

LEGENDA

- zone a vocazione Logistica
- zone a vocazione Siderurgica
- aree Siderurgia zone di espansione
- zone a vocazione Agroalimentare
- zone a vocazione Commerciale/Artigianale
- banchine Logistica
- prolungamento SS 398
- prolungamento SS 398 (nuovo percorso)
- viabilità portuale esistente (da ridisegnare in funzione delle mutazioni dell'assetto industriale)
- nuova viabilità ipotizzata
- nuova viabilità perimetrale ipotizzata
- viabilità urbana esistente
- nuova viabilità portuale ipotizzata
- nuova linea ferroviaria interna
- linea ferroviaria RFI
- Nuovo punto di raccordo alla rete RFI
- linea nastristica per trasporto HBI ipotesi 1
- linea nastristica per trasporto HBI ipotesi 2

**ACFERPI**

**Acciaierie e Ferriere di Piombino S.p.A.**  
a socio unico

Sede Legale e Amministrativa - Largo Caduti sul Lavoro, 21 57025 Piombino (LI) - Italia  
Tel. +39 0565 64111 - Fax +39 0565 36514

area	revisione	descrizione	disegnatore
STA	G		
	B		
	C		
	D		

titolo  
 Planimetria del complesso industriale  
 Masterplan prima edizione\_rev7 - gennaio 2016

Real Estate	data	scala	note	draft	file
Gestione	26/10/2015	1:xxx	numero		dwg



## Relazione Tecnica al Masterplan

Comitato Tecnico Infrastrutture Autorità Portuale di Piombino e Comune di Piombino

### **Premessa – Approccio metodologico al Masterplan**

L'elaborato planimetrico denominato "Masterplan – Prima Edizione Rev\_7 Gennaio 2016" del quale la presente relazione illustra le linee guida che ne hanno ispirato la definizione, rappresenta planimetricamente la fase genetica del Piano Industriale che il Gruppo Cevital ha presentato alle massime istituzioni italiane e al Commissario Straordinario della Lucchini S.p.A. in Amministrazione Straordinaria.

Giova solo ricordare che sulla base di tale Piano, concretizzatosi con l'acquisizione del sito siderurgico di Piombino con l'atto Notaio Mario Miccoli di Livorno del 30 giugno 2015, Repertorio n.ro 49594 Raccolta n.ro 24198 e recepito dall'Accordo di Programma sottoscritto in data 30 giugno 2015 alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, di concerto fra il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, oltre che dell'Agenzia del Demanio e degli Enti Territoriali competenti Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino e Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, si sono poste le basi per la ripresa e lo sviluppo dell'attività produttiva del Polo siderurgico, nonché dell'intero comparto economico di Piombino, sia mediante il rafforzamento della produzione siderurgica, con l'implementazione di un diverso ciclo produttivo legato all'acciaieria elettrica, sia in relazione alla diversificazione produttiva legata allo sviluppo di un *business* logistico, oltre che agroalimentare.

Ancora, a tale sviluppo, o meglio al complesso di investimenti pubblici e privati previsti sull'area, si è altresì legata la sorte della più ampia previsione, sempre citata nel suddetto Accordo di Programma, per la messa in sicurezza e la bonifica del Polo in oggetto e, non ultimo in ordine di importanza, con l'obiettivo di raggiungere, nel più breve tempo possibile, il totale reimpiego dei precedenti già occupati nell'ambito siderurgico.

Pilastro innegabile di tale *vision* è la specializzazione dei comparti industriali dedicati ai business d'impresa citati, sia dal punto di vista organizzativo che da quello gestionale e di insediamento.

In tale ottica si deve leggere la recente creazione del nuovo soggetto giuridico – la Piombino Logistics S.p.A. - che, sempre nell'alveo del controllo della capogruppo Cevital, è destinato allo sviluppo del business



logistico, legandosi indissolubilmente all'utilizzo, in una visione di gruppo, degli ambiti demaniali marittimi e degli spazi e delle reti infrastrutturali a ciò funzionalmente, e da sempre, destinati.

In particolare la Piombino Logistics S.p.A., nata dalla scissione delle Acciaierie e Ferriere di Piombino S.p.A. a Socio Unico, per effetto del Rogito Notaio Mario Miccoli di Livorno del 17 dicembre 2015, Repertorio n.ro 49822 Raccolta n.ro 24361, ha ereditato il patrimonio, il know-how, i beni mobili, le utilities, le attrezzature, l'organizzazione e il personale della scissa Aferpi, con l'obiettivo di ottimizzarne le risorse e dare luogo ad uno sviluppo virtuoso, sfruttando le sinergie che l'appartenenza ad un primario gruppo industriale internazionale è in grado di offrire.

Parimenti Aferpi, così liberatasi, può concentrarsi sullo sviluppo del proprio *core-business* che è esclusivamente quello siderurgico, indirizzando al meglio le proprie energie e ottimizzando la naturale vocazione industriale.

In quest'ottica di "sistema complessivo", la stessa conformazione del sito produttivo, da sempre concepita come monolitica, subisce una naturale evoluzione che assume le stesse sembianze di "separazione" e "diversificazione"; così ora e verrebbe di dire solo ora, a queste condizioni, può trovare piena e compiuta attuazione il disegno pianificatorio pensato agli inizi degli anni novanta, con la progressiva delocalizzazione delle attività siderurgiche nell'area a nord della città e il diverso e più "mite" utilizzo delle aree a ridosso del tessuto urbano.

Nello stessa direzione, la vocazione logistica del soggetto giuridico citato può fare da valido contraltare al disegno di sviluppo pensato dal pianificatore dell'ambito portuale, mediante l'ottimizzazione degli spazi portuali esistenti, nonché la creazione di nuovi, realizzando altresì quelle sinergie atte a consentire allo stesso e per suo tramite agli altri operatori già presenti e a quelli che potranno mostrare interesse ad un loro insediamento in sito, ulteriori occasioni di interazione e sviluppo.

E' del tutto evidente che in un quadro così delineato l'intero comparto merita di essere "ripensato" e certe scelte, assunte in mancanza degli scenari descritti, possono essere modificate e mirate sui nuovi obiettivi.

Come quindi meglio rappresentato nel citato Masterplan e nel seguito del presente documento, le scelte di "condivisione" con il territorio e apparentemente legate a semplici "retrocessioni", sono in realtà da leggere come la naturale espressione di tale mutamento e diversificazione – leggi spazi destinati alle nuove e fondamentali infrastrutture stradali e ferroviarie pubbliche, leggi la riconversione di tessuti produttivi a nuove vocazioni commerciali e di servizio alla città e leggi la necessità di conciliare lo sviluppo del business industriale, con l'utilizzo di nuovi e diversi ambiti, prima non "diversamente" vocati ma più semplicemente, "non vocati".



### **Analisi urbanistica integrata**

Il progetto di reindustrializzazione del sito di Piombino si inserisce, come detto, nella scia della progettazione programmatica del territorio prevista da più di venti anni negli strumenti urbanistici adottati.

Nell'ambito del progetto industriale le scelte impiantistiche e infrastrutturali si legano alla ricerca di una virtuosa pianificazione che tenda a ottimizzare il rapporto tra impresa e territorio. Un intreccio inestricabile che può trovare soluzione non nello scioglimento e separazione dei vari aspetti, ma nel tentativo di integrare anime differenti di un territorio fortemente caratterizzato da contrasti e armonie in apparente disaccordo.

Nel tentativo di armonizzare le diverse necessità, sempre nell'ottica di uno sviluppo sostenibile, sono previsti degli interventi di attutimento del digradare dalla città alla "fabbrica".

Piccole o grandi modifiche e modellazioni che tendono tutte ad integrare e a conciliare i flussi e i percorsi, le esigenze e le aspettative di una città.

Nell'elenco sotto riportato abbiamo cercato di sintetizzare quella che è la previsione di sviluppo e diversificazione, affiancata a quanto potrebbe essere visto riduttivamente come una serie di interventi compensativi, ma che in realtà sono soltanto il tentativo di armonizzare urbanisticamente due parti della stessa città. Il frutto di una visione d'insieme. Un modo per cominciare a far dialogare pianificazioni finora poco comunicanti tra di loro che spesso soffrivano l'una della presenza dell'altra. Energie positive che è tempo di mettere in sinergia, alla ricerca di una unità che porti benefici al territorio, in parallelo allo sviluppo economico e urbano, nell'ottica della creazione di un ambiente dove al centro stiano le persone.

### **Progetto industriale siderurgico Aferpi**

Il progetto di reindustrializzazione del sito di Piombino si sviluppa prevedendo uno spostamento delle strutture siderurgiche a nord, nelle aree dove sorgono i cosiddetti "nuovi impianti", liberando le aree marittima e prospiciente alla città, utile a diversi utilizzi, sempre di ambito imprenditoriale.

Il nuovo polo siderurgico delocalizzato prevede, in primo luogo, la costruzione di una nuova acciaieria ottimizzata fino a due forni elettrici, metallurgia in siviera e colate continue e un nuovo treno rotaie e altri profili.

La potenzialità del nuovo polo siderurgico sarà di 2,0 - 2,2 MI di Tn/anno.

Il progetto dovrà permettere all'Azienda AFERPI di essere molto competitiva e per lungo periodo, sul mercato degli acciai di qualità e speciali.



Per ottenere questo, i criteri fondamentali da rispettare sono i seguenti:

- Massima efficienza, sia delle macchine che del processo
- Bassi costi di esercizio
- Massima razionalizzazione della logistica sia interna che esterna
- Layout compatto ed efficiente con ottimizzazione ed integrazione degli impianti e dei servizi ad essi connessi alle fasi operative, come in evidenza nell'elaborato planimetrico in oggetto
- Garanzia dei massimi risultati ottenibili
- Gli impianti devono adottare i massimi standard di sicurezza nel rispetto dei principi generali di prevenzione in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Le soluzioni individuate per ottenere quanto sopra, in particolare sono:

1. Installazioni delle migliori tecnologie
2. Inforamento dei blumi caldi direttamente dalla colata continua al forno del treno a rotaie
3. Possibilità di laminare sul nuovo treno a rotaie dei "profili" e delle palancole
4. Finimento e stoccaggio delle rotaie (attuale CSE) adiacente al nuovo treno rotaie lato mare
5. Razionalizzazione della viabilità stradale e ferroviaria, come evidente dall'elaborato planimetrico

L'attuale linea produttiva è caratterizzata dalla presenza di due treni di laminazione, il Treno Vergella e il Treno Medio Piccolo per la produzione di barre, il cui flusso del materiale inizia lato Piombino e si sviluppa in direzione Follonica.

I volumi attesi richiedono magazzini intermedi e finali di dimensioni rilevanti, anche in considerazione delle caratteristiche geometriche dei prodotti, nonché di spazi altrettanto adeguati per garantire l'efficienza, nel rispetto delle condizioni di sicurezza, della loro movimentazione; giova solo ricordare che le rotaie Aferpi avranno lunghezze comprese tra 12 e 120 metri, mentre la restante movimentazione avrà a riferimento circa 1,3 Ml/tn anno.

Il nuovo layout impiantistico in progetto, con la previsione di inforamento di semiprodotto caldi, è in grado di consentire un risparmio energetico stimabile in almeno 5 mil/euro/anno.

Il complesso di tali strutture impiantistiche, comprensive delle aree direttamente produttive e di quelle ad esse accessorie e di servizio, quali impianti tecnologici, cabine elettriche, reti infrastrutturali ecc, occuperà circa 1,2 ML/mq, praticamente il totale di quelli disponibili nell'area di riferimento.



Per tale ragione, le esistenti linee di movimentazione dovranno, in parte, essere eliminate e, in parte essere profondamente modificate, nella logica dell'ottimizzazione del flusso materiali sopra citata.

Allo scopo si rende necessaria la realizzazione di nuove linee ferroviarie che siano in grado di ridurre al minimo i costi, impiegando il minor numero di manovre, evitando ogni possibile interferenza, cioè il rischio che una temporanea indisponibilità di un percorso possa impedire il proseguimento del normale flusso produttivo; inutile sottolineare che il verificarsi di tale evenienza è in grado di determinare costi incidenti in maniera sostanziale sui risultati economici aziendali, fino al danno dell'interruzione, seppur temporanea, dell'attività industriale.

Inoltre, tali nuove linee dovranno normativamente rispondere a particolari geometrie costruttive che impongono dei minimi raggi di curvatura, in funzione del tipo di prodotto trasportato; anche questo aspetto concorre a determinare il layout rappresentato nel Masterplan Aferpi. E' da tenere presente, ad esempio, che la linea per l'evacuazione dei prodotti del nuovo Treno Rotaie è stata progettata con il minimo raggio di curvatura possibile, nel limite dello stato dei luoghi – zona “Quagliodromo” – trattandosi di una curva “continua, pari a mt 250; al di sotto di tale valore, il rischio di deragliamento del convoglio che trasporta rotaie fino a 120 metri diviene probabile.

L'aspetto in esame comporta che tutta l'intera linea di spedizione dei prodotti venga verificata e opportunamente adeguata.

Occorre infine evidenziare che i quantitativi di materiali movimentati (camion e/o carri ferroviari) sono ca 2,6 MI di Tn/anno in ingresso in Acciaieria e ca 2,0 MI di Tn/anno in uscita dai treni, (di cui ca 700.000 tn/anno di rotaie), per un totale di ca 4,6 MI di tn/anno.

I volumi suddetti si riferiscono al processo produttivo: è da tenere presente che agli stessi andranno aggiunte le movimentazioni di tutti i materiali di consumo e manutenzione, quali ad esempio ferroleghie, refrattari ecc, per i quali si possono tranquillamente stimare fino a 2 ML/tn anno.

Il totale delle movimentazioni sale quindi a più di 6 ML/Tn/anno, una cifra della quale è facile comprendere l'importanza e l'impatto.

Appare evidente che, con tali volumi in gioco, l'obiettivo di evitare qualsiasi movimentazione superflua o ridondante deve essere perseguito, anche solo perché tale contenimento riduce il rischio per i lavoratori impegnati e l'impatto ambientale complessivo in termini di rumore, emissioni, consumi energetici.

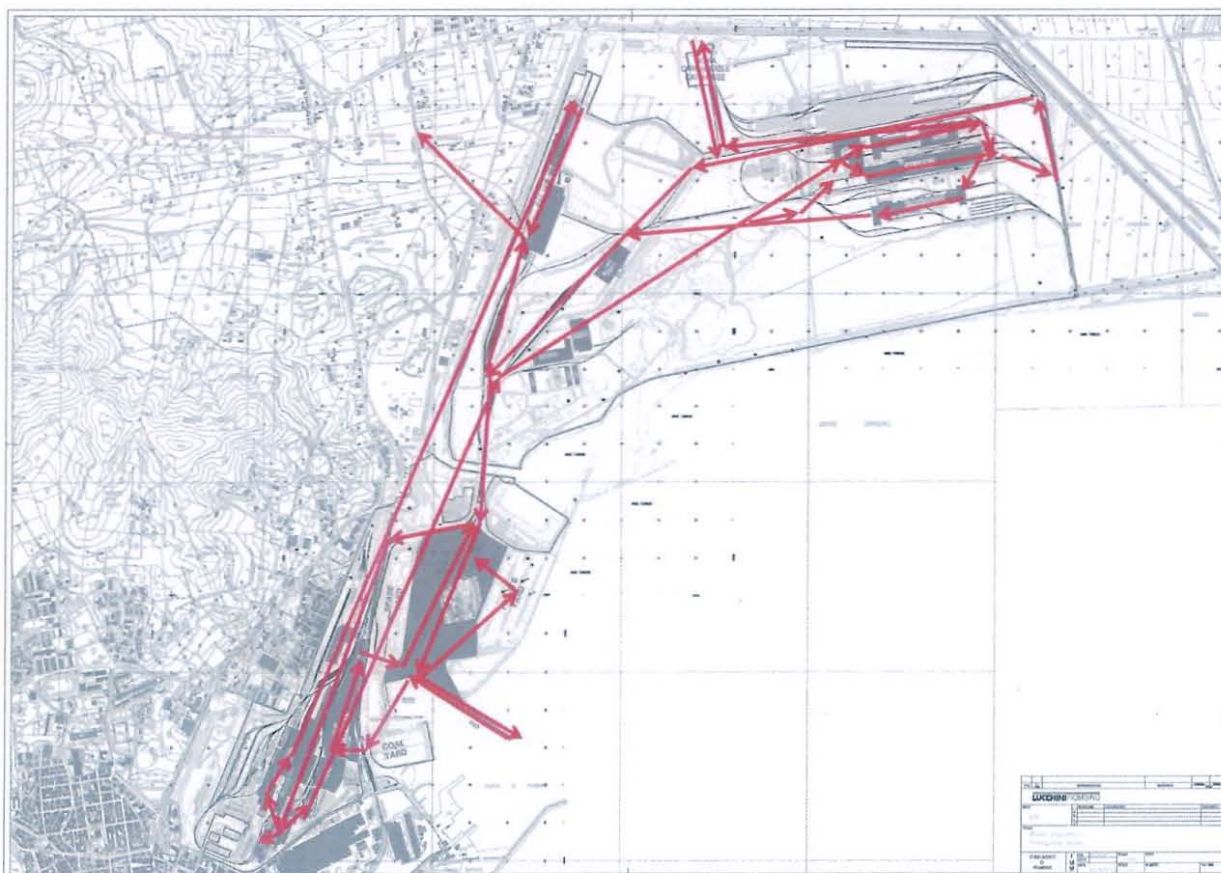
### **Analisi costi flusso materiali**

Di seguito, al fine di rendere più evidenti le ragioni che spingono l'azienda verso la soluzione infrastrutturale ipotizzata, riportiamo la ricostruzione di alcuni scenari alternativi.

Uno degli elementi di maggiore criticità dello stabilimento, al momento della produzione con ciclo integrale, era il costo che il servizio della logistica interna determinava sui costi finali, con relativa e significativa erosione dei margini di profitto per l'azienda.

Tutto questo era dovuto ad un layout produttivo e logistico assolutamente disottimizzato ed inefficiente, con impianti troppo distanti tra di loro che richiedevano continui e ripetuti spostamenti di semiprodotto e prodotti finiti tra l'area della acciaieria, quella dei vari treni di laminazione, i relativi magazzini di stoccaggio ed i punti finali di spedizione.

Il ciclo delle principali grandi direttrici di movimentazione materiali e prodotti, prescindendo dalle specifiche tipologie che dovrebbero essere ulteriormente differenziate, è rappresentato nel diagramma di flusso che segue.





Nel momento in cui Aferpi ha elaborato il nuovo piano industriale, abbandonando il ciclo integrale, una delle prime problematiche affrontate è stata quella della riduzione dei costi legati alla logistica, compattando gli impianti, "in serie" fra acciaieria, treni e CSE e "in parallelo" fra questi.

Qui sotto proviamo a rappresentare quali sarebbero gli effetti economici di diverse soluzioni, analizzando metodologicamente i dati di BDG 2016 sui volumi di semiprodotto e prodotti finiti da movimentare.

A) Non utilizzo della linea di uscita del nuovo Treno Rotaie in area Quagliodromo.

L'uscita dei carri sociali da CSE, RTL, MAG TVE e MAG TMP richiederebbe una manovra verso Follonica, sino ad uno scambio che immetta in altro binario, invertire e tornare lato Piombino ed una in direzione opposta rispetto alla precedente (lato Piombino) per procedere al trasporto ai vari magazzini, o messi in spedizione.

Tutto questo comporterebbe un aumento di circa un'ora e mezzo a manovra rispetto al caso in cui sia previsto il "curvone".

Le manovre interessate da questo aumento e che rappresentano circa il 30% in termini di ore sarebbero:

- quelle tra CSE ed Impianti Marittimi (IMA);
- quelle in uscita dal Magazzino del Treno Medio Piccolo (MAG TMP) verso IMA;
- quelle in uscita dal Magazzino del Treno Vergella (MAG TVE) verso IMA;
- quelle tra CSE e rete ferroviaria esterna per la spedizione delle rotaie via ferrovia sia in andata che in ritorno per la restituzione dei carri sociali vuoti.

Considerando le produttività (intese come ton/h movimentate, che determinano a loro volta le ore/manovra) ed i volumi previsti a BDG 2016, tali aumenti sarebbero quantificabili in circa 1.700 ore/anno, che determinerebbero un aumento di costi di circa 250.000 €/anno, che equivale ad un aumento di 0,33 €/ton sul totale laminato da BDG 2016.

B) Eliminazione del "curvone" e dei binari di sosta.

Nel caso in cui si prevedesse di togliere anche i binari di sosta in area Quagliodromo, le manovre interessate sarebbero le stesse della Soluzione A, ma con un aggravio, rispetto a tale soluzione e sempre per tali manovre, di ulteriori due ore ogni 500 tonnellate movimentate.

Considerando le produttività (intese come ton/h movimentate, che determinano a loro volta le ore/manovra) ed i volumi previsti a BDG 2016, tali aumenti sarebbero quantificabili in circa 3.400 ore/anno,





che determinerebbero un aumento di costi di circa 450.000 €/anno, che equivale ad un aumento di 0,60 €/ton sul totale laminato a BDG 2016.

C) Eliminazione del "curvone", dei binari di sosta e non realizzazione del nuovo CSE in parallelo al nuovo RTL.

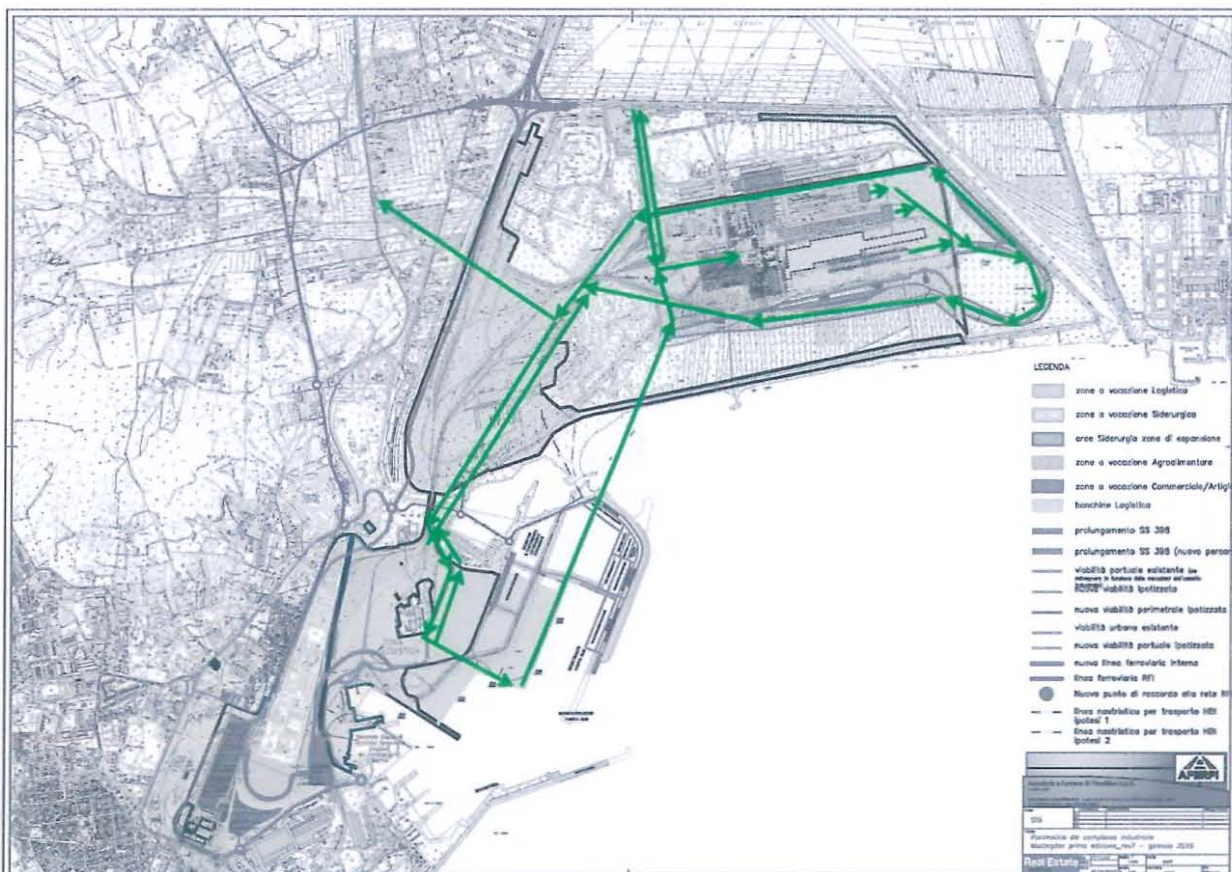
In questo caso, oltre alle ipotesi precedenti, si prevede di non realizzare il nuovo CSE in parallelo al nuovo RTL, ma di utilizzare l'attuale impianto CSE che si trova piuttosto distante sia dal vecchio RTL che dal nuovo. Questa mancata realizzazione, oltre agli effetti negativi sul mix produttivo, provocherebbe ulteriori costi di trasferimento del prodotto finito dal nuovo RTL al vecchio CSE a causa dell'aumento di circa due ore ogni 500 tonnellate di rotaie movimentate. Avremmo quindi un aumento di costi di circa 800.000 €/anno, mentre l'euro/tn annuo sul laminato aumenterebbe anch'esso di 1,10 €/t. Inoltre, sarebbe anche da valorizzare l'ulteriore costo determinato dalla trasformazione dovuta al diverso ciclo di lavorazione che dovrebbe prevedere successive attività di deposito e ripresa delle rotaie, per il proseguimento della lavorazione; il costo complessivo così ipotizzato assommerebbe a ca 3 euro/tonnellata.

La base da cui è necessario partire per un progetto industriale è la fattibilità economica dello stesso, seguono a cascata tutti gli altri criteri per adattare un progetto al sito e al contesto politico/occupazionale del territorio nel quale vuole essere inserito.

Dato che nessuno investe in un territorio dove non si incentiva l'impresa, per attrarre investimenti e investitori, per permettere a un territorio di crescere e di non morire, si rende necessario favorire, sempre nell'estremo rispetto di quanto previsto dalle normative vigenti in termini di rispetto della sicurezza e dell'ambiente, all'interno del percorso tracciato nell'"Accordo di Programma" (art. 252-bis D.Lgs. n.152/2006) la spinta imprenditoriale attraverso la duttilità degli strumenti pianificatori, non visti solo come rigido assieme di regole da rispettare, ma come strumenti virtuosi per la crescita e lo sviluppo. Strumenti che devono essere in grado di tracciare la via dello sviluppo, e non essere in ritardo rispetto a una realtà che si muove più velocemente della pianificazione

In conclusione, in ogni caso, anche a prescindere da valutazioni di natura economica derivate dalla mancata realizzazione delle linee ferroviarie, sussiste una impossibilità tecnica di effettuare le manovre in ingresso al CSE (magazzino treno rotaie), se non occupando una porzione consistente dell'area detta del "Quagliodromo".

Qui di seguito, in evidenza nell'elaborato planimetrico, è rappresentato il flusso dei materiali secondo il nuovo layout impiantistico.



### Fasce filtro urbane

Pianificazione di fasce “filtro” tra città e industria agroalimentare, a vocazione commerciale-artigianale, con inserimenti di ampie zone a verde. Le aree individuate saranno in linea con lo sviluppo urbano già indicato per l’area di città futura.

In tali aree ci sarà il ripristino dei percorsi tra il centro storico e il quartiere cotone, attraversando le aree direzionali del sito, aree pensate per integrare prevalentemente nuovi ambiti commerciali, artigianato e piccola industria e ampi spazi a verde, che tenderà a rinsaldare un legame tra tessuti urbani interrotto con le opere di industrializzazione e sbancamento del secolo scorso.



Le zone pianificate sono nell'area dell'attuale parco rottame, acciaieria e nell'area lungo via Portovecchio, ambiti al momento caratterizzati da una forte impronta industriale di tipo novecentesco.

Il progetto, ancora in fase di affinamento, prevede l'inserimento di alcuni manufatti artigianali o di piccola industria all'interno di un contesto verde prevalentemente a parco urbano, caratterizzato dalla presenza di centri commerciali e servizi privati alla città. Con l'ambiziosa volontà di richiamare 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. Una integrazione tra sistema verde e nuovi progetti urbani che permette di collegare parti della città finora separate, di dare nuovi ambiti di sviluppo e di incrementare la disponibilità di aree verdi entrando in sinergia con il progetto già adottato di città futura e di sfruttare la nuova arteria stradale che giungerà direttamente al porto in fase di espansione.

All'area a vocazione commerciale rappresentata nel Masterplan, è previsto di affiancare, in sinergia funzionale, un area commerciale e di servizio nell'ambito della cosiddetta Città Futura. Un polo polifunzionale, sportivo e commerciale comunque a vocazione verde, che permetterebbe di liberare aree urbane attualmente occupate dalla piscina comunale, dallo stadio Magona e da altre attrezzature sportive, ridisegnando così un tessuto urbano attualmente saturo.

La pianificazione proposta esce dal perimetro strettamente industriale parimenti a quanto la città entra nel tessuto finora prettamente industriale. Una sorta di compenetrazione non prevista dagli strumenti pianificatori attuali, che necessariamente porta a delle revisioni relazionali tra le aree contigue e che si frappongono, come una *grisaille* sfumata che fa da elemento transitivo dal tessuto urbano a quello produttivo.

### **Aree portuali**

La retrocessione delle "acciaierie" dalle aree portuali è una operazione in fase di attuazione, parzialmente già realizzata attraverso la restituzione delle aree dei carbonili al demanio e dal percorso di demanializzazione di aree private.

L'interesse per lo sviluppo della portualità è un elemento di caratterizzazione del piano di intervento dell'azienda.



L'infrastruttura portuale è nevralgica per i futuri assetti e consentirà di potenziare anche le infrastrutture esistenti altrimenti insufficienti per la crescita del territorio.

Il potenziamento dell'area portuale consentirà nuovi flussi logistici di cui beneficerà tutto il comprensorio, un volano dello sviluppo che trascinerà con sé la crescita urbana e commerciale, oltreché industriale.

### **Prolungamento SS398 fino al porto**

Per favorire la realizzazione del prolungamento della 398 fino alla città, oltre ad accogliere la prima parte del percorso del prolungamento della strada secondo il corridoio infrastrutturale, l'azienda si rende disponibile all'accoglimento del tracciato lungo un percorso alternativo nella sua seconda metà, passando all'interno delle aree industriali, parallelamente a via provinciale, sviluppandosi poi lungo l'attuale parco rottame e collegandosi infine, lungo la ex via Mantova, alla rotatoria di via Pisa, in collegamento diretto al porto attraverso la forcella di via Pisa e via Portovecchio.

Tale soluzione permette di ridurre la complessità dell'intervento dell'esecuzione della nuova strada, nell'ottica di una maggiore fattibilità e di contenere per la collettività le spese da sostenere per la futura realizzazione, dovute alle numerose interferenze tra il vecchio tracciato e servizi industriali attivi.

La nuova strada, così come ipotizzata, permetterà l'innesto all'area portuale e il passaggio al di sotto della sede stradale, delle attuali utenze industriali e delle future infrastrutture di servizio all'area Commerciale.

### **Infrastrutture ferroviarie**

Il ruolo di servizio dell'azienda alla città si snoda seguendo anche le necessità degli ambiti marittimi, attraverso la creazione di un percorso progettuale che porti a servire le nuove banchine in previsione di realizzazione, di infrastrutture logistiche e funzionali, per il reale potenziamento del porto di Piombino.

Le infrastrutture in oggetto sono per lo più ricadenti all'interno del perimetro industriale, e si articoleranno dalla rete nazionale fino alle future banchine, sempre rimanendo all'interno del raccordo ferroviario Aferpi/Piombino Logistics.

L'ipotesi di servizio di movimentazione è ancora in fase embrionale, ma è attualmente oggetto di studio per consentire di raggiungere le banchine pubbliche, in futuro in concessione a terzi, attraversando il sedime privato o in concessione a Aferpi/Piombino Logistics.



L'idea che sta alla base dell'ipotesi di sviluppo è che la nuova realtà logistica faccia servizio di trasporto dalla rete nazionale fino alle nuove e vecchie banchine industriali utilizzando l'esistente raccordo ferroviario in ipotesi di potenziamento, al fine di offrire un servizio all inclusive. Da RFI alla banchina. Con la potenzialità di procedere, se richiesto, all'imbarco del materiale su nave, attraverso la propria impresa portuale conto terzi (Piombino Logistics).

La sinergia delle risorse pubbliche/private si rende necessaria per affrontare il tema dello sviluppo sostenibile e integrato, in modo da far sì che il rapporto sia virtuoso e fruttuoso da entrambe le parti.

I progetti sono necessariamente integrati e la collaborazione progettuale e finanziaria dovranno sposarsi in un unico progetto di sviluppo integrato del territorio, all'interno del cappello dell'Accordo di Programma per l'attuazione del progetto di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area dei complessi industriali di Piombino ceduti dalla Lucchini in A.S."

#### **Nuova stazione ferroviaria cittadina**

In continuità con quanto previsto dal regolamento urbanistico adottato e a seguito delle espresse richieste dell'amministrazione comunale, all'interno delle aree industriali in dismissione sono state individuate delle porzioni di terreno destinabili a futura stazione ferroviaria passeggeri e merci, in modo da poter liberare il centro cittadino dai binari della attuale stazione di Piombino.

L'arretramento proposto permetterà di liberare una cospicua fascia urbana dalla striscia di binari che attraversano la città. In luogo dei binari è già previsto un sistema di connessioni del tessuto urbano caratterizzato da aree a verde.

La nuova stazione inoltre è prevista come integrazione alla ricettività ferroviaria necessaria dal previsto crescente sviluppo di traffici sulla tratta Piombino Campiglia, che andrà a affiancare funzionalmente la stazione di Fiorentina di Piombino, che non potrebbe da sola sostenere i mutati traffici derivanti dagli scenari di sviluppo logistico.

La concentrazione delle utenze ferroviarie del centro città e dell'ambito portuale passeggeri potrebbe al tempo stesso decongestionare le aree urbane e far rinascere a nuove destinazioni d'uso l'ambito di via Portovecchio, integrandolo con le prossime aree commerciali previste in questo piano di intervento.

La vicinanza con il nuovo punto di accesso ipotizzato e con la raccordata Magona consentirebbe una miglior gestione del traffico merci sulla linea Piombino-Campiglia, andando ad affiancare le esistenti



strutture disponibili alla stazione di Fiorentina, che vedrebbe aumentare i traffici a causa del previsto e auspicabile sviluppo portuale.

Piombino, 18 gennaio 2016

  
Acciaierie e Ferriere di Piombino S.p.A.  
Amministratore Delegato  
*Fausto Azzi*