

- Al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA
- Alla Regione Toscana  
Via di Novoli, 26  
50127 FIRENZE
- Al Sig.Sindaco del Comune di Orbetello  
Piazza del Plebiscito,1  
58015 Orbetello (GR)

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali  
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO  
Prot. 0002033.DVA del 31/01/2017

#### **AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA**

**PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia**

**Tratto: GROSSETO SUD – ANSEDONIA, Lotto 4 e Lotto 5B**

**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 UTILITA' AI SENSI DEGLI ARTT.165 – 166 COMMA 2, 167 COMMA 5 E 183 D.LGS. 12 APRILE 2006 N.163**

Oggetto: Osservazione di cui all'avviso SAT del 01.12.2016.

Il sottoscritto Alfredo Velasco nato a Orbetello il 29 Marzo 1950 residente a Orbetello Via Trasvolatori Atlantici N. 39, in qualità di Capogruppo del Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle di Orbetello

In riferimento al Progetto di:

AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia

Tratto: GROSSETO SUD – ANSEDONIA, Lotto 4 e Lotto 5B

**Osserva quanto segue riguardo al lotto 5B:**

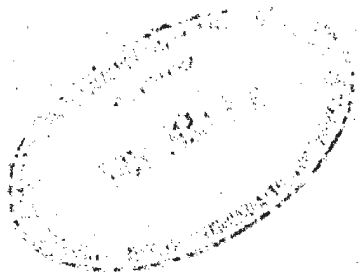
PREMESSO CHE:

Ad un primo esame, necessariamente rapido visto il rapido, quasi travolgente, succedersi degli eventi, risaltano le seguenti problematiche, che si espongono da nord a sud:

- 1) Le quote stradali che stanno tra i 3 metri e mezzo e 4 metri sopra le attuali quote dell'Aurelia costituiscono uno stravolgimento totale dei punti di vista e soprattutto trasporti paurosi di quantità troppo importanti di materiale terroso, provocano una disconnessione del



AC



territorio ( in questo primo tratto vi sarà la necessità di spostare il Collettore Orientale, che accoglie le acque alte e basse, verso monte a causa dell'allargamento della Aurelia in quel senso). Le complanari di soli 5 metri di larghezza costituiscono una viabilità parziale e ridicola per una vera alternativa al traffico soggetto a pedaggio.

- 2) Il grande svincolo di Fonteblanda che insieme al cantiere andrà ad occupare svariati ettari di terreno (circa 24 ettari tra svincoli, raccordi e modifiche del fosso Bufalareccia) modifica profondamente il paesaggio, come è pur possibile vedere da vari rendering (tutti molto ruffiani), allegati al progetto (vedere i rendering); le acque termali dell'Osa saranno messe in crisi, e, certo non si potrà dire a priori nulla di rassicurante finchè non ne avremo le prove a posteriori rischiando quindi una favorevolissima opportunità per il nostro territorio; Galleria e piloni fino in pianura: addio alla nostra strada appoggiata alle colline!

Poi Campo Regio attraversata e modificata con una fascia di quasi un centinaio di metri tra strade, piste, argini, fossi e lavori vari. La dislocazione di detta fascia autostradale è tutta all'interno della Cassa di Espansione togliendo alla Cassa di Espansione stessa oltre 42 ettari di superficie per circa un milione di metri cubi di espansione.

Il progetto prevede, proseguendo, alti rilevati fino a 5/6 metri sopra il piano di campagna e si arriva su piloni da 6/7 metri di altezza in su fino all'attraversamento dell'Albegna.

A questo punto conviene notare quanto riportato a pag.80/81 "paragrafo 4.4.9 Affiancamento alla linea ferroviaria -Campo Regio" in cui, dopo aver fatto dotte valutazioni sui cedimenti della Ferrovia che si trova su un rilevato di m.2/3 di altezza, si arriva a concludere che **"Sulla base di quanto sopra discusso, un eventuale avvicinamento dei nuovi rilevati autostradali alla già "compromessa" linea ferroviaria Pisa-Roma comporterebbe ulteriori cedimenti totali e differenziali indotti sui binari, sia in direzione trasversale (indotti dalla presenza di rilevati di nuova costruzione) sia in direzione longitudinale (indotti da variazioni di altezza e distanze dei rilevati di nuova costruzione e da variazioni stratigrafiche). In un contesto di questo genere risulta molto complicato effettuare una verifica rappresentativa di compatibilità dei livelli trasversali e degli sghembi dei binari, da contenersi in pochi millimetri in accordo alla normativa RFI, nonché discernere in fase di esercizio i cedimenti a cui risulterà naturalmente sottoposto il rilevato ferroviario da quelli indotti dalla costruzione dei nuovi rilevati. Si evidenzia che ulteriori cedimenti potranno essere indotti, a prescindere dalla presenza dei nuovi rilevati autostradali, da oscillazioni naturali o da prelievo idrico della falda acquifera. In ragione di tutto quanto sopra, ogni**



**valutazione in termini di livelli trasversali e sghembi dei binari richiede l'adozione di una opportuna cautela e di opportuni coefficienti di sicurezza.**

**In ragione delle geometrie (altezza e larghezza) dei rilevati di nuova costruzione si ritiene fortemente raccomandabile mantenere una sufficiente distanza di sicurezza tra i rilevati autostradali e quelli ferroviari, distanza fissata in 25 m."**

Ci domanderemo poi quando arriveremo a parlare della posizione dei rilevati autostradali dietro i capannoni di Campolungo che fine fanno queste considerazioni sui cedimenti ferroviarie autostradali rispetto alle distanze qui "fortemente" raccomandate.

- 3) Il grande attraversamento a monte della Cittadina di Albinia con quel curvone e lo svincolo pieno zeppo di raccordi che addirittura rinchiudono alcune aziende agricole addirittura all'interno dei vari rami dello svincolo stesso, parcellizzando le stesse in modo da mettere in crisi la minima attività produttiva (La superficie complessiva interessata dai lavori sarà di circa 30 ettari); e che dire della quota della grande curva su piloni che attraversa l'Albegna? L'altezza sul livello del fiume è addirittura di oltre 11 metri: in grado di non farci più vedere le forme del nostro territorio da una visuale costiera e neppure da quella collinare; però, ci saranno ancora complanari da ben 5 metri di larghezza, ulteriori sovrappassi, o sottopassi, costituenti una ennesima complicazione di carattere paesaggistico, economico, funzionale, ambientale, archeologico, ecc..
- 4) Passando di là da Albinia, dove, l'autostrada progettata sta rigorosamente a monte della ferrovia, si passerà dietro i capannoni di Campolungo: ad una distanza di trenta (30) metri dalla Ferrovia come prescrive l'art.49 del DPR 753/1980? Ci mancherebbe altro, si passa ad una distanza > di 6 metri e si passerà ad una distanza dai capannoni di ben 8,50 metri anziché 30 oppure 60 metri (ricordiamoci del disastro di Viareggio emerso anche a causa della estrema vicinanza tra gli insediamenti civili e la ferrovia) . Quindi vale il concetto che chi costruisce vicino ad una ferrovia o ad una autostrada deve stare ad una distanza minima di 30 metri, o 60 metri, invece se fanno una autostrada dopo che hai costruito tu, l'autostrada ti può passare dentro casa o molto vicino! Oppure troppo vicino alla Ferrovia! Ci sembra un atteggiamento un po' troppo sproporzionato; roba da ricorso al TAR! Ricordiamo le considerazioni emerse sulle distanze fortemente raccomandate dalla SAT stessa riguardanti i cedimenti dei rilevati ferroviari e quelli autostradali!
- 5) Dopo aver infranto tutte le norme del mondo si passa addirittura sopra i fabbricati. Qui le distanze non valgono più! Si rade tutto al suolo: le abitazioni, il paesaggio, l'archeologia,

l'ambiente, la natura in tutti i vari modi espressa. Si salvaguarda solo la toppa bianca, quella rappresentata dalla zona della Sipe-Nobel, che nelle planimetrie ufficiali è appunto rappresentata con una toppa di colore bianco! Ora noi non ce l'abbiamo con la Sipe-Nobel. No! Ce l'abbiamo con l'atteggiamento di chi coi deboli fa il forte e coi forti nemmeno li tocca. E non ci sarà mica stato qualche concordamento di percorso?

Noi però la pensiamo così: almeno salvate la vita a quelle bellissime e storicizzatissime costruzioni per di più abitate da gente per bene che non ha commesso delitti per essere così punita dagli eventi.

Voglio ricordare che la delibera della Regione Toscana n.916 del 2013, ribadita nel Protocollo d'Intesa del 13 Maggio 2015, a questo proposito riporta, tra l'altro, che "per il passaggio ad Orbetello Scalo, in fase di progettazione definitiva siano ulteriormente sviluppati gli elementi di riqualificazione ambientale dell'intervento, garantendo la massima mitigazione dell'interferenza con gli insediamenti anche verificando le possibilità di allungamento della galleria artificiale".

**Qual è la garanzia di massima mitigazione dell'interferenza con gli insediamenti?:**

**LA DEMOLIZIONE!**

E conviene qui subito avvertire la Comunità che, leggendo molti dei moltissimi elaborati costituenti il progetto, non si trova il minimo cenno a questo sfacelo della demolizione di numerose palazzine storiche, per di più abitate, presenti nell'isola compresa tra i due rami dell'Aurelia in corrispondenza della Ex Sipe-Nobel!

- 6) Ma ecco che lì vicino si va in galleria! E che galleria, ma non preoccupiamoci: Il tutto sarà compensato dalle barriere antirumore che saranno alte rispetto alle quote del terreno attuale di ben 7 metri. Anche qui sfacelo del paesaggio e del territorio, dell'archeologia e dell'ambiente, messa in crisi dell'idraulica del territorio senza la benchè minima garanzia di smaltimento delle acque in modo corretto rispetto all'eventuale ricettore che è la Laguna di Orbetello, non un botro qualsiasi di collina, ma un'area e un sito di delicatissima e importantissima qualità, come tutti ben sanno!
- 7) Si arriverà quindi ad Ansedonia in modo piano e piacevole occupando tutta la sede attuale della Aurelia con ben due svincoli uno a Nord Ansedonia e l'altro a sud Ansedonia occupando anche qui solo qualche decina di ettari di terreno archeologicamente rilevanti che verranno buttati via dai lavori. Beninteso le complanari saranno, a seconda dei tratti, da una larghezza





di metri 5 fino anche a 7 metri, ma risultano assolutamente insufficienti a costituire quella vera alternativa di percorsi non autostradali in un tratto progettato a pedaggio.

- 8) Per quanto riguarda gli aspetti archeologici la relazione denominata - Verifica preventiva di interesse archeologico (Elaborato ARC001 – 2) e le due tavole annesse (ARC002 – 2 e ARC003 – 2) esplicano in modo inequivocabile la valenza, e, quindi, i rischi archeologici connessi con la eventuale realizzazione della autostrada. In pratica che cosa è contenuto in questi elaborati? Il contenuto è semplicemente l'evidenza della presenza umana archeologicamente valevole che porta la Archeologa che l'ha stilata a concludere in termini di non fattibilità della autostrada stessa. In tali elaborati si evidenzia un potenziale archeologico con poche zone a valutazione 7 a zone a valutazione 8 e molta parte a valutazione 9 e 10. E 10 è il massimo! Il 9 è collocato tra Campo Regio, all'altezza del Voltoncino, e sino a dopo lo svincolo a sud di Albinia! E indovinate dov'è collocato il 10? Tra le Quattro Strade e Ansedonia, naturalmente passando da Orbetello Scalo. Cioè, nei punti di maggiore trasformazione, e maggiormente impattanti da tutti i punti di vista, si fanno le opere più terribili: quelle a maggiore criticità da tutti i punti di vista.
- 9) Ora, poiché noi siamo propensi al fatto che l'autostrada non la vogliamo per niente, ma vogliamo solo la messa in sicurezza dell'Aurelia in sito, tenendo pure conto che i lotti 2 e 3 (quelli a nord di Grosseto, anche in provincia di Livorno) pur approvati nel progetto definitivo, il loro inizio risulta condizionato alla approvazione (quella che riguarda la parte sud di Grosseto cioè Grosseto stessa Magliano e Orbetello) del progetto definitivo dei lotti, appunto, 4 e 5b, direi che le popolazioni possano pretendere dai loro Sindaci che essi rappresentino al meglio le criticità, qui espresse solo in forma sintetica e non esaustiva, in modo che il nostro Governo si renda conto che questa opera "romperà" questo bellissimo, complicatissimo, ma allo stesso tempo affascinante e pieno di risorse, territorio, che, per nulla sente il bisogno di una autostrada e, specialmente di una autostrada così concepita, che diviene un elemento di disgregazione e distruzione di un tessuto socio-economico-archeologico-naturalistico-ambientale, pure debole, e che andrebbe irrobustito con ben altre iniziative.

Premesso altresì che si condividono i contenuti della deliberazione della Giunta Municipale del Comune di Orbetello n.9 del 20 Gennaio 2017, che ad ogni buon conto si allega in copia alla presente coi relativi allegati,



Tutto quanto sopra premesso si rileva quanto di seguito esposto:

- 1) Il progetto definitivo per il completamento dell'autostrada A12 pregiudica in modo irreparabile il "disegno" di organizzazione strategica degli strumenti urbanistici comunali;
- 2) L'organizzazione del tracciato autostradale, la totale inadeguatezza e talvolta anche l'assenza di viabilità alternativa produce effetti devastanti sul territorio. E' sin troppo evidente che l'unica logica che ha guidato la progettazione delle opere è stata quella di creare le condizioni affinché la maggiore quantità possibile di flussi di traffico fosse indirizzata alla percorrenza dell'autostrada, e quindi al conseguente pagamento del pedaggio;
- 3) L'autostrada anziché portare un valore aggiunto all'economia locale ne diviene uno strumento di deflagrazione. Negativa per le imprese turistiche, per le politiche di valorizzazione dei beni ambientali e del sistema dei parchi, per il tessuto artigianale localizzato proprio lungo l'asse dell'Aurelia.
- 4) Il tracciato produce un avanzamento verso l'area della sorgente termale ostacolandone il potenziale sviluppo economico-turistico, ed insieme un contrasto con i valori paesaggistici dell'area;
- 5) Il progetto definitivo del tracciato autostradale comporta così la destrutturazione del sistema infrastrutturale locale, non risolvendo l'interconnessione tra la viabilità costiera e quella di penetrazione dell'entroterra;
- 6) L'abitato di Orbetello Scalo viene snaturato. Sono previste demolizioni di manufatti posti lungo l'Aurelia;
- 7) Viene compromessa ogni relazione urbana tra le parti a monte e a valle del tracciato, entrambe compresse dalla barriera autostradale;
- 8) La viabilità secondaria ed alternativa, anche per l'area di Orbetello Scalo è del tutto trascurata e le soluzioni proposte sono inadeguate e non finalizzate a creare un reale sistema di percorrenze di bacino funzionale alla mobilità locale, che in un contesto come quello di Orbetello Scalo è essenziale anche ai fini della valorizzazione turistica della Laguna;
- 9) Pur essendo questa un'opera di notevole interesse pubblico, non può essere trascurato l'impatto ambientale, paesaggistico, archeologico che ha sul nostro territorio ed è indispensabile sottolineare quanto questo incide soprattutto sull'economia stessa del paese nel rispetto della risorsa insediativa di uguale interesse pubblico.



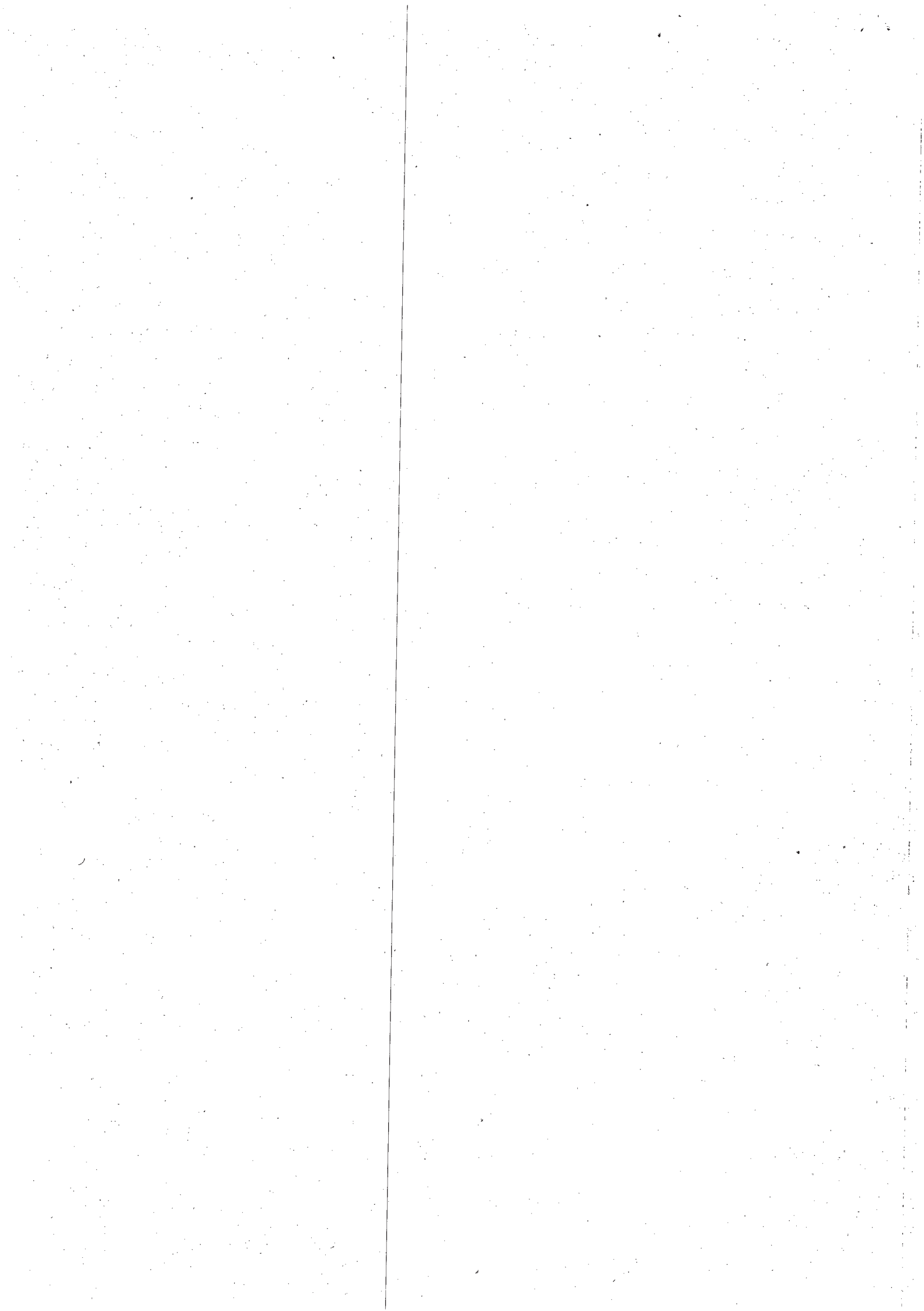


L'esame del progetto ha consentito di rilevare sostanziali carenze rispetto alla necessità di trovare soluzioni alle seguenti problematiche/criticità:

- a) Criticità dimensionali degli elementi costitutivi dell'opera con riferimento sia alla piattaforma stradale che agli elementi complementari (barriere di sicurezza, fosse di guardia, tombini di attraversamento, muri a retta, ecc.).
- b) La viabilità complanare, le strade di servizio e i raccordi con la viabilità esistente non sono adeguate con riferimento alle dimensioni minime imposte dalla vigente normativa in relazione alla entità e alla tipologia dei flussi di traffico da soddisfare; le suddette carenze dimensionali compromettono per altro la sicurezza della circolazione. Nei tratti in cui il tracciato in progetto attraversa l'abitato di Orbetello Scalo e la zona artigianale di Campolungo l'ingombro delle opere non è compatibile con gli spazi effettivamente disponibili; tale circostanza non emerge dagli elaborati grafici progettuali in quanto gli stessi sono stati sviluppati con riferimento ad una cartografia del territorio di dettaglio insufficiente.
- c) La VINCA non tiene conto dell'impatto di una ulteriore infrastruttura realizzata in adiacenza di siti di importanza comunitaria quali: SIR "Monti dell'Uccellina", SIR "Campo Regio" SIR "Laguna di Orbetello".
- d) Criticità di carattere idraulico: la progettazione non ricomprende calcoli idraulici di dimensionamento e soluzioni progettuali delle opere necessarie per la raccolta, il collettamento, l'attraversamento di opere ed infrastrutture esistenti con particolare riguardo al tracciato ferroviario ed al necessario interessamento di siti inquinati e oggetto di bonifica (area SIN ex SITOCO). Il tratto autostradale in corrispondenza dell'abitato di Orbetello Scalo interessa una fascia di territorio che nel corso degli anni ha presentato rilevanti problematiche idrauliche conseguenti alla inadeguatezza del reticolo idraulico esistente ed in particolare delle opere di attraversamento dei rilevati stradali e ferroviari; la progettazione non prende debitamente in considerazione le suddette circostanze.
- e) Il progetto non prospetta la soluzione della interferenza del tracciato con i collettori fognari del sistema centralizzato di depurazione di Terrarossa nei tratti Fonteblanda-Albinia e Campolungo-Orbetello Scalo.

Le suddette motivazioni sono più dettagliatamente esplicitate nell'allegata relazione tecnica (allegato 1 della deliberazione della Giunta Municipale del Comune di Orbetello n.9 del 20 Gennaio 2017).



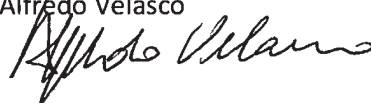


Il progetto in esame è difforme agli strumenti urbanistici comunali vigenti; tale asserzione è debitamente motivata nell'allegato della deliberazione della Giunta Municipale del Comune di Orbetello n.2 del 10 Gennaio 2017).

In conclusione richiamandoci alle dichiarazioni di incompatibilità contenute nell'allegato alla delibera della G.M. del Comune di Orbetello n.2 del 10.01.2017, richiamata in premessa, e nelle successive parti delle conclusioni, in allegato ad essa, che ben evidenziano il mancato rispetto di numerosissime norme urbanistiche, nonché ai contenuti del parere "SFAVOREVOLE" espresso dal Comune di Orbetello, si ritiene che il progetto non abbia in generale, ed in particolare, i requisiti per la sua approvazione e si chiede quindi che venga respinto.

In fede

Alfredo Velasco



Orbetello, 23 Gennaio 2017

Allegati: descritti nel corpo del testo

Allegata copia della Carta d'Identità



Tel. 0564 861111  
Fax 0564 860648

## COMUNE DI ORBETELLO

Provincia di Grosseto  
Piazza del Plebiscito, 1 – 58015 – Orbetello (GR)

C.F. 82001470531  
P.I. 00105110530

### Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

NR. 9 DEL 20-01-2017

**OGGETTO: PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12  
ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – PRESA D'ATTO  
APPROFONDIMENTI ISTRUTTORI**

L'anno duemiladiciassette addi vènti del mese di Gennaio, alle ore 14:30, nella Sala Giunta, si è riunita la Giunta Comunale,

Cognome e Nome		Presenti	Assenti
CASAMENTI ANDREA	SINDACO	X	
PICCINI CHIARA	VICE SINDACO	X	
OTTALI MADDALENA	ASSESSORE	X	
BERARDI ROBERTO	ASSESSORE	X	
COVITTO STEFANO	ASSESSORE		X
MINUCCI LUCA	ASSESSORE	X	
Presenti - Assenti		5	1

Partecipa alla seduta il SEGRETARIO GENERALE, dott. GIOVANNI LA PORTA.  
Assume la presidenza ANDREA CASAMENTI, nella sua qualità di SINDACO, e, constatato legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.  
Quindi, invita la Giunta a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

La Giunta Comunale esprime il seguente esito di votazione:

Presenti	5	
Favorevoli	5	
Contrari	0	
Astenuti	0	

e dichiara la Deliberazione:

[ ] Eseguita ai sensi dell'art. 134, comma 3°, del D.Lgs. 18.08.2000 n° 267;

[ X ] Immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134 comma 4°, del D.Lgs. 18.08.2000 n° 267.

Premesso che in data 29 Novembre 2016 la Società Autostrada Tirrenica SAT ha presentato il progetto definitivo per il completamento dell'Autostrada "A12 Rosignano-Civitavecchia" presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici – "Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali";

Vista la documentazione pervenuta dalla Società Autostrada Tirrenica SAT, acquisita al protocollo dell'ente, riguardante il progetto definitivo di completamento autostradale per il tratto di competenza del Comune di Orbetello;

Ritenuto che il progetto presentato non risponda alle esigenze del territorio e che pertanto l'amministrazione comunale ha ritenuto di assumere una posizione di netta contrarietà alla soluzione proposta;

Richiamata la DGM 318/2016 con la quale, questa amministrazione, nell'esprimere parere contrario al progetto definitivo presentato dalla SAT (Società Autostrada Tirrenica p.a.), ha dato mandato al Dirigente del Settore Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici di predisporre gli atti necessari anche, visto il carattere di urgenza, mediante costituzione di un apposito gruppo di lavoro;

Preso atto che con Determinazione n. 981 – del 21-12-2016 è stato costituito il gruppo di lavoro come richiesto;

Considerata la successiva D.G.M. n. 2 del 10.01.2017 con la quale questa amministrazione ha condiviso il parere redatto e trasmesso dagli uffici come documento allegato alla stessa deliberazione e trasmesso alla Regione Toscana con nota del 10.01.2017 nostro prot. n. 770;

Vista la convocazione della Conferenza di Servizi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici – "Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali" per l'approvazione del progetto di completamento dell'Autostrada A12 tra Cecina e Civitavecchia Lotto 5b (Fonteblanda – Ansedonia) prevista in prima seduta in data 23.01.2017;

Visto il parere in ordine alla sola regolarità tecnica, dato atto che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n°267 del 18.08.2000,

#### **DELIBERA**

1. Di prendere atto e fare proprio il parere espresso dagli uffici comunali incaricati negli ulteriori documenti allegati sotto la lettera "A" e "B", i quali formano parte integrante e sostanziale del presente atto.

Deliberazione N° 9 del 20-01-2017

**Letto, approvato e sottoscritto:**

IL PRESIDENTE  
ANDREA CASAMENTI

IL SEGRETARIO COMUNALE  
GIOVANNI LA PORTA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate.



## MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI;

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

### CONFERENZA DI SERVIZI (Roma 23 gennaio 2017)

OGGETTO: Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia. Infrastruttura strategica Legge 443/2001. Progetto di completamento dell'autostrada A12 tra Cecina e Civitavecchia. Lotto 4 (Grosseto Sud - Fonteblanda), Lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia). Approvazione progetto definitivo. Procedura di approvazione regolata dall'art. 161 del D.Lgs. 163/2006.

Amministrazione di appartenenza : .....

Sig.:

#### MODULO per PARERE

(Riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata)

- FAVOREVOLE (.....)
- SFAVOREVOLE (SFAVOREVOLE)

(riservato ai Comuni)

per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

(riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (DIFFORME)

- eventuale atto formale (delibera/decreto/altro):..... n° ..... del

#### **Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:**

- 1 Il progetto definitivo per il completamento dell'autostrada A12 pregiudica in modo Irreparabile il "disegno" di organizzazione strategica degli strumenti urbanistici comunali;
- 2 L'organizzazione del tracciato autostradale, la totale inadeguatezza e talvolta anche l'assenza di viabilità alternativa produce effetti devastanti sul territorio. E' sin troppo evidente che l'unica logica che ha guidato la progettazione delle opere è stata quella di creare le condizioni affinché la maggiore quantità possibile di flussi di traffico fosse indirizzata alla percorrenza dell'autostrada, e quindi al conseguente pagamento del pedaggio;
- 3 L'autostrada anziché portare un valore aggiunto all'economia locale ne diviene uno strumento di deflagrazione. Negativa per le imprese turistiche, per le politiche di valorizzazione dei beni ambientali e del sistema dei parchi, per il tessuto artigianale localizzato proprio lungo l'asse dell'Aurelia.
- 4 Il tracciato produce un avanzamento verso l'area della sorgente termale ostacolandone il potenziale sviluppo economico-turistico, ed insieme un contrasto con i valori paesaggistici dell'area;
- 5 Il progetto definitivo del tracciato autostradale comporta così la destrutturazione del sistema

infrastrutturale locale, non risolvendo l'interconnessione tra la viabilità costiera e quella di penetrazione dell'entroterra;

- 6 L'abitato di Orbetello Scalo viene snaturato. Sono previste demolizioni di manufatti posti lungo l'Aurelia;
- 7 Viene compromessa ogni relazione urbana tra le parti a monte e a valle del tracciato, entrambe compresse dalla barriera autostradale;
- 8 La viabilità secondaria ed alternativa, anche per l'area di Orbetello Scalo è del tutto trascurata e le soluzioni proposte sono inadeguate e non finalizzate a creare un reale sistema di percorrenze di bacino funzionale alla mobilità locale, che in un contesto come quello di Orbetello Scalo è essenziale anche ai fini della valorizzazione turistica della Laguna;
- 9 Pur essendo questa un'opera di notevole interesse pubblico, non può essere trascurato l'impatto ambientale, paesaggistico, archeologico che ha sul nostro territorio ed è indispensabile sottolineare quanto questo incide soprattutto sull'economia stessa del paese nel rispetto della risorsa insediativa di uguale interesse pubblico.

L'esame del progetto ha consentito di rilevare sostanziali carenze rispetto alla necessità di trovare soluzioni alle seguenti problematiche/criticità:

- 1 Criticità dimensionali degli elementi costitutivi dell'opera con riferimento sia alla piattaforma stradale che agli elementi complementari (barriere di sicurezza, fosse di guardia, tombini di attraversamento, muri a retta, ecc.).
- 2 La viabilità complanare, le strade di servizio e i raccordi con la viabilità esistente non sono adeguate con riferimento alle dimensioni minime imposte dalla vigente normativa in relazione alla entità e alla tipologia dei flussi di traffico da soddisfare; le suddette carenze dimensionali compromettono per altro la sicurezza della circolazione. Nei tratti in cui il tracciato in progetto attraversa l'abitato di Orbetello Scalo e la zona artigianale di Campolungo l'ingombro delle opere non è compatibile con gli spazi effettivamente disponibili; tale circostanza non emerge dagli elaborati grafici progettuali in quanto gli stessi sono stati sviluppati con riferimento ad una cartografia del territorio di dettaglio insufficiente.
- 3 La VINCA non tiene conto dell'impatto di una ulteriore infrastruttura realizzata in adiacenza di siti di importanza comunitaria quali: SIR "Monti dell'Uccellina", SIR "Campo Regio" SIR "Laguna di Orbetello".
- 4 Criticità di carattere idraulico: la progettazione non ricomprende calcoli idraulici di dimensionamento e soluzioni progettuali delle opere necessarie per la raccolta, il collettamento, l'attraversamento di opere ed infrastrutture esistenti con particolare riguardo al tracciato ferroviario ed al necessario interessamento di siti inquinati e oggetto di bonifica (area SIN ex SITOCCO). Il tratto autostradale in corrispondenza dell'abitato di Orbetello Scalo interessa una fascia di territorio che nel corso degli anni ha presentato rilevanti problematiche idrauliche conseguenti alla inadeguatezza del reticolo idraulico esistente ed in particolare delle opere di attraversamento dei rilevati stradali e ferroviari; la progettazione non prende debitamente in considerazione le suddette circostanze.
- 5 Il progetto non prospetta la soluzione della interferenza del tracciato con i collettori fognari del sistema centralizzato di depurazione di Terrarossa nei tratti Fonteblanda-Albinia e Campolungo-Orbetello Scalo.

Le suddette motivazioni sono più dettagliatamente esplicitate nell'allegata relazione tecnica (allegato 1) che costituisce parte integrante del parere sfavorevole espresso da questa amministrazione.

Il progetto in esame è difforme agli strumenti urbanistici comunali vigenti; tale asserzione è debitamente motivata nell'allegato "PARERE" (allegato 2) peraltro già trasmesso alla Regione Toscana in data 10/01/2017 con nostro protocollo n. 770 quale contributo istruttorio di conformità urbanistico edilizia.

FIRMA  
Il Sindaco  
Avv. Andrea Casamenti

Il Dirigente del Settore  
LL. PP. e Pianificazione  
Ing. Luca Carretti

**Contributi istruttori relativi alle caratteristiche costruttive e geometriche dell'autostrada, delle complanari, sulla regimazione delle acque, sul rischio idraulico e su aspetti ambientali.**

**AUTOSTRADA**

**Andamento planimetrico**

Si rileva che i rettifili:

dalla progressiva	alla progressiva	lunghezza
0	0+079,38	79,38
1+179,31	1+237,80	58,49
2+926,33	2+930,89	4,56
20+953,00	21+285,04	332,04
22+487,22	22+537,33	50,11

non rispettano il dettato del D.M. 6792 del 05.11.2001, che al punto 5.2.2. "Elementi del tracciato planimetrico" per velocità massime di percorrenza pari a 140 km/h prevede la lunghezza minima del rettilineo non inferiori a mt. 360.

Peraltro tale situazione è evidenziata nella relazione generale a pag. 94 e lo sviluppo planimetrico con riferimento ai minimi di legge è dettagliatamente sviluppato nelle pagg. da 95 a 100. La giustificazione è costituita da motivi di parallelismo con infrastrutture e/o insediamenti abitativi ed industriali esistenti (in realtà si tratta di fare la gincana in mezzo ai nuclei abitati e artigianali).

La realizzazione in deroga al D.M. è ammissibile a condizione che le stesse siano supportate da specifiche analisi di sicurezza e previo parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che al momento non risultano essere state conseguite.

**Sezioni stradali**

Lo spartitraffico centrale è disegnato pari a 1,60 m, mentre il D.M. 6792 del 05.11.2001 prevede uno spartitraffico di larghezza minima di 2,60 m in zona extraurbana e di 1,80 in zona urbana.

Nulla da dire sull'allargamento in curva per garantire la distanza di visibilità per l'arresto.

La realizzazione dello spartitraffico di larghezza inferiore ovvero in deroga al D.M. è ammissibile a condizione che le stesse siano supportate da specifiche analisi di sicurezza e previo parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che al momento non risultano essere state conseguite.



## Criticità e pericolosità idraulica di Orbetello Scalo



TAV. IDR 002 Corografia della pericolosità idraulica la zona di Orbetello Scalo viene classificata con colore celeste: P1 "Alluvioni rare di estrema pericolosità" (bassa probabilità di accadimento).

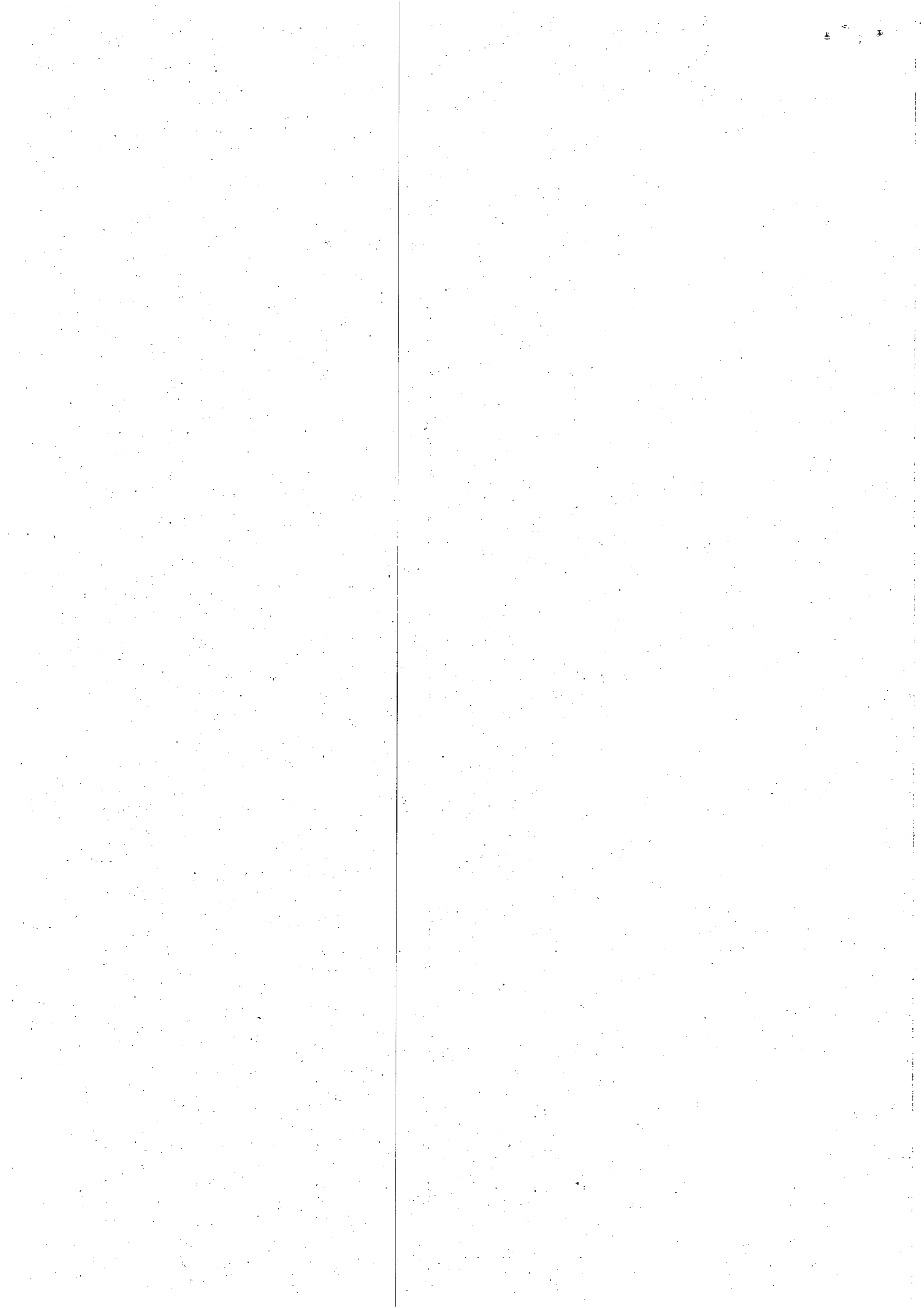
La realtà è molto diversa si sono avute n.17 alluvioni più o meno intense o estese dal novembre 1982 all'ultima del 20 novembre 2016 con danni alle abitazioni ed alle attività economiche. Interruzione del traffico veicolare sulla S.S. Aurelia e talune volte anche del traffico ferroviario. Vi sono stati interventi e in alcuni casi provvedimenti amministrativi circa le calamità naturali.

### Circa gli eventi alluvionali da Loc. Quattro Strade – Orbetello Scalo – Ansedonia

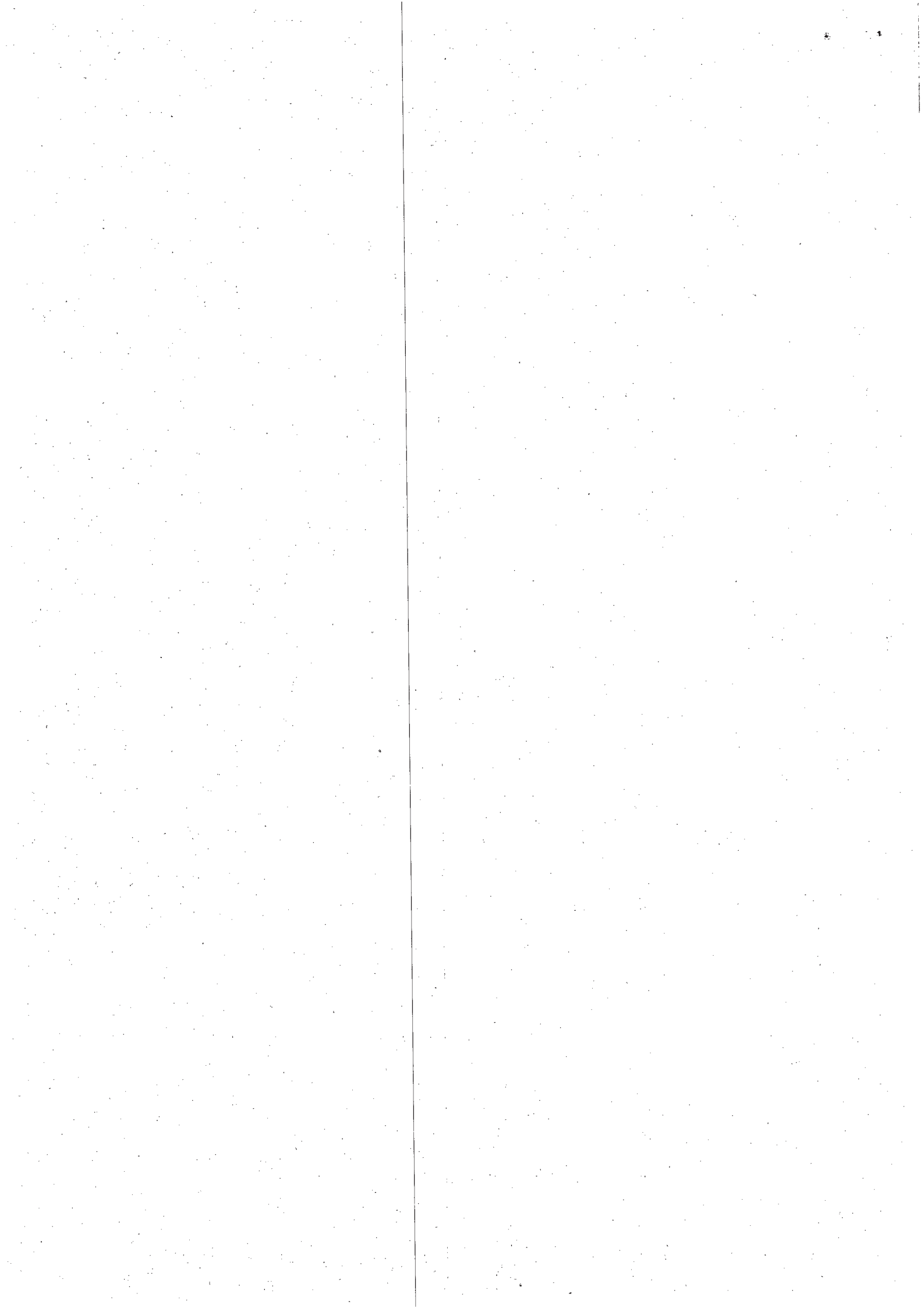
L'areale del territorio comunale di Orbetello compresa tra le falde dei poggi ad est di Orbetello Scalo e la ferrovia Roma-Pisa, attraversato dall'attuale S.S.1 Aurelia, fra lo svincolo di Ansedonia e quello delle Quattro Strade, è stata oggetto negli ultimi 34 anni, dal novembre 1982 al novembre 2016, di n.17 fenomeni di allagamento più o meno intensi e circoscritti agli abitati di Orbetello Scalo, alla zona situata tra le località Riccetta-Tre Aie e Pitorsino ed alla zona di Campolungo e Quattro strade. Tali fenomeni hanno provocato danni alle abitazioni, alle attività economiche (agricole, commerciali, artigianali, ecc.) e blocco del traffico veicolare (in alcuni casi anche di quello ferroviario). In alcuni casi sono intervenuti provvedimenti di riconoscimento di calamità naturale. Tali allagamenti sono determinati da fenomeni temporaleschi le cui acque piovane raccolte nei bacini collinari ad est dell'abitato di Orbetello Scalo e rovesciati a valle, trovano nella S.S. Aurelia e nella Ferrovia Roma-Pisa due argini che impediscono il deflusso provocando allagamenti. Tuttavia tale territorio viene classificato con un rischio idraulico basso, come gli eventi ripetuti non fossero mai avvenuti.

Il progetto autostradale, nel tratto in cui attraversa l'abitato di Orbetello Scalo, nello stretto territorio rappresentato tra i fabbricati abitativi ad est ed ovest dell'attuale S.S. Aurelia, prevede una enorme fascia asfaltata costituita dalla sede autostradale e dalle sedi delle due complanari ad essa adiacenti (una ad est ed una a ovest), senza adeguate opere di difesa dalle acque di monte. Anzi dalla elaborazione progettuale si rileva che durante i fenomeni alluvionali la complanare ad est può trasformarsi in un torrente poichè appare insufficiente il sistema di raccolta delle acque ruscellanti dalle colline attraverso caditoie in quanto facilmente ostruibili da arbusti e foglie.

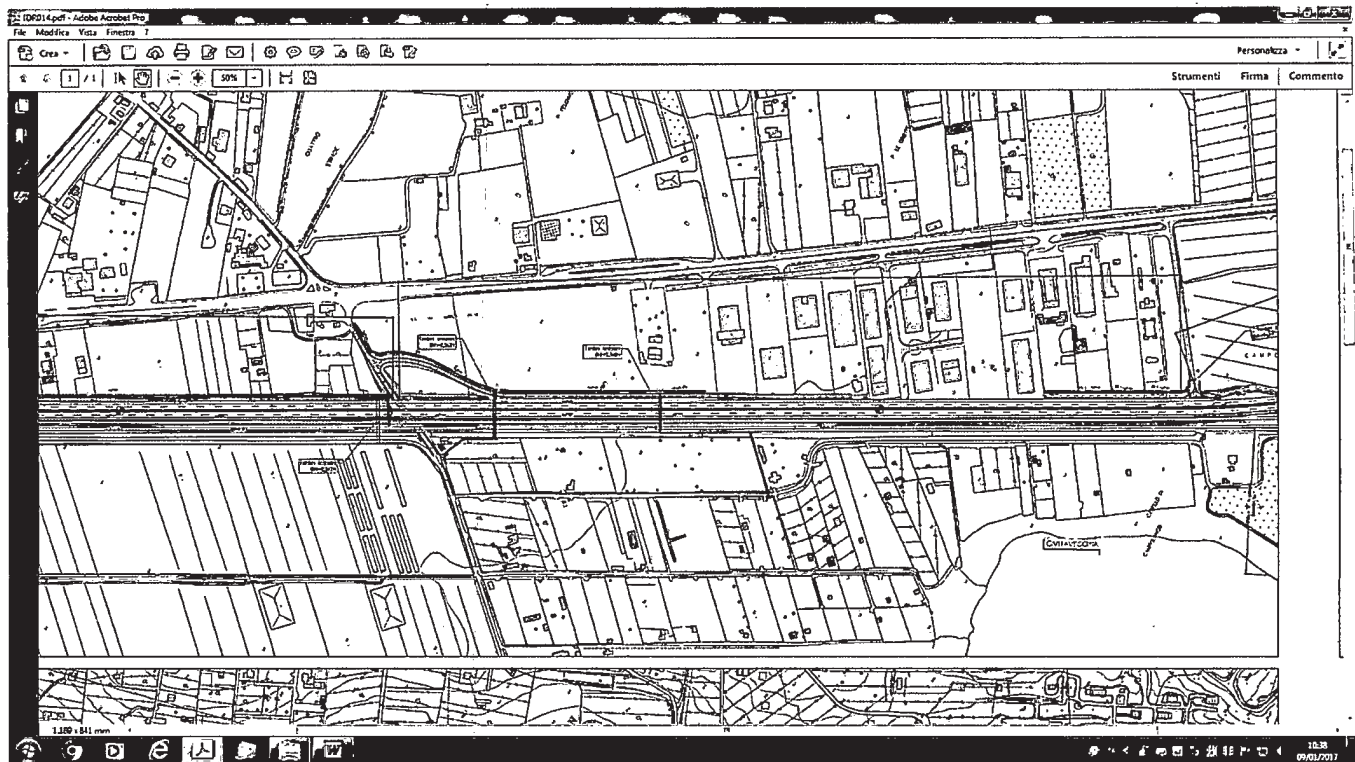
In caso di rovesci o temporali di attività intensa si potrebbero verificare un allagamento della strada e verosimilmente dell'autostrada, a quota più bassa, sia verso nord che verso sud fino alla galleria artificiale.



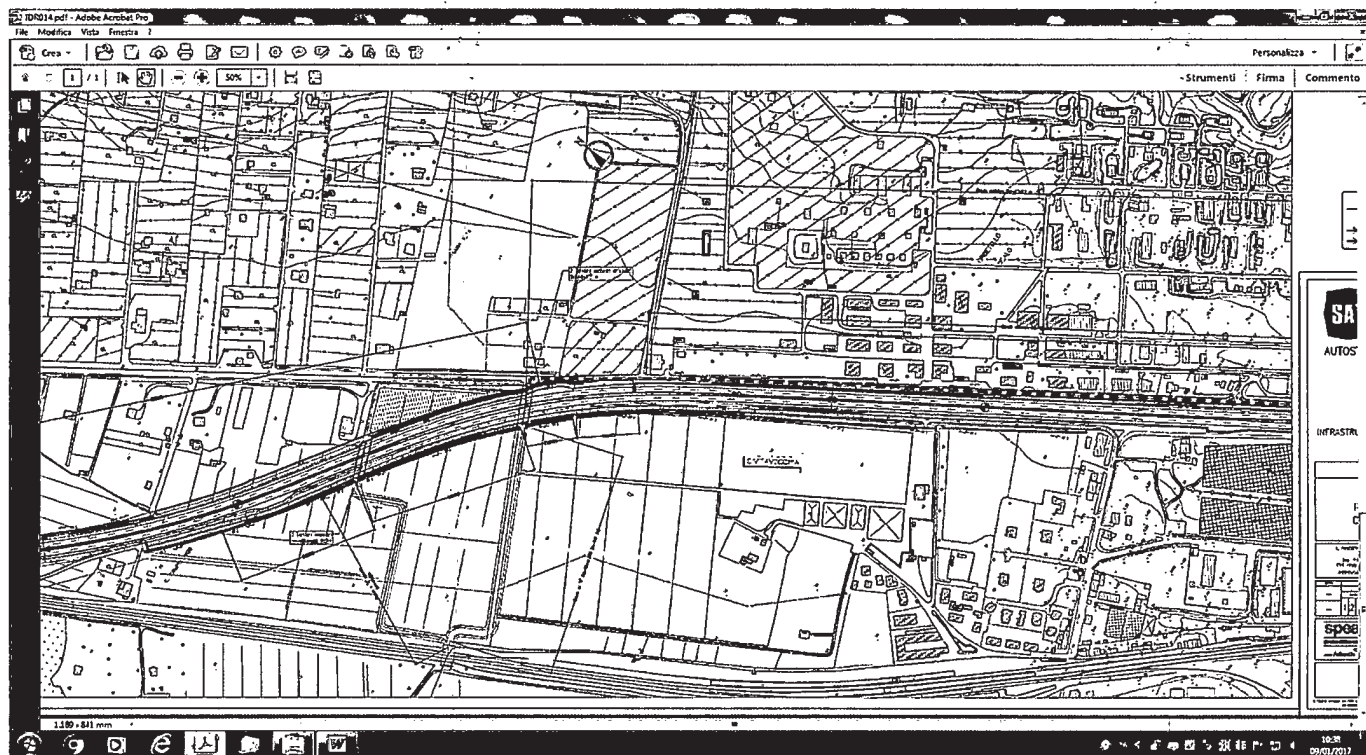
Analogamente si possono verificare allagamenti di tutto l'areale compreso tra Ansedonia – Pitorsino - Orbetello Scalo - Campolungo – Quattro Strade dove insistono nuclei abitati, artigianali, case sparse, alberghi, ristoranti ed altre attività economiche.



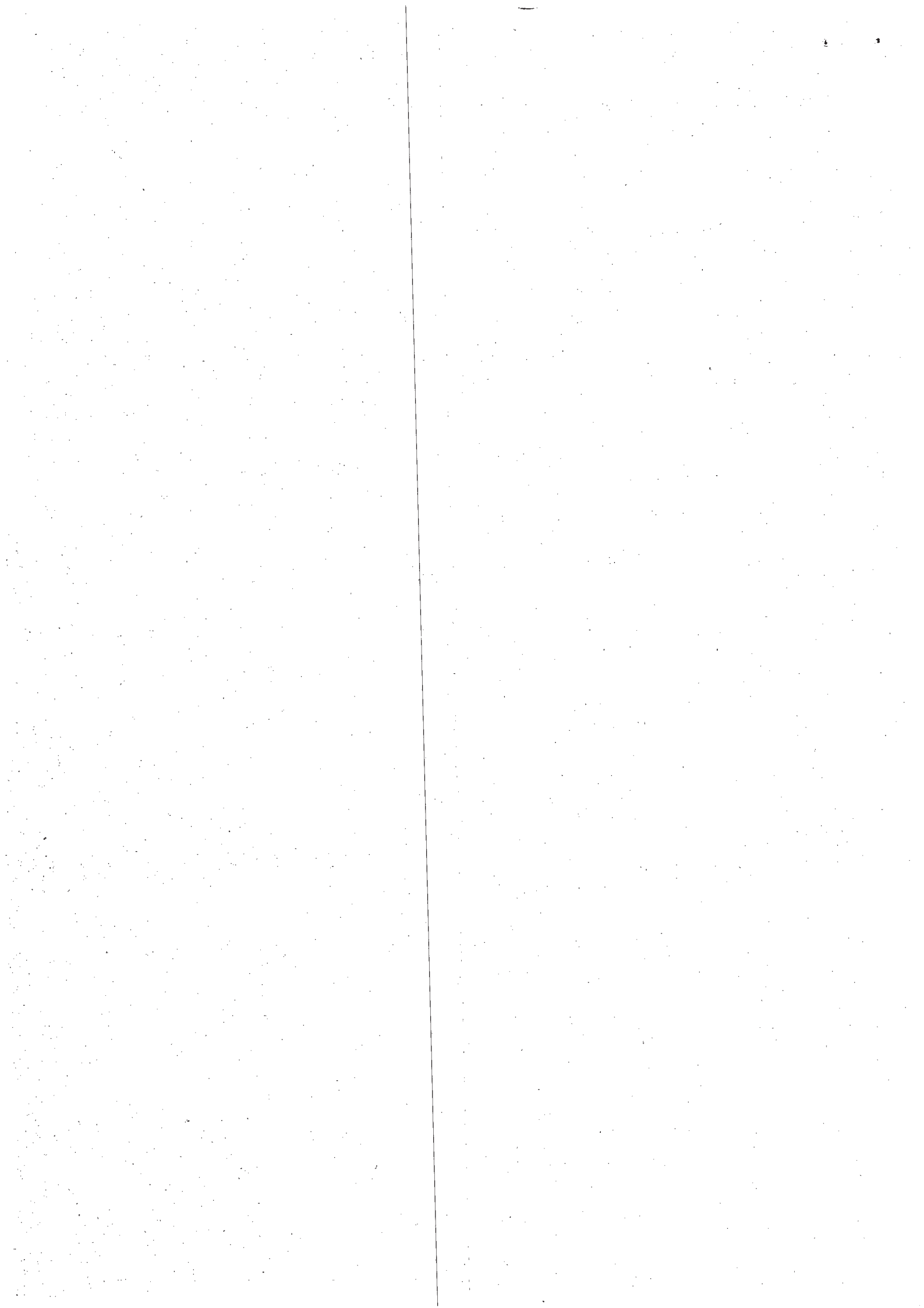
# Criticità e pericolosità idraulica da Loc. Quattro Strade a loc. Ansedonia

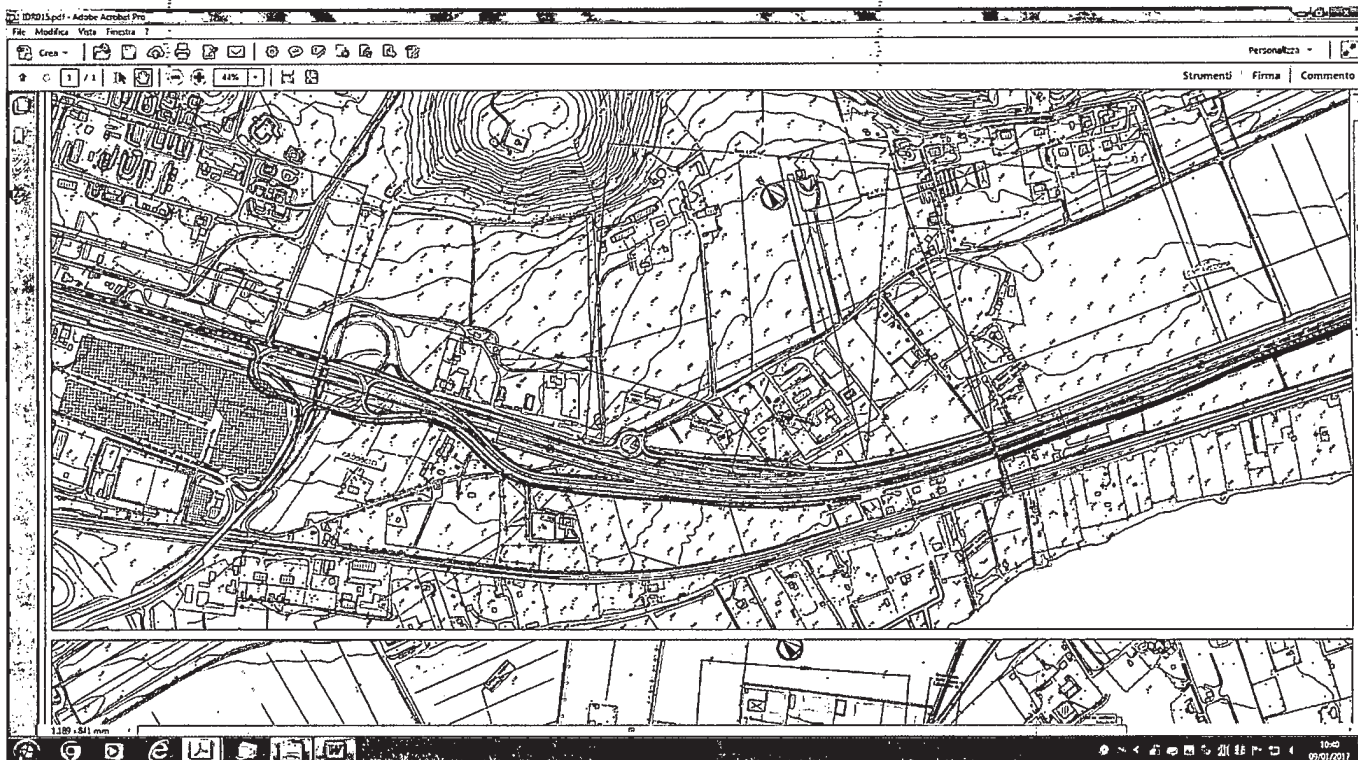


estratto tavola IDR 014

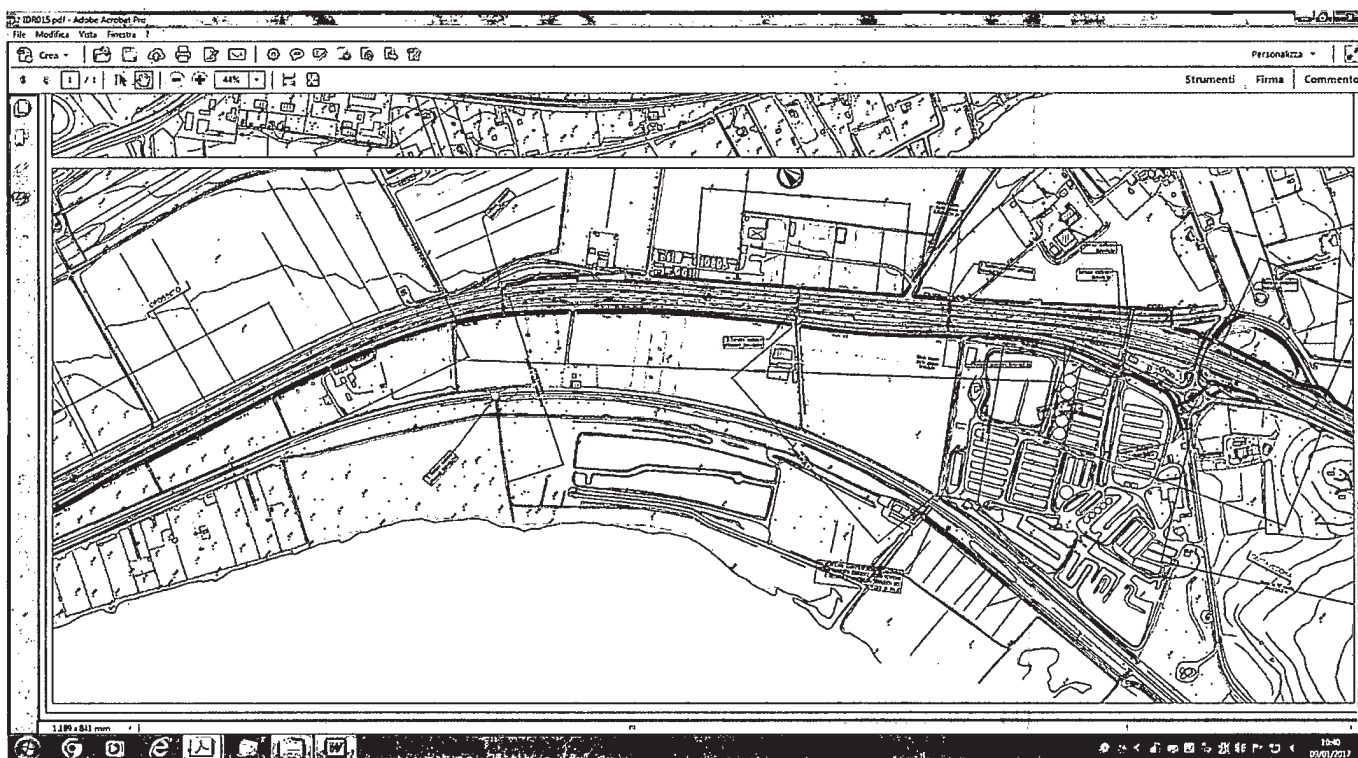


estratto tavola IDR 014





estratto tavola IDR015

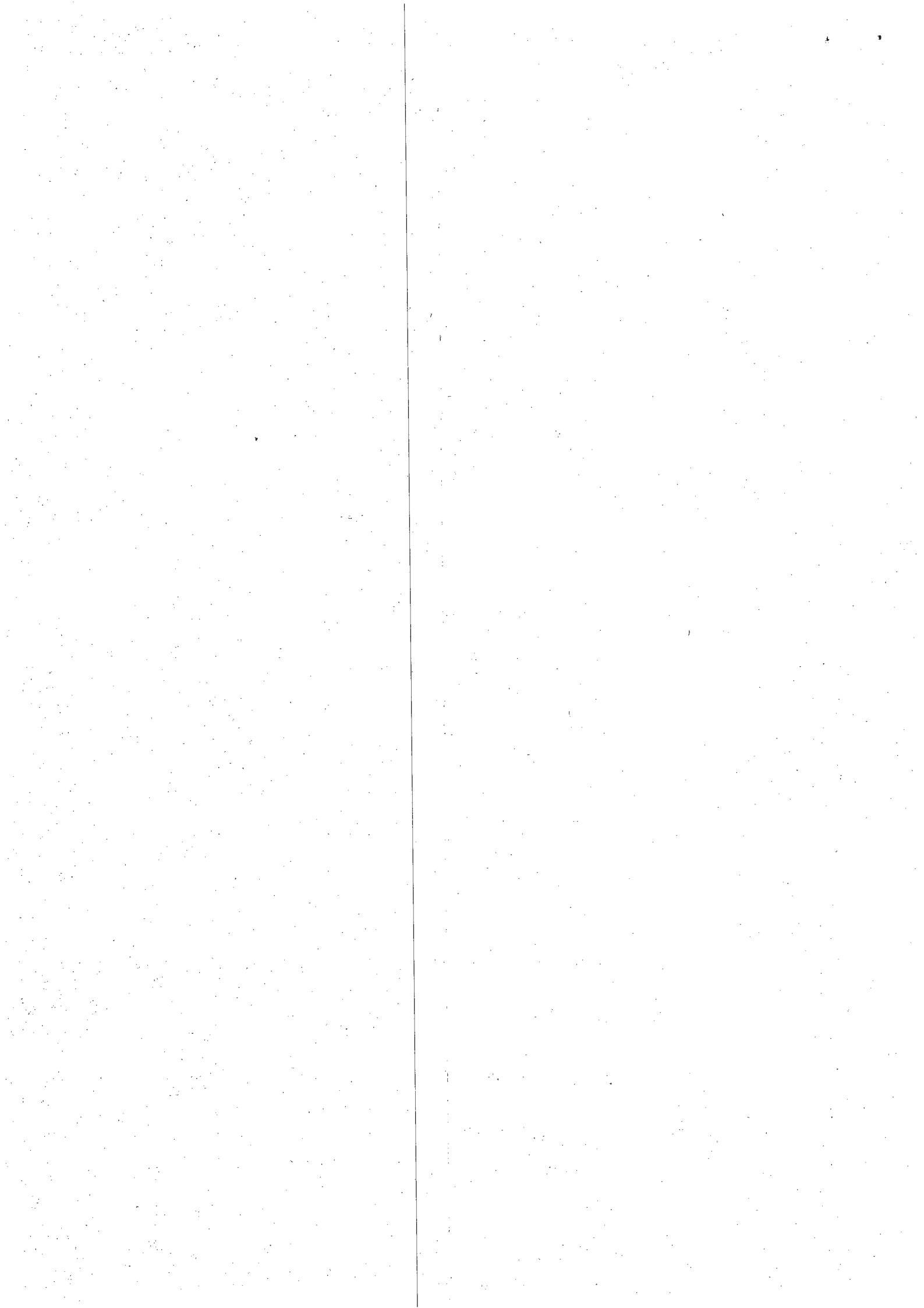


estratto tavola IDR 015

Nelle tavole IDR 014 e IDR 015 sono rappresentati planimetricamente gli interventi idraulici nel tratto che va dalla loc. Quattro Strade al bivio di Ansedonia.

Si ritiene assolutamente insufficiente per le zone di Quattro Strade – Campolungo, Tre Aie – Pitorsino e pericoloso per la zona di Orbetello Scalo.

Sebbene sia previsto uno scatolare della sezione di mt.7,5x2,5 sotto la complanare ad est dell'autostrada, la modalità di captazione delle acque piovane che ruscellano, provenienti dal sistema collinare, con caditoie poste lungo la strada complanare, facilmente ostruibili da ramaglie e foglie, non è sufficiente a garantire, in caso di piogge abbondanti o temporali di attività intensa,



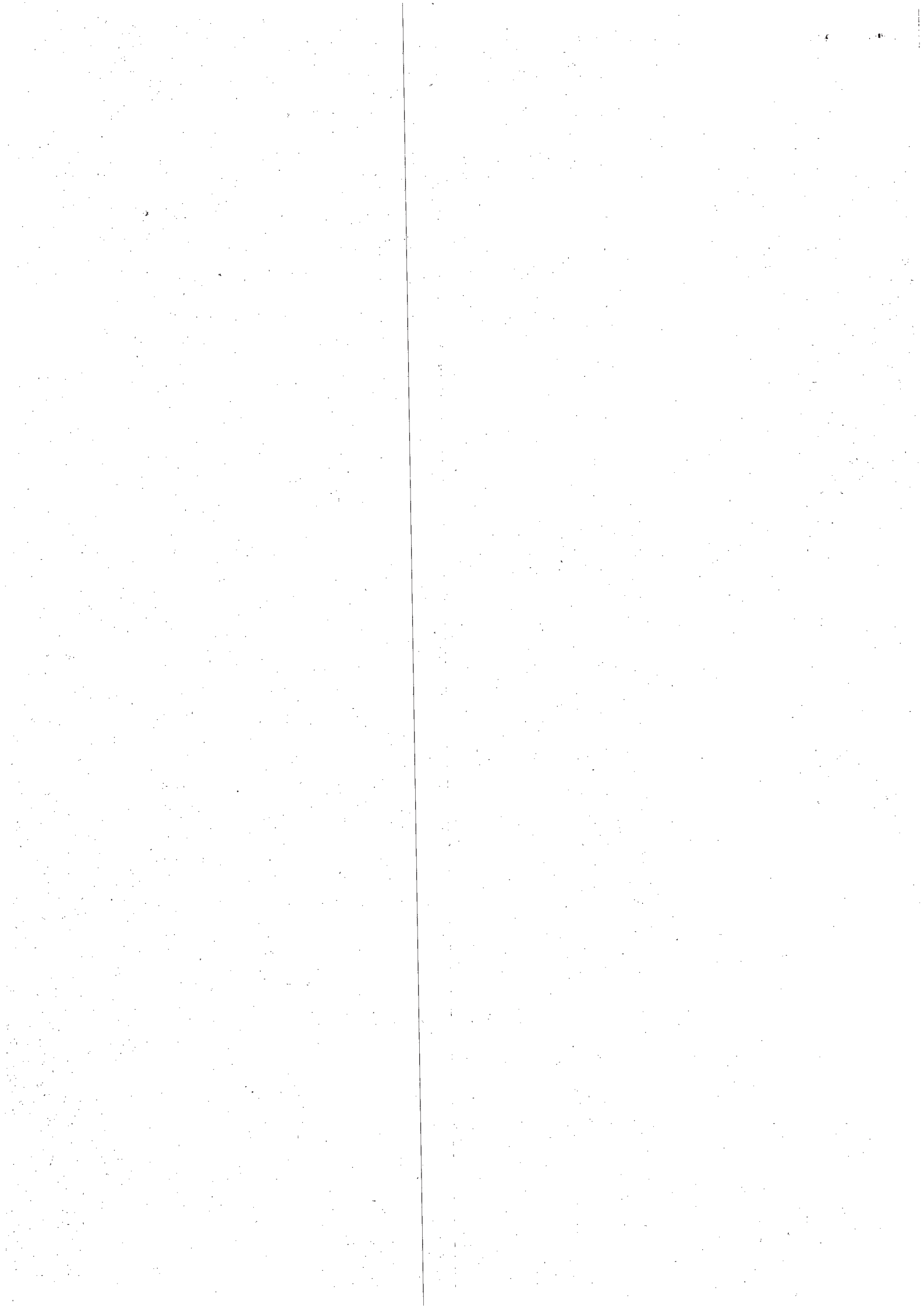


il convogliamento di tutte le acque nello scotolare, ciò provocherebbe sicuramente un allagamento della strada e verosimilmente dell'autostrada a quota più bassa, con ruscellamento fino alla galleria artificiale.

Non vi è alcuna verifica degli attraversamenti idraulici esistenti sotto ferrovia e neppure una verifica della compatibilità idraulica del reticolo di valle fino alla vicina Laguna di Orbetello.

Non risultano altresì eventuali impianti di trattamento delle acque di prima pioggia (notoriamente ricche di inquinanti) da valutare in sede di VINCA in considerazione che il tracciato autostradale e le complanari rasentano il sito altamente protetto Laguna di Orbetello.

Il rischio per la laguna è notevolmente superiore se si pensa ad eventuali incidenti stradali con sversamento di sostanze contaminanti.



## Criticità e pericolosità idraulica Loc. Pitorsino

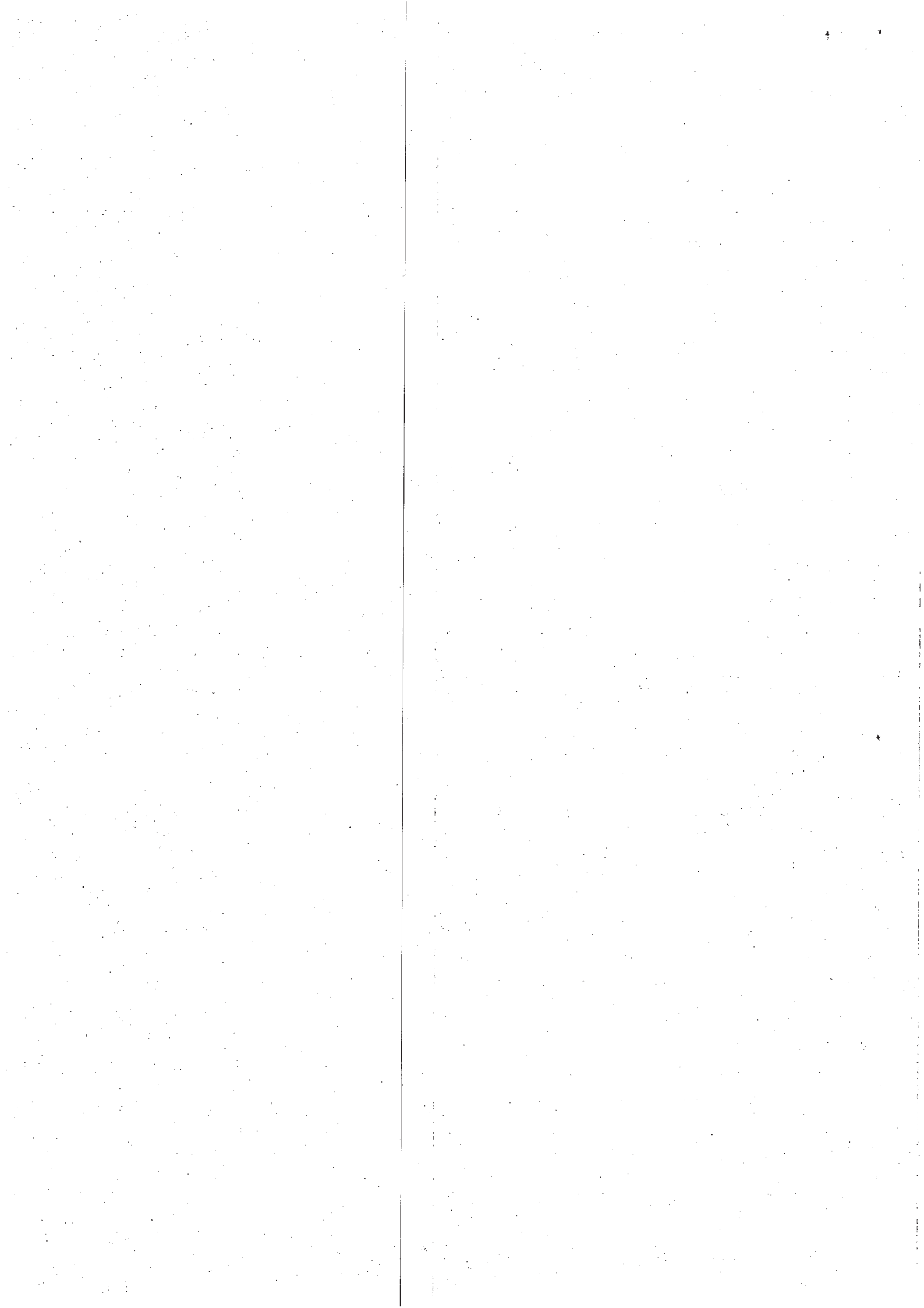


estratto tavola IDR 015

Per la zona Tre Aie – Pitorsino, nonostante i numerosi allagamenti, l'ultimo del 20 novembre 2016 con traffico veicolare bloccato sulla S.S. 1 Aurelia e danni alle abitazioni ed attività economiche, l'assurdità è leggere, in rosso e riquadrato, nella Tav. IDR 015 "DA VERIFICARE CARATTERISTICHE GEOMETRICHE ATTRAVERSAMENTO ESISTENTE SOTTO FERROVIA E RELATIVA COMPATIBILITA' IDRAULICA DEL RETICOLO DI VALLE" come se nessuno sapesse che il tombino a volta di mattoni dell'attraversamento ferroviario ha dimensioni di mt.1x1,5 la cui sezione è già occupata per il 50% dalle acque della vicina laguna e dagli scarichi della vicina Azienda Ittica. Non solo i tombini di attraversamento ferroviario sono sottodimensionati, ma anche il reticolo di valle.

Non risultano poi impianti di trattamento delle acque di prima pioggia (notoriamente ricche di inquinanti) ed in tali zone dove, tra autostrada e complanari che la fiancheggiano, la superficie delle strade asfaltate è notevole se ne rappresenta la necessità in quanto siamo a poco più di 100 mt. dalla Laguna di Orbetello, area sensibile.

Il rischio per la laguna è notevolmente superiore se si pensa ad eventuali incidenti stradali con sversamento di carburanti.



**Ancora sul rischio idraulico della fascia di territorio compresa tra località Quattro Strade, Orbetello Scalo, Ansedonia.**

**Criticità sito di bonifica di interesse nazionale SITOCO.**

**Criticità VINCA sito altamente protetto Laguna di Orbetello.**

La "Relazione Idrologico Idraulica" elaborato IDR001 ai paragrafi 5.5 Zona Galleria artificiale – Orbetello ed paragrafi da 6.7 a 6.11 ne descrive gli interventi.

Dal paragrafo 5.5 si rileva che: "La direttrice stradale intercetta un bacino idrografico di oltre 6 km<sup>2</sup>. Sono previsti due canali di gronda che intercetteranno il deflusso e lo trasferiscono rispettivamente verso nord e sud in nuovi attraversamenti stradali; a nord all'altezza del Fosso Pisana Alta e verso sud in un altro nuovo attraversamento con scarico direttamente in Laguna. (*non identificato*).

La livelletta stradale del tratto in galleria ha pendenza costante del 0.2% verso sud, senza punti di minimo altimetrico in zona di scavo. In questo modo si previene il pericolo di allagamenti in tratti in scavo ed il drenaggio può avvenire a gravità."

Dal paragrafo 6.7 si rileva che: "Ancora in affiancamento alla linea ferroviaria Roma-Pisa, il rilevato autostradale interseca la rete drenante che convoglia i deflussi prodotti dalle limitrofe zone collinari (collocate ad est del rilevato autostradale). In particolare, per il dimensionamento dei nuovi collettori sono state considerate le portate duecentennali prodotte dalla parte sud del bacino del canale principale 5 e dai bacini 4, 5, 6, 7 e 9 (Figura 1e Figura 2). I deflussi prodotti dai suddetti bacini vengono convogliati attraverso una serie di nuove canalizzazioni poste ad est del tracciato autostradale (da Pk 13+470 a Pk 15+540), che attraverso tombini scatolari, oltrepassano il rilevato autostradale. Questi attraversamenti, costituiti ciascuno dall'affiancamento di due tombini scatolari di larghezza 6 m ed altezza 2 m, dovranno convogliare i deflussi al di sotto del rilevato autostradale. Le portate di progetto saranno poi fatte defluire verso il mare (**laguna di Orbetello?**) attraverso la realizzazione di due nuovi canali ad "U" sagomati e rivestiti attraverso gabbioni metallici. Alla pk 15+520 il tombino ed il canale sono stati dimensionati con portate duecentennali pari a 24 m<sup>3</sup>/s, alla Pk 15+060 è stata considerata per il dimensionamento una portata di progetto pari a 32 m<sup>3</sup>/s. I canali posizionati nel lato orientale dell'autostrada hanno sezione trapezia, di larghezza alla base variabile da 6 ad 8 m, e sono principalmente rivestiti. Sarà necessario prevedere adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa e l'adeguamento del reticolo a valle fino allo scarico a mare. (**laguna di Orbetello?**)"

Dal paragrafo 6.8 si rileva che: "I deflussi dei bacini 7, 9 11 e 12 che da monte, verso valle, intersecano il rilevato autostradale dalla Pk 15+800 fino alla 16+620, vengono convogliati al lato est dell'autostrada da nuovi canali a sezione trapezia e rettangolare che convoglieranno le acque verso due punti (Pk 16+180 e Pk 16+400) dove è prevista la realizzazione di manufatti scatolari che permetteranno l'attraversamento delle portate da monte verso valle del rilevato autostradale. Da questi manufatti partiranno due nuove canalizzazioni che, a loro volta, confluiranno in un unico canale posizionato in prossimità dell'attuale attraversamento della linea ferrovia Roma-Pisa (indicativamente posizionato a ovest della Pk 16+320). Per lo smaltimento di tale portata, sarà necessario prevedere adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa. Alla Pk 16+180 è prevista la realizzazione di due tombini scatolari affiancati di dimensioni 6x2m (larghezza per altezza). L'attraversamento raccoglie i deflussi prodotti dai bacini 7 e 9 e convogliati da due nuovi canali con sezione ad "U" posizionati est del rilevato autostradale, dalla Pk 15+880 alla Pk 16+360. Il dimensionamento dei due tombini scatolari è avvenuto considerando una portata idrologica duecentennale di 30 m<sup>3</sup>/s. A valle, la portata verrà fatta defluire verso l'attuale attraversamento ferroviario attraverso un nuovo canale ad "U" rivestito di larghezza 10 m ed altezza 2 m. Analogamente, i deflussi prodotti dai bacini 11 e 12, verranno convogliati in un unico nuovo canale di gronda posizionato al di sotto della viabilità, in affiancamento al tracciato autostradale, dalla Pk 17+620 alla Pk 16+400, lato est. Questo canale, interrato, avrà una larghezza di 7.5 m ed un'altezza di 2.5 m. Esso sarà in grado di convogliare la portata duecentennale dei bacini 11 e 12, pari a 60 m<sup>3</sup>/s. Alla Pk 16+400 è prevista la realizzazione di due tombini scatolari ciascuno con dimensioni pari a 6 m e 2.5 m (rispettivamente larghezza ed altezza) che permettono l'attraversamento della portata di progetto al di sotto del rilevato autostradale, verso valle. I deflussi saranno poi convogliati attraverso un canale ad "U" di

larghezza 10 m ed altezza minima di 2 m, rivestito, fino all'attuale attraversamento della linea ferroviaria Roma-Pisa."

Dal paragrafo 6.9 si rileva che: "Dalla Pk 17+620 alla Pk 18+920 le portate dei bacini 13, 14 e 15 verranno convogliate attraverso canali ad "U" di dimensioni variabili da 4 ad 6 m (larghezza) e 1.5 (altezza) rivestiti, al lato nord del tracciato autostradale verso tre tombini scatolari posizionati alle Pk 16+680 ciascuno di dimensione 6 m x 2 m (larghezza per altezza). La portata duecentennale convogliata complessivamente dai tombini è pari a 13 m<sup>3</sup>/s. A valle di questi manufatti, sarà necessario prevedere adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa e l'adeguamento del reticolo a valle fino allo scarico a mare (**laguna di Orbetello?**). Dalla Pk 19+040 alla Pk 20+000 i deflussi dei bacini 15, 16 e parte del bacino 20 verranno convogliate attraverso canali rivestiti, al lato nord del tracciato autostradale verso un tombino scatolare di dimensioni posizionato alla Pk 19+690 di dimensione 6 m x 2 m (larghezza per altezza). La portata duecentennale convogliata complessivamente dal tombino è pari a 22 m<sup>3</sup>/s. A valle del manufatto, è prevista la realizzazione di un canale a sezione trapezia di base inferiore 10 m ed altezza 1.5 m in gabbioni che convoglierà la portata fino al mare. Sarà necessario prevedere adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa."

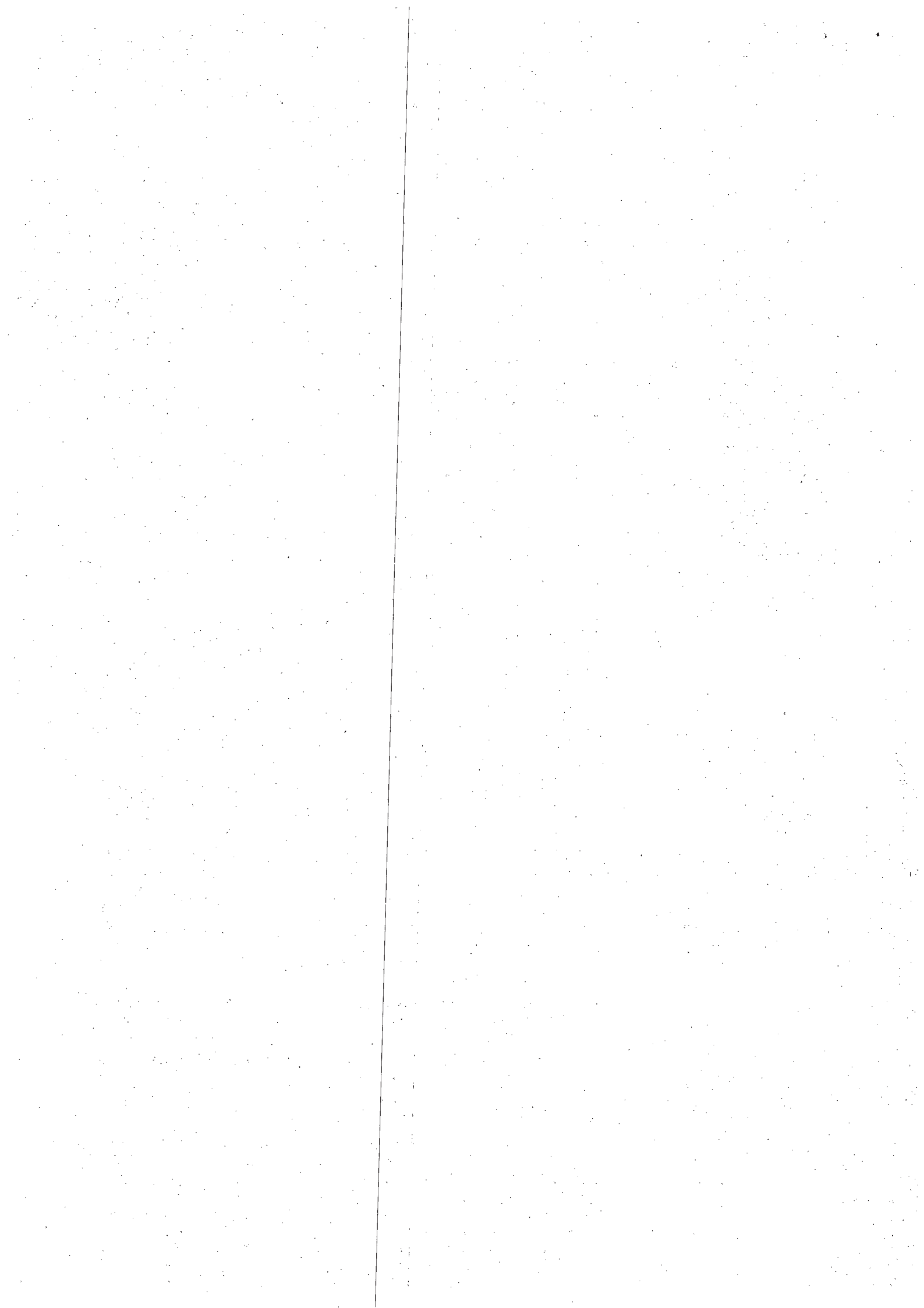
Dal paragrafo 6.10 si rileva che: "Dalla Pk 20+00 alla Pk 21+180 i deflussi dei bacini 24, 25 e 43 verranno convogliate attraverso canali a sezione trapezia in gabbioni di dimensioni variabili (da 1 m a 6 m di base e 2 m di altezza), al lato nord del tracciato autostradale verso una serie di tombini scatolari posizionati alle Pk 20+140, Pk 20+360 e 20+620, in grado di convogliare rispettivamente 44, 30 e 14 m<sup>3</sup>/s. Questi attraversamenti sono costituiti da una serie di tre tombini scatolari 6x2m, due tombini scatolari 6x2.5m ed un tombino scatolare 4x3m (Pk 20+140, Pk 20+360 e 20+620 rispettivamente). I manufatti convoglieranno i deflussi attraverso due canali ad "U" in gabbioni fino all'esistente attraversamento ferroviario (posizionato a sud della Pk 20+360), dove sarà necessario prevedere adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa ed opportuni canali fino allo scarico a mare (**laguna di Orbetello?**). Inoltre, dalla Pk 20+400 alla 21+180 è prevista la realizzazione di un canale ad "U" rivestito 1.5x1.5 m che raccoglierà le acque di versante del bacino 43, posizionato a sud del tracciato autostradale."

Da quanto sopra si comprende che non sono rappresentati graficamente tutti i canali previsti a monte, e descritti nella relazione, peraltro di dimensioni considerevoli, penso impossibili da posizionare dato lo spazio ristretto tra i fabbricati abitativi esistenti. Si è compreso però che ci sarà anche un canale interrato costituito da uno scatolare di mt. 7,5x2,5 posizionato sotto la complanare ad est dell'autostrada. Non è dato sapere come le acque provenienti dalle colline possano confluire nello scatolare, appare improbabile che ciò possa avvenire attraverso caditoie.

Comune a tutti i paragrafi è una frase conclusiva **"Sarà necessario prevedere adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa e l'adeguamento del reticolo a valle fino allo scarico a mare."** (**laguna di Orbetello?**).

Non vi è alcuna possibilità di condurre le acque fino al mare, il corpo ricettore è la vicina Laguna di Orbetello, area plurivincolata e sensibile, sito altamente protetto, che dista dal nastro autostradale per alcuni tratti a poche decine di metri.

**IL SITO LAGUNA DI ORBETELLO È INDIVIDUATO QUALE SIC AI SENSI DELLA DIRETTIVA 1992/43/CE, ZPS AI SENSI DELLA DIRETTIVA 2009/147/CE CON N. IT51A026, SIR 126 PER CUI, ESSENDO SOTTOPOSTO A NORMATIVA MOLTO RESTRITTIVA, TUTTI GLI INTERVENTI CHE POSSONO AVERE INCIDENZA, PER CUI ANCHE L'AUTOSTRADA A12 (CHE ARRIVA A RASENTARE IL SITO PER ALCUNI TRATTI A POCHE DECINE DI METRI), SONO SOTTOPOSTI A VALUTAZIONE DI INCIDENZA VINCA, AI SENSI DELL'ART.6 DELLA DIRETTIVA 92/43/CE, DELL'ART.5 DEL DPR 357/1997 E DELL'ART.87 DELLA L.R.T. N.30/2015, PER VERIFICARE I POSSIBILI EFFETTI SIA IN FASE DI COSTRUZIONE SIA IN FASE DI ESERCIZIO SUL SITO ALTAMENTE PROTETTO, VALUTANDO ALTRESÌ IN QUELLA SEDE SE NON SIA NECESSARIO INTERCETTARE LE ACQUE DI PRIMA PIOGGIA ED EVITARNE IL DEFLUSSO DIRETTAMENTE IN LAGUNA O NEI VICINI ACQUITRINI DI NIDIFICAZIONE. LO STESSO DICASI PER TUTTI GLI EVENTUALI SVERSAMENTI**



**ACCIDENTALI SULLA SEDE STRADALE DI IDROCARBURI OD ALTRE SOSTANZE CONTAMINANTI.**

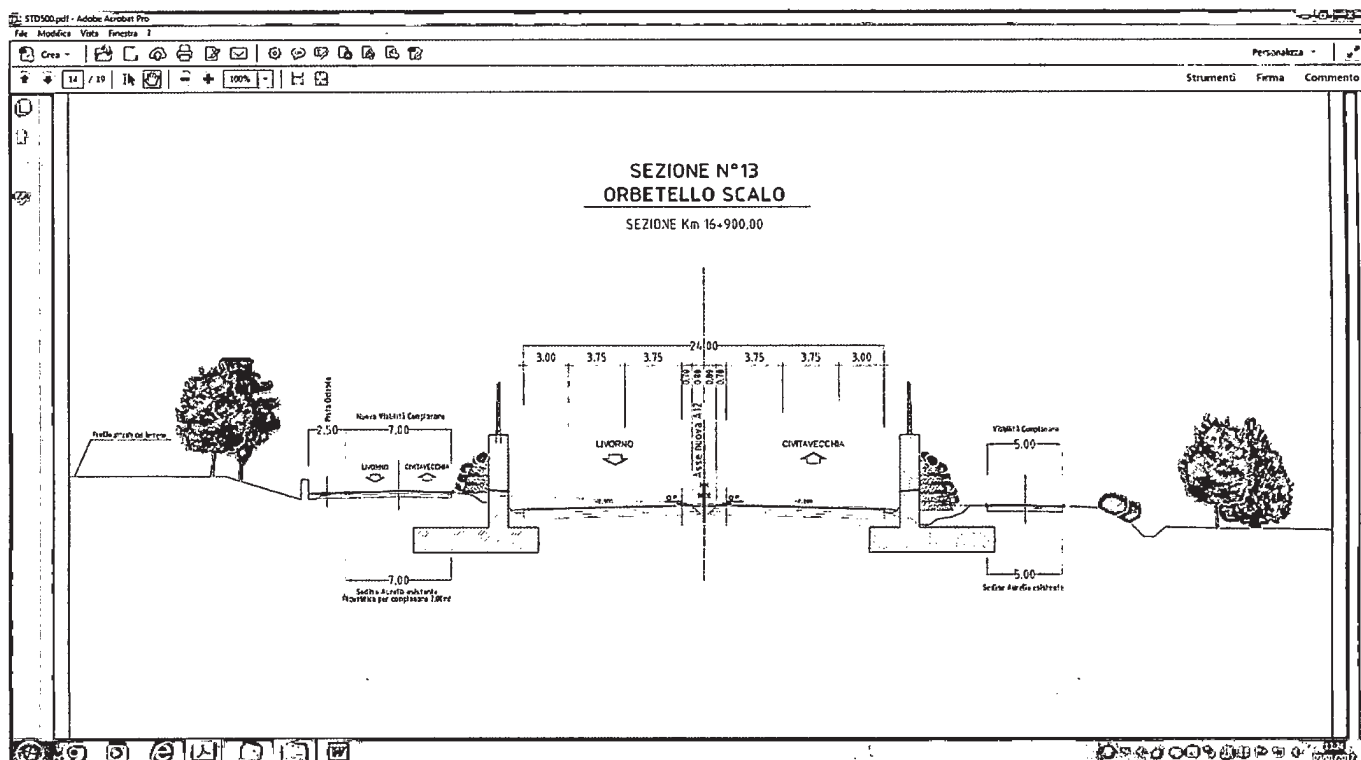
La costruzione, a monte della linea ferroviaria, di tutti i canali rivestiti renderà molto veloce lo scorrimento delle acque con la conseguenza che si avrà un "tappo" costituito dagli agli attraversamenti ferroviari ed al reticolo idraulico di valle, non ancora indagati come precisato nella "Relazione Idrologica Idraulica", con ovvie conseguenze di allagamenti. Infatti tutto viene rimandato, come specificato in relazione, al dopo **"Sarà necessario prevedere adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa e l'adeguamento del reticolo a valle fino allo scarico a mare."** ; È NECESSARIO INVECE CHE TALI SPETTI SIANO VERIFICATI A PRIORI.

Circa il reticolo a valle della linea ferroviaria nulla appare in progetto e neppure chi dovrà affrontare gli oneri: nelle planimetrie del "sistema di drenaggio" da IDR102 a IDR108 non sono rappresentati nè tantomeno dimensionati i canali dopo gli attraversamenti ferroviari fino al corpo ricettore che è e rimane la Laguna di Orbetello.

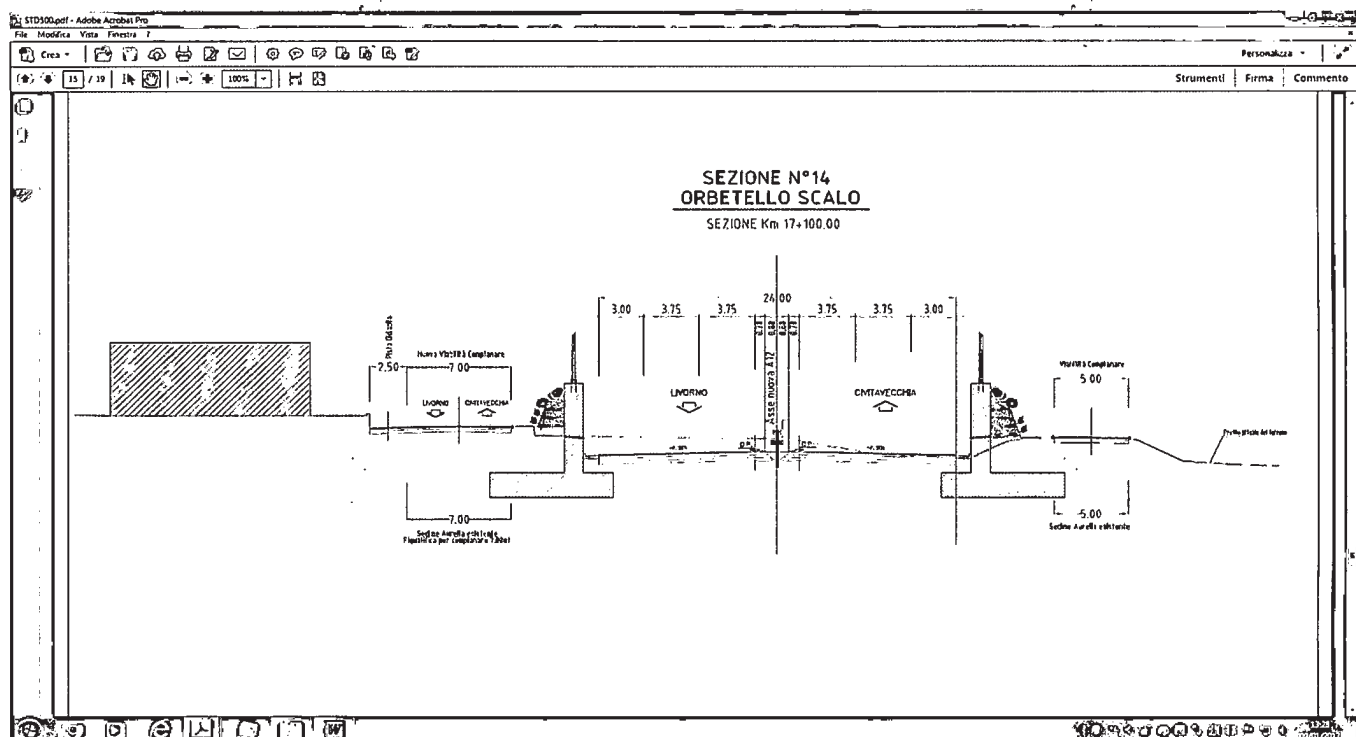
**NESSUNA INDAGINE INOLTRE È STATA ESEGUITA CIRCA I TERRENI CHE DOVRANNO ESSERE ATTRAVERSATI CON CANALI, A VALLE DELLA LINEA FERROVIARIA ROMA-PISA, NEL TRATTO ADIACENTE ALLA FABBRICA EX SITOCO, AREA GIÀ SITO DI BONIFICA DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DEL D.LGS. N.152/2006 IN BASE AL QUALE E CONSEGUENTEMENTE, OGNI INTERVENTO DEVE ESSERE PREVENTIVAMENTE AUTORIZZATO IN CONFERENZA DECISORIA C/O MINISTERO AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE.**



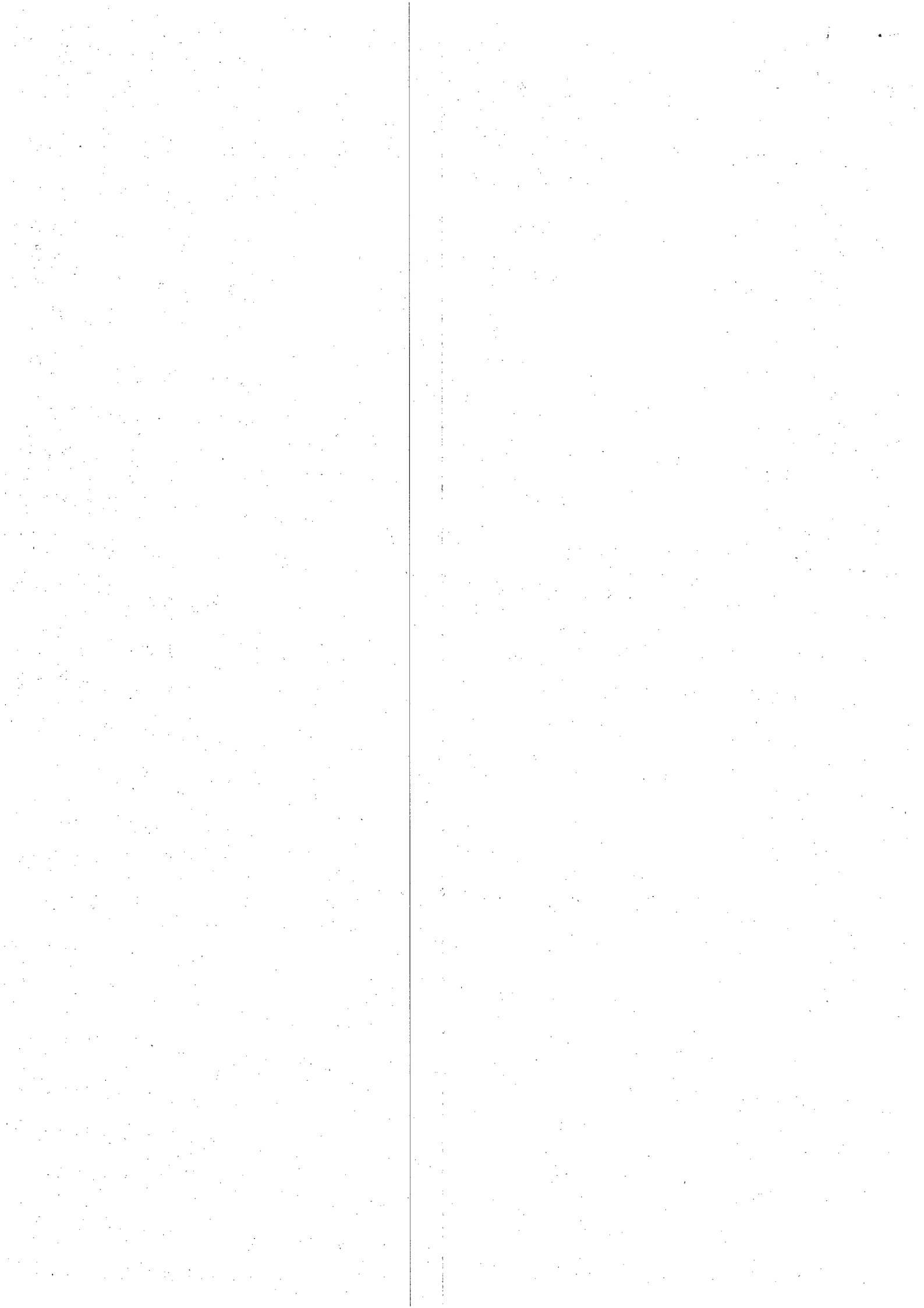
**Dimensionamento complanari in violazione delle norme tecniche D.M. 6792 del 05.11.2001 e rappresentazioni grafiche non corrispondenti tratto Orbetello Scalo**

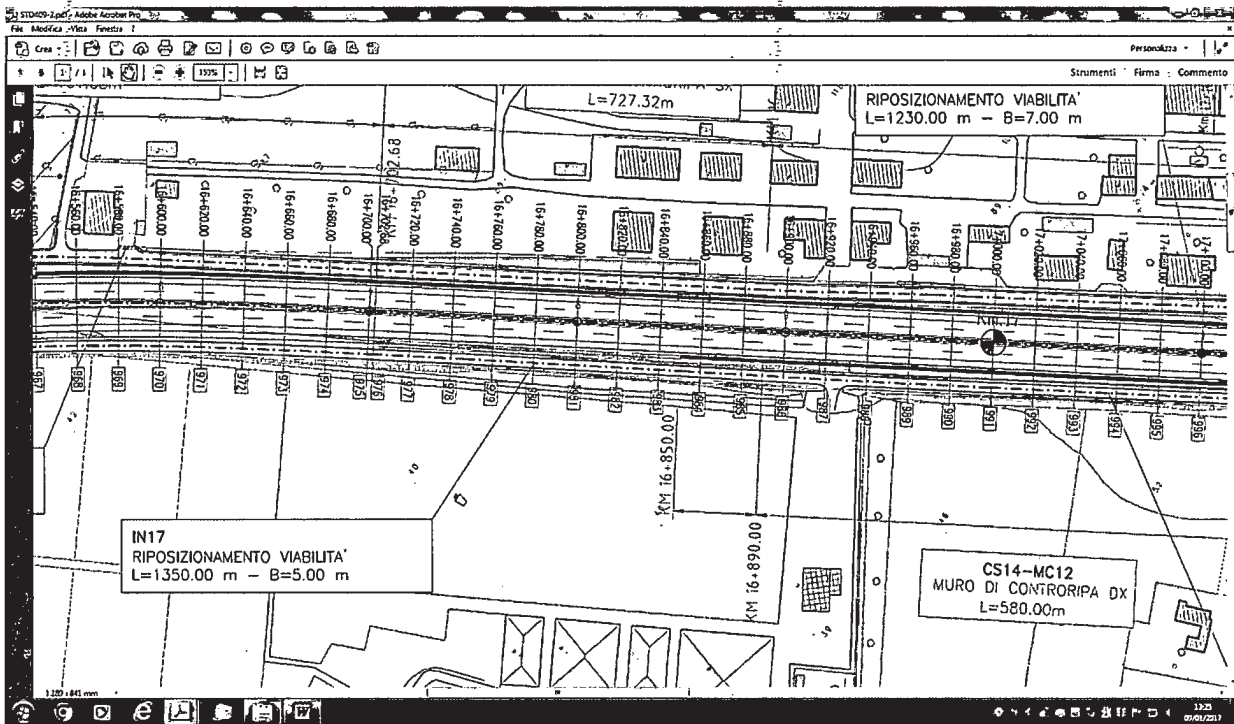


estratto tavola STD 500 sezione 13 km. 16+900

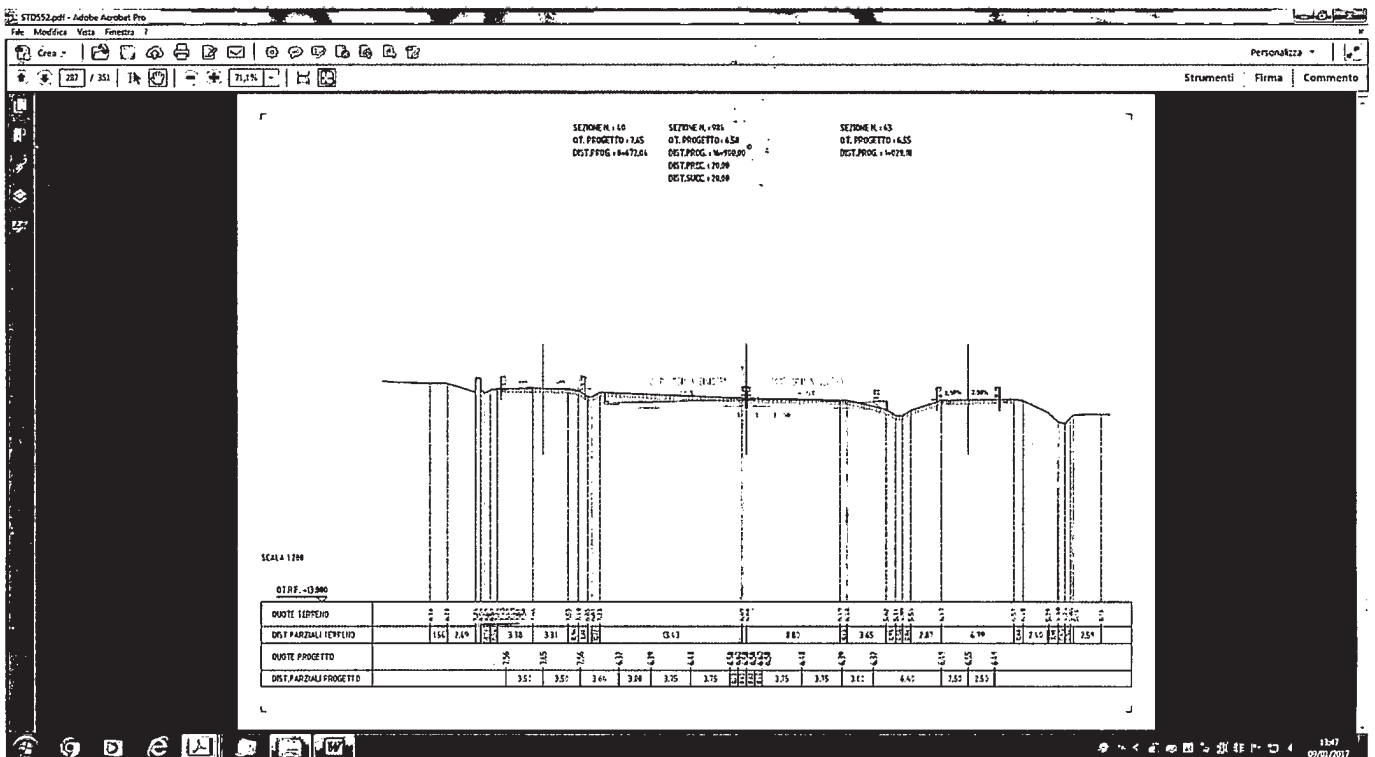


estratto tavola STD 500 sezione 14 km. 17+100



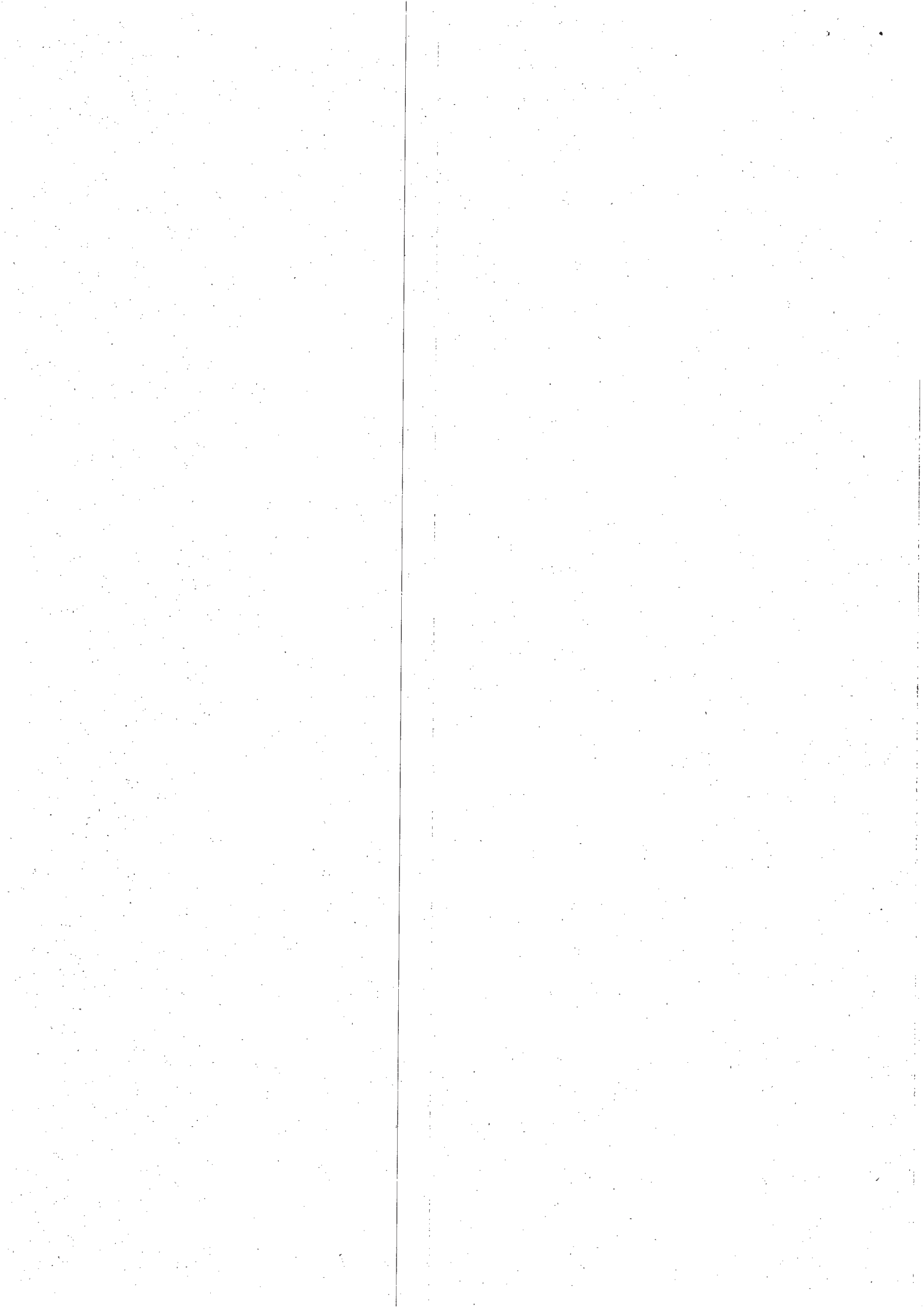


estratto tavola STD 409-2



estratto tavola STD 552

Dalla tavola STD 500 Sezioni Caratteristiche – si rilevano le sezioni n.13 al Km. 16+900 e n.14 al Km. 17+100 che rappresentano una pista ciclabile che non esiste in planimetria tavola STD 409-2 e neppure potrebbe entrarci poiché l'autostrada e le complanari attraversano il centro abitato di Orbetello Scalo ed in tale tratto lo spazio esistente è compreso tra i fabbricati abitativi che vi insistono. Peraltro il progettista "dimentica", errando, di rappresentare uno spartitraffico fisicamente invalicabile non inferiore a cm.50 che separa la pista ciclabile dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore (art.7 comma 4 del D.M. 557/99).



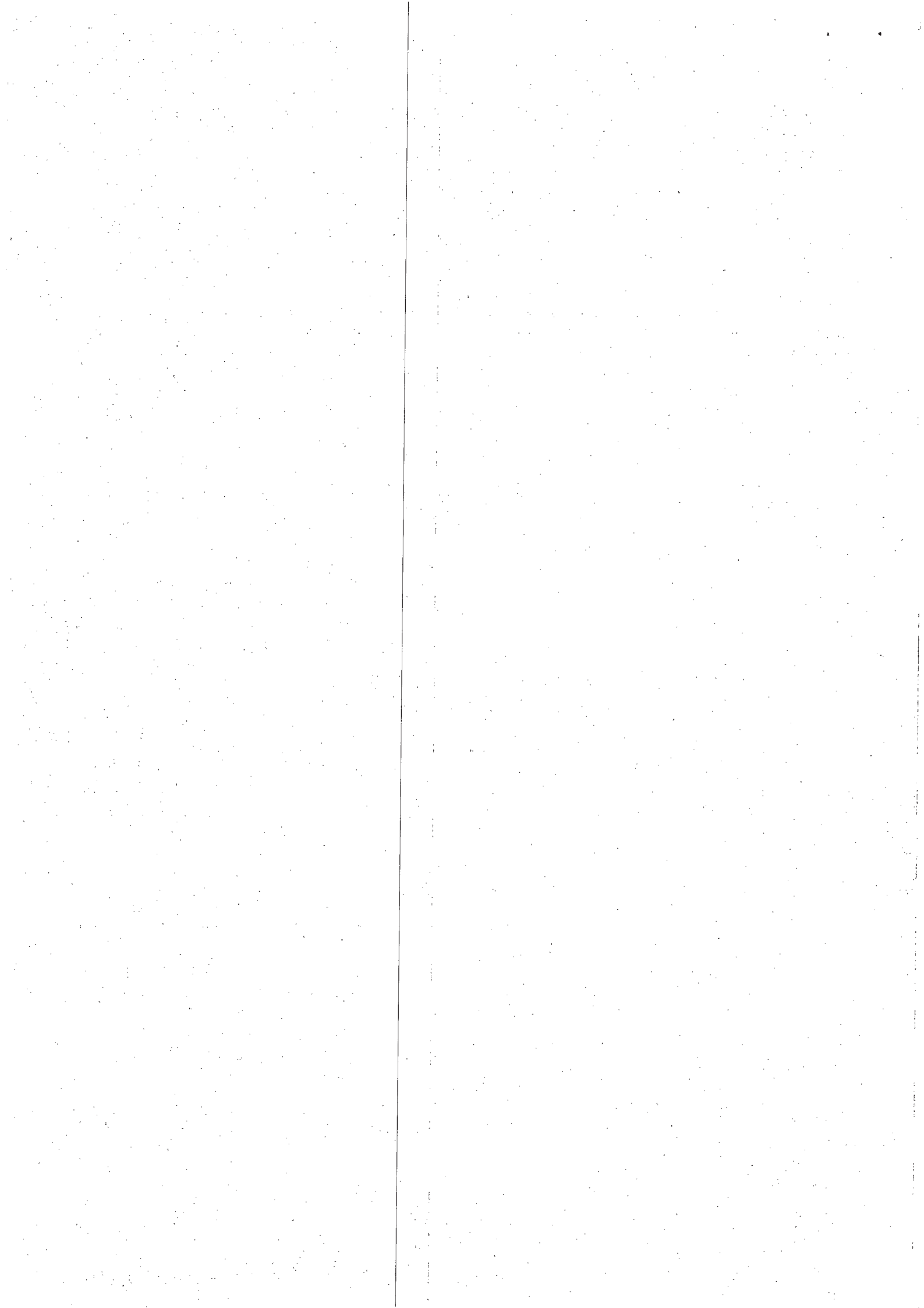
La sezione n.986 che si rileva dalla Tavola STD 552 "Sezioni Trasversali" alla stessa progressiva chilometrica 16+900 non riporta alcuna pista ciclabile, anzi è rappresentato il muro di confine delle abitazioni adiacenti.

Le complanari di monte e di valle, rispettivamente ad est ed a ovest dell'A12 in progetto, hanno una larghezza intesa quale spazio fisico tra le barriere stradali rispettivamente di mt.7,00 e mt.5,00. Entrambi le larghezze sono sottodimensionate rispetto alle norme tecniche che prescrivono, per la Categoria F Strade Locali in Ambito Extraurbano larghezze non inferiori a mt. 9,00 se di tipo F1 e mt.8,50 se di tipo F2 – si veda al riguardo la fig. 3.6.h del c.d. Decreto Lunardi D.M. 6792 del 05.11.2001 - (n.2 carreggiate di larghezza rispettivamente di mt.3,50 e mt. 3,25 e banchine ai lati di larghezza di mt. 1,00).

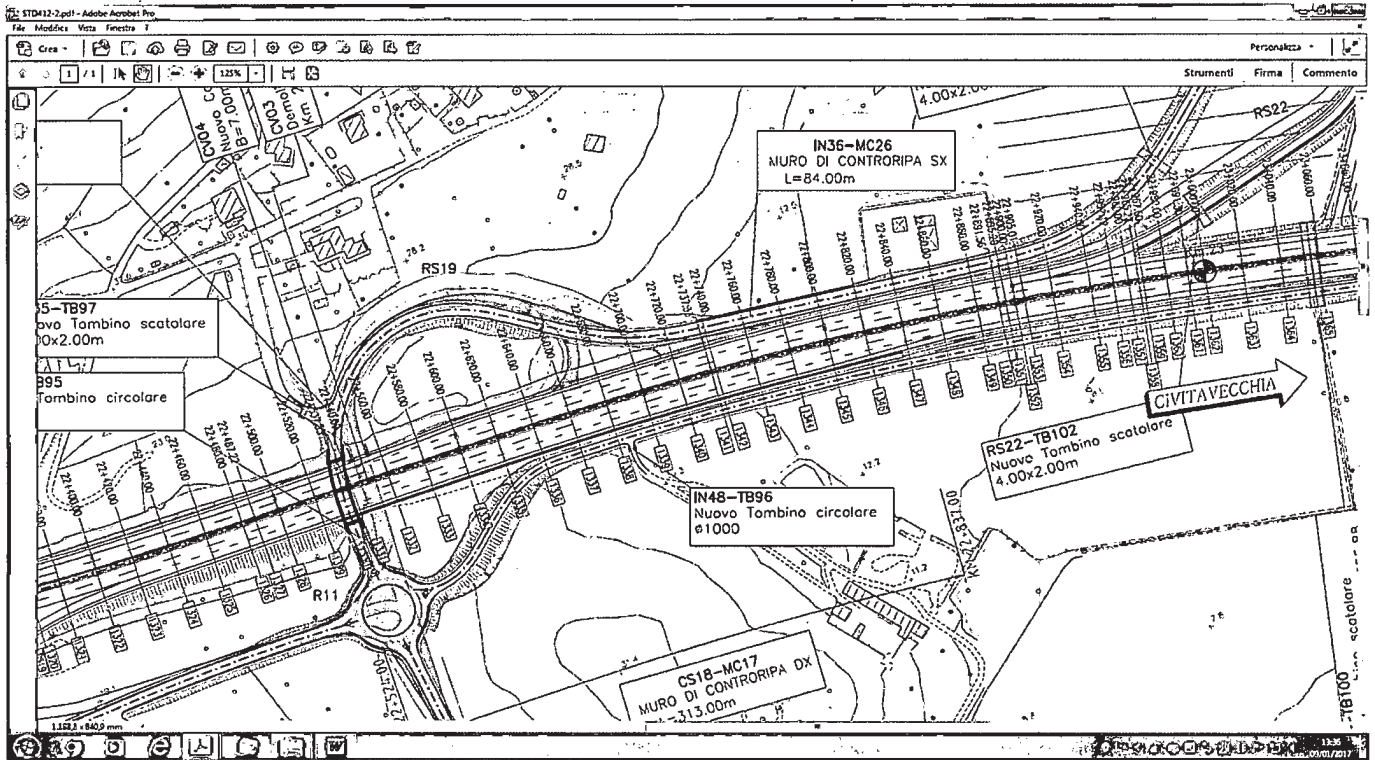
Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

Vi è di più, la complanare di valle che ha una larghezza di mt.5,00, quale spazio fisico tra le barriere stradali, non consentirebbe neppure lo scambio tra autosnodati e autoarticolati. Ciò in considerazione dell'art.61 "Sagoma limite" del C.d.S. poichè la larghezza massima di un mezzo può essere di mt.2,55, oltre ai retrovisori purchè mobili (comma 1, lett. a) o addirittura mt.2,60 (comma 4) in caso di trasporto merci deperibili.

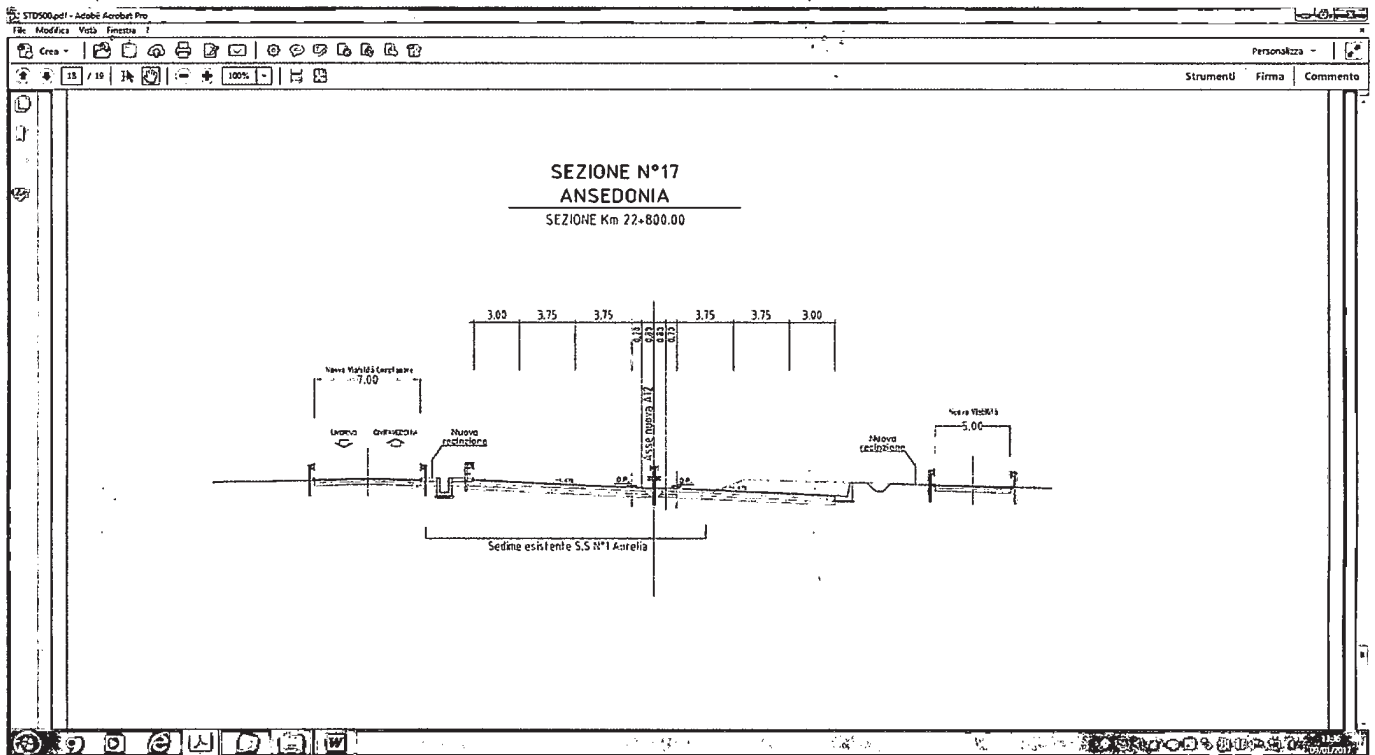
Lo stesso dicasi in caso di interventi di soccorso con automezzi dei VV.F.



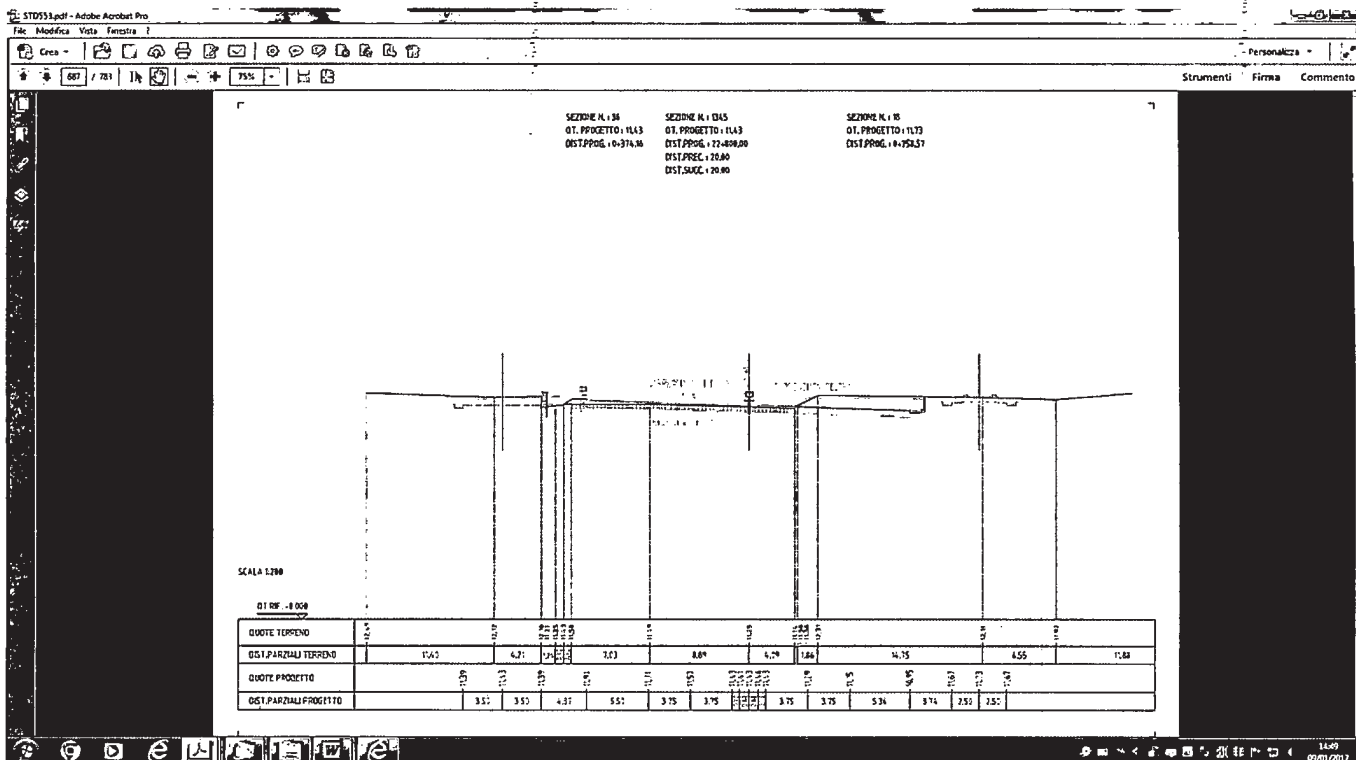
# Dimensionamento complanari in violazione delle norme tecniche tratto Ansedonia



estratto tavola STD 412-2



estratto tavola STD 500



Estratto tavola STD 553

La sezione n. 1345 al Km.22+800 della Tavola STD 553 "sezioni trasversali" è diversa dalla sezione n.17 della Tav. STD 500 alla stessa progressiva chilometrica

Nella tavola STD 500 "Sezioni Caratteristiche" la sezione n.17 al Km. 22+800 sono rappresentate le complanari di monte e di valle, rispettivamente ad est e ad ovest dell'A12, con una larghezza intesa quale spazio fisico tra le barriere stradali rispettivamente di mt.7,00 e mt.5,00.

Entrambe le larghezze sono sottodimensionate rispetto alle norme tecniche che prescrivono per la Categoria F Strade Locali in Ambito Extraurbano larghezze non inferiori a mt. 9,00 se di tipo F1 e mt.8,50 se di tipo F2 – si veda al riguardo la fig. 3.6.h del c.d. Decreto Lunardi D.M. 6792 del 05.11.2001 - (n.2 carreggiate di larghezza rispettivamente di mt.3,50 e mt. 3,25 e banchine ai lati di larghezza di mt.1,00).

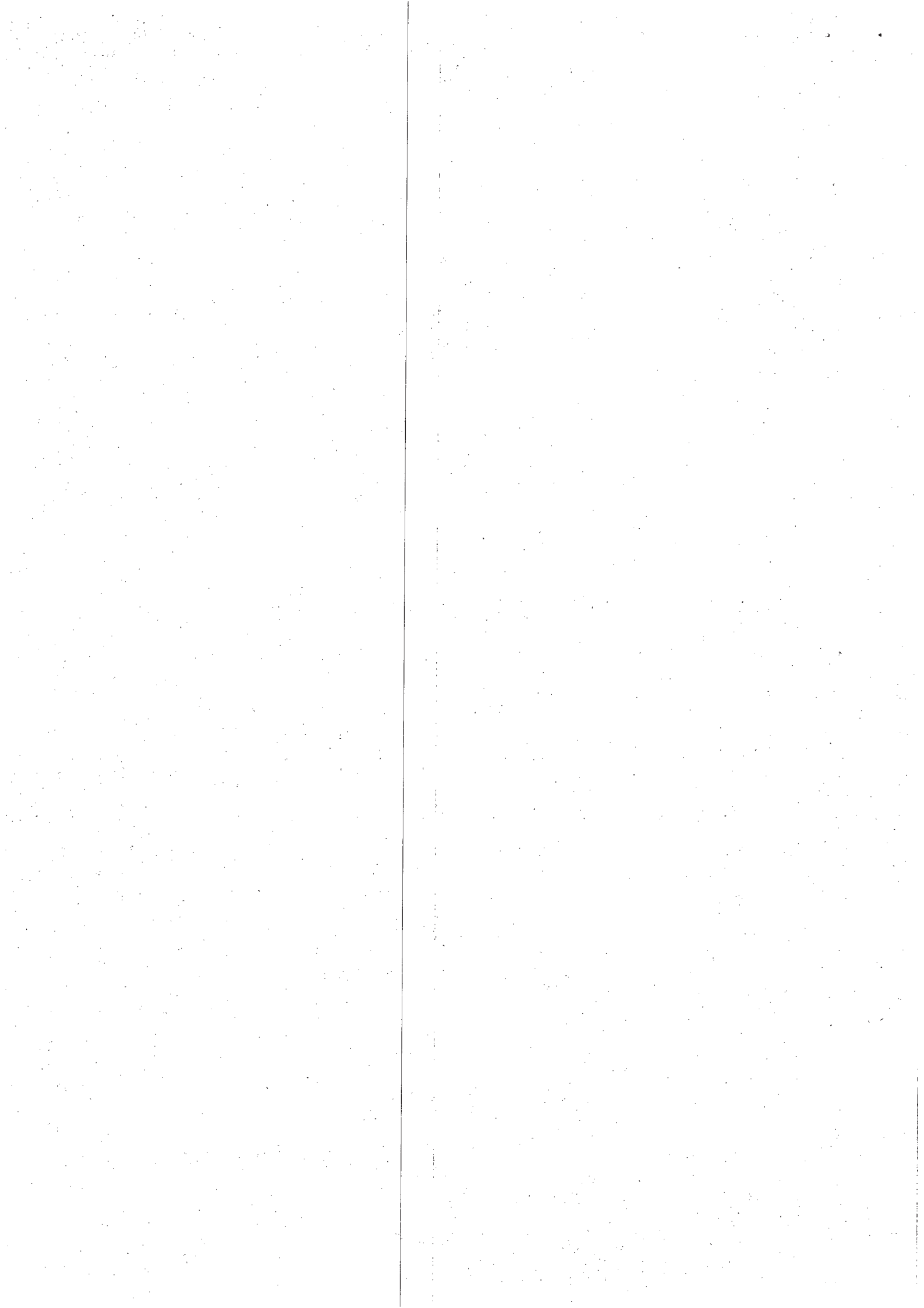
Il vigente CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

Vi è di più, la complanare di valle, quella ad est dell'A12, che ha una larghezza di mt.5,00 quale spazio fisico tra le barriere stradali, non consentirebbe neppure lo scambio tra autosnodati e autoarticolati. Ciò in considerazione dell'art.61 "Sagoma limite" del C.d.S. poichè la larghezza massima di un mezzo può essere di mt.2,55, oltre ai retrovisori purché mobili (comma 1, lett.a) o addirittura mt.2,60 (comma 4) in caso di trasporto merci deperibili.

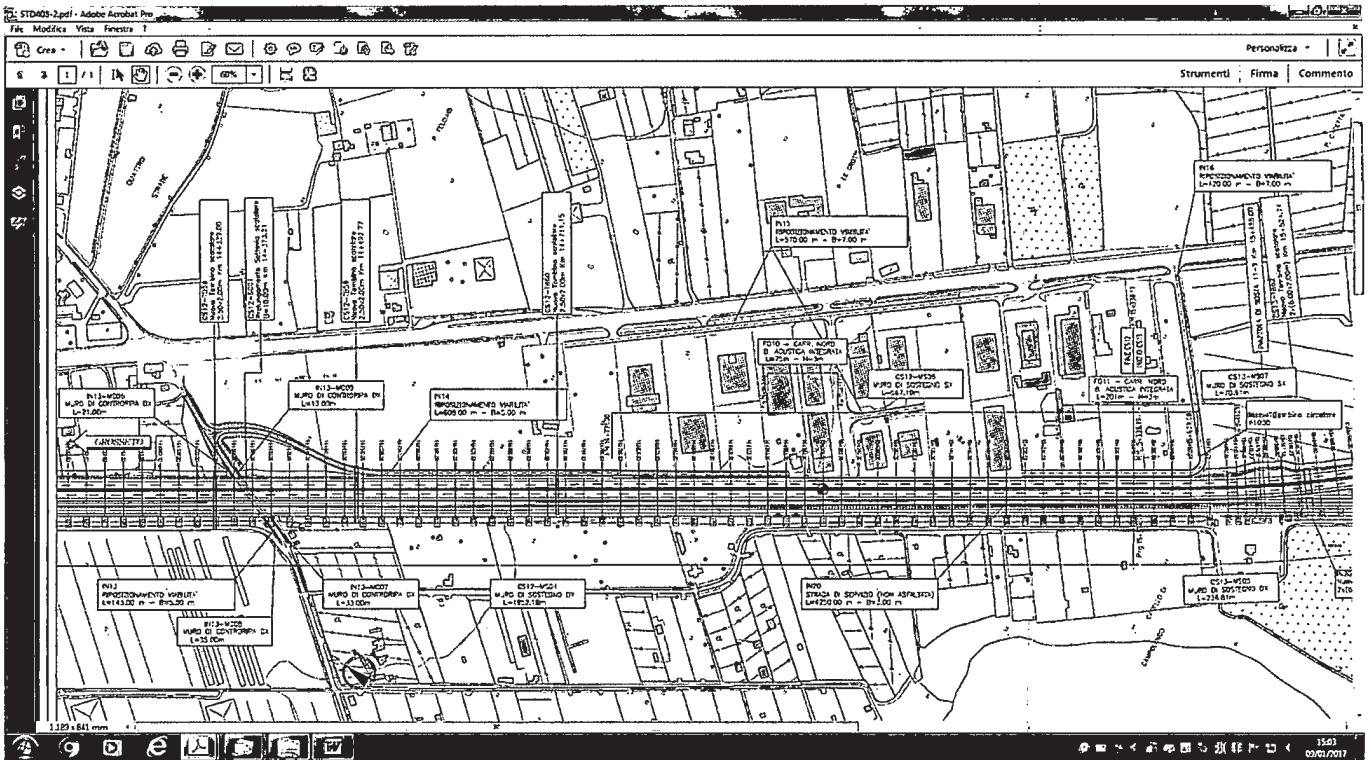
Lo stesso dicasi in caso di interventi di soccorso con automezzi dei VV.F.

Se si analizza invece la Sez.1345 al Km.22+800 della Tavola STD 553 "sezioni trasversali" si rileva anche il grave pericolo costituito nel non aver previsto alcun impedimento fisico tra le complanari (notevolmente sottodimensionate) e l'autostrada A12.

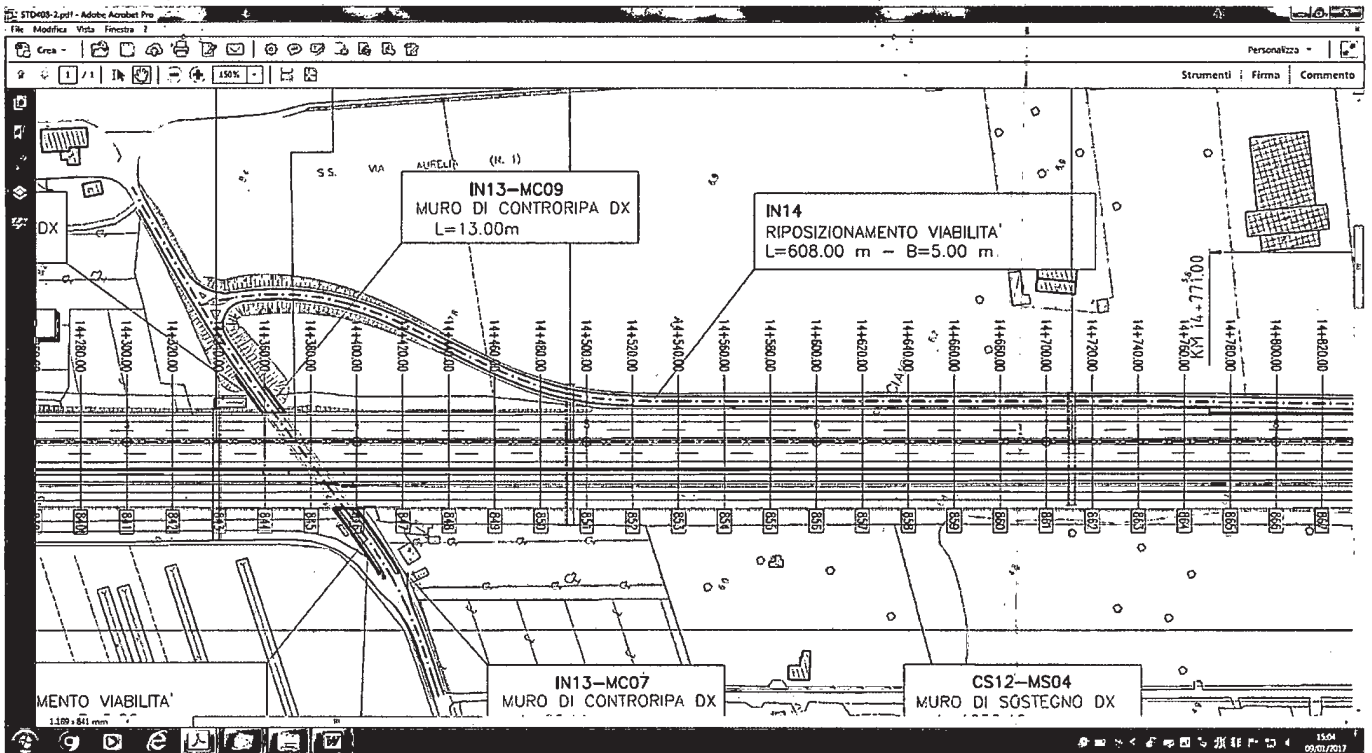




# Dimensionamento e intransitabilità complanari in violazione delle norme tecniche tratti a servizio zona Artigianale di Campolungo

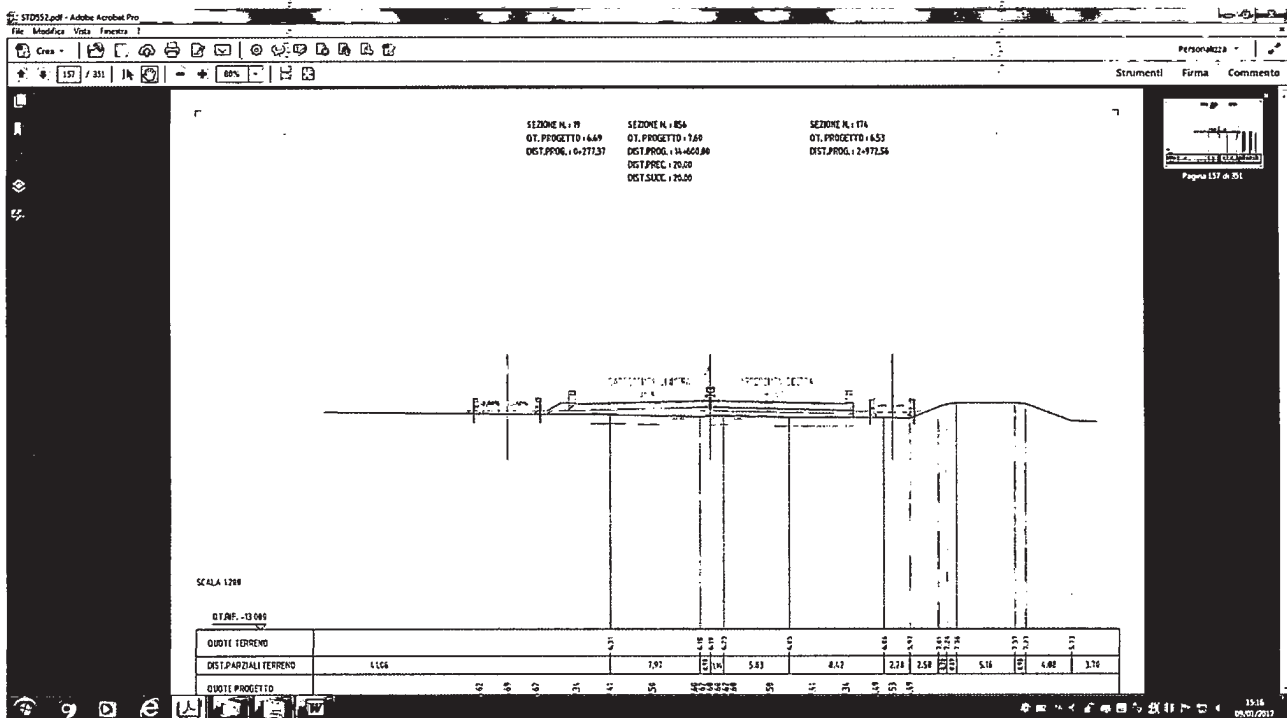


estratto tavola STD 408-2



estratto tavola STD 408-2 ingrandimento per visualizzazione sezioni





estratto tavola STD 552 sezione trasversale 856 progressiva km. 14+600

Il tratto dell'autostrada A12 attraversa la zona artigianale di Campolungo nello spazio ristretto tra i fabbricati e la vicina linea ferroviaria Pisa-Roma. In tale spazio ristretto, misurato nei punti più critici in circa mt. 38,50 tra un fabbricato e la più vicina rotaia, si è pensato di farci entrare: la piattaforma autostradale completa di zanelle di raccolta acque piovane, i muri a retta in c.a. con sovrastanti pannelli fonoassorbenti, la pista di servizio, la viabilità complanare, la fossa di guardia ("mangiando la scarpata del rilevato ferroviario), le servitù di elettrodotto od altro e la condotta di collettamento dei reflui proveniente da Talamone-Fonteblanda-Giannella-Albinia.

Dalle planimetrie e dalle sezioni sopra riprodotte, si rileva che la complanare, di servizio ad una zona artigianale soggetta a traffico quasi esclusivamente pesante, ha una larghezza, intesa quale spazio fisico tra le barriere stradali, di mt.5,00. La larghezza è notevolmente sottodimensionata rispetto alle norme tecniche che prescrivono per la Categoria F Strade Locali in Ambito Extraurbano larghezze non inferiori a mt. 9,00 se di tipo F1 e mt.8,50 se di tipo F2 – si veda al riguardo la fig. 3.6.h del c.d. Decreto Lunardi - (n.2 carreggiate di larghezza rispettivamente di mt.3,50 e mt. 3,25 e banchine ai lati di larghezza di mt.1,00). Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali

Vi è di più, la complanare che ha una larghezza di mt.5,00, quale spazio fisico tra le barriere stradali, non consentirebbe neppure lo scambio tra autosnodati e autoarticolati. Ciò in considerazione dell'art.61 "Sagoma limite" del C.d.S. poichè la larghezza massima di un mezzo può essere di mt.2,55, oltre ai retrovisori purché mobili (comma 1, lett.a) o addirittura mt.2,60 (comma 4) in caso di trasporto merci deperibili.

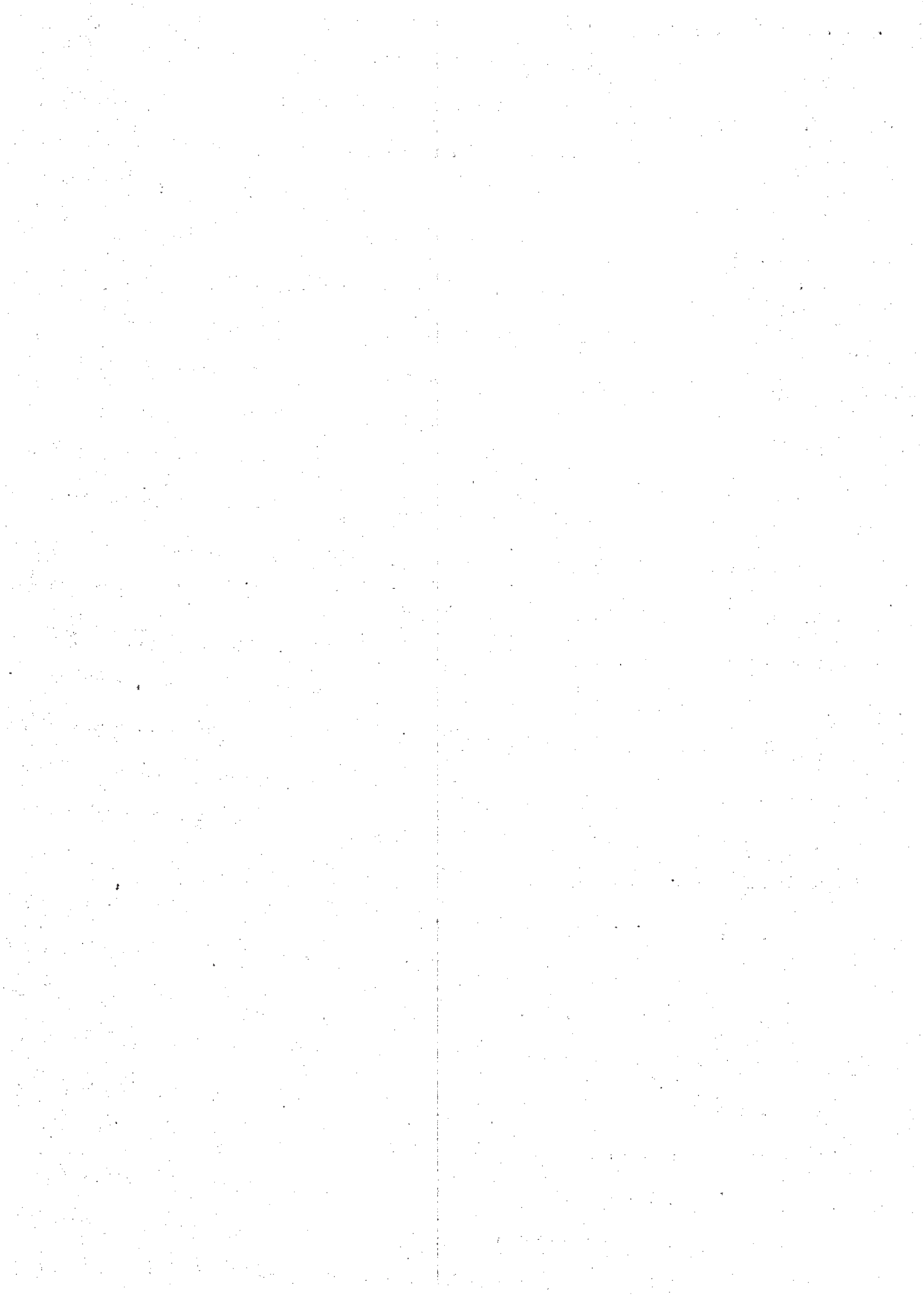
Non è molto difficile che il traffico pesante passi su tale strada! E' ancora più difficile comprendere come autosnodati e autoarticolati possano affrontare curve a 90° in uno spazio ristretto della larghezza di mt.5,00 (tra due barriere o muri).

Lo stesso dicasi in caso di interventi di soccorso con automezzi dei VV.F.

Altresi dalle sezioni trasversali 856 e 871 rispettivamente al Km.14+600 e 14+900 della Tavola STD 552 si rileva anche il grave pericolo costituito nel non aver previsto alcun impedimento fisico tra la complanare (notevolmente sottodimensionata) e l'autostrada.

Si rileva il grave pericolo costituito dall'innesto a raso della complanare di Campolungo (dove transiteranno autosnodati e autoarticolati) con la S.S. 1 Aurelia, senza corsie anche minime di decelerazione. L'innesto pericolosamente a raso avviene in un incrocio, quello delle Quattro Strade che va ad aggravare una situazione già di per se pericolosa.

Si rileva inoltre che le nuove complanari che accedono alla zona artigianale di Campolungo ove sono site attività artigianali-industriali, abitazioni, alberghi e ristoranti sono strade molto strette e senza uscita, che si interrompono nettamente senza alcuna racchetta o spazio di manovra per invertire, al termine, il senso di marcia. Ciò provocherà l'impossibilità, agli utenti che percorrono le



nuove complanari con autoveicoli, autocarri, autotreni, autoarticolati e mezzi di emergenza di poter invertire il senso di marcia, immaginando ciò che possa succedere qualora un autocarro, autotreno o autoarticolato si rendesse conto che deve recarsi dalla parte opposta

### **Dimensionamento di tutte le complanari in progetto violazione delle norme tecniche**

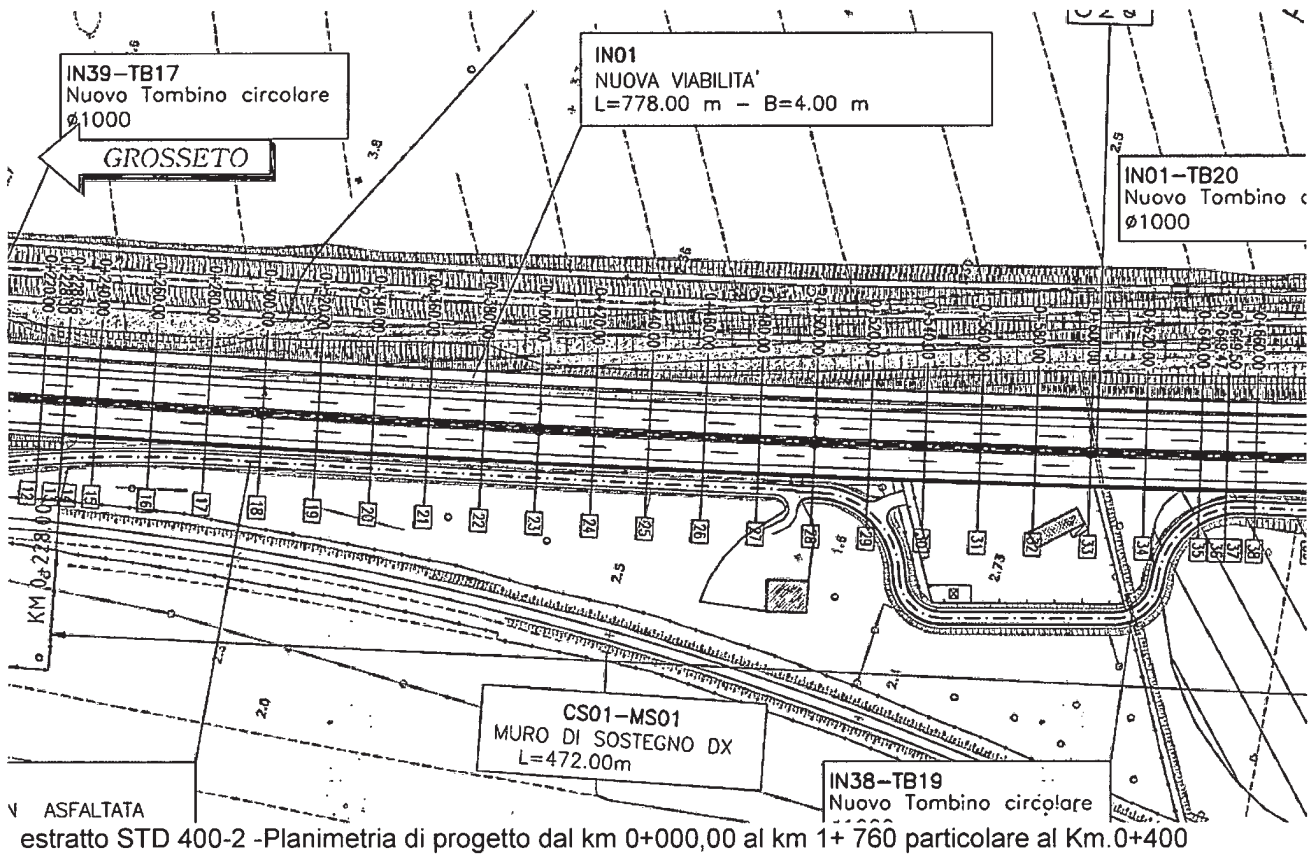
La problematica della larghezza delle complanari, dei raccordi stradali e delle strade di servizio comprese nel progetto autostradale, come sopra evidenziato, è comune a tutte le strade di nuova progettazione, siano esse complanari o tratti di raccordo con la viabilità esistente.

Il progettista non ha tenuto conto delle norme tecniche del D.M. 6792 del 05.11.2001 c.d. Decreto Lunardi e pertanto sono tutte difformi rispetto alle dimensioni minime.

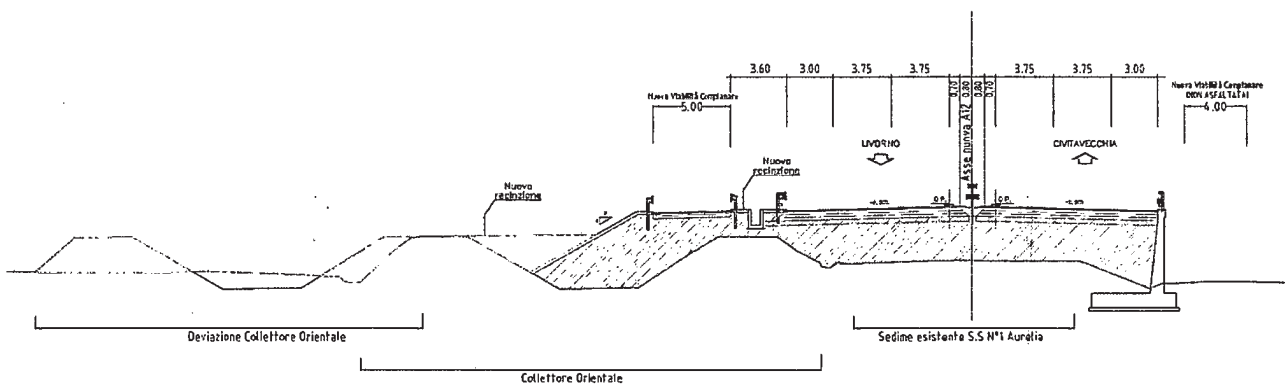
Alcune per la loro eccessiva ristrettezza di spazio fra i guardrail (solo 5,00 mt o addirittura anche 4,00 mt) con innesti a raso a 90° o curve a 90° sono peraltro intransitabili da automezzi pesanti quali autocarri, autotreni e autoarticolati.

Tali strade, se realizzate come previsto in progetto, con le dimensioni non conformi al D.M. D.M. 6792 del 05.11.2001, non potranno essere prese in consegna dal Comune di Orbetello in quanto rappresentano un sicuro pericolo per la circolazione stradale con le conseguenti responsabilità.

Zona Fonteblanda, criticità delle complanari in corrispondenza della sezione caratteristica 1



SEZIONE N°1  
COLLETTORE ORIENTALE  
SEZIONE Km 0+400.00

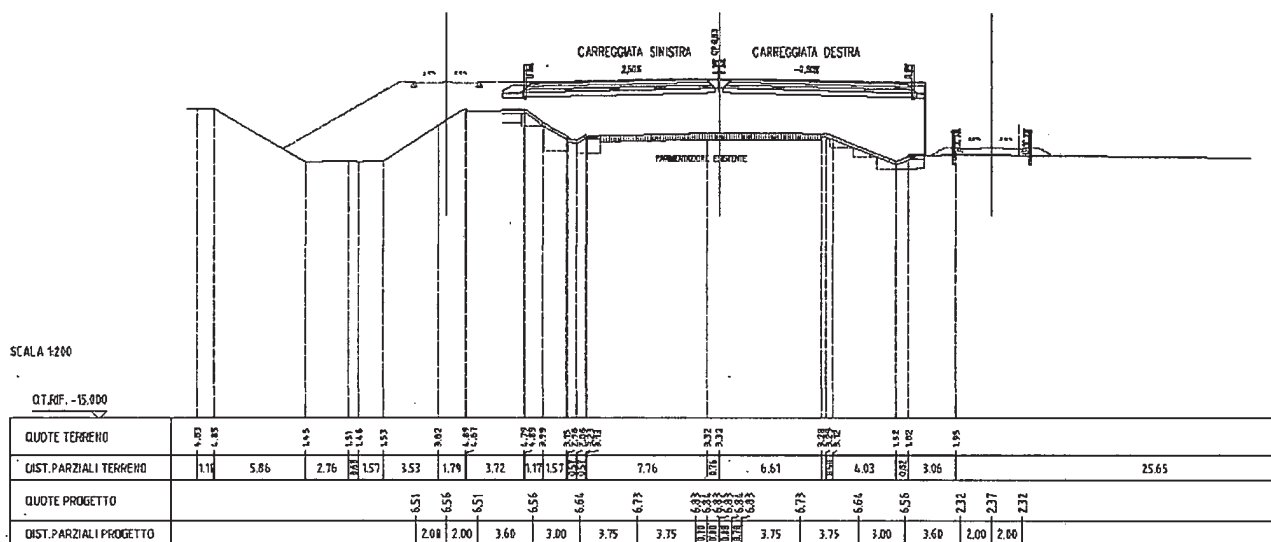


estratto STD 500 - Sezione caratteristiche – sezione n. 1 alla progressiva km 0+400

SEZIONE N. : 23  
QT. PROGETTO : 6,56  
DIST.PROG. : 0+399,45

SEZIONE N. : 23  
QT. PROGETTO : 6,83  
DIST.PROG. : 0+400,00  
DIST.PREC. : 20,00  
DIST.SUCC. : 20,00

SEZIONE N. : 23  
QT. PROGETTO : 2,37  
DIST.PROG. : 0+401,97



estratto STD 550 sezioni trasversali da 1 a 350 - sezione n. 23 alla progressiva km 0+400

Come si rileva chiaramente dalla planimetria STD 400-2 l'autostrada è affiancata ad est e ad ovest da due complanari, le didascalie sulla tavola di progetto riportano:

- quella ad est IN01 NUOVA VIABILITÀ L=778,00 m B=4,00 m, rappresentata senza divisione in carreggiate;

- quella ad ovest IN38 NUOVA VIABILITÀ NON ASFALTATA L=490,00 m B=4,00 rappresentata con divisione in carreggiate ovvero con striscia centrale tratto punto.

Si rileva altresì la deviazione con spostamento verso monte del collettore orientale.

Come si rileva chiaramente dall'elaborato STD 500 - Sezione caratteristiche - sezione n. 1 alla progressiva km 0+400, sono specificate le due complanari:

- quella ad est della larghezza di mt.5,00 (quale spazio fisico tra due guardrail);

- quella ad ovest della larghezza di mt.4,00, non rappresentata, come se fosse terra battuta;

Si rileva inoltre la nuova sezione del Collettore Orientale (spostata verso monte) con i relativi argini con terreno di riporto.

Si rileva altresì un manufatto scatolare, a sezione rettangolare a cielo aperto, posto tra la sede autostradale e la complanare ad est, che sembra essere per la raccolta delle acque piovane.

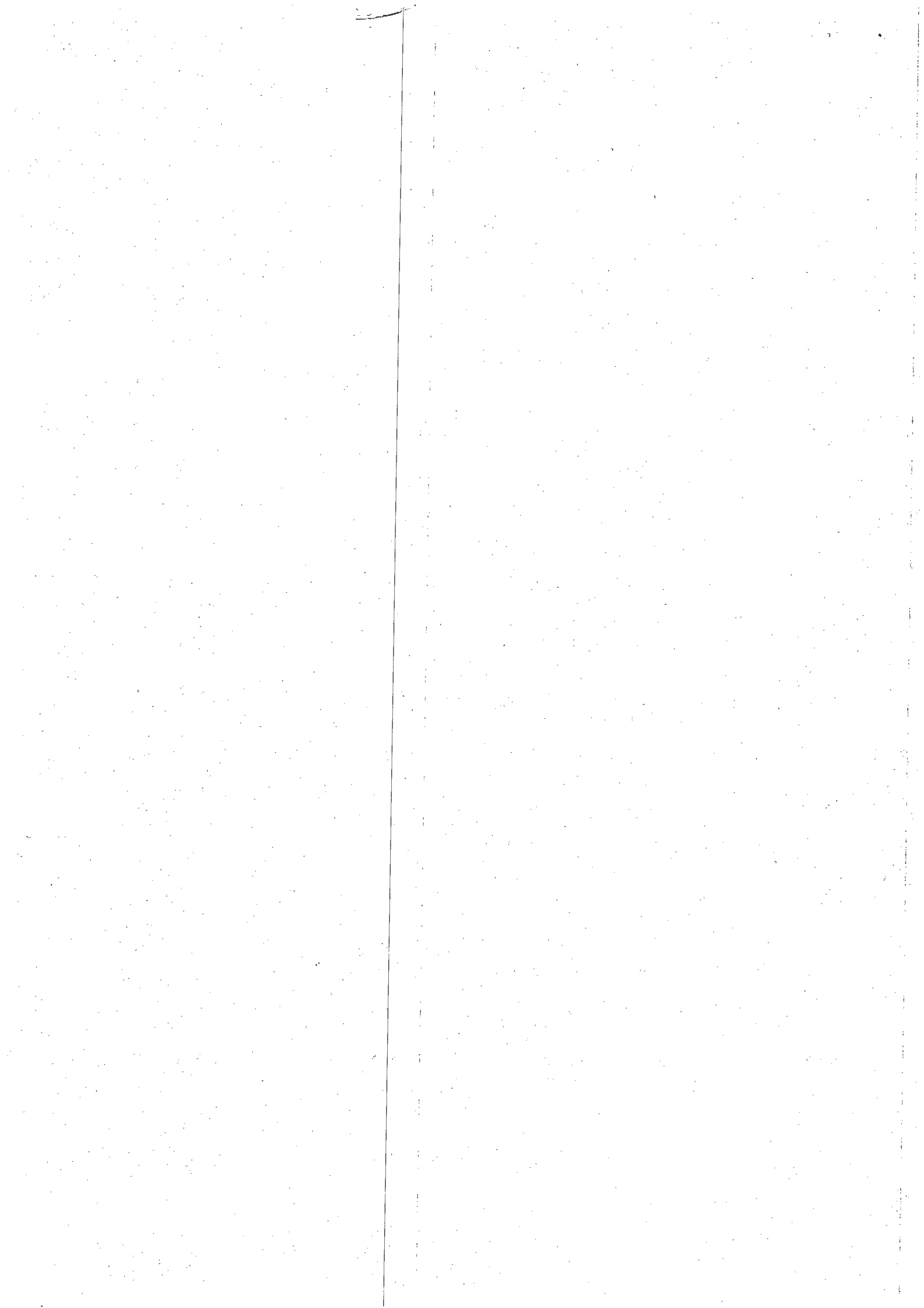
Come si rileva chiaramente dall'elaborato STD 550 sezioni trasversali da 1 a 350 - sezione n. 23 alla progressiva km 0+400, sono specificate le due complanari:

- quella ad est della larghezza di mt.4,00 (quale pista asfaltata tra due cordoli) senza guardrail;

- quella ad ovest della larghezza di mt.4,00 (quale spazio fisico tra due guardrail) realizzata su un piccolo rilevato;

Non si rilevano né il Collettore Orientale e neppure la canaletta o scatolare posto tra la sede autostradale e la complanare ad est.





Dall'esame e raffronto degli elaborati si rilevano errori e contraddizioni sia in termini dimensionali, di larghezze delle complanari sia in termini di equipaggiamento (guardrail) che di caratteristiche costruttive delle stesse.

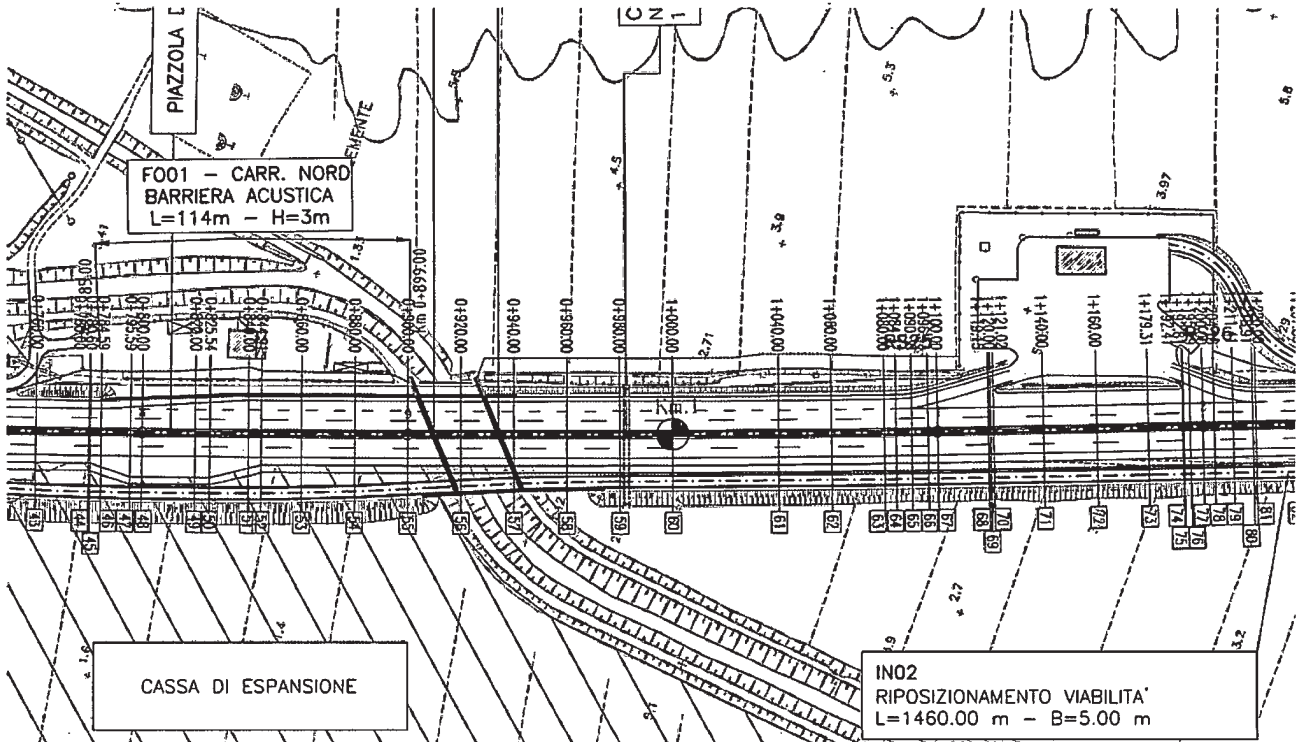
Si rileva inoltre che questa la complanare nuova viabilità IN38 (non asfaltata e larghezza di mt.4,00) è senza soluzioni di continuità ovvero costituisce unica strada con la complanare IN02 (asfaltata e larghezza di mt.5,00) e dalla planimetria STD 400-2 non si capisce dove inizia l'una e finisce l'altra. Per di più hanno la medesima rappresentazione grafica e medesima larghezza. Se si sommano poi i totali si ottiene mt.1460,00 (IN002) + mt.490,00 (IN38) = mt.1950,00 quando in realtà il tratto è notevolmente inferiore, circa mt.1600,00

E' appena il caso di ricordare che essendo le complanari strade a servizio di zone agricole saranno percorse sia da autotreni ed autoarticolati (le cui larghezze in base all'art.61 del CdS possono arrivare a mt. 2,55 esclusi specchietti retrovisori laterali) che da macchine agricole, ad esempio mietitrebbiatrici (macchine agricole eccezionali per ingombro *larghezza > 2,55 m*). Tali strade non potranno essere considerate a doppio senso di marcia in quanto non consentirebbero lo scambio, dati gli spazi risicati di soli metri 4,00 tra guardrail, ad autocarri, autotreni ed autoarticolati, figuriamoci poi se a mezzi agricoli tipo mietitrebbiatrice.

Le larghezze delle complanari sono notevolmente sottodimensionate rispetto alle norme tecniche che prescrivono per la Categoria F Strade Locali in Ambito Extraurbano larghezze non inferiori a mt. 9,00 se di tipo F1 e mt.8,50 se di tipo F2 – si veda al riguardo la fig. 3.6.h del c.d. Decreto Lunardi - (n.2 carreggiate di larghezza rispettivamente di mt.3,50 e mt. 3,25 e banchine ai lati di larghezza di mt.1,00).

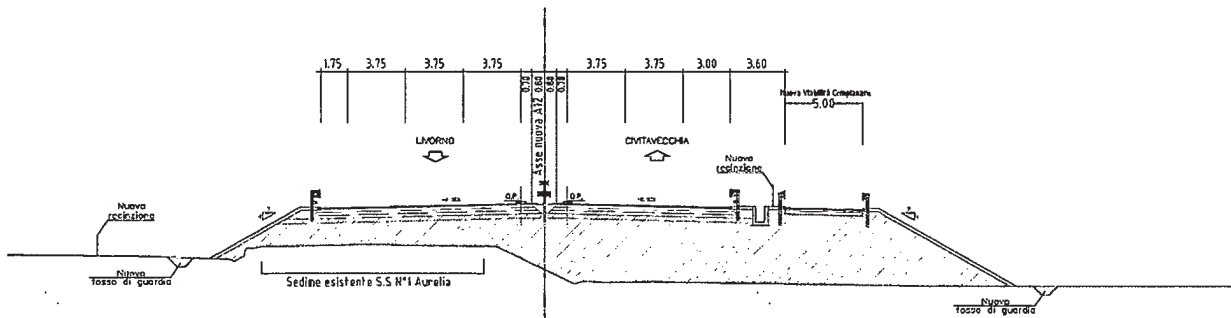
Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali

Zona Fonteblanda, criticità delle complanari in corrispondenza della sezione caratteristica 2



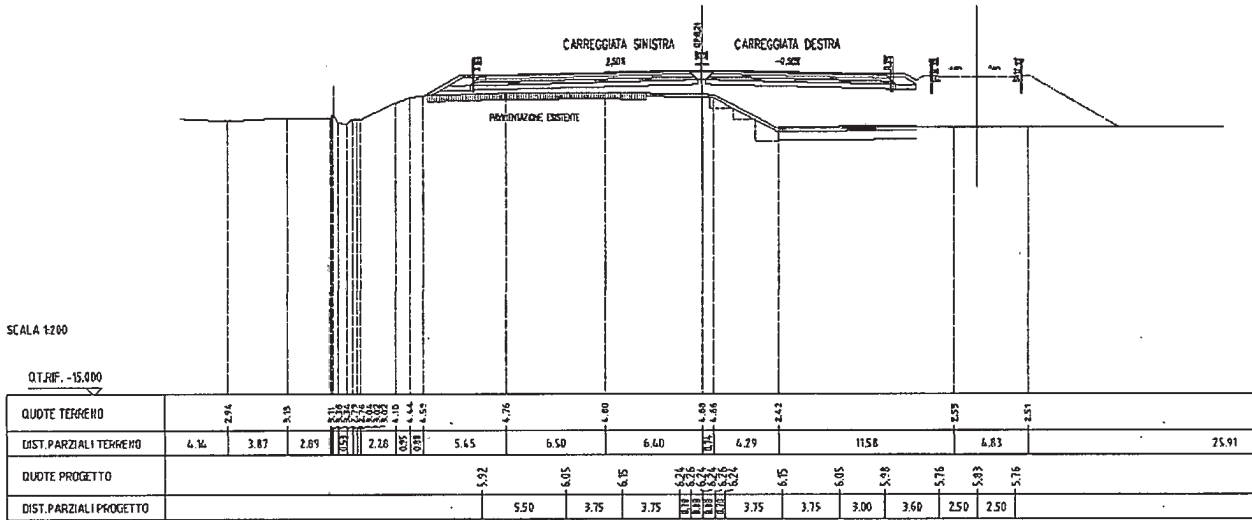
Estratto STD 400-2 - Planimetria e profilo longitudinale di progetto dal km 0+0,00 al km 1+760,00

SEZIONE N°2  
COLLETTORE ORIENTALE  
SEZIONE Km 1+000,00



Estratto STD 500 - Sezione caratteristiche – sezione n. 2 alla progressiva km 1+0,00

SEZIONE N. : 60 SEZIONE N. : 46  
 DT. PROGETTO : 6.24 DT. PROGETTO : 5.83  
 DIST. PROG. : 1+000,00 DIST. PROG. : 0+553,90  
 DIST. PREC. : 20,00  
 DIST. SUCC. : 40,00



estratto STD 550 sezioni trasversali da 1 a 350 - sezione n. 60 alla progressiva km 1+0,00

Nella planimetria STD 400-2 si esamina il tratto ove è posta la sezione caratteristica n.2 della tavola STD 500 corrispondente alla sezione n.60 della tavola STD 550.

Come si rileva chiaramente dalla planimetria STD 400-2 l'autostrada è affiancata ad ovest da una complanare, la didascalia sulla tavola di progetto riporta:

- IN02 RIPOSIZIONAMENTO VIABILITA' L=1460,00 m B=5,00 rappresentata con divisione in carreggiate ovvero con striscia centrale tratto punto.

Come si rileva chiaramente dall'elaborato STD 500 - Sezione caratteristiche – sezione n. 2 alla progressiva km 1+000, è specificata la complanare ovest della larghezza di mt.5,00 (quale spazio fisico tra due guardrail) asfaltata e delimitata da cordoli.

Si rileva altresì un manufatto scatolare, a sezione rettangolare a cielo aperto, posto tra la sede autostradale e la complanare, che sembra essere per la raccolta delle acque piovane.

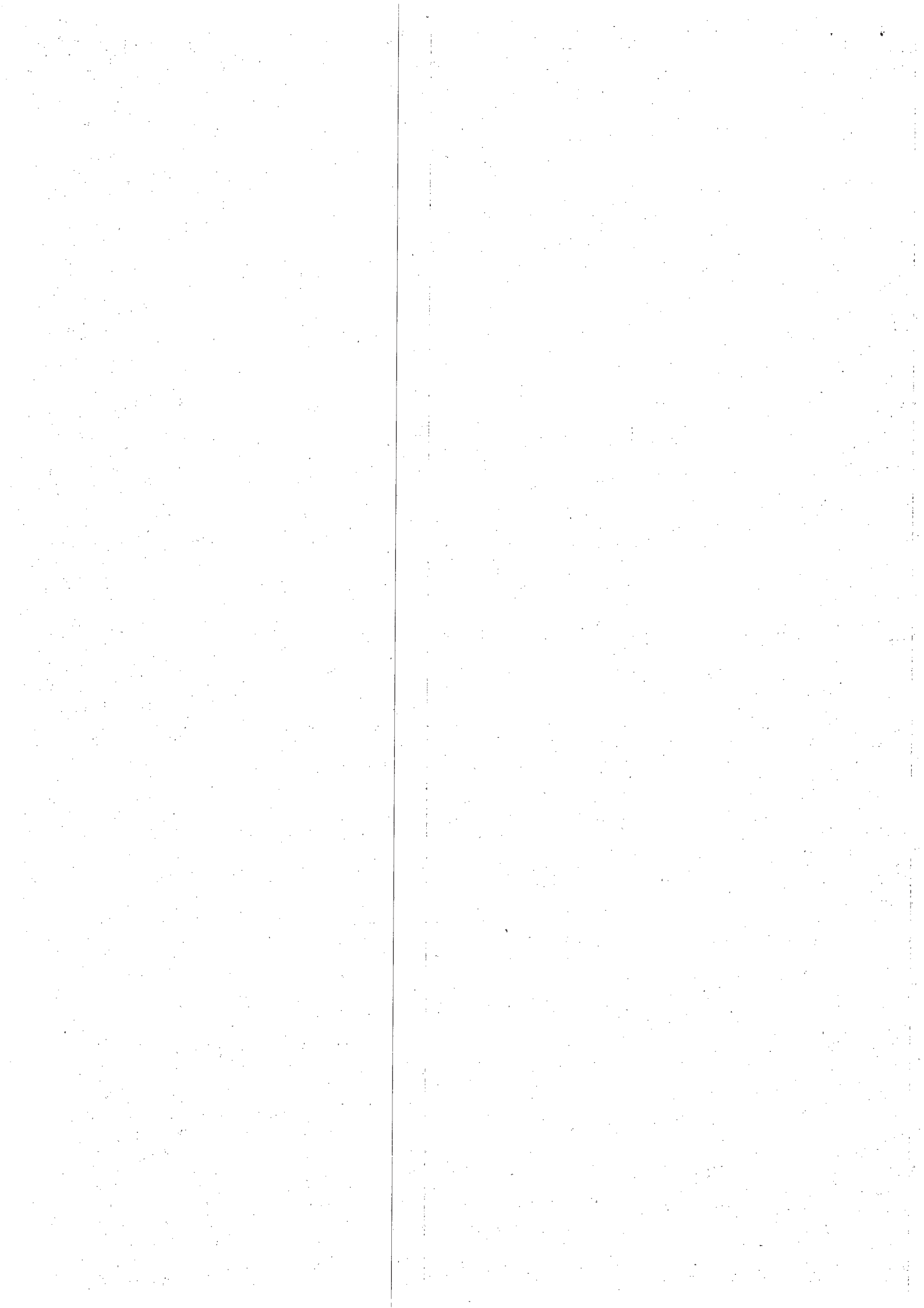
Come si rileva chiaramente dall'elaborato STD 550 sezioni trasversali da 1 a 350 - sezione n. 60 alla progressiva km 1+0,000 è specificata la nuova complanare ad ovest della larghezza di mt.5,00 (quale spazio fisico tra due guardrail) realizzata sul rilevato che fiancheggia l'autostrada.

Non si rileva la canaletta o scatolare posto tra la sede autostradale e la complanare, ma una fossetta scavata nel terreno di minime dimensioni.

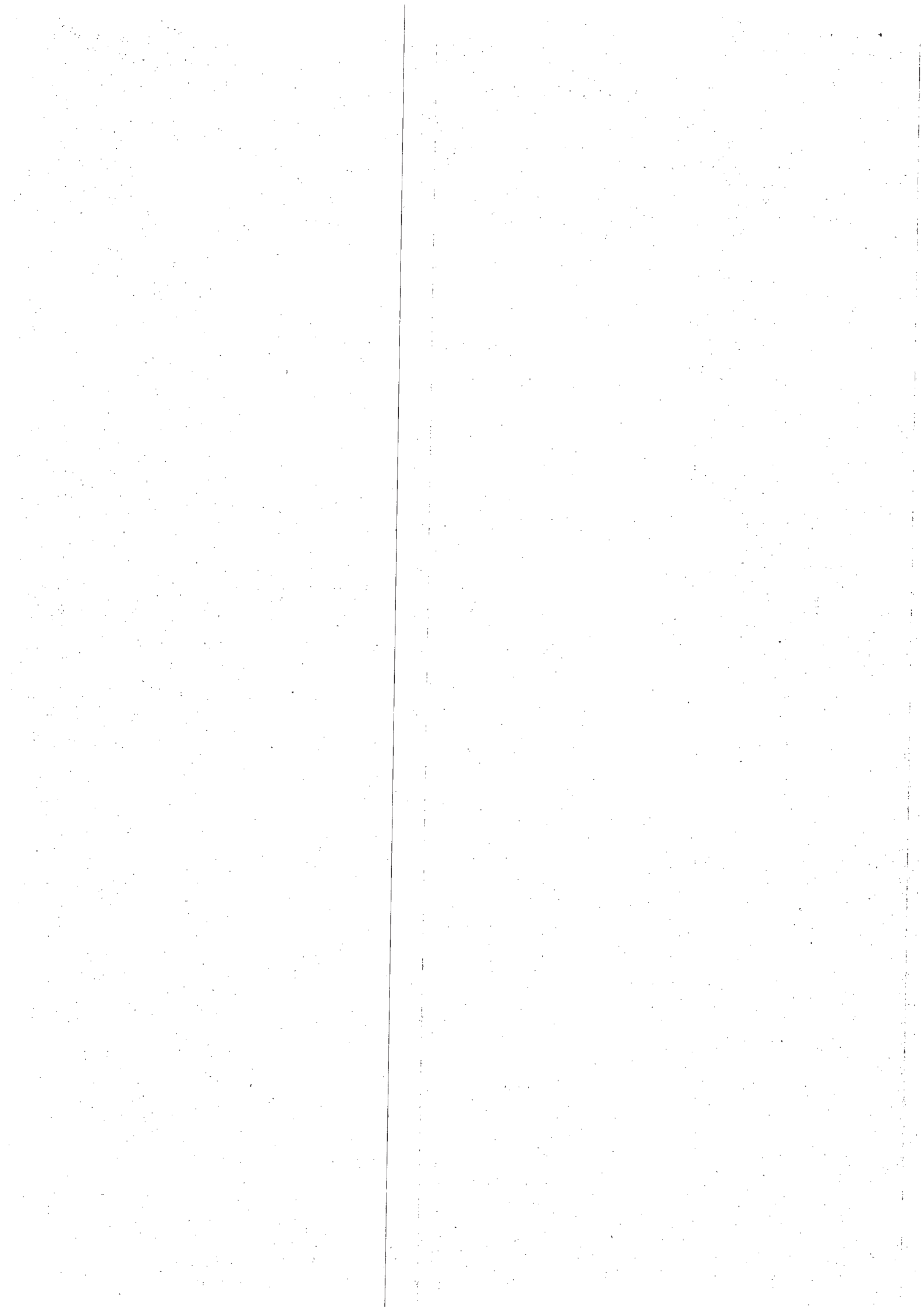
Non si rileva il nuovo fosso di guardia alla base della scarpata del rilevato su cui è posta la complanare.

Dall'esame e raffronto degli elaborati si rilevano errori e contraddizioni sia in termini dimensionali sia in termini di equipaggiamento (canaletta scatolare in c.a. o fossetta, fosso di guardia, ecc.) che di rappresentazioni grafiche.

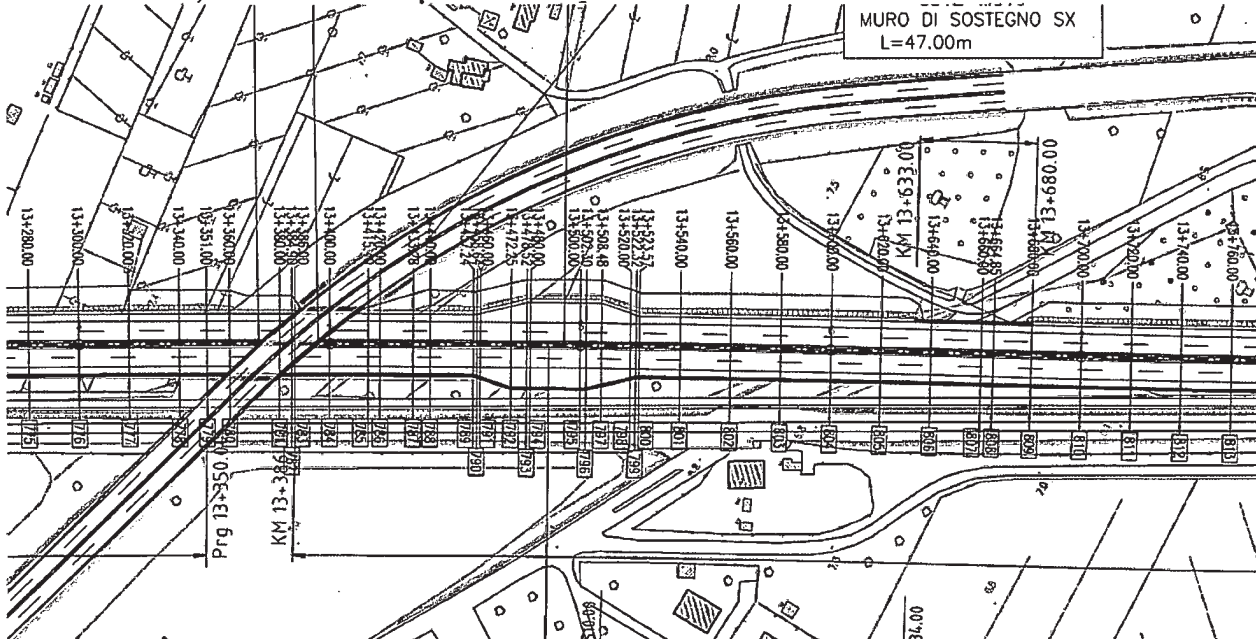
Si rileva altresì che questa complanare nuova viabilità IN02 (asfaltata e larghezza di mt.5,00) è senza soluzioni di continuità ovvero costituisce unica strada con la complanare IN38 (non asfaltata e larghezza di mt.4,00) e dalla planimetria STD 400-2 non si capisce dove inizia l'una e finisce l'altra. Per di più hanno la medesima rappresentazione grafica e medesima larghezza. Se si sommano poi i totali si ottiene mt.1460,00 (IN002) + mt.490,00 (IN38) = mt.1950,00 quando in realtà il tratto è notevolmente inferiore, circa mt.1600,00. E' appena il caso di ricordare che le complanari essendo strade a servizio di zone agricole saranno percorse sia da autotreni e autoarticolati (le cui larghezze in base all'art.61 del CdS possono arrivare a mt. 2,55 esclusi specchietti retrovisori laterali) che da macchine agricole, ad esempio mietitrebbiatrici (macchine



agricole eccezionali per ingombro *larghezza > 2,55 m*). Tale complanare non potrà essere considerata a doppio senso di marcia in quanto non consentirebbe lo scambio, dati gli spazi risicati di soli metri 5,00 tra guardrail, ad autocarri, autotreni ed autoarticolati, figuriamoci poi se a mezzi agricoli tipo mietitrebbiatrice. La larghezza della complanare è notevolmente sottodimensionata rispetto alle norme tecniche che prescrivono per la Categoria F Strade Locali in Ambito Extraurbano larghezze non inferiori a mt. 9,00 se di tipo F1 e mt.8,50 se di tipo F2 – si veda al riguardo la fig. 3.6.h del c.d. Decreto Lunardi - (n.2 carreggiate di larghezza rispettivamente di mt.3,50 e mt. 3,25 e banchine ai lati di larghezza di mt. 1,00). Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

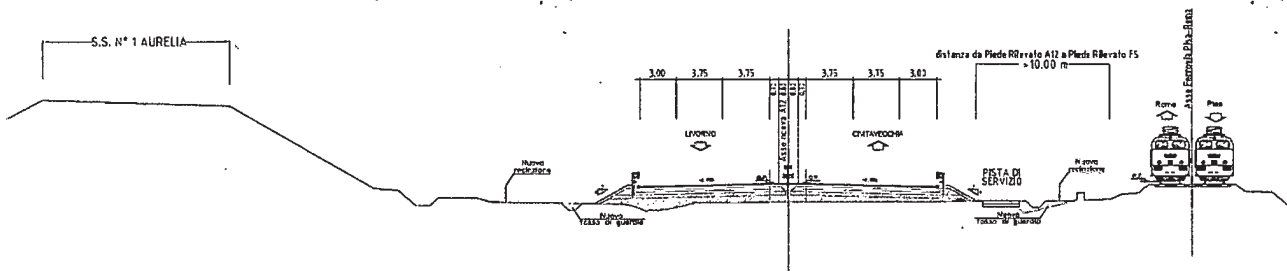


**Zona Patanella, criticità in corrispondenza della sezione caratteristica 11**



estratto STD 407.2 – Planimetria e profilo longitudinale di progetto dal km 12+400 al km 14+180 – particolare alla progressiva Km 13+500.

**SEZIONE N°11**  
**S.S. N°1 AURELIA**  
 SEZIONE Km 13+500.00



estratto STD 500 - Sezioni caratteristiche – sezione n.11 alla progressiva km 13+500

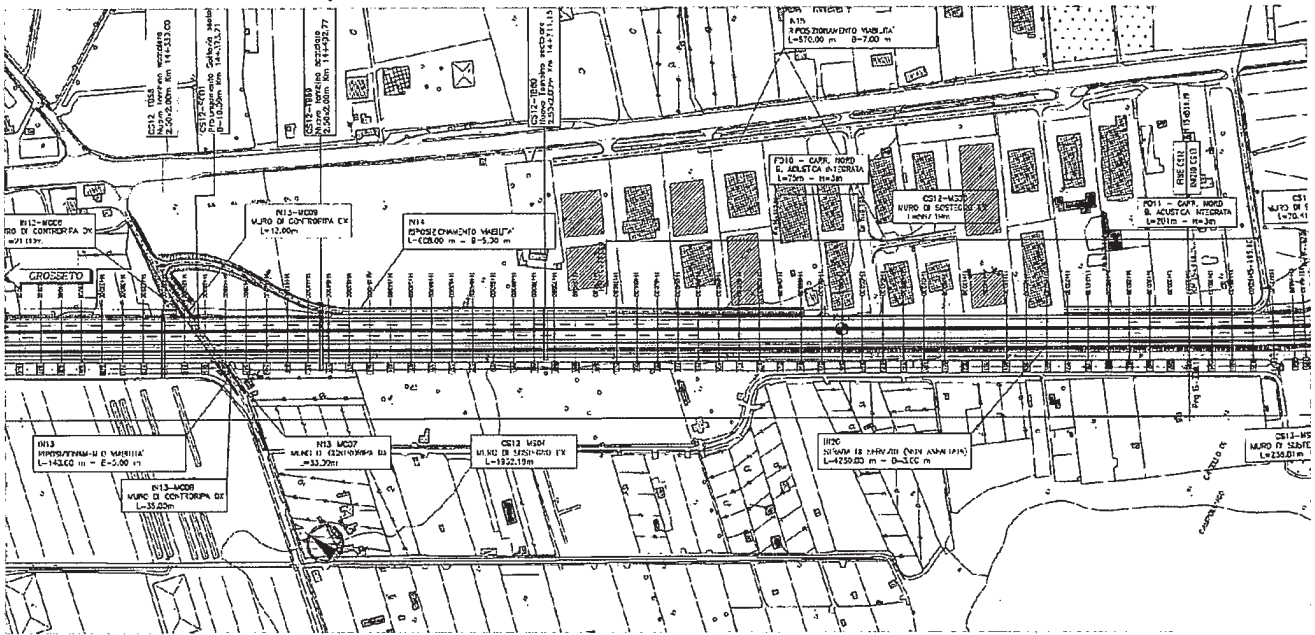




Infatti la sezione n.11 dell'elaborato STD 500 non riportando le misure reali di ingombro con entrambe le piazzole di soste, rappresenta in modo non veritiero il rispetto della distanza maggiore di mt.10 tra il piede della A12 e piede del rilevato ferroviario. Anzi, proprio per la presenza della piazzola, la pista:

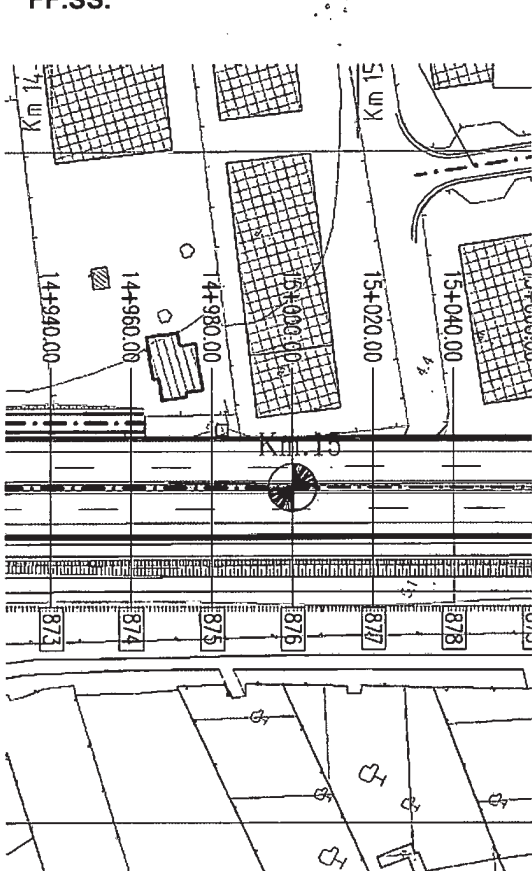
- va a coprire la fossa di guardia (che sparisce in tale tratto e viene realizzata una fossetta all'interno dell'area ferroviaria, di dimensioni inferiori e ad una quota più alta) non consentendo lo scorrimento verso valle delle acque raccolte a monte e mettendo a rischio smottamento il rilevato ferroviario in quanto realizzata al piede dello stesso;
- va ad invadere l'area ferroviaria sopra montando il muro di delimitazione;
- l'A12 e la linea ferroviaria si trovano sulla stessa quota e non vi è alcun impedimento fisico (recinzione) tra le strade e la linea FF.SS.;
- l'area della A12 e l'area ferroviaria risultano adiacenti e facilmente attraversabili a piedi da utenti che si fermano nella piazzola di sosta con grave pericolo.

**Zona Campolungo, criticità autostradali dimensionali in spazi ristretti.  
Spazio disponibile incompatibile con quello necessario**

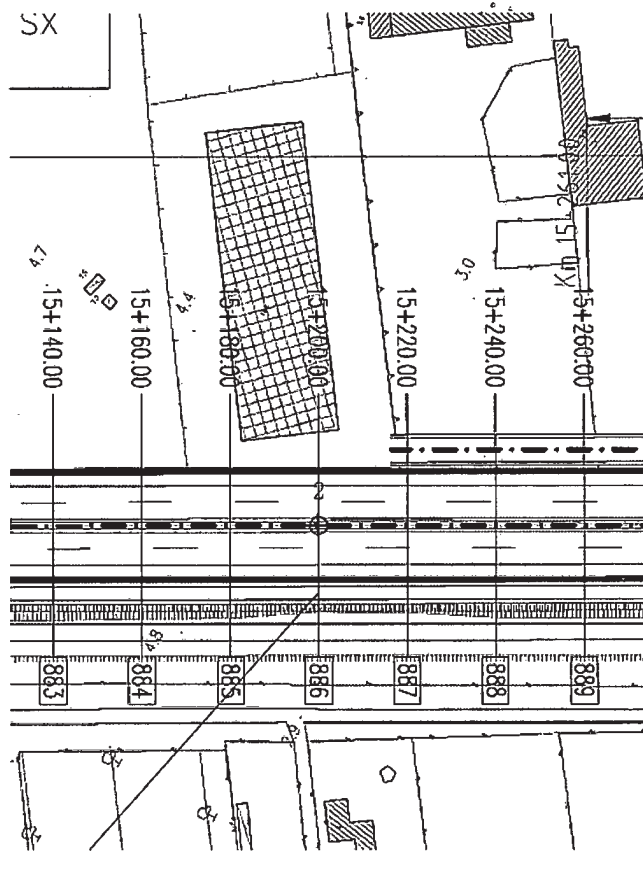


Estratto STD 408.2 – Planimetria e profilo longitudinale di progetto dal km 14+180 al km 15+960. Particolare in corrispondenza delle sezioni alle progressive Km.15+200 e Km.15+000

Dall'elaborato STD 408-2 si evince chiaramente che sono stati "dimenticati" n.6 fabbricati dei quali n.3 sul fronte linea FF.SS. e n.3 sul fronte S.S. Aurelia. Tali fabbricati sono stati riportati in colore rosso in posizione approssimativa. E' verosimile che non sia stato eseguito un sopralluogo ed un rilievo accurato del tratto per accertare lo spazio effettivamente esistente tra i fabbricati e la linea FF.SS.

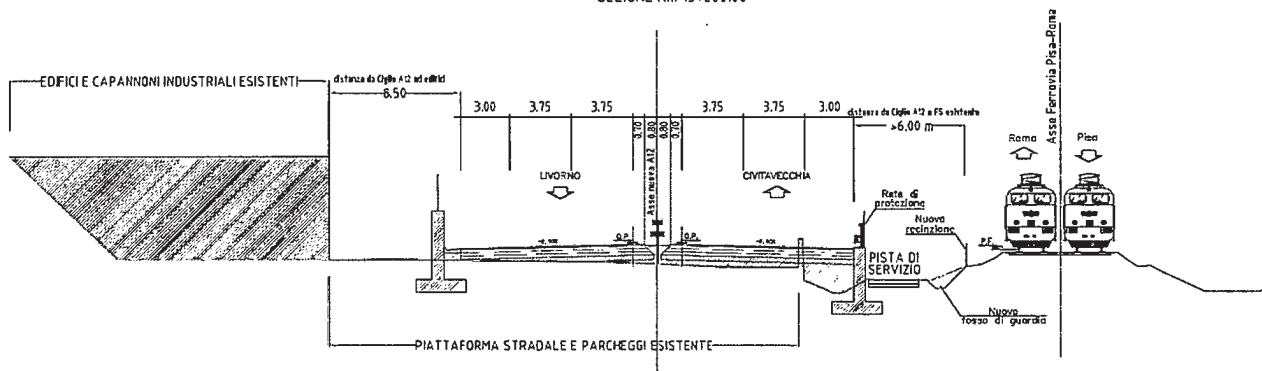


Estratto STD 408.2 sez. 876 al km 15+000



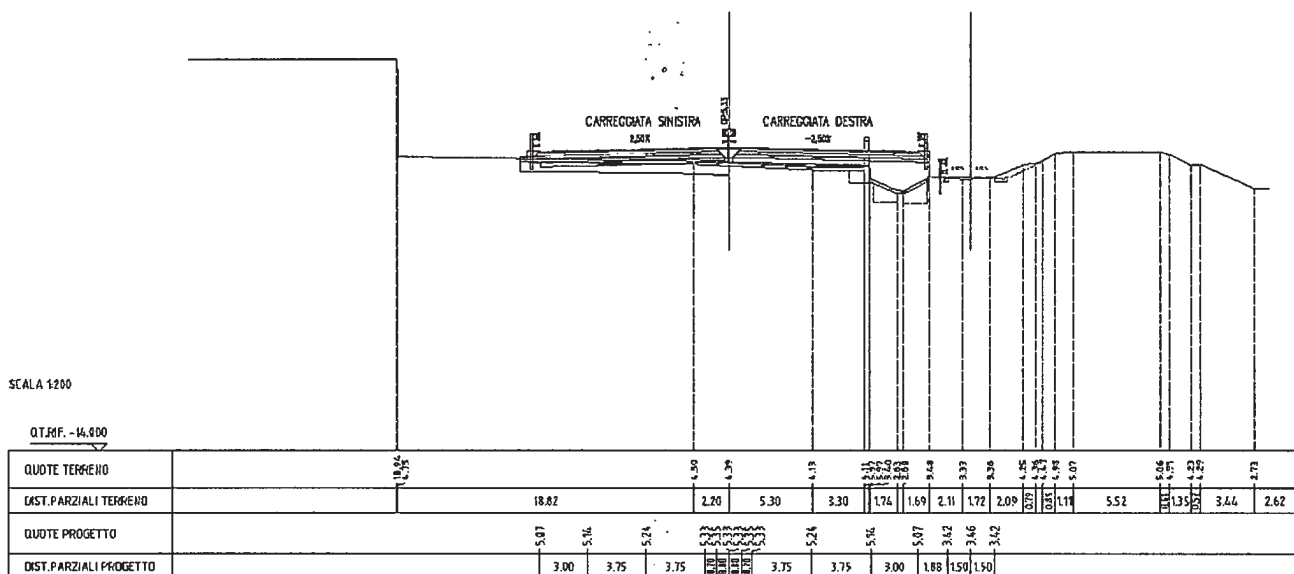
Estratto STD 408.2 sez. 876 al km 15+200

SEZIONE N°12  
**QUATTRO STRADE**  
 QUATTRO STRADE - CAMPOLUNGO ZONA INDUSTRIALE  
 SEZIONE Km 15+200.00



estratto STD 500 - Sezione caratteristiche – sezione n.12 alla progressiva km 15+200

SEZIONE N. : 886      SEZIONE N. : 204  
 Q.T. PROGETTO : 5.33      Q.F. PROGETTO : 3.46  
 DIST. PROG. : 15+200.00      DIST. PROG. : 3+572.56  
 DIST. PREL. : 20.00  
 DIST. SUCC. : 20.00



estratto STD 552 sezioni trasversali da 701 a 1050 - Sezione n.886 alla progressiva km 15+200

La sezione caratteristica n.12 della tavola STD 500 e la sezione trasversale n.886 della tavola STD 552 sono coincidenti alla progressiva Km.15+200

Dalla sezione caratteristica n.12, sommando le distanze parziali ivi riportate si rileva che la distanza tra il fabbricato e la "nuova recinzione" è di mt.38,50. Se si somma lo spazio intercorrente tra la "nuova recinzione" e la più vicina rotaia si ottiene una distanza pari a mt.41,60.

Dalla sezione trasversale n.886, sommando le distanze parziali ivi riportate si rileva che lo spazio intercorrente tra il fabbricato e la più vicina rotaia è pari a mt.43,00.

E' evidente che, raffrontando fra loro le sezioni, "manca" uno spazio di mt.1,40.

**La distanza minima misurata con strumento topografico, direttamente sul posto, tra il fabbricato di cui alla particella n.496 del foglio n.39 (il medesimo rappresentato nella sezione trasversale n.876 della tavola STD 552) è pari a mt.38,43.**

**E' evidente che l'opera, con le dimensioni di progetto, non può essere realizzata in uno spazio così ristretto, in quanto lo spazio disponibile è incompatibile con quello necessario.**

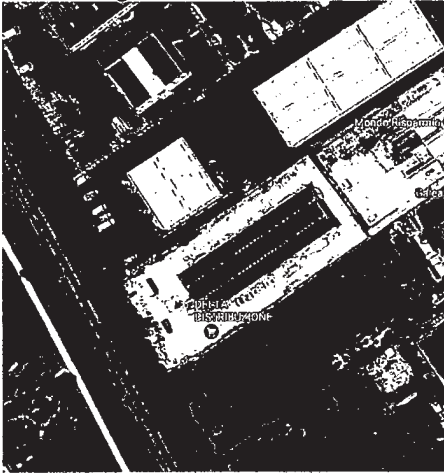
Si rilevano inoltre numerose incongruenze o discrasie tra quanto rappresentato nella planimetria Tavola STD 408-2 e le due sezioni alla medesima progressiva Km. 15+200 sopra riprodotte.

In particolare nella sezione caratteristica 12 è rappresentato un fosso di guardia tra la pista di servizio ed il rilevato ferroviario che dovrebbe essere realizzato mediante escavazione del rilevato ferroviario, comportando rischi di cedimento della struttura ferroviaria. Nella sezione trasversale, invece di un fosso è indicata una zanella di cemento.

In sostanza l'intervento demolisce la fossa esistente di dimensionata per raccogliere tutte le acque che provengono dall'intero areale della zona artigianale, dalla S.S. Aurelia e dal territorio collinare ad est della S.S. Aurelia, senza risolvere il problema a monte.

Inoltre in mancanza di un fosso di guardia non si comprende come possano essere raccolte e smaltite le acque piovane della piattaforma stradale e dell'area posta tra l'A12 e la linea FF.SS Pisa-Roma.

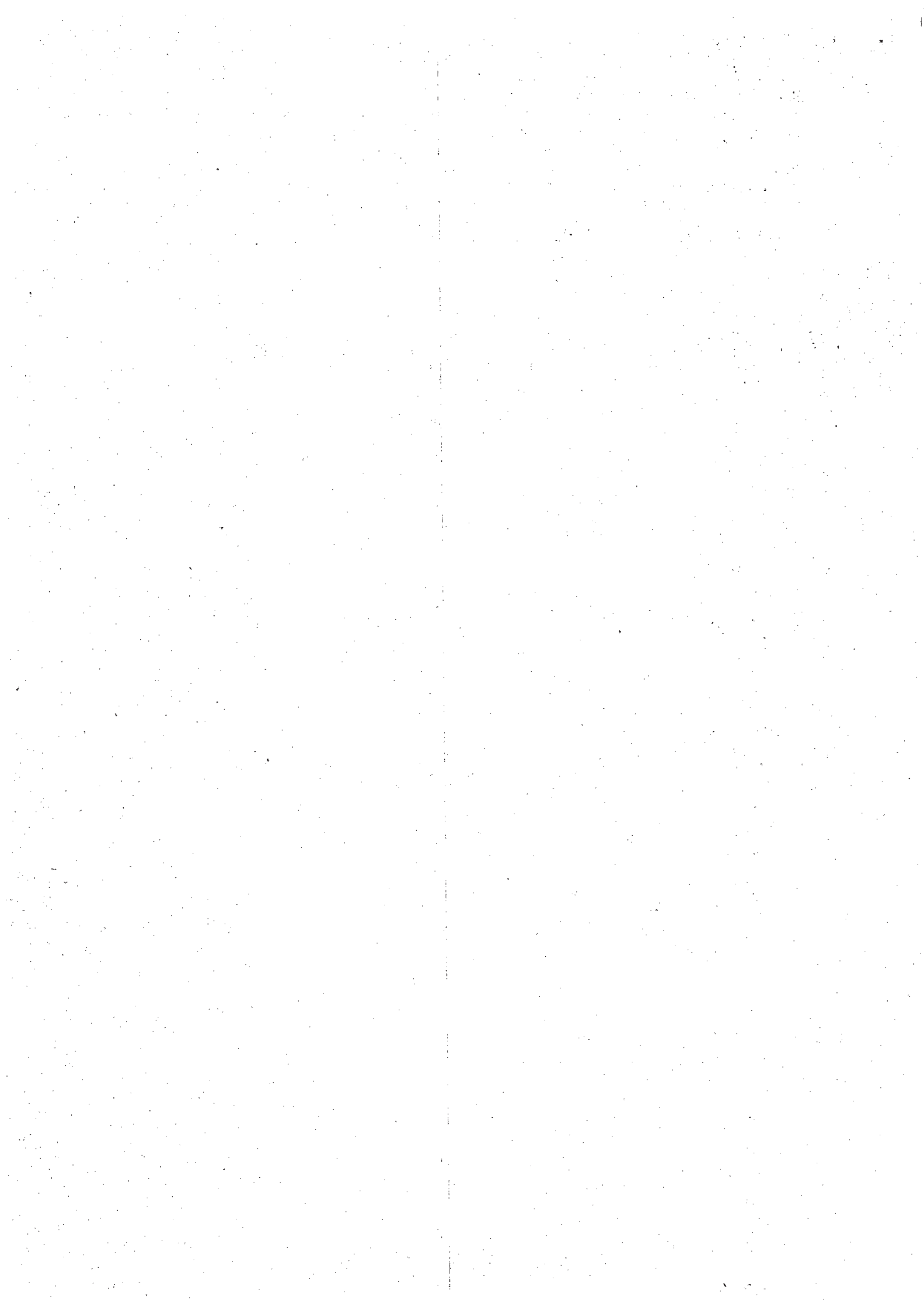
Nella sezione caratteristica 12 della tavola STD 500 è rappresentata in colore rosso la "PIATTAFORMA STRADALE E PARCHEGGI ESISTENTE" tale rappresentazione non corrisponde al vero in quanto in corrispondenza di tale sezione non vi sono né piattaforme stradali né parcheggi, come evidente nell'immagine aerea.



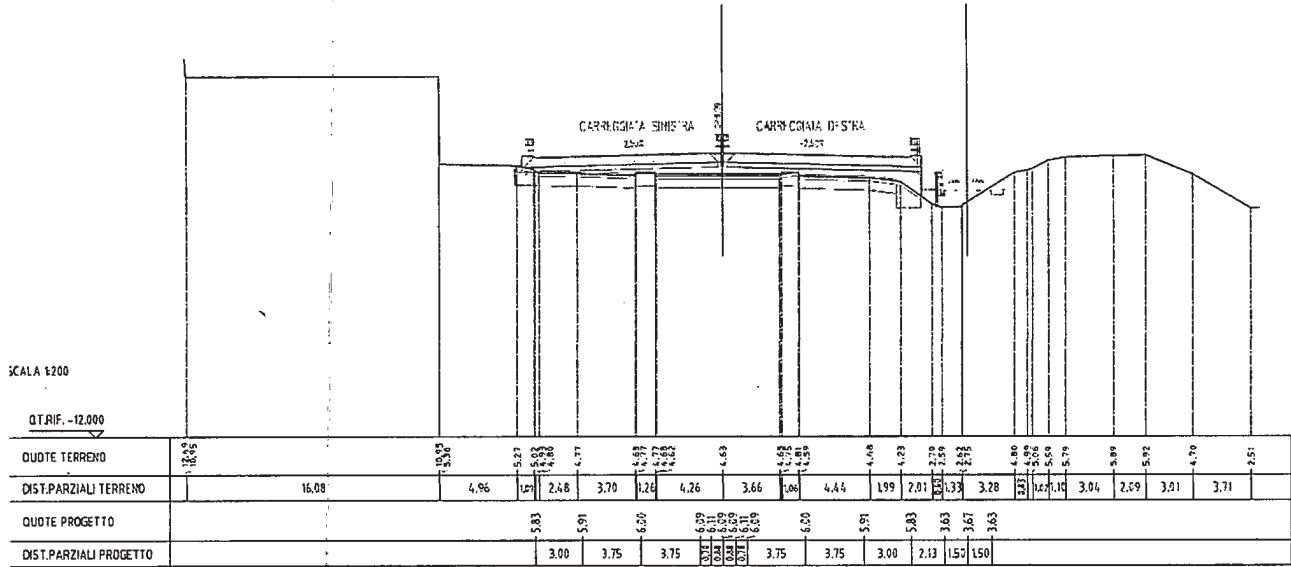
Nella sezione caratteristica 12, lato fabbricato, sono rappresentati in adiacenza alla piattaforma stradale una zanella in cemento per la raccolta acque piovane ed un muro in c.a. con sovrastanti pannelli fonoassorbenti, nella stessa posizione nella sezione trasversale non figurano la zanella in cemento e neppure il muro in c.a. al loro posto un guardrail che rasenta la corsia di emergenza.

Le stesse distanze tra il fabbricato ed il muro e tra il fabbricato ed il guardrail sono diverse.

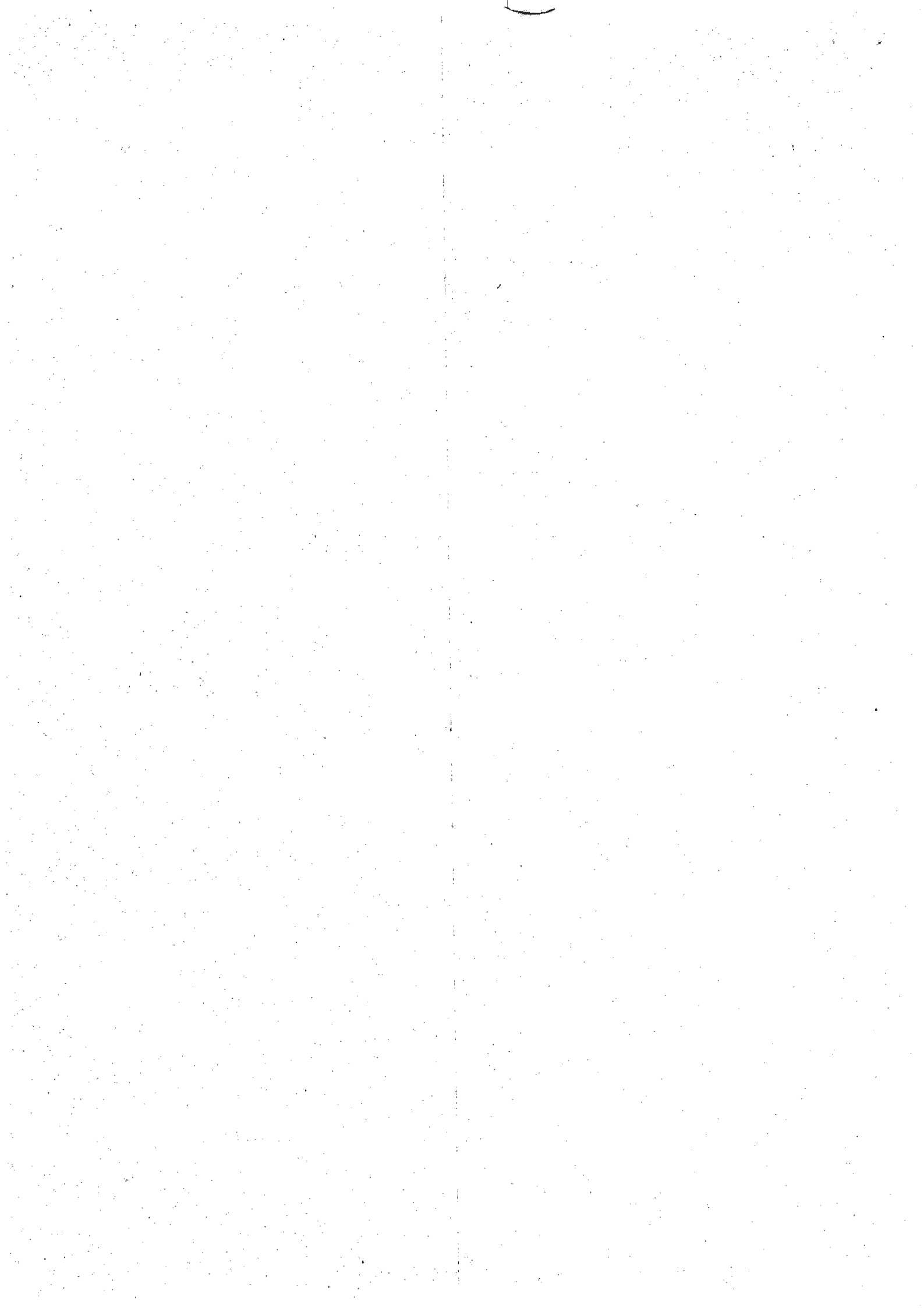
In pratica quanto disegnato non trova allocazione negli spazi posti tra i fabbricati e la linea FF.SS. Pisa-Roma.



SEZIONE N. : 876 SEZIONE N. : 194  
 QT. PROGETTO : 6.09 QT. PROGETTO : 3.67  
 DIST.PROG. : 15+000.00 DIST.PROG. : 3+372.56  
 DIST.PREC. : 20.00  
 DIST.SUCC. : 20.00

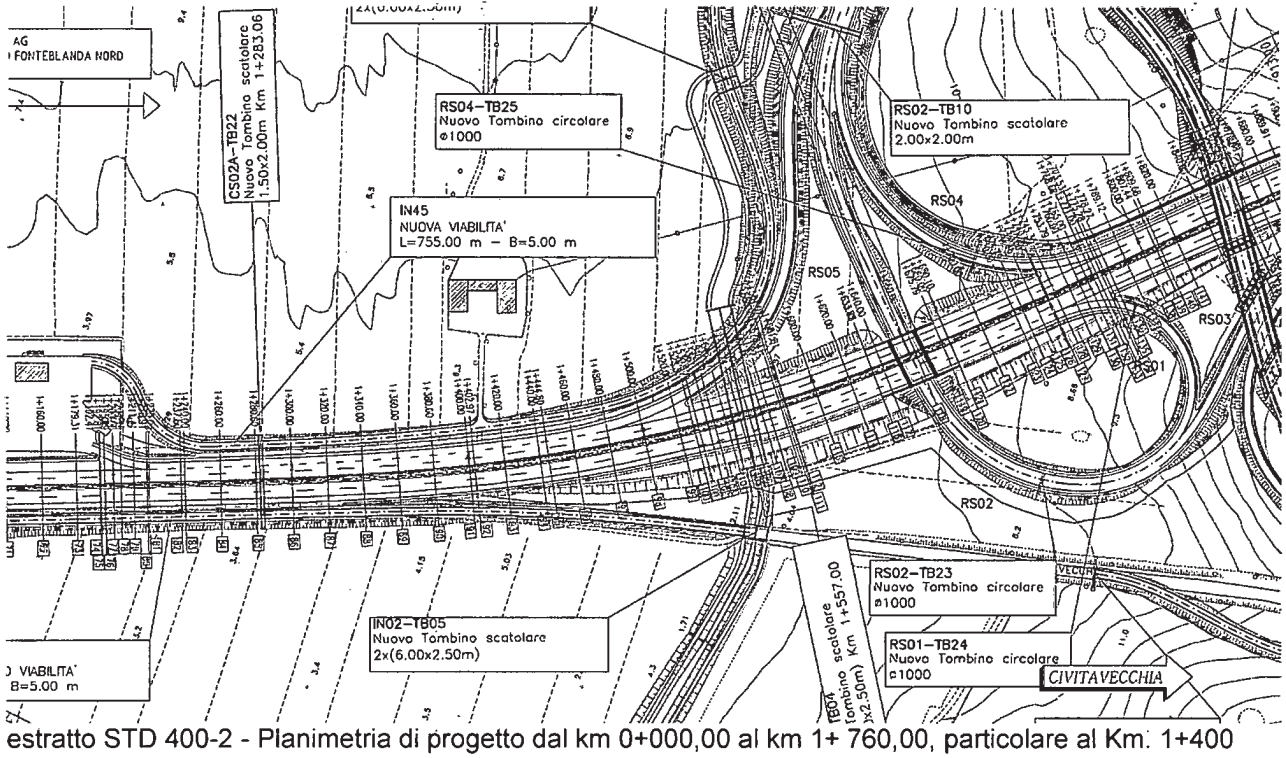


estratto STD 552 sezioni trasversali da 701 a 1050 - Sezione n.876 alla progressiva km 15+000  
 Della sezione trasversale 876 della tavola STD 552 si rilevano le stesse incongruenze e discrasie già descritte in precedenza con riferimento alla sezione trasversale 886 che per brevità non vengono nuovamente descritte. Tali problematiche rendono **evidente che l'opera, con le dimensioni di progetto, non può essere realizzata in uno spazio così ristretto, in quanto lo spazio disponibile è incompatibile.**



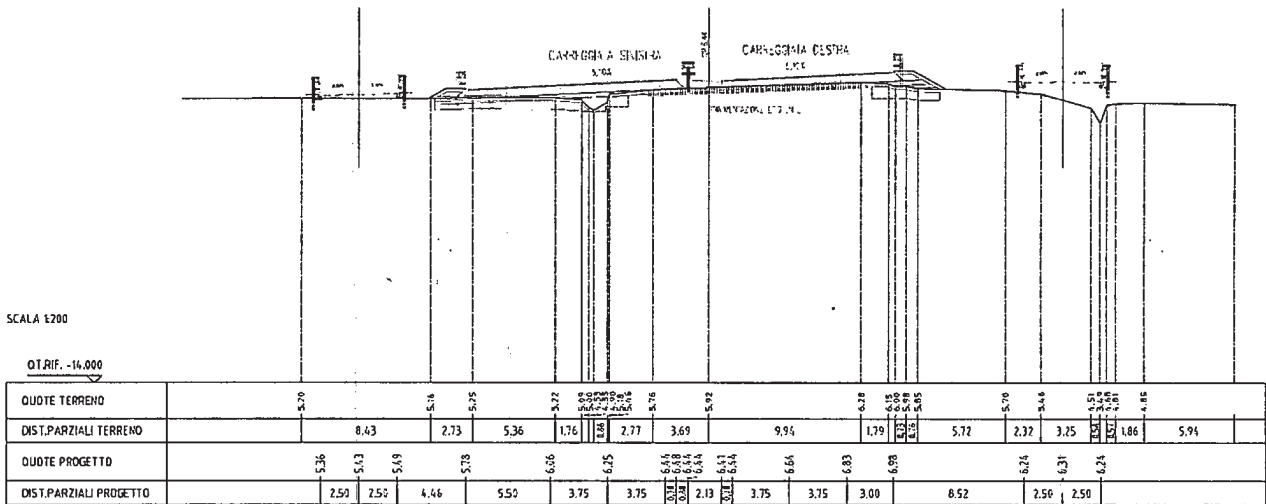


# Zona Fonteblanda, criticità nelle complanari in corrispondenza della sezione trasversale 91



estratto STD 400-2 - Planimetria di progetto dal km 0+000,00 al km 1+ 760,00, particolare al Km. 1+400

SEZIONE N. 18	SEZIONE N. 91	SEZIONE N. 77
QT. PROGETTO : 5,43	QT. PROGETTO : 6,44	QT. PROGETTO : 6,31
DIST. PROG. : 0+235,82	DIST. PROG. : 1+400,00	DIST. PROG. : 0+954,62
	DIST. PREC. : 20,00	
	DIST. SUCC. : 2,97	



estratto STD 550 sezioni trasversali da 1 a 350 - sezione n. 91 alla progressiva km 1+400

Dall'esame e raffronto degli elaborati si rilevano errori e contraddizioni sia in termini dimensionali, di larghezze delle complanari sia in termini di equipaggiamento (guardrail) che di caratteristiche costruttive delle stesse.

E' appena il caso di ricordare che essendo le complanari strade a servizio di zone agricole saranno percorse sia da autotreni ed autoarticolati (le cui larghezze in base all'art.61 del CdS possono arrivare a mt. 2,55

esclusi specchietti retrovisori laterali) che da macchine agricole, ad esempio mietitrebbiatrici (macchine agricole eccezionali per ingombro *larghezza > 2,55 m*). Tali strade non potranno essere considerate a doppio senso di marcia in quanto non consentirebbero lo scambio, dati gli spazi risicati di soli metri 4,00 tra guardrail, ad autocarri, autotreni ed autoarticolati, figuriamoci poi se a mezzi agricoli tipo mietitrebbiatrice.

Le larghezze delle complanari sono notevolmente sottodimensionate rispetto alle norme tecniche che prescrivono per la Categoria F Strade Locali in Ambito Extraurbano larghezze non inferiori a mt. 9,00 se di tipo F1 e mt.8,50 se di tipo F2 – si veda al riguardo la fig. 3.6.h del c.d. Decreto Lunardi - (n.2 carreggiate di larghezza rispettivamente di mt.3,50 e mt. 3,25 e banchine ai lati di larghezza di mt.1,00).

Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

Come si rileva chiaramente dalla planimetria STD 400-2 l'autostrada è affiancata ad ovest da una complanare, la didascalica sulla tavola di progetto riporta:

- IN45 NUOVA VIABILITA' L=755,00 m - B=5,00 rappresentata con divisione in carreggiate ovvero con striscia centrale tratto punto.

Si rileva inoltre la complanare ad ovest IN02 di cui si è parlato a parte.

Come si rileva chiaramente dall'elaborato STD 550 sezioni trasversali da 1 a 350 - sezione n.91 alla progressiva km 1+400 è specificata la nuova complanare ad est della larghezza di mt.5,00 (quale spazio fisico tra due guardrail).

Si rileva una fossetta di minime dimensioni posta tra la sede autostradale e la complanare, con sponda inferiore (scarpata più bassa) verso la complanare.

Non si rilevano recinzioni o altri impedimenti fisici all'accessibilità pedonale alla piattaforma autostradale.

Si rileva inoltre la complanare ad ovest IN02 di cui si è parlato a parte.

Dall'esame e raffronto degli elaborati si rilevano errori in termini dimensionali.

La fossetta posta tra l'autostrada e la complanare, con sponda inferiore (scarpata più bassa) verso la complanare, fa sì che in caso di piogge abbondanti le acque si riversano sulla strada a quota inferiore ovvero la complanare.

Le complanari essendo strade a servizio di zone agricole saranno percorse sia da autotreni e autoarticolati (le cui larghezze in base all'art.61 del CdS possono arrivare a mt. 2,55 esclusi specchietti retrovisori laterali) che da macchine agricole, ad esempio mietitrebbiatrici (macchine agricole eccezionali per ingombro *larghezza > 2,55 m*). Tale complanare non potrà essere considerata a doppio senso di marcia in quanto non consentirebbe lo scambio, dati gli spazi risicati di soli metri 5,00 tra guardrail, ad autocarri, autotreni ed autoarticolati, figuriamoci poi se a mezzi agricoli tipo mietitrebbiatrice.

La larghezza della complanare è notevolmente sottodimensionata rispetto alle norme tecniche che prescrivono per la Categoria F Strade Locali in Ambito Extraurbano larghezze non inferiori a mt. 9,00 se di tipo F1 e mt.8,50 se di tipo F2 – si veda al riguardo la fig. 3.6.h del c.d. Decreto Lunardi - (n.2 carreggiate di larghezza rispettivamente di mt.3,50 e mt. 3,25 e banchine ai lati di larghezza di mt.1,00).

Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

## **Criticità condotta collettamento reflui da Fonteblanda a Orbetello**

Il tracciato autostradale presenta in almeno due tratti di significativa lunghezza la piena sovrapposizione con la rete fognaria e le relative stazioni di sollevamento di rilancio, di proprietà comunale, verso il depuratore consortile.

In particolare ci si riferisce al tratto compreso tra il torrente Osa e il fiume Albegna dove sono posati collettori Dn 500 per una lunghezza di 6.100 ml e sono presenti le stazioni di sollevamento denominate ST04 e SL03.

Nonostante risulti che tale interferenza fosse stata già formalmente evidenziata dal soggetto gestore INTEGRA srl non si rilevano nella progettazione alcuno studio, né tantomeno soluzione di tale delicata problematica.

In considerazione del fatto che i servizi svolti si caratterizzano per la pubblica utilità e non interrompibilità si ritiene indispensabile che il progetto preveda la realizzazione, preliminarmente alla demolizione delle attuali infrastrutture fognarie interferenti con l'autostrada, di una nuova rete fognaria in zona limitrofa e con libero accesso per la futura manutenzione.

Parimenti, nel tratto previsto tra località Quattro Strade e l'attuale uscita per Orbetello della SS n. 1 Aurelia, il tracciato autostradale si sovrappone alla rete fognaria con l'aggravante che lo studio della soluzione dell'interferenza è complicato dal deflusso in gravità e non in pressione per il tratto in questione.

Si rappresenta, pertanto, la necessità che il progetto autostradale tenga conto di tali criticità e ne approfondisca lo studio individuando le possibili soluzioni.

Orbetello lì 20 gennaio 2017

*Geom. Domenico Covitto*  
*Servizio Lavori Pubblici*