

**OSSERVAZIONI ALLA VARIANTE URBANISTICA DEL COMUNE DI
PIOMBINO**

PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO INDUSTRIALE AFERPI

Adottata con delibera del Consiglio Comunale n. 135 del 28.10.2016

Liste civiche della Val Di Cornia

Un'Altra Piombino

Assemblea Sanvincenzina

Assemblea Popolare Suvereto

Comune dei Cittadini di Campiglia M.ma

12 Gennaio 2017

Indice

PREMESSA	3
Osservazione n. 1. PROFILI DI DEMOCRAZIA ISTITUZIONALE	4
Osservazione n. 2. IL NUOVO TRACCIATO DELLA SS.398 PER IL PORTO	9
Osservazione n. 3. LA LOGISTICA PORTUALE	10
Osservazione n. 4. IL QUAGLIODROMO	12
Osservazione n. 5. L'INDUSTRIA AGROALIMENTARE	14
Osservazione n. 6. IL NUOVO COMPARTO PRODUTTIVO CITTA' FUTURA	16
Osservazione n. 7. SERVE UN NUOVO PIANO URBANISATICO PER L'INTERA CITTA'	18
Osservazione n. 8. EVITARE NORME <i>AD PERSONAM</i>	20

PREMESSA

Le osservazioni alla Variante Aferpi, adottata dal Consiglio Comunale di Piombino con deliberazione n. 135 del 28.10.2016, sono state formulate dalle liste civiche della Val di Cornia Un'Altra Piombino, Assemblea Sanvincenzina, Assemblea Popolare Suvereto e Comune dei Cittadini di Campiglia M.ma.

I problemi aperti dalla crisi industriale, i cui effetti hanno una rilevanza sociale ed economica che va ben oltre i confini del Comune di Piombino, avrebbe richiesto da tempo un impegno di tutti i Comuni della Val di Cornia e una visione territoriale più ampia di quella messa in campo fino ad oggi. Per questo abbiamo chiesto, inascoltati, la convocazione congiunta di tutti i Consigli Comunali della zona.

La crisi è difficile, nessuno lo disconosce, ma con altrettanta convinzione pensiamo che per uscirne non bastano i progetti calati dall'alto, spesso non verificati nella loro concreta fattibilità. Serve uno sforzo di analisi e di progettazione esteso almeno a tutta l'area della Val di Cornia che fino ad oggi è mancato.

Per questa ragione le liste civiche presentano congiuntamente osservazioni alla Variante. Oltre a fornire un contributo sui singoli temi affrontati, l'auspicio è che venga presto dato avvio ad una profonda discussione sul futuro di questi territori e sui troppi progetti annunciati e falliti nel corso dell'ultimo decennio, comprese le difficoltà che emergono anche nell'attuazione del piano industriale di Cevital.

Le osservazioni mettono in evidenza le ragioni (istituzionali e di opportunità politica) per le quali, a nostro parere, andrebbe revocata l'intera Variante adottata. In subordine, qualora il Comune di Piombino intenda comunque procedere alla sua definitiva approvazione, evidenziano motivazioni di merito per la sua sostanziale modifica.

Osservazione n. 1. PROFILI DI DEMOCRAZIA ISTITUZIONALE

La Variante si configura come mera trascrizione del piano industriale Aferpi nella pianificazione urbanistica del Comune di Piombino. E' stato ignorato il ruolo d'indirizzo del Consiglio Comunale e non sono state effettuate le indagini per la definizione di un autonomo quadro conoscitivo, come previsto dalla legge regionale sul governo del territorio. E' stato infine ignorato il Piano Strutturale d'Area redatto unitariamente dai Comuni di Piombino, Campiglia e Suvereto.

1.1 Il Consiglio Comunale di Piombino esautorato delle sue prerogative istituzionali.

La Variante adottata dal Consiglio Comunale trae origine dagli Accordi di Programma (ADP) sottoscritti nel corso degli anni 2014 e 2015 dalle Autorità pubbliche (nazionali, regionali e locali) per le bonifiche ambientali del sito d'interesse nazionale (SIN) e per la riconversione dell'area di crisi industriale di Piombino.

Negli atti della Variante adottata vengono esplicitamente richiamati l'ADP del 24 aprile 2014 "*Disciplina degli interventi per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Piombino*" e l'ADP del 30 giugno 2015 "*Attuazione del progetto di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area dei complessi aziendali di Piombino ceduti dalla Lucchini in A.S.*"

L'ADP del 30 giugno 2015, oltre che dalle Autorità pubbliche, è stato sottoscritto anche dalla società Aferpi, controllata dal gruppo algerino CEVITAL S.p.A. che, con contratto preliminare in data 9 dicembre 2014, si era impegnata ad acquisire i complessi aziendali Lucchini e Lucchini Servizi, comprensivi delle relative concessioni demaniali marittime e demaniali di bonifica. All'ADP è allegato il Piano Industriale presentato da Aferpi S.p.A. contenente gli interventi da realizzare, i relativi tempi e le modalità per la loro attuazione. Al Piano Industriale Aferpi, in forza delle disposizioni legislative dell'art. 252-bis del Codice dell'Ambiente, è stata attribuita la "valenza d'interesse pubblico", prevedendo con ciò l'attivazione delle procedure di adeguamento della strumentazione urbanistica per consentire l'attuazione degli interventi previsti. Il *masterplan* presentato da Aferpi nel 2016 è la trasposizione planimetrica del Piano Industriale allegato all'Accordo di Programma firmato il 30 Giugno 2015 alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

In attuazione degli Accordi sottoscritti il Comune di Piombino ha infine recepito integralmente i contenuti del *masterplan* Aferpi, procedendo alla modifica di tutti gli strumenti urbanistici con i quali risultavano in contrasto, ovvero il Piano Strutturale approvato nel 2007 e il Regolamento Urbanistico approvato nel 2014 .

La Variante si configura pertanto come ratifica di decisioni già assunte in altre sedi e in forza di altri provvedimenti amministrativi (gli ADP) dei quali il Consiglio Comunale è stato sempre tenuto all'oscuro. Gli Accordi di Programma del 2014 e 2015, infatti, sono stati sottoscritti dai Sindaci pro-tempore di Piombino senza mai aver ricevuto mandato dal Consiglio Comunale, nonostante che i loro contenuti chiamassero in causa esplicitamente competenze proprie dell'organo d'indirizzo politico-amministrativo, tra cui quelle in materia urbanistica e di pianificazione territoriale.

1.2 Manca un autonomo quadro conoscitivo.

La meccanica e acritica trasposizione del *masterplan* Aferpi nelle carte e nelle norme dei piani urbanistici comunali è esplicitamente dichiarata negli atti della Variante da una pluralità di elementi, tra cui:

- il titolo attribuito dal Comune alla Variante: “Variante urbanistica per l’attuazione del piano industriale Aferpi”;
- la totale coincidenza di contenuti previsionali della Variante urbanistica con il *masterplan* Aferpi;
- la scrittura di norme *ad personam* nelle quali non ci si limita a definire i parametri delle trasformazioni urbanistiche ammesse nelle vaste aree pianificate, ma si indica anche la ragione sociale dell’unico soggetto privato che può attuarli, ovvero Aferpi S.p.A.
- l’attribuzione al *masterplan* elaborato da Aferpi del valore di “elemento costitutivo e integrativo del quadro conoscitivo della Variante”.

Su quest’ultimo punto merita richiamare quanto scritto nella relazione illustrativa: “*Ai fini della formazione e elaborazione della presente variante, in attuazione dei principi espressi all’art. 15 dell’Accordo di Programma del 24.04.2014, nonché all’art. 7 dell’Accordo di Programma del 30.06.2015, che richiama esplicitamente l’interesse pubblico generale riconosciuto al piano industriale dell’azienda in forza dell’art. 252 bis del Codice dell’Ambiente, si sono sperimentate modalità di interazione e collaborazione operativa tra strutture comunali e strutture tecniche dell’azienda al fine di ottimizzare tempistiche, energie e risorse economiche. Dal punto di vista metodologico il masterplan elaborato dall’azienda si configura quindi come elemento costitutivo ed integrativo del quadro conoscitivo della variante, contenendo indagini conoscitive di dettaglio sull’assetto dello stabilimento, sulle ipotesi complessive di assetto funzionale e logistico delle aree industriali nella titolarità del gruppo Cevital/Aferpi, la descrizione delle fasi di attuazione del piano industriale.*”

In sostanza il Comune di Piombino, in virtù di non meglio specificate “modalità di interazione e collaborazione operativa tra strutture comunali e strutture tecniche dell’azienda” e dell’asserito “interesse pubblico generale” derivante dagli Accordi di Programma del 2014 e del 2015, ha ritenuto il *masterplan* elaborato da Aferpi sufficiente alla creazione del quadro conoscitivo territoriale che, a norma della legge regionale sul governo del territorio n. 65/2014, costituisce contenuto fondamentale e imprescindibile di qualsiasi atto di pianificazione territoriale. E’opportuno richiamare il fatto che gli elementi conoscitivi forniti dal *masterplan*, per esplicita ammissione del Comune, riguardano l’assetto attuale dello stabilimento, le ipotesi di riassetto funzionale e logistico delle aree nella titolarità di Aferpi e la descrizione delle fasi di attuazione del piano industriale. Si tratta dunque d’informazioni strettamente circoscritte ai propositi industriali e al perimetro d’intervento di Aferpi e non certo al quadro complessivo del territorio (urbano, extraurbano e di area vasta) in cui si collocheranno gli interventi previsti dalla Variante e sul quale faranno sentire i propri effetti. Il quadro conoscitivo previsto dalla Legge regionale n.65/2014 è cosa ben diversa: richiede la ricognizione complessiva del patrimonio territoriale interessato dall’atto di pianificazione, lo stato di attuazione della pianificazione esistente e la programmazione di eventuali integrazioni. Questa carenza è tanto più evidente se si considera che le modifiche degli assetti territoriali ed economici previsti con la Variante Aferpi sono tanti e tali da incidere in modo rilevante sulla città, sul territorio circostante, sulla Val di Cornia e sull’area vasta sub-regionale in cui si colloca Piombino. Occorrevano dunque nuovi elementi conoscitivi e nuove valutazioni,

integrative di quelle contenute nelle indagini del Piano Strutturale del 2007 e del Regolamento Urbanistico del 2014.

E' questo approccio metodologico che ha portato all'acritica inclusione del piano industriale Aferpi nella pianificazione comunale, senza approfondire gli effetti e le relazioni con le altre componenti fisiche ed economiche della città e del territorio. Non è quindi in discussione il valore sociale e l'indubbio interesse pubblico che teoricamente riveste un piano industriale che prefigura risposte occupazionali alla crisi dello stabilimento ex Lucchini, ma la superficialità con cui sono state compiute le valutazioni sulla sua efficacia e sulle interazioni con il territorio in cui si colloca.

Gli eventi che si sono susseguiti dopo la sottoscrizione degli Accordi di Programma e dopo l'adozione della Variante confermano queste criticità. E' ormai acquisito il ridimensionamento di alcuni interventi previsti (esplicitamente quelli in campo siderurgico, mentre nulla è dato sapere per gli interventi nei settori della logistica portuale, dell'agroindustria e degli investimenti immobiliari che sostanziano il *masterplan* Aferpi), così come clamorosi sono i ritardi che si sono accumulati nei tempi di attuazione dell'insieme del piano industriale.

Mentre sulla credibilità del piano industriale sarebbero stati necessari maggiori approfondimenti e verifiche in sede di sottoscrizione degli Accordi di Programma, non vi è dubbio che spettava al Comune esaminare con maggiore attenzione gli effetti territoriali di un così vasto progetto di riassetto produttivo. I profili d'indagine sono molti. Tra questi particolare importanza assumono:

- l'analisi degli effetti ambientali delle trasformazioni previste, non esauribili con un generico e non documentato giudizio di miglioramento rispetto allo stato precedente, peraltro da oltre due anni caratterizzato dalla completa cessazione delle attività siderurgiche dell'area a caldo e dalle relative emissioni inquinanti;
- lo stato effettivo delle bonifiche dei siti contaminati dall'industria, senza le quali non sarà possibile dar corso alle trasformazioni territoriali previste;
- il rapporto tra infrastrutture stradali e ferroviarie e funzionalità dei nuovi assetti urbanistici previsti, in particolare per la logistica e la portualità;
- l'analisi delle risorse di archeologia industriale sicuramente presenti nello stabilimento siderurgico di Piombino e dell'opportunità di una loro valorizzazione;
- il rapporto funzionale tra la città e i vasti spazi delle aree industriali dismesse, in modo tale da non riprodurre lo schema che per secoli ha separato e contrapposto la città, l'industria e il porto;
- l'analisi dell'effettivo fabbisogno di nuovi servizi e insediamenti artigianali e commerciali previsti dalla Variante in aggiunta a quelli dei piani vigenti e confermati.

1.3 E' stato del tutto ignorato il Piano Strutturale d'Area redatto unitariamente dai Comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto

La Variante Aferpi modifica le previsioni del Piano Strutturale d'area approvato nel 2007 dai Comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto e del Regolamento Urbanistico (attuativo del Piano Strutturale d'area) approvato dal Consiglio Comunale di Piombino con deliberazione n.13 del 25 marzo 2014.

La decisione di procedere alla redazione di un unico piano strutturale d'area - ancorché circoscritto ai soli Comuni di Piombino, Campiglia e Suvereto e non all'intera Val di Cornia - rappresenta uno

degli aspetti qualificanti della pianificazione strutturale di questi territori che le amministrazioni hanno sempre enfatizzato.

Il piano strutturale suddivide il territorio dei tre Comuni in unità territoriali sulla base degli specifici caratteri omogenei (UTOE), indipendentemente dai confini amministrativi dei singoli Comuni. Per ciascuna unità territoriale vengono definiti gli obiettivi strategici e le modalità per raggiungerli. Spesso le unità territoriali omogenee comprendono territori appartenenti a Comuni diversi. Tra queste c'è anche l'UTOE 8, cosiddetta della **"Riconversione Urbana"**, che si estende per circa 860 ettari di cui tre quarti nel Comune di Piombino e un quarto nel Comune di Campiglia. Nell'UTOE 8 ricadono gran parte dei territori ex Lucchini, oggi Cevital, oggetto delle modifiche apportate dalla Variante. Nell'UTOE 8 ricadono: la linea ferroviaria che va dalla stazione di Campiglia alla città e al porto di Piombino, il tracciato per il prolungamento della SS.398 da Montegemoli fino al porto, gli insediamenti produttivi di Colmata e Montegemoli nel Comune di Piombino e quelli di Campo alla Croce nel Comune di Campiglia. Nelle previsioni del Piano Strutturale l'UTOE 8 assolve al duplice ruolo di spazio per lo sviluppo di nuove attività economiche, soprattutto legate alla portualità e alla logistica, e di nuova "porta" di accesso alla città di Piombino. Si tratta di funzioni che il Piano Strutturale intendeva pianificare e governare in modo integrato e interdipendente, al di là dei confini amministrativi. Nel Piano Strutturale e nei Regolamenti Urbanistici approvati dai Comuni di Piombino, Campiglia e Suvereto sono presenti norme identiche che disciplinano tutte le trasformazioni ammesse nelle UTOE, compresa l'UTOE 8, indipendentemente dalla collocazione geografica degli interventi previsti. Ne consegue che la modifica delle previsioni del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico apportate da un singolo Comune comporta inevitabilmente l'adeguamento della pianificazione negli altri due. Non è solo questione formale, ma un preciso indirizzo e contenuto politico-amministrativo che presuppone, appunto, una gestione unitaria e coordinata dei piani, comprese le loro varianti. Così non è stato.

Di tutto questo non c'è traccia negli atti approvati dal Comune di Piombino, né tantomeno nell'attività amministrativa dei Comuni di Campiglia e Suvereto, rimasti del tutto estranei al procedimento di formazione e di adozione della Variante Aferpi. Non è certo il primo atto di Variante al Piano Strutturale d'Area che un Comune compie senza il coinvolgimento degli altri (prassi incoerente, forse illegittima e comunque deprecabile per il buon governo degli strumenti urbanistici unitari), ma non vi è dubbio che la rilevanza dei profili strutturali che si vengono a modificare con la Variante Aferpi è tale da richiedere una lettura integrata e coordinata almeno di tutti i Comuni che hanno redatto insieme il Piano Strutturale e, auspicabilmente, anche degli altri Comuni della Val di Cornia.

La Variante Aferpi apporta modifiche al corridoio infrastrutturale per l'accesso alla città e al porto di Piombino; prevede nuovi poli logistici e nuovi insediamenti agroalimentari, artigianali e commerciali nelle aree industriali dismessi della ex Lucchini, tutti in favore di Aferpi. Sono temi sensibili per l'intera Val di Cornia che, in armonia con i principi del Piano Strutturale, richiedevano una preventiva valutazione dei fabbisogni territoriali e delle relazioni che certamente esistono tra i nuovi insediamenti e quelli esistenti o previsti nell'UTOE 8. Anche sotto questo profilo si riscontra pertanto una sostanziale indifferenza della Variante Aferpi con il resto delle previsioni territoriali, comprese quelle del Piano Strutturale d'Area che i Comuni di Piombino, Campiglia e Suvereto hanno elaborato insieme e che ora inopinatamente ignorano.

L'insieme delle considerazioni esposte, di metodo e di merito, porta a concludere che l'adozione della Variante è stata caratterizzata dall'assenza di un ruolo attivo del Comune nella definizione

delle scelte urbanistiche, in particolare del suo organo d'indirizzo politico-amministrativo, contravvenendo ai principi fondamentali che regolano il governo del territorio nella Regione Toscana. Nello stesso tempo è stata ignorata l'esistenza del Piano Strutturale d'Area redatto unitariamente dai Comuni di Piombino, Campiglia M.ma e Suvereto che insieme avrebbero dovuto modificarlo.

Proposta.

Per le motivazioni espresse nei paragrafi precedenti si propone la revoca del provvedimento di adozione per consentire un maggior approfondimento dei contenuti della Variante nel Comune di Piombino, contestualmente ai Comuni di Campiglia M.ma e Suvereto che hanno redatto unitariamente il Piano Strutturale d'Area e, auspicabilmente, a tutti i Comuni della Val di Cornia. Verso la revoca della Variante spinge inoltre l'ormai conclamata inattuabilità del piano industriale Cevital/Aferpi, così come scaturito dagli Accordi di Programma, e la necessità di una sua inevitabile ridefinizione.

Osservazione n. 2. IL NUOVO TRACCIATO DELLA SS. 398 PER IL PORTO.

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

E' largamente riconosciuto che una delle principali criticità della città e del porto di Piombino è costituita dalla mancata realizzazione del prolungamento fino al porto della strada statale 398, ancora ferma a Montegemoli, nonostante quella previsione faccia parte della pianificazione comunale sin dagli anni 90 del secolo scorso. Quel tratto di strada è stato oggetto di innumerevoli e costosissime progettazioni, tutte convergenti nel ritenere che il tracciato che meglio risolve la separazione dei flussi per il porto da quelli per la città presuppone l'arrivo diretto della 398 fino allo rotonda di Piazza Salvatore Allende (in prossimità della stazione marittima e degli imbarchi per i passeggeri) attraversando le aree ex industriali (oggi nella disponibilità di Cevital/Aferpi) in aderenza al tracciato ferroviario. Gli ultimi progetti in ordine cronologico sono quelli elaborati dalla SAT, in connessione con i progetti dell'autostrada tirrenica, quando ancora lo stabilimento Lucchini era in esercizio. Sulla base di quei progetti il Comune di Piombino ha annunciato infinite volte l'inizio dei lavori per il prolungamento della SS.398, ritenendoli ovviamente fattibili. Desta davvero sorpresa che oggi, nel momento in cui vengono completamente dismessi i vecchi impianti industriali e si creano migliori condizioni logistiche per la fattibilità tecnica dell'opera, si accetti la proposta di Aferpi di un tracciato alternativo che, utilizzando la vecchia strada provinciale per l'ingresso a Piombino, lambisce tutto l'abitato del quartiere Cotone-Poggetto, attraversa le aree di Città Futura fino ad immettersi nella viabilità urbana in corrispondenza della rotatoria di via Pisacane/via Cavallotti per poi proseguire sulla via di Portovecchio (inadeguata per questa funzione) fino alle banchine del porto. Si tratta di una soluzione con gravi criticità: mantiene il traffico di transito nella città, riproduce condizioni di grave disagio per gli abitanti dei quartieri Cotone/Poggetto e di quelli intorno a via della Resistenza, via Cavallotti, via Pisa, ecc.; non consente la separazione dei traffici urbani da quelli portuali e dei traffici merci da quelli passeggeri sulle banchine del porto. Insomma, una soluzione chiaramente peggiorativa nel momento in cui per la città e per il porto si è aperta la possibilità di realizzare, con costi minori, la soluzione progettuale da sempre ritenuta la migliore. Quella prevista dalla Variante è chiaramente una soluzione peggiorativa sotto il profilo funzionale e della qualità della vita nella città, più lunga e probabilmente anche più costosa, in ogni caso inadeguata alle esigenze. Soddisfa sicuramente gli interessi di Aferpi, che l'ha proposta, ma non risolve affatto né i problemi del porto, né quelli della città, prefigurando un grave peggioramento delle condizioni ambientali nei quartieri urbani che, con le dismissioni siderurgiche, possono oggi aspirare a concreti migliori.

Proposta

Per il prolungamento della SS.398 fino al porto, si propone di confermare le previsioni del vigente Regolamento Urbanistico o comunque di adottare soluzioni che separino i flussi di traffico per il porto (passeggeri e merci) da quello per la città all'altezza del Gagno, senza interferenze con le zone industriali dismesse D1 a ovest della ferrovia Piombino-Campiglia.

Osservazione n. 3. LA LOGISTICA PORTUALE

Per il comparto della logistica portuale occorre maggiore concretezza e più prudenza. Dentro quelle aree ci sono risorse ed esigenze d'interesse pubblico, non delegabili ad Aferpi, di cui il Comune deve farsi carico con una pianificazione più attenta.

La Variante destina 112 ettari delle vecchie aree industriali dismesse (D2, Ambiti di espansione per l'industria siderurgica) alla "logistica portuale" (D.14.1.1, Ambiti portuali per la logistica). Sono le aree, demaniali marittime e private ex Lucchini, acquisite da Cevital. A queste aree andranno ad aggiungersi altre decine di ettari di aree demaniali marittime per le quali l'Autorità Portuale ha già avviato il procedimento di concessione a Cevital per oltre 50 anni. Di fatto con la Variante si inglobano nell'ambito portuale tutti i terreni e gli impianti dismessi del vecchio stabilimento siderurgico delimitati ad est dal mare e ad ovest dalla linea ferroviaria, consentendo a Cevital di operarvi sia per le esigenze proprie, sia come intermediario per le imprese che vorranno avvalersi del porto pubblico.

L'effettivo utilizzo di questo comparto presuppone la demolizione dei vecchi impianti industriali, la bonifica dei suoli e della falda nella parte più antica e inquinata della fabbrica, il completamento di grandi opere marittime, il collegamento con la viabilità e la ferrovia. Le opere da realizzare sono enormi. Tra adeguamenti e nuovi lavori è prevista la realizzazione di 1.537 ml. di banchine di attracco, nuovi piazzali di stoccaggio per circa 50 ettari, dragaggi dei fondali per centinaia di migliaia di metri cubi. E' inoltre prevista la realizzazione di nuovi binari per la movimentazione delle merci dalle nuove banchine portuali fino alla rete ferroviaria pubblica, da potenziare. A fronte di un così vasto e impegnativo processo di riconversione, né l'Accordo di Programma del 2015, né gli atti dell'Autorità Portuale, né il Comune sembrano essersi posti seriamente il problema dei costi e dei tempi che serviranno per attuare gli interventi previsti. Si sono accontentati delle indicazioni fornite dal *masterplan* Aferpi e sulla base di queste fondano la concessione a Cevital/Aferpi di immense aree demaniali marittime, ossia pubbliche. A quasi due anni dalla sottoscrizione dell'Accordo di Programma del 2015 che recepisce il piano industriale di Aferpi, non si conoscono ancora piani, progetti e risorse effettivamente disponibili (pubbliche e private) per dare avvio ai propositi enunciati, mentre sono del tutto disattesi i tempi previsti per la sua attuazione.

Su questo incerto scenario il Comune modifica la pianificazione strutturale e il Regolamento Urbanistico. Più che scelte consapevoli di pianificazione sembrano atti di fede in favore di Aferpi. Del resto questa sembra essere la motivazione sostanziale di tutte le scelte compiute dalla Variante: dimostrare che il Comune ha fatto tutto ciò che Aferpi ha chiesto per non essere accusato di aver impedito l'attuazione del suo piano industriale. Non è però ragionevole condizionare il futuro di quelle vaste aree sulla base di propositi privati che ad oggi risultano non supportati da piani e progetti, né tantomeno dalla effettiva disponibilità delle risorse pubbliche e private necessarie per la loro realizzazione. Inoltre, l'atteggiamento subalterno alle volontà di Aferpi (e agli Accordi di Programma che l'hanno legittimate) ha impedito al Comune di operare una complessiva ricognizione delle diverse e complesse problematiche urbanistiche presenti in quei territori. In quelle aree ci sono da inquadrare le nuove relazioni tra la città e il porto; c'è da costruire un nuovo sistema di accessibilità e scambio tra la città e il mare; c'è da valorizzare e riqualificare il *waterfront* anche in ambito portuale; c'è da sciogliere il nodo della ferrovia e della stazione urbana; c'è da esaminare se tra gli impianti industriali dismessi presenti in questo ambito ve ne sono alcuni, come l'altoforno, che possono costituire opportunità per la valorizzazione culturale ed

economica; c'è da valutare se questi vasti territori (molti dei quali pubblici) possono offrire opportunità anche per altre imprese e attività economiche da coordinare con i progetti di Aferpi, e tante altre cose ancora per le quali merita senz'altro una maggiore riflessione. Questo raccomandano le buone pratiche e le stesse norme regionali (PIT e allegato *masterplan* su "La rete dei porti toscani") che la Variante richiama, ma che ignora di fatto con l'individuazione di un vastissimo e generico ambito per logistica portuale che non scioglie i nodi cruciali e ineludibili di questa complessa operazione di riconversione produttiva e territoriale. Nodi dai quali il Comune non può sottrarsi demandandoli ad Aferpi e che deve invece affrontare responsabilmente con un piano attuativo di maggior dettaglio che definisca in maniera analitica ed integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto. Le norme della Variante adottata consentono invece, senza nessun ulteriore affinamento urbanistico, l'attuazione di questo comparto con singoli progetti d'iniziativa privata. Ci sono pertanto tutte le premesse per assetti urbanistici disordinati e incoerenti che faranno perdere alla città la grande opportunità offerta dalla dismissione siderurgica di aree strategiche per il suo futuro.

Proposta

Per le ragioni sopra esposte si propone di ritirare la Variante e procedere a maggiori approfondimenti sia in rapporto alle relazioni tra le aree del comparto logistico e le altre previsioni della Variante, sia in relazione alla fattibilità dell'insieme delle opere previste per il comparto della logistica portuale D 14.1.1. In subordine, si propone di condizionare l'attuazione del comparto D 14.1.1. alla redazione di un piano di dettaglio d'iniziativa pubblica con l'obiettivo di definire in modo integrato le relazioni formali e funzionali tra la città e il porto. Si propone inoltre di avviare l'immediata ricognizione del patrimonio archeologico industriale presente in quelle aree al fine di una sua possibile valorizzazione culturale, a partire dall'AFO 4.

Osservazione n. 4. IL QUAGLIODROMO

Si può evitare il consumo delle aree umide e palustri del Quagliodromo.

Il *masterplan* Aferpi prevede di concentrare la nuova acciaieria (produzione e laminazione) nelle aree di Ischia di Crociano, in contiguità fisica con i treni di laminazione esistenti ancora in esercizio. Prevede l'impegno di circa 120 ettari, contro i circa 600 del vecchio stabilimento, e la costruzione di due forni elettrici per una capacità produttiva di circa 2,0 - 2,2 milioni di tonnellate/anno. Tralasciando in questa sede il fatto che Aferpi, contravvenendo all'Accordo di Programma sottoscritto nel 2015, ha già esplicitamente rinunciato alla costruzione di uno dei due forni elettrici e che neppure del primo esiste certezza della sua realizzazione, si riconosce che la concentrazione a nord dell'intera acciaieria è un indubbio fatto positivo. Dal punto di vista del *layout* dello stabilimento si compattano gli impianti e si riducono drasticamente le movimentazioni di materiali e prodotti, grande criticità del vecchio stabilimento ex Lucchini. Dal punto di vista del rapporto città-fabbrica la totale dismissione degli impianti del "ciclo integrale" (altoforno, cokeria, acciaieria e relativi parchi minerali, carbone, rottami, ecc.) scarica i vicini quartieri residenziali da pesanti criticità ambientali e apre spazi enormi per la riprogettazione urbana di Piombino.

Il *masterplan* Aferpi e la variante che lo recepisce evidenziano tuttavia criticità che non possono essere trascurate. Nonostante la drastica riduzione degli spazi destinati alla siderurgia, la proposta di Aferpi prevede di occupare per fini industriali i 76 ettari di aree umide e palustri del "Quagliodromo" alla foce del fiume Cornia. In passato queste aree erano state sottratte agli usi industriali e tutelate per i loro valori naturali. Ora vengono invece rese disponibili ad Aferpi per "infrastrutture lineari e reti tecnologiche di servizio all'industria siderurgica" la cui realizzazione, in considerazione delle caratteristiche geomorfologiche del sito, comporterà rilevanti trasformazioni e la cancellazione di ogni residuo valore naturale e funzione sociale.

A fronte al consumo di aree naturali, balza agli occhi il mancato riuso di vaste aree interessate da gravi fenomeni di abbandono incontrollato di rifiuti industriali. Tra queste le discariche abusive in prossimità della "Chiusa di Pontedoro", a suo tempo sequestrate dall'Autorità giudiziaria. Si tratta di decine di ettari di aree demaniali pubbliche che non figurano tra quelle trasferite ad Aferpi e che, se bonificate, potevano rappresentare un'importante riserva territoriale per le necessità dell'industria siderurgica. Al contrario, si prevede il consumo di aree umide naturali e si confinanano nell'oblio decine di ettari di terreni industriali inquinati.

E' dunque da riconsiderare la decisione di consentire la realizzazione di binari ferroviari per l'evacuazione delle rotaie nelle aree naturali del Quagliodromo, così come previsti dal *masterplan* Aferpi e recepiti dalla Variante, valutando ipotesi alternative. In ogni caso, anche prefigurando la realizzazione dei binari ad est dei treni di laminazione, sono da considerare positivamente i contributi pubblicati di recente da tecnici siderurgici qualificati secondo i quali esistono alternative alla proposta Aferpi, meno impattanti sul territorio, funzionali per il ciclo industriale e probabilmente anche meno costose.

Proposta

Sulla base delle considerazioni sopra esposte si propone di stralciare la previsione di utilizzo per fini industriali dei 76 ettari di aree umide e palustri del Quagliodromo, individuando una soluzione alternativa nelle aree industriali del vigente strumento urbanistico. In subordine

s'invita l'amministrazione a valutare diverse soluzioni impiantistiche per i binari di evacuazione delle rotaie ad est dei laminatoi, tra cui quelle rese pubbliche da tecnici qualificati nel settore siderurgico.

Osservazione n. 5. L'INDUSTRIA AGROALIMENTARE

Del comparto agroalimentare nessuno sa nulla, ma per consentire la sua realizzazione il Comune cambia una delle strategie fondamentali della pianificazione strutturale e consente che la fabbrica torni ad avvicinarsi al quartiere residenziale Cotone-Poggetto e alla città.

L'industria agroalimentare è uno dei settori produttivi su cui si fonda il piano industriale Aferpi. Il *masterplan* individua solo le aree sulle quali dovrà sorgere la nuova industria. Si tratta di 47 ettari collocati tra il quartiere Cotone-Poggetto e la linea ferroviaria Piombino-Campiglia. Altro non dice. Niente sulla natura delle attività agroalimentari, niente sulla provenienza delle materie prime e sui prodotti che ne scaturiranno, niente sugli impianti necessari per la loro trasformazione. Dice solo che i lavori partiranno solo dopo la demolizione della cokeria, della vecchia acciaieria, del vecchio treno rotaie, ecc. Il *masterplan* fissa il loro inizio a settembre 2020 e la fine a dicembre 2022. Anche in questo caso delle bonifiche necessarie per rendere utilizzabile i terreni neppure si parla.

Su queste basi la Variante modifica radicalmente le previsioni del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico, prevedendo nuovi insediamenti di natura industriale (zona D4, diversificazione e riassetto industriale) laddove i piani vigenti prevedono solo il mantenimento degli impianti industriali esistenti (zona D1, ambiti industriali saturi). Le scelte della precedente pianificazione traevano motivazione dal fatto che la vicinanza che si era determinata nel tempo tra gli impianti industriali e i quartieri urbani (segnatamente il quartiere Cotone-Poggetto) avevano determinato condizioni ambientali sempre meno sostenibili. C'era quindi un preciso indirizzo volto a invertire questo processo, prima di tutto impedendo la costruzione di nuovi impianti industriali in quelle aree per poi cogliere tutte le opportunità offerte dalle dismissioni e consentire la riconversione dell'area verso funzioni di tipo urbano. La chiusura dell'area siderurgica "a caldo" offre oggi questa opportunità, ma l'Amministrazione non la coglie, cambia strategia di piano e consente ad Aferpi di costruire in quelle aree nuove industrie la cui vicinanza con gli abitati farà sentire comunque il proprio effetto negativo, anche se di natura diversa da quella siderurgica.

Non era affatto una scelta obbligata. La vastità dei territori pubblici e privati di cui Aferpi è oggi in possesso consente agevolmente di localizzare queste nuove attività industriali senza contraddire uno dei pilastri portanti della pianificazione degli ultimi decenni. L'aver accolto acriticamente la proposta di Aferpi conferma il quadro sostanziale subalternità in cui si è mossa l'Amministrazione comunale, incline ad assecondare gli Accordi di Programma sottoscritti dai Sindaci pro-tempore, senza però aver mai compiuto verifiche nelle sedi istituzionali proprie, in *primis* il Consiglio Comunale. Del resto questa circostanza è attestata dalle stesse norme della Variante, laddove si ammette che la zona D4 è stata prevista "in attuazione del Piano Industriale dell'azienda Aferpi, parte integrante dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30.06.2015". Più chiari di così non si può.

La fretta con cui il Comune ha compiuto la scelta, senza effettuare nessuna verifica degli effetti ambientali e territoriali della nuova industria (peraltro impossibili vista la mancanza di qualsiasi indicazione progettuale sulla sua effettiva natura), è percepibile anche dal contenuto normativo della Variante. Le norme della zona D4 prevedono, infatti, che la realizzazione degli interventi industriali sia preceduta dall'approvazione di un piano urbanistico attuativo di iniziativa privata. Nello stesso tempo riconoscono che esistono interazioni tra la nuova industria agroalimentare e le zone contigue e impongono ad Aferpi di elaborare contestualmente anche il piano attuativo

dell'ambito produttivo artigianale e di servizio di Città Futura (oggetto di una successiva osservazione). I due piani attuativi, a loro volta, dovranno però essere guidati da un *masterplan* complessivo d'iniziativa pubblica e/o privata esteso addirittura al quartier Cotone-Poggetto. E' uno schema operativo confuso che parte da un *masterplan* per approdare ad un altro *masterplan*. E' un procedimento escatologico, lungo e contorto, che mette in luce come tutte le previsioni che interessano questa parte di città siano state mutate frettolosamente e acriticamente dal *masterplan* Aferpi, senza aver chiaramente definito le relazioni che intercorrono tra le diverse funzioni, a partire da quelle fondamentali del rapporto tra quartieri residenziali, attività industriali e infrastrutture. Ancora una volta il Comune desiste dal mettere in campo un proprio autonomo punto di vista e chiede al privato Aferpi di elaborare un ennesimo *masterplan* per dirimere i potenziali conflitti non risolti dalla Variante. Un nuovo *masterplan* che comprenda le aree di proprietà Aferpi, quelle di proprietà comunale di Città Futura e addirittura quelle dei privati del quartiere Cotone-Poggetto. Uno schema che ribalta la gerarchia tra interesse pubblico e interesse privato, ponendo in capo al privato Aferpi la pianificazione di aree comunali e di interi quartieri residenziali. Un'abdicazione inammissibile del ruolo istituzionale che compete al Comune.

Proposta

Sulla base delle motivazione espresse, si propone lo stralcio dalla Variante della zona D4 - diversificazione e riassetto industriale - in quanto risulta in palese contrasto con una delle strategie fondamentali del Piano Strutturale d'Area. L'industria agroalimentare può agevolmente trovare localizzazione nelle vastissime aree industriali dismesse ad est della ferrovia Piombino-Campiglia M.ma.

Per i 47 ettari della zona D4 si propone una destinazione di riqualificazione ambientale e di riconversione per finalità urbane (finalità in parte già enunciate nelle norme della zona D1 del vigente Regolamento Urbanistico), escludendo industrie e comunque attività che possono incidere negativamente sulla funzione residenziale del quartiere Cotone-Poggetto e della città in generale. La pianificazione di queste aree, unitamente a tutte le altre aree industriali D1 dismesse, dovrà essere affrontata direttamente dal Comune, valutando l'insieme delle esigenze di riassetto urbanistico dell'intera città.

Si propone, infine, di avviare anche in queste aree l'immediata ricognizione del patrimonio archeologico industriale al fine di una sua possibile valorizzazione culturale.

Osservazione n. 6. IL NUOVO COMPARTO PRODUTTIVO CITTA' FUTURA

Un libro dei sogni chiamato comparto produttivo artigianale e commerciale di Città Futura, da pianificare realisticamente insieme a tutte le aree industriali dismesse D1 a ovest della ferrovia Piombino-Campiglia M.ma.

Il masterplan Aferpi le aveva chiamate aree *“filtro urbane”* per consentire la creazione di *“una griselle sfumata che fa da elemento transitivo dal tessuto urbano a quello produttivo”*. La Variante del Comune lo ha definito nuovo comparto produttivo D5.13 destinato a *“funzioni artigianali, commerciali e di servizio a basso impatto ambientale”*, ma la sostanza è identica. Sono 23 ettari di terreno di proprietà ex Lucchini, ora di Aferpi, che si incuneano nel cuore della città. Sono quelli occupati dalle *“colate continue”* dismesse che si affacciano su via della Resistenza e Via Portovecchio e quelli occupati dal parco rottami (anch'esso dismesso) che il Comune, con una variante urbanistica del 2008, aveva destinato alla costruzione del Minimill (una nuova acciaieria che avvicinava la fabbrica alla città), contraddicendo anche allora il Piano Strutturale del 2007. Per quei terreni, troppo vicini alla città, il Piano Strutturale bloccava espansioni e potenziamenti dell'industria in attesa di processi di riconversione verso funzioni di tipo urbano. Anche allora venne modificato.

Nel *masterplan* di Aferpi quei terreni non servono per l'agroindustria, non servono per la logistica portuale e neppure per l'industria siderurgica. Sono dunque terreni privati che, come qualsiasi altro terreno, dovevano essere pianificati dall'amministrazione comunale, senza condizionamenti o accelerazioni imposte da ragioni di forza maggiore, tanto meno dall'Accordo di Programma del 2015. Per quei terreni, ancora più che per gli altri, nel momento della loro dismissione industriale andavano studiate le relazioni con il resto della città. Sarebbe stato molto meglio se Aferpi, riconoscendo che non servivano per le iniziative previste dal suo piano industriale, avesse lasciato al Comune il compito di pianificarle. E sarebbe stato molto meglio se il Comune, senza affrettare inutilmente i tempi con una confusa Variante, avesse riflettuto di più su come riconvertire davvero quelle aree con operazioni che saranno sicuramente complesse, difficili e lunghe nel tempo, ma proprio per questo non eludibili con una generica previsione di non meglio precisate *“funzioni produttive a basso impatto ambientale, commerciali di servizio, oltreché l'incremento delle dotazioni urbane”*. Non è un caso che nella Variante nulla si dica sui reali fabbisogni artigianali, commerciali e di servizio; sulle dotazioni urbane da incrementare, su chi le debba finanziare e quando dovrebbero essere realizzati questi propositi.

Anche in questo caso il Comune abdica ai propri compiti istituzionali ed assume il punto di vista di Aferpi come indirizzo per la pianificazione pubblica. Cosa molto discutibile in sé, ma ancora meno accettabile di fronte ad un *masterplan* che evidenzia clamorose criticità e incongruenze. La prima riguarda la necessità di tanti nuovi *“new mall”* (nuovi centri commerciali). Non sembra che vi sia un sottodimensionamento di centri commerciali nella città, a meno che non si pensi ad una rapida crescita demografica di Piombino. La seconda riguarda il *“dove”* si prevede di realizzarli, ossia lungo le strade urbane (vecchia provinciale, via della Resistenza, via di Portovecchio) che lo stesso *masterplan* ha deciso debbano sopportare tutto il traffico di scorrimento per il porto. Una scelta che da un lato aggrava le condizioni ambientali (i flussi di traffico per il porto sono sempre stati causa non marginale dell'inquinamento atmosferico cittadino) dall'altro ripropone la pesante frattura tra la città e le aree ex industriali a monte di Via della Resistenza. Alcuni dei nuovi centri commerciali sono incuneati tra le aree dello stabilimento *“Arcelor -Magona”* e quelle della nuova

industria agroalimentare, a loro volta attraversate dalla via di Portovecchio. Forse è opportuna qualche riflessione aggiuntiva, tanto più se si punta a richiamare in queste zone “*affermate realtà commerciali che impreziosiscono le più blasonate realtà urbane, griffe che fungerebbero da testa di ponte per lo sviluppo di un territorio ricco di potenzialità e elementi caratteristici, fusi in un unicum singolare e irripetibile*”, come sta scritto nel *masterplan* Aferpi che il Comune ha fatto proprio. Tralasciamo gli auspici (sui quali si possono avere solo opinioni), ma il requisito minimo della coerenza della pianificazione andrebbe comunque garantito.

A fronte di una così complessa e non sufficientemente definita operazione di riconversione urbana, la Variante demanda ad Aferpi il compito di redigere il piano attuativo dei 23 ettari del comparto. Per la verità mette nel conto anche la sua inerzia e prevede che il Comune stesso possa sostituirsi ad Aferpi con la redazione di un piano d’iniziativa pubblica (PIP o PP). Come per il comparto dell’industria agroalimentare riconosce, però, l’esistenza di interdipendenze e reciproci condizionamenti tra le diverse destinazioni, non risolti dalla Variante adottata. Come per l’industria agroalimentare rinvia tutto al nuovo *masterplan* che Aferpi dovrà redigere dopo l’approvazione della Variante per le aree di sua proprietà (industria agroalimentare, comparto produttivo artigianale e commerciale), per quelle pubbliche di Città Futura e per quelle dei privati del quartiere Cotone- Poggetto. Di fatto, abdicando al suo ruolo, il Comune chiede ad Aferpi di pianificare la riconversione della città nelle aree nevralgiche della grande dismissione industriale. Si tratta di cambiamenti epocali negli assetti urbanistici di Piombino non delegabili a nessun privato, né tanto meno ad uno solo.

Proposta

Sulla base delle motivazione espresse, si propone lo stralcio dalla Variante della zona D5. 13 “Ambito artigianale e commerciale Città Futura” in quanto prefigura generiche destinazioni produttive, artigianali, commerciali e di servizio, nonché la realizzazione di non meglio precisate dotazioni urbane, la cui effettiva necessità non risulta affatto documentata. Così come non risultano indagate le relazioni con le previsioni urbanistiche delle zone contigue (aree pubbliche di Città Futura, comparto dell’agroindustria, industria esistente, ecc), con il nuovo tracciato della SS.398 per l’accesso al porto e più in generale le relazioni con il resto della città.

Come per il comparto dell’industria agroalimentare, si propone di pianificare i 23 ettari della zona D5.13 nell’ambito di una generale ridefinizione urbanistica di tutte le aree industriali dismesse D1 a est della ferrovia Piombino-Campiglia. Si tratta di una pianificazione complessa, non delegabile ai privati e alle contingenze di un piano industriale come quello espresso nel *masterplan* Aferpi .

Osservazione n. 7. SERVE UN NUOVO PIANO URBANISTICO PER L'INTERA CITTA'.

Per ripianificare le aree industriali dismesse (D1) non basta una variante, serve un nuovo piano urbanistico per l'intera città.

Le osservazioni relative al comparto agroindustriale D4, a quello produttivo e di servizio D5.13 e al nuovo tracciato della SS.398, riguardano tutte aree appartenenti all'UTOE 8 che il Piano Strutturale definisce della "Riconversione Urbana" e che il Regolamento Urbanistico vigente classifica come D1 "Impianti industriali saturi". Sono le aree industriali dismesse ad ovest della ferrovia Piombino-Campiglia M.ma che vanno dalla collina del Capezzuolo a nord fino a Via della Resistenza a sud, dentro la città. Da decenni la pianificazione comunale aveva individuato per quelle aree una precisa strategia: evitare di aggravare il carico industriale per favorire progressivamente la loro riconversione per fini urbani attraverso delocalizzazioni produttive da orientare verso i vastissimi territori industriali a nord, meno densi d'impianti e meno problematici per i rapporti con i quartieri residenziali del Cotone-Poggetto e della città in generale. Questa strategia è stato spesso contraddetta (il caso più eclatante, già citato, è stato quello del Minimil, con la restituzione all'industria di aree già sottratte agli usi produttivi), ma non è mai stata abbandonata, costituendo uno degli assi portanti della pianificazione di Piombino e, con il Piano Strutturale d'Area, dell'intera Val di Cornia.

La definitiva dismissione degli impianti industriali siderurgici presenti in quella zona, insieme al bisogno di individuare nuove attività e dare risposta alla crisi occupazionale, offre oggi enormi opportunità per la riprogettazione complessiva della città e per il perseguimento degli obiettivi di riconversione urbana da decenni auspicati. Nessuno si nasconde le difficoltà. I problemi sono stati esposti nelle precedenti osservazioni. Occorrerà un grande sforzo di analisi della realtà, di ideazione e di riprogettazione urbanistica, probabilmente definibile solo per approcci progressivi. Ora è però indispensabile **evitare che venga compromessa la possibilità stessa di attuare quella strategia di riconversione urbana** che, se correttamente inquadrata, può consentire a Piombino di affrontare le sue storiche criticità ed aspirare ad un consistente miglioramento degli assetti urbanistici e della qualità ambientale, ovvero aspetti non secondari della stessa rigenerazione economica e occupazionale. Non è dunque una strategia in contrasto con quella della reindustrializzazione e dello sviluppo della porto, ma, al contrario, può conferire alla città e al territorio un fattore rilevante di competitività aggiuntiva. Non sta scritto da nessuna parte che trascurando la qualità urbana si migliorano le attività economiche. E' esattamente il contrario. Per questo, però, serve un punto di vista generale dei problemi e delle opportunità che solo le Istituzioni possono avere, primo tra tutte il Comune.

Le proposte del *masterplan* Aferpi, fatte proprie dal Comune, contraddicono invece visibilmente questa strategia:

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

Infine, l'estensione del territorio che entra in gioco con la riconversione delle zone industriali D1 dismesse è tale da incidere inevitabilmente, per decenni, su tutta la città. Non si può immaginare

un loro effettivo riuso senza fare i conti con tutte le altre previsioni urbanistiche maturate in anni in cui nessuno aveva messo nel conto la disponibilità di così vasti e strategici territori.

Proposta.

Per le ragioni esposte, si propone di stralciare tutte le previsioni ipotizzate dalla Variante per la zona industriale dismessa D1 del Regolamento Urbanistico vigente e precisamente: il tracciato della SS.398, la zona D4 dell'industria agroalimentare e la zona D5.13 produttiva, artigianale, commerciale e di servizio. Per la loro rilevanza territoriale e strategica, queste aree potranno essere correttamente pianificate solo nell'ambito di una complessiva revisione del piano urbanistico generale di tutta la città.

Osservazione n. 8. EVITARE NORME AD PERSONAM

Come evidenziato nell'osservazione n.1, la Variante si configura come mera trascrizione del *masterplan* Aferpi nei piani urbanistici del Comune. Oltre ad assumere i suoi contenuti, le norme della Variante hanno addirittura individuato in Aferpi anche il soggetto attuatore delle previsioni urbanistiche. Ci pare una soluzione molto infelice, sia perché costruisce norme *ad personam* di dubbia legittimità, sia perché, in caso di variazione della ragione sociale dei soggetti che si proporranno di attuarle, si dovrà procedere ad apportare nuove varianti urbanistiche.

Proposta.

Si propone di togliere da tutto l'apparato normativo della Variante il riferimento ad Aferpi/Cevital, quale unico soggetto attuatore delle previsioni urbanistiche.

Piombino, 12 gennaio 2017

Per le liste civiche, i capigruppo

Un'Altra Piombino

Carla Bezzini

Assemblea Sanvincenzina

Paolo Riccucci

Assemblea popolare Suvereto

Marco Cecchi

Comune dei Cittadini di Campiglia M.ma

Niccolò Pini