



Società Autostrada Tirrenica p.A.
GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA
LOTTO 4

TRATTO: GROSSETO SUD – FONTEBLANDA
PROGETTO DEFINITIVO

INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
RELAZIONE

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Ing. Davide Canuti Ord. Ingg. Milano N. 21033 RESPONSABILE UFFICIO SUA	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Alessandro Alfì Ord. Ingg. Milano N. 20015 CAPO PROGETTO	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746
--	--	---

WBS	RIFERIMENTO ELABORATO							DATA:	REVISIONE	
	DIRETTORIO			FILE					n.	data
-	codice	commessa	N.Prog.	unita'	ufficio argomento	n. progressiva	Rev.	LUGLIO 2016	1	SETTEMBRE 2016
-	1	2	1	4	10	-	-	-		
					SUA	100				

 gruppo Atlantia	COORDINATORE GENERALE INIZIATIVA SAT Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746 CAPO COMMESSA	ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI :	
	CONSULENZA A CURA DI :	ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI :	IL RESPONSABILE UNITA' : Ing. Ferruccio Bucalo

VISTO DEL COMMITTENTE 	VISTO DEL CONCEDENTE Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti <small>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURALE DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</small>
--------------------------------------	---

INDICE

PREMESSA2

1 ITER APPROVATIVO3

1.1 CRONOLOGIA DEGLI ATTI APPROVATIVI.....3

2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE5

2.1 REGIONE TOSCANA.....5

2.1.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale.....5

2.1.2 Programma Regionale di Sviluppo 2011 – 2015 10

2.1.3 Piano Ambientale ed Energetico Regionale 12

2.1.4 Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Ombrone..... 13

2.1.5 Piano Regionale delle Attività Estrattive 15

2.1.6 Piano di tutela delle acque..... 15

2.1.7 Piano Regionale Gestione Rifiuti e bonifica siti contaminati 15

2.1.8 Piano per il Parco Regionale della Maremma..... 16

2.2 PROVINCIA DI GROSSETO.....20

2.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....20

2.2.2 Piano Interprovinciale di gestione dei rifiuti urbani ed assimilati e dei rifiuti speciali anche pericolosi dell'ATO Toscana sud21

2.2.3 Piano delle Attività Estrattive di Recupero delle Aree Escavate e Riutilizzo dei Residui Recuperabili della Provincia.....21

2.2.4 Piano provinciale di bonifica dei siti inquinati.....21

3 PIANIFICAZIONE DI SETTORE23

3.1 IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA23

3.2 LA RETE STRADALE DEL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)23

3.3 PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ24

3.4 ATTI DI PROGRAMMAZIONE E CONCERTAZIONE25

3.4.1 Piano Pluriennale ANAS 2015 - 2019.....25

4 ANALISI DEL SISTEMA VINCOLISTICO.....27

5 PIANIFICAZIONE COMUNALE29

5.1 COMUNE DI GROSSETO.....29

5.1.1 Il Piano Strutturale29

5.1.2 Il Regolamento Urbanistico.....29

5.1.3 La Classificazione acustica comunale29

5.2 COMUNE DI MAGLIANO IN TOSCANA.....29

5.2.1 Il Piano Strutturale..... 29

5.2.2 Il Regolamento Urbanistico 30

5.2.3 La Classificazione acustica comunale..... 30

5.3 COMUNE DI ORBETELLO 30

5.3.1 Il Piano Strutturale..... 30

5.3.2 Il Regolamento Urbanistico 30

5.3.3 La Classificazione acustica comunale..... 31

6 CONCLUSIONI..... 32

7 INTERVENTI CONNESSI E/O COMPLEMENTARI..... 33

ELENCO ELABORATI

TITOLO	SCALA	FILE
Corografia Generale	1:25.000	SUA 101
PTPC GROSSETO: infrastrutture e insediamenti	1:10.000	SUA 102
PTPC GROSSETO: azioni strategiche	1:10.000	SUA 103
PAI: Aree sottoposte a tutela per dissesto idrogeologico	1:10.000	SUA 104
Carta dei vincoli e delle aree di tutela	1:10.000	SUA 105
Carta dei PRG: comuni di Grosseto, Magliano in Toscana e Orbetello	1:10.000	SUA 106

PREMESSA

Il Progetto del Lotto 4 fa parte del più ampio Progetto Definitivo per la realizzazione del tratto autostradale della A12 da Livorno a Civitavecchia, prevista dalla Legge 513/82 (art.9), che l'ha inserita nel Piano decennale della viabilità di grande comunicazione. Tale Progetto Definitivo ha già percorso un articolato iter approvativo, che verrà dettagliato nel capitolo successivo.

Il lotto 4 è stato stralciato dalla pubblicazione del giugno 2011 e, anche con riferimento alla prescrizione n. 4 del CIPE (Delibera 85/2012), è stata effettuata nel 2013 un'operazione di confronto di tracciati che si è concretizzata in uno studio di fattibilità già oggetto di valutazione da parte della Regione Toscana con Delibera n.916 del 4 novembre 2013, alla quale lo stesso Protocollo di Intesa del 13.05.2015 si richiama.

In particolare nel Protocollo di Intesa del 13.05 2015 si è specificamente convenuto che: *“per i lotti 4 (Grosseto sud – Fonteblanda) e 5B (Fonteblanda - Ansedonia) la progettazione definitiva e il relativo SIA debba essere elaborato secondo lo studio di fattibilità su cui si è espressa la Regione Toscana con Delibera 916 del 4-11-2013, apportando tutti i necessari miglioramenti in funzione del sistema di pedaggio di tipo aperto, ed al fine di ridurre i costi ed il consumo di territorio”*.

In seguito alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa, si è proceduto dunque ad un riesame dello Studio di fattibilità del 2013, che tenesse conto delle specifiche osservazioni espresse dalla Regione Toscana e che fosse in linea con le ottimizzazioni richieste per tutti i lotti, da effettuarsi, essenzialmente, mediante una riduzione di impatto sulle preesistenze territoriali, nel rispetto degli esiti delle valutazioni consolidate nelle pregresse procedure di valutazione.

Nell'ambito delle ottimizzazioni apportate al progetto a seguito delle indicazioni della Delibera CIPE e della Regione Toscana è stata studiata una nuova soluzione di tracciato *“in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati”* (vedi elab. “Corografia generale” - SUA101).

1 ITER APPROVATIVO

1.1 CRONOLOGIA DEGLI ATTI APPROVATIVI

La realizzazione del tratto autostradale della A12 da Livorno a Civitavecchia è prevista dalla Legge 513/82 (art.9), che la inserisce nel Piano decennale della viabilità di grande comunicazione.

Il contributo dello Stato per la realizzazione dell'autostrada è stato autorizzato con Legge 910/86 (art. 7) e la Società Autostrada Tirrenica (S.A.T.) è concessionaria per la costruzione e la successiva gestione trentennale della A12, sulla base della convezione stipulata con l'ANAS il 14 ottobre 1987.

Si riportano di seguito i principali atti approvativi cui il presente progetto definitivo fa riferimento:

- Il CIPE con la Delibera del 21.XII.2001, n°121 (G.U. n. 51/2002 s.o.), ai sensi dell'art. 1 della legge n°443/2001, ha approvato il 1° programma delle opere strategiche, che nell'allegato 1 include l'"asse autostradale Cecina - Civitavecchia";
- l'Anas S.p.a., quale soggetto aggiudicatore, il 7.VII.2005 ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Progetto Preliminare approvato dell'Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia e lo Studio di Impatto Ambientale, redatti dalla SAT, ed ha avviato le procedure approvative, interessando nel contempo tutte le altre amministrazioni ed enti competenti a rilasciare i pareri, con la pubblicazione degli elaborati;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con nota 11.IV.2006 n°Gab/2006/3120/b05, ha espresso parere positivo su tale Progetto Preliminare e SIA, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;
- la Regione Toscana, con delibera di giunta 26 giugno 2006 n. 470, si è espressa positivamente in merito al progetto preliminare in argomento, condizionando il proprio parere favorevole al recepimento di alcune prescrizioni;
- il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con nota 13.VII.2007 prot. n°Dg/bap/s02/34.19.04/13642, ha espresso parere favorevole sull'opera, subordinato al recepimento di prescrizioni, riservandosi il parere finale in sede di approvazione del progetto definitivo;
- la Regione Lazio, con delibera di giunta 18.XI.2008 n°843, ha espresso parere favorevole in merito al progetto preliminare, subordinato all'accoglimento di prescrizioni e di una variante migliorativa, nella tratta in territorio laziale, da sviluppare nel progetto definitivo e riportata in quattro elaborati grafici;
- il CIPE, con Delibera del 18.XII.2008 n°116, (pubblicata sulla G.U.116 del 14.05.2009) nel recepire i pareri con prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, del Ministero per i

Beni e le Attività Culturali ed il parere della Regione Lazio, ha approvato il citato progetto preliminare, con prescrizioni e raccomandazioni, disponendo che venisse adottata la variante di tracciato prescritta dalla Regione Lazio e che per essa venisse riavviata la procedura di VIA.

- il 23 febbraio 2009 ANAS ha inviato la documentazione, trasmessa dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture in data 10 febbraio 2009, affinché si potesse dare immediato avvio al progetto definitivo dell'opera;
- il 15 maggio 2009 è avvenuta la consegna all'Anas del Progetto Definitivo del Lotto1 (da Rosignano a S. Pietro in Palazzi);
- il 1 settembre 2009 è avvenuta la pubblicazione del Progetto Definitivo del lotto 1;
- il 12 dicembre 2009 è avvenuta la consegna all'Anas del Progetto Esecutivo del Lotto1;
- Il 3 marzo 2010 è avvenuta la consegna all'Anas del Progetto Definitivo delle viabilità connesse del Lotto1;
- L'8 giugno 2010 è avvenuta la pubblicazione del Progetto Definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale del Lotto 6A (da Tarquinia a Civitavecchia);
- l'ANAS, con nota del 9.IX.2010, ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni e raccomandazioni, il Progetto Definitivo del lotto 6A;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con Parere n. 584 del 03.XII.2010, ha dato parere favorevole con prescrizioni al progetto definitivo e S.I.A. del lotto 6A;
- il 1 dicembre 2010 anche il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha dato parere favorevole con prescrizioni al progetto definitivo e SIA del lotto 6A;
- il 5 maggio 2011 il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo del lotto 6A.
- il 22 giugno 2011 la SAT p. A., a seguito della validazione tecnica emessa dall'ANAS, ha inviato alle amministrazioni territorialmente competenti nonché alla struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 4, 5A, 5B e 7 (tratta San Pietro in Palazzi – Tarquinia), ai fini dell'approvazione ai sensi degli articoli 166 e 167, comma 5 del DL 163/2006 e s.m.i.;
- **il 10 novembre 2011, a seguito di quanto emerso in conferenza Servizi, la SAT ha chiesto al Ministero dell'ambiente, per conto del soggetto aggiudicatore e d'intesa col Commissario straordinario di stralciare dall'istruttoria i lotti 4 e 5B;**
- il 26 gennaio 2012 la regione Lazio ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, relativamente al lotto di competenza 6B;
- il 24 luglio 2012 il Ministero dell'ambiente ha comunicato che per i lotti 2 e 3 sussiste una sostanziale coerenza con il progetto preliminare oggetto della Delibera 116/2008 e che per i lotti 5A e 6B la compatibilità ambientale è condizionata all'ottemperanza delle prescrizioni riportate nei pareri VIA n. 898 del 23 marzo 2012 e n. 912 del 20 aprile 2012;

- il 24 luglio 2012 il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere positivo, con prescrizioni, al progetto definitivo dei lotti 2 e 3 e al progetto definitivo dei lotti 5A e 6B;
- il 21 giugno 2012 la regione Toscana ha espresso parere positivo, con prescrizioni, relativamente ai lotti di competenza 2,3,5A;
- il 2 agosto 2012 con delibera n°85/2012 il CIPE, ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo dei Lotti 2, e 3 (ossia del sub tratto San Pietro in Palazzi – Grosseto Sud), e dei Lotti 5A e 6B (ossia del sub tratto Ansedonia –Tarquinia), per uno sviluppo complessivo di 148 km ed un costo quantificato in 1.303,5 milioni di euro al netto di IVA. **Per le restanti parti del tratto San Pietro in Palazzi - Tarquinia, ossia per i Lotti 4 e 5B (che identificano il sub tratto Grosseto Sud – Ansedonia) la Delibera (prescrizione n. 4) prevede che la Concessionaria, previo studio di confronto, debba trasmettere agli Enti competenti la proposta di un nuovo tracciato** ai fini della preventiva condivisione e del conseguente avvio delle successive fasi progettuali. **Si riporta di seguito la prescrizione n. 4: “Il proponente, in fase di progettazione esecutiva dei lotti 5A e 6B, dovrà presentare uno studio di confronto fra i tracciati per i lotti 4 e 5B, attualmente sospesi, anche in relazione agli effetti ambientali cumulativi indotti su tutta la tratta da Rosignano a Civitavecchia. Successivamente alla definizione del tracciato per i lotti 4 e 5B il proponente dovrà presentare per tali lotti uno studio di impatto ambientale, che, utilizzando la stessa impostazione del SIA degli altri lotti, dia coerenza all'intero tracciato. Il progetto, elaborato in una visione integrata con i lotti contermini, dovrà superare la complessità di natura paesaggistica e le criticità archeologiche, già evidenziate dalle competenti Soprintendenze e pervenire a delle soluzioni compatibili con l'elevatissima sensibilità e la tutela del rilevante valore del contesto in cui si inserisce”;**
- Il CIPE ha inoltre condizionato la realizzazione dei Lotti 2 e 3 all'approvazione dei progetti definitivi dei lotti 4, 5B e 7, ed ha previsto che per i Lotti 1, 6A, 6B, 5A il Ministero delle Infrastrutture dovrà trasmettere al CIPE lo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e il relativo PEF;
- **per i Lotti 4 e 5B (Grosseto Sud – Ansedonia), in ottemperanza alla prescrizione n. 4 del CIPE (Delibera 85/2012), è stata ipotizzata una nuova soluzione di corridoio nel territorio del Comune di Orbetello che si sviluppa in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati. Tale soluzione è stata valutata nella Delibera della Regione Toscana n. 916 del 4 novembre 2013;**
- il 10.02.2014 SAT procedeva alla pubblicazione del progetto definitivo del lotto 6B, aggiornato in ottemperanza alla Delibera CIPE n. 85/2012, per la dichiarazione di Pubblica Utilità ai sensi degli articoli 166, comma 2 169, comma 3 e 6, nonché degli articoli 7 e 8 della Legge 241/1990.
- Previa consultazione del progetto, gli interessati – privati ed Enti - facevano pervenire, nei termini di legge le proprie osservazioni, alle quali SAT rispondeva, inoltrando osservazioni e risposte al

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per le Concessionarie Autostradali, con propria nota n. 1118, del 03.09.2014.

I Ministeri competenti in sede approvativa, sulla base delle integrazioni documentali trasmesse da SAT, si sono espressi come richiamato di seguito.

➤ Ministero dei Beni Ambientali, Culturali e del Turismo

Con nota prot. 10601, del 23.04.2014, la Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, riassumeva lo stato della procedura e richiamava le prescrizioni ex Delibera CIPE n. 85/2012. Con successiva nota prot. 16824, del 04.07.2014, la stessa Direzione comunicava i pareri favorevoli con prescrizioni della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici per le provincie di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo (prot. 17481, 16.06.2014) e della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale (prot. 4812, 17.06.2014).

Per lo svincolo di Pescia Romana, oggetto di adeguamento in seguito all'ottemperanza, il Ministero richiedeva una revisione per ridurre l'impatto su un bene tutelato; esaminato il tema nel corso di un incontro il 21.10.2014, la Direzione competente segnalava con sua nota prot. 28490, del 14.11.2014, la condivisione della proposta.

➤ Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Il Ministero, successivamente consultato da SAT per consentire l'esecuzione anticipata di alcuni interventi inseriti nel lotto 6B, su richiesta dell'Amministrazione Comunale di Tarquinia, nell'autorizzare tale stralcio con determinate DVADEC-2015: n. 221, del 26.06.2015 e n. 323, del 15.09.2015, ha richiesto per i lotti 5A e 6B la redazione di un quadro organico di comparazione fra progetto definitivo autorizzato dal CIPE e le varianti proposte, per esprimersi sulla congruenza fra varianti proposte e quadro prescrittivo di riferimento, valutando il rispetto soprattutto in corrispondenza degli svincoli del corridoio infrastrutturale.

2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE

2.1 Regione Toscana

2.1.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale

Il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) della Toscana è stato approvato dal Consiglio Regionale il 24 luglio 2007 con delibera n. 72. Come si vedrà nel seguito il Piano è stato successivamente implementato per la disciplina paesaggistica.

All'interno del PIT sono definiti i *meta obiettivi*, ovvero le opzioni di una Regione che costruisce il suo sviluppo attorno ad un'attenta combinazione di scelte discriminanti.

Relativamente al tema oggetto della presente analisi ambientale si considerano i seguenti temi del PIT:

- il metaobiettivo "Conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana";
- l'agenda dei progetti infrastrutturali;

La conservazione del patrimonio territoriale della Toscana si attua mediante il raggiungimento di due obiettivi:

1) tutelare il valore del patrimonio "collinare" della Toscana. Il patrimonio "collinare" è uno dei fattori salienti della qualità del territorio toscano. Nel PIT si afferma che *"l'urbanizzazione e l'edificazione nelle campagne possono quindi aver luogo solo come ipotesi pianificatoria e progettuale tanto eccezionale quanto eccellente. Cioè secondo disegni strategici che tutelino il valore del patrimonio paesaggistico come funzione anche di visioni imprenditoriali purché chiare e durevoli, e ammissibili se e in quanto comunque conseguenti ad accertabili, programmate e radicate ipotesi di innovazione economica e sociale di scala ampia e non contingente"*.

Il Piano inoltre indica che *"è indispensabile che quelle visioni e quelle operazioni assumano la qualità del patrimonio paesistico e ambientale come valore costitutivo della progettazione e come limite alla modificabilità della situazione territoriale su cui, in modo diretto o mediato, si intenda intervenire. Una qualità del patrimonio paesistico ai fini della quale vanno stabilmente considerati quali elementi indefettibili l'analisi e la tutela dei "corridoi ecologici" e degli ecosistemi faunistico - vegetazionali che di quello stesso patrimonio connotano i diversi ambienti paesaggistici nelle loro correlazioni microclimatiche"*.

Sempre nel Piano si afferma che il "presidio" delle campagne e dei territori "collinari" deve continuare ad essere assicurato da una presenza dell'impresa agricola orientata alla sua innovazione qualitativa e competitiva. Il mantenimento e lo sviluppo dell'attività agricola e forestale appaiono pertanto di fondamentale importanza. Uno dei rischi di maggior rilevanza è la cessazione dell'attività agricola con il conseguente abbandono del presidio umano sul territorio.

In tale ambito risulta vitale il mantenimento della competitività delle imprese agro - forestali con particolare riguardo alle aree più svantaggiate e alle forme di agricoltura più fragili. Al fine di assicurare un ottimale proseguimento degli obiettivi sopra enunciati è necessario che l'attività agricola e forestale venga svolta in maniera razionale e compatibile con la tutela ambientale e paesaggistica.

2) tutelare il valore del patrimonio costiero della Toscana. Così, come per il patrimonio "collinare" e rurale della Toscana, anche per le coste la Regione ritiene necessario interrompere il proliferare di attività meramente orientate alla valorizzazione immobiliare e alla conseguente speculazione di breve periodo. Si vogliono privilegiare chiari e innovativi disegni imprenditoriali, capaci di far sistema con un'offerta turistica organizzata e integrata nella chiave di servizi plurimodali e coordinati. E che, al centro della sua attrattività, abbia un paesaggio costiero integro e pienamente riconoscibile nella varietà dei suoi fattori estetici, storici e funzionali.

Per quanto attiene l'agenda dei progetti infrastrutturali, il PIT qualifica come opzioni di interesse regionale porti, aeroporti, impianti destinati alla erogazione e circolazione delle informazioni mediante reti telecomunicative, grandi impianti tecnologici finalizzati al trattamento di rifiuti e alla produzione o distribuzione di energia, con massima attenzione allo sviluppo delle fonti rinnovabili, e alla loro localizzazione più efficiente e paesaggisticamente compatibile. In ogni caso, il PIT alimenta - nella misura di quanto possibile e auspicabile sul piano normativo e programmatico - strategie di interesse regionale attinenti a specifiche progettazioni infrastrutturali, alla cui definizione e/o messa in opera possa venire destinato un apposito impiego dell'istituto dell'accordo di pianificazione.

Il Quadro conoscitivo del PIT si articola in *Quadri analitici di riferimento* (QAR) che rappresentano gli sfondi cognitivi entro cui ha preso corpo la nuova visione della Toscana.

I QAR si compongono di tre grandi aggregati:

1. la lettura delle principali dinamiche e dei fenomeni osservabili nello spazio regionale, con il ruolo di contribuire a svelare, interpretandola, la "struttura" del territorio toscano;
2. la ricognizione dei principali aspetti settoriali in cui è suddivisa la "macchina" amministrativa pubblica, e che interessano a diverso titolo e con diversa profondità il territorio stesso;
3. l'identificazione, e soprattutto interpretazione, dei territori caratterizzanti lo spazio regionale, ai fini del Piano paesaggistico, che costituisce parte integrante del PIT.

Per quanto attiene il settore "Mobilità e logistica" il PIT costruisce il quadro della rete delle infrastrutture. In particolare il territorio regionale è caratterizzato dalla presenza delle *grandi direttrici nazionali*: Autostrada A1 Firenze - Roma (E35), Autostrada A11 Firenze- Pisa (E74), Autostrada A15 della Cisa, Autostrada A12 Sestri Levante - Livorno Rosignano, Bretella A11-A12 Viareggio - Lucca, Raccordo autostradale Firenze - Siena, raccordi autostradali di Pistoia, Arezzo - Bettolle e Bettolle - Perugia, SGC

Firenze – Pisa - Livorno, SGC E78 Grosseto - Fano, SGC E45 Orte - Ravenna, SS 1 Aurelia da Rosignano al confine regionale Lazio; dalle *direttrici primarie* di accesso ed interne all'ambito metropolitano (tra cui la SRT 2 Cassia, la SS 64 Porrettana, SS 67 Tosco-Romagnola, la SRT 66 Pistoiese); dalle *strade che assumono il ruolo di supporto* dei sistemi locali.

Per quanto riguarda le ferrovie si evidenzia la dorsale centrale (linea lenta e linea veloce Firenze - Roma e linea Firenze – Prato - Bologna); la tirrenica - pontremolese; le direttrici trasversali (tra cui la Firenze - Pisa); le linee extra regionali e quelle per i traffici locali.

Le attuali condizioni del sistema della mobilità in Toscana sono caratterizzate da una serie di elementi di criticità di area vasta e puntuali. Nei prossimi anni verranno realizzate una serie di opere sul sistema infrastrutturale che modificheranno profondamente l'assetto complessivo. Nel complesso la Toscana sopporta una quantità di traffico che non trova riscontro nella dotazione infrastrutturale, in un territorio peraltro caratterizzato da un patrimonio storico-culturale e ambientale di eccezionale rilievo. Complessivamente si riscontra uno scenario caratterizzato da una elevata mobilità di persone (determinato da un aumento del pendolarismo tra sistemi economici locali diversi) e merci (in espansione) con una spiccata propensione all'uso del mezzo privato nonostante un'offerta di servizi pubblici in lieve incremento.

La rete stradale risulta carente secondo le dotazioni in rapporto alla popolazione e alle estensioni territoriali mentre risulta buona l'infrastrutturazione ferroviaria. Lo scambio fra modi di trasporto diversi risulta però ancora debole nonostante il territorio toscano sia caratterizzato da un sistema portuale e di navigazione interna con discrete potenzialità, con interessanti opportunità di integrazione nell'ambito dei distretti logistici costieri e con una distribuzione di merci capillare.

Nel Piano sono richiamati ed illustrati gli interventi previsti dal Piano della Mobilità e della Logistica.

Per quanto attiene il tema “Ambiente” nel PIT si effettua la lettura del territorio in relazione alle principali pressioni e punti di forza ambientali. Lo stato e la qualità dell'ambiente sono in gran parte determinati dalle attività socioeconomiche; nella regione Toscana quelle maggiormente responsabili delle pressioni territoriali sono la produzione e distribuzione di energia, il sistema dei trasporti e della mobilità, l'agricoltura e l'industria alimentare (per le pressioni sul carico organico idrico) e l'industria manifatturiera.

Elevate pressioni ambientali sono associate ai contesti locali con spiccata attività industriale come l'Area Livornese, Massa Carrara e la Val di Cornia, accanto a tali aree vi è poi tutto il territorio del bacino dell'Arno, caratterizzato da un'industrializzazione leggera ad elevata concentrazione di piccole e medie imprese, in cui le pressioni ambientali sono medio - alte. Con elevate pressioni ambientali risultano inoltre le principali aree urbane, prima fra tutte l'Area Fiorentina, che pur senza livelli elevati di specializzazione produttiva risentono comunque degli effetti legati alla mobilità ed ai trasporti. Si

evidenziano comunque anche aree territoriali con bassi livelli di pressioni ambientali prodotte, come per l'area meridionale della Toscana e di quella corrispondente all'arco Appenninico e delle Apuane.

Quale sintesi del quadro analitico di riferimento ambiente vengono assunte, mediante l'analisi di indicatori statistici a livello locale, “*le zone di criticità ambientale*”. Questi sono ambiti territoriali in cui la presenza di uno o più fattori di pressione ambientale determina una pluralità di impatti sull'ecosistema tali da richiedere interventi fortemente contestualizzati ed un alto livello di integrazione fra le politiche ambientali e le altre politiche pubbliche.

Quattro le tipologie individuate:

- impatti di processi produttivi (Distretto conciario, Distretto tessile, Distretto cartario, Vivaismo e floricoltura, Alpi Apuane, Livorno, Piombino, Alta e Bassa Val di Cecina, Val di Cornia);
- siti da bonificare (Massa Carrara, Colline Metallifere, Amiata, Piana di Scarlino);
- lavori di grande ristrutturazione (Alta velocità - tratta, Alta velocità ferroviaria - nodo di Firenze, Variante di valico, Ferrovia Pontremolese - Lunigiana);
- tutela dei valori naturalistici (lago di Massaciuccoli, padule di Fucecchio, Arcipelago Toscano, Laguna di Burano - Piana dell'Albegna, Laguna di Orbetello, Parco fluviale dell'Arno).

Il principale strumento di riferimento per il settore ambiente è rappresentato dal Piano Regionale di Azione Ambientale.

La valenza paesaggistica del PIT

Con Deliberazione del Consiglio Regionale 27 marzo 2015 n. 37 viene approvata l'integrazione del Piano di Indirizzo Territori (PIT) con valenza di piano paesaggistico. L'azione regionale nel campo del paesaggio risponde a tre “metaobiettivi”:

- migliore conoscenza delle peculiarità identitarie che caratterizzano il territorio della regione Toscana, e del ruolo che i suoi paesaggi possono svolgere nelle politiche di sviluppo regionale.
- Maggior consapevolezza che una più strutturata attenzione al paesaggio può portare alla costruzione di politiche maggiormente integrate ai diversi livelli di governo.
- Rafforzamento del rapporto tra paesaggio e partecipazione, tra cura del paesaggio e cittadinanza attiva.

Rispetto a questa cornice complessiva, gli obiettivi strategici del piano paesaggistico possono essere riassunti nei seguenti dieci punti:

- 1. Rappresentare e valorizzare la ricchezza del patrimonio paesaggistico e dei suoi elementi strutturanti a partire da uno sguardo capace di prendere in conto la “lunga durata” (“la Toscana è rimasta più che romana etrusca” S.Muratori, *Civiltà e territorio* 1967, 528-531);

evitando il rischio di banalizzazione e omologazione della complessità dei paesaggi toscani in pochi stereotipi.

- 2. Trattare in modo sinergico e integrato i diversi elementi strutturanti del paesaggio: le componenti idrogeomorfologiche, ecologiche, insediative, rurali.
- 3. Perseguire la coerenza tra base geomorfologia e localizzazione, giacitura, forma e dimensione degli insediamenti.
- 4. Promuovere consapevolezza dell'importanza paesaggistica e ambientale delle grandi pianure alluvionali, finora prive di attenzione da parte del PIT e luoghi di massima concentrazione delle urbanizzazioni.
- 5. Diffondere il riconoscimento degli apporti dei diversi paesaggi non solo naturali ma anche rurali alla biodiversità, e migliorare la valenza ecosistemica del territorio regionale nel suo insieme.
- 6. Trattare il tema della misura e delle proporzioni degli insediamenti, valorizzando la complessità del sistema policentrico e promuovendo azioni per la riqualificazione delle urbanizzazioni contemporanee.
- 7. Assicurare coevoluzioni virtuose fra paesaggi rurali e attività agro-silvo-pastorali che vi insistono.
- 8. Garantire il carattere di bene comune del paesaggio toscano, e la fruizione collettiva dei diversi paesaggi della Toscana (accesso alla costa, ai fiumi, ai territori rurali).
- 9. Arricchire lo sguardo sul paesaggio: dalla conoscenza e tutela dei luoghi del Grand Tour alla messa in valore della molteplicità dei paesaggi percepibili dai diversi luoghi di attraversamento e permanenza.
- 10. Assicurare che le diverse scelte di trasformazioni del territorio e del paesaggio abbiano come supporto conoscenze, rappresentazioni e regole adeguate. Quest'ultimo obiettivo, laddove in particolare richiama le "regole adeguate", significa altresì certezza delle regole, e quindi riduzione della discrezionalità relativa ai procedimenti, ai tempi e alle stesse valutazioni di merito che sostanziano il formarsi delle decisioni.

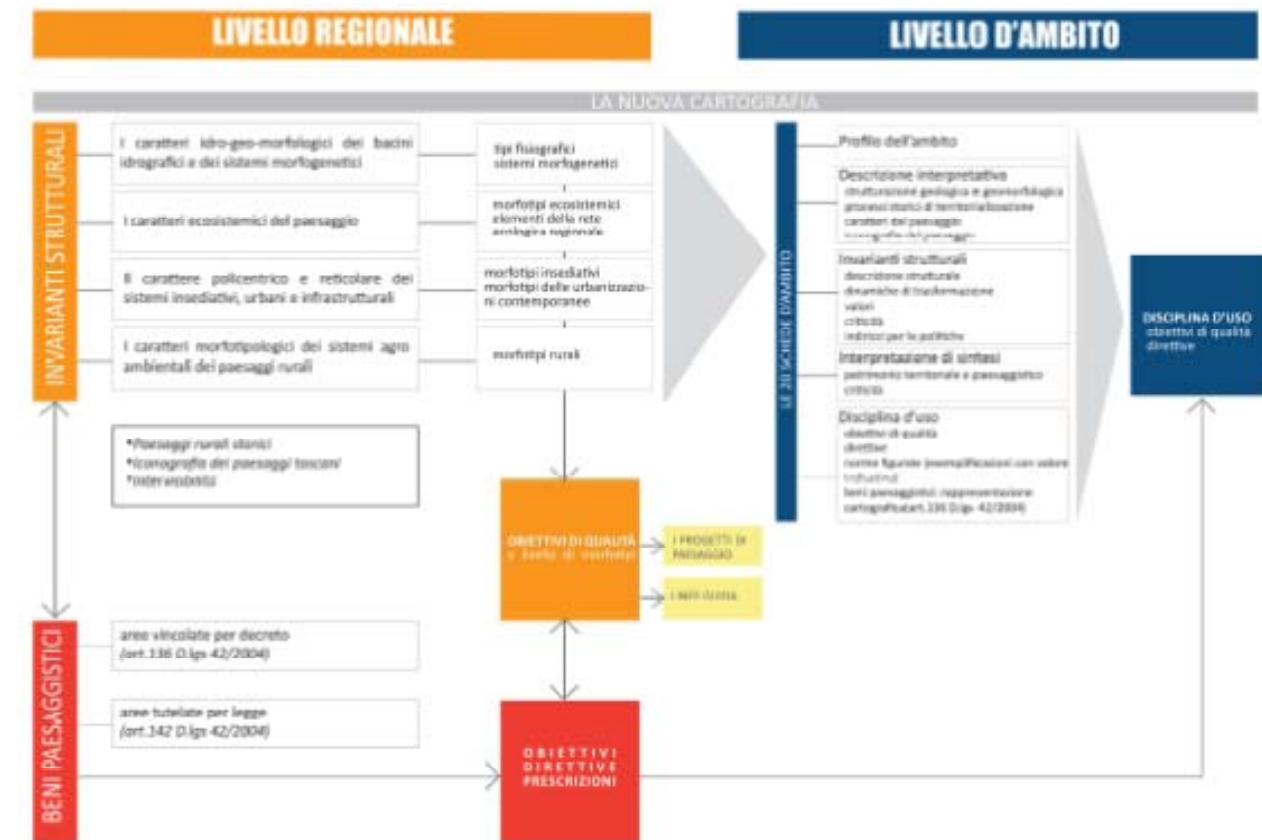


Figura 2.1 – L'articolazione del Piano (fonte: PIT, Relazione generale del piano paesaggistico).

Come evidenziato nella figura precedente, il piano è organizzato su due livelli, quello regionale e quello d'ambito.

Il livello regionale a sua volta è articolato in una parte che riguarda l'intero territorio regionale, trattato in particolare attraverso il dispositivo delle "invarianti strutturali", e una parte che riguarda invece i "beni paesaggistici" formalmente riconosciuti in quanto tali. La scelta di redigere il Piano paesaggistico della Toscana come integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale ha comportato una rivisitazione della parte statutaria del PIT vigente. Le invarianti strutturali sono state riformulate al fine di renderle in grado di descrivere le basi strutturali del paesaggio, e dunque in senso lato del "patrimonio" territoriale toscano, quale esito della costruzione di lunga durata di un equilibrio fra natura e cultura.

La lettura strutturale del territorio regionale e dei suoi paesaggi si è basata sull'approfondimento e interpretazione dei caratteri e delle relazioni che strutturano le seguenti quattro invarianti:

- i *caratteri idrogeomorfologici* dei sistemi morfogenetici e dei bacini idrografici, che costituiscono la struttura fisica fondativa dei caratteri identitari alla base dell'evoluzione storica dei paesaggi della Toscana. La forte geodiversità e articolazione dei bacini idrografici è infatti all'origine dei processi di territorializzazione che connotano le specificità dei diversi paesaggi urbani e rurali;

- i *caratteri ecosistemici* del paesaggio, che costituiscono la struttura biotica che supporta le componenti vegetali e animali dei paesaggi toscani. Questi caratteri definiscono nel loro insieme un ricco ecosistema, ove le matrici dominanti risultano prevalentemente di tipo forestale o agricolo, cui si associano elevati livelli di biodiversità e importanti valori naturalistici;
- il *carattere policentrico e reticolare dei sistemi* insediativi, infrastrutturali e urbani, struttura dominante il paesaggio toscano risultante dalla sua sedimentazione storica dal periodo etrusco fino alla modernità. Questo policentrismo è organizzato in reti di piccole e medie città di alto valore artistico la cui differenziazione morfotopologica risulta fortemente relazionata con i caratteri idrogeomorfologici e rurali, solo parzialmente compromessa dalla diffusione recente di modelli insediativi centro-periferici;
- i *caratteri identitari* dei paesaggi rurali toscani, pur nella forte differenziazione che li caratterizza, presentano alcuni caratteri invariati comuni: il rapporto stretto e coerente fra sistema insediativo e territorio agricolo; l'alta qualità architettonica e urbanistica dell'architettura rurale; la persistenza dell'infrastruttura rurale e della maglia agraria storica, in molti casi ben conservate; un mosaico degli usi del suolo complesso alla base, non solo dell'alta qualità del paesaggio, ma anche della biodiversità diffusa sul territorio.

Il trattamento delle invarianti nei diversi elaborati di piano è stato finalizzato a codificare le regole genetiche riconoscibili nella costruzione dei diversi paesaggi e, conseguentemente, una serie di regole da seguire nella sua trasformazione al fine di mantenerne la struttura.

Il lavoro conoscitivo e interpretativo esteso all'intero territorio regionale, strutturato nelle quattro invarianti, ha costituito un riferimento essenziale anche per la cosiddetta "vestizione dei vincoli", ovvero la parte del piano che tratta i "beni paesaggistici" formalmente riconosciuti come tali.

Il tracciato del lotto 4 ricade all'interno dei comuni di Grosseto, Magliano in Toscana e di Orbetello. Il comune di Orbetello rientra all'interno dell'unità di paesaggio della "Bassa Maremma e dei ripiani tufacei", mentre i comuni di Magliano in Toscana e di Grosseto rientrano all'interno dell'unità di paesaggio della "Maremma Grossetana".

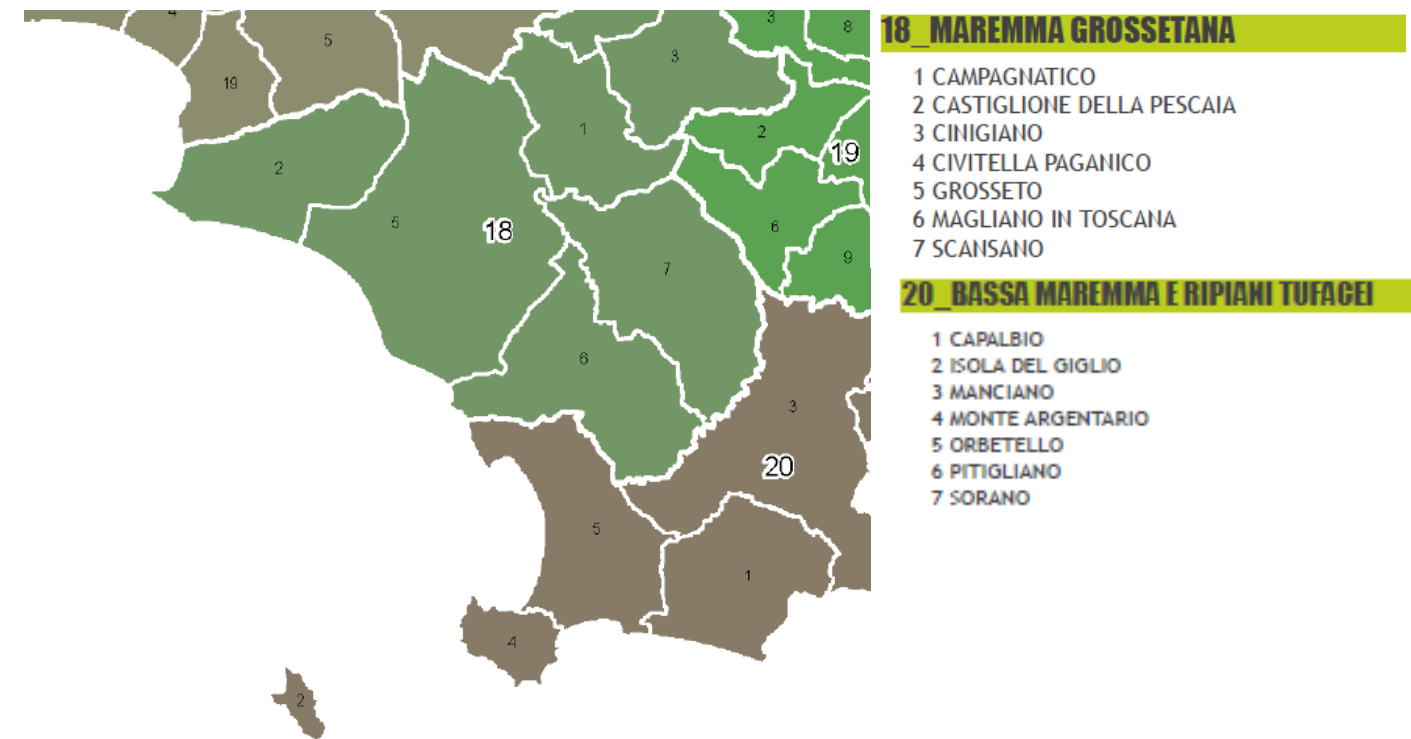


Figura 2.2 – Bassa maremma e ripiani tufacei (fonte: PIT, Cartografia identificativa degli ambiti)

Nelle note seguenti si riportano alcune delle principali indicazioni del PIT relative agli ambiti paesaggistici in cui il tracciato ricade.

L'ambito 18_ "Maremma grossetana" si contraddistingue per un mosaico articolato di paesaggi generato dalla compresenza di ambienti di collina, di pianura e costieri. Caratterizzano l'ampia compagine collinare i rilievi di formazione geologica più antica (termine meridionale della Dorsale Medio-Toscana, Colline di Montepescali-Batignano, Monti dell'Uccellina) - dalla morfologia aspra e dominati da formazioni boschive (cerrete, leccete, macchia mediterranea, sugherete), rilievi più addolciti (nella restante parte collinare) - in cui il bosco si contrae a vantaggio di coltivi e pascoli. Il sistema insediativo della collina si struttura lungo la Valle del fiume Ombrone (borghi fortificati medievali, localizzati in posizione strategica - sulla sommità o a mezza costa - e sviluppati lungo i percorsi collinari) e sulle Colline dell'Albegna (nuclei compatti medievali - rocche, edifici religiosi, castelli e borghi - arroccati sulle sommità dei versanti e lungo la viabilità di crinale). Qui i nuclei, spesso di impianto medievale - collocati in posizione dominante, dalla morfologia compatta, non di rado murati (Pereta, Magliano, Montiano, Pari, Casale di Pari, Cinigiano, Civitella Marittima, Sasso d'Ombrone, Campagnatico, Batignano) hanno visto salvaguardati i rapporti originari con l'intorno coltivato. A distinguere la vasta porzione pianeggiante contribuiscono gli importanti processi di bonifica succedutisi nel tempo (da quelli di epoca lorenese, a quelli dell'Opera Nazionale Combattenti e della riforma fondiaria, attuata dall'Ente Maremma a metà del Novecento), la ricchezza del reticolo idrografico naturale (fiumi Ombrone e

Bruna), il ruolo strutturante della città di Grosseto (nucleo medievale sorto su una grande conoide terrazzata, originatosi da un castello e circondato dalle splendide mura di epoca medicea). Il disegno paesistico della piana bonificata si differenzia (anche) per la qualità storico-testimoniale dell'assetto insediativo: la rete di manufatti e infrastrutture idrauliche, l'impianto di nuclei e aggregati rurali (distribuiti su percorsi a pettine), il sistema di fattorie storiche. Via via che la pianura si avvicina alla costa, emerge un paesaggio di particolare bellezza, caratterizzato da notevoli valori storico-testimoniali ed ecologici, quasi completamente tutelato da siti di interesse regionale, comunitario o da zone a protezione speciale: importanti paesaggi dunali e rocciosi, spesso in connessione con aree umide relittuali in aree retrodunali, il significativo impianto insediativo storico (sistema di torri costiere, rete di castelli a dominio delle valli, ecc.).

L'ambito si caratterizza per criticità di segno opposto: da una parte, fenomeni di artificializzazione e urbanizzazione per carico turistico, soprattutto lungo le aree costiere; dall'altra, problematiche causate dall'abbandono degli ambienti agro-pastorali e boschivi in alcuni settori alto collinari e montani.

Pur presentando, nel complesso, un livello di urbanizzazione e consumo di suolo limitato, l'ambito si caratterizza per fenomeni di pressione antropica che hanno contribuito ad alterare nel corso degli anni in modo significativo il sistema costiero e la pianura ad esso prossima. Processi di urbanizzazione residenziale e turistica - lottizzazioni, case vacanze, villaggi - interessano l'area costiera e la pianura retrodunale. Particolarmente impattanti i complessi turistico-residenziali sviluppati su versanti precedentemente coperti da macchia mediterranea, ambienti costieri sabbiosi ed ex aree umide.

Parti consistenti della pianura alluvionale sono state interessate anch'esse dallo sviluppo di conurbazioni tendenti alla saldatura, soprattutto, intorno alla città di Grosseto, con piattaforme industriali/artigianali e plessi residenziali che si sfrangano nel paesaggio agricolo circostante. Le urbanizzazioni recenti alimentano l'effetto barriera della nuova Aurelia e indeboliscono le relazioni tra sistema costiero e entroterra, oltre a comportare alterazioni del reticolo idrografico.

Rilevanti anche i processi di intensificazione delle attività agricole nella piana - con la diffusione di seminativi, colture orticole e vivai - che comportano alcuni rischi di semplificazione del paesaggio, e riduzione della biodiversità. Lo sfruttamento intenso delle risorse idriche su questo territorio, caratterizzato da strutturale scarsità, accentua il fenomeno di ingressione di acque salmastre nelle falde dell'entroterra che, a sua volta, si ripercuote sulla qualità delle acque sotterranee influenzando negativamente la crescita e il mantenimento delle pinete e dei boschi costieri.

Nel territorio collinare e sulle fasce di raccordo tra collina e pianura, pur nella permanenza di ecosistemi agro-pastorali tradizionali estesi di alta valenza naturalistica e paesaggistica, si segnalano alcuni processi di intensificazione delle attività agricole causati, soprattutto, dalla diffusione di vigneti specializzati. Queste dinamiche comportano una potenziale semplificazione degli ordinamenti

produttivi, del corredo arboreo, della maglia agraria e di parti della rete scolante e un potenziale incremento del rischio erosivo e di inquinamento delle falde acquifere.

In direzione opposta alle pressioni fin qui descritte si muovono i processi di abbandono degli ambienti alto collinari e montani, con conseguenti ricolonizzazioni arbustive e arboree, l'incremento del rischio idrogeologico, l'indebolimento delle funzioni di presidio territoriale. Sempre all'interno delle zone alto collinari e montane, i paesaggi boschivi, di elevata estensione ma spesso di scarsa qualità ecologica, sono talvolta oggetto di prelievi legnosi poco sostenibili. Infine, i vasti siti estrattivi e minerari, attivi o in abbandono e le ex miniere di Paganico, rappresentano una criticità quando non correttamente gestiti e ripristinati.

Relativamente alla Disciplina d'uso si richiamano gli obiettivi definiti dal PIT per tale ambito paesaggistico.

- Obiettivo 1: salvaguardare la fascia costiera e la retrostante pianura, qualificate dalla presenza di eccellenze naturalistiche legate agli importanti sistemi dunali, di costa rocciosa e di aree umide, e dal paesaggio agrario di Pianura e della bonifica, riequilibrando il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa.
- Obiettivo 2: salvaguardare e valorizzare gli articolati ed eterogenei paesaggi dei rilievi dell'entroterra, caratterizzati da sistemi agrosilvopastorali di elevato valore paesaggistico e ambientale e dal sistema insediativo storico ben conservato, e reintegrare le relazioni ecosistemiche, morfologiche, funzionali e visuali con le piane costiere

L'ambito 20_“Bassa Maremma e ripiani tufacei” presenta, con il suo andamento perpendicolare alla linea di costa, una successione di paesaggi fisiograficamente diversificati: dalle propaggini meridionali del Monte Amiata, ai ripiani tufacei (unici in tutta la Toscana), al paesaggio collinare complesso formato da rilievi isolati, brevi successioni di rilievi e piccoli altopiani, fino al paesaggio agrario di fondovalle e della bonifica, e ai rilievi costieri e insulari. L'intero ambito è straordinariamente ricco di biodiversità (dal Monte Argentario agli ambienti lagunari, dalle gole tufacee ai paesaggi agro – silvo - pastorali tradizionali di collina e montagna) e al tempo stesso di testimonianze antropiche di lunga durata. Il sistema insediativo si è storicamente strutturato a partire dalle due direttrici trasversali di origine etrusca, che collegavano la costa con l'entroterra: l'Amiatina da Talamone all'entroterra senese e alla corona dei centri di mezza costa del monte Amiata; la Maremmana dall'Argentario a Orvieto attraverso le città del tufo. Questo sistema è intersecato dall'Aurelia, antica strada consolare romana, e completato dal sistema delle fortezze costiere. Dal XIX secolo, con il ripristino della piena funzionalità della via Aurelia e la realizzazione della ferrovia tirrenica si assiste (con un ritmo più sostenuto a partire dagli anni '50 del secolo scorso) a una crescente importanza del corridoio costiero a scapito delle

colline interne. Gli insediamenti produttivi e residenziali si sviluppano a valle, verso le pianure costiere, mentre gli insediamenti turistici si collocano a ridosso con la costa. Le specifiche componenti morfotipologiche che caratterizzano ciascuno dei sistemi insediativi storici sono contraddette da gran parte delle espansioni recenti. La zona costiera nonostante situazioni idrauliche precarie e carenza di risorse idriche si distingue per la portata naturalistica e paesaggistica degli ecosistemi (coste sabbiose e rocciose, sistemi dunali, lagune), confermata dalla presenza di numerose Aree protette, Riserve e Siti Natura 2000. Il promontorio del Monte Argentario, sistema geomorfologico e paesistico a sé, completa il profilo dell'ambito.

Le criticità maggiori dell'ambito sono dovute alle diffuse trasformazioni edilizie e urbanistiche e agli elevati carichi turistici stagionali che insistono nelle zone costiere. Seppur più contenute come dimensione, analoghe criticità, ascrivibili in questo caso in primo luogo alla prevalenza delle presenze turistiche sul presidio umano stabile, sono riscontrabili anche nelle isole. A partire dalla metà del secolo scorso, i nuovi insediamenti si sono concentrati nelle pianure costiere, in particolare quelle più prossime al Monte Argentario. Conseguentemente, i caratteri paesaggistici e gli equilibri ecologici specifici del sistema costiero, quali cordoni dunali, aree umide, pinete, foci fluviali, sono stati alterati in modo più o meno significativo, a opera di nuove residenze stanziali e stagionali, villaggi turistici e relative attrezzature balneari e non. L'effetto barriera costituito dal corridoio infrastrutturale dell'Aurelia e della ferrovia, di per se critico, è stato aggravato dall'alta concentrazione insediativa a carattere principalmente artigianale - industriale e commerciale nella fascia delimitata dalle due infrastrutture, e residenziale in prossimità della stessa.

Gli effetti dell'intensa urbanizzazione delle aree contermini alla costa hanno interessato anche le due principali lagune - Orbetello e Burano – in particolare per quanto riguarda l'inquinamento e l'eutrofizzazione delle acque.

Fenomeni di espansione dei principali borghi e nuclei di origine medievale interessano la vasta porzione collinare. Pur essendo più contenute rispetto a quelle costiere, le espansioni disposte lungo le principali direttrici dei centri urbani ne riducono il valore paesistico e architettonico, anche perché visibili dalle piane e dai principali assi di attraversamento del territorio. Nei "tufi" in particolare, paesaggio di particolare valore anche per la sua unicità nel territorio regionale, i rischi derivanti dalla naturale evoluzione geomorfologica che può portare a crolli richiedono una particolare attenzione in tutti gli interventi di trasformazione del paesaggio consolidato, sia urbano che rurale.

L'intensificazione e la specializzazione dell'agricoltura nelle pianure alluvionali, per diffusione di seminativi, colture di serra e florovivaismo, nonché nei versanti di bassa collina e lungo i ripiani tufacei di Pitigliano e Sovana per vigneti di nuovo impianto, possono comportare rischi di semplificazione del paesaggio agrario, di riduzione degli elementi vegetali e di più intenso utilizzo delle risorse idriche, oltre alla riduzione delle funzioni di collegamento ecologico tra matrici o nodi forestali finora svolto dalle aree

agricole tradizionali. In alcuni settori alto collinari e montani, infine, si riscontrano problematiche causate dall'abbandono di ambienti agro-pastorali e boschivi.

Relativamente alla Disciplina d'uso si richiamano gli obiettivi definiti dal PIT per tale ambito paesaggistico.

- Obiettivo 1: salvaguardare la fascia costiera e la retrostante pianura, qualificate dalla presenza di eccellenze naturalistiche legate agli importanti sistemi dunali e di costa rocciosa, di aree umide e lagune costiere, e dal paesaggio agrario di Pianura e della bonifica, riequilibrando il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa.
- Obiettivo 2: tutelare l'eccellenza paesaggistica, gli elevati valori naturalistici e di geodiversità nonché la forte valenza iconografica del Promontorio dell'Argentario e delle piccole isole circostanti.
- Obiettivo 3: tutelare l'eccellenza paesaggistica, gli elevati valori naturalistici e la forte valenza iconografica delle Isole del Giglio e di Giannutri.
- Obiettivo 4: salvaguardare e valorizzare i rilievi dell'entroterra e l'alto valore iconografico e naturalistico dei ripiani tufacei, reintegrare le relazioni ecosistemiche, morfologiche, funzionali e visuali con le piane costiere.

2.1.2 Programma Regionale di Sviluppo 2011 – 2015

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) è lo strumento orientativo delle politiche regionali per l'intera legislatura. In esso sono indicate le strategie economiche, sociali, culturali, territoriali e ambientali della Regione Toscana. Il Programma Regionale di Sviluppo 2011 - 2015 è stato approvato dal Consiglio regionale con Risoluzione 29 giugno 2011, n. 49 - "Approvazione programma regionale di sviluppo (PRS) 2011 - 2015"

Il PRS 2011 - 2015 indica le linee di azione che impegnano la Regione per l'intera legislatura, recependo gli indirizzi approvati dal Consiglio regionale in sede di discussione del documento preliminare, a partire dalla specifica previsione di un Progetto integrato di sviluppo dedicato al tema della semplificazione amministrativa.

Nel documento si individuano le linee di indirizzo per la programmazione regionale, le modalità del raccordo tra PRS e PIT e le tematiche trasversali, che costituiscono il quadro generale per la prossima programmazione settoriale in coerenza anche con gli obiettivi delle politiche di coesione europee). I Progetti integrati di sviluppo, rappresentano invece lo strumento per proporre e realizzare interventi mirati per il rilancio dei settori produttivi e per lo sviluppo delle imprese nei settori emergenti. La revisione del modello di programmazione, monitoraggio e valutazione accompagna la definizione dei contenuti del nuovo PRS. Infine, è definito il quadro finanziario pluriennale, in raccordo con

l'impostazione del bilancio pluriennale.

Le linee di indirizzo per la programmazione regionale sono rappresentate da:

1. Competitività del sistema regionale e capitale umano.
2. Sostenibilità, qualità del territorio e infrastrutturazione.
3. Diritti di cittadinanza e coesione sociale.
4. Governance, efficienza della pubblica amministrazione e proiezione internazionale.

Per quanto attiene il tema oggetto del presente Studio di Impatto si analizzano le indicazioni del PRS in merito al tema "sostenibilità, qualità del territorio e infrastrutturazione".

Nell'ambito di questo settore il PRS comprende i seguenti argomenti:

- politiche in materia ambientale;
- politiche per le infrastrutture e mobilità.

Si pone, pertanto l'attenzione a quanto indicato dal PRS per l'argomento "politiche per le infrastrutture e mobilità".

Per una regione come la Toscana, fortemente caratterizzata da uno sviluppo territoriale policentrico, la disponibilità e la funzionalità di un'adeguata rete infrastrutturale costituiscono condizione di efficienza complessiva del sistema, strumento di modernizzazione, volano di crescita e di sviluppo sostenibile. Si individua dunque nell'accessibilità al sistema di città toscane la condizione di competitività dell'intero sistema economico regionale, tendendo a privilegiare la sostenibilità dei mezzi di trasporto (il ferro rispetto alla strada, il mare rispetto alla terra) con particolare riferimento alla mobilità elettrica nei contesti urbani, in un'ottica di riduzione delle emissioni in atmosfera di PM10, la sicurezza dei cittadini, il minor impatto ambientale e paesaggistico e l'integrazione e l'intermodalità a livello di rete.

Il PRS indica come necessario il perseguimento di scelte finalizzate alla costruzione di una rete integrata di infrastrutture e servizi che determini un abbattimento di tempi e costi, individuali e generali, per lo spostamento di persone e merci, che riduca gli squilibri territoriali garantendo la connessione della "rete di città" e permetta il superamento di criticità dovute alle pressioni di una domanda particolarmente intensa e all'attraversamento interregionale, con attenzione alla vocazione culturale e turistica della Toscana. Contemporaneamente si dovrà tendere a: la qualificazione del sistema del trasporto pubblico locale tramite il rinnovo del materiale rotabile (gomma e ferro), l'attuazione del sistema di Alta Velocità regionale e l'integrazione intermodale e la complementarietà del servizio ferroviario sia con quello tranviario (sistema tramvie di Firenze) che con quello su gomma, operando per un riassetto strategico del sistema che vede come passaggio indispensabile la ridefinizione dell'ambito ottimale unitario per la gestione della rete e la riorganizzazione del servizio, anche a fronte dei tagli delle relative risorse trasferite dallo Stato.

La Toscana inserisce inoltre la logistica al centro della propria visione di sviluppo nell'ottica della creazione di una piattaforma logistica – fatta di porti, aeroporti, interporti e scali merci – che sia orientata al consolidamento del ruolo della Toscana in Europa ma anche alle nuove opportunità dell'Est Europa e del bacino Mediterraneo, rappresentando quindi una spinta nuova allo sviluppo economico.

Di seguito si riportano gli indirizzi della legislatura:

1. realizzare le grandi opere di interesse nazionale e regionale, tenendo conto che il tratto toscano del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità e il nodo ferroviario di Firenze costituiscono itinerario di interesse prioritario, avendo come obiettivo il rafforzamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali (potenziamento A1 e A11) e ferroviari, aumentando la competitività del reticolo autostradale regionale. La Regione punta alla realizzazione di opere di potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale, approfondendo l'ipotesi di adeguare a tipologia autostradale la strada regionale FI – PI – LI, integrata con la Bretella Lastra a Signa – Prato, e all'attivazione di un nuovo rapporto con ANAS per la messa in sicurezza e l'ammodernamento del raccordo autostradale Siena – Firenze;
2. qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico locale, dando attuazione al processo di velocizzazione dei servizi ferroviari, qualificando il trasporto pubblico locale su gomma, riprogettando le reti, introducendo nuovi sistemi di monitoraggio e valutazione delle prestazioni, individuando un rinnovato modello di *governance* orientato ad un processo aggregativo dell'ambito ottimale di gestione nonché dei livelli di governo;;
3. sviluppare azioni per la mobilità sostenibile completando la rete tranviaria dell'area fiorentina e la realizzazione del *people mover* tra Pisa aeroporto e la stazione ferroviaria; proseguendo gli interventi per la sicurezza stradale e le azioni per la sensibilizzazione della popolazione sui comportamenti dei cittadini; realizzando piste ciclabili e zone di mobilità pedonale nei centri urbani e l'avvio di una rete regionale della mobilità ciclabile; sviluppando tecnologie di innovazione e di info-mobilità per il miglioramento della qualità dei trasporti e dei servizi; sostenendo i piani di investimento per il rinnovo del parco mezzi nel trasporto pubblico su gomma, a vantaggio dell'utilizzo di veicoli meno inquinanti.
4. potenziare la piattaforma logistica toscana attraverso l'infrastrutturazione ed il potenziamento;
5. promuovere azioni trasversali per la comunicazione e l'informazione dei cittadini per conoscere in tempo reale i servizi programmati e disponibili, favorendo l'utilizzo dei mezzi pubblici e delle piste ciclabili per la riduzione dell'uso del mezzo privato, supportando gli enti locali nell'incentivazione di alcune specifiche azioni di miglioramento infrastrutturale, promuovendo la ricerca e la formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali.

Di seguito si riporta l'elenco delle opere che rivestono carattere strategico sia a livello nazionale che regionale. **Sono definiti interventi prioritari strategici:**

1. il sistema Alta Velocità – Alta Capacità ferroviaria Firenze-Bologna;

2. il completamento del Corridoio Tirrenico dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia;

3. il completamento della S.G.C. Grosseto-Fano (E78).

Gli altri interventi di carattere prioritario riguardano:

- il completamento e potenziamento dei sistemi ferroviari tra cui il Corridoio "Ti - Bre", le linee ferroviarie del sistema urbano fiorentino e dell'area metropolitana, la linea Pistoia - Lucca - Viareggio, la linea direttissima Firenze - Roma, la linea Firenze - Pisa, la linea Empoli -Siena - Chiusi e altri interventi e collegamenti ferroviari;
- il completamento e potenziamento dei corridoi autostradali e stradali (potenziamento del sistema autostradale, adeguamento dei valichi appenninici, adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Firenze - Siena e interventi vari della programmazione ANAS);
- il potenziamento del sistema degli hub portuali, interportuali, dei raccordi ferroviari e delle vie di navigazione interna;
- l'adeguamento e il potenziamento del sistema aeroportuale toscano;
- il completamento dei sistemi a guida vincolata dell'ambito metropolitano fiorentino.

Sono definite opere di interesse strategico regionale gli interventi vari sulla viabilità di interesse regionale (SGC FI-PI-LI, SRT 69 del Valdarno, SRT 429 di Val d'Elsa, SRT 222 Chiantigiana, SRT 206 Pisana Livornese, SRT 439 Sarzanese Valdera, SRT 436 Francesca) e sui porti regionali di Viareggio, Porto Santo Stefano, Marina di Campo e Isola del Giglio.

2.1.3 Piano Ambientale ed Energetico Regionale

Il Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER), istituito dalla L.R. 14/2007 è stato approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 10 dell'11 febbraio 2015. Il PAER si configura come lo strumento per la programmazione ambientale ed energetica della Regione Toscana, e assorbe i contenuti del vecchio PIER (Piano Indirizzo Energetico Regionale), del PRAA (Piano Regionale di Azione Ambientale) e del Programma regionale per le Aree Protette.

Sono esclusi dal PAER le politiche regionali di settore in materia di qualità dell'aria, di gestione dei rifiuti e bonifica nonché di tutela qualitativa e quantitativa della risorsa idrica che sono definite, in coerenza con le finalità, gli indirizzi e gli obiettivi generali del PAER, nell'ambito, rispettivamente del Piano di risanamento e mantenimento delle qualità dell'aria (PRRM) e del Piano regionale gestione rifiuti e bonifica siti inquinati (PRB) e del Piano di tutela delle acque.

Il PAER attua il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) 2011-2015 e si inserisce nel contesto della programmazione comunitaria 2014-2020, al fine di sostenere la transizione verso un'economia a basse

emissioni di carbonio, in un'ottica di contrasto e adattamento ai cambiamenti climatici e prevenzione e gestione dei rischi. Il PAER contiene interventi volti a tutelare e a valorizzare l'ambiente ma si muove in un contesto eco - sistemico integrato che impone particolare attenzione alle energie rinnovabili e al risparmio e recupero delle risorse.

Il metaobiettivo perseguito dal PAER è la lotta ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi e la promozione della green economy.

Tale metaobiettivo si struttura in 4 obiettivi generali, che richiamano le quattro Aree del VI Programma di Azione dell'Unione Europea:

A. Contrastare i cambiamenti climatici e promuovere l'efficienza energetica e le energie rinnovabili.

La sfida della Toscana è orientata a sostenere ricerca e innovazione tecnologica per favorire la nascita di nuove imprese della green economy. Il PAER risulta efficace se sa favorire l'azione sinergica tra soggetti pubblici e investitori privati per la creazione di una vera e propria economia green che sappia includere nel territorio regionale le 4 fasi dello sviluppo: a) ricerca sull'energia rinnovabile e sull'efficienza energetica; b) produzione impianti (anche sperimentali); c) installazione impianti d) consumo energeticamente sostenibile (maggiore efficienza e maggiore utilizzo di fonti di energia rinnovabile).

B. Tutelare e valorizzare le risorse territoriali, la natura e la biodiversità.

L'aumento dell'urbanizzazione e delle infrastrutture, assieme allo sfruttamento intensivo delle risorse, produce evidenti necessità rivolte a conciliare lo sviluppo con la tutela della natura. Il PAER raggiungerà tuttavia il proprio scopo laddove saprà fare delle risorse naturali non un vincolo ma un fattore di sviluppo, un elemento di valorizzazione e di promozione economica, turistica, culturale. In altre parole, un volano per la diffusione di uno sviluppo sempre più sostenibile.

C. Promuovere l'integrazione tra ambiente, salute e qualità della vita.

È ormai accertata l'esistenza di una forte relazione tra salute dell'uomo e qualità dell'ambiente naturale: un ambiente più salubre e meno inquinato consente di ridurre i fattori di rischio per la salute dei cittadini. Pertanto, obiettivo delle politiche ambientali regionali deve essere la salvaguardia della qualità dell'ambiente in cui viviamo, consentendo al tempo stesso di tutelare la salute della popolazione.

D. Promuovere un uso sostenibile delle risorse naturali.

L'iniziativa comunitaria intitolata "Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" si propone di elaborare un quadro per le politiche volte a sostenere la transizione verso un'economia efficace nell'utilizzazione delle risorse. Ispirandosi a tali principi e rimandando la gestione dei rifiuti al Piano Regionale Rifiuti e Bonifiche, il Paer concentra la propria attenzione sulla risorsa acqua, la cui tutela rappresenta una delle priorità non solo regionali ma mondiali, in un contesto climatico che ne mette in serio pericolo l'utilizzo.

L'intera strategia del Piano è ricompresa all'interno del Meta-obiettivo relativo all'Andamento ai Cambiamenti climatici, che rappresenta la vera e propria priorità dell'azione regionale. Il piano si struttura nei sopradescritti obiettivi generali che costituiscono la cornice entro cui sono inseriti gli obiettivi specifici.

Di seguito si riporta il quadro di sintesi dell'insieme di tali obiettivi:

- Obiettivo Generale A:
 - A.1 Ridurre le emissioni di gas serra
 - A.2 Razionalizzare e ridurre i consumi energetici
 - A.3 Aumentare la percentuale di energia proveniente da fonte rinnovabile
- Obiettivo Generale B:
 - B.1 Aumentare la fruibilità e la gestione sostenibile delle aree protette e conservare la biodiversità terrestre e marina
 - B.2 Gestire in maniera integrata la fascia costiera e il mare
 - B.3 Mantenimento e recupero dell'equilibrio idraulico e idrogeologico
 - B.4 Prevenire il rischio sismico e ridurre i possibili effetti.
- Obiettivo Generale C:
 - C.1 Ridurre la percentuale di popolazione esposta a livelli di inquinamento superiore ai valori limite
 - C.2 Ridurre la percentuale di popolazione esposta all'inquinamento acustico, all'inquinamento elettromagnetico, alle radiazioni ionizzanti e all'inquinamento luminoso
 - C.3 Prevenire e ridurre il grado di accadimento di incidente rilevante
 - C.4 Mitigare gli effetti ambientali prodotti dalle opere infrastrutturali.
- Obiettivo Generale D:
 - D.1 Ridurre la produzione totale di rifiuti, migliorare il sistema di raccolta differenziata aumentando il recupero e il riciclo e diminuire la percentuale conferita in discarica; Bonificare i siti inquinati e ripristinare le aree minerarie dismesse;
 - D.2 Tutelare la qualità delle acque interne, attraverso la redazione del Piano di Tutela per il periodo 2012-2015 e promuovere un uso sostenibile della risorsa idrica.

2.1.4 Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Ombrone

Relativamente agli aspetti connessi alla difesa del suolo, l'area interessata dalle opere in progetto ricade totalmente nell'ambito territoriale di competenza dell'Autorità di Bacino Regionale del Fiume Ombrone. Le Autorità di Bacino regionali sono state soppresse dalla L.R. 24/12/2103, n.77 (Legge

finanziaria per l'anno 2014), attualmente la materia è in fase di riordino. Si richiamano comunque alcune indicazioni desumibili dal piano.

Il tracciato del lotto 4 ricalca il tracciato dell'esistente via Aurelia. Come indicato nella figura seguente il progetto ricade in area di dominio idraulico, a meno di un breve tratto iniziale in cui si inserisce in aree di dominio geomorfologico e idraulico-forestale. Inoltre, nel tratto iniziale e nel tratto finale, il progetto attraversa aree a pericolosità idraulica molto elevata (P.I.M.E.).

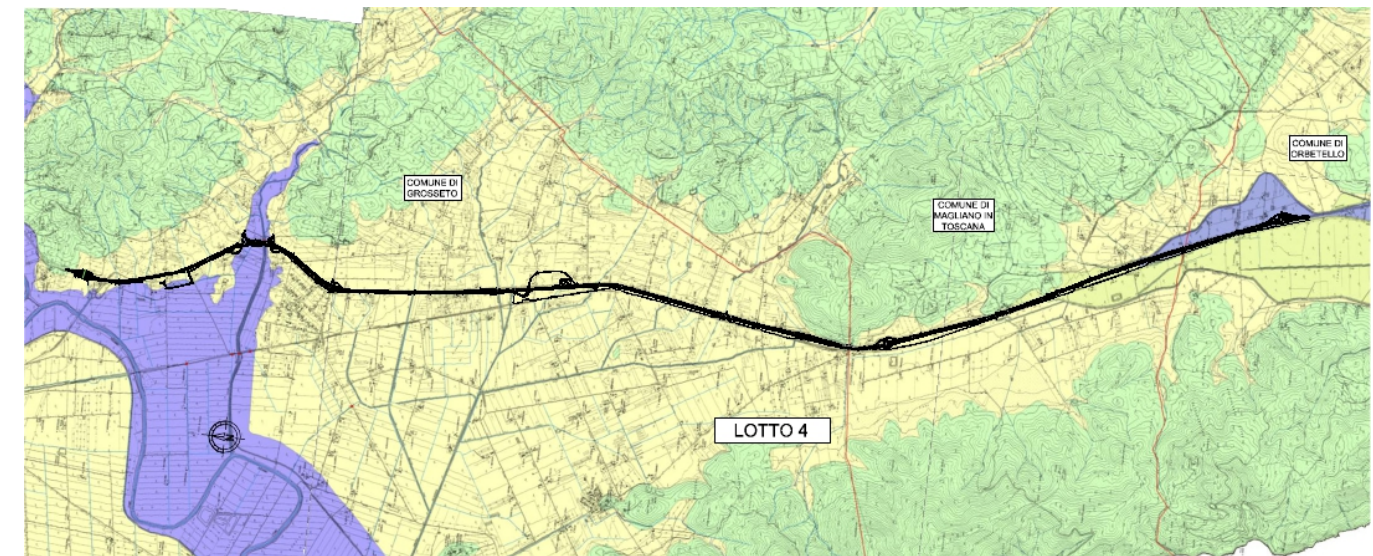


Figura 2.3 – Stralcio della “Carta di tutela del territorio” (fonte: PAI del Bacino Regionale Ombrone).

Ai sensi dell'art. 5 comma 11 delle Norme di Piano nelle aree P.I.M.E. sono consentiti:

- a) gli interventi necessari per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche e delle infrastrutture pubbliche, di interesse pubblico e private;
- b) gli interventi di ampliamento e di adeguamento delle opere pubbliche e delle infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico, purché siano realizzate in condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento ed al contesto territoriale e, previo parere del Bacino, non precludano la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio e non concorrano ad aumentare il rischio in altre aree;
- c) la realizzazione di nuove opere e infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico non diversamente localizzabili, purché siano realizzate in condizioni di sicurezza idraulica per tempi di ritorno di 200 anni, non precludano la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio e non concorrano ad aumentare il rischio in altre aree.

Quanto sopra deve risultare da idonei studi idrologici ed idraulici che dovranno attenersi ai criteri definiti dal Bacino, il quale si esprime sulla coerenza degli stessi con gli obiettivi e gli indirizzi del presente

Piano e dei propri atti di pianificazione, ed ove positivamente valutati costituiscono implementazione del quadro conoscitivo del Piano.

Il tracciato di progetto si attesta in zone con bassa o media propensione al dissesto.

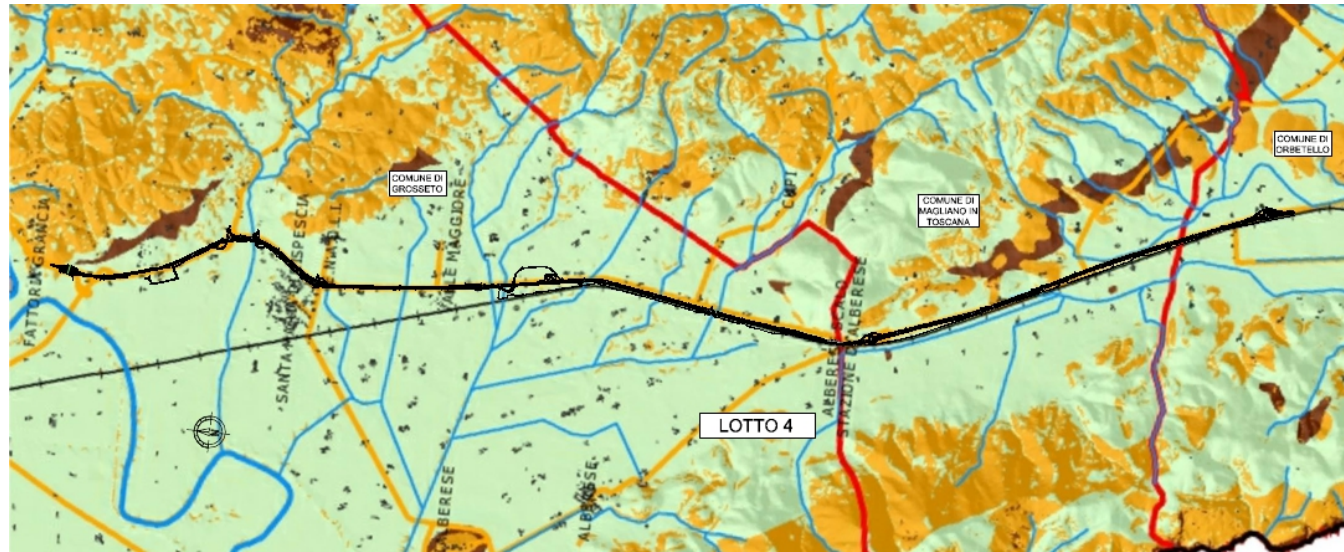


Figura 2.4 – Stralcio della “Carta della propensione al dissesto” (fonte: PAI del Bacino Regionale Ombrone).

I dati desunti dal Piano stralcio per l’assetto idrogeologico del fiume Ombrone sono stati integrati con le indicazioni desunte dalla strumentazione urbanistica comunale, che a seguito di aggiornamenti e studi effettuati sul territorio ha individuato ulteriori ambiti interessati da pericolosità idraulica e pericolosità geologico-geomorfologica (vedi elab. “PAI: Aree sottoposte a tutela per dissesto idrogeologico” in scala 1:10.000 – SUA 104).

Relativamente alla pericolosità idraulica si riporta quanto segue:

- ulteriori sono gli ambiti a pericolosità idraulica molto elevata interferiti individuati lungo i seguenti corsi d’acqua: due fossi in corrispondenza dello Svincolo di Grosseto Sud, al km -0+500 e al km -0+600 circa, due fossi in corrispondenza del P. Fratini e del P. Pratacci, Fosso Barbicato, Fosso Migliarino, Fosso della Banditella, un fosso in prossimità di P. Sebenico, Fosso Valle Giardino, un fosso tra P. Marras e P. Sciore, Fosso Carpina, un fosso del Canale Pescina Statua in prossimità del P. Neghelli. Inoltre l’ambito di pericolosità idraulica molto elevata risulta più esteso rispetto alla perimetrazione del P.A.I., pertanto si segnala che il tracciato si inserisce in tale area già nelle vicinanze del P. Colombaio fino a fine tratta in progetto.
- Il tracciato va ad interessare anche ambiti di pericolosità elevata nei seguenti tratti: presso lo Svincolo di Montiano, nel tratto di progetto interessato dal Fosso Migliarino e dal Fosso della Banditella e nel tratto interessato dal nuovo Ponte sul Fosso Carpina.

Ai sensi dell’art. 6 comma 10 delle Norme di Piano nelle aree P.I.E. sono consentiti, oltre agli interventi previsti nell’Art.5 comma11:

- a) gli interventi sul patrimonio edilizio esistente,
- b) le opere che non siano qualificabili come volumi edilizi, purché realizzati con criteri di sicurezza idraulica e senza aumento di rischio in altre aree.

Relativamente alla pericolosità geologica-geomorfologica tutti i comuni interessati dall’opera individuano aree a pericolosità di frana. Il tracciato in corrispondenza del km 12+600 circa va ad interessare una modesta area pericolosità di frana molto elevata (P.F.M.E.).

Le Norme di Piano, all’art. 13 comma 7 per tali aree consentono:

- a) gli interventi di demolizione senza ricostruzione, gli interventi sul patrimonio edilizio di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro, risanamento conservativo,
- b) interventi di ristrutturazione edilizia che non comportino aumento di superficie o di volume, purché siano realizzati senza aggravare le condizioni di instabilità e non compromettano la possibilità di realizzare il consolidamento del movimento franoso e la manutenzione delle opere di consolidamento;
- c) gli interventi strettamente necessari a ridurre la vulnerabilità degli edifici esistenti e a migliorare la tutela della pubblica incolumità, senza aumenti di superficie e volume;
- d) gli interventi sul patrimonio edilizio per adeguamenti minimi necessari alla messa a norma delle strutture e degli impianti relativamente a quanto previsto dalle norme in materia igienicosanitaria, di sicurezza ed igiene sul lavoro, di superamento delle barriere architettoniche;
- e) gli interventi di ampliamento e di adeguamento di opere e infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico, non delocalizzabili, purché siano realizzati senza aggravare le condizioni di stabilità delle aree adiacenti e non compromettano la possibilità di realizzare la bonifica del movimento franoso, previo parere del Bacino sulla compatibilità degli interventi con gli obiettivi della pianificazione di bacino;
- f) nuove opere e infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico non diversamente localizzabili, a condizione che venga dimostrato il non aumento del rischio nelle aree adiacenti, previa realizzazione delle opere funzionali alla messa in sicurezza. Queste ultime devono essere supportate da idonei studi geologici, geotecnici ed idrogeologici; il Bacino si esprime sulla coerenza degli studi e del progetto preliminare delle suddette opere con gli obiettivi e gli indirizzi del presente Piano e dei propri atti di pianificazione.

2.1.5 Piano Regionale delle Attività Estrattive

Il Piano delle attività estrattive (PRAER) è stato approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 27 del 27 febbraio 2007 e definisce sia gli obiettivi e gli indirizzi di riferimento per la pianificazione degli Enti Locali, ponendo a loro disposizione il quadro conoscitivo generale delle risorse, dei vincoli, delle limitazioni d'uso del territorio e dei fabbisogni, sia il dimensionamento dei materiali prelevabili dall'escavazione e di quelli provenienti dal recupero necessari al loro soddisfacimento.

La Provincia attua gli indirizzi e le prescrizioni del P.R.A.E.R. tramite il Piano delle attività estrattive, di recupero delle aree escavate e riutilizzo dei residui recuperabili della provincia (P.A.E.R.P.) approvato con Del.n.49 del 27/10/2009.

Il prodotto del P.A.E.R.P. si basa essenzialmente su due tipologie tematiche:

- 1) Le "risorse" sono sostanzialmente le aree nelle quali si rileva la presenza dei diversi materiali lapidei di interesse estrattivo.
- 2) I "giacimenti", costituiscono una depurazione del censimento delle risorse in base a vincoli ostativi all'attività estrattiva accertati sul territorio e a condizionamenti determinati dall'applicazione delle normative vigenti. I giacimenti sono dunque le aree effettivamente coltivabili secondo un'adeguata progettazione dell'attività estrattiva che tenga conto dell'impatto sull'ambiente e sul paesaggio.

2.1.6 Piano di tutela delle acque

Il Piano di Tutela delle Acque rappresenta lo strumento principale del governo dell'acqua in Toscana. Il Piano di Tutela delle Acque della Toscana è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del 25 gennaio 2005, n. 6.

Si tratta di un Piano settoriale, "di servizio", che, attraverso il quadro conoscitivo dello stato attuale delle risorse idriche e il monitoraggio delle stesse e di quelle che sono in altre matrici ambientali, individua le attività e le azioni di governo necessarie a raggiungere gli obiettivi su scala di bacino. Il Piano, mira al raggiungimento degli obiettivi di qualità della risorsa idrica, così come definiti dalle Autorità di Bacino ai sensi dell'art. 44 del Decreto; a tale raggiungimento contribuisce, però, non solo la conoscenza sullo stato qualitativo ma anche su quello quantitativo della risorsa.

Il Piano, da un punto di vista strutturale, è contenuto in sette volumi, ciascuno dei quali si articola in due parti: una prima contraddistinta dalla descrizione generale delle caratteristiche del bacino idrografico ed una seconda caratterizzata dall'individuazione degli obiettivi di qualità e quantità della risorsa e dei relativi programmi e misure per raggiungere tali obiettivi.

I volumi dall'1 al 5 costituiscono i Piani di Tutela dei bacini idrografici ricompresi totalmente all'interno dei confini amministrativi della Regione Toscana, ovverosia rispettivamente:

- il "Fiume Arno";

- il "Fiume Serchio";
- il "Fiume Ombrone" (in cui, come già indicato, ricade il tracciato del Lotto 4);
- il bacino "Toscana Nord";
- il bacino "Toscana Costa".

I Piani dei bacini che rientrano solo parzialmente nel territorio regionale sono raccolti nei volumi 6 e 7 secondo la propria localizzazione geografica:

- Magra, Reno, Po e Lamone rappresentano i bacini situati a nord della regione;
- Fiora, Tevere e Conca-Marecchia rappresentano i bacini del sud della regione.

2.1.7 Piano Regionale Gestione Rifiuti e bonifica siti contaminati

Il 18 novembre 2014 il Consiglio regionale con Deliberazione n. 94 ha approvato definitivamente il "Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (PRB)". Il PRB, redatto secondo quanto indicato dalla legge regionale 25/1998 e dal decreto legislativo 152/2006, è lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di prevenzione, riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti, nonché di gestione dei siti inquinati da bonificare.

Il PRB approvato in uno scenario di riferimento fissato al 2020, vuole attraverso le azioni in esso contenute dare piena applicazione alla gerarchia europea di gestione dei rifiuti.

Di seguito si sintetizzano i principali obiettivi del piano:

- prevenzione della formazione dei rifiuti, con una riduzione dell'intensità di produzione dei rifiuti pro capite (da un minimo di 20 kg/ab ad almeno 50 kg/ab) e per unità di consumo.
- Raccolta differenziata dei rifiuti urbani fino a raggiungere il 70% del totale dei rifiuti urbani, passando dalle circa 900.000 t/a attuali a circa 1,7 milioni di t/a.
- Realizzare un riciclo effettivo di materia da rifiuti urbani di almeno il 60% degli stessi. Portare il recupero energetico dall'attuale 13% al 20% dei rifiuti urbani, al netto degli scarti da RD, corrispondente a circa 475.000 t/anno.
- Portare i conferimenti in discarica dall'attuale 42% a un massimo del 10% dei rifiuti urbani (al netto della quota degli scarti da RD), corrispondente a circa 237.000 t/anno complessive.
- Bonifiche. Il Piano indica gli strumenti e le linee di intervento per proseguire l'importante azione di restituzione agli usi legittimi delle aree contaminate avviata dalla Regione già a partire dagli anni '90. Vaste aree di interesse industriale, turistico, paesaggistico sono investite in questo ambito di attività. Particolare rilievo assumono le azioni che verranno messe in campo nei siti oggetto di ripermutazione dei Siti di bonifica di interesse nazionale (SIN), che sono diventati di competenza

regionale, dove appare essenziale accelerare le procedure di recupero ambientale e produttivo delle aree stesse, contribuendo alla ripresa economica dei sistemi locali di riferimento.

2.1.8 Piano per il Parco Regionale della Maremma

Il Piano è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Direttivo dell'Ente Parco Regionale della Maremma n. 61 in data 30 dicembre 2008. Ha valore di Piano paesistico e di piano urbanistico e sostituisce i piani paesistici, territoriali e urbanistici di qualsiasi livello. Il Piano opera nell'ambito territoriale definito con la L.R. n. 24/1994 (Bollettino Ufficiale n. 21, parte prima, del 25.03.1994) *“Istituzione degli enti parco per la gestione dei Parchi regionali della Maremma e di Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli. Soppressione dei relativi consorzi”* e con la L.R. del 19 marzo 2015, n°30 (Bollettino Ufficiale Regione Toscana 25.03.2015 n°14 Parte Prima) *“Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale”*. E' in fase di approvazione la Variante al Piano per il Parco denominata *“Vallebuia”*, adottata con Deliberazione di Consiglio .66 del 04/12/2014.

Tale variante è finalizzata ad una diversa classificazione dei terreni in località Vallebuia (comune di Orbetello). L'area oggetto di variante non viene interferita dal tracciato di progetto.

Il Piano è costituito da:

- la zona del **Parco Naturale della Maremma** che comprende i rilievi collinari dell'Uccellina, la fascia delle pinete litoranee, la costa e l'area palustre in riva destra e sinistra dell'Ombrone, e un'ampia fascia territoriale eminentemente agricola e ricadente nelle zone della bonifica maremmana;
- **l'Area Contigua al Parco**, che comprende indistintamente tutto il comprensorio agricolo posto a monte dell'Aurelia fino ai crinali collinari;
- **l'Area soggetta a Vincolo Idrologico**, che comprende le golene del Fiume Ombrone ricadente nel territorio del Comune di Grosseto;
- i Centri Abitati ricompresi nel Parco: Alberese e Talamone.

Obiettivi del Piano sono:

- la conservazione e la riqualificazione dei valori e delle caratteristiche naturali ed ambientali tramite appropriate discipline che ne garantiscono usi compatibili, nonché tramite interventi di *“difesa attiva”* che favoriscano la ricostituzione degli equilibri ambientali e di appropriate relazioni uomo-natura;
- la tutela e la valorizzazione dei valori storici, architettonici e culturali, che garantiscano usi e fruibilità;

- la valorizzazione delle attività produttive peculiari dell'area attraverso il mantenimento ed il miglioramento delle attività agro-silvo-pastorali;
- la costituzione di un uso sociale dei valori del parco tramite un sistema turistico-ricreativo che permetta una fruizione all'area e delle sue risorse che non sia lesiva dell'ambiente;
- la promozione della ricerca scientifica e di iniziative per l'informazione e l'educazione ambientale;
- la promozione di uno sviluppo socio-economico sostenibile in tutto l'ambito territoriale.

Ai sensi del comma 2 art.12 L.394/91 e per quanto riferito alla L.R.49/95, il territorio del Parco viene suddiviso in altre zone interne chiamate *“Destinazioni d'uso e zonizzazione”*. La figura che segue mostra le destinazioni d'uso attraversate dalla tratta oggetto di studio (fonte: tavv. 29a1 -29a2 - 29a3 - 29b2 – 29b3 allegate al Piano per il Parco).

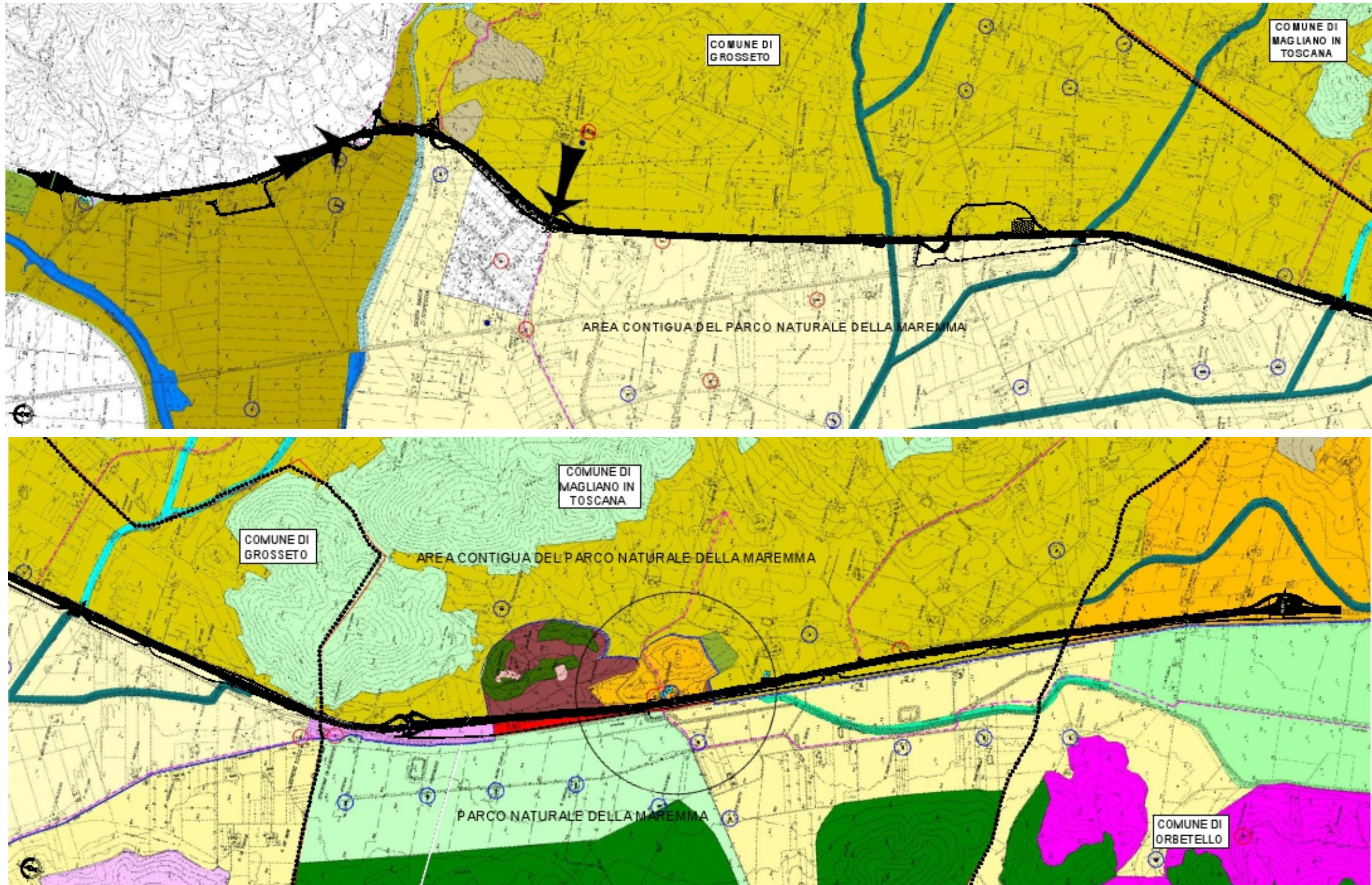


Figura 2.5 – Stralcio Piano del Parco della Maremma

Legenda - Area Contigua al Parco della Maremma

AMBITI A ELEVATO VALORE NATURALISTICO E AMBIENTALE (E)

E.1 - ASTA FLUVIALE DELL'OMBRONE

AMBITI DI ORIGINE ANTROPICA DI PREGIO AMBIENTALE E NATURALISTICO (F)

AMBITI FORESTALI (F.1)

F.1.1 - BOSCHI DELL'AREA CONTIGUA

AMBITI DI TUTELA AREALI (F.2)

F.2.1 - TALAMONACCIO
 F.2.2 - PIANA DELLA BONIFICA DI TALAMONE

AMBITI DI TUTELA LINEARI (F.3)

F.3.1 - FOSSO RISPECIA
 F.3.2 - FOSSO CARPINA
 F.3.3 - RETE DEI PRINCIPALI FOSSI E CANALI

AMBITI DI TUTELA PUNTUALI (F.4)

F.4.1 - BENI ED INTORNI DI SPECIFICO INTERESSE STORICO-ARCHITETTONICO (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A0)
 F.4.2 - BENI STORICO-ARCHITETTONICI ED ARCHEOLOGICI (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A1)
 F.4.3 - ARCHITETTURE RURALI DI RILEVANTE INTERESSE (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A2)
 F.4.4 - FRAMMENTI DI HABITAT: Pinetina di San Carlo, Querceto dell'Agro di Fonteblanda, Boschetti di Rispecchia, Macchie di Talamonaccio

TERRITORIO APERTO (G)

AREE AGRICOLE (G.1)

G.1.1 - AREA AGRICOLA DELLA BONIFICA
 G.1.2 - AREA AGRICOLA PEDECOLLINARE E COLLINARE - AGRO DI FONTEBLANDA
 G.1.3 - AREA AGRICOLA PEDECOLLINARE E COLLINARE - COMPRESORIO DEL MORELLINO DI SCANSANO
 G.1.4 - AREA AGRICOLA DI PERTINENZA DELL'OMBRONE

AREE URBANIZZATE ED INFRASTRUTTURE (G.2)

G.2.1 - ALBERESE
 G.2.2 - TALAMONE
 G.2.3 - TERME DELL'OSA

SERVIZI TURISTICO-RECREATIVI (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A3b) (G.3)

PARCHEGGI, SCAMBIO BUS/BICI E AREE DI SOSTA (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A4) (G.4)

ACCESSI E VIABILITA' PRINCIPALE (G.5)

G.5.1 - PORTE DEL PARCO
 G.5.2 - ACCESSI PRINCIPALI
 G.5.3 - VIABILITA' PRINCIPALE DI ACCESSO AL PARCO E ALL'AREA CONTIGUA

AREE DI RECUPERO AMBIENTALE (G.6)

G.6.1 - CAVA DEL BERRETTINO - LOC. FIUME MORTO
 G.6.3 - FASCIA S.S. AURELIA - FERROVIA

Legenda - Parco Naturale della Maremma

RISERVE INTEGRALI

RISERVE DI PREVALENTE INTERESSE SCIENTIFICO (A1)

A.1.1. AREE PALUSTRI E UMIDE DELLA TRAPPOLA E FOCE DELL'OMBRONE
 A.1.2. PADULETTO DI COLLELUNGO
 A.1.3. FASCIA COSTIERA PORTO VECCHIO - CALA FRANCESE - CALA ROSSA
 A.1.4. AREA BOSCATI SCOGGIO DELLA LEPRE
 A.1.5. AREA BOSCATI FOSSO DEL TRECCIONE

RISERVE ORIENTATE

RISERVE DI PROTEZIONE (B1)

B.1.1. SUGHERETA DI ALBERESE
 B.1.2. AREE AGRICOLE DELLA TRAPPOLA-SAN CARLO
 B.1.3. PASCOLI DELLA TRAPPOLA
 B.1.4. PASCOLI RIMESSINI-SCOGLIETTO
 B.1.5. ASTA FLUVIALE DELL'OMBRONE
 B.1.6. PASCOLI ARBORATI, SCARPATE E FORME CARSIICHE DEL VALLONE - SALTO DEL CERVO
 B.1.7. AREE UMIDE E PASCOLI DELLE MACCHIOZZE
 B.1.8. AREE PALUSTRI IDROVORA S. PAOLO

RISERVE DI INTERESSE MORFOLOGICO E/O VEGETAZIONALE (B2)

B.2.1. FASCIA COSTIERA DI COLLELUNGO
 B.2.2. FASCIA COSTIERA MARINA DI ALBERESE - OMBRONE - PRINCIPINA

RISERVE DI PAESAGGIO (B3)

B.3.1. CALA DI FORNO
 B.3.2. LASCO DI ALBERESE
 B.3.3. FASCE ECOTONALI DI VALLEBUA-CAPRARECCE
 B.3.4. FASCE ECOTONALI DI ALBERESE E VACCHERECIA
 B.3.5. CAMPO AL PINO

AREE DI PROTEZIONE

AREE FORESTALI (C1)

C.1.1. PINETA GRANDUCALE DI ALBERESE
 C.1.2. MONTI DELL'UCCELLINA
 C.1.4. BOSCHI DI COLLECCHIO

AREE DI PROTEZIONE AREALI (C2)

C.2.2. COLTURE ARBUSTIVE DI ALBERESE
 C.2.3. SET-ASIDE DEL COLLECCHIO
 C.2.4. PIANA DELLA BONIFICA DI TALAMONE

AREE DI PROTEZIONE LINEARI (C3)

C.3.3. RETE DEI PRINCIPALI FOSSI E CANALI

AREE DI PROTEZIONE PUNTUALI (C4)

C.4.1. BENI ED INTORNI DI SPECIFICO INTERESSE STORICO-ARCHITETTONICO
 C.4.2. BENI STORICO-ARCHITETTONICI ED ARCHEOLOGICI (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A1)
 C.4.3. ARCHITETTURE RURALI DI RILEVANTE INTERESSE (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A2)
 C.4.4. FRAMMENTI DI HABITAT: PINETINA DI SAN CARLO, QUERCETO DELL'AGRO DI FONTEBLANDA, BOSCHETTI DI RISPECIA, MACCHIE DI TALAMONACCIO

AREE DI PROMOZIONE

D.1 - AREE DI TUTELA DEL PAESAGGIO AGRARIO

AREE AGRICOLE (D2)

D.2.3. AREE AGRICOLE PEDECOLLINARI E COLLINARI - COMPRESORIO DEL MORELLINO DI SCANSANO
 D.2.5. AREE AGRICOLE DEL COLLECCHIO

AREE AD URBANIZZAZIONE CONTROLLATA (D3)

D.3.1. ALBERESE

SERVIZI TURISTICO-RECREATIVI (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A3a) (D.4)

PARCHEGGI, SCAMBIO BUS/BICI E AREE DI SOSTA (ELENCO ALLEGATO ALLE N.T.A. - A4) (D.5)

ACCESSI E VIABILITA' PRINCIPALE (D.6)

D.6.1. PORTE DEL PARCO
 D.6.2. ACCESSI PRINCIPALI
 D.6.3. VIABILITA' PRINCIPALE DI ACCESSO AL PARCO E ALL'AREA CONTIGUA

AREE DI RECUPERO AMBIENTALE (D7)

D.7.2. CAVE DI ALBERESE - LOC. C. BURRAIA
 D.7.3. CAVE DI COLLECCHIO - LOC. POGGIO
 D.7.5. FASCIA S.S. AURELIA-FERROVIA

Il tracciato di progetto in relazione agli indirizzi del Piano del Parco

Il Lotto 4 si sviluppa nella sua totalità all'interno dell'Area Contigua del Parco Naturale della Maremma, tranne dal km 10+900 al km 12+300 circa, dove ricade nell'Area a Parco.

Il tracciato, all'interno dell'area contigua, si inserisce maggiormente nel Territorio Aperto (G), ovvero in aree agricole. Le N.T.A. del piano del Parco della Maremma per tali aree stabiliscono che: *Sono le aree di origine antropica caratterizzate dalla presenza di valori ambientali e paesistici inscindibilmente connessi a forme colturali e produzioni agricole e dalla presenza di insediamenti sparsi e/o da insediamenti di più recente realizzazione anche prevalentemente edificati-urbanizzati. In queste aree sono preminenti la promozione e la qualificazione delle attività agro-pastorali come fattore strutturante del paesaggio e per lo sviluppo economico e sociale del contesto territoriale; sono preminenti le attività connesse alla fruizione turistico-ricreativa e alla ricettività. Il Parco, in conformità con la normativa vigente, fornisce specifiche direttive per gli interventi di manutenzione e riqualificazione-recupero del paesaggio anche tramite appositi piani redatti dai Comuni territorialmente competenti, nonché la realizzazione di servizi e infrastrutture turistico-ricreative con particolare attenzione alla qualità architettonica e realizzativa degli interventi ed al loro inserimento ambientale e paesistico.*

Nel tratto iniziale del progetto, dal km -1+340 al km -1+170 circa, tratto prossimo alla Barriera di Esazione del Collegamento funzionale, il tracciato si affianca ad un Ambito di Tutela Puntuale (F.4), rappresentato da un'area che perimetra un bene ed il suo intorno di specifico interesse storico-architettonico (F.4.1).

Dal km 9+530 al km 9+710 circa, per un breve tratto, il tracciato lambisce la zona F.1.1 aree a bosco dell'area contigua, mentre dal km 9+710 al km 10+900 circa il tracciato intercetta l'area di recupero ambientale G.6

La parte in cui il tracciato si inserisce nella zona del Parco Naturale della Maremma è caratterizzata dai seguenti ambiti:

AREE DI PROMOZIONE

- aree agricole D2: Aree agricole del Collecchio (D.2.5),
 Aree agricole pedecollinari e collinari – comprensorio del Morellino di Scansano,
- aree di recupero ambientale D7: Fascia S.S. Aurelia-Ferrovia (D.7.5),

AREE DI PROTEZIONE

- aree di protezione puntuali C4: Beni ed intorni di specifico interesse storico-architettonico (C.4.1).

Le N.T.A. del piano del Parco della Maremma per tali aree stabiliscono che:

Aree DI PROTEZIONE "C": Sono le aree di origine antropica caratterizzate dalla presenza di valori ambientali e paesistici inscindibilmente connessi a forme colturali e produzioni agricole e dalla presenza di architetture ed insediamenti di un certo rilievo. Le esigenze di conservazione, ripristino e riqualificazione delle attività, degli usi e delle strutture produttive caratterizzanti insieme con i segni fondamentali del paesaggio naturale e agrario, nonché le attività connesse al settore turistico-ricreativo sono preminenti. Sono ammessi gli interventi di manutenzione e riqualificazione-recupero del paesaggio tramite appositi piani.

Aree di PROMOZIONE "D": Sono le aree di origine antropica caratterizzate dalla presenza di valori ambientali e paesistici inscindibilmente connessi a forme colturali e produzioni agricole e dalla presenza di insediamenti sparsi e/o da insediamenti di più recente realizzazione anche prevalentemente edificati-urbanizzati. Sono preminenti la promozione e la qualificazione delle attività agro-pastorali come fattore strutturante del paesaggio e per lo sviluppo economico e sociale del contesto territoriale; sono preminenti le attività connesse alla fruizione turistico-ricreativa e alla ricettività. Sono ammessi gli interventi di manutenzione e riqualificazione-recupero del paesaggio tramite appositi piani, nonché la realizzazione di servizi e infrastrutture turistico ricreative con particolare attenzione alla qualità architettonica e realizzativa degli interventi ed al loro inserimento ambientale e paesistico. Sono ammessi altresì gli interventi per la riqualificazione delle aree urbanizzate e del patrimonio edilizio con particolare attenzione alla qualità architettonica.

L'art. 25 – Aree di recupero ambientale (D7) per la Fascia S.S. Aurelia-Ferrovia D.7.5 stabilisce che: Si tratta di una fascia di territorio ricompresa tra la Ferrovia Tirrenica e la S.S. Aurelia, che corrono pressoché paralleli in direzione Nord-Sud, e confinante verso nord con l'area della Stazione di Alberese e verso sud con l'area del Collecchio. E' un'importante area di transizione che ha ormai perduto le connotazioni storiche ed ambientali originarie in stato di semiabbandono e che, come l'area della Stazione di Alberese, sarà interessata dal previsto corridoio tirrenico, ma il cui ruolo di cerniera tra Parco ed Area Contigua risulta di rilevantissima importanza sia funzionale, che paesistica ed ecologica. L'area ricade in parte in Area Contigua ed in parte, davanti al Collecchio, nel Parco ed è ricompresa in Comune di Magliano in T. Per tale area, in occasione della eventuale costruzione del previsto "corridoio tirrenico", deve essere prevista la redazione di un "Piano di Recupero" di iniziativa privata ai sensi dell'art. 28 della L. 5 agosto 1978 n. 457 coordinato dall'Ente Parco (Ente Parco in accordo con la Provincia, il Comune di Magliano in T. e la Società costruttrice del Corridoio Tirrenico) e che preveda, oltre alle necessarie opere di integrazione ambientale e paesistica della nuova infrastruttura viaria anche la realizzazione di un'ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea dell'Aurelia) nell'area tra il Collecchio e il Set-aside del Collecchio. Nello stesso Piano di Recupero dovranno essere previsti collegamenti funzionali sia per il transito di mezzi agricoli

che per la percorribilità pedonale e ciclabile degli itinerari turistici con incremento dell'offerta di servizi turistici ai visitatori nel Parco. Dovranno inoltre essere messi in atto interventi per garantire la realizzazione di corridoi ecologici al fine di consentire il collegamento tra l'area protetta e l'area contigua da parte della fauna selvatica.

Nell'**Area Contigua**, così come definita all'art. 1 "L'Ambito territoriale di applicazione" (N.T.A.), ai sensi dei comma 3 e 4 dell'art.13 della L.R. n.24/1994, la Provincia di Grosseto ed i Comuni di Grosseto, Orbetello e Magliano in Toscana attuano le direttive contenute nel Piano del Parco alle quali debbono uniformarsi il PTCP della Provincia di Grosseto e le diverse discipline ed i regolamenti urbanistici dei rispettivi Comuni. Nell'area si applicano le **misure di salvaguardia** di cui alla legge 3 novembre 1952, n. 1902 e successive modificazioni e rimangono operative le disposizioni di cui al Piano Territoriale di Coordinamento approvato il 26/07/1977 con Del. Cons. Reg. n. 431, ai sensi dell'art. 5 della L.R.T. n° 65/1975 Istituzione del Parco naturale della Maremma, con particolare riferimento al divieto di qualsiasi trasformazione morfologica, vegetazionale, colturale e dell'assetto faunistico ed alla obbligatorietà di nulla-osta da parte dell'Ente Parco per qualsiasi attività edilizia. In quest'area la Provincia di Grosseto ed i Comuni di Grosseto, Orbetello e Magliano in Toscana attuano le direttive contenute nel Piano del Parco alle quali debbono uniformarsi le diverse discipline ed i regolamenti urbanistici dei rispettivi Comuni.

Nell'**Area Parco** qualsiasi intervento, impianto ed opera edilizia soggetta al rilascio di concessione o autorizzazione edilizia, è subordinata al rilascio di preventivo nulla osta dell'Ente Parco, ai sensi dell'art. 20 della L.R. 16 marzo 1994 n. 24 si applicano le disposizioni contenute nell'art. 13 della L. 6 dicembre 1991 n. 394. La competenza territoriale nell'area parco è dell'Ente Parco Regionale della Maremma. Ai sensi dell'art. 7.21 in tutto il territorio dell'Area Parco e Area Contigua, le opere relative all'Allegato I e all'Allegato II della Direttiva Comunitaria n.337 del 1985 "Valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati" con specifico riferimento ad autostrade, vie di rapida comunicazione, elettrodotti ad alta tensione, tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza, impianti di depurazione, ecc. sono sottoposti alla pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi del DPCM n°377 del 10 agosto 1988 "Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della L. 349/86". Sono altresì sottoposti a procedure di valutazione di impatto ambientale le categorie di progetti di cui all'Allegato 3 della LR 3 novembre 1998 n. 79 "Norme per la valutazione di impatto ambientale, e le opere di compensazione degli impatti sono soggetti a nulla osta da parte dell'Ente Parco.

2.2 Provincia di Grosseto

2.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale della Provincia di Grosseto (PTCP) è stato approvato con D.C.P. n. 20 dell'11 giugno 2010 e declina e sviluppa alla scala provinciale, in un quadro di coerenza generale, i contenuti del Piano di Indirizzo Territoriale regionale (P.I.T.), con particolare riferimento agli obiettivi e metaobiettivi nella loro duplice valenza, statutaria e strategica e in particolare:

- definisce lo statuto del territorio provinciale;
- individua le prescrizioni per la finalizzazione e il coordinamento delle politiche di settore degli strumenti della programmazione della provincia, oltre alla definizione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza provinciale;
- dispone le salvaguardie di cui all'art. 51, c. 3 della L.R. 1/05;
- formula indirizzi e criteri per lo sviluppo del territorio provinciale.

Tra gli obiettivi prefissati dal PTC della Provincia di Grosseto si sottolinea l'importanza di:

- interpretare le esigenze collettive come motore di innovazione concettuale e operativa;
- ottimizzare l'efficacia degli indirizzi nella ricerca di qualità territoriale per tutti;
- complementarità funzionale, integrazione delle risorse e accessibilità diffusa come fattori di valore aggiunto da sviluppare con impegno comune;
- scolpire nell'immaginario collettivo la nuova dimensione culturale del territorio maremmano;
- Grosseto come hub dell'interconnessione "locale"- "globale" in grado di proiettare la provincia in nuovi circuiti mediterranei, europei e mondiali;
- specificare e riarticolare in aderenza alle nuove esigenze e potenzialità i criteri evolutivi del "distretto rurale";
- accrescere il ruolo della Provincia come centro di servizi per i Comuni;
- collegamento sempre più stretto fra pianificazione e atti concreti grazie a un dialogo sempre più efficace tra Enti e soggetti di governo.

Azioni strategiche

Il PTC ritiene di interesse strategico a livello nazionale e internazionale l'adeguamento della S.S.1 Aurelia alle esigenze dei grandi traffici internazionali e locali attraverso progetti che tengano conto delle particolari problematiche urbanistiche ed ambientali dell'intero territorio. Viene comunque previsto **il riassetto del Corridoio Tirrenico (con caratteristiche autostradali)** in modo da incentivare lo sviluppo dell'integrazione territoriale. La componente stradale del Corridoio Tirrenico è attualmente costituita dall'autostrada A12 e dalla Statale Aurelia nella tratta Rosignano - Civitavecchia.

Nel Corridoio Tirrenico, da intendersi come sistema plurimodale, sono compresi anche la ferrovia, i porti e gli aeroporti della Toscana costiera. Il Corridoio Tirrenico fa parte della rete transeuropea dei Trasporti (T.E.N.) prevista dal Parlamento Europeo con Decisione n° 1692/96 e dal Consiglio Europeo del 23/07/1996, in quanto asse portante dell'Arc Sud European (le regioni costiere mediterranee di Spagna, Francia ed Italia). Nel tratto toscano e laziale vi si sovrappongono il traffico passeggeri e merci di lunga percorrenza, il traffico merci dei Porti di Livorno e Civitavecchia e il traffico del turismo balneare locale. Il percorso complessivo di riferimento è Palermo - Rotterdam. (rete primaria di transito e scorrimento del PIT). Inoltre risulta prioritario contemperare le esigenze trasportistiche del Corridoio Tirrenico con le esigenze funzionali e le valenze paesistico - ambientali ai fini del mantenimento dei caratteri identitari del territorio. Oltre ai requisiti di ordine generale sulle infrastrutture per la mobilità (art.31 Norme di Piano) si richiede di offrire una percezione significativa e qualificante del territorio.

Si rimanda all'elaborato "PTCP Grosseto: azioni strategiche" in scala 1:10.000 - SUA103.

Infrastrutture e Insediamenti

Nel sistema insediativo provinciale si riconoscono sottosistemi caratterizzati dalla condivisione sia in termini sostanziali che di appartenenza culturale di determinate risorse-chiave di tipo ambientale. Questi sottosistemi insediativi individuano dunque distinti ambiti in ciascuno dei quali vigono modalità sostanzialmente omogenee di comportamento e di sfruttamento delle risorse territoriali. Questa marcata convergenza di caratteri ed omogeneità porta a definire tali sistemi come "aree omonomiche" (aree "omogenee" per caratteristiche insediative, funzionali, culturali e produttive – art. 5 Norme di Piano), ovvero soggette a regole insediative condivise. Ai fini del coordinamento provinciale si individuano 7 di queste ambiti denotati dal termine metaforico "Città della Maremma". Il tracciato oggetto di studio ricade in due aree distinte.

Per la sua totalità il Lotto 4 ricade nell'area C "Città della Città", solo per un breve tratto (circa 500 m) attraversa l'area P "Città dei Poderi dal km 11+900 al km 12+300 circa.

L'ambito "Città della città" è caratterizzato da un territorio agricolo rurale con un sistema insediativo complementare e fortemente integrato con margini urbani consolidati, perfettamente inseriti nel contesto ambientale. Il patrimonio edilizio archeologico è pienamente recuperato e valorizzato. Gli obiettivi del Piano per tale ambito sono rivolti principalmente alla riqualificazione del patrimonio ambientale mediante l'eliminazione del dissesto idrogeologico, il recupero della rete della Bonifica, la difesa della costa dall'erosione marina. Per la mobilità si prevede il completamento del Corridoio Tirrenico e del raddoppio "2 Mari. Si propongono interventi di potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture, nonché l'incremento di attività e servizi archeologici, termali e culturali.

Si rimanda all'elaborato "PTCP Grosseto: infrastrutture ed insediamenti" in scala 1:10.000 - SUA102.

2.2.2 Piano Interprovinciale di gestione dei rifiuti urbani ed assimilati e dei rifiuti speciali anche pericolosi dell'ATO Toscana sud

In data 9 aprile 2014, è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana, Parte II, n. 14, l'Avviso di adozione del Piano interprovinciale di gestione dei rifiuti dell'ATO Toscana Sud, come stabilito dal comma 6 dell'art. 12 della L.R.T. n. 25/1998 e dal comma 1 dell'art. 25 della L.R.T. n. 10/2010. Il Piano comprende i comuni delle province di Arezzo, Siena e Grosseto.

Gli obiettivi del Piano, sono brevemente illustrati di seguito:

- 1) la completa autosufficienza, a livello di ATO Toscana Sud, costruita a partire dalla autosufficienza di ogni territorio: nella raccolta dei rifiuti urbani pericolosi e non pericolosi; nel trattamento della frazione organica dei rifiuti urbani, anche raccolti in forma differenziata; nello smaltimento dei rifiuti urbani non pericolosi (artt. 23 e 25 della legge regionale n. 25/1998 e gli artt. 179, 181 e 182 del D.Lgs. n. 152/2006);
- 2) il perseguimento, con forme graduali, della omogeneizzazione e della integrazione dei sistemi di raccolta, trattamento e recupero dei rifiuti urbani ed assimilati;
- 3) la declinazione, nelle forme tecnicamente ed economicamente possibili e sostenibili, dell'obiettivo di ridurre la produzione dei rifiuti e la loro pericolosità, tenendo a riferimento, limitatamente ai rifiuti urbani, l'obiettivo posto dal Piano Regionale di Sviluppo della riduzione del 15% rispetto alla produzione 2004 (art. 4 della legge regionale n. 25/1998; artt. 178, 179 e 180 del D.Lgs. n. 152/2006);
- 4) la declinazione, in forma adeguata, del principio di prossimità da applicarsi nel trattamento e smaltimento dei rifiuti speciali, anche pericolosi, prodotti nei territori delle tre Province;
- 5) il raggiungimento, almeno, degli obiettivi posti dalla vigente pianificazione regionale in tema di raccolta differenziata dei rifiuti urbani e quelli posti dalla vigente normativa, nazionale e regionale, nelle forme tecnicamente ed economicamente possibili e sostenibili, in modo tale che sia, comunque, garantito che la raccolta differenziata sia funzionale ad un reale ed efficace recupero, riutilizzo e riciclaggio dei materiali raccolti secondo tale forma, anche al fine di raggiungere l'obiettivo di cui al punto successivo; tale obiettivo verrà esplicitato attraverso la individuazione dell'obiettivo da trarre, dei relativi tempi, e della necessaria metodologia applicabile di calcolo della raccolta differenziata;
- 6) la riduzione dello smaltimento finale dei rifiuti attraverso il riutilizzo, il riciclo e le diverse forme di recupero, incluso quello energetico, con la precisazione che "le misure dirette al recupero di rifiuti mediante riutilizzo, riciclo o ogni altra azione diretta ad ottenere da essi materia prima secondaria sono adottate con priorità rispetto all'uso dei rifiuti come fonte di energia";
- 7) il raggiungimento degli obiettivi stabiliti nella Pianificazione regionale in tema di gestione dei rifiuti, compresi quelli previsti per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da collocare in discarica, nonché quelli

presenti nel Piano regionale per la gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio e nel Programma di decontaminazione e smaltimento degli apparecchi e dei PCB in essi contenuti e della bozza di piano per la raccolta e lo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario;

- 8) l'adeguata considerazione del divieto di collocare in discarica rifiuto tal quale, cioè non trattato, e del divieto di collocare in discarica rifiuti con PCI superiore a 13.000 kJ/kg;
- 9) la declinazione, nelle forme adeguate ed opportune, dei temi segnalati alla attenzione delle Province nel Piano straordinario previsto nell'art. 27 della legge regionale n. 61/2007, approvato dalle rispettive Comunità di Ambito dell'area Vasta ATO 7, ATO 8 e ATO 96;
- 10) il mantenimento, quale riferimento temporale del Piano interprovinciale, del periodo di dieci anni dalla sua approvazione.

2.2.3 Piano delle Attività Estrattive di Recupero delle Aree Escavate e Riutilizzo dei Residui Recuperabili della Provincia

Con Deliberazione n. 49 del 29 ottobre 2010 è stato approvato il Piano delle Attività Estrattive di Recupero delle aree escavate e riutilizzo dei residui recuperabili della Provincia (PAERP). Il Piano, tenendo conto di valutazioni di carattere geominerario, economico e della stima del fabbisogno complessivo dei materiali da estrarre, tratta principalmente i seguenti temi:

- localizzazione dei giacimenti potenzialmente coltivabili
- principali vincoli ostativi o condizionanti che possono imporre limitazioni d'uso all'attività estrattiva (Es. siti di interesse naturalistico di importanza comunitaria);
- prescrizioni e criteri per l'attuazione del P.R.A.E.R. con specifico riferimento alla
- formazione dei Piani di Settore "sotto-ordinati".

Le risorse sono distinte in due settori:

- Settore I "Materiali per usi industriali, per costruzioni ed opere civili";
- Settore II "Materiali ornamentali".

2.2.4 Piano provinciale di bonifica dei siti inquinati

Il piano provinciale di bonifica dei siti inquinati è stato approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 17 del 30 marzo 2006. I piani provinciali per la bonifica dei siti contaminati costituiscono parte del Piano provinciale di gestione dei rifiuti. I piani provinciali per la bonifica dei siti contaminati comprendono:

- la perimetrazione dei singoli ambiti di bonifica;
- la stima degli oneri finanziari per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza e/o di bonifica degli ambiti di bonifica definiti dal piano regionale;

- la quantità e della qualità dei materiali da rimuovere e smaltire nonché le modalità per il loro smaltimento;
- l'elenco delle aree già messe in sicurezza e/o bonificate con i rispettivi vincoli di destinazione d'uso che costituiscono salvaguardia ai quali i comuni conformano il proprio piano regolatore;
- la definizione delle priorità degli interventi di bonifica e/o messa in sicurezza delle aree inquinate definite a medio termine dal piano regionale, con l'indicazione dei termini entro i quali devono essere presentati i progetti.

Il Piano provinciale cataloga i siti nel modo seguente:

- siti inquinati di nuova segnalazione ai sensi art. 17 comma 3 D. Lgs. n. 22/97 e s.m.;
- siti a breve termine del Piano Regionale (Del. C.R.T. n° 384/99);
- siti a medio termine compresi quelli oggetto di ulteriore approfondimento del Piano Regionale (Del. C.R. T. n° 384/99) monitorati durante la stesura del Piano provinciale;
- siti oggetto di ripristino ambientale del Piano Regionale (Del. C.R.T. n° 384/99);
- siti inquinati oggetto di comunicazione o di accertamenti ai sensi degli articoli 7, 8, 9 del D.M. n°471/99.

Lungo il tratto di progetto del Lotto 4 non si riscontra la presenza di siti inquinati.

3 PIANIFICAZIONE DI SETTORE

3.1 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica individua l'organizzazione e lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture di trasporto del Paese, attraverso la definizione di un insieme di corridoi plurimodali. Il Piano definisce il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) "attuale" (in riferimento al momento della redazione del Piano), ovvero l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale. In base alla modalità di trasporto lo SNIT è suddiviso in:

- rete stradale;
- rete ferroviaria;
- porti e sistema idroviario;
- aeroporti;
- centri merci.

I corridoi plurimodali sono le direttrici sulle quali si svolgono le principali relazioni internazionali e nazionali a lunga distanza. In questo contesto il collegamento autostradale tra Livorno e Civitavecchia rappresenta il completamento del corridoio tirrenico, che si sviluppa lungo il litorale occidentale della penisola. Secondo gli indirizzi del PGTL, i corridoi si dovranno integrare con assi trasversali, per consentire interrelazioni funzionali tra gli ambiti territoriali del Paese caratterizzati da assetti economici e sociali ancora in fase di sviluppo.

Il Piano inserisce l'Autostrada A12 nella rete nazionale delle strade di grande comunicazione, ed indica, tra le opere di primaria realizzazione, il completamento di tale infrastruttura.

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed all'integrazione della rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture, senza variazioni di tracciato. In alcuni casi, dove vincoli orografici o ambientali non lo consentano, sono state considerate varianti ai tracciati esistenti. L'individuazione degli interventi da realizzarsi sulla rete SNIT non di primo livello, è rimandata, invece, allo specifico programma di settore, dando comunque priorità al superamento di situazioni di evidenti criticità funzionali e di sicurezza della rete (colli di bottiglia) e/o al miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale e regionale.

Gli interventi considerati, coerenti con le strategie generali sopra descritte, riguardano tra gli altri:

- messa in sicurezza degli assi autostradali fuori norma e delle strade statali non coerenti con le norme del Codice della Strada, per circa 2.000 km;

- potenziamento ed omogeneizzazione delle caratteristiche dei corridoi lungo il Tirreno e l'Adriatico;
- potenziamento o creazione di bypass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali.

Per il settore stradale è stato individuato un primo insieme di interventi prioritari rispondenti ad evidenti criticità funzionali (livelli di saturazione) e di sicurezza (livelli di pericolosità) della rete. Le criticità sono in molti casi già presenti ad oggi o sono da attendersi anche nelle ipotesi più prudentiali di crescita del traffico stradale (scenario di domanda basso e riequilibrio modale).

I rimanenti interventi formeranno oggetto di approfondimento sulla base di parametri di efficienza economica e di efficacia tecnica, quali la pericolosità ed il grado di saturazione.

Tale approfondimento potrà consentire ad alcuni interventi di rientrare nel novero di quelli prioritari, anche in considerazione della particolare rilevanza strategica degli stessi.

Gli interventi prioritari, per i quali si è manifestata la volontà e l'impegno a operare per la più sollecita attuazione, anche attraverso la rimozione del divieto alla costruzione di nuove autostrade e l'affidamento di nuove concessioni, sono risultati i seguenti:

- messa a norma delle principali autostrade;
- completamento e potenziamento dei corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico e delle dorsali Napoli – Milano (Variante di Valico) e Roma – Venezia (E 45 - E 55, in particolare il tratto Ravenna - Venezia).

3.2 La rete stradale del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

La rete stradale che fa parte dello SNIT attuale è formata dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità. La rete (stradale e autostradale nazionale) si estende per 22.108 km. Essa si connette a quelle dei paesi esteri mediante 13 valichi alpini, appartenenti alle reti TEN e ai corridoi paneuropei, così suddivisi: Francia (Ventimiglia, Limone Piemonte - traforo Col di Tenda, Bardonecchia – Frejus, Courmayeur - Monte Bianco, St. Oyen); Svizzera (Gran San Bernardo, Ponte Tresa, Domodossola, Como); Austria (Brennero, San Candido, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste-Villa Opicina). Attraverso i valichi stradali del SNIT transitano annualmente (dati 1996) 64,7 milioni di tonnellate di merce (58,8% del totale dei valichi stradali e ferroviari). L'estensione della rete SNIT è elevata nelle regioni del Sud, (49,6% del totale nazionale), ma con elevata presenza di strade ad una corsia per senso di marcia (57,6% del totale nazionale). Nelle regioni del Centro la rete è costituita prevalentemente da strade con caratteristiche più elevate (autostrade e strade a due corsie per senso di marcia). Nelle regioni del Nord

si concentra il 51% della rete autostradale nazionale. Le dotazioni unitarie per abitante e superficie, distinte per macroregioni, risultano maggiori nel Sud; nelle tre macroregioni lo scarto rispetto alla media nazionale è tuttavia contenuto, specie in relazione alla superficie. Confrontando i rapporti tra l'estensione delle reti viarie e la domanda annuale totale passeggeri e merci terrestri, per la rete equivalente un maggiore utilizzo potenziale si verifica ancora una volta nelle regioni del Nord; il Centro presenta valori prossimi alla media nazionale, il Sud presenta indici molto più alti. Gli indici riferiti alla sola rete autostradale presentano un andamento analogo; gli scarti tra le tre realtà sono tuttavia meno accentuati.

La direttrice in esame fa parte della rete SNIT di primo livello, la cui ossatura è costituita, nella parte continentale del paese, da:

- asse longitudinale orientale;
- asse longitudinale dorsale;
- asse longitudinale occidentale;
- asse Est-Ovest;
- principali assi trasversali di connessione.

L'opera in esame rientra nell'asse longitudinale occidentale che è attualmente formato, in successione, dall'A3 da Reggio Calabria a Napoli, dalla A1 da Napoli a Roma, da un tratto del G.R.A. di Roma, dalla A12 da Roma a Civitavecchia, quindi dalla SS1 fino a Cecina, dalla A12 da Cecina a Genova e dalla A10 fra Genova e il confine francese a Ventimiglia.

Tra gli interventi del primo gruppo di priorità sulla rete stradale **vi è il completamento e il potenziamento del corridoio longitudinale tirrenico** e in particolare della tratta Rosignano – Grosseto – Civitavecchia dove si registra un grado di saturazione pari a S3 (il più alto).

Per le altre arterie stradali che hanno influenza su tale direttrice il PGTL prevede:

- completamento e potenziamento delle dorsali Napoli - Milano (Variante di Valico) e Roma - Venezia (E45-E55, in particolare il tratto Ravenna - Venezia);
- potenziamento o creazione di bypass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali ed in particolare del G.R.A. di Roma e del Nodo di Genova;
- potenziamento della trasversale Toscana – Umbria - Marche con il collegamento Grosseto - Fano.

3.3 Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità

Il nuovo Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti.

La L.R. 55/2011, ha istituito il PRIIM con la finalità realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci, ottimizzare il sistema di accessibilità alle città toscane, al territorio e alle aree disagiate e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale, ridurre i costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Il Piano definisce ed aggiorna periodicamente il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture e all'offerta dei servizi definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito del piano ed individua i criteri di ripartizione delle risorse a cui i documenti attuativi debbono attenersi.

La legge di istituzione del piano ha definito le finalità principali in materia di mobilità e infrastrutture:

- realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci;
- ottimizzare il sistema di accessibilità al territorio e alle città toscane e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale;
- ridurre i costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Sono, inoltre, definiti gli ambiti interconnessi di azione strategica:

- realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;
- qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico;
- azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria;
- interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana;
- azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

Per ogni ambito interconnesso di azione strategica sono definiti i seguenti obiettivi strategici:

1. *Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale.* Costituiscono obiettivi strategici il completamento del tratto toscano del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità e il nodo

ferroviario di Firenze che costituiscono itinerario di interesse prioritario nelle reti TEN-T ed il rafforzamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali (potenziamento A1 e A11) e ferroviari, aumentando la funzionalità del reticolo autostradale regionale; risulta essenziale l'attivazione di investimenti privati quale alternativa alle ridotte disponibilità finanziarie pubbliche, per la realizzazione di opere di potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale, quali il **completamento del Corridoio tirrenico**, il completamento della SGC E78 Grosseto-Siena-Arezzo-Fano, l'adeguamento della strada regionale FI-PI-LI e l'attivazione con ANAS per la messa in sicurezza e l'ammodernamento del raccordo autostradale Siena-Firenze.

2. *Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico.* E' necessario il completamento del processo di velocizzazione dei servizi ferroviari e di qualificazione del trasporto pubblico locale su gomma attraverso la riprogettazione delle reti, l'introduzione di nuovi sistemi di monitoraggio e valutazione delle prestazioni, l'individuazione di un rinnovato modello di governance orientato ad un processo aggregativo dell'ambito ottimale di gestione, nonché dei livelli di governo; in tale contesto è rafforzato il ruolo regionale in termini di programmazione e vigilanza, garantendo la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'isola d'Elba ed il miglioramento dei collegamenti, anche di carattere turistico, con i porti e gli aeroporti toscani.

3. *Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria.* Azioni per la qualificazione della mobilità urbana; completamento della rete tramviaria dell'area fiorentina e realizzazione del people mover tra Pisa aeroporto e la stazione ferroviaria; interventi per la sicurezza stradale e azioni per la sensibilizzazione della popolazione in relazione ai corretti comportamenti di guida; avvio della realizzazione della rete regionale della mobilità ciclabile; sviluppo di tecnologie di innovazione e di infomobilità per il miglioramento della qualità dei trasporti e dei servizi; sostegno, anche tramite specifiche previsioni del capitolato di gara per l'affidamento del lotto unico regionale, dei piani di investimento per il rinnovo del parco mezzi nel trasporto pubblico su gomma, a vantaggio dell'utilizzo di veicoli meno inquinanti.

4. *Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana.* Infrastrutturazione e potenziamento, nonché messa in atto, di azioni volte a favorire forme di sinergia e integrazione del sistema dei porti nazionali (Livorno, Piombino e Marina di Carrara) a beneficio del traffico merci; attuazione dell'Autorità Portuale regionale, per il sostegno alla cantieristica ed alla nautica da diporto e al rafforzamento e consolidamento del traffico marittimo; rafforzamento della dotazione aeroportuale e specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in una logica di integrazione dell'attività, dei servizi e del relativo sviluppo.

5. *Azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.* Conoscere in tempo reale i servizi programmati e disponibili, favorendo l'utilizzo dei mezzi pubblici e delle piste ciclabili per la riduzione dell'uso del mezzo privato, supportando gli enti locali

nell'incentivazione di alcune specifiche azioni di miglioramento infrastrutturale, promuovendo la ricerca e la formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali.

Di seguito si sintetizzano gli obiettivi specifici previsti per l'obiettivo generale 1. *Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale:*

1.1 Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati, adeguamento di tratti stradali regionali prevedendo anche per il traffico pesante aree di sosta attrezzate per il riposo dei conducenti, per il rifornimento di carburante e punti di informazione.

1.2 Potenziamento dei collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione dei raccordi nei nodi intermodali.

1.3 Monitoraggio degli effetti della realizzazione delle grandi opere per la mobilità.

Per quanto attiene l'obiettivo specifico 1.1 *Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati* assume un ruolo rilevante, l'adeguamento del raccordo autostradale Firenze Siena e il completamento della Strada di Grande Comunicazione E78. **È necessario, inoltre, proseguire le azioni per** l'adeguamento della rete autostradale nazionale finalizzato al completamento dell'adeguamento a tre corsie dell'Autostrada del Sole, **l'adeguamento a tipologia autostradale del corridoio tirrenico** e l'adeguamento della autostrada Firenze Mare. Per quanto riguarda la SGC FI-PI-LI, la LR 77/2012, all'art. 38, stabilisce che la Giunta regionale debba trasmettere al Consiglio regionale, la proposta di aggiornamento del programma della viabilità regionale, definendo gli interventi di adeguamento della SGC FI – PI - LI e le forme di gestione e finanziamento.

3.4 Atti di programmazione e concertazione

3.4.1 Piano Pluriennale ANAS 2015 - 2019

Il Piano Pluriennale Anas 2015-2019 prevede il 43,7% delle risorse, pari a 8,8 miliardi di euro, per gli interventi di completamento di 520 km di itinerari esistenti; il 40,6% delle risorse, pari a 8,2 miliardi di euro, per la manutenzione straordinaria e per le opere di messa in sicurezza lungo 2.919 km; e il 15,7%, pari a 3,2 miliardi di euro, per la realizzazione di nuove opere su 204 km. Complessivamente, dunque, i lavori interessano 3.643 km di strade. Dei 20,2 miliardi di euro, inoltre, il 63,4% delle risorse, pari a 12,8 miliardi, sono destinati al Mezzogiorno e alle Isole, mentre il 36,6%, pari a 7,4 miliardi di euro, va a finanziare interventi nel Centro Nord.

Gli interventi del Piano sono stati selezionati con l'obiettivo principale di adeguamento e messa in sicurezza della rete sulla base dei seguenti criteri:

- risoluzione delle criticità strutturali, con particolare riferimento alle opere d'arte principali;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale;
- miglioramento delle condizioni di circolazione e conseguente riduzione dell'incidentalità sulla rete;
- messa in sicurezza della rete stradale da frane e rischio idraulico;
- riequilibrio territoriale e riduzione del divario infrastrutturale tra Centro-Nord e Mezzogiorno;
- appartenenza degli interventi alla Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T);
- disponibilità di risorse aggiuntive, in modo da massimizzare il volume di investimenti attivabile;
- rispetto degli impegni assunti a seguito di intese, accordi e convenzioni;

Tra gli itinerari per i quali sono stati programmati interventi di riqualificazione o di manutenzione straordinaria, sono compresi la nuova Autostrada A3 Salerno Reggio Calabria per cui sono previsti 1 miliardo e 765 milioni di euro, la E45/E55 Orte-Mestre (1 miliardo e 671 milioni di euro), la strada statale 106 "Jonica" (1 miliardo e 500 milioni di euro), la A19 "Palermo – Catania" (872 milioni di euro), la strada statale 372 "Telesina" (658 milioni di euro), la strada statale 16 "Adriatica" (593 milioni di euro), i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa (383 milioni di euro), la strada statale 9 "Via Emilia" (374 milioni di euro), il Grande Raccordo Anulare di Roma (349 milioni di euro), la strada statale 182 "delle Serre Calabre" (349 milioni di euro), in Sardegna la strada statale 131 "Carlo Felice" (282 milioni di euro) e la SS554 "Cagliaritano" (275 milioni di euro), e ancora la E78 "Grosseto Siena" (237 milioni di euro), la SS1 "Aurelia" (198 milioni di euro), la SS 67 "Tosco Romagnola" (136 milioni di euro).

4 ANALISI DEL SISTEMA VINCOLISTICO

L'analisi vincolistica (vedi elab. "Carta dei vincoli e delle aree di tutela in scala 1:10.000 – SUA105) è stata svolta considerando i dati del Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, del Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Grosseto e della strumentazione urbanistica comunale di Grosseto, Magliano in Toscana ed Orbetello.

Un'ulteriore fonte è stata la mappatura dei siti Rete Natura 2000 (Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" e dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat"), del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Parco Regionale della Maremma e del SITA della Regione Toscana. Inoltre sono state messe in evidenza le *Important bird areas* (IBA), ovvero, zone che ospitano percentuali significative di uccelli di specie rare o minacciate oppure se ospita eccezionali concentrazioni di uccelli di altre specie.

E' stato, inoltre, considerato il vincolo idrogeologico.

Il tracciato del lotto 4 si sviluppa lungo la sede della SS1 Aurelia, o si discosta da questa per un breve tratto, pertanto gli interventi previsti sono attuati all'interno della fascia di rispetto stradale.

L'intera tratta di progetto si sviluppa all'interno dell' **Area contigua al Parco Naturale Regionale della Maremma** (art. 1 Piano per il Parco Nazionale Regionale della Maremma, art. 13 LR 24/94 e smi) disciplinato dall'art. 142 lett. f comma 1 del D.lgs 42/2004. Tra il km 10+900 al km 12+300 invece il tracciato si inserisce nell'area protetta del Parco Regionale.

Dal km 5+100, fino a fine progetto, il tracciato è inserito o lambisce aree sottoposte a del **vincolo paesaggistico** (art. 136 del D.Lgs. 42/2004). Le aree interessate sono le seguenti:

- 36-1974: "Zona di Alberese ai piedi dei Monti dell'Uccellina sita nel Comune di Grosseto". Area di notevole interesse pubblico perché rappresenta un comprensorio complementare ed indissolubile dalla stupenda catena montuosa dell'Uccellina e compare con essa nello stesso quadro panoramico, di una pianura ben coltivata, godibile dall'Aurelia, dalla ferrovia e dalla rete viaria della località. La pianura, in se stessa, è caratterizzata anche da stupendi viali alberati con pini emergenti nel paesaggio e nell'ambiente, dando vita nell'insieme ad una tipica, piacevole fisionomia agricola del suolo meritevole di salvaguardia.
- 268-1962-2: "Zona dei Monti dell'Uccellina sita nel territorio di Magliano in Toscana, compresa parte della limitrofa pianura". Area di notevole interesse pubblico perché, con la sua fitta macchia nella quale abbondano rare e pregiate varietà della flora e della fauna mediterranea, con le sue verdi pendici, offre una serie di quadri naturali altamente suggestivi, aventi valore storico-tradizionale per gli antichi resti delle torri e delle abbazie che ancora si ergono sul crinale dei monti.
- 3-1963: "Zone site nel territorio del comune di Orbetello costituite dalla pianura compresa tra il piede dei monti dell'Uccellina e la statale Aurelia nonché dalla limitrofa collina di Bengodi". Area di

notevole interesse pubblico in quanto, essendo adiacenti ai monti dell'Uccellina si presentano come elemento inseparabile di unità e di collegamento naturale tra questa e la costa, il cui profilo forma un ampio golfo di grande bellezza panoramica che può essere ammirata e goduta tanto dalla strada statale Aurelia quanto dalla ferrovia Roma-Pisa a condizione che la visuale non venga pregiudicata da costruzioni che si interpongono fra i predetti punti di vista pubblici e i monti dell'Uccellina col promontorio di Talamone.

In questi tratti saranno da applicarsi le disposizioni di tutela contenute nell'art.136 e nell'art. 143 del D.Lgs 42/2004 nonché dalla L.R. n°1 del 2005 della Toscana "Norme per il governo del territorio"(art.33).

Alcuni **corsi d'acqua** tutelati dal D.lgs 42/2004 (lett. c comma 1) intercettano il tracciato e sono: il Fosso Rispecchia (km 1+500), il Fosso Migliarino (km 4+900) ed il Fosso Carpina (km 8+800). Dal km 9+800 al km 12+800 il tracciato lambisce la fascia di rispetto del Collettore Occidentale.

Il tracciato, rimanendo in sede sull'attuale via Aurelia, in diversi tratti attraversa **territori coperti da boschi** oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D. Lgs. 42/04

Per quanto riguarda le **presenze archeologiche** oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. m del D. Lgs. 42/04 si segnala la presenza di due beni posti a ridosso della carreggiata di progetto, al km 12+000 circa, e sono la Chiesina e Fattoria del Collecchio.



A tutela delle suddette emergenze di interesse storico-culturale presenti nel territorio rurale, si prescrivono misure di salvaguardia definite dal Regolamento Urbanistico del Comune di Magliano in Toscana e auspicano a manutenzione, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia che non incidano sugli aspetti tutelati dalla legislazione di settore (art.40 comma1 N.T.A. del R.U.).

Inoltre dal km -1+340 al km -1+400 il tracciato si inserisce in un area di interesse archeologico, individuata dalla strumentazione comunale di Grosseto. Nel paesaggio sono rintracciabili numerose aree archeologiche testimonianza dei primi insediamenti all'interno del territorio. Le N.T.A. per le zone archeologiche prevedono la tutela, il recupero e la valorizzazione.

Si segnala la presenza di **uso civico**, oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. h) del D. Lgs. 42/04, nei comuni di Grosseto ed Orbetello.

Nel territorio interessato dal progetto è presente il **vincolo idrogeologico** (R.D. 3267/23).. Il tracciato lo attraversa nei seguenti tratti: per circa 60 m nel tratto iniziale del collegamento funzionale, in corrispondenza del km 1+800 (per circa 160 m) ed in corrispondenza del Nuovo Svincolo di Alberese. Per una descrizione dettagliata e puntuale si rimanda al paragrafo "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Ombrone".

Dal km 9+800 fino a fine tratta, l'intervento è limitrofo a molte aree appartenenti alla **Rete Natura 2000**. Tali aree non vengono interferite direttamente a meno del tratto compreso dal km 10+900 al km 12+300, dove il progetto attraversa una Zona di protezione speciale (ZPS). Tale area coincide anche con un Sito di interesse regionale (SIR), nonché con l'area del Parco della Maremma.

La delibera regionale n.18 del 29/01/2002 individua ai sensi della L.R. n.56 del 06/04/2000 il SIR n.136 "Pianure del Parco della Maremma" identificato come ZPS ai sensi della Direttiva 79/409/CEE e della Direttiva 92/43/CEE (cod. Natura 2000 **IT51A0036**), comprendente le aree del Parco della Maremma non incluse in altri SIR. *L'area è prevalentemente formata da praterie secondarie e aree agricole abbandonate, in gran parte utilizzate come pascoli per il bestiame semibrado, zone umide di acqua dolce o debolmente salmastra e seminativi. Vi è la presenza della macchia mediterranea, di filari e alberature, piccoli nuclei di pino domestico. I principali elementi di criticità interni al sito sono il progressivo degrado delle zone umide retrodunali, dovuto ai fenomeni d'erosione costiera che ne minacciano l'esistenza stessa. Inoltre la qualità delle acque del Fiume Ombrone non è ottimale e l'urbanizzazione costiera legata al turismo estivo favorisce i fenomeni di frammentazione e isolamento per le specie legate a questi ambienti. I principali obiettivi di conservazione sono la tutela e gestione degli ambienti palustri di acqua dolce e salmastri, comprendenti habitat d'interesse comunitario, la conservazione delle attuali forme di gestione del territorio e uso del suolo. Limitazione degli impatti negativi sulla fauna causati dal disturbo antropico diretto, mediante l'incremento dell'attività di sorveglianza (in particolare nei periodi di migrazione e svernamento), nelle zone ad accesso regolamentato.*

La Regione Toscana, in ottemperanza ai provvedimenti comunitari e ministeriali (art. 4 DPR 357/97 e DM n.184 del 17/10/07), ha definito con specifici provvedimenti (D.G.R. 644/04, DGR 454/08 e DGR 1006/2014) secondo quanto previsto anche dall'art. 12 comma 1, lettera a) della LR 56/00, le misure di conservazione necessarie al fine di garantire la tutela delle specie e degli habitat di rilevante interesse conservazionistico presenti nei siti della Rete ecologica regionale (SIC+ZPS+SIR). In particolare la DGR 644/2004 e la DGR 1006/2014 definiscono le prime norme tecniche in attesa della definizione delle misure di conservazione dei SIC ai fini della loro designazione quali ZSC (Zone Speciali di Conservazione). I soggetti competenti alla gestione di tali aree, in base a quanto previsto dall'art. 3

della LR 56/00, sono le Province che svolgono tutte le funzioni amministrative relative alla tutela della biodiversità, non espressamente riservate alla competenza regionale, ed in particolare provvedono all'attuazione delle citate misure di conservazione e tutela previste (LR 56/00 - Capo 2). Le funzioni attribuite alle Province sono svolte dagli Enti Parco regionali, per i territori compresi all'interno degli stessi e possono essere attribuite agli Enti parco nazionali, previa intesa tra la Regione, la Provincia o le Province territorialmente competenti, e gli stessi Enti parco interessati, fatto salvo l'obbligo di denuncia alla Provincia competente (previsto dal comma 3 dell'articolo 5). La Regione provvede in via sostitutiva qualora le Province non adempiano alle funzioni loro attribuite dalla presente legge.

L'ultimo aggiornamento dell'elenco dei Siti di Importanza Regionale - SIR (Allegato D della LR 56/00) è avvenuto con Deliberazione 24 marzo 2015, n.26.

Dal km 9+800 circa fino a fine progetto, il tracciato lambisce in alcuni tratti un **IBA** (*important bird area*) denominato "Monti dell'Uccellina, Stagni della Trappola e Bocca d'Ombrone" (IBA098). Tale area non viene intercettata.

Come evidenziato il tracciato interessa alcune aree oggetto di tutela per fini paesaggistici; per questi ambiti è stata elaborata la Relazione Paesaggistica con riferimento a quanto indicato dal DPCM 12 dicembre 2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica di compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42", e la Valutazione di Incidenza elaborata secondo specifica normativa vigente in materia, entrambe allegate al presente Studio.

5 PIANIFICAZIONE COMUNALE

5.1 Comune di Grosseto

5.1.1 Il Piano Strutturale

Il Piano Strutturale del Comune di Grosseto è stato approvato con Del. C.C. n. 43 del 8/4/2006, pubblicata nel BURT n.22 del 31 maggio 2006. Con D.C.C. n.114 del 03/10/2011 è stata adottata la Variante al Piano Strutturale per adeguamento normativo – Adozione ai sensi dell'art.17 del L.R. 1/2005 e s.m.i..

Il tracciato si attesta all'interno del corridoio infrastrutturale. Per quanto attiene il Corridoio Tirrenico, il Piano Strutturale ammette il potenziamento dell'attuale tracciato della Strada Statale Aurelia a tipologia autostradale.

L'area oggetto di intervento ha connotazione prevalentemente agricola, dall'inizio del tracciato fino allo Svincolo di Grosseto Sud circa si inserisce in un'area "prevalente funzione agricola" nelle quali le norme tecniche non evidenziano particolari impedimenti alla realizzazione del progetto. Dal suddetto Svincolo fino allo Svincolo di Montiano (da dismettere) circa, il tracciato si colloca a "cavallo" tra l'area a "prevalente funzione agricola" e tra l'area "contigua del Parco della Maremma". Nel tratto successivo, dallo Svincolo di Montiano fino al confine comunale, il progetto intercetta l'Area "contigua al Parco della Maremma". Le norme tecniche rimandano alle prescrizioni del Piano del Parco della Maremma, il quale all'art.5 comma 2 sancisce: *"Nell'Area Contigua, così come definita all'art. 1 della presente disciplina, in sede di formazione od adeguamento degli strumenti urbanistici, la Provincia di Grosseto ed i Comuni di Grosseto, Orbetello e Magliano in Toscana sono tenuti a rispettare le direttive indicate nel Piano del Parco, specificandone le determinazioni sulla base di opportuni approfondimenti"*.

Per una descrizione dettagliata e puntuale si rimanda al paragrafo "Piano del Parco Regionale della Maremma".

5.1.2 Il Regolamento Urbanistico

Il Regolamento Urbanistico è stato adottato con D.C.C. n.143 del 20/12/2011, successivamente con D.C.C. n.115 del 21/12/2015 e pubblicazione sul B.U.R.L. n.5 del 03/02/2016 è stato aggiornato.

Il Regolamento Urbanistico è lo strumento con il quale l'Amministrazione Comunale disciplina le trasformazioni degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del proprio territorio. Esso traduce le direttive e gli indirizzi operativi in norme operative e prescrizioni, fino alla scala del singolo lotto e del singolo edificio, precisando almeno i seguenti elementi: destinazioni d'uso, tipi di intervento, assetto morfologico e principio insediativo, strumenti d'attuazione. e' un atto di governo che costituisce la parte operativa del Piano Strutturale.

5.1.3 La Classificazione acustica comunale

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.7 del 25.01.2005.

Il Consiglio comunale ha approvato con Delibera del C.C. n. 56 del 16/06/2015 (adottata con Delibera C.C. n.47 del 27/05/2013) la Variante al Piano di classificazione acustica (P.C.C.A.), ai sensi dell'art.5 della L.R.T. n.89/98 e s.m.i, per la Revisione e aggiornamento del vigente Piano Comunale di Classificazione Acustica "Nuove aree destinate a spettacolo a carattere temporaneo ovvero mobile ovvero all'aperto". La variante al Piano individua nuove aree di spettacolo a carattere temporaneo, mobile o all'aperto, nel capoluogo e nelle frazioni. Il documento, che trascorso il tempo previsto per le osservazioni tornerà in Consiglio per l'approvazione definitiva, servirà a garantire una migliore gestione delle attività di animazione e di intrattenimento in alcune zone del territorio comunale non ancora contemplate nel Piano.

Il tracciato di progetto si inserisce nelle seguenti classi di zonizzazione acustica:

- Classe 3 aree di tipo misto: aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.
- Classe 4 aree di intensa attività umana: aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.

(elab. "Zonizzazione acustica" in scala 1:5.000 - SUA 315÷317).

5.2 Comune di Magliano in Toscana

5.2.1 Il Piano Strutturale

Il Piano Strutturale di Magliano in Toscana è stato approvato ai sensi dell'art.17 della L.R. n. 1/2005 con delibera del consiglio comunale n. 30 del 21.06.2007 ed è in essere dal 14.08.2007. In data 09/02/2012, con delibera del C.C. n° 3, l'Amministrazione comunale ha approvato una prima variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico.

Il tracciato di progetto insiste sull'attuale sede stradale, l'area in cui si inserisce ha la connotazione di aree a destinazione agricola e funzioni connesse e complementari ("zona agricola E). Al km 16+400

circa il tracciato lambisce una “zona DTP Aree per attività turistico ricettive di progetto”. In queste zone non sussistono particolari impedimenti alla realizzazione dell’opera.

5.2.2 Il Regolamento Urbanistico

In data 04/12/2008, con delibera n. 38, il Consiglio comunale ha approvato il R.U., in seguito si sono succedute due varianti parziali. Una prima variante parziale al R.U. ed al P.S., approvata con delibera n.3 del C.C. in data 09/02/2012 ed una “Seconda variante parziale al R.U. e contestuale revisione Quinquennale” adottata in data 13/02/2014 con delibera del C.C. n.3 ed approvata in data 17/07/2014 con delibera del C.C. n. 18. Si segnala inoltre che con deliberazione della Giunta Comunale n.70 del 07/08/2014 è stato avviato il procedimento di formazione di una “Seconda Variante al Piano Strutturale ed un terza variante al Regolamento Urbanistico”.

La “Seconda variante al Regolamento Urbanistico e contestuale revisione quinquennale” costituisce il RU vigente.

5.2.3 La Classificazione acustica comunale

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) è stato approvato con Del.C.C. n.18 del 19/07/2005.

Il tracciato di progetto ricadente per una parte nel Comune di Orbetello si inserisce in Classe 4 aree di intensa attività umana (elab. “Zonizzazione Acustica” in scala 1:5.000 - SUA 315÷317).

5.3 Comune di Orbetello

5.3.1 Il Piano Strutturale

Il Consiglio Comunale, nella seduta del 19 Marzo 2007, con Del. C.C. n. 16, ha approvato il Piano Strutturale ai sensi e per gli effetti dell’entrata in vigore della nuova Legge Regionale n. 1/2005 “Norme per il governo del territorio”.

Il Piano è lo strumento di pianificazione del territorio, che definisce le scelte principali relative all’assetto del territorio, sia di carattere statutario, di lungo periodo, sia di carattere strategico, rivolte a definire gli obiettivi, gli indirizzi, i limiti quantitativi e le direttive alle concrete trasformazioni.

Il tracciato si attesta all’interno del corridoio infrastrutturale e lambisce zone “E1 Bonifica di Talamone”.
La zona della bonifica di Talamone, costituita da un’ampia pianura che si affaccia sul golfo di Talamone, è sostanzialmente caratterizzata dal paesaggio frazionato e regolare della bonifica.

Quest’area viene considerata come riserva fondamentale per il settore agricolo e come patrimonio storico di rilevante valore documentario con la necessità di salvaguardare gli elementi a memoria della bonifica. In questa zona non sussistono particolari impedimenti alla realizzazione dell’opera.

La Disciplina del Piano strutturale, per le Opere infrastrutturali stabilisce che **“sono ammessi in ogni tempo e con procedure dirette gli interventi di adeguamento, miglioramento e rettifica delle infrastrutture viarie che non comportino modifiche sostanziali dei tracciati e che non diano luogo ad alterazioni ambientali e paesaggistiche. Progetti di rilevante modifica dei tracciati stradali e di nuovi tracciati, se non vietati dai vincoli di cui alla presente disciplina o derivanti da disposizioni di leggi nazionali e regionali, o di atti di altri enti, possono essere presentati in ogni tempo da enti istituzionalmente competenti e da privati. In questi casi la fattibilità degli interventi è subordinata alla approvazione del progetto preliminare.**

In merito ai loro rapporti con l’ambiente, si individuano tre tipologie di strade:

- **strade destinate prevalentemente al traffico di collegamento e di transito;**
- *strade di rilevante interesse ambientale e paesaggistico;*
- *strade di servizio, interne agli insediamenti.*

Le strade di prima tipologia devono essere adeguate al traffico veloce e pesante; devono presentare le massime condizioni di sicurezza. Saranno realizzati percorsi di immissione che presentino condizioni di sicurezza ottimali e aree di parcheggio ben separate dalle strade. In corrispondenza di insediamenti saranno installate barriere antiacustiche, preferibilmente realizzate con alberi e siepi, in considerazione del rilevante valore paesaggistico del territorio comunale”.

5.3.2 Il Regolamento Urbanistico

Il Regolamento Urbanistico vigente, adottato con Del.C.C. n. 26 del 12 aprile 2010 e approvato con Del. C.C. n. 8 del 7 marzo 2011, con pubblicazione sul BURT n. 14 del 6 aprile 2011, è stato successivamente modificato dalla Variante approvata con Del.C.C. n. 34 del 22.06.2012, in adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Il Regolamento è l’atto di governo del territorio che traduce operativamente le indicazioni del Piano Strutturale nella disciplina delle trasformazioni e delle utilizzazioni ammesse in ogni porzione del territorio comunale. E’ lo strumento dove si decide in modo puntuale quali saranno i processi di trasformazione del territorio da arrestare, o viceversa da sostenere e potenziare, quali aree o manufatti da sottoporre a tutela e quali da completare o trasformare.

Le tavole 3 “Assimilazione alle zone omogenee” allegate al R.U., effettuano una omogeneizzazione delle zone omogenee, che confermano quanto più dettagliato nel P.S., relativamente per l’area interessata dall’opera.

5.3.3 La Classificazione acustica comunale

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) è stato approvato con Del.C.C. n. 19 del 24.03.2005, e vigente dalla data del 11.05.2005 (pubblicazione sul B.U.R.T. n. 19 parte IV del 11.05.05).

Il tracciato di progetto ricadente per una parte nel Comune di Orbetello si inserisce in Classe 4 aree di intensa attività umana.

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie (elab. "Zonizzazione Acustica" in scala 1:5.000 - SUA 315÷317).

6 CONCLUSIONI

L'intervento oggetto di analisi è compreso all'interno del completamento del sistema autostradale dell'A12. Come già riportato nei paragrafi precedenti, gli indirizzi della pianificazione dei trasporti sia di livello nazionale sia di livello regionale pongono il completamento dell'autostrada A12 tra gli interventi prioritari da attuarsi sulla rete dei trasporti di livello nazionale.

Il SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) prevede nell'asse longitudinale occidentale anche la **A12 da Roma a Civitavecchia, quindi la SS1 Aurelia da Civitavecchia a Cecina ed infine la A12 da Cecina a Genova**. Assegna inoltre alla direttrice tirrenica il carattere di asse sul quale intervenire prioritariamente nell'ambito della rete SNIT di primo livello, al fine di contribuire a **garantire le connessioni funzionali interne ed esterne al Paese**.

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica **inserisce l'Autostrada A12** nella rete nazionale delle **strade di grande comunicazione** ed indica, tra le opere di primaria realizzazione, il completamento di tale infrastruttura.

Il P.I.T. della Regione Toscana assegna al completamento del corridoio tirrenico la funzione di **miglioramento dei collegamenti nord-sud e dei collegamenti locali**. Il settore "Mobilità e logistica", che costruisce il quadro della rete delle infrastrutture, considera la SS 1 Aurelia da Rosignano al confine regionale Lazio come *grande direttrice nazionale*.

Nel PRS 2011-2015 (Programma Regionale di Sviluppo), che riporta l'elenco delle opere che rivestono carattere strategico sia a livello nazionale che regionale, il **completamento del Corridoio Tirrenico dell'Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia viene collocato tra gli interventi prioritari strategici**.

Il PTCP di Grosseto ritiene **di interesse strategico a livello nazionale ed internazionale l'adeguamento della S.S.1 Aurelia** alle esigenze dei grandi traffici internazionali e locali. **Si prevede il riassetto del Corridoio Tirrenico (con caratteristiche autostradali)** finalizzato ad incentivare lo sviluppo dell'integrazione territoriale.

La pianificazione comunale vigente **non ostacola l'esecuzione dell'opera**, non si evidenziano particolari impedimenti alla sua realizzazione.

Relativamente al rapporto con il sistema dei vincoli, l'analisi condotta ha posto in evidenza che il tracciato del Lotto 4 ricade in alcune aree oggetto di vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004. Per tali ambiti è stata elaborata la Relazione Paesaggistica con riferimento a quanto indicato dal D.P.C.M. del 12-12-2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica di compatibilità

paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs. del 22 gennaio 2004, n. 42".

Inoltre, in diversi tratti il tracciato interessa ambiti a forte valenza naturalistica inseriti nella Rete Natura 2000, pertanto è stato predisposto lo Studio di Incidenza, elaborato secondo specifica normativa vigente in materia. Entrambe le Relazioni suddette sono allegate al presente Studio.



7 INTERVENTI CONNESSI E/O COMPLEMENTARI

Non sono previsti interventi connessi e/o complementari a servizio di quello proposto.