

OSSERVAZIONI IN RIFERIMENTO ALLA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE (LEGGE OBIETTIVO 443/2001) DEL 06/12/2016 IN ISTRUTTORIA TECNICA CTVIA RELATIVO A:

Opera: Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia

Progetto: Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia - Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia - Lotto 4 (Grosseto sud-Fonteblanda) e lotto 5b (Fonteblanda-Ansedonia)

Descrizione: Il progetto prevede la realizzazione del lotto 4 da Grosseto sud a Fonteblanda della lunghezza di 16.4 km e del lotto 5B da Fonteblanda ad Ansedonia della lunghezza di 24.5 km, l'adeguamento degli svincoli esistenti e la realizzazione di nuovi svincoli e di un sistema di viabilità secondaria.

Proponente: Autostrada Tirrenica. S.p.A.

Tipologia di opera: Opere stradali
(delibera C.I.P.E. n.116 del 18/12/2008).

I sottoscritti

Fusini Paolo :

Fusini Riccardo

Nelle rispettive qualità di proprietario ed affittuario dell'azienda agricola denominata Podere San Giovanni e posta in agro del Comune di Magliano in Toscana censita al catasto del detto Comune al foglio 60 particelle 94, 206, 207, 208, 209, 289, 290, 291, 132 (vari subalterni) e 287.

OSSERVANO

Preso atto della complessiva documentazione progettuale pubblicata dal Ministero dell'Ambiente pubblicato mediante Avviso al pubblico su "Il Sole 24 Ore" del 1 dicembre 2016 e Avviso al pubblico su "Il Tirreno" del 1 dicembre 2016 entrambi del 1 dicembre 2016 gli scriventi ritengono di evidenziare le seguenti criticità con specifico riferimento alle previste modalità di realizzazione del lotto 4 (Grosseto – Fonteblanda) entro il quale si trova l'azienda suddescritta.

Nel formulare le seguenti osservazioni per la localizzazione delle problematiche da evidenziare, si farà riferimento alle quote progressive progettuali.

Per vero, risultano leggere variazioni delle progressive nei vari elaborati susseguitisi dal 2011 ad oggi, talchè per consentire l'adeguata comprensione delle presenti

osservazioni si precisa che gli scriventi fanno riferimento agli elaborati STD407 – 2 e STD 408 – 2 per l'identificazione delle suddette quote progressive.

Il C.I.P.E. con delibera n.116 del 18/12/2008 espressamente prescriveva che il progetto dovesse trovare realizzazione:

“7.[...] definendo adeguati ambiti di raccordo tra le infrastrutture, la maglia agraria e gli insediamenti esistenti [...] 9.relativamente alla trasformazione dell'attuale Aurelia a sud di Grosseto in strada parco, Il progetto dovrà essere corredato di idonei elementi di raccordo con la rete viaria locale, tramite realizzazione delle rotatorie di elementi sia strutturali sia vegetazionali, dando inoltre continuità alla relativa rete della viabilità ciclabile”[...] 54. Approfondire per un opportuno intorno, rispetto agli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato e alle opere complementari, gli effetti sugli agrosistemi. A tal fine si deve precisare il consumo di suolo, distinguendolo in classi di capacità d'uso. Si devono inoltre approfondire:

*le conseguenze dovute alla sottrazione di suolo ed alla limitazione d'uso del territorio;
gli eventuali rischi di inquinamento e di erosione, sia in fase di costruzione che di esercizio;
caso per caso, le conseguenze dell'ingombro fisico delle opere previste sulla funzionalità e sull'efficienza delle aziende agricole presenti nell'area vasta, ivi inclusi la struttura poderale, l'assetto degli appezzamenti, la viabilità minore e poderale e le risorse idriche a fini agricoli.”*

Oltre a ciò, con riferimento alla parte di tracciato ricadente nel comune di Magliano in Toscana, al punto 71, la detta deliberazione richiedeva che il progetto dovesse:

“ 71 . comune di Magliano in Toscana

a) sviluppare il tracciato autostradale secondo la soluzione presentata nella documentazione integrativa e prevedere le opportune opere di adeguamento delle strade ponderali di loro collegamento alle strade provinciali e dal nuovo tracciato dell'Aurelia S.S.1 [...]”.

Alla luce di tali prescrizioni del C.I.P.E., nel progetto veniva predisposta dalle progressive Km 13+940 al 14+200 (circa) una complanare che dovrebbe correre su una zona di proprietà demaniale dove al momento è presente l'argine di un fosso di grande sezione e profondità, denominato *Collettore Orientale*.

Dagli elaborati di progetto si evince altresì che la complanare dovrebbe svilupparsi sino alla prossimità del ciglio del *Collettore Orientale* con una larghezza complessiva di carreggiata di metri 5 lineari.

Occorre rappresentare che l'area di che trattasi è stata (ed è) frequentemente oggetto di allagamento e che i ripidi argini del *Collettore Orientale* non godono di buona stabilità, come si è evinto durante reiterati fenomeni di piena verificatisi.

Nell'elaborato numerato IDR 003 (idrologia e idraulica) all'area viene attribuita una classe di pericolosità idraulica P3 (elevata), salvo poi essere classificata in classe I.4 cioè zona a pericolosità idraulica molto elevata (P.I.M.E.) in un altro elaborato identificato come SUA202 (carta dei vincoli e dei condizionamenti) nel quale la zona viene classificata secondo la strumentazione urbanistica comunale.

A prescindere comunque dalla detta discrasia identificativa, resta il fatto che entrambe le classificazioni descrivono un terreno ad alta pericolosità idraulica.

Oltre a ciò, giova evidenziare che la larghezza della carreggiata della complanare prevista in questo tratto, come descritto nell'elaborato STD 504-1, risulta essere di metri 5 lineari e quindi pari a metri 2,50 utili per ciascuna corsia: con ciò violandosi le prescrizioni di cui alle “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi?*” emanata dal Ministro dei Lavori Pubblici in attuazione dell'art.13 del D. L.vo. 30 aprile 1992, n.285 “Nuovo codice della Strada” e successive modificazioni.

Inoltre nel progetto si legge che alla progressiva Km 14+040, sarebbe prevista la realizzazione di un attraversamento (sulla demolizione dell'esistente) con previsione di sottostante tombino scatolare di 1,5m x 2m.

A tal proposito sembra doveroso osservare che la sezione dell'esistente attraversamento (praticamente equivalente a quello che dovrebbe ivi realizzarsi) già non risulta sufficiente alla regimentazione del flusso idrico nei giorni di pieno regime; tale condizione determina frequenti allagamenti dovuti a fenomeni di ostruzione della sezione legati al trasporto di detriti ed inerti; ciò crea un aumento di pressione sulle pareti di prossimità che unitamente al regime turbolento che viene a determinarsi, spesso causa erosione nelle scarpate del fosso *Collettore Orientale*.

Si evidenzia tale profilo al fine di sollecitare l'aumento della sezione del tombino scatolare previsto onde ridurre i ridetti fenomeni; si sollecita inoltre a tener conto in fase di dimensionamento e calcolo dei calcestruzzi e dei raggi di curvatura del fatto che, il collegamento in parola serve due aziende agricole le quali quotidianamente o quasi necessitano del trasporto su camion di attrezzi agricoli e macchine *movimento terra* oltre che di trasporto merci in genere; simili mezzi con pesantezze e dimensioni considerevoli possono accedere al fondo unicamente dall'accesso di che trattasi, tramite il quale debbono quindi poter uscire ed immettersi dalla SS1 in condizioni di sicurezza, come previsto dal Codice della Strada.

Si richiedono inoltre chiarimenti e specifiche documentali riguardo la *servitù per interferenza* prevista nel terreno censito al Foglio 60 Particella 206 indicata con la numerazione 24, per valutarne l'impatto sul terreno agricolo servente.

OSSERVAZIONI IN MERITO AGLI INTERVENTI PREVISTI AI FINI DELLA MITIGAZIONE DEL RUMORE.

Il C.I.P.E in tema di interventi di mitigazione, con la delibera 116/2008 al Punto 57 prescrive:

“57. Comprendere indagini sul rumore di dettaglio sul campo presso i recettori interessati da tali situazioni di criticità, al fine di ottimizzare sia da un punto di vista economico che di impatto visivo gli interventi di mitigazione.”

In proposito si osserva che nel progetto sarebbero previste barriere *fonoassorbenti* integrate dal Km 14+060 al Km 14+270, per la lunghezza di 210 metri lineari

Tali previsioni non appaiono sufficienti per le considerazioni che si vanno ad esporre.

Sarebbe, intanto, auspicabile l'estensione della barriera fino al Km 13+940 in quanto nell'abitazione censita con codice recettore 271 del comune di Magliano in Toscana, una porzione della zona notte insiste sul fronte strada.

Ci si auspica che a seguito di tale intervento di mitigazione si possano raggiungere i livelli di L95 (rumore di fondo) previsti per legge e che consentono tollerabilità dei rumori ma non si può sottacere

A tal proposito, si osserva che le barriere fonoassorbenti attualmente previste in fase di progetto (sezioni caratteristiche) in prospicienza della carreggiata autostradale, non danno protezione dall'inquinamento acustico prodotto dalla sede complanare. Questa circostanza, visto l'avvicinamento della sede stradale complanare all'edificato rispetto alle attuali condizioni, precluderà, senza dubbio, il mancato rispetto di quei limiti di L95 considerati di normale tollerabilità dalla normativa, sia nelle zone giorno, che nelle più delicate zone notte.

Purtroppo invece, si è osservata, dal 2011 ad oggi, nelle varie revisioni progettuali una progressiva riduzione dei dispositivi fonoassorbenti, sia in lunghezza che in altezza e ciò non lascia ben sperare gli scriventi.

OSSERVAZIONI IN MERITO AGLI INTERVENTI PREVISTI AI FINI DELLA MITIGAZIONE DEL RUMORE.

Il C.I.P.E in tema di interventi di mitigazione, con la delibera 116/2008 ha prescritto “14. *Relativamente alla cantierizzazione:*

[...] A tal fine, deve essere approfondito lo studio della mobilità con particolare riferimento agli scenari relativi ai flussi turistici anche sulle viabilità secondarie. Il progetto di cantierizzazione deve garantire il mantenimento dell'attuale capacità di traffico della variante Aurelia fino a Grosseto Sud e dell'Aurelia a sud di Grosseto e deve prevedere un cronoprogramma dei lavori che riporti l'organizzazione della viabilità locale nelle diverse fasi di esecuzione degli stessi, tenendo in considerazione prioritaria la vocazione turistica dei luoghi.”

Occorre rilevare che alla progressiva Km 14+040, negli elaborati della cantierizzazione e delle fasi costruttive forniti, registrati come CAP612, l'ingresso alla statale non sembra poter essere sempre garantito e compare un tipo di linea tratteggiata non riportata in legenda.

Si richiedono chiarimenti sul significato di tale simbologia non esplicita nell'elaborato e garanzie di accesso e percorrenza in tutti i periodi dell'anno senza

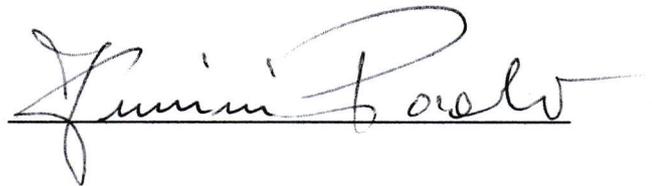
soluzione di continuità, in quanto in caso contrario ciò determinerebbe, oltre che un disagio per i residenti, un pericolo in caso di necessità di soccorsi vista l'interclusione del fondo degli scriventi, nonché un grave danno economico per l'attività aziendale.

Con osservanza

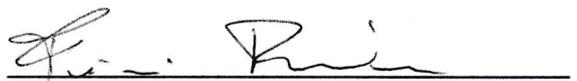
Magliano, 11 gennaio 2017

In fede

Paolo Fusini

Handwritten signature of Paolo Fusini in black ink, written over a horizontal line.

Riccardo Fusini

Handwritten signature of Riccardo Fusini in black ink, written over a horizontal line.

Con la presente si presentano le osservazioni in riferimento alla valutazione Impatto Ambientale (legge obiettivo 443/2001)

del 06/12/2016 in istruttoria tecnica CTVIA, relativa a Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia

Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia - Lotto 4 (Grosseto sud-Fonteblanda) da parte di Fusini Riccardo e Fusini Paolo.

Chiedendovi scusa per la mancanza dell'allegato vi porgo cordiali saluti

Fusini Riccardo