

AVV. DOMENICO IARIA
AVV. VITTORIO CHIERRONI
AVV. SIMONE NOCENTINI
AVV. MAURO MONTINI
AVV. IVAN MARRONE
AVV. TULLIO D'AMORA
AVV. GABRIELLA MATTIOLI
AVV. DARIO RIGACCI

AVV. LIA BELLI
AVV. ELOISA GERMINARA
AVV. SILVIA SANTINELLI
AVV. CLAUDIO PELAGATTI
AVV. MATTEO NOVELLI
AVV. GIULIA ZANI
AVV. LAURA CHIERRONI
AVV. GIUDITTA CORPACI
AVV. ORGES MANDI

Firenze, 23 gennaio 2017

Ministero dell'Ambiente e della tutela
del Territorio e del Mare
Direzione Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA
DGSSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Racc.ta a.r. (osservazioni anticipate per pec)

Oggetto: osservazioni ex artt. 165, 166, 167 e 183 D.Lgs. 163/06 e art. 24 D.Lgs. 4/08; Progetto Completamento Autostrada A/12 CECINA-CIVITAVECCHIA- Autostrada Tirrenica. Avviso di avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale, formazione dell'intesa Stato- Regione in merito alla localizzazione dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità.

La sottoscritta SABINA VIVARELLI COLONNA, nata a Firenze il
, elettivamente domiciliata presso
l'Avv. Vittorio Chierroni con Studio in Firenze, via de' Rondinelli n. 2
(Studio Legale Lessona), fax. 055/264470, email: chierroni@studiolessona.it,
pec: vittorio.chierroni@firenze.pecavvocati.it, presso il quale richiede l'invio
di ogni comunicazione inerente la presente procedura nella sua qualità di
proprietaria di unità immobiliari site nel Comune di Magliano in Toscana
(GR) e interessate dalla realizzazione dell'opera in oggetto

premesse che

a) l'esponente è proprietaria di un vasto complesso immobiliare nel Comune di Magliano in Toscana (GR), nell'ambito del quale si trovano anche le aree individuate nel locale catasto ai Fg. n. 45 mapp. nn. 6, 16, 21, 25, Fg. n. 46 mapp. nn. 31, 60, 62, 63, 171, Fg. n. 59 mapp. n. 3; Fg. n. 60 mapp. nn. 1, 15, 21, 157, 160, oggetto del procedimento di cui alle presenti osservazioni.

STUDIO LEGALE LESSONA

- b)** la Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (d'ora in avanti S.A.T.) quale concessionaria per la progettazione, costruzione e gestione dell'Autostrada Livorno- Civitavecchia in virtù della Convenzione Unica sottoscritta in data 11.03.09 - divenuta efficace il 24.11.10 - tra ANAS S.p.A. (oggi MIT) e S.A.T. S.p.A., ha pubblicato l'avviso di avvio del procedimento in merito al progetto di cui in oggetto depositando i relativi allegati tra cui gli elaborati progettuali;
- c)** per la realizzazione dell'opera – ed in particolare del Lotto 4 Grosseto-Fonteblanda – nella sua attuale progettazione si renderebbe necessario l'esproprio di porzioni di terreni di proprietà della Sig.ra Vivarelli Colonna, individuati al Foglio Fg. n. 45 mapp. nn. 6, 16, 21, 25, Fg. n. 46 mapp. nn. 31, 60, 62, 63, 171, Fg. n. 59 mapp. n. 3; Fg. n. 60 mapp. nn. 1, 15, 21, 157, 160, in quanto destinate alla realizzazione dell'autostrada e di una strada di viabilità complanare al tracciato autostradale;
- d)** l'opera, inoltre, verrebbe ad incidere pesantemente sui fabbricati di proprietà dell'esponente, costituenti la c.d. "Fattoria del Collecchio" con relativa "Chiesina";
- e)** ad oggi i suddetti beni di proprietà dell'esponente, fanno parte del territorio del Parco Regionale della Maremma e sono soggetti al Piano per il Parco approvato, con delibera del Consiglio Direttivo n. 61 del 30 dicembre 2008, ai sensi dell'art. 13 Legge Regionale n. 24/1994 e s.m., la cui disciplina prevale su quella dei piani paesistici, territoriali ed urbanistici di ogni livello che interessano la medesima area;
- f)** il lotto 4 si sviluppa in particolare, in parte, all'interno dell'Area Contigua del Parco Naturale Regionale della Maremma e, tra il km. 10.900 e il km. 12.300 dove si trovano gli immobili di proprietà dell'esponente, il tracciato attraversa il territorio del Parco stesso che, proprio allo scopo di includere al suo interno alcuni beni di particolare pregio storico e architettonico – tra i quali, proprio, la Fattoria del Collecchio e la Chiesina di Collecchio – in quell'area si espande in una curva verso l'esterno rispetto al suo confine "ordinario";
- g)** l'area del Parco attraversata dall'opera in progetto fa parte della Rete "Natura 2000" come Zona di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva 2009/147/CE (cod. Natura 2000 ITSIA0036); l'area – dal km.

10.800 al km. 12.500 - coincide altresì con un sito di protezione regionale (SIR 136 – Pianure del Parco della Maremma);

h) il tracciato dell'opera ugualmente lambisce (nel limite di 1 Km dall'area di incidenza), all'altezza della Fattoria del Collecchio, il Sito di interesse Comunitario (SIC) "Monti dell'Uccellina" (Cod. Natura 2000 IT51A0016);

i) il tracciato dell'opera interessa gli immobili facenti parte della "Fattoria del Collecchio" di proprietà della esponente che, nel loro complesso, vengono indicati dal Piano del Parco quali aree di protezione puntuali e inseriti nell'elenco dei "*Beni ed intorni di specifico interesse storico-architettonico – C4*" (vds. allegato A0 alle N.T.A. al Piano; doc. n 1) nonché in quello dei "*Beni storico - architettonici ed archeologici – C4*" (vds. allegato A1 alle N.T.A. al Piano; doc. n 1);

l) la stessa area viene altresì indicata come suscettibile di promozione turistica (D2 – aree agricole del Collecchio) e negli immobili di proprietà dell'esponente viene ad oggi già svolta attività ricettiva;

considerato che

il lotto 4 dell'opera nella sua attuale progettazione risulta nel suo complesso del tutto incompatibile con le prescrizioni e vincoli contenuti nel Piano per il Parco Regionale della Maremma sopracitato e la sua realizzazione andrebbe a ledere diritti ed interessi dell'esponente nonché il patrimonio ambientale e paesistico della zona determinando, inoltre, conseguenze negative sull'assetto socio-economico dell'area circostante.

Tutto ciò premesso e considerato, l'esponente ai sensi e per gli effetti delle norme sopra richiamate, formula le seguenti

OSSERVAZIONI

Si premette che con le presenti osservazioni non si intende in alcun modo prestare acquiescenza agli atti della procedura in oggetto.

1) Attraversamento del Parco Regionale della Maremma e mancato rispetto delle prescrizioni contenute nel Piano per il Parco e nel P.I.T..

Il Piano per il Parco (art. 13 Legge Regionale n. 24/1994 e s.m.), approvato dal Consiglio Direttivo con delibera n. 61 del 30 dicembre 2008, viene richiamato espressamente nella Relazione SUA-100 Quadro di Riferimento Programmatico (vds. pp. 16-19; doc. n. 2) nella parte in cui, all'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 e 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 del 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”.*

Tale previsione non è peraltro stata tenuta in alcun conto dalla S.A.T. nell’elaborazione del progetto in esame non essendo, infatti, stata sollecitata in alcun modo l’elaborazione del Piano di Recupero dalla stessa espressamente richiesto.

Il Piano, inoltre, seppur richiamato nella Relazione SUA 100, non figura peraltro nell’elenco dei Piani considerati in sede di Analisi dei livelli di Tutela contenuta nella Relazione Paesaggistica allegata al progetto (vds. capitolo 1.3.; doc n 3).

STUDIO LEGALE LESSONA

Tale mancata previsione appare tanto più grave laddove si consideri che il Piano per il Parco prevale sui piani paesistici, territoriali e urbanistici di qualsiasi livello adottati dagli Enti locali competenti e incidenti sulla medesima area, nonché attua il P.I.T. (vds. art. 27 della L.R. Toscana n. 30/2015).

Inoltre occorre considerare che la S.A.T. in sede di elaborazione del progetto avrebbe quantomeno dovuto considerare quanto prescritto dal Piano per il Parco in punto di realizzazione di *“un’ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea)”* che, come chiarito dallo stesso Ente deputato alla tutela del Parco (art. 25 del Piano per il Parco; doc. n 1) appare, infatti, l’unica soluzione idonea ad assicurare che la realizzazione dell’opera non determini una definitiva cesura longitudinale all’interno del territorio di tutela garantendo il mantenimento da parte dell’area della funzione di *“cerniera tra Parco ed Area Contigua”* alla quale è riconosciuta una *“rilevantissima importanza sia funzionale, che paesistica ed ecologica”*.

S.A.T. avrebbe inoltre dovuto considerare la disciplina contenuta nel Piano Territoriale nella scheda d’ambito n. 18 nella parte in cui al punto 11 espressamente prevede che: *“al fine di tutelare il paesaggio agrario della pianura e i relativi valori, garantire azioni volte a limitare ulteriori processi di frammentazione e marginalizzazione del territorio rurale a opera di infrastrutture e urbanizzazioni. A tal fine è necessario garantire che le nuove infrastrutture non accentuino l’effetto barriera del corridoio infrastrutturale Aurelia vecchia- ferrovia e si inseriscano coerentemente nella trama consolidata della rete viaria storica ...”*

Parimenti in alcuna considerazione è stata tenuta, poi, la tutela che, ex art. 142, comma 1, lettera m) “zone di interesse archeologico”, interessa gli immobili della Fattoria il Collecchio.

Tale tutela – peraltro espressamente indicata nella Carta dei Vincoli e delle Aree di Tutela allegata al Quadro di Riferimento Programmatico Studio di Impatto Ambientale (vds. doc. n 4) – e la ricordata inclusione dei suddetti immobili entro l’elenco dei *“Beni ed intorni di specifico interesse storico-architettonico”* (disciplinati all’art. 15 del Piano per il Parco; vds. doc. n 1) nonché in quello dei *“Beni Storico – architettonici ed archeologici”*

STUDIO LEGALE LESSONA

(disciplinati al successivo art. 16; vds. doc. n. 1), infatti, rende chiara l'assoluta inidoneità dell'opera rispetto alle caratteristiche paesistiche, architettoniche e storiche che caratterizzano l'area, la cui vulnerabilità, peraltro, viene espressamente riconosciuta da S.A.T. nella Relazione Paesaggistica.

Nella stessa Relazione, infatti, a pagina 78 espressamente si riconosce, con riferimento alla zona 5 – da Alberese a Collecchio, che *“il progetto in questa zona attraversa un ambito di particolare vulnerabilità dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Sono presenti elementi di particolare pregio eco-sistemico (zone Sic, Parco Regionale della Maremma), storico e architettonico (Collecchio)”* (vds. doc. n. 5).

Tale vulnerabilità, per le ragioni che meglio si chiariranno con la seconda osservazione e diversamente da quanto rilevato da S.A.T., non può in alcun modo dirsi “tutelata” e/o salvaguardata in ragione della *“mancata previsione nell'area di varianti planimetriche o altimetriche (peraltro previste nel progetto), ma solo di una riqualificazione e messa in sicurezza dell'attuale sedime stradale”*.

Quanto però alla richiamata vulnerabilità occorre osservare fin d'ora come, in sede di rilevazione di criticità per l'area in esame (vds., nuovamente, Relazione Paesaggistica pgg. 78-79 tabella Alterazioni-Modificazioni; doc. n. 5), la stessa S.A.T. contemporaneamente:

- rileva, quanto al rischio di *“eliminazione progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema”*, che *“il contesto con probabili interferenze e potenziale azione di degrado è in corrispondenza della Fattoria Collecchio”*, senza peraltro proporre alcuna scelta progettuale in merito;
- quanto al rischio di *“interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale”*, riscontrandone l'alta probabilità (*“molto probabile”*), rinvia quanto alle scelte progettuali alla Relazione Generale di Progetto Definitivo nella quale, peraltro, nulla viene proposto sul punto;
- quanto a *“destrutturazione”* e *“deconnotazione”* connessa alla realizzazione dell'opera, rileva, rispettivamente, il *“pericolo di perdita di significato e di relazione con il contesto del complesso storico di Collecchio”* e che *“ancora il maggior rischio di perdita di identità è rappresentato da Collecchio”*,

rinviano anche in questo caso, quanto alle scelte progettuali, alla suddetta Relazione Generale che - ancora una volta - nulla prevede in merito;

- quanto alla modificazione dello “*skyline antropico*” rileva “interferenza con beni vincolati di interesse storico e culturale” e con riferimento alla modificazione dell’assetto “*insediativo-storico*” la “potenziale compromissione della visuale su beni di particolare interesse storico culturale nei pressi dell’infrastruttura”, rinviando, in entrambi i casi, nuovamente, alla Relazione Generale che non prevede però alcuna soluzione progettuale idonea ad impedire (o quantomeno mitigare) tali interferenze.

L’assenza di soluzioni progettuali idonee a salvaguardare un’area la cui vulnerabilità ambientale, paesistica e storico-architettonica è ripetutamente riconosciuta e affermata dalla stessa S.A.T. rende evidente l’assoluta inidoneità del progetto e il contrasto dello stesso rispetto a vincoli previsti per legge che tutelano gli immobili di proprietà dell’esponente nonché rispetto a specifiche modalità di tutela che nell’area di incidenza dell’infrastruttura in progetto vengono imposte dal Piano per il Parco Regionale della Maremma.

2) Minimizzazione delle valutazioni di impatto dell’opera ed erronea valutazione di incidenza della stessa nell’area del Collecchio.

Nel Quadro di Riferimento Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale (SUA 200), dopo un rapido confronto con il progetto preliminare del 2008 – che prevedeva il passaggio dell’Autostrada sul retro rispetto alla Fattoria del Collecchio -, si conclude sbrigativamente (p.7; vds doc. n. 6) che “rappresentando solo un ampliamento di infrastruttura già presente sul territorio, la nuova soluzione non implica un ulteriore consumo e/o alterazione del paesaggio *circostante caratterizzato principalmente da aree agricole, in alcuni casi, ad elevato rischio idraulico”* e, ancora, *“si ritiene pertanto che il tracciato del progetto definitivo risulta in assoluto di minore impatto rispetto al progetto preliminare, sia per la quasi totale assenza di ulteriore consumo del suolo sia per l’implicita salvaguardia delle componenti paesaggistiche e naturalistiche esistenti”*.

Diversamente da quanto sopra riportato **non si vede come si possa escludere il consumo e/o l’alterazione del paesaggio circostante e**

garantire la salvaguardia delle componenti paesaggistiche e naturalistiche esistenti.

Il progetto definitivo, infatti, come ben si evince dalla Relazione Generale di Inquadramento (PCC 500; doc. n. 7), prevede delle differenze sostanziali rispetto al progetto preliminare del 2008 e, in particolare, determina un **innegabile stravolgimento dell'assetto attualmente esistente** prevedendo la concentrazione all'altezza del Km. 12,00 del progetto, in un'area di non oltre 50 metri della nuova Autostrada (di una larghezza complessiva di 24,48 metri contro i 15,5 metri dell'attuale Aurelia) e di due tracciati di viabilità complanare (rispettivamente di 7,00 mt e 4,00 mt) che si aggiungono al tracciato ferroviario a doppio binario (Ferrovia Tirrenica) che già insiste sull'area e che rappresenta una delle principali direttrici della rete ferroviaria italiana, collegando le due principali regioni del Centro.

Una tale concentrazione di infrastrutture in un'area così ristretta non può certamente ritenersi priva di impatto sull'area in esame e di conseguenze sotto il profilo paesistico e naturalistico nonché di sicurezza generale dell'area.

Diverse sono le criticità e le incidenze che una tale soluzione progettuale presenta e che non sono state prese in considerazione da S.A.T. sulla base della sbrigativa (ed erronea) conclusione che trattasi di un'opera di mero "*ampliamento di infrastruttura già presente sul territorio*" e che non sono previste varianti altimetriche nella tratta in considerazione.

a) In primo luogo, le strade di viabilità complanare sono a tutti gli effetti nuove strade, in quanto oggi non esistenti e, pertanto, far apparire come riqualificazione la realizzazione della complanare a ridosso della Fattoria del Collecchio (AUA 001 p. 59) appare una forzatura al di fuori di ogni realtà.

Occorre invece considerare la **sostanziale differenza** che sussiste tra l'attuale sedime della Vecchia Aurelia che corre lungo il perimetro degli immobili di proprietà dell'esponente e la viabilità complanare prevista dal progetto in esame.

Attualmente il sedime di pochi (duecento) metri della Vecchia Aurelia dinanzi alla Fattoria **risulta in stato di totale abbandono** da oltre 40 anni, terminando nel nulla verso sud (e verso nord) in quanto il tracciato viene a coincidere con quella dell'Aurelia a quattro corsie (vds. doc. n. 8).

STUDIO LEGALE LESSONA

Il sedime stradale della Vecchia Aurelia si colloca, poi, attualmente alla medesima altezza della base inferiore di uno dei cancelli di ingresso della Fattoria il Collecchio che si affaccia sulla stessa ed è costeggiato da un piccolo marciapiede sul quale termina una scaletta di accesso ad uno dei fabbricati della Fattoria (il c.d. "Casone"; vds. doc. n. 9).

La viabilità complanare prevista in progetto, diversamente - e al contrario di quanto risulta dagli inserimenti fotografici riportati negli allegati progettuali prodotti da S.A.T. -, prevede un piano di carreggiata allo stesso livello di quello dell'Autostrada con conseguente necessario e rilevante innalzamento dell'attuale sedime stradale.

Tale rialzamento, a ben vedere, andrebbe però a determinare (diversamente da quanto risulta negli inserimenti fotografici menzionati; vds. doc. nn. 10 e 11) la necessaria realizzazione di nuove scarpate di sostegno del sedime stradale che andrebbero ad incidere direttamente sull'ingresso del fabbricato di proprietà dell'esponente nonché sulla facciata dello stesso, impedendo l'accesso diretto nonché l'ingresso alla restante proprietà dal cancello sopra menzionato (vds. inserimento fotografico modificato sulla base della sezione allegata al progetto S.A.T. e la relativa sezione di progetto; doc. n. 11).

L'inserimento fotografico appare inoltre del tutto inattendibile quanto alla rappresentazione della reale ampiezza prevista per il tracciato di viabilità complanare dalla sezione di progetto.

Il progetto, infatti, prevede un'ampiezza del sedime stradale di 7 metri - che risulta inadatto a garantire la circolazione su un tracciato che (specie nell'ipotesi in cui non vengano modificate le prescrizioni in punto di pedaggio e di accesso al nuovo tracciato autostradale) si troverà a dover accogliere un flusso di traffico elevato e caratterizzato dalla compresenza di mezzi ordinari, agricoli e pesanti - che, ancora una volta, non trova però alcun riscontro in sede di inserimento fotografico (vds. ancora doc. n. 11).

Peraltro, l'intera viabilità complanare appare in deroga quanto alla classificazione e alle distanze da quanto previsto dal D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) e dal D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada). Le deroghe ammesse (art. 3 del D.M. 5/11/2001) richiedono una specifica analisi

connessa con le esigenze di sicurezza. Una tale analisi non appare nell'attuale documentazione presentata, mentre le criticità in termini di sicurezza sono ben presenti, come oltre specificato.

L'erronea valutazione del reale impatto dell'intervento e la rappresentazione dello stesso mediante un inserimento fotografico del tutto estraneo alla realtà dei fatti, determinano, dunque, **l'inattendibilità tanto della Relazione Paesaggistica quanto dello Studio di Impatto Ambientale** allegati al Progetto definitivo del quale si discute.

Altrettanto errata risulta, inoltre, l'indicazione delle aree di occupazione nella documentazione prodotta da S.A.T. nonché delle aree di esproprio (vds. doc. n. 11) che, infatti, risulterebbero più ampie di quelle previste andando ad interessare direttamente alcuni fabbricati facenti parte della Fattoria del Collecchio nonché parte del giardino, con chiari ed innegabili effetti negativi sul piano dell'attività turistico ricettiva avviata dall'esponente all'interno della stessa Fattoria.

b) La sostanziale differenza tra quanto previsto nel Progetto definitivo e quanto attualmente esistente rende chiara l'erroneità della valutazione operata da S.A.T. **non potendosi chiaramente intendere il progetto come mero "adeguamento strutturale di un'opera viaria già esistente e funzionante sul territorio"**.

Occorre, infatti, considerare **il progetto nel suo insieme** con il conseguente impatto ambientale, paesaggistico e di sicurezza, e non limitato all'adattamento ad Autostrada dell'attuale Aurelia.

Il progetto di Autostrada, infatti, lungi dal potersi definire come semplice ampliamento di infrastruttura, si presenta chiaramente come opera nuova. Essa comporta il passaggio di categoria rispetto all'attuale Aurelia (da B ad A, secondo la classificazione d.l. D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 già richiamato), con l'obiettivo di inserire l'Autostrada nella prospettiva dei collegamenti da nord a sud e la previsione quindi di un notevole aumento dei volumi di traffico.

Il progetto inoltre prevede la concentrazione di ben 4 infrastrutture (nuova autostrada, due tracciati di viabilità complanare e l'esistente tracciato ferroviario) portando, unitamente alla realizzazione del necessario innalzamento del sedime stradale dell'attuale Vecchia Aurelia, ad un assoluto

STUDIO LEGALE LESSONA

stravolgimento della situazione ad oggi esistente con conseguenti problematiche di natura ambientale e paesaggistica non meno che di sicurezza.

La realizzazione del progetto, inoltre, andrebbe innanzitutto a determinare – come sopra anticipato - un **chiaro aumento dell'effetto di cesura longitudinale del territorio del Parco Regionale della Maremma** che la presenza delle infrastrutture esistenti già determina e con riferimento al quale il Piano per il Parco espressamente prevede la **necessaria realizzazione di una zona di connessione artificiale mediante la realizzazione di una fascia di sovrappasso e/o mediante l'interramento "in trincea" dell'Aurelia** al fine di garantire il mantenimento da parte dell'area della sua funzione di collegamento tra il Parco e la zona limitrofa nonché di ingresso allo stesso.

Non meno problematico appare il **profilo della sicurezza dell'intera area** che difficilmente potrebbe essere garantita a seguito della realizzazione del progetto.

La previsione delle ricordate 4 infrastrutture collocate a pochi metri (quando non a meno di un metro) l'una dall'altra, in deroga ad ogni previsione in tema di fasce di rispetto, infatti, non può che elevare in maniera determinante il rischio di un **"effetto a catena" nel caso di incidenti e/o blocchi sulla viabilità di uno dei 4 tracciati.**

Tale circostanza, minimizzata da S.A.T. sulla base della ricordata erronea valutazione dell'impatto che la realizzazione del progetto determinerebbe nell'area rispetto all'assetto odierno della stessa, avrebbe, al contrario, reso necessaria un'attenta valutazione d'incidenza elaborata secondo la normativa vigente in materia e l'elaborazione di soluzioni progettuali idonee ad impedire o quantomeno minimizzare i rischi sopra rilevati e non (come al contrario fatto da S.A.T.) un mero screening delle incidenze del tutto inidoneo ad offrire un quadro completo delle stesse e delle possibili soluzioni.

c) Negli elaborati progettuali viene previsto, allo scopo di contenere l'inquinamento acustico derivante dalla realizzazione del tracciato autostradale, esclusivamente il **posizionamento di barriere fonoassorbenti**

di un'altezza di 3 mt. per una lunghezza di soli 120 mt. dinanzi alla "Fattoria del Collecchio".

L'altezza di tali manufatti e, in particolare, il posizionamento limitato alla sola fascia indicata nel progetto appare però del tutto inidoneo allo scopo considerato il volume di traffico atteso sulla nuova viabilità e la prossimità del tracciato rispetto agli immobili di proprietà dell'esponente, in considerazione anche dell'attività turistico/ricettiva ivi svolta.

La predisposizione di mere barriere fonoassorbenti, inoltre, risulta del tutto inidonea a garantire la tutela del delicato assetto paesistico-ambientale esistente nell'area espressamente richiesta nel Piano per il Parco (al sopra richiamato art. 25) che sul punto espressamente prevede la necessaria "*realizzazione di un'ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea dell'Aurelia)*".

Sul punto si rinvia alla prima proposta alternativa al progetto definitivo sotto formulata.

d) Nella valutazione di impatto dell'opera S.A.T. pare inoltre aver trascurato gli effetti che la stessa appare idonea a produrre sul piano socio-economico dell'intera area circostante.

La previsione di un tracciato autostradale come quello in progetto senza l'inserimento di un numero minimo (seppur inferiore a quello esistente) di accessi intermedi nel tratto di ben 17 Km che collega Fonteblanda (dove è prevista la collocazione di un casello a pagamento) a Grosseto appare infatti, non solo del tutto contrario a quanto oggetto del Protocollo d'intesa siglato tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Toscana e S.A.T. - con il quale S.A.T. si è impegnata, con specifico riferimento al lotto n. 4, ad apportare "*tutti i necessari miglioramenti in funzione del sistema di pedaggio (sistema di tipo aperto)*" (vds. punto 2. b) del protocollo d'intesa; doc. n. 12) -, ma anche idoneo a produrre significative conseguenze negative sull'assetto economico e sociale del contesto circostante.

Il tratto di autostrada in considerazione, infatti, nonostante la prevista realizzazione della previsione della viabilità complanare che – se realizzata come da progetto – sarà, come anticipato, con tutta probabilità interessata da un traffico lento e congestionato (macchinari agricoli, camion, pullman, etc.), andrà ad accogliere il traffico recepito ad oggi dall'Aurelia e caratterizzato da

un massiccio impiego da parte dei residenti dei Comuni interessati dal tracciato dell'opera nonché di quelli limitrofi trovandosi, infatti, a rappresentare il collegamento principale e di più rapida percorrenza tra gli stessi Comuni e il capoluogo di provincia (Grosseto) nel quale si colloca la maggior parte dei servizi essenziali (ospedali, scuole, uffici pubblici etc.).

Impedire l'accesso gratuito nella tratta in considerazione e non prevedere degli accessi intermedi, dunque, significa porre sulle spalle dei cittadini un peso economico non indifferente aggravato, poi, dalle conseguenze che tale assetto determinerebbe in termini di diminuzione della fruibilità turistica del territorio circostante.

La previsione di una tratta di 17 Km di autostrada senza la previsione di uscite intermedie, specie in prossimità di centri di attrazione -quali il Parco Regionale della Maremma -, infatti, andrebbe chiaramente a ridurre l'attrattiva turistica di tali centri che perderebbero quella percentuale di visitatori "di passaggio" che sarebbero quantomeno disincentivati dalla necessità, al fine di raggiungere l'area di interesse o la singola struttura ricettiva, di procedere fino al casello per poi ripercorrere il tracciato a ritroso sulla parallela complanare (che risulterebbe così soggetta ad ancor maggiore flusso di traffico).

Tale ultimo fattore, sommato all'incremento dei costi che i residenti si troverebbero a dover sostenere per muoversi nella zona e per raggiungere il capoluogo, andrebbe chiaramente a determinare conseguenze decisive sul piano del reddito generale in una zona che, ad oggi, fonda una parte decisiva della propria economia sul turismo.

A ciò si aggiunga che la mancata previsione di un sistema di esenzione dal pedaggio per i cittadini residenti nei comuni interessati dall'opera e in quelli limitrofi appare in diretto contrasto non solo con quanto previsto dal soprarichiamato Protocollo d'Intesa del 13 maggio 2015, ma anche con quanto già indicato nella delibera n. 85/2012 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) del 3 agosto 2012 che, in considerazione delle ripercussioni economiche che la previsione del pedaggio determina sui residenti, espressamente prevede la verifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle "*possibili forme di copertura finanziaria compatibili con gli equilibri di finanza pubblica per*

l'esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione, nel tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale, per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli enti pubblici e delle attività insediate, nonché per i mezzi del trasporto pubblico locale, chiesta dalla Regione Toscana con la citata delibera n. 546/2012" (vds. doc. n. 13); con tale ultima delibera la Regione Toscana, in considerazione dell'ingente impatto economico che si produrrebbe sui residenti nell'area interessata e in quella limitrofa condizionava, infatti, espressamente il rilascio di parere favorevole quanto al progetto definitivo dell'opera al recepimento della seguente prescrizione: "relativamente alle forme e modalità di esenzione del pedaggio ... l'esenzione per il tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale, deve essere applicata, per l'intera durata della concessione ai mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli Enti pubblici e delle attività insediate nei comuni sotto indicati, nonché ai mezzi del trasporto pubblico locale, per un percorso, individuato dal residente, dall'Ente pubblico, dal titolare dell'attività insediata o dal soggetto gestore del trasporto pubblico locale, in direzione nord o in direzione sud o anche per due percorsi, uno per direzione, per una lunghezza complessiva non superiore a 45 chilometri per il tragitto di andata e non superiore a 45 chilometri per il tragitto di ritorno:

a) tutti i comuni interessati dal tracciato: ...

b) tutti i comuni compresi nella fascia lato mare esterna al tracciato e relative isole da Livorno fino al confine con il Lazio: ...

c) i comuni della ulteriore fascia interna adiacente alla fascia dei comuni interessati dal tracciato da Collesalveti fino al confine con il Lazio:

4) Che l'attivazione delle forme e modalità dell'esenzione del pedaggio siano definiti in apposita convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, Enti Locali e SAT" (vds. doc. n. 14).

3) Rilevazione di errori nell'elaborato prodotto da S.A.T. "Lotto 4 - Comune di Magliano in Toscana - Piano particellare - Tav. 2/4" (ESC021).

L'elaborato in esame contiene l'erronea assegnazione della porzione di terreno indicata sub n. 14 al Sig. Gonnelli Maurizio. In realtà tale porzione di terreno appartiene alla particella n. 5 del foglio 60 del Catasto del Comune

di Magliano in Toscana ed è quindi di proprietà della esponente Sig.ra Sabina Vivarelli Colonna.

Tale errore può essere facilmente verificato (oltreché sulla base dei richiamati dati catastali) mediante un confronto della richiamata tavola 2/4 (doc. n. 15) e la Tavola 3 prodotta come allegato alle presenti osservazioni (doc. n. 16).

4) Area di cantiere.

Dagli elaborati progettuali prodotti da S.A.T. si evince chiaramente l'intenzione di collocare il cantiere per la realizzazione dei lavori all'inizio di una fascia di terreno, posta tra l'attuale Aurelia e la Ferrovia fra Alberese e Collecchio, di proprietà dell'esponente.

Tale area, pertanto, si troverebbe interclusa per l'intera durata dei lavori con impossibilità (o quantomeno seria difficoltà) di accesso e conseguente assoluta inutilizzabilità della stessa; inutilizzabilità che, peraltro, diventerebbe definitiva una volta ultimati i lavori di realizzazione della sede viaria autostradale.

A fronte delle osservazioni sopra svolte si formulano le seguenti

proposte alternative al progetto definitivo

1) In primo luogo, come anticipato, si ritiene **del tutto impropria la previsione di semplici barriere fonoassorbenti** alte 3 mt. e per una lunghezza di soli 210 mt. dinanzi alla Fattoria del Collecchio.

Tali barriere, infatti, non andrebbero in alcun modo ad escludere l'impatto paesistico e ambientale dell'opera rendendola, senza la previsione di opportune opere di mitigazione, al contrario ancor più visibile ed accrescendone l'effetto di cesura del territorio del Parco sopra ricordato.

A fronte di tale considerazione, dunque **si richiede la realizzazione di un interrimento "in trincea" della tratta autostradale compresa tra il km. 11.400 e il km. 12.500** che - come espressamente previsto al soprarichiamato art. 25 del Piano del Parco Regionale della Maremma - appare **l'unica soluzione progettuale idonea a preservare il contesto di pregio ambientale e paesistico nel quale l'opera va ad incidere, in considerazione della tutela da accordare all'area classificata come ZPS del Parco della Maremma, ai beni di interesse storico-architettonico esistenti e**

all'attività turistico/ricettiva svolta (in merito a tale soluzione progettuale vds. doc. n. 11).

In ogni caso si rileva che, le barriere fonoassorbenti, così come previste negli elaborati progettuali, data l'altezza e il posizionamento delle stesse, risultano del tutto inidonee ad assicurare alcun effettivo contenimento dell'inquinamento acustico prodotto dalla nuova viabilità che, a ben vedere, potrebbe essere garantito esclusivamente mediante un innalzamento delle stesse ad un'altezza di almeno 4 mt. e con il posizionamento delle stesse lungo tutto il tratto compreso tra il km. 11.400 e il km. 12.500 sulla carreggiata nord.

Tali barriere andrebbero accompagnate da adeguati interventi di mitigazione (dune, alberi) in modo da inserire armoniosamente l'infrastruttura nel paesaggio di pregio attraversato (vedi sopra). Le stesse barriere metalliche proposte non appaiono idonee a questo scopo, e andrebbero sostituite con altre di maggiore pregio già oggi visibili sulle autostrade italiane, lasciando l'ultimo metro come previsto in PMMA.

2) Alla luce delle richiamate criticità che presenta il tragitto della viabilità complanare asfaltata indicato nel progetto definitivo, si richiede lo spostamento della stessa sul tracciato ad oggi occupato dalla già esistente Strada di San Donato (vds. doc n. 11) che corre alle spalle del complesso della Fattoria del Collecchio e che garantirebbe contemporaneamente (specie se accompagnato al ripristino di un accesso autostradale in corrispondenza dell'incrocio con la stessa strada) il contenimento del traffico, una sensibile diminuzione dei ricordati rischi connessi al posizionamento di quattro infrastrutture all'interno di un'area ristretta, nonché l'esclusione di una diretta incidenza della viabilità complanare sugli immobili tutelati di proprietà dell'esponente.

Qualora non venisse accettata tale soluzione alternativa, appare, in ogni caso, chiara la necessaria radicale revisione della soluzione progettuale proposta da S.A.T., mediante la previsione:

- dell'abbattimento del fabbricato di proprietà dell'esponente adiacente alla realizzanda viabilità (c.d. "Casone") con conseguente risarcimento del valore dello stesso;

STUDIO LEGALE LESSONA

- di un congruo indennizzo all'esponente in ragione del danno provocato da tale abbattimento all'attività turistico-ricettiva esercitata dalla stessa all'interno della Fattoria del Collecchio;

- di barriere fonoassorbenti anche sulla complanare, come peraltro già previsto nel progetto 2011.

3) In merito alle suesposte **conseguenze economiche negative** che si determinerebbero in conseguenza del mantenimento delle soluzioni progettuali proposte in tema di accessi autostradali intermedi e di pedaggio autostradale, si richiede:

- il mantenimento dei principali svincoli oggi esistenti sull'Aurelia: **ripristino dello svincolo di San Donato** (uscita/accesso in carreggiata nord), dello **svincolo di Alberese** in tutte le direzioni, il ripristino pieno degli **svincoli di Cupi e di Rispescia;**

- il rispetto di quanto previsto in sede di Protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, Regione Lazio, Società Autostrada per l'Italia S.p.a. e S.A.T. raggiunto in data 13 maggio 2015 quanto alla adozione, con riferimento alla tratta Ansedonia-Grosseto Sud (Lotto 5B Ansedonia-Fonte Blanda e lotto 4 Fonteblanda – Grosseto sud), di un **sistema di pedaggio "di tipo aperto"**, nonché dell'**esenzione dal pagamento del pedaggio** prevista dalle sopra richiamate delibere (delibera CIPE n. 85/2012 e delibera 546/2012 Regione Toscana; doc. nn. 13 e 14) a favore dei residenti nei comuni interessati dalla Tratta Autostradale, nei comuni limitrofi e delle altre categorie di utenti nelle stesse indicate.

4) Si richiede la **correzione dell'erronea indicazione di proprietà del lotto identificato nell'elaborato progettuale ESC021 con il numero 14** (incluso nella particella catastale n. 5 fg. 60 Comune di Magliano in Toscana) e che, come sopra osservato, risulta di proprietà dell'esponente.

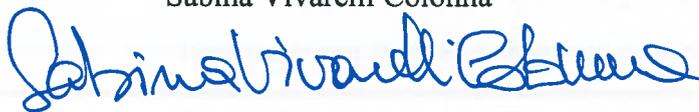
5) Quanto alla ricordata **interclusione del fondo adiacente al cantiere** previsto negli elaborati progettuali si richiede **l'acquisizione da parte di S.A.T. di tutta la fascia**, stante l'assoluta inservibilità dello stesso sia per l'intera durata dei lavori sia a seguito della realizzazione dell'ampliamento della sede viaria autostradale.

Conclusioni

Si chiede pertanto a codesto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di **prescrivere a S.A.T. di riconsiderare il progetto alla luce delle proposte alternative sopra formulate** che appaiono in linea con quanto prescritto dal Piano per il Parco Regionale della Maremma e idonee a garantire la preservazione del delicato ambito paesistico e ambientale nel quale l'opera è destinata ad inserirsi.

Nella sua attuale formulazione e senza l'adozione delle modifiche proposte, come peraltro già rilevato dai Comuni coinvolti, dalla Provincia e dal Consiglio del Parco Naturale della Maremma, **il progetto** per il lotto 4, al pari del contermino lotto 5b), **non può infatti essere accettato presentando criticità** che di fatto – e al contrario di quanto affermato da S.A.T. - comportano un **netto peggioramento rispetto alla situazione attualmente esistente** in palese contrasto con quanto prescritto dalla ricordata delibera del CIPE n. 85/2012 (doc. n. 13) che per i lotti 4 e 5b espressamente prescrive che *“il progetto, elaborato in una visione integrata con i lotti contermini, dovrà superare le complessità di natura paesaggistica e le criticità archeologiche già evidenziate dalle competenti Soprintendenze, e dovrà pervenire a delle soluzioni compatibili con l'elevatissima sensibilità e la tutela del rilevante valore del contesto in cui si inserisce”*.

Sabina Vivarelli Colonna



Avv. Vittorio Chierroni



Allegati:

- 1) N.T.A. Piano per il Parco Regionale della Maremma approvate con delibera n. 61 del 30.12.08;
- 2) Estratto Relazione Quadro di Riferimento Programmatico pp. 16-19 (SUA100);
- 3) Estratto Relazione Paesaggistica pp. 8-18 (AUA0001);
- 4) Carta dei vincoli e delle aree di tutela allegata allo Studio di Impatto Ambientale – Quadro di riferimento programmatico (SUA105);
- 5) Estratto Relazione Paesaggistica pp. 78-79 (AUA0001);
- 6) Relazione Studio di Impatto Ambientale- Quadro di riferimento Progettuale (SUA 200);
- 7) Estratto Relazione Generale di Inquadramento (PCC500);
- 8) Foto da Street View stato attuale tracciato Vecchia Aurelia;
- 9) Foto da Street View cancello “Fattoria del Collecchio” e facciata “Casone” fronte strada;
- 10) Tavola n. 1 estratti da elaborati progettuali SAT;
- 11) Tavola n. 2 estratti da elaborati progettuali SAT e revisione inserimento fotografico in base alle risultanze progettuali;
- 12) Delibera G.R. Toscana avente ad oggetto “Preso d’atto del Protocollo d’Intesa, tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana, la Regione Lazio, la Società Autostrade per l’Italia S.p.A. e SAT – Società Autostrade Tirrenica” con allegato Protocollo;
- 13) Delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica n. 85/2012 del 3 agosto 2008;
- 14) Delibera G.R. Toscana n. 546 del 21 giugno 2012;
- 15) Piano Particellare Tavola 2/4 Comune di Magliano in Toscana (ESC021);
- 16) Tavola n. 3 Mappa proprietà Sig.ra Vivarelli Colonna.