a diverse funzioni: collegamento diretto al porto commerciale-industriale-passeggeri, di servizio al comparto produttivo del Gagno e al nuovo distretto della nautica disciplinato dal piano strutturale nell'Utoe 9 e come collegamento alternativo al settore orientale della città.

A tal fine il piano strutturale, sulla base degli approfondimenti progettuali condotti in sede di progettazione preliminare dell'opera, indica un primo snodo all'altezza del Gagno che consentirà di convogliare gran parte del traffico pesante diretto al settore nord del porto e ai distretti produttivi, un secondo snodo subito a nord dello stabilimento Magona ed infine la terminazione stradale in corrispondenza di Poggio Batteria dove si prevedere la connessione diretta con il settore passeggeri del porto di Piombino e con la città orientale.

All'interno del corridoio infrastrutturale, il regolamento urbanistico definisce il progetto con le intersezioni necessarie.

Nodo di Fiorentina

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

Linea ferroviaria per Piombino e per il porto

La linea ferroviaria di collegamento di Piombino e del porto con la linea tirrenica attraversa o lambisce tutta l'Utoe. Essa costituisce uno degli elementi portanti dell'assetto territoriale ed è un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo delle attività produttive, in primo luogo di quelle portuali.

Il piano strutturale prevede il miglioramento della connessione ferroviaria fra la linea locale e quella tirrenica. Inoltre, a Campo alla Croce, è prevista la costruzione di un nodo di interscambio ferro/gomma. È possibile realizzare un secondo nodo di interscambio nelle aree del nucleo produttivo di Montegemoli. Tale realizzazione è necessaria per l'effettivo uso di tali aree per la logistica del porto.

Subito dopo il Gagno, nell'ambito di interesse portuale, è necessario realizzare un nuovo collegamento per servire le future banchine portuali. Nel tratto seguente, invece, la linea ferroviaria per il traffico passeggeri (servizio navetta Campiglia-Piombino-Piombino Marittima) **potrà essere riorganizzata** ~~è destinata, ad abbandonare il sedime attuale e ad affiancare la nuova strada di accesso alla città,~~ con una o più fermate, mantenendo invariata la stazione di Piombino porto. Abolendo la stazione di testa nel centro di Piombino, il servizio ferroviario può essere reso decisamente più efficiente.

Il regolamento urbanistico affronta la complessità di questi temi con uno studio apposito che definisce i tempi e la fattibilità di massima del nuovo assetto oltre alla localizzazione delle eventuali nuove fermate.

Utoe 9 - Porto e attività produttive

1. Inquadramento e obiettivi generali

..Omissis...

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

..Omissis..

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

..Omissis..

- c) Sistema infrastrutturale principale

Accesso al porto passeggeri e al molo Batteria

Gli interventi previsti per il nuovo ingresso a Piombino (vedi Utoe 8) comportano un nuovo tracciato stradale ~~e ferroviario~~ per l'accesso al porto passeggeri. È previsto il prolungamento della strada statale n. 398 fino al Gagno, dove si separa il traffico pesante (verso le aree industriali e il porto **industriale-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. Il nuovo tracciato stradale prosegue quindi fino a Poggio Batteria dove si prevede ad est l'accesso diretto~~

al settore passeggeri del porto e all'eventuale porto turistico e ad ovest il collegamento con il settore orientale urbano. La testata terminale della strada, che si inserisce nel tessuto urbano dovrà essere connotata da elevata qualità progettuale e concorrere alla ridefinizione del water front urbano non costituendo elemento di cesura.

*Accesso al porto commerciale-**industriale** 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 **industriale-commerciale** e alle aree produttive retrostanti il Cornia vecchio. A questo fine ~~traccia una nuova viabilità collegata~~ **indica un primo** ~~ad 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.~~ **ed un secondo subito a nord dello stabilimento Magona.**

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.~~ **vengono previsti nuovi binari ferroviari di collegamento.**