

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Osservazione sul binario di manovra area Quagliodromo

Il binario di evacuazione delle rotaie così come previsto nel Masterplan Aferpi allegato alla Variante e fatto proprio dalla Variante descrive una grande curva, che va ad occupare la totalità del Quagliodromo, posta a sud dei laminatoi e avente un'estensione di circa 40 ettari, che è poi la parte più vicina al mare. L'ampiezza della curva con un diametro di circa 300 metri sarebbe necessaria per il transito di convogli ferroviari con carichi di rotaie lunghe 120 metri, ovvero la massima lunghezza ottenibile nel futuro impianto.

Nella planimetria sotto si può vedere una alternativa, che con la presente osservazione viene proposta, al percorso ipotizzato da Aferpi, tale da consentire agevolmente il transito dei convogli evitando l'occupazione dell'area pregiata del Quagliodromo stesso.



Sostanzialmente si tratta di realizzare un tratto di binario (può essere anche raddoppiato) che sfrutta tutto lo spazio disponibile dal futuro treno rotaie al confine e che corre in direzione Est per

una lunghezza di circa 450/500 metri, stimati con approssimazione (nella planimetria la linea in nero). I convogli in uscita dal nuovo treno rotaie, ma anche dagli altri laminatoi, possono percorrerlo per tutta la sua lunghezza, invertire il senso di marcia e scambiare nella posizione più opportuna per proseguire nella direzione già ipotizzata da Aferpi per avviare i convogli verso la spedizione.

Nessun ritardo o inefficienza sarebbero provocati alla produzione poiché non vi è alcuna interferenza con la linea di processo, mentre, per quanto riguarda i tempi di allontanamento dei convogli, i pochissimi minuti di tempo occorrenti per invertire il senso di marcia verrebbero recuperati grazie ad una minor lunghezza del percorso avanti-addietro rispetto al "curvone" previsto da Aferpi. Si possono stimare approssimativamente 900 metri di percorso avanti-addietro, contro i 1.200 sviluppati dal binario in curva.

Sarebbe inoltre possibile recuperare l'area di sosta consistente nei quattro binari posti in testa ai tre laminatoi modificandoli in lunghezza e posizione, in modo da collegarli con la nuova linea alternativa. Ovviamente il tutto necessita di un progetto specialistico accurato, ma non vi è alcun dubbio sulla fattibilità tecnica della modifica proposta.

Merita un commento anche l'aspetto economico, pur non essendo la spesa a carico della collettività. La soluzione proposta è sicuramente più economica per due aspetti:

Primo: la minore lunghezza di binari,

Secondo: il tratto avanti-addietro si sviluppa in una zona posta circa allo stesso livello del futuro treno rotaie e degli altri laminatoi, mentre il "curvone" va ad occupare un terreno notevolmente più basso rendendosi pertanto necessario un importante lavoro di riempimento e consolidamento del terreno non solo sotto il nuovo binario ma in tutta l'area interessata.

Un'ulteriore considerazione va fatta riguardo alla probabilità tutt'altro che remota, andando il nuovo binario come ipotizzato da Aferpi ad insistere su un'area inquadrata a "pericolosità idraulica molto elevata e soggetta ad inondazioni", che il lavoro di riempimento possa provocare, in caso di piogge, problematiche importanti tali da provocare disagi e danni sulla zona costiera e sugli arenili circostanti. Il buon senso consiglierebbe pertanto, in un'area con tali caratteristiche, di evitare qualunque tipo di opera che possa generare modificazioni morfologiche anche lievi, poiché si andrebbe a rompere un equilibrio naturale ormai consolidato. Inoltre, come insegnano le esperienze, porre rimedio agli squilibri sul territorio causati da opere inappropriate è estremamente costoso con risultati mai pienamente soddisfacenti.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Premessa:

Il tracciato per il prolungamento della SS 398, mentre soddisfa gli interessi di Aferpi, non soddisfa quelli della città e non risponde pienamente alle necessità del porto.

Il secondo tratto della SS 398, così come prevista nel Masterplan Aferpi allegato alla Variante formula la seguente proposta.

Dal Gagno, come proseguimento del 1° tratto, la SS398 sale oltre la ferrovia e corre lungo i confini dello stabilimento davanti ai quartieri Poggetto e Cotone, continua sul lato Est di "Città Futura" ex parco rottame, raggiunge via della Resistenza, gira a sinistra ed esce dal confine di stabilimento per inserirsi sulla rotonda di via Pisa e da lì, prende via Portovecchio per arrivare al porto. L'intero percorso ha una lunghezza di circa 4000 metri.

Il problema si pone nel tratto finale, poichè via Portovecchio, avendo una carreggiata di circa 7/8 metri, non può consentire nei due sensi il transito che si ha normalmente nel periodo estivo ma non solo. Occorrono almeno 10 metri di allargamento per avere due corsie di marcia per ogni senso e si possono ottenere solo recuperandoli dall'area di Aferpi; serve inoltre un'area di parcheggio attigua alle nuove biglietterie all'ingresso nell'area portuale, come punto di sosta obbligatorio prima dell'imbarco. In mancanza dell'allargamento della carreggiata via Portovecchio diventerebbe il "collo di bottiglia" della SS398 e ad ogni stop prolungato o solo rallentamento dello scorrimento dei mezzi seguirebbe il blocco immediato del porto stesso e del traffico cittadino oltre che in via Portovecchio anche in via Pisa, via della Resistenza e via Regina Margherita, quindi blocco di gran parte della viabilità cittadina e di ogni accesso da e per il porto.

La situazione sarebbe molto più precaria di adesso, poichè oggi con i blocchi al traffico che si generano in prossimità della rotonda sull'ingresso in località Colmata o Fiorentina, ovvero gli attuali "colli di bottiglia", si ha un polmone di circa 3/4 chilometri nel quale i mezzi rallentano ma continuano a scorrere per un tempo pur breve, prima che le conseguenze si sentano nell'area portuale con le problematiche ben note.

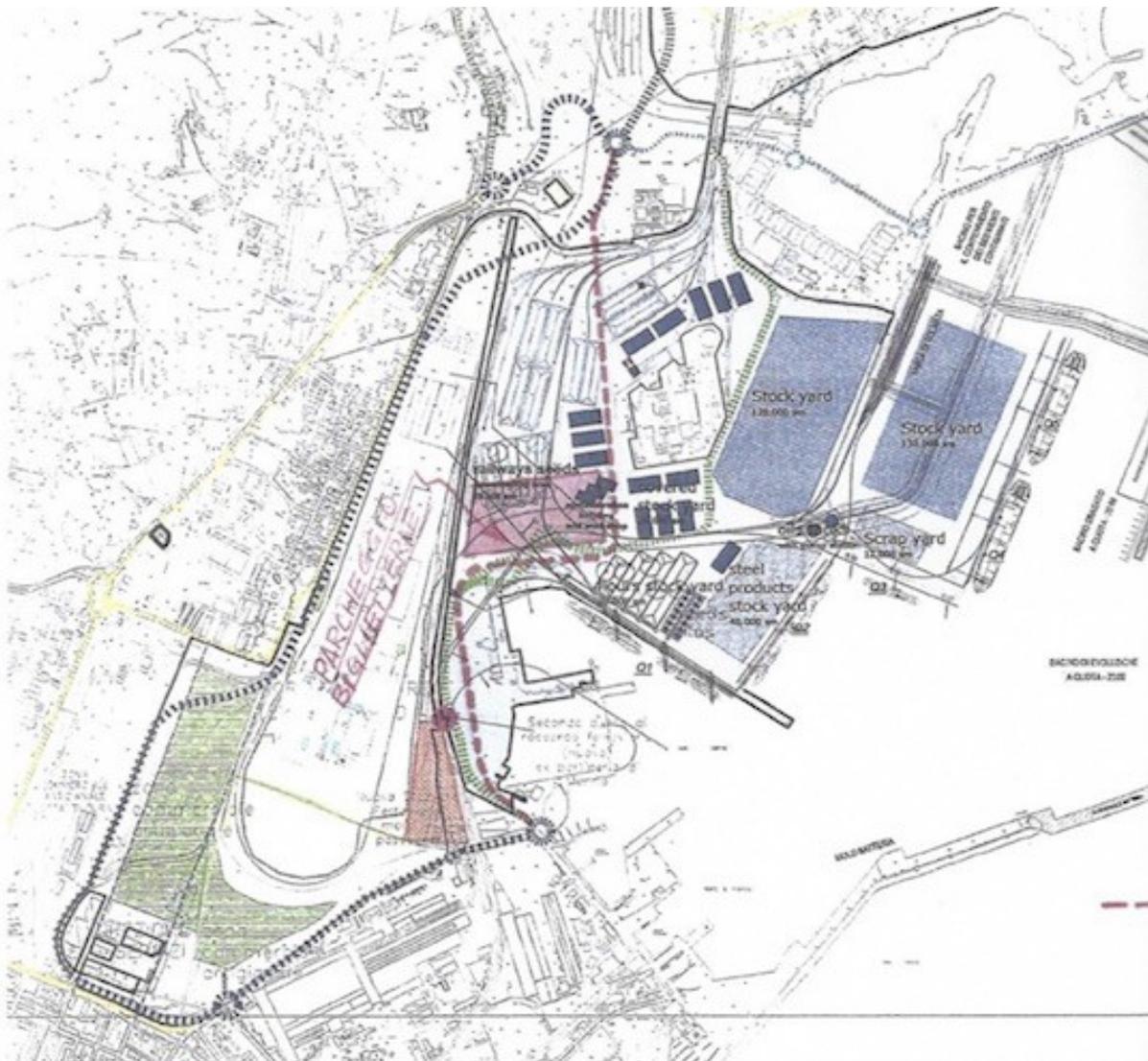
Si propone di sostituire la previsione inserita nella variante con la seguente, evidenziata anche nella planimetria di cui sotto.

Dal Gagno, come proseguimento del primo tratto, la SS398 gira a Sud - Sud Est e correndo sempre a quota 0,00, tranne nella zona di interferenza con la strada che porta verso i laminatoi ed i nuovi binari, raggiunge l'area portuale, il tutto per una lunghezza di circa 1000 metri. Percorrendo la viabilità esistente da adeguare, dopo ulteriori 800 metri, raggiunge la zona prospiciente il ponte sulla linea ferroviaria che conduce in Via Portovecchio. Anche in questa ipotesi dovrà essere individuata un'area adeguata ove realizzare un parcheggio con biglietterie, prima di raggiungere

gli imbarchi.

È di tutta evidenza come il percorso indicato sia approssimativo e che pertanto debba essere parte integrante di un progetto complessivo già avviato, riguardante le aree retro-portuali con la loro logistica e le aree di stoccaggio/magazzini ecc...

Tuttavia, essendo gli studi per questa parte allo stato di impostazione iniziale, sarà possibile perfezionare il tracciato della SS398 armonizzandolo con le realtà circostanti nel rispetto di ogni necessità. Nella soluzione proposta la strada passa sul lato Sud rispetto all'Altoforno 4, evitando anche tutti i grandi manufatti esistenti attorno allo stesso come stock house, gasometro, cowpers, officine, centrale termoelettrica, nastri ecc.....dei quali ancora non sono ancora noti gli eventuali programmi di demolizione e recupero delle aree. Lo sviluppo pur approssimativo del percorso proposto tiene conto della necessità di mantenere, dagli impianti sopra indicati, una distanza tale da non creare problematiche alle eventuali future attività di demolizione degli stessi.



Da un

confronto tra l'ipotesi di percorso della SS398 adottato nella variante e l'ipotesi proposta (tratteggiata in rosso), si evince come quest'ultima sia notevolmente più economica poichè trattasi di 1.800 metri di percorso contro 4.000. Inoltre a favore della maggiore economicità di questo percorso alternativo oltre all'aspetto della minore lunghezza, c'è da evidenziare che, a parte i primi 200 metri a partire dal Capezzòlo, con il rialzamento necessario ad evitare l'interferenza con la strada che porta ai laminatoi e i nuovi binari, il restante percorso si sviluppa su un terreno completamente pianeggiante e già in parte predisposto per la viabilità di mezzi di ogni genere e dimensione, quindi anche pesanti, e questo si traduce in minori opere di sottofondazione per il manto stradale e di contenimento sui lati dello stesso.

Mentre da un punto di vista logistico, a favore di una maggiore snellezza dei traffici in ingresso/uscita dal porto e di un miglioramento della viabilità complessiva interna al porto, c'è da evidenziare che lo stesso avrebbe due accessi: l'attuale sul lato Sud con le esistenti biglietterie dedicato al transito da e per la città ed il nuovo sul lato Nord per i transiti da e per la SS398.

È inoltre di tutta evidenza come con questo percorso ogni problema relativo ad inquinamento da gas di scarico e rumorosità sulla città e la periferia, in modo particolare su viale della Resistenza e sui quartieri Cotone e Poggetto, sia evitato, così come siano totalmente evitati, anche nelle peggiori condizioni, blocchi del traffico e rallentamenti sia sulla viabilità cittadina che sulla strada di accesso di viale Unità d'Italia.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Il Quagliodromo è una importante “fetta” della costa est. In un momento in cui tutta la comunità sta ripensando criticamente le scelte siderurgiche di un tempo e in cui si punta forte sul turismo sarebbe quantomeno assurdo sacrificare una ulteriore porzione del nostro territorio all'industria proprio quando sta offrendo il minimo storico di occupazione fra ombre e incertezze. Inoltre ci sono grandi spazi inutilizzati all'interno dell'attuale zona industriale senza che ci sia bisogno da un lato di utilizzare aree nuove e dall'altro di rinunciare ai nuovi progetti.

Per questi motivi presentiamo le seguenti 11 osservazioni:

1) Lo spegnimento della centrale di Tor del Sale e la sua prevista trasformazione ad area turistico/commerciale, con aree museali e di fitness, unite allo spegnimento da ormai tre anni dell'altoforno e dell'area caldo Lucchini e al funzionamento saltuario dei laminatoi, hanno **trasformato (da almeno tre anni a questa parte) tutto il territorio sottoposto a variante da area fortemente industrializzata ad area scarsamente antropizzata** e tutte le valutazioni che deve compiere l'amministrazione comunale devono partire, in attesa delle promesse demolizioni e bonifiche, da questa importante valutazione.

Questo perché già la documentazione inviata da Aferpi alla Regione Toscana per la procedura di non assoggettabilità a VIA poggia su un assunto (in molti casi scritto in maniera letterale) secondo il quale i forni elettrici proposti (in realtà uno) inquinano certamente meno dell'altoforno e così l'intero ciclo di produzione dell'acciaio e dei prodotti finiti (rotaie etc) da forno elettrico meno del ciclo integrale. Ma in realtà l'altoforno è spento dall'aprile 2014 e l'attività produttiva oggi si limita al funzionamento saltuario dei tre laminatoi, così come appurato formalmente dalla stessa provincia di Livorno che ha volturato parzialmente (solo per i laminatoi ed i relativi servizi) l'AIA ex Lucchini ad Aferpi.

2) Lo studio d'incidenza presentato dall'azienda non riporta tutte le specie di avifauna presenti nell'area. La lista, di **oltre 180 specie (cento ottantotto per l'esattezza che presentiamo in allegato)**, comprende le osservazioni registrate nel corso degli anni sia da Stefano Benucci che da Lorenzo Vanni, entrambi valenti ornitologi impegnati da molti anni nel monitoraggio degli uccelli del territorio piombinese, **sia sull'area del Quagliodromo che lungo la costa di Ponte d'Oro** (alcune specie sono ovviamente marine). **Alcune** di queste sono prossime alla **minaccia di estinzione**.

3) Il territorio costiero della Val di Cornia (COSTA EST) racchiude ancora, nonostante interventi di urbanizzazione, trasformazioni fondiari, industrializzazione pesante succedutisi negli ultimi 60 anni, alcuni aspetti rilevanti di naturalità che andrebbero salvaguardati.

4) L'area del Quagliodromo è un importante tassello nella Rete di Habitat naturali ancora presenti sulla Costa Est di Piombino. La sua peculiare conformazione a “prateria naturale” costituisce un

rilevante punto di sosta, alimentazione, svernamento e riproduzione per moltissime specie di uccelli. La compresenza dell'attività di area di addestramento cani non inficia più di tanto la conservazione delle specie rilevate, anche durante la stagione riproduttiva.

5) Dal termine della stagione venatoria l'area rappresenta un importante punto di "stop&go" per numerosissime specie migratrici.

6) Il Quagliodromo, trovandosi lungo la linea di costa che rappresenta una insostituibile "autostrada virtuale" per gli uccelli migratori, è frequentata da grandi specie come le cicogne bianche, le gru, il falco pescatore, i mignattai, il biancone. L'ipotesi di realizzazione di linee di elettrodotti andrebbe a rappresentare un pericolo diretto nei confronti di queste specie che hanno come punto di riferimento privilegiato la contigua Riserva Naturale Padule Orti-Bottagone.

7) L'ipotesi di nuove aree vergini destinate a nuova industrializzazione cozza fortemente con gli indirizzi di Piano Strutturale della Costa Est che prevede la conservazione oculata delle riserve naturali e paesaggistiche, fundamenta su cui si deve base la diversificazione economica del territorio piombinese.

8) Ogni valutazione seria sulla eventuale incidenza di nuovi insediamenti industriali deve essere supportata da altrettante serie indagini tecnico-scientifiche sulle presenze di flora e fauna meritevoli di tutela e protezione. Leggendo la relazione di Incidenza redatta da AFERPI sugli effetti del nuovo insediamento industriale sugli aspetti naturalistici presenti al Quagliodromo, si comprende come questa sia stata redatta con elevata superficialità ed approssimazione (solo parzialmente compensata con la successiva integrazione).

9) Perdere il Quagliodromo rappresenta una grave perdita di biodiversità sul territorio comunale.

10) Diventa **fondamentale puntare sulle bonifiche delle aree utilizzate impropriamente** nel tempo per discariche di rifiuti industriali e pericolosi, dopodiché ricollocare in quei luoghi eventuali nuovi impianti industriali.

11) Facendo notare che una ipotetica **cattiva gestione** dell'area naturale protetta europea, rischia di provocare gravi **responsabilità** per **violazione** della **normativa comunitaria** in materia di salvaguardia degli **Habitat naturali e semi-naturali** (direttiva n. 92/43/CEE) e di tutela dell'avifauna selvatica (direttiva n. 09/147/CE). Il rischio di subire **sanzioni comunitarie** è reale e ben presente, e di questo i nostri amministratori ne devono essere coscienti.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

lo _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

L'occupazione da parte di AFERPI del Quagliodromo con linee ferroviarie, stradali, elettriche è da rigettare.

Pensiamo che le aree a disposizione di AFERPI siano più che sufficienti per soluzioni logistiche alternative, valide anche da un punto di vista economico, come quelle indicate alla amministrazione comunale da tecnici indipendenti ed esperti del settore siderurgico.

Scelte alternative che non ostacolano la realizzazione del nuovo treno di laminazione rotaie anche da noi auspicato. Quella proposta da AFERPI non è quindi una soluzione obbligata e lo stesso comune potrebbe verificarlo analizzandola con tecnici non di parte aziendale.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

lo _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Il Quagliodromo ha caratteri propri delle aree umide e palustri costiere ed è individuato come invariante strutturale nella pianificazione comunale per due ambiti: quello fluviale e per la porzione ricadente nell'area contigua della Riserva Regionale Orti-Bottagone.

Il Quagliodromo fa parte di quelle aree che sono sottoposte ad una disciplina volta alla conservazione del suolo, del sottosuolo, delle acque, della flora e della fauna prevedendo interventi e attività finalizzati alla conservazione e al ripristino delle componenti naturali, ammettendo esclusivamente infrastrutture e attrezzature finalizzate alla vigilanza e alla fruizione collettiva delle suddette componenti naturali.

Il Quagliodromo è un patrimonio naturalistico a disposizione della collettività, non possiamo trasformarlo di fatto in una area industriale, è un territorio con caratteristiche di naturalità non secondarie ma complementari alle contigue aree protette Orti-Bottagone e Sterpaia. Tutto questo era stato affermato dai Comuni della Val di Cornia attraverso il Piano Strutturale d'Area e il Regolamento Urbanistico approvato dall'Amministrazione Comunale in anni recenti.

Ricordiamo che attraverso il Piano Strutturale d'Area ed il Regolamento Urbanistico i Comuni pianificano lo sviluppo del proprio territorio alla luce di importanti principi per salvaguardare il benessere e gli interessi delle generazioni presenti e di quelle future. Se oggi il Comune di Piombino persistesse ad accettare in modo acritico le richieste di AFERPI rinnega tali principi.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

La perdita del Quagliodromo come patrimonio collettivo andrà a penalizzare lo sviluppo verso la diversificazione produttiva rappresentato dal turismo nella costa Est.

Le infrastrutture proposte con traffico mezzi su strada e su rotaie si trovano infatti vicinissime al futuro centro commerciale e turistico di cui è preannunciato l'insediamento nell'area occupata dalla Centrale Enel di Tor del sale (attualmente in dismissione), alla Riserva Orti-Bottagone gestita dal WWF, al Parco naturale della Sterpaia e alle spiagge Bandiera blu 2016 lungo la costa est.

Quest'ultime sono da tempo vocate all'attività turistico-balneare, dove infatti esistono numerosi stabilimenti balneari, ristoranti e villaggi turistici.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

lo _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

L'innalzamento del piano di campagna del Quagliodromo previsto dal progetto Aferpi per elevare il piano allo stesso livello di quello dello stabilimento, mediante terre recuperate dalle opere di scavo dei nuovi impianti, terre fra l'altro formate da riporto di origine industriale, ne distruggerebbero le caratteristiche ambientali, della flora e della fauna. In questo modo si cancellerà per sempre una zona importante per la sosta e l'alimentazione dell'avifauna della vicina Riserva Orti-Bottagone.

Di fatto si effettuerà una “tombatura” di quello che oggi è un terreno allo stato naturale.

L'occupazione del Quagliodromo incide quindi in modo negativo sulla vicina Riserva Naturale Padule Orti Bottagone. La Riserva Naturale è infatti classificata come Sito di Interesse Regionale, Sito di Interesse Comunitario, Zona di Protezione Speciale, e Zona Ramsar .

E' inoltre un sito di Natura 2000, il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE “Habitat” per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello Comunitario.

Far parte di Natura 2000 costituisce anche un'opportunità per accedere ai finanziamenti europei quando si manifestino strategie virtuose di conservazione ambientale. E' inoltre un'importante realtà di richiamo per un turismo qualificato, che viene a visitare in tutte le stagioni per osservare dalle postazioni create dal WWF esemplari di fenicotteri rosa, aironi rossi, aironi cinerini, e il falco di palude che adotta quest'area come area di caccia.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Facciamo presente che, qualora il collegamento elettrico alla rete nazionale fosse costituito da una linea aerea ad alta tensione che attraversasse il fiume Cornia e le aree contigue alla Riserva Orti Bottagone (sottozona E1, E2/fl,E3,E5) questo creerebbe anche un danno ambientale e paesaggistico vietato in sottozona E3.

Nel caso di scelta del percorso aereo della vecchia linea Terna osserviamo che la soluzione migliore sarebbe quella di optare per il riutilizzo dei vecchi tralicci.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Riempire e rialzare mediamente di circa 4 metri il piano del Quagliodromo ne costituisce a tutti gli effetti una tombatura, si avrà una riduzione significativa della capacità di invaso e le piogge non saranno più assorbite per poi raggiungere la falda.

Si impedirà quindi a tale area di svolgere il ruolo di cassa di espansione per il fiume Cornia alterando l'attuale equilibrio idraulico. Tutto questo in una zona PIME, dove il Cornia nel passato è esondato raggiungendo l'altezza di 2 metri.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

lo _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

L'area del Quagliodromo è classificata come area PIME (pericolosità idraulica molto elevata).

Per la normativa vigente (VEDI ANCHE NORME DI PIANO DELLA REGIONE TOSCANA L.R. N. 91/1998 ART 5) gli interventi a rete nelle aree PIME sono consentiti solo se non è possibile procedere in altro modo.

A tutt'oggi non c'è evidenza nell'approvazione della variante di studi che confermino che la soluzione individuata sia l'unica possibile.

La realizzazione della ferrovia comporterà l'innalzamento del piano di campagna modificando sostanzialmente il comportamento idraulico della zona.

La variante è stata, pertanto, redatta senza tener conto degli studi idraulici necessari per verificare gli interventi mitigatori da mettere in atto a seguito della realizzazione della ferrovia.

Si ricorda che interventi in prossimità della foce che possono ostacolare il normale deflusso delle acque, possono determinare un innalzamento del profilo di rigurgito a monte. La Piana del Cornia è stata oggetto di interventi di messa in sicurezza che alla luce del nuovo intervento previsto dalla variante andrebbero verificati di nuovo, con la possibilità di aggiungere ulteriori interventi molto costosi.

Un'approvazione della variante, pertanto, senza questi studi supplementari è molto pericolosa, e chi l'approva si fa carico di mettere in pericolo un'area molto estesa (ricordiamo le famose alluvioni passate.)

Quell'area deve rimanere con lo stesso livello attuale del piano di campagna.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

lo _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Riteniamo che le previste e non specificate azioni compensatorie costituite dalla cessione di territori demaniali in concessione ad AFERPI (quali? quanti? quando?) dal Comune di Piombino non siano paragonabili al danno subito dagli interessi della collettività.

Di nuovo sottolineiamo che per il nuovo treno, la cui costruzione è anche da noi auspicata nel più breve tempo, si possono trovare soluzioni logistiche alternative per la movimentazione dei binari laminati senza provocare un aggravio di costi significativi, gli spazi a disposizione sono molti, si può evitare di occupare nuovo suolo.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

lo _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

La realizzazione dell'opera proposta nella "Variante Aferpi" è incompatibile con l'area in oggetto, in quanto area contigua con l'Oasi WWF Riserva Naturale Regionale Padule Orti-Bottagone. Questa ricade interamente nel territorio del Comune di Piombino. Essa venne istituita nel 1998, a coronamento di un'azione svolta dal WWF a partire dal 1978 per la tutela della zona umida relitta che interessa la Costa Est di Piombino.

Nel 1992, con un acquisto delle aree più significative condotto dall'Oasi WWF Padule Orti-Bottagone è diventata una zona umida costiera protetta, complementare alle altre ben più note di Bolgheri, Orbetello e Burano. Per la sua posizione strategica lungo la direttrice migratoria tirrenica e l'Arcipelago Toscano, costituisce un punto di transito e di nidificazione per molte specie di uccelli.

L'Oasi WWF Padule Orti-Bottagone ha una estensione di 126 ettari ed è Riserva Naturale Provinciale (L.R.T. 49/95); inoltre coincide con il Sito d'Importanza Comunitaria "SIC IT5160010" e con la Zona di Protezione Speciale "ZPS IT5160010". Dal 2013 è anche area RAMSAR ampliando a breve fino a circa 151 ettari.

Lo studio d'incidenza presentato da Aferpi è inoltre molto lacunoso per quanto riguarda il numero di specie di avifauna stanziali e di transito, rendendolo di fatto non attendibile per le valutazioni e le conclusioni a cui questo giunge al termine dello studio stesso. Per questo si allega alla presente lo studio prodotto da S. Benucci e L. Vanni che è più completo ed attendibile.

L'area a tutt'oggi ha caratteristiche diverse da quelle presentate dalla Regione Toscana nella "Non Assoggettibilità". L'area a ciclo continuo è ferma dal 2014 e la centrale Enel è in dismissione e sembra già venduta alla azienda Piacentini che ha già previsto la realizzazione di un MALL – Outlet grandi firme moda.

Da almeno tre anni quindi le aree interessate dalla variante urbanistica hanno un grado di naturalità tra i più elevati della costa tirrenica e quindi incompatibili con quanto proposto dalla variante stessa.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

In base alla documentazione inerente alla variante AFERPI, fornita dal Comune di Piombino, in riferimento al documento n° 42 (relazione tecnica al masterplan) si evidenzia (*allegato 1*) che la suddetta azienda dismetterà il CSE (centro servizi rotaie), che attualmente si trova nella macroarea Nord, dopo la realizzazione del nuovo treno a rotaie (liberando di fatto una fetta di territorio ad oggi occupata e classificata area siderurgica).

Dalla cartina di sovrapposizione si evince che una parte della suddetta zona è classificata F6, che in base al regolamento urbanistico (tavola PO del febbraio 2014) è identificata come area attrezzata per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti ed attività assimilate (art. 92).

Si richiede che la classificazione F6 venga sostituita con il codice inerente all'agroalimentare per collocare gli impianti in quella zona. Ciò permetterebbe di liberare le zone che sono più vicine alla città restituendole alla popolazione, creando in parte un polmone verde pubblico, e in parte un retro porto.

Questo comporterebbe la modifica del tracciato del secondo lotto della 398, attuando di fatto il percorso stabilito dalla precedente Amministrazione senza gravare con il traffico nelle zone di Portovecchio, via Pisa, via Landino Landi e via Cavallotti. Traffico che con l'ampliamento del porto sarà in netto aumento come riportato dalla relazione tecnica di Sat.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

In base alla documentazione della variante urbanistica del piano industriale fornito dal Comune di Piombino, in riferimento al verbale del tavolo tecnico infrastrutture, si sottolinea nella relazione tecnica che i nastri trasportatori dovranno essere contenuti all'interno delle aree di competenza Aferpi Piombino Logistica.

Al contrario si evidenzia, dalla mappa che i tracciati passano uno sopra il nuovo porticciolo, l'altro, quello dell'A.P.P., passa sopra l'uscita delle Terre Rosse.

Riteniamo che le suddette soluzioni esposte, anche se risulterebbero meno invasive, siano pericolose per il transito delle imbarcazioni da diporto perché il materiale che verrà trasportato è altamente infiammabile.

Quindi, chiediamo una soluzione che sia più sicura e meno impattante dal punto di vista estetico proprio perché in quella zona verrà realizzato un porticciolo turistico.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

lo _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Il secondo lotto della SS398 è innegabilmente un'opera vitale per lo sviluppo, non solo di Piombino, ma dell'intera Val di Cornia. In primo luogo perché da essa dipendono le possibilità di sviluppo del porto e la sua competitività sul mercato della logistica; in secondo luogo perché Piombino è dotata di un'unica strada di accesso con tutti i problemi di sicurezza che da questo deriva. L'ospedale di Piombino è il presidio ospedaliero di riferimento per la Val di Cornia ed in quanto tale deve risultare facilmente e costantemente raggiungibile, sia dai mezzi di soccorso che da vetture private.

Da quanto premesso si evince che il secondo lotto della SS398 che si svilupperà da Loc. Capezzolo al porto di Piombino, deve essere progettato secondo i criteri di massima funzionalità, sia per quanto riguarda lo smaltimento del traffico turistico diretto all'isola d'Elba, sia per quanto riguarda il traffico merci in transito da e per il porto.

Nel 2013, la precedente amministrazione presentò il progetto definitivo del secondo lotto della SS398. Il progetto prevedeva la penetrazione diretta dell'infrastruttura viaria, passando per larghi tratti parallelamente alla linea ferroviaria RFI. Tale progetto ad oggi risulterebbe molto meno oneroso per il fatto che non esistono più aree a rischio di incidente rilevante adiacenti al percorso e molte delle prescrizioni di sicurezza sono decadute in seguito alla messa fuori esercizio degli impianti ex area a caldo.

Tale tracciato permetteva di raggiungere le biglietterie site a Poggio Batteria, al contempo rendeva raggiungibile da esso qualsiasi area prevista dal nuovo PRG portuale, oltre a separare nettamente ed in maniera definitiva il traffico verso il porto da quello verso il centro abitato.

Con la Variante avviata nel Consiglio comunale del 28/11/2016 tale tracciato da DEFINITIVO viene definitivamente accantonato in favore di uno nuovo, previsto dal Masterplan presentato da AFERPI. Questo secondo tracciato, oltre a passare in prossimità del centro abitato della borgata Cotone-Poggetto, e a pochi metri in linea d'aria dai palazzi di Via della Resistenza, Via Cavallotti, Via Pisacane e Via di Portovecchio, espone ad inquinamento atmosferico ed acustico i cittadini residenti, e dirotta il traffico turistico verso la rotonda di Via Pisa.

Come da studio presentato da SAT nel 2011 appare chiaro il fatto che nei giorni da "Bollino Rosso" esisterà la concreta possibilità di creare blocchi del traffico, con i relativi disagi per i residenti ed il venir meno dei criteri di sicurezza, perché su quella rotonda, a circa un chilometro dal porto cittadino, confluirà il traffico proveniente dalla SS398, da Via Cavallotti, Via Pisacane, Via Pisa e Via di Portovecchio, rendendo chiaramente inutile tutto il secondo lotto dell'opera, che nel progetto approvato nel 2013 aveva come scopo primario quello di togliere il traffico dalla città, e che nella Variante in oggetto invece fallisce miseramente non ottemperando al suo scopo principale.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

L'Amministrazione piombinese ha affermato a più riprese che il tracciato di un'infrastruttura viaria non costituisce variante, quindi il vecchio tracciato può essere ripreso in qualsiasi momento, qualora variassero le condizioni generali: **il fatto risulta tuttavia ininfluente.**

Qualora la Piombino Logistic presentasse un piano operativo di dettaglio delle aree destinate alla logistica, il quale preveda l'utilizzo delle aree interessate dal vecchio tracciato con strutture proprie e vie di collegamento per l'attraversamento della linea ferroviaria, un eventuale ritorno al vecchio tracciato implicherebbe una bocciatura del piano Piombino Logistic, con tutte le evidenti conseguenze politiche ed economiche del caso.

Attualmente l'azienda non è in grado di fornire progetti di dettaglio e finanziamenti certificati per le aree a vocazione logistica, tanto meno per quelle a vocazione agroindustriale.

L'unica urgenza rilevabile per AFERPI allo stato attuale dell'arte, è quella di avere i titoli urbanistici necessari per richiedere al sistema bancario i finanziamenti necessari alla realizzazione degli impianti siderurgici, ne consegue che il tracciato del secondo lotto è totalmente ininfluente in questo contesto.

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Il progetto già approvato nel 2013 come definitivo prevedeva un collegamento diretto della SS398 dallo svincolo di Portovecchio allo svincolo di Via Regina Margherita attraverso un ponte che collegava i due accessi del porto commerciale.

Nella Variante presentata quel tratto di strada è **completamente scomparsa**, danneggiando gravemente tutto il settore commerciale delle attuali biglietterie sotto l'Hotel Phalesia e l'albergo stesso, che non sarà più raggiunto dai potenziali clienti (che passeranno da Via di Portovecchio) **creando numerosi danni economici e perdite di posti di lavoro.**

Ci sono studi in proposito sul numero di posti di lavoro persi?

Al settore Programmazione Territoriale ed economica del Comune di Piombino

Vista la Variante Urbanistica per l'attuazione del Piano Industriale AFERPI, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n° 135 del 28 ottobre 2016, ai sensi dell'art 19 della legge regionale n. 65/2014,

Io _____ nato a _____

il _____ e residente a _____ presento la seguente osservazione.

Il tratto terminale della SS398 finisce dentro Via di Portovecchio dopo aver percorso ad altezza suolo tutto il tratto interno dello stabilimento mostrando il lato peggiore della città e facendo un danno notevole all'immagine turistica di Piombino, cosa che non accadeva con il percorso approvato nel 2013 che scorreva quasi tutto su ponte sopra le "brutturie" della Ex Lucchini. Anche per quanto riguarda questo punto spinoso nessuno studio è presente.

Quanti saranno i posti di lavoro persi nel comparto turistico per il danno all'immagine generato dal passaggio della strada dentro lo stabilimento e in Via di Portovecchio, prima delle bonifiche di detta area?

Risulta quindi una scelta di buon senso mantenere il vecchio tracciato del secondo lotto della SS398 e non solo per evidenti criteri di miglior funzionalità, ma soprattutto perché qualsiasi opera pubblica deve essere concepita tenendo ben presente qual è l'interesse generale e non certo l'interesse puntuale di un'azienda privata.