

ARTT. 165 E 167, COMMA 5) DEL D.LGS 163/2006 E S.M.I. E ART. 24 COMMA 4) DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I. PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE RELATIVO AL PROGETTO DEFINITIVO: COMPLETAMENTO A12 CECINA CIVITAVECCHIA. TRATTO FONTEBLANDA ANSEDONIA, LOTTO 5B - PARERE. PROPONENTE: SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA P.A. (SAT)

Con la presente si invia parere sulla Valutazione di Impatto Ambientale in merito all'approvazione del Progetto definitivo del tracciato autostradale A12 proposto da SAT.

La delibera Giunta comunale di riferimento con allegato il parere specifico è la DGC n. 16/2017.

Le delibere n. 2/2017 e 9/2017 con i rispettivi allegati sono i pareri trasmessi precedentemente al presente presso la Regione Toscana ed il Ministero delle Infrastrutture e trasporti.

Cordiali saluti

Dirigente Settore Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici

Ing. Luca carretti



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

Tel. 0564 861111
Fax 0564 860648

C.F. 82001470531
P.I. 00105110530

Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

NR. 16 DEL 31-01-2017

OGGETTO: PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12 ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – PRESA D'ATTO PARERE SULLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

L'anno duemiladiciassette addi trentuno del mese di Gennaio, alle ore 12:45, 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 eseguita 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 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 (All. "A") alla stessa deliberazione e trasmesso alla Regione Toscana con nota del 10.01.2017 nostro prot. n. 770;

Considerata la successiva D.G.M. n. 9 del 20.01.2017 con la quale questa amministrazione ha preso d'atto e fatto proprio il parere espresso dagli uffici con un ulteriore documento (All. "A" e "B") di approfondimento istruttorio allegato alla stessa deliberazione e depositato 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"* in sede della prima seduta della Conferenza di Servizi in data 23.01.2017 per l'approvazione del progetto di completamento dell'Autostrada A12 tra Cecina e Civitavecchia Lotto 5b (Fonteblanda – Ansedonia);

Vista la scadenza dei termini prevista per la data odierna per l'espressione del parere in merito allo specifico procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento sempre all'approvazione del progetto di completamento dell'Autostrada A12 tra Cecina e Civitavecchia Lotto 5b (Fonteblanda – Ansedonia);

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 in merito alle disposizioni di cui gli artt. 165 e 167, comma 5) del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. e art. 24 comma 4) del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. – **Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale** di competenza statale relativo al Progetto definitivo: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia. Tratto Fonteblanda – Ansedonia, Lotto 5B che allegato sotto la lettera "A" forma parte integrante e sostanziale del presente atto.

Deliberazione N° 16 del 31-01-2017

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.

COMUNE DI ORBETTELLO
Protocollo Partenza N. 3928/2017 del 31-01-2017
Copia Documento



COMUNE DI ORBETELLO

Provincia di Grosseto

PARERE EX ART. 49 D.LGS. 18 AGOSTO 2000, N.267, PROPOSTA DELIBERAZIONE RIGUARDANTE:
PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12 ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – PRESA D'ATTO PARERE SULLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Il sottoscritto, responsabile del Settore PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, formula, ai sensi dell'Art. 49 del D.LGS 18 Agosto 2000 n. 267, il proprio parere Favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento.

Orbetello, Li 31-01-2017

IL DIRIGENTE DEL SETTORE

LUCA CARRETTI

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA N. 2 del 31-01-2017

Atto firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e norme collegate



COMUNE DI ORBETELLO

Provincia di Grosseto

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Deliberazione di GIUNTA N° 16 del 31-01-2017, avente ad oggetto PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12 ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – PRESA D'ATTO PARERE SULLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE, pubblicata all'albo pretorio di questo ente per quindici giorni consecutivi ai sensi dell'art. 124 comma i, del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 e dell'art. 32, comma 1, Legge 18.06.2009, n. 69.

Orbetello, li 31-01-2017

IL RESPONSABILE DELLE PUBBLICAZIONI
CAPEZZUOLI LAURA

Atto firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e norme collegate



COMUNE DI ORBETELLO

PROVINCIA DI GROSSETO

SETTORE Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici

tel. 0564/861111

fax. 0564/860648

C.F.82001470531

P.I.00105110530

ALLEGATO "A" alla Del. G.M. _____

OGGETTO: Artt. 165 e 167, comma 5) del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. e art. 24 comma 4) del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. – **Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale** di competenza statale relativo al Progetto definitivo: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia. Tratto Fonteblanda – Ansedonia, Lotto 5B - **PARERE.**

Proponente: Società Autostrada Tirrenica p.a. (SAT)

NORMATIVA, PIANI E PROGRAMMI DI RIFERIMENTO

D.LGS 163/2006

D.LGS 50/2016

D.LGS 152/2006

D.P.R. 357/1997

D.M. 6792 del 05.11.2001

DPR 142/2004

DLGS 42/2004

ISTRUTTORIA E VALUTAZIONI SPECIFICHE, RELATIVAMENTE AGLI ASPETTI PROGRAMMATICI E PROGETTUALI NONCHE' ALLE COMPONENTI AMBIENTALI

Descrizione dell'intervento:

Il progetto proposto prevede la realizzazione di una infrastruttura autostradale con sezione di categoria "A", larghezza 24 per uno sviluppo di 30,9 km, di cui 16,4 per il lotto 4 e 24,5 per il lotto 5B; il tracciato si sviluppa in parte in sovrapposizione alla SS1 "Aurelia" ed in parte su nuovo sedime. Si prevede l'adeguamento degli svincoli esistenti e la realizzazione di nuovi; viene altresì previsto un sistema di viabilità secondarie esterne per il raccordo alla viabilità esterna ed a garanzia degli accessi.

Aspetti programmatici;

L'Autostrada A12 fa parte del cosiddetto "Corridoio Tirrenico" che mette in comunicazione diretta il Nord e il Sud-Ovest dell'Europa con il Mezzogiorno d'Italia e con gli Stati che si affacciano nella parte Sud Occidentale del Mediterraneo, quale Asse Strategico Nazionale ed Internazionale. Parte di tale asse attraversa longitudinalmente tutta la Provincia di Grosseto.

Trattasi di un progetto che prevede una arteria strategica –infrastruttura autostradale con sezione di categoria "A", larghezza 24 mt. (attuali 15,50) per uno sviluppo di 41 Km, di cui 17 per il lotto 4 e 24 per il lotto 5B; i lotti in questione (4 e 5B) erano stati sospesi dalla procedura di cui alla al Progetto Definitivo pubblicato nel 2011 ed approvato con Delibera CIPE n.85 del 03.08.2012, pubblicata sulla G.U. n.300 del 27.12.2012 (ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 166 del D.Lgs.

163/2006) perché necessitavano di una revisione progettuale al fine di definire una soluzione di minore impatto sul territorio.

La progettazione definitiva, ha “*individuato per i suddetti lotti, in ottemperanza alla prescrizione CIPE (n.4, Delibera 85/2012), la nuova soluzione oggetto di pubblicazione, preliminarmente valutata dalla Regione Toscana con delibera n. 916 del 4 novembre 2013, che prevede, nei tratti fuori sede della SSI Aurelia, un tracciato quanto più possibile in affiancamento della ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati.*”

Viene precisato che tutti i lotti ancora in fase di progettazione e quindi anche i lotti in questione, sono soggetti a quanto stabilito nel Protocollo di Intesa del 13.05.2015, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalle Regioni Lazio e Toscana, dalla Società Autostrade e dalla stessa SAT p.A..

Aspetti di carattere generale in riferimento al PTCP (Piano territoriale di Coordinamento Provinciale).

Provincia e Comuni da sempre hanno collaborato al fine di individuare la migliore delle soluzioni rispetto ad una infrastruttura che attraversa un territorio dalle oggettive criticità in merito all'alto pregio ambientale e paesaggistico ed alla articolata situazione socio-economica.

I costi ed i riflessi derivanti dagli aspetti sociali, culturali ed economici, anche se difficilmente quantificabili, rappresentano elementi significativi da tenere a riferimento per garantire la salvaguardia ed il mantenimento dei beni comuni, i diritti all'uso ed al loro godimento nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future, così come previsto nelle normative statali, regionali e nel PTC della Provincia di Grosseto.

La Provincia di Grosseto ha da sempre sostenuto che tutta la Viabilità Alternativa alla A12 dovesse corrispondere ad una strada extraurbana in categoria C1 di almeno ml. 10,50 complessivi per tutta la tratta interessata, agevole e adeguata al traffico locale, a quello del T.P.L., allo svolgimento delle attività agricole, al passaggio dei mezzi di soccorso, ecc.. La viabilità di servizio deve essere individuata sfruttando l'orografia dei luoghi, garantendo percorsi alternativi lineari, agevoli e funzionali al traffico veicolare anche di particolare ingombro derivante dalla presenza di mezzi destinati alla attività delle numerose aziende a vocazione agricola dislocate lungo il percorso, con continuità fisica e geometrica adeguata.

L'interconnessione dell'Autostrada e della viabilità di servizio con la esistente Viabilità Provinciale, in generale evidenzia una infrastrutturazione generalmente carente che può costituire evidenti criticità riconducibili a problemi di saturazione del traffico veicolare soprattutto nei periodi del traffico turistico ed in particolare nei tratti in entrata / uscita dai centri abitati esistenti sulla viabilità provinciale.

La provincia di Grosseto ritiene che la viabilità di servizio per il tipo di traffico che dovrà sostenere sia da comprendere tra la Rete di interconnessione, costituita dagli assi strategici primari di interbacino (Scheda 12 A “*Infrastrutture viarie* “ del P.T.C.).

La stessa Scheda 12 A prevede che la suddetta rete viaria è costituita da infrastrutture di categoria C1, a cui deve appunto essere ricondotta la viabilità proposta da SAT, per raccordare il territorio provinciale con le province finitime e l'entroterra, oltre a costituire il supporto primario alla mobilità locale di medio raggio.

Difatti le caratteristiche previste per la viabilità complanare, non permettono adeguati collegamenti diretti con la Rete dei Porti ed i centri abitati e turistici di Orbetello, Monte Argentario, Isola del Giglio ed Ansedonia, in quanto il traffico all'altezza di Orbetello Scalo intraprende una viabilità inadeguata, insufficiente a distribuire il traffico verso e da tali insediamenti per i quali, sarebbe invece necessaria una strada in categoria C1 come sopra riportato.

Infine, quanto previsto nel progetto definitivo circa la viabilità alternativa, non sostituisce né la “*Strada Parco*” a suo tempo prevista né una nuova SR1, non garantisce i medesimi tempi di

percorrenza che la stessa avrebbe assicurato sia per il mantenimento dei livelli qualitativi di vita delle popolazioni che per il mantenimento economico delle attività produttive esistenti.

Il Titolo III delle Norme e alla Scheda n. 7 nelle sue declinazioni del PTC elenca le permanenze storico culturali e paesaggistico-ambientali, emergenze morfo-ambientali. Il Lotto 5B che attraversa il Comune di Orbetello è interessato dalle seguenti:

- Parte della Riserva Provinciale della Laguna di Orbetello di cui alla D.C.C.P. n.72 del 13/05/1998;
- SIR B20 Campo Regio, Codice IT 51A0101 “Rete Natura 2000” di cui alla L.R. 56/2000;
- SIR- pSIC- ZPS 126 Laguna di Orbetello di cui alla L.R. 56/2000;
- Parte del Parco Regionale della Maremma e parte dell’Area Contigua istituito con L.R. n. 24/1994, di cui al Piano del Parco approvato con Delibera del Consiglio Direttivo dell’Ente Parco Reg. della Maremma n. 61 del 30/12/2008 ;
- Vincolo paesaggistico:
- D.M. 20/08/1959 D.D.N.I.P della Pineta Litoranea detta del Voltoncino, sita nell’ambito del Comune di Orbetello;
- D.M. 14/04/1989 D.D.N.I.P del Sistema Montuoso a limite della Laguna di Orbetello da Località Sette Finestre a Località Parrina;
- D.M. 04/12/1964 D.D.N.I.P della zona del Tombolo di Giannella nel Comune di Orbetello;
- D.M. 06/02/1976 D.D.N.I.P. di una zona nel Comune di Orbetello.
- ARPA IG 36 Campo Regio- Tombolo dell’Osa;
- ARPA IG 37 Laguna di Orbetello - Giannella – Feniglia;
- Emergenze Storico/Culturali individuate come Quadro Conoscitivo Provinciale: Casale Torre dei Frati.

Trattasi quindi di un territorio di grande valore paesaggistico-ambientale e storico-culturale, che richiede una particolare tutela e salvaguardia.

Sulla base dei dati rilevati nella Banca dati concessioni acque minerali e termali (BDCAMT) della Regione Toscana, il tracciato **attraversa aree di alimentazione del serbatoio idrico** della concessione termale di Bagnacci dell’Osa, che possono essere assimilate ad aree di protezione ambientale **per le quali il PTC fornisce precise indicazioni di tutela di cui alla Scheda di piano n.3B.4**. In tale scheda si manifesta uno degli obiettivi fondamentali del PTC che è quello di “ (...) *minimizzare lo sviluppo di centri di pericolo di inquinamento e un’eccessiva antropizzazione ed infrastrutturazione, favorendo gli interventi connessi alle concessioni e quelli finalizzati alla valorizzazione ambientale e paesaggistica delle stesse aree. Per perseguire tali obiettivi si formulano indicazioni, da correlare al diverso grado di vulnerabilità idrogeologica caratteristica dell’area di protezione ambientale, per gli interventi di trasformazione territoriale:*

- *contenere la pressione insediativa e infrastrutturale;*
- *favorire la permeabilità dei suoli;*
- *incentivare il mantenimento della naturalità dei luoghi anche attraverso la conservazione e l’implementazione delle superfici boscate;*
- *assicurare l’efficacia dei sistemi depurativi e limitare gli scarichi nel sottosuolo compatibilmente con la tutela della risorsa.....”*

Per quanto sopra riportato, la previsione del tracciato, nella parte che attraversa la zona di “Bagnacci dell’Osa”, avrebbe dovuto eseguire una più approfondita verifica di compatibilità con gli indirizzi del vigente P.T.C..

Il Piano Strutturale ed il Regolamento Urbanistico del Comune di Orbetello

Vedi rif. *Parere di Conformità Urbanistico-edilizia agli strumenti di Pianificazione territoriale - Allegato A alla del.G.C. n. 2 del 10.01.2017*

Il progetto di autostrada depositato in data 29/11/2016 e pervenuto presso il Comune di Orbetello in data 01.12.2016 si pone in netto contrasto con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica del Comune di Orbetello quali il Piano Strutturale approvato con Del. C.C. n. 16 del 19 Marzo 2007 ed il Regolamento Urbanistico approvato con Del. C.C. n. 8 del 7 Marzo 2011, poiché comporta una riduzione consistente ed irreversibile del patrimonio territoriale, come definito dall'art. 3 della L.R.T. 65/2014 contrastando in modo evidente con le invarianti identificate nel Piano Strutturale e le regole statutarie contenute nella disciplina dello stesso.

Tra queste ultime se ne ricorda in particolare quella dell'art. 11 della disciplina del Piano Strutturale comunale che stabilisce:

• la tutela della Via Aurelia fino al mantenimento della sua prestazione quale sede del traffico nazionale, e il suo adeguamento in "strada parco" nell'eventuale realizzazione del tratto del corridoio tirrenico finalizzato a tale uso;

Il corridoio tirrenico, negli anni di formazione del Piano Strutturale approvato nel 2007, fu immaginato più lontano dalla costa, come poi infatti approvato con Delibera CIPE 18/12/2008, e come effettivamente individuato dagli elaborati del Regolamento Urbanistico vigente approvato nel 2011.

Con il tracciato così proposto verrebbero invece compromesse alcune fondamentali invarianti strutturali e regole statutarie, tra cui:

- la futura trasformazione in Strada Parco dell'attuale S.S. Aurelia;
- l'azione strategica dell'offerta turistica lungo l'attuale S.S. Aurelia (Tav. Stra2 del Piano Strutturale), poiché inconciliabile con l'attuale progetto sotto molteplici aspetti, tra cui quelli paesaggistici, ambientali, tenuto conto che le tipologie di sviluppo turistico di questo tratto di costa interessato si basano quasi esclusivamente sulla fruizione naturalistica di luoghi pressoché incontaminati e di unica bellezza. Ne consegue, per i territori locali, l'impossibilità di sviluppare in futuro infrastrutture "leggere" per la mobilità sostenibile come piste ciclabili a ridosso della Costa;
- la tutela dei siti naturalistici, delle aree protette e aree contigue con i quali il tracciato progettato interferisce;
- il sistema della mobilità locale;

In particolare il tracciato autostradale così come proposto, per un insieme di questioni legate alla conformazione geografica del territorio del Comune di Orbetello, alla posizione e conformazione di tre centri abitati (Fonteblanda, Albinia, Orbetello Scalo) e di altre zone del territorio urbanizzato a uso produttivo e turistico dislocati da nord a sud lungo il maggior asse viario della S.S. Aurelia e della Ferrovia, comporterebbe una spaccatura longitudinale del territorio in diretta prossimità della costa che:

• comprometterebbe in modo definitivo il futuro sviluppo e riassetto urbanistico dei suddetti centri abitati, ovvero Fonteblanda, Albinia e Orbetello Scalo, anche tenuto conto di quanto previsto dall'art. 3 Della L.R.T. 65/2014. In particolare:

- In Loc. Osa provocherebbe una grossa criticità dovuta all'impatto visivo del viadotto autostradale (progettato di maggior lunghezza per evitare interferenze con la risorsa sotterranea idrotermale), e decurterebbe drasticamente l'enorme potenzialità turistica della "struttura termale pubblica parco dell'osa".
- Lo svincolo autostradale posto in diretta prossimità del centro abitato di Albinia, precluderebbe il completamento/espansione a Est (unica zona possibile) e la riqualificazione urbanistica e lo sviluppo economico produttivo previsto dal Regolamento Urbanistico

comunale, tramite la sottrazione di aree agricole di frangia urbana in diretta prossimità del centro abitato, che saranno occupate dalla nuova autostrada;

- A Orbetello Scalo sarebbe negato lo sviluppo urbanistico e il completamento dell'abitato previsto tramite edifici residenziali e attività di servizi.
- Nello stesso tempo sarebbero demoliti gli edifici abitativi ubicati tra le due attuali carreggiate della S.S. Aurelia, riconosciuti di valore storico – documentario dal Regolamento Urbanistico, mentre gli edifici abitativi a monte dell'Autostrada, anch'essi riconosciuti di valore storico – documentario, sarebbero divisi dalla restante parte del centro abitato, sia dal punto di vista funzionale che visivo, a causa delle barriere acustiche integrate, comportando in modo irreparabile quel senso di spaccatura definitiva di un centro abitato, aumentandone il senso di degrado e compromettendone la riqualificazione edilizia – urbanistica.
- comprometterebbe in modo definitivo l'utilizzo dell' area produttiva mista Artigianale/Commerciale di Campolungo, nello specifico comporterebbe:
 - la demolizione di tutte le urbanizzazioni primarie collocate tra i fabbricati e la ferrovia, ovvero fognature, illuminazione pubblica, verde pubblico, viabilità pubblica di collegamento interna e parcheggi pubblici, non evidenziati negli elaborati progettuali;
 - l'esproprio di alcuni piazzali di servizio ad attività produttive;
 - la perdita, per l'intera area artigianale/commerciale PV16, degli standard urbanistici, in particolare parcheggi pubblici ai sensi del D.M. 1444/1968, necessari per la realizzazione di nuove attività artigianali e commerciali e per la prosecuzione di quelle esistenti;
 - l'eliminazione di una strada pubblica, adiacente la ferrovia, necessaria al collegamento dei lotti urbanistici edificati ed edificabili, rendendo disagiata e pressoché inservibile l'utilizzazione di buona parte dell'area artigianale/commerciale di Campolungo, a causa della mancanza di una viabilità ad "anello";
 - totale impoverimento delle potenzialità produttive delle aziende insediate;
 - l'inserimento di un ulteriore elemento di degrado paesaggistico a causa della previsione di pannelli antirumore direttamente a ridosso dei capannoni, che si presume dovranno avere una lunghezza ancora maggiore rispetto a quella di progetto, vista la presenza, all'interno dei lotti urbanistici, di residenze ad uso dei gestori/custodi delle attività, ignorate come ricettori (tav. SUA336);
- comporterebbe una netta frattura del territorio, in particolare tra la parte immediatamente adiacente la laguna nella quale sono presenti molteplici riserve naturali, beni paesaggistici, e siti di importanza regionali, e il territorio a monte dell'autostrada, anch'esso di grande pregio paesaggistico, naturalistico, ambientale.
- Per quanto concerne poi l'attraversamento delle zone agricole in generale, facendo specifico riferimento all'affermazione contenuta nella sintesi non tecnica SUA400-1, che l'opera sarebbe compatibile con gli ambiti (zone) agricoli per effetto della norma contenuta all'art. 60 "*Regole Generali per il Territorio Rurale, attività ammesse e relative regole*" delle norme tecniche del Regolamento Urbanistico paragrafo "*impianti pubblici e di pubblico interesse*" per quanto indicato di seguito: "*omissis... E' inoltre sempre ammesso l'adeguamento della viabilità pubblica esistente (rotatorie, adeguamento della sezione stradale, piste ciclabili, ecc.) purchè non determini significative alterazioni morfologiche e compromissione del patrimonio culturale e paesaggistico.*", si rileva, al contrario, che il progetto presentato non è compatibile con l'articolo sopra citato per i seguenti motivi:
 - il progetto di autostrada presentato assolutamente non è un adeguamento della viabilità pubblica esistente ma è una nuova infrastruttura stradale e che nei tratti di sovrapposizione alla Strada Statale Aurelia, la sostituisce del tutto;

- determinerebbe significative alterazioni morfologiche con compromissione del patrimonio culturale e paesaggistico;

Per quanto sopra oltre a quanto già riportato dal *Parere di Conformità Urbanistico-edilizia agli strumenti di Pianificazione territoriale - Allegato A alla del.G.C. n. 2 del 10.01.2017* si ritiene l'intervento proposto non conforme agli strumenti di pianificazione comunali.

Aspetti progettuali;

Vedi rif. *Contributi relativi alle caratteristiche costruttive e geometriche dell'autostrada, delle complanari, sulla regimazione delle acque, sul rischio idraulico e su aspetti ambientali. - Allegato B alla del.G.C. n. 9 del 20.01.2017*

La viabilità alternativa e complanare, elemento di progetto di principale rilevanza e prioritario per un territorio come quello del Comune di Orbetello risulta dal progetto autostradale di dimensioni assolutamente insufficienti a garantire un giusto flusso di traffico che andrà a gravare sulle strade in questione.

La garanzia di un adeguato collegamento del mare con l'entroterra e viceversa oltre a quella per l'affiancamento alla sede autostradale è questione principale e prioritaria a soddisfare le esigenze locali di traffico dal momento che l'attuale Aurelia verrà utilizzata per un adeguamento autostradale e sostanzialmente non asservito ad esigenze di tipo locale comunale e provinciale.

Per quanto sopra le caratteristiche di una complanare devono essere equiparate per tipologia alla Strada extraurbana secondaria di tipo C1 di cui al Nuovo Codice della Strada.

Il progetto autostradale dovrebbe prevedere ed illustrare una gerarchia delle strade come prevista dal D.M. 2001 che indichi la tipologia, sia la competenza (regionale, provinciale, Comunale). Per questo motivo ogni strada deve essere necessariamente conforme alle sezioni di cui al D.M. 05.11.2001 anche se al riguardo del progetto autostradale si tratta di una strada realizzata parzialmente o totalmente su una sede esistente.

Andamento planimetrico

I rettili 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 rettilo non inferiori a mt. 360.

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. 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 di progetto ha una larghezza di 1,60 m, mentre il D.M. 6792 del 05.11.2001 prevede una larghezza minima di 2.60 m in zona extraurbana e di 1,80 in zona urbana.

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.

Elementi puntuali di criticità delle complanari

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

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 m rappresentata con divisione in carreggiate ovvero con striscia centrale tratto punto.

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;

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;

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.

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).

Dalla planimetria STD 400-2 non si capisce dove inizia l'una e finisce l'altra.

E' 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.

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

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

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.

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

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

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.

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.

Zona Patanella, criticità in corrispondenza della sezione caratteristica 11

Dalla planimetria STD 407-2 la Sezione n.11 dell'elaborato STD 500 e la Sezione n.795 dell'elaborato STD 552 sono entrambe alla progressiva Km. 13+500, un punto in cui l'autostrada è fiancheggiata ad est dal rilevato della S.S.1 Aurelia ed ovest dalla linea FF.SS. Pisa - Roma. In tale punto l'autostrada è servita da due piazzole di sosta: una lato est ed una lato ovest.

Dall'elaborato STD 500 - Sezione caratteristiche – Sezione n.11 alla progressiva km 0+400, la larghezza complessiva della piattaforma stradale è pari a mt.24,00 quale spazio fra i guardrail esterni. Ne deriva che non sono state riportate graficamente le piazzole di sosta che fiancheggiano in entrambi i lati l'autostrada.

Come si rileva chiaramente dall'elaborato STD 552 sezioni trasversali da 1 a 350 - sezione n.795 alla progressiva km 13+500 la larghezza complessiva della piattaforma stradale è pari a mt.34,00 quale spazio fra i guardrail esterni poiché riportate correttamente le piazzole di sosta che fiancheggiano in entrambi i lati l'autostrada.

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.

Dimensionamento e intransitabilità complanari in contrasto con le norme tecniche tratti a servizio zona Artigianale di Campolungo

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, vi rientrano: 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 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. 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.

Dimensionamento complanari in contrasto con le norme tecniche D.M. 6792 del 05.11.2001 e rappresentazioni grafiche non corrispondenti tratto Orbetello Scalo

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. Peraltro non è rappresentato 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.

Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

Dimensionamento complanari in contrasto con le norme tecniche tratto Ansedonia

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 ml.7,00 e ml.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.

Il vigente CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

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

Alcune, per la loro ridotta larghezza fra i guardrail (solo 5,00 mt o addirittura anche 4,00 mt) con innesti a raso a 90° o curve a 90° non sono peraltro percorribili 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.

Aspetti ambientali;

Componente Atmosfera:

L’ eccessiva vicinanza tra il tracciato della nuova autostrada e il preesistente tracciato della via Aurelia crea ridondanza di infrastrutture viarie concentrate in un’area ristretta con conseguente aumento dell’emissioni in termini di inquinamento atmosferico ed acustico, con particolare riferimento alle progressive in cui il nuovo tracciato lambisce centri abitati e /o costruzioni isolate esistenti.

Componente Ambiente idrico, suolo e sottosuolo:

Premessa

Nello Studio di Impatto Ambientale, relativamente alla pericolosità idraulica ed alla fattibilità dell’intervento in oggetto, si fa riferimento al Piano Stralcio per l’assetto idrogeologico del bacino del Fiume Ombrone (Cartografia e relative Norme di Piano). A tal proposito si osserva che per effetto delle delibere dell’Autorità di bacino del Fiume Arno – Comitato Istituzionale Integrato n. 231 del 17/12/2015 (Adozione del Piano di Gestione del Rischio Alluvione del Distretto Idrografico dell’Appennino settentrionale), n. 232 del 17/12/2015 (Adozione misure di salvaguardia per il bacino del fiume Arno e per i bacini regionali Toscana Nord, Toscana costa e Ombrone) e n. 235 del 03/03/2016 (Approvazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvione del Distretto Idrografico dell’Appennino settentrionale) risulta decaduta la parte idraulica dei Piani di assetto idrogeologico per i bacini regionali Toscana Nord, Toscana costa e Ombrone. Per quanto sopra, la valutazione della fattibilità del progetto in relazione al rischio idraulico non è stata effettuata in riferimento alla nuova disciplina di piano ed alle nuove mappe di pericolosità e rischio alluvioni, di cui alle Delibere sopra citate.

Lo studio è svolto secondo recenti e canonici metodi di analisi idraulica. Ancorché venga ampiamente illustrata la metodologia di calcolo delle portate di piena di progetto.

Manca completamente – negli elaborati indagati – la parte delle verifiche idrauliche delle opere strutturali (tombini, ponti, fossi, rilevato trasparente).

L'analisi su un singolo caso ha evidenziato un possibile corretto dimensionamento che tuttavia non è stato dimostrato dai progettisti.

Area Cassa di espansione di Campo regio

In considerazione del Progetto definitivo dell'Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia relativo al lotto 5B (tratto Fonteblanda-Ansedonia) e alle elaborazioni progettuali della Regione Toscana sviluppate sulla base delle informazioni idrologico-idrauliche presentate negli studi redatti dal Commissario Delegato ex L.228/2012 in seguito agli eventi alluvionali del novembre 2012, si rilevano le seguenti criticità.

In destra idrografica nel tratto terminale del Fiume Albegna, in località Campo Regio, è stata prevista dalla Regione Toscana la realizzazione di una cassa di espansione, a seguito della disastrosa piena del novembre 2012.

Il progetto di S.A.T. Spa prevede che il percorso autostradale, in prossimità dell'abitato di Albinia, sia realizzato su viadotto. Tale viadotto consentirà anche il superamento del Fiume Albegna e il percorso autostradale tornerà su rilevato dopo meno di un km a nord rispetto alla sponda destra del fiume, per poi proseguire, sempre in direzione nord, costeggiando la ferrovia fin quasi a raggiungere il Torrente Osa. Tale intervento comporterà un riposizionamento più a monte dell'argine della cassa di espansione, al fine di permettere l'inserimento del rilevato autostradale tra la linea ferroviaria Pisa-Roma e l'argine medesimo. In base ai dati di progetto si può stimare che l'argine di cassa sarà spostato a monte di circa 60 m per una lunghezza di oltre 3 km.

In conseguenza di ciò la realizzazione dell'infrastruttura lungo l'asse ferroviario comporterà una significativa riduzione della cassa di espansione del Fiume Albegna, stimabile in termini di superficie in almeno 20 ettari. A ciò corrisponde una riduzione del volume della cassa stimabile tra 500.000 e 1.000.000 di m³, tenuto conto dell'altezza di progetto del rilevato arginale e dell'altezza media del piano campagna nel tratto considerato. Visto che i dati riportati nel progetto della Regione Toscana relativi all'evento 2012 prevedono un volume statico massimo di cassa di 8.2 milioni di m³, ne consegue una riduzione stimabile intorno al 10%.

Si rileva inoltre come i piloni del viadotto che consentiranno all'autostrada di superare il Fiume Albegna nei pressi di Albinia siano posizionati nell'area di cassa in destra idrografica del fiume, proprio nel delicato tratto compreso tra l'opera di presa e la testa del canale collettore che consente il deflusso delle acque dalla cassa di espansione verso il mare. Il rischio è che i piloni possano costituire un ostacolo al rapido deflusso delle acque.

Considerato quanto suddetto risulta essenziale effettuare ulteriori approfondimenti sul corretto funzionamento della cassa di espansione in virtù dell'interferenza con il tracciato autostradale.

Elementi puntuali di criticità dello studio idraulico

- Lo svincolo di Fonteblanda interferisce pesantemente con il Fosso Bufolareccia costringendolo a deviazioni eccessive che ne potrebbero ridurre significativamente l'efficienza idraulica (ovvero la capacità di funzionamento idraulico al passaggio delle piene). Volendo mantenere il tracciato stradale sarebbe auspicabile creare minori deviazioni del fosso realizzando nel contempo, all'interno dello svincolo stradale, delle casse di espansione in linea
- L'area denominata **Guinzone**, **classificata con classe di pericolosità idraulica P3** (Piano Gestione Alluvioni, Distretto Appennino Settentrionale) è caratterizzata da un esteso reticolo di canali di bonifica tali che gli studi preliminari eseguiti hanno escluso l'ipotesi di una soluzione con passaggio a raso a causa del rischio allagamento. Le soluzioni prospettate

per il superamento della citata criticità risultano comunque carenti in termini analitici a loro supporto.

Ulteriori elementi di criticità dello studio idraulico

Vedi rif. *Contributi relativi alle caratteristiche costruttive e geometriche dell'autostrada, delle complanari, sulla regimazione delle acque, sul rischio idraulico e su aspetti ambientali. - Allegato B alla del.G.C. n. 9 del 20.01.2017*

➤ **Gli eventi alluvionali da Loc. Quattro Strade – Orbetello Scalo – Ansedonia**

Dalla 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.

Il territorio di Orbetello compreso 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 stato 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.), blocco del traffico veicolare e ferroviario. 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 fogliame. 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 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**

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.

Questi appaiono insufficienti per le zone di Quattro Strade – Campolungo, Tre Aie – Pitorsino e pericolosi per la zona di Orbetello Scalo per i motivi di seguito riportati.

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 fogliame, non è sufficiente a garantire, in caso di piogge abbondanti o temporali di attività intensa, il convogliamento di tutte le acque nello scatolare, ciò provocherebbe un

allagamento della strada e dell'autostrada a quota più bassa, con ruscellamento fino alla galleria artificiale.

Non si riscontra 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.

➤ **Ancora sul rischio idraulico tra località Quattro Strade, Orbetello Scalo, Ansedonia.**

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.

Dalla lettura dei paragrafi 5.5, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10 si evince che non sono rappresentati graficamente tutti i canali previsti a monte, e descritti nella relazione, peraltro di dimensioni considerevoli quindi 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, ma non si evince 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.*” (erroneamente confuso con la Laguna di Orbetello)”

➤ **Criticità e pericolosità idraulica Loc. Pitorsino**

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, nella Tav. IDR 015 si legge “*da verificare caratteristiche geometriche attraversamento esistente sotto ferrovia e relativa compatibilità idraulica del reticolo di valle*” ; 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. Si evince quindi che i tombini di attraversamento ferroviario sono sottodimensionati, ed anche il reticolo di valle.

Non risultano poi impianti di trattamento delle acque di prima pioggia ed in tali zone dove, tra autostrada e complanari che la fiancheggiano, la superficie delle strade asfaltate è notevole se ne riscontra 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.

Componente Rumore e vibrazioni:

Dall'analisi della VIA presentata dalla SAT per il lotto 5B, in relazione alla componente rumore, ha evidenziato le seguenti principali criticità:

- l'inquadramento normativo nell'ambito della legislazione inerente la tutela dall'inquinamento acustico non è corretta; l'infrastruttura costituisce una infrastruttura stradale di nuova realizzazione, come definita al punto c) dell'articolo 1, comma 1 del DPR 142/2004 – Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447; mentre nella suddetta VIA l'intervento in progetto è stato considerato come un adeguamento di una infrastruttura esistente, fattispecie neanche presa in considerazione nella normativa di

riferimento in quanto una tale condizione presuppone il mantenimento dell'infrastruttura già presente.

Da quanto sopra esposto consegue che i limiti con cui è stato eseguito il confronto (tabella 2 del DPR 142/2004) sono limiti più alti di quelli che devono essere realmente applicati e i ricettori presso i quali il limite normativo corretto (tabella 1 del DPR 142/2004) risulta superato sono in numero notevolmente superiore rispetto a quelli individuati nella VIA; Pertanto, alla nuova infrastruttura dovranno essere applicati i limiti di cui alla tabella 1 del DPR 142/2004, riportata di seguito.

Tabella 1
(STRADE DI NUOVA REALIZZAZIONE)

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo D.M. 5,11,01 - Norme funz. e geom. Per la costruzione delle strade)	ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A - autostrada		250	50	40	65	55
B - extraurbana principale		250	50	40	65	55
C - extraurbana secondaria	C ₁	250	50	40	65	55
	C ₂	150	50	40	65	55
D - urbana di scorrimento		100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locale		30				

* per le scuole vale il solo limite diurno

Per tale fattispecie di infrastrutture è prevista quindi un'unica fascia di pertinenza acustica, all'interno della quale vige un unico limite per tutti i ricettori di una determinata tipologia, indipendentemente dalla distanza dall'infrastruttura stessa. Nella relazione tecnica si legge invece (pag. 117): Pertanto, nella tratta in cui è previsto l'adeguamento in sede dell'infrastruttura stradale esistente, sono stati considerati i limiti di:

- 50 dB(A) Leq per il periodo diurno e 40 dB(A) Leq per il periodo notturno, per scuole, ospedali, case di cura e case di riposo; per le scuole vale solo il limite diurno;
- 70 dB(A) Leq per il periodo diurno e 60 dB(A) Leq per il periodo notturno, per gli altri ricettori all'interno della fascia A (da 0 m a 100 m dal ciglio);
- 65 dB(A) Leq per il periodo diurno e 55 dB(A) Leq per il periodo notturno, per gli altri ricettori all'interno della fascia B (da 100 m a 250 m dal ciglio).

Tali limiti sono tratti dalla tabella 2 del DPR 142/2004 riferita alle strade esistenti. Essa è molto meno tutelante per i ricettori prossimi all'infrastruttura, e ovviamente più favorevole alla SAT, ma non applicabile al caso in esame per le motivazioni esposte sopra.

Tabella 2
(STRADE ESISTENTI E ASSIMILABILI)
(ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo Norme CNR 1980 e direttive PUT)	ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)
A - autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbana secondaria	C _a (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	C _b (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D - urbana di scorrimento	D _a (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	D _b (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locale		30				

* per le scuole vale solo il limite diurno

Quindi, nella VIA i limiti utilizzati per il confronto con i risultati delle simulazioni sono errati perché non sono relativi a quelli di un'autostrada di nuova realizzazione, contrariamente a quanto rilevabile dalla documentazione citata fornita dalla SAT, ma all'ampliamento (adeguamento è una definizione inesistente nella normativa di riferimento) di una infrastruttura in esercizio o ad un'infrastruttura in affiancamento.

- nella valutazione non è indicata l'incertezza della metodologia di stima utilizzata, basata sul metodo NMPB. Facendo riferimento alla norma UNI/TR 11326-2 *valutazione dell'incertezza nelle misurazioni e nei calcoli di acustica* parti 1 e 2, è possibile stimare un'incertezza estesa (riferita al solo modello di generazione, tralasciando il modello di propagazione) pari a 3,3 dB(A). Applicando i criteri decisionali previsti dalla parte 2 della norma citata, per tutti i ricettori per cui è stato stimato, nello scenario post mitigazione, un valore superiore a Ln-3,3 dB(A) (con Ln=limite normativo) deve essere considerata una condizione di **non conformità presunta**.

Tale tipologia di criterio ha lo scopo (cfr. punto 5.3 della Norma):

“casi di tipo A: si adotta la regola di decisione che combina accettazione stretta e rifiuto allargato, motivandola con la considerazione che la valutazione di conformità è finalizzata ad accertare il “rispetto” dei valori limite; in questo caso si vuole essere certi (con il livello

di fiducia prefissato) del rispetto dei valori limite, ossia dell'attuazione di adeguate azioni a tutela di chi potrebbe subire gli effetti indesiderati del mancato rispetto dei valori limite...”

Visto il livello di criticità legato all'inquinamento acustico di un'infrastruttura del tipo di quella in progetto, si deve avere la certezza pressochè assoluta del rispetto dei limiti normativi finalizzati alla tutela della salute umana.

Solamente nel caso in cui la stima derivante dal modello sommata all'incertezza estesa risulti inferiore al limite normativo si può parlare di conformità accertata, altrimenti si deve concludere per la non conformità presunta che corrisponde ad una condizione inaccettabile, stante la criticità del rumore in termini di danno alla salute umana.

- un'ulteriore criticità, che inficia fortemente l'attendibilità delle stime effettuate, è costituita dalla mancanza di validazione del modello attraverso misurazioni presso postazioni non utilizzate per la calibrazione dello stesso; le uniche misurazioni eseguite (tra l'altro suddivise in due gruppi a distanza di 5 anni tra loro) sono state utilizzate per la calibrazione del modello, ed è ovvio che a modello calibrato ci sia corrispondenza, visto che l'obiettivo della calibrazione è quello di far corrispondere il dato in uscita con le risultanze delle misurazioni. Al termine di tale processo sarebbero dovute essere eseguite ulteriori misurazioni, in punti diversi, che consentissero di dimostrare che il modello è valido per l'intera area di studio ovvero procedere ad un'ulteriore calibrazione. Ciò non è stato fatto e quindi non esiste alcuna dimostrazione della validità delle stime eseguite. Inoltre la calibrazione del modello è stata effettuata su misurazioni che hanno interessato la s.s. 1 Aurelia, un'infrastruttura completamente diversa in termini di manto asfaltato e caratteristiche del flusso di traffico (velocità e TGM) rispetto a quella in progetto. Ciò si traduce in un significativo errore per quanto concerne il *modello di generazione* (che incide in maniera preponderante rispetto a quello di propagazione sul risultato in uscita) la cui calibrazione sarebbe dovuta essere effettuata in una infrastruttura con caratteristiche analoghe a quella da realizzare;
- all'intera area di studio è stato assegnato un coefficiente G di assorbimento del suolo che corrisponde ad un terreno poroso (es. terreno agricolo), tale impostazione non è corretta per aree urbanizzate quali Fonteblanda, Orbetello scalo e Campolungo. La differenza tra una condizione di suolo completamente assorbente e quella di suolo completamente riflettente può essere anche di 6 dB(A). Confrontando i risultati della simulazione effettuata dalla SAT, per la condizione ante operam, con quella effettuata dall'ANAS per il Piano nazionale di contenimento ed del rumore predisposto ai sensi del DM 29 novembre 2000, si evidenzia che, a parità di tipologia di modello e di software utilizzato, nei ricettori presenti nell'abitato di Fonteblanda c'è una costante sottostima dei livelli da parte della SAT, con un valore medio di 11,1 dB(A), non giustificabili con le differenti scelte dei dati in ingresso. Analizzando invece la zona sud del tracciato (sempre per la parte sovrapposta all'Aurelia) la sottostima rimane, sia pure con un valore medio pari a 3,2 dB(A). E' da sottolineare che, per i ricettori più lontani, invece le differenze sono paragonabili a quelle della zona nord. Ciò evidenzia che il modello di generazione è calibrato per la sorgente attuale, completamente diversa da quella in progetto, e il modello di propagazione è inattendibile.
Da quanto evidenziato nei punti precedenti, si evince l'inattendibilità delle stime eseguite, con una conseguente sottostima dell'impatto sui ricettori e quindi un'insufficienza delle misure di mitigazione previste.
- l'errato inquadramento normativo porta alla non applicazione dell'art. 4 comma 2 del DPR 142/2004 che prevede che, per le nuove infrastrutture, si ricerchi il corridoio *progettuale che possa garantire la migliore tutela dei ricettori presenti*; tale condizione, specialmente per

Fonteblanda, Campolungo e Orbetello Scalo, non è certamente quella prevista nel progetto sottoposto a VIA.

Quanto sopra comporta che, presso la scuola di Fonteblanda, sia previsto il mancato rispetto dei limiti normativi e nessuna misura di mitigazione, neanche un intervento diretto sul ricettore. Ciò si traduce nell'impossibilità di usufruire degli spazi esterni all'edificio scolastico; oltretutto presso tale ricettore non è previsto alcun tipo di intervento perchè "sono ampiamente rispettati i limiti interni diurni di 45 dB(A)". Qualora fosse stata applicata la procedura di cui al punto precedente e si fosse correttamente applicata la definizione di ricettore, il corridoio infrastrutturale sarebbe stato allontanato e sarebbero stati dimensionati gli interventi di mitigazione necessari per usufruire degli ambienti esterni.

Il censimento dei ricettori è incompleto perchè prende in esame solamente gli edifici mentre la definizione di ricettore presente nella normativa di riferimento comprende, oltre ad essi, anche *aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici e aree esterne destinate ad attività ricreative e allo svolgimento della vita sociale della collettività*; presso tali ambiti non si dispone quindi di alcuna informazione in merito al rispetto o meno dei limiti normativi.

Per quanto concerne i ricettori esterni alla fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura, non è presente alcun dato che evidenzi il rispetto del limite di cui alla tabella C del DPCM 5.12.1997 (limite di immissione assoluto), ma ci si limita ad una generica enunciazione del rispetto della classificazione acustica. In prossimità dell'asse stradale in progetto sono presenti ricettori in classe II (laguna di Orbetello, monti a est di Orbetello scalo e Ansedonia), interessati anche dal contributo di altre sorgenti (es. linea ferroviaria, impianti di acquacoltura ecc.). La valutazione non fornisce dati che consentano di escludere il superamento dei limiti normativi in corrispondenza di tali aree;

stante quanto sopra, l'indagine è da ritenersi incompleta.

- la valutazione di incidenza sulle aree protette rimanda, in relazione al rumore, alla documentazione principale di VIA. Stante le criticità evidenziate, essa non può ritenersi esaustiva in merito agli impatti su tali aree. Anche se così non fosse stato, un tale approccio non è corretto perchè il rispetto dei limiti normativi, basati su parametri di percezione umana, non possono automaticamente escludere impatti su altre specie animali che si possono escludere solo nel caso cui il clima acustico rimanga invariato.

Componente Flora, vegetazione, fauna ecosistemi:

La direzione del nuovo tracciato autostradale percorre tutta la costa perfettamente da nord a sud, conseguentemente si evince quale potrebbe essere la portata dell'impatto della stessa sul libero passaggio delle specie da est a ovest (e viceversa) ovvero dall'interno verso la costa (e viceversa).

Questa infrastruttura di fatto taglia in due tutto il territorio separando nettamente la costa dall'entroterra: è evidente che tutto questo sarà causa di morte di migliaia di individui di varie specie faunistiche di piccole come di grandi dimensioni e, in particolare se si considerano queste ultime, di grave rischio anche per l'incolumità delle persone presenti all'interno dei veicoli coinvolti negli investimenti.

Lo studio di Valutazione di Incidenza nell'ambito della progettazione tecnica non tiene conto delle possibili soluzioni al problema.

In considerazione dunque di questo problema (effetto 'barriera ecologica') determinato dalla nuova infrastruttura e delle conseguenze sulle popolazioni faunistiche e sull'equilibrio ecologico degli habitat dei siti di interesse comunitario e regionale coinvolti, la progettazione dovrebbe prevedere numerosi manufatti specifici atti all'attraversamento guidato delle specie faunistiche (viadotti e sottopassaggi 'verdi') come **misura di mitigazione.**

Inoltre, proprio in considerazione che passa in parallelo o affiancamento a altre grandi infrastrutture lineari già esistenti, il progetto del tracciato deve procedere alla modifica puntuale con analoghi interventi anche delle altre già esistenti, in corrispondenza degli stessi punti di passaggio (**misure di**

compensazione). Questo tipo di manufatti per gli attraversamenti faunistici guidati sopra e/o sotto le infrastrutture sono da molti anni comunemente progettati e realizzati in tutta Europa.

In questi casi risulta necessario per una corretta progettazione andare a studiare preventivamente i punti dove le specie faunistiche tentano più frequentemente il passaggio nel caso delle infrastrutture già esistenti e quindi poi progettare, proprio nei siti specifici individuati, appositi manufatti atti al libero passaggio.

Le reti perimetrali tipiche dei bordi delle autostrade sono assolutamente insufficienti a fermare il tentativo di passaggio delle specie perché facilmente scavalcabili o scalabili. Infatti non vi è rete che tenga se un individuo di una specie vuole passare da un lato all'altro dell'infrastruttura: o vi sono specifiche strutture atte al passaggio corredate da adeguate barriere-guida laterali (capaci di 'portare' gli individui verso le imboccature dei sovrappassi o dei sottopassaggi), oppure le specie tenteranno ugualmente il passaggio con le relative conseguenze di cui sopra.

Nel documento SUA400 – Lotto 5B - *Sintesi non tecnica* (Cap 3. Quadro di Riferimento Ambientale, par. 3.4. *Vegetazione, flora fauna*, a pag. 29):

“Per la fauna è atteso un decremento locale della mortalità per collisione in ragione dell’inserimento della recinzione perimetrale, senza peraltro che sia prevedibile una eliminazione del problema. Da notare che alcune specie di mammiferi di media e grande taglia presentano dinamiche di mobilità nell’area e che la loro capacità di sottopassare o saltare le recinzioni potrebbe comunque determinare pericolosi accessi al sedime autostradale. Per la fauna atta al volo dovrebbero aversi un aumento della probabilità di collisione per aumento della velocità media dei mezzi e per la riduzione delle quinte verdi lungo strada che costringono gli animali ad alzare la linea di volo (...)”

La contraddittorietà è evidente di queste asserzioni, che prima indicano la recinzione come valido strumento poi spiegano che per molte specie essa non ha alcun effetto.

Il PIT/PPR approvato con D. C.R. n. 37 del 27 marzo 2015 conferma chiaramente quanto l'effetto 'barriera ecologica' è una questione centrale su cui concentrare l'attenzione:

(PIT, Ambito 20 - Bassa Maremma e Ripiani Tufacei, al Cap. 3.2 - Invarianti strutturali, I Caratteri Ecosistemici del Paesaggio, Valori, nel paragrafo Criticità a pag.32): *“La fascia costiera subisce inoltre l’effetto di barriera ecologica realizzato dal corridoio infrastrutturale dell’Aurelia e dalla linea*

ferroviaria, intensificato per la concentrazione dell’edificato nella fascia delimitata dalle due strutture.

e ancora (PIT, Ambito 20 - Bassa Maremma e Ripiani Tufacei, al Capitolo 5 riguardante gli 'Indirizzi per le politiche' a pag. 60 è espressamente indicato fra questi indirizzi al punto 18):

“Promuovere interventi volti a mitigare l’effetto di barriera ecologica causato dagli assi stradali e ferroviari esistenti e dall’urbanizzazione sviluppata tra questi. Nelle previsioni infrastrutturali, favorire soluzioni che garantiscano la permeabilità ecologica e la continuità delle direttrici di connettività.”. e poi ancora (nello stesso documento al punto 22): *“Evitare ulteriori processi di frammentazione e marginalizzazione dei sistemi dunali e agro-ambientali a opera di infrastrutture e urbanizzazioni continue (con particolare attenzione alla piana del Fiora e dell’Albegna e all’entroterra dell’Argentario). A tal fine è necessario garantire che le nuove infrastrutture non accentuino l’effetto barriera del corridoio “Aurelia vecchia - ferrovia” e realizzino la migliore integrazione paesaggistica dei tracciati con la trama consolidata della rete viaria storica e con la maglia agraria della bonifica”.*

Ne consegue che l’effetto di barriera tra gli ambienti costieri e lacustri e le pianure e colline interne si aggraverebbe con la trasformazione dell’Aurelia nel nuovo asse autostradale Rosignano- Civitavecchia.”

Anche il Documento di Valutazione di Incidenza redatto per il Piano Territoriale di Coordinamento

Provinciale – al Cap. 7. ‘Conclusioni ed indicazioni circa le misure di mitigazione e compensazione’).

cita **“L’individuazione di misure di mitigazione prende spunto dalle opere che potrebbero dare luogo ad incidenze sugli habitat e sulle specie vegetali e animali selvatiche, con riferimento: omissis.....All’eventuale interruzione delle continuità dei corridoi ecologici utilizzabili da parte delle specie vegetali e animali selvatiche per la migrazione e la distribuzione geografica. Si prescrive quindi l’adeguata e scrupolosa realizzazione di opere e misure di mitigazione per la riduzione degli impatti sugli habitat e le specie”**

Dal confronto quindi anche con questi altri documenti di indirizzo territoriale è evidente quanto la Valutazione di Incidenza in oggetto appaia inadeguata e il progetto della nuova autostrada assolutamente carente di ogni struttura atta a mantenere e migliorare la possibilità di passaggio delle specie faunistiche (*connectivity*) attraverso il territorio tagliato dalla nuova infrastruttura.

Tutto il documento è ‘costruito’ su un errato principio dal punto di vista ecologico-scientifico. Questo principio, porta inevitabilmente alla conclusione che l’infrastruttura in oggetto non avrebbe alcun tipo di impatto sugli ecosistemi e sulle popolazioni faunistiche che vi risiedono per la seguente motivazione:

“ (...), il carattere di inserimento del Progetto in esame in un fascio infrastrutturale esistente, con limitati scostamenti rispetto all’attuale percorso della SS Aurelia e della Ferrovia, portano a considerare con maggiore attenzione le eventuali interferenze dirette e di breve distanza, in quanto gli effetti di alterazione che maggiormente possono ripercuotersi a distanza - con particolare riferimento all’effetto barriera - già sono operanti sul territorio e non verranno sostanzialmente modificati.”

Nel caso dell’ampia nuova infrastruttura autostradale in oggetto, realizzata proprio in vista di un presunto notevole aumento del traffico veicolare è dunque un evidente errore affermare che l’effetto barriera ecologica complessivo (dovuto alla somma di quello già determinato dall’Aurelia e dalla ferrovia con quello della nuova autostrada) possa essere ritenuto non significativo.

Tenuto conto altresì che tutti i paragrafi riportano la 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.”** (confuso con la laguna di Orbetello) si ritiene che non sia possibile condurre le acque fino al mare, il corpo ricettore è la vicina Laguna di Orbetello, area vincolata 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.

Si fa presente che tutti gli interventi che possono avere incidenza devono essere sottoposti a valutazione di incidenza ai sensi dell’art.6 della direttiva 92/43/ce, dell’art.5 del DPR 357/1997 e dell’art.87 della LRT n.30/2015 dove devono essere verificati i possibili effetti sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio sul sito protetto, valutando altresì già in questa 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.

Si richiede la riformulazione del Documento di Valutazione di Incidenza che tenga in considerazione tutti gli aspetti e le eventuali misure di mitigazione e compensazione di cui sopra.

Componente Paesaggio e beni culturali:

Vedi rif. *Parere di Conformità Urbanistico-edilizia agli strumenti di Pianificazione territoriale - Allegato A alla del.G.C. n. 2 del 10.01.2017*

Si conferma quanto già riportato dalla Commissione Locale per il Paesaggio nella seduta del 09/01/2017, parere n.1, Verbale n.1, che ha espresso il seguente parere all'unanimità:

“La commissione preso atto che l'intervento in oggetto riguarda la realizzazione di una infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale a completamento del cosiddetto “Corridoio Tirrenico”, che mette in comunicazione il nord ed il sud/ovest dell'Europa con l'Italia meridionale, al fine di valutare relativamente alla coerenza con il PIT/Piano Paesaggistico Regionale approvato con D.C.R.T. n. 37 del 27/03/2015 - BURT n. 28 del 20.05.2015, esprime le seguenti considerazioni:

- *l'opera nel suo complesso presenta un elemento potenziale di rischio per l'alterazione dei caratteri strutturali e della qualità estetico percettiva del paesaggio;*
- *sono presenti particolari criticità paesaggistiche nella progettazione degli svincoli, che comportano un impegno di suolo importante, e dei viadotti sui corsi d'acqua Albegna ed Osa.*

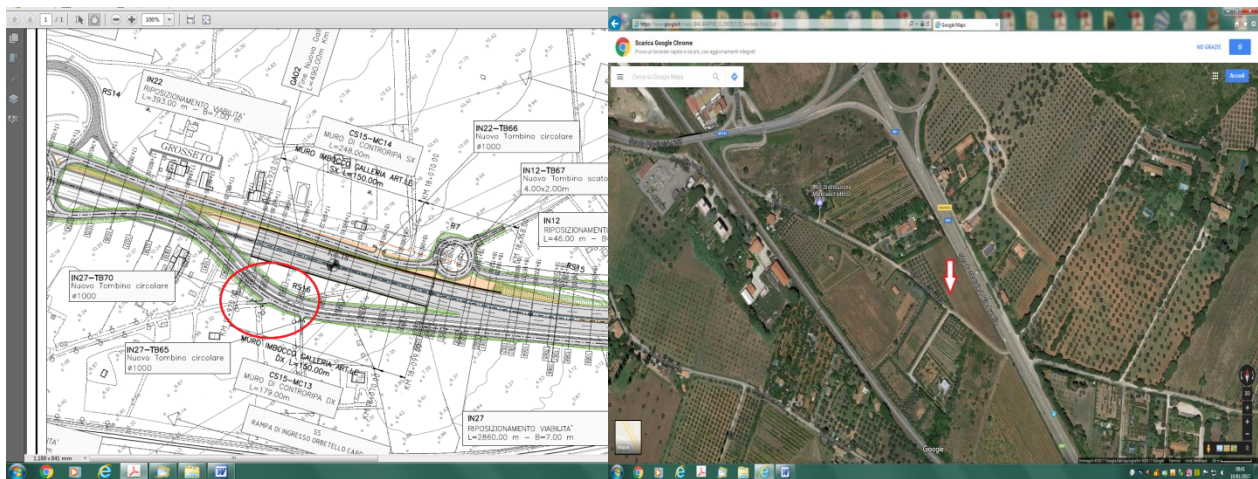
Al fine di poter esprimere un parere sulla coerenza al Piano Paesaggistico Regionale la commissione ritiene che la documentazione prodotta in questa fase progettuale (Progetto Definitivo) non contenga elementi specifici di dettaglio quali tipologia dei materiali, colori e finiture.

Nella Relazione Generale al cap 4.10 – l'Integrazione Paesaggistica – vengono evidenziati solamente gli interventi di sistemazione a verde.

I foto inserimenti risultano non sufficienti per una visione completa dell'opera, limitandosi ad alcuni ambiti e con viste da punti di ripresa non significativi.”

Oltre a quanto sopra riportato si richiede una maggiore attenzione a quegli aspetti legati alla salvaguardia ed alla tutela delle varie emergenze archeologiche, elementi presenti in molte zone che caratterizzano da sempre il nostro territorio e ne valorizzano la qualità estetico percettiva oltre ad attribuirne un valore identitario inestimabile.

Si segnala tra le altre presenze in particolar modo il tracciato della ex via “Consolare Aurelia” La Consolare Aurelia è l'attuale Strada di Torre Vecchia (a soli 50 mt. si trova il Casale di Torre Vecchia notificato ai sensi del Capo I del D.Lgs. 42/2004 ex 1089/39) a valle è attualmente denominata Vicinale Vecchia Aurelia. Le emergenze storico artistiche che verrebbero demolite sono il muro in pietra arenaria e due Portali, entrambi di origine spagnola.



Estratto tavola STD 410-2 ed immagine satellitare del luogo delle emergenze storico artistiche



I resti di tali muri si trovano ancora interi anche nella zona di Cameretta lungo la strada omonima e lungo la S.P. all'ingresso di Orbetello.

Componente materiali di scavo, rifiuti e bonifiche:

Vedi rif. *Contributi relativi alle caratteristiche costruttive e geometriche dell'autostrada, delle complanari, sulla regimazione delle acque, sul rischio idraulico e su aspetti ambientali.* - Allegato B alla del.G.C. n. 9 del 20.01.2017

In merito al reticolo posto a valle della linea ferroviaria non viene fatta nessuna in progetto e neppure chi dovrà affrontare gli oneri: nelle planimetrie del "sistema di drenaggio" da IDR102 a IDR108 non sono rappresentati nè 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.

Si richiede la riformulazione del Documento di Valutazione di Incidenza che tenga in considerazione anche questi aspetti e le eventuali risoluzioni.

Componente salute pubblica:

- Il problema degli incidenti stradali sempre più frequenti che coinvolgono animali di grosse dimensioni è di dominio pubblico. Forse i redattori del progetto in esame non si sono resi conto delle caratteristiche del paesaggio attraversato dal punto di vista del popolamento faunistico, dove è risaputa la consistenza delle popolazioni di Ungulati che risiedono nelle zone attraversate. Il progetto in questo territorio, di una nuova infrastruttura di simili

dimensioni, aumenterà notevolmente l'effetto barriera già provocato dalle infrastrutture presenti, non prevedendo alcuna opportuna struttura adatta a guidare e far passare le specie sopra o sotto la stessa (cavalcavia o sottopassaggi) vuol dire che si innescherà un continuo rischio di interazione delle specie animale con la carreggiata e, conseguentemente, con il traffico veicolare mettendo a repentaglio la sicurezza della circolazione stradale.

- Il progetto autostradale trova il suo vero significato e la sua importanza per il pubblico interesse con l'abbassamento della pericolosità attraverso l'eliminazione delle intersezioni a raso attualmente presenti sull'Aurelia e nell'allargamento nell'allargamento della sua sezione stradale. In realtà per la valutazione del progetto si devono sommare gli effetti sull'incidentalità seguenti:
 - incidentalità sulle nuove complanari;
 - incremento dell'incidentalità sulle strade esistenti per l'aumento del traffico indotto dall'Autostrada.

Si rileva in particolare, 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 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 le percorrono 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.

- Visto il livello di criticità legato all'inquinamento acustico di un'infrastruttura del tipo di quella in progetto, si deve avere la certezza pressoché assoluta del rispetto dei limiti normativi finalizzati alla tutela della salute umana. Solamente nel caso in cui la stima derivante dal modello sommata all'incertezza estesa risulti inferiore al limite normativo si può parlare di conformità accertata (con il livello di fiducia scelto), altrimenti si deve concludere per la non conformità presunta che corrisponde ad una condizione inaccettabile, stante le criticità del rumore in termini di danno alla salute umana.

Componente Beni materiali (infrastrutture, attività produttive, attività agricole, ecc.):

Per quanto riguarda la componente di cui sopra si rimanda a quanto già espresso nei precedenti pareri che si allegano alla presente:

Vedi rif. *Parere di Conformità Urbanistico-edilizia agli strumenti di Pianificazione territoriale - Allegato A alla del.G.C. n. 2 del 10.01.2017*

Vedi rif. *Contributi relativi alle caratteristiche costruttive e geometriche dell'autostrada, delle complanari, sulla regimazione delle acque, sul rischio idraulico e su aspetti ambientali. - Allegato B alla del.G.C. n. 9 del 20.01.2017*

componente Aspetti socio-economici

- 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.

- 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.
- Il tracciato produce un avanzamento verso l'area della sorgente termale ostacolando il potenziale sviluppo economico-turistico, ed insieme un contrasto con i valori paesaggistici dell'area.
- Viene compromessa ogni relazione urbana tra le parti a monte e a valle del tracciato, entrambe comprese dalla barriera autostradale.
- 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.

Oltre a quanto sopra riportato si rimanda a quanto già espresso nei precedenti pareri che si allegano alla presente:

Rif. *Parere di Conformità Urbanistico-edilizia agli strumenti di Pianificazione territoriale - Allegato A alla del.G.C. n. 2 del 10.01.2017*

Rif. *Contributi relativi alle caratteristiche costruttive e geometriche dell'autostrada, delle complanari, sulla regimazione delle acque, sul rischio idraulico e su aspetti ambientali. - Allegato B alla del.G.C. n. 9 del 20.01.2017*

CONCLUSIONI Parere Sfavorevole sulla base dell'istruttoria e delle valutazioni specifiche evidenziate in precedenza.

Il Dirigente
Settore Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici
(Ing.Luca Carretti)



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. 2 DEL 10-01-2017

**OGGETTO: PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12
ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – DETERMINAZIONI**

L'anno duemiladiciassette addi dieci del mese di Gennaio, alle ore 13:50, 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		6	0

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	6	
Favorevoli	6	
Contrari	0	
Astenuti	0	

e dichiara la Deliberazione:

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

[] Immediatamente eseguita 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;

Vista la nota assunta in data 09.12.2016 con prot. 46076 della Regione Toscana – Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale – *Settore Infrastrutture di trasporto strategiche e cave* che fissa il termine del 10 Gennaio 2017 a tutte le Amministrazioni interessate per predisporre e trasmettere il proprio parere in merito alla localizzazione del tracciato nel quale dovrà essere espressamente dichiarata la conformità o la difformità delle opere nei confronti dei rispettivi strumenti di pianificazione territoriale.

Considerato che ciascun Ente interessato dovrà produrre l'attestazione di conformità urbanistica dell'infrastruttura, l'espressione del parere ed ulteriori altri documenti;

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;

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 nel documento che allegato sotto la lettera "A" forma parte integrante e sostanziale del presente atto.

Deliberazione N° 2 del 10-01-2017

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.



COMUNE DI ORBETELLO

Provincia di Grosseto

PARERE EX ART. 49 D.LGS. 18 AGOSTO 2000, N.267, PROPOSTA DELIBERAZIONE RIGUARDANTE:
**PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12 ROSIGNANO –
CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – DETERMINAZIONI**

Il sottoscritto, responsabile del Settore PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, formula, ai sensi dell'Art. 49 del D.LGS 18 Agosto 2000 n. 267, il proprio parere Favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento.

Orbetello, Li 10-01-2017

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
LUCA CARRETTI

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA N. 1 del 10-01-2017

Atto firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e norme collegate



COMUNE DI ORBETELLO

Provincia di Grosseto

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Deliberazione di GIUNTA N° 2 del 10-01-2017, avente ad oggetto PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12 ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – DETERMINAZIONI, pubblicata all'albo pretorio di questo ente per quindici giorni consecutivi ai sensi dell'art. 124 comma i, del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 e dell'art. 32, comma 1, Legge 18.06.2009, n. 69.

Orbetello, li 10-01-2017

IL RESPONSABILE DELLE PUBBLICAZIONI
CAPEZZUOLI LAURA

Atto firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e norme collegate



Allegato "A"

OGGETTO: PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA "A12": ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA (Lotto 5B) – PARERE IN MERITO ALLA CONFORMITA' O ALLA DIFFORMITA' DELLE OPERE NEI CONFRONTI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE.

In relazione alla documentazione trasmessa dalla SAT (Società Autostrada Tirrenica p.a.) in data 01.12.2016 con note assunte al prot. n. 45090 e n. 45163 e la successiva nota del 09.12.2016 con prot. 46076 trasmessa dalla Regione Toscana che richiede alla Provincia e alle Amministrazioni interessate di predisporre il proprio parere in merito alla localizzazione nel quale dovrà essere espressamente dichiarata la conformità o la difformità delle opere nei confronti dei rispettivi strumenti di pianificazione territoriale inerente il progetto definitivo del completamento dell'autostrada "A12" – Rosignano – Civitavecchia – lotto 5 B, tratto Fonteblanda – Ansedonia, si specifica quanto segue.

PREMESSE

Si sono verificati i contenuti della D.G.R.T. n. 916/2013 che la Regione Toscana ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e SAT riportando gli esiti dell'istruttoria svolta per lo sviluppo della progettazione definitiva e della documentazione per la valutazione di impatto ambientale e di localizzazione ai fini dell'espressione del CIPE. La Regione Toscana, nella suddetta delibera, prescriveva i relativi approfondimenti a tutti gli elementi segnalati dagli enti locali e dagli uffici regionali, con una particolare attenzione verso le considerazioni conclusive, alle quali la stessa SAT (Società Autostrada Tirrenica p.a.) ha risposto nella *Relazione generale di inquadramento* – Rif. Elaborato PCC 500. Di seguito si riportano le considerazioni conclusive di cui alla D.G.R.T. n. 916/2013:

1. il progetto dovrà tenere conto degli studi e progetti degli interventi urgenti e indifferibili di ripristino e messa in sicurezza sviluppati a seguito dell'evento alluvionale verificatosi nel novembre 2012; tra gli aspetti da tenere in considerazione si segnala che nel tratto tra il fiume Osa e l'Albegna è in fase di progettazione una cassa di espansione per la messa in sicurezza dell'abitato di Albinia; nella fase di progettazione definitiva è necessario quindi che la localizzazione definitiva del tracciato sia coordinata con gli uffici regionali ai fini di una progettazione integrata che contempra le varie esigenze e garantisca la riduzione del consumo di suolo, anche verificando la possibilità di utilizzare il rilevato autostradale con funzioni di contenimento idraulico per il lato a monte della cassa e di espansione; e ciò sia allo scopo di ridurre gli elementi di divisione del territorio, sia di contenere le spese di realizzazione della cassa di espansione.
2. In coerenza con le segnalazioni degli enti locali e le indicazioni della stessa SAT, è necessario che in fase di definizione finale del tracciato siano approfonditi gli effetti sul sistema idrogeologico e sia garantito che gli scavi non determinino alcuna interferenza con la circolazione idrica sotterranea in particolare con le terme dell'Osa;
3. la progettazione coordinata tra cassa di espansione ed autostrada potrà quindi garantire anche la migliore definizione del passaggio nella zona di Albinia, lasciando un adeguato

ambito territoriale in coerenza con le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti ed evitare per quanto più possibile l'interferenza con l'insediamento di Fonteblanda, limitando al massimo la netta separazione tra zona produttiva a servizio del porto di Talamone e centro abitato;

4. nel tratto Albinia-Orbetello, in caso di interferenza con gli insediamenti ed in particolare nell'area di Campolungo rispetto alle attività artigianali e industriali presenti, dovranno essere verificate a livello di progettazione definitiva le soluzioni più idonee a mitigare l'impatto con alcuni edifici più direttamente interessati;
5. 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;
6. la progettazione definitiva dei lotti mancanti dovrà garantire l'adeguatezza delle complanari rispetto alle esigenze della mobilità locale e dovrà altresì prevedere le opere necessarie a garantire la continuità e la sicurezza della viabilità locale in coerenza con le norme generali, i criteri di sicurezza e quanto già prescritto nelle precedenti deliberazioni, attraverso una viabilità complanare di caratteristiche tali da consentire i collegamenti con i porti e le aree a forte valenza turistica;
7. la progettazione definitiva del lotto in argomento (5b), dovrà raccordarsi con la progettazione definitiva del lotto 4 per una valutazione complessiva;

VERIFICA DI CONFORMITA' AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

IL PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI ORBETELLO

ARTICOLAZIONE DEL PIANO STRUTTURALE

Il Piano Strutturale del Comune di Orbetello, approvato ai sensi dell'art. 52 e 53 della legge Regionale del Governo del Territorio 1/2005 con Del.C.C. n.16 del 19 Marzo 2007, si pone come obiettivo prioritario e statutario *"la conservazione e l'arricchimento delle risorse territoriali in modo da affidarle alle generazioni future"* (Art. 9, comma 1 – Definizioni e contenuti dello Statuto del territorio – Disciplina del P.S.).

Le risorse sono il parametro con il quale è organizzato lo Statuto, pertanto le invarianti strutturali, che caratterizzano l'identità territoriale e quindi sostanziano lo Statuto, sono individuate per ogni risorsa, volta volta essendone regola o prestazione, o identificandosi con un bene o una risorsa medesima come recita l'art. 4 della legge regionale 1/2005. Lo Statuto definisce criteri per l'utilizzo delle risorse, livelli minimi prestazionali o di qualità. La definizione dei sistemi e sottosistemi, così come delle azioni strategiche seguono il percorso imperniato su risorse e invarianti.

La nuova LRT 65/2014 - Norme per il governo del territorio – conferma gli stessi obiettivi prioritari affidati alla componente statutaria che ricopre il ruolo di salvaguardia, conservazione e arricchimento delle risorse territoriali.

Tutti gli atti di governo, i piani e progetti pubblici e privati debbono dimostrare la conoscenza e il rispetto dei contenuti del Piano Strutturale.

Il territorio di Orbetello si suddivide in 3 Sistemi territoriali: della collina, della pianura e della costa, le cui politiche di tutela si devono associare a strategie di promozione ambientale, paesaggistica, turistica, agricola, culturale. I sottosistemi di conseguenza sono individuati unendo ai caratteri fisici le componenti identitarie della percezione e della funzionalità. Il territorio è letto attraverso le relazioni tra i suoi elementi costituenti: morfologia, viabilità (principale, minore e poderale), sistema insediativo (nuclei, fattorie, poderi, ecc.), ordinamenti agrari.

Anche i sottosistemi territoriali sono 3:

- prevalentemente non urbanizzato con connotazioni ambientali e paesaggistiche
- prevalentemente non urbanizzato con connotazioni rurali consolidate dall'utilizzo agricolo

- prevalentemente urbanizzato, connotato dall'identità urbana o dalla infrastrutturazione del territorio

In riferimento alle modalità d'uso delle risorse e alla distribuzione delle funzioni il territorio si suddivide inoltre anche in sistemi e sottosistemi funzionali:

- sistema della città e dei servizi articolato nei sottosistemi
 - la rete dei servizi e della mobilità
 - la residenza e i servizi di supporto
- sistema delle attività produttive articolato nei sottosistemi
 - la filiera del turismo
 - la filiera delle attività agricole
 - la filiera delle attività industriali e artigianali e del commercio

In sostanza il Piano Strutturale mediante il quadro delle conoscenze, gli elaborati cartografici, la Disciplina, riconosce e descrive l'insieme dei luoghi costituenti il territorio del Comune di Orbetello e li relaziona per ambiti eterogenei corrispondenti ai principi statutari e agli obiettivi della politica urbanistica comunale (sistemi e sub-sistemi territoriali, sistemi e sub-sistemi funzionali, Unità Territoriali Organiche Elementari) per i quali sono determinati i limiti di utilizzo, norme comportamentali, indirizzi e parametri di gestione.

Quanto sopra descritto è necessario alla comprensione degli obiettivi strategici individuati nel rispetto dei principi statutari definiti dal Piano Strutturale attraverso la sovrapposizione dei vari sistemi che compongono il territorio di Orbetello e nella sua articolazione in U.T.O.E.. Per ogni UTOE sono definite e descritte le azioni di trasformazione, lo stato delle risorse e gli interventi di miglioramento delle loro prestazioni, lo stato delle conoscenze, criticità e valori delle stesse risorse.

CONFORMITA' DEL TRACCIATO AL PIANO STRUTTURALE

Il percorso del tracciato autostradale presentato come progetto definitivo dalla SAT risulta del tutto incompatibile con quello presentato nel preliminare siglato con Delibera CIPE 2008 (tracciato più interno) sul quale è stato impostato e redatto il Piano Strutturale che non lo individua cartograficamente ma lo recepisce nella definizione dei suoi indirizzi pianificatori e nelle UTOE (ambiti territoriali) che attraversa, prefissandosi di adeguare le varie azioni di trasformazione in base alla definizione del progetto infrastrutturale. Su tali indicazioni progettuali (tracciato precedentemente proposto) è stato svolto un lungo lavoro di analisi del territorio e di conoscenza di tutte le sue componenti statutarie fino alla definizione degli obiettivi strategici generali che compongono la struttura principale dell'atto di pianificazione preordinato al successivo Regolamento Urbanistico operativo.

Pur essendo questa un'opera di notevole interesse pubblico, non deve essere trascurato l'impatto ambientale, paesaggistico, archeologico che avrebbe sul nostro territorio ed è indispensabile sottolineare quanto questo inciderebbe soprattutto sull'economia stessa del paese nel rispetto della risorsa insediativa di uguale interesse pubblico.

"lo Statuto assume il territorio come variabile indipendente dotata di qualità diffusa, che nel suo insieme rappresenta la risorsa affidata alla tutela e al godimento della comunità locale".

Il Piano Strutturale nel rispetto di quanto riportato sopra ed in piena coerenza con gli indirizzi ed obiettivi dei piani sovracomunali si pone obiettivi di riqualificazione finalizzati allo sviluppo delle attività turistiche, al mantenimento di un assetto agricolo caratteristico fin dai tempi della Riforma Fondiaria ed allo sviluppo di attività portuali come quella di Talamone per la quale sono da tempo stati approfonditi gli aspetti legati alla mobilità ed alla risoluzione dei collegamenti viari in base all'ipotesi di tracciato già siglato dalla Delibera CIPE 2008.

Le soluzioni sono state proposte su di un'attenta analisi del progetto dell'autostrada Tirrenica che prevedeva il declassamento e riqualificazione a "Strada Parco" dell'attuale Via Aurelia. Si ricorda come l'interconnessione tra la S.P. n.1 Talamone-Magliano e la Via Aurelia avrebbe consentito di eliminare l'attraversamento di Fonteblanda da parte dei flussi di domanda da/per Talamone, limitando quindi la funzione degli attuali ingressi/uscite della Via Aurelia alle sole esigenze di accessibilità di quest'ultimo centro urbano.

Nell'analizzare e verificare gli indirizzi dati dal Piano strutturale e contenuti nel Sottosistema del territorio prevalentemente urbanizzato, connotato dall'identità urbana o dalla infrastrutturazione del

territorio (Art. 11 della Disciplina del P.S. – Sistemi e sottosistemi), il Piano fissa obiettivi statuari della qualificazione e della caratterizzazione dei poli urbani e degli abitati esistenti, che il Regolamento Urbanistico attua tramite regole ed interventi di consolidamento, saturazione e crescita. Pur non ammettendo l'espansione urbanistico-edilizia secondo forme di lottizzazione urbana diverse dalla crescita dei centri abitati consolidati, che possano configurare isolati episodi di antropizzazione nel territorio non urbanizzato definisce azioni di riqualificazione di stati attuali di antropizzazione consolidata o di degrado.

Sono inoltre stabiliti i seguenti obiettivi strategici generali:

- ai fini dello sviluppo socio-economico la qualificazione delle attività commerciali, il consolidamento delle attività industriali e artigianali, con allocazione di quelle di rilevanza sovra comunale, lo sviluppo delle attività portuali, nautiche e diportistiche;
- ai fini della qualità ambientale la mitigazione dei rischi, la difesa degli ecosistemi
- ai fini dell'identità territoriale e della qualità paesaggistica la valorizzazione del patrimonio insediativo, la valorizzazione del patrimonio culturale;
- ai fini della qualità urbana la riqualificazione morfologica e funzionale degli abitati di recente impianto, completamenti, espansioni, la riqualificazione degli ambiti urbani in aree ambientalmente fragili;
- ai fini della funzionalità del territorio la dotazione infrastrutturale, la dotazione e l'accessibilità ai servizi e alle attrezzature di interesse collettivo, la dotazione di attrezzature e di servizi di rilevanza sovracomunale

Con la sovrapposizione del tracciato come proposto da SAT nel progetto definitivo 2016 su tutti i centri abitati che compongono il territorio di Orbetello come Fonteblanda, Albinia, Campolungo, Orbetello Scalo risulta già una totale difformità rispetto ai contenuti di quanto sopra riportato.

Anche a livello territoriale è la stessa maglia infrastrutturale a guidare l'estensione dei poli insediativi di più recente formazione. Si espandono, infatti, i nuclei sorti in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, localizzate nei punti di innesto fra l'Aurelia e i principali percorsi di penetrazione; Orbetello Scalo, Albinia e Fonteblanda si estendono vistosamente nel tempo, acquisendo il ruolo e la fisionomia di nuove polarità insediative, mentre lo stesso territorio rurale porta evidenti i segni delle profonde trasformazioni subite.

E' chiaro come ai sistemi insediativi nei vari ruoli che hanno assunto nel tempo gli venga attribuito un valore identitario, che individuato come componente statutaria nel suo atto di pianificazione principale si riassume come di seguito.

Fonteblanda

Lo scalo ferroviario di Talamone, situato a qualche chilometro dal paese, è stato con il tempo circondato da diverse abitazioni che hanno contribuito alla formazione del centro urbano chiamato Fonteblanda. Tale piccolo centro si è sviluppato, in seguito, lungo le direttrici dell'incrocio fra la Statale Aurelia e la Provinciale Talamone-Montiano, al centro di una vera e propria corona collinare di modesta elevazione. Fonteblanda presenta inoltre un'espansione a carattere produttivo a monte dell'Aurelia e **costituisce il riferimento logistico delle aggregazioni turistiche in prossimità della foce dell'Osa.**

Albinia

Si forma quasi completamente nel dopoguerra da un impianto di nucleo sull'omonima stazione ferroviaria completando il segmento fra l'Aurelia e ferrovia, secondo uno schema definito dalle generatrici viarie ortogonali dell'Aurelia stessa e della S.S. 74, che qui si intersecano. L'insediamento si genera in un punto nodale fra la vasta area agricola e la fascia costiera. **La ragione d'essere originaria ed attuale di Albinia è rappresentata dal fatto di costituire il "riferimento urbano" di questi contesti territoriali d'uso divenuti altamente produttivi.** Risulta evidente come l'evoluzione possibile di questo insediamento e quella delle attività produttive del contesto di gravitazione, siano strettamente intrecciate.

Sulla base dei caratteri specifici dei luoghi sono assegnati i seguenti ruoli:

- a Orbetello e ad Albinia quello di centri urbani maggiori, l'uno centrale per offerta di servizi e valori storici; l'altro centrale per offerta di attività produttive e sviluppo insediativo;
- a Fonteblanda quello di centro di riferimento per lo sviluppo delle attività del contesto, tramite sviluppo e riqualificazione delle diverse funzioni anche ai fini del miglioramento

dell'identità urbana: supporto alla portualità non localizzabile a Talamone, rapporto con il termalismo di Bagnacci dell'Osa, piede dell'entroterra collinare rurale non agricolo.

L'inserimento di svincoli geometricamente così complessi ed articolati che occupano gran parte della superficie territoriale posta ai margini est degli abitati di Fonteblanda ed Albinia che in contrapposizione all'asse longitudinale della S.S. Aurelia posto nel versante ovest determina una definitiva chiusura dei due abitati tale da togliere qualsiasi altra possibilità di sviluppo economico o riqualificazione insediativa futura, ma più grave è la conseguente distruzione di quella risorsa identitaria individuata nel Quadro Conoscitivo e dallo Statuto del Piano come Invariante Strutturale in quanto renderebbe vanificato il ruolo a loro affidato fin dalla loro origine. In questo caso la distruzione non sarebbe soltanto fisica ma soprattutto socio-culturale ed economica.

L'intervento proposto è in contrapposizione non solo quindi con la pianificazione comunale ma con il più alto concetto di sviluppo sostenibile introdotto dalla Regione Toscana fin dalla Legge Regionale n. 5/1995 ed approfondito con la Legge Regionale sul governo del territorio n. 1/2005 e confermato anche con la LRT 65/2014.

Si ricorda inoltre che la pianificazione comunale deve essere redatta in coerenza con la pianificazione provinciale (PTCP) e quella regionale (PIT) garantendo la piena conformità (*coerenza esterna*) con le normative vigenti.

Anche nel descrivere quanto contenuto e descritto per la filiera del turismo (Art. 11 della Disciplina del P.S. – Sistemi e sottosistemi) è verificata l'incompatibilità del progetto infrastrutturale così come proposto.

Il Piano assume il contenuto statutario del PTC relativo al turismo inteso quale attività fondamentale per la crescita economica, una delle attività trainanti anche per la pluralità degli effetti indotti e per le positive ricadute sui livelli occupazionali. Il Piano identifica nell'insieme delle componenti diffuse e specifiche di paesaggio, di quelle lineari dei percorsi e di quelle puntuali del patrimonio storico e artistico, oltre che nelle funzioni connesse con l'agricoltura, una rete funzionale tesa a favorire le relazioni, le sinergie, i flussi di interdipendenza, ai fini dello sviluppo del turismo strettamente dipendente dalle specificità e dalle identità del territorio.

“Pertanto si definiscono:

come poli delle attività ricettive turistiche: la portualità riferita all'approdo turistico, anche quale piede costiero del Parco della Maremma; il Termalismo (osa) e lo sport anche come offerte aggiuntive della ricettività turistica rurale dell'entroterra, di quella balneare costiera e di quella urbana di qualità;

Per quanto sopra si ritiene la proposta di progetto definitivo autostradale pervenuta in data 29.11.2016 non conforme ma soprattutto non compatibile con la pianificazione effettuata dal Piano Strutturale del Comune di Orbetello.

IL REGOLAMENTO URBANISTICO COMUNALE

Sovrapposizione del tracciato con il Regolamento Urbanistico del Comune di Orbetello approvato con Del.C.C. n. 8 del 07.03.2011 con le modifiche di cui la successiva *“Variante al Regolamento Urbanistico comunale in adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in seguito al pronunciamento della Conferenza Paritetica Interistituzionale ai sensi artt. 24,25,26 della L.R.T. 1/05 e ss.mm.ii.”* approvata con Del.C.C. n. 34 del 22.06.2012.

Di seguito si analizza il tracciato nella direzione da nord a sud, suddiviso in parti con indicazione del chilometro di inizio e fine di ogni tratto considerato, mettendo in corrispondenza ogni singolo tratto con i principali elaborati del Regolamento Urbanistico comunale vigente, nel quale sono individuati gli ambiti urbanistici, i beni paesaggistici, architettonici, culturali presenti lungo il tracciato o nelle vicinanze, i siti di interesse naturalistico, i vincoli di natura ambientale e le limitazioni legate al territorio.

Tratto di autostrada da Km. 0 al Km. 2+100

Breve descrizione del tracciato:

Il corpo autostradale è in sovrapposizione con l'attuale Strada Statale Aurelia;

Zone, ambiti urbanistici attraversati:

In tale tratto l'autostrada, con tutti gli svincoli, viabilità alternativa e raccordi, inizialmente corre ai margini dell'ambito agricolo "E1 Bonifica di Talamone". Per tale ambito il RUC prescrive che gli interventi siano rivolti essenzialmente alla conservazione ambientale e agricola attraverso il mantenimento dell'assetto morfologico e funzionale.

Successivamente entra in ambito agricolo "E4 Collina Settentrionale", attraversa il centro abitato di Fonteblanda (centro abitato individuato ai sensi dell'art. 55 della Legge Regione Toscana n. 1/2005, ad oggi assimilabile al territorio urbanizzato come definito dall'art. 4 commi 3 – 4 e art. 224 della L.R.T. 65/2014) nel tratto della Strada Provinciale Talamone che collega la zona di Fonteblanda a Ovest dell'attuale Aurelia alla Zona Artigianale e Commerciale ricadenti in ambiti D2 e D3 del R.U.C. vigente.

Gli obiettivi principali da conseguire sono: lo sviluppo dell'agricoltura compatibile con il mantenimento dei caratteri del paesaggio, l'incremento dell'agriturismo, del turismo rurale e delle attrezzature connesse, come attività di supporto al turismo rurale.

Vincolo paesaggistico, idrogeologico, aree protette e riserve, siti di importanza regionale:

Nella parte iniziale il percorso autostradale lambisce l'area del Parco Regionale della Maremma; Da Km. 0 a +2+100 è all'interno dell'area contigua del Parco Regionale della Maremma, tutelato anche ai sensi dell'art 142 lett. F del D.lgs. 42/2004;

Ricade in zona soggetta a vincolo paesaggistico: nella parte iniziale è immediatamente al margine della zona sottoposta a vincolo con D.M. 10/12/1962 mentre la viabilità secondaria a ovest dell'autostrada e all'interno di detto decreto.

È al diretto margine del Sito di Importanza Regionale 136 "Pianure del Parco della Maremma" che è classificato come SIR – ZPS.

Edifici di interesse storico riconosciuti dal Regolamento Urbanistico:

Lambisce gli edifici di valenza storico-testimoniale schedati al numero 16 delle schede dell'analisi storica del Regolamento Urbanistico, anche se non vincolato ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004

Limitazioni derivanti da vincoli territoriali, ambientali:

Attraversa:

area a Pericolosità di Frana Molto Elevata (collettore orientale), pericolosità geomorfologica elevata G3

Area a pericolosità idraulica molto elevata su base geometrica

Effetti attesi, potenziali criticità urbanistiche, criticità dirette

- **Lacerazione in due parti del centro abitato di Fonteblanda con conseguente incremento della percezione della netta divisione della zona produttiva mista artigianale/commerciale dal centro abitato a quasi esclusiva funzione residenziale e servizi;**
- **Nessuna considerazione sugli effetti indotti dall'Autostrada sul Parco Regionale della Maremma e sull'area contigua;**
- **Interruzione della S.S. Aurelia con conseguente assenza di una viabilità pubblica gratuita a scorrimento veloce per il collegamento da Fonteblanda a Grosseto. Si evidenzia il mancato rispetto del punto n. 2 della Delibera Giunta Regione Toscana n. 682 del 01/08/2011 come riportato dalla stessa Delibera Giunta Regione Toscana n. 916 del 04/11/2013 e conseguente mancato rispetto dei punti 6 e 7 di quest'ultima;**

Tratto di autostrada da Km. 2+100 al Km. 2+500

Breve descrizione del tracciato

Il corpo autostradale è affiancato all'attuale Strada Statale Aurelia, che in tale tratto viene ridotta a 2 corsie, una per senso di marcia

Zone, ambiti urbanistici attraversati

in tale tratto l'autostrada, è all'interno dell'ambito "E4a Collina Settentrionale Località Osa" Tale ambito è individuato come zona F9 "Struttura termale pubblica Parco dell'Osa"

Rif. Art. 82 del RUC F9 - "struttura termale pubblica parco dell'osa": "... All'interno della zona F9 sono ammesse attività di manutenzione e protezione della risorsa e tutte quelle finalizzate al suo miglior utilizzo ivi comprese le attività di apertura di pozzi e simili, nonché attività di accoglienza, per il benessere e di cura, tramite la realizzazione di piscine scoperte e coperte, sistemazioni ambientali a verde attrezzato, percorsi pedonali, nuova edificazione secondo un progetto pubblico, redatto dall'Amministrazione comunale, nel quale, previa valutazione degli effetti, sarà dimensionata l'opera edilizia, nella quale trovano posto i servizi per accoglienza, benessere e cura predetti.

L'Amministrazione si riserva di procedere a convenzione con strutture ricettive esistenti o di nuovo impianto che garantiscano la realizzazione e la gestione di piscine scoperte utilizzando la risorsa termale"

Vincolo paesaggistico, idrogeologico, aree protette e riserve, siti di importanza regionale:

E' all'interno dell'area contigua del Parco Regionale della Maremma e all'interno di zona sottoposta a vincolo idrogeologico.

Edifici di interesse storico riconosciuti dal Regolamento Urbanistico

Lambisce l'edificio di valenza storico-testimoniale schedato al numero 27 delle schede dell'analisi storica del Regolamento Urbanistico, anche se non vincolato ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004

Limitazioni derivanti da vincoli territoriali, ambientali

E' in parte all'interno di area a Pericolosità di Frana Molto Elevata P.F.E.

Effetti attesi, potenziali criticità urbanistiche, criticità dirette

- **La riduzione della galleria artificiale, ritenuta necessaria affinché si evitino grosse interferenze con le acque sotterranee soggette a tutela e salvaguardia per l'uso termale, comporterà una criticità diretta ancora maggiore dal punto di vista paesaggistico a causa dell'introduzione di un viadotto che dista pochi metri dalla previsione della "struttura termale pubblica parco dell'osa".**
In sostanza non più interferenze con le acque sotterranee ma grossa criticità dovuta all'impatto visivo del viadotto autostradale, che toglierà l'enorme potenzialità turistica termale che caratterizza l'intero ambito la cui previsione degli strumenti urbanistici locali.

Tratto di autostrada da Km. 2+500 al Km. 4+500

Breve descrizione del tracciato

Il corpo autostradale si allontana progressivamente dalla S.S. Aurelia passando tra Poggio Civitella e Le Bucacce, oltrepassa il torrente OSA e si avvicina alla Ferrovia fino ad affiancarsi al Km. 4+500

Zone, ambiti urbanistici attraversati

in tale tratto l'autostrada è all'interno dell'ambito "E4a Collina Settentrionale Località Osa" fino al Km. 3+950, lambisce l'area di concessione termale dell'Osa al Km. 3+550 circa

Da Km. 3+950 a 4+050 attraversa il Torrente Osa

Da Km 4+050 a 4+500 è all'interno dell'ambito "E5.3 Pianura Centrale Fascia Costiera" costituita in massima parte da terreni pianeggianti, in parte acquitrinosi. Tra questi l'area umida di Campo Regio, che è uno dei biotopi compresi nell'elenco dei Siti di Importanza Regionale (SIR) della L.R. 56/2000.

Gli obiettivi principali da conseguire sono: la tutela assoluta degli aspetti ambientali e paesaggistici; lo sviluppo dell'agricoltura compatibile con la conservazione degli equilibri ambientali;

Vincolo paesaggistico, idrogeologico, aree protette e riserve, siti di importanza regionale:

Da Km. 2+500 a 4+000 circa è all'interno dell'area contigua del Parco Regionale della Maremma;
Da km. 4+050 a 4+500 è all'interno di una zona di interesse archeologico, lettera M art. 142 D.Lgs. 42/2004;

Da Km. 2+500 al km. 3+600 circa è all'interno di zona sottoposta a vincolo idrogeologico;

Da km. 4+050 a 4+500 è all'interno del Sito di Importanza Regionale "Campo Regio B20";

Edifici di interesse storico riconosciuti dal Regolamento Urbanistico:

Nessuno

Limitazioni derivanti da vincoli territoriali, ambientali

Intercetta da Km. 3+600 a 4+100 aree a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base qualitativa, e da 4+100 a 4+500 a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base analitica.

Da Km. 3+600 a 3+970 circa è all'interno di area a Pericolosità di Frana Molto Elevata;

Attraversa su Viadotto il torrente OSA classificato in area Pericolosità di Frana Molto Elevata;

Da km. 4+050 a km. 4+500 ricade in zona a pericolosità geomorfologica elevata G3;

Effetti attesi, potenziali criticità urbanistiche, criticità dirette

- **Compromissione dell'area umida, biotopo e Sito di Importanza Regionale "Campo Regio B20";**
- **Elemento di potenziale rischio la scelta di posizionare il corpo autostradale a valle della cassa di espansione;**

Tratto di autostrada da Km. 4+500 al Km. 8+200

Breve descrizione del tracciato

Il corpo autostradale è affiancato alla Ferrovia lato est, ed è a valle della cassa di espansione di Campo Regio

Zone, ambiti urbanistici attraversati

Da Km 4+500 a 8+200 è all'interno dell'ambito "E5.3 Pianura Centrale Fascia Costiera" costituita in massima parte da terreni pianeggianti, in parte acquitrinosi. Tra questi l'area umida di Campo Regio, che è uno dei biotopi compresi nell'elenco dei Siti di Importanza Regionale (SIR) della L.R. 56/2000.

Gli obiettivi principali da conseguire sono: la tutela assoluta degli aspetti ambientali e paesaggistici; lo sviluppo dell'agricoltura compatibile con la conservazione degli equilibri ambientali;

Vincolo paesaggistico, idrogeologico, aree protette e riserve, siti di importanza regionale:

Da 4+500 fino al km. 5+950 è all'interno di una zona di interesse archeologico, lettera m) art. 142 D.Lgs. 42/2004

Da km. 4+500 a 5+950 è all'interno del Sito di Importanza Regionale "Campo Regio B20"

Lambisce per tutto il tratto, l'area sottoposta a vincolo paesaggistico con Decreto Ministeriale 11/04/1989

Edifici di interesse storico riconosciuti dal Regolamento Urbanistico:

Nessuno

Limitazioni derivanti da vincoli territoriali, ambientali

Da Km. 4+500 a 5+860 attraversa aree a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base qualitativa e analitica;

Da km. 5+860 a 5+960 attraversa aree a Pericolosità Idraulica Elevata su base analitica e area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base qualitativa;

Da km. 5+960 a 7+700 attraversa a Pericolosità Idraulica Media su base analitica e area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base qualitativa;
Da km. 7+700 a 8+200 attraversa a Pericolosità Idraulica Elevata su base analitica e area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base geometrica;
Da km. 4+500 a km. 8+200 ricade in zona a pericolosità geomorfologica elevata G3
Fascia di rispetto ferroviaria 30 metri

Effetti attesi, potenziali criticità urbanistiche, criticità dirette

- **Compromissione dell'area umida, biotopo e Sito di Importanza Regionale "Campo Regio B20".**
- **Elemento di potenziale rischio la scelta di posizionare il corpo autostradale a valle della cassa di espansione**

Tratto di autostrada da Km. 8+200 al Km. 11+500

Breve descrizione del tracciato

Il corpo autostradale si allontana dalla ferrovia, sovrappassa il Fiume Albegna creando una curva con la parte concava rivolta verso il centro Abitato di Albinia, rispetto al quale passa nelle immediate vicinanze a Est, per poi ricongiungersi in affiancamento alla ferrovia al Km. 11+500 circa

Zone, ambiti urbanistici attraversati

Da Km 8+200 a 8+660 circa è all'interno dell'ambito "E5.3 Pianura Centrale Fascia Costiera" all'interno del quale gli obiettivi principali da conseguire sono: la tutela assoluta degli aspetti ambientali e paesaggistici; lo sviluppo dell'agricoltura compatibile con la conservazione degli equilibri ambientali;

Da km. 8+660 circa a 9+680 circa è all'interno dell'ambito agricolo "E5.4 Pianura Centrale Alluvionale Albegna" dove il paesaggio è caratterizzato dalla fitta rete di canali e di strade che si intersecano e dalle formazioni lineari che costeggiano i viali di accesso alle aziende agricole principali. L'agricoltura è di tipo sviluppato estensivo sulla sinistra dell'Albegna e di tipo intensiva sulla destra dell'Albegna (serre).

Gli obiettivi principali da conseguire sono: lo sviluppo delle colture agrarie; la tutela assoluta delle opere di bonifica esistenti; l'integrazione con attività di supporto della funzione agricola; il controllo e il miglioramento delle caratteristiche idrogeochimiche della falda nella fascia costiera, con il mantenimento delle condizioni di tutela attuali per il rischio idraulico.

Da Km. 9+680 circa a km. 9+830 circa sovrappassa il CI (corso idrico) del Fiume Albegna

Da km. 9+830 a 10+120 è all'interno dell'ambito "E5.4 Pianura Centrale Alluvionale Albegna"

Al Km. 10 circa (per un'estensione di 200 metri circa), lambisce:

- l'Area di Trasformazione AT13, quale previsione urbanistica per la realizzazione di un centro per anziani;
- ambito D5 "albergo";
- ambito "P" previsione parcheggio pubblico;
- ambito "F5" area cimiteriale;

Da km. 10+120 a 11+500 è all'interno dell'ambito agricolo "E5.5 – Pianura Centrale piede Massiccio Calcareao" dove gli elementi del paesaggio sono simili alla sottozona precedente: canali e strade che si intersecano, viali alberati che segnano l'ingresso alle aziende maggiori.

Gli obiettivi principali da conseguire sono principalmente: lo sviluppo dell'agricoltura con possibili forme di integrazione col turismo rurale e agriturismo; la riconversione al Biologico o a colture non impattanti per l'idrogeologia; la tutela idrogeologica della falda del Calcareao Cavernoso.

Sono da tutelare le formazioni arboree lineari.

Vincolo paesaggistico, idrogeologico, aree protette e riserve, siti di importanza regionale:

Da 9+450 fino al km. 9+980 circa è all'interno di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico lettera C art. 142 D.Lgs. 42/2004

Da km. 10+890 a 11+500 è dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico con Decreto Ministeriale 11/04/1989

Edifici di interesse storico riconosciuti dal Regolamento Urbanistico:

Nessuno

Limitazioni derivanti da vincoli territoriali, ambientali:

Da Km. 8+200 a 9+450 attraversa aree a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base geometrica, e su base analitica (ad esclusione di un breve tratto classificato come pericolosità idraulica elevata di tipo analitico);

Da 9+450 a 9+920 sovrappassa area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata (Fiume Albegna)

Al Km. 10 per un brevissimo tratto ricade in area a Pericolosità Idraulica elevata;

Da Km. 10+050 circa a 10+600 ricade in area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base analitica;

Da Km. 10+600 a 11+000 circa ricade in area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base qualitativa e analitica;

Da km. 11+000 a 11+500 ricade in area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base qualitativa;

Da Km. 9+680 circa a km. 9+830 circa l'autostrada sovrappassa su viadotto il Fiume Albegna classificato come zona a Pericolosità di Frana Molto Elevata;

Da km. 9+830 circa a km. 10+120 circa attraversa un'area a Pericolosità di Frana Elevata;

Da km. 11+200 circa a km. 11+500 circa attraversa un'area a Pericolosità di Frana Elevata;

Effetti attesi, potenziali criticità urbanistiche, criticità dirette

- **Difficoltà di preservare gli obiettivi di tutela assoluta delle opere di bonifica esistenti;**
- **Potenziali criticità per lo sviluppo delle colture agrarie con conseguenze di frazionamento e/o soppressione di alcune aziende agricole di medie/piccole dimensioni che potenzialmente non raggiungeranno più la minima unità fondiaria per la realizzazione di abitazioni rurali per Imprenditori Agricoli Professionali e familiari coadiuvanti, e salariati agricoli e danneggiamento consistente o totale della loro attività economica.**
- **Il centro abitato di Albinia sarà intercluso dalla quarta infrastruttura artificiale ovvero: a Ovest l'attuale S.S. Aurelia, a Nord il sovrappasso per il collegamento della S.S. Aurelia per il collegamento alla S.R. 74, Maremmana, al centro dell'abitato la ferrovia, e a Est la nuova autostrada realizzata su viadotto e terrapieno.**
- **La localizzazione dell'Autostrada in diretta prossimità del centro abitato di Albinia, precluderà il completamento/espansione a EST (unica zona possibile) e la riqualificazione urbanistica e lo sviluppo economico produttivo previsto dal Regolamento Urbanistico comunale, tramite la sottrazione di aree agricole di frangia urbana in diretta prossimità del centro abitato, che saranno occupati dalla nuova autostrada e dal sistema di svincoli;**
- **Pericolosità idraulica in Loc. Guinzone non risolta, con aggravio delle aree contermini;**

Tratto di autostrada da Km. 11+500 al Km 16+450

Breve descrizione del tracciato

Il corpo autostradale è in affiancamento alla Ferrovia, poi dal km. 15+450 si stacca dalla ferrovia, attraversa un tratto di zona agricola e va a sovrapporsi alla S.S. Aurelia al km. 16+450 circa

Zone, ambiti urbanistici attraversati

Da km. 11+500 a 12+950 circa è all'interno dell'ambito "E5.5 – Pianura Centrale piede Massiccio Calcareo" dove gli elementi del paesaggio sono simili alla sottozona precedente: canali e strade che si intersecano, viali alberati che segnano l'ingresso alle aziende maggiori.

Gli obiettivi principali da conseguire sono principalmente: lo sviluppo dell'agricoltura con possibili forme di integrazione col turismo rurale e agriturismo; la riconversione al Biologico o a colture non impattanti per l'idrogeologia; la tutela idrogeologica della falda del Calcere Cavernoso.

Sono da tutelare le formazioni arboree lineari.

Da km. 12+950 circa a 13+370 è all'interno dell'ambito "E5.5a - Pianura Centrale piede Massiccio Calcareo zona di riordino" caratterizzato dalla frammentazione fondiaria.

Gli interventi di accorpamento previsti devono rispondere ai criteri paesistico-ambientali di seguito

riportati:

- ubicazione di tali accorpamenti nel rispetto della maglia territoriale e podereale esistente e delle tradizioni insediative storicamente consolidate nel territorio provinciale;
- localizzazione e configurazione dei nuovi manufatti in modo da conseguire aggregazioni significanti con i fabbricati esistenti;
- favorire la corrispondenza della situazione insediativa e il disegno della rete scolante al sistema delle acque superficiali e sotterranee e per prestazioni ottimali in ordine alla difesa del suolo e al rischio idrogeologico.

Km. 13+370 a 13+395 sottopassa la S.S. Aurelia;

Da km. 13+395 a 14+360 è all'interno dell'ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare" dove vi si trovano interessanti elementi che caratterizzano il paesaggio, quali muri di cinta da cui si intravedono orti, vigne e olivi. Interessanti, dal punto di vista panoramico, sono le vedute della laguna. Lungo la strada che corre rialzata sul bordo lagunare numerose abitazioni, anche recenti, sono però dotate di giardini ed orti, con le caratteristiche recinzioni in pietra a vista.

Gli obiettivi principali da conseguire sono: la conservazione degli elementi caratteristici del paesaggio; il mantenimento delle residue zone di agricoltura specializzata; la tutela idrogeologica della falda del Calcere Cavernoso; l'inserimento di attività integrative, complementari, compatibili a supporto della funzione agricola e a sostegno dello sviluppo rurale.

Da km. 14+360 a 14+700 circa è all'interno dell'area "Pv 15 – ambito soggetto a pianificazione urbanistica pregressa – Piano di Lottizzazione zona D4 – insediamenti industriali e/o artigianali di nuova previsione" e ancora ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Al km. 14+700 circa attraversa un ambito "D5.11 – Struttura ricettiva Hotel La Ruota: ammesso un ampliamento fino a massimo 60 posti letto" e ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Da km. 14+740 circa a 15+170 è all'interno dell'area "Pv 16 – ambito soggetto a pianificazione urbanistica pregressa – Piano di Recupero al progetto di opere di urbanizzazione, messa in sicurezza, riqualificazione ambientale di Campolungo" e ancora ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Da km. 15+170 a 15+220 circa è all'interno di un ambito "D2 – a esclusivo carattere artigianale e commerciale con edifici a tipologia specialistica e loro spazi pertinenziali" e ancora ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Da km. 15+220 a 15+310 circa è all'interno di un ambito "D4 – a esclusivo carattere commerciale" e ancora ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Da km. 15+310 a 15+350 circa è all'interno di un ambito "D2 – a esclusivo carattere artigianale e commerciale con edifici a tipologia specialistica e loro spazi pertinenziali" e ancora ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Da Km. 15+350 a 15+380 circa è all'interno di un ambito "D5.a – Residenza Turistico alberghiera" e ancora ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Da km. 15+380 circa a 15+415 circa è all'interno di un ambito "D2 – a esclusivo carattere artigianale e commerciale con edifici a tipologia specialistica e loro spazi pertinenziali" e ancora ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Da km. 15+415 a 15+560 è all'interno dell'ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Vincolo paesaggistico, idrogeologico, aree protette e riserve, siti di importanza regionale:

Da km. 11+500 al km. 13+370 è all'interno di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico con Decreto Ministeriale 11/04/1989;

Da km. 13+370 al km. 16+450 è all'interno di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico con Decreto Ministeriale 06/02/1976;

Da km. 13+660 a km. 13+790 attraversa un'area boscata vincolata ai sensi della lettera g dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.

Da Km. 13.600 a 15+600 circa è in diretta adiacenza dell'area contigua della Riserva Regionale della Laguna di Orbetello, e del Sito di Importanza Regionale – Sito di Importanza Comunitario – Zona di Protezione Speciale codice sito n. 126, di cui all'allegato D della L.R. 56/2000 e s.m.i.;

Da km. 14+960 a 15+600 circa è in diretta adiacenza dell'area a terra individuata come Sito di Bonifica di Interesse Nazionale, Ordinanza Consiglio dei Ministri n. 3841 – G.U. n. 20 del 26/01/2010;

Edifici di interesse storico riconosciuti dal Regolamento Urbanistico:

Nessuno

Limitazioni derivanti da vincoli territoriali, ambientali

Da km. 11+500 a 13+180 ricade in area a Pericolosità Idraulica Molto Elevata su base qualitativa;
Da km. 13+180 a 16+450 ricade in area a Pericolosità Idraulica Elevata su base qualitativa;
Da km. 11+200 a 12+100 ricade in Area soggetta a Ristagno e/o con difficoltà di drenaggio;
Da Km. 14+780 a 16+450 ricade in Area soggetta a Ristagno e/o con difficoltà di drenaggio;
Da km. 11+200 a 12+100 è a cavallo tra un'area a pericolosità di Frana Elevata e un'area a Pericolosità Geomorfologica Media;
Da Km. 14+780 a 16+450 ricade in Area a Pericolosità di Frana Elevata;
Fascia di rispetto ferroviaria 30 metri

Effetti attesi, potenziali criticità urbanistiche, criticità dirette

- **L'area mista Artigianale/Commerciale di Campolungo, in particolare quella inserita nell'area Pv16 e i lotti successivi procedendo da nord verso sud, subiranno un danno ingente ed irreversibile; in particolare l'area Pv16 "artigianale/commerciale di Campolungo" è stata oggetto di un piano di recupero approvato con Delibera del Consiglio Comunale n° 7 del 10/03/2008 per la riqualificazione dell'area, la dotazione delle urbanizzazioni primarie e il reperimento degli standard urbanistici necessari all'edificazione; successivamente è stato rilasciato il permesso di costruire n. 23 del 03/06/2010 per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria da parte del Consorzio Campolungo.**

L'autostrada come prevista comporta la demolizione di tutte le urbanizzazioni primarie collocate tra i fabbricati e la ferrovia, ovvero fognature, illuminazione pubblica, verde pubblico, viabilità pubblica di collegamento interna e parcheggi pubblici, nonché l'esproprio di alcuni piazzali di servizio ad attività produttive. In particolare la demolizione e la sottrazione delle aree destinate a parcheggi pubblici e a viabilità pubblica comporterà:

- per l'intera area artigianale/commerciale la perdita degli standard urbanistici, in particolare parcheggi pubblici ai sensi del D.M. 1444/1968, necessari per la realizzazione di nuove attività artigianali e commerciali e per la prosecuzione di quelle esistenti;
- l'eliminazione di una strada pubblica, adiacente la ferrovia, necessaria al collegamento dei lotti urbanistici edificati ed edificabili, rendendo disagiata e pressoché inservibile l'utilizzazione di buona parte dell'area artigianale/commerciale di Campolungo, a causa della mancanza di una viabilità ad "anello";
- totale impoverimento delle potenzialità produttive delle aziende insediate;
- ulteriore elemento di degrado paesaggistico a causa dell'inserimento di pannelli antirumore direttamente a ridosso dei capannoni, che si presume dovranno avere una lunghezza ancora maggiore rispetto a quella di progetto, vista la presenza all'interno dei lotti urbanistici, di abitazioni ad uso dei gestori delle attività, ignorate come ricettori (tav. SUA336);

Si segnala inoltre le strade parallele all'attuale S.S. Aurelia e interne all'attuale Pv16 di Campolungo, individuate come riposizionamento viabilità IN15 (STD408-2) sono già esistenti e realizzate in buona parte;

- **Si fa presente che da una parte, pur attraversando ambiti di tipo prettamente artigianale dall'altro versante il tracciato percorre tutto il bordo lagunare di principale connotazione paesaggistica e ambientale. Il versante agricolo e costiero sul quale si inserisce in questo tratto l'infrastruttura è individuato come sottozona agricola E7.1 Bordo lagunare parte Nord ad esclusiva funzione agricola ed è caratterizzato da un fronte paludoso con retrostanti aree a destinazione rurale. Il paesaggio è dominato dalla presenza dell'acqua e dalla vegetazione palustre. Gli obiettivi principali da conseguire previsti sono: la conservazione del paesaggio lagunare e della vegetazione tipica; lo sviluppo dell'agricoltura compatibile con la salvaguardia del delicato equilibrio ambientale. E' vietata la realizzazione di nuove strade poderali,**

recinzioni, piazzali e di qualsiasi trasformazione del suolo non riconducibile alle ordinarie lavorazioni agricole.

Tratto di autostrada da Km. 16+450 al Km. 24+010 (limite con il Comune di Capalbio)

Breve descrizione del tracciato

Il corpo autostradale si sovrappone alla S.S. Aurelia, attraversando il centro abitato di Orbetello Scalo e passando tra Ansedonia e il Poggio di Malabarba, fino a raggiungere il confine del Comune tra Orbetello e Capalbio

Zone, ambiti urbanistici attraversati

Da km. 16+450 a 16+760 è all'interno dell'ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare"

Da km. 16+760 a 16+950 è all'interno dell'ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare", al confine con l'ambito "D1.1 a esclusivo carattere industriale e artigianale con edifici a tipologia specialistica ex Sipe Nobel";

Da km. 16+950 a 17+640 attraversa il centro abitato di Orbetello Scalo perimetrato ai sensi dell'art. 55 della L.R.T. 1/2005 (ed è al confine con la zona D1.1 fino al km. 17+000); all'interno del centro abitato si rileva:

1. Attraversamento con demolizione di edificio ed area ricadente in ambito "R2 S3 complesso di edifici o edificio presenti all'interno del tessuto storico riconducibile ai primi del '900";
2. Attraversamento con demolizione di edificio ed area ricadente in ambito "R2 T1 edifici con tipologia in linea e/o edifici pluriplano arretrati dal filo strada o isolati nel lotto";
3. Attraversamento con demolizione di edifici ed aree ricadenti in ambito "R2 S3 complesso di edifici o edificio presenti all'interno del tessuto storico riconducibile ai primi del '900";
4. Attraversamento aree ricadenti in "V5 verde di connettività urbana"
5. sul lato a monte (est) è in diretta prossimità e/o confine con i seguenti edifici ed aree:
 - "R2 S3 complesso di edifici o edificio presenti all'interno del tessuto storico riconducibile ai primi del '900";
 - edifici ricadenti in "R2 T1 edifici con tipologia in linea e/o edifici pluriplano arretrati dal filo strada o isolati nel lotto";
6. sul lato a valle (ovest) è in diretta prossimità e/o confine con i seguenti edifici ed aree :
 - area di trasformazione "At45 Completamento a Orbetello Scalo"
 - area "F1p area di progetto per attrezzature e servizi pubblici di interesse sovra comunale, per la sicurezza, musei, centri espositivi, centri culturali e sociali sale per lo spettacolo";
 - edificio ed area ricadente in ambito "S3 complesso di edifici o edificio presenti all'interno del tessuto storico riconducibile ai primi del '900";
 - edifici ed aree ricadenti in ambito "R2 S2 Complesso di edifici o edificio con presenza di caratteri tipologici tipici del tessuto storico di particolare interesse documentario"

Da km. 17+640 a 22+545 è all'interno dell'ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare", ed in un breve tratto da km. 21+200 a 21+600 è anche all'interno dell'ambito "VU7 – ambito soggetto a Variante Urbanistica Progressiva, Variante al PRGC per la realizzazione del parco del Poggio di Malabarba";

Da Km. 22+545 a 22+070 è a cavallo tra l'ambito "E8.2 – Massiccio Centrale parte pedecollinare" e l'ambito "E10 – Pianura di Ansedonia";

Da Km. 22+070 a 24+010 è all'interno dell'ambito "E10 – Pianura di Ansedonia dove gli obiettivi principali da conseguire sono: la tutela e la valorizzazione dei manufatti storici, e archeologici, garantendone un'adeguata manutenzione ed accessibilità; la conservazione e il restauro delle pinete e delle fasce dunali; la riorganizzazione di tutta l'area, integrando e razionalizzando gli usi attuali; il controllo e il miglioramento delle caratteristiche idrogeochimiche della falda nella fascia costiera. Dovrà essere attuato un programma di interventi specifici di progettazione della costa e dei percorsi per la visita dei siti archeologici e storici. E' una zona dove vanno limitate le trasformazioni degli attuali assetti morfologici e agricoli. E' inoltre da prevedere la sistemazione delle attrezzature per il tempo libero esistenti, con l'obiettivo di potenziare e migliorare l'aspetto paesaggistico";

Vincolo paesaggistico, idrogeologico, aree protette e riserve, siti di importanza regionale:

Da km. 16+450 a 17+600 è all'interno di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico con Decreto Ministeriale 06/02/1976 e confina con area sottoposta a vincolo paesaggistico con Decreto Ministeriale 11/04/1989;

Da km. 17+600 a 22+545 è a cavallo delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico con Decreto Ministeriale 06/02/1976 e Decreto Ministeriale 11/04/1989 e ricade in entrambe;

Da km. 22+545 a 24+010 è all'interno di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico con Decreto Ministeriale 11/04/1989;

Da km. 20+300 a 20+390 ricade è margine di una zona di interesse archeologico art. 142 lett. M D.Lgs. 42/2004;

Da km. 18+400 circa a 20 circa è in vicinanza del Sito di Importanza Regionale – Sito di Importanza Comunitario – Zona di Protezione Speciale codice sito n. 126, di cui all'allegato D della L.R. 56/2000 e s.m.i.;

Da km. 20+680 a 23+070 ricade in zona sottoposta a vincolo idrogeologico;

Edifici di interesse storico riconosciuti dal Regolamento Urbanistico:

Comporta la demolizione degli edifici di valenza storico-testimoniale di cui alle schede 157 e 140C dell'analisi storica del Regolamento Urbanistico, anche se non vincolati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 (punti 1 e 3 della riga "Zone, ambiti urbanistici attraversati e lambiti");

Lambisce gli edifici di valenza storico-testimoniale di cui alle schede 140B 140C 156 dell'analisi storica del Regolamento Urbanistico, anche se non vincolati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 (punti 5 e 6 della riga "Zone, ambiti urbanistici attraversati e lambiti");

E' in vicinanza degli edifici di valenza storico-testimoniale di cui alle schede 154 – 118 – 175 – 148 – 124 dell'analisi storica del Regolamento Urbanistico;

l'edificio di cui alla scheda 154 è vincolato anche ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004;

l'edificio di cui alla scheda 124 è vincolato anche ai sensi dell'art. 136 e 142 lett. m del D.Lgs. 42/2004;

l'edificio di cui alla scheda 175 è vincolato anche ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004;

Limitazioni derivanti da vincoli territoriali, ambientali

Da Km. 16+450 a 16+700 ricade in area a Pericolosità Idraulica Elevata su base qualitativa;

Da Km. 17+950 a 20+735 ricade in area a Pericolosità Idraulica Elevata su base geometrica;

Da 16+450 a 22+200 ricade in Area a Pericolosità di Frana Elevata, e da km. 21+320 a 21+550 lambisce e si sovrappone in parte a due aree a Pericolosità di Frana Molto Elevata;

Da 23+200 a 24+010 ricade in Area a Pericolosità di Frana Elevata;

Effetti attesi, potenziali criticità urbanistiche, criticità dirette

- **A Orbetello Scalo sarà negato lo sviluppo urbanistico e il completamento dell'abitato tramite edifici residenziali e attività di servizi, in quanto le aree di trasformazione saranno in buona parte occupate da area di cantiere, o toccate al confine dal muro dell'autostrada che le renderà di fatto inutilizzabili.**
- **L'attuale Zona Est di Orbetello Scalo sarà trasformata in una area interclusa da Ferrovia, Strada Provinciale 161, e nuova Autostrada con muro avente lunghezza di 540 metri e altezza fuori terra di oltre 6 metri, dal forte impatto visivo e privo di opere di mitigazione.**
- **Sempre ad Orbetello Scalo, saranno demoliti gli edifici abitativi ubicati tra le due attuali carreggiate della S.S. Aurelia, riconosciuti di valore storico – documentario dal Regolamento Urbanistico, mentre gli edifici abitativi a monte dell'Autostrada, anch'essi riconosciuti di valore storico – documentario, saranno divisi dalla restante parte del centro abitato, sia dal punto di vista funzionale che visivo a causa delle barriere acustiche integrate, comportando in modo irreparabile quel senso di spaccatura definitiva di un centro abitato, aumentandone il senso di degrado e compromettendone la riqualificazione edilizia – urbanistica.**
- **Il cantiere base a Orbetello Scalo creerà disagi notevolissimi ai residenti del centro abitato di Orbetello Scalo, soprattutto per gli spostamenti dei residenti, per l'inquinamento acustico, e per le polveri;**

- **Allo svincolo di Orbetello scalo si rileva la mancanza dell'uscita e dell'ingresso sull'Autostrada verso Grosseto, mentre la viabilità alternativa di nuova realizzazione che prosegue verso sud è assolutamente inadatta a costituire una viabilità pubblica a scorrimento veloce e gratuita in alternativa all'autostrada;**
- **Sempre ad Orbetello Scalo si esprimono forti perplessità in merito alla regimazione delle acque superficiali, in particolare a monte dell'autostrada, dal momento che l'area è inserita tra quelle con difficoltà di drenaggio, ed in alcuni tratti presenta pericolosità idraulica elevata;**

Criticità generali e conclusioni finali

Il progetto di autostrada depositato in data 29/11/2016 e pervenuto presso il Comune di Orbetello in data 01.12.2016 si pone **in netto contrasto** con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica del Comune di Orbetello che sono il Piano Strutturale e il Regolamento Urbanistico, poiché comporta una riduzione consistente ed irreversibile del patrimonio territoriale, come definito dall'art. 3 della L.R.T. 65/2014, e contrasta in modo evidente con le invarianti identificate nel Piano Strutturale e le regole statutarie contenute nella disciplina dello stesso.

Tra queste ultime se ne ricorda in particolare quella dell'art. 11 della disciplina del Piano Strutturale comunale che stabilisce:

- la tutela della Via Aurelia fino al mantenimento della sua prestazione quale sede del traffico nazionale, e il suo adeguamento in "strada parco" nell'eventuale realizzazione del tratto del corridoio tirrenico finalizzato a tale uso;

Il corridoio tirrenico, negli anni di formazione del Piano Strutturale approvato nel 2007, fu immaginato più lontano dalla costa, come poi infatti approvato con Delibera CIPE 18/12/2008, e come effettivamente individuato nella serie delle tavole 4 degli elaborati del Regolamento Urbanistico vigente approvato nel 2011.

Con il tracciato così proposto verrebbero invece compromesse alcune fondamentali invarianti strutturali e regole statutarie, tra cui:

- la futura trasformazione in Strada Parco dell'attuale S.S. Aurelia;
- l'azione strategica dell'offerta turistica lungo l'attuale S.S. Aurelia (Tav. Stra2 del Piano Strutturale), poiché inconciliabile con l'attuale progetto sotto molteplici aspetti, tra cui quelli paesaggistici, ambientali, tenuto conto che le tipologie di sviluppo turistico di questo tratto di costa interessato si basa sulla quasi esclusivamente sulla fruizione naturalistica di luoghi pressoché incontaminati e di unica bellezza.
Ne consegue, per i territori locali, l'impossibilità di sviluppare in futuro infrastrutture "leggere" per la mobilità sostenibile come piste ciclabili a ridosso della Costa;
- la tutela dei siti naturalistici, delle aree protette e aree contigue con i quali il tracciato progettato interferisce;
- il sistema della mobilità locale;

In particolare poi il progetto di Autostrada così come proposto, per un insieme di questioni legate alla conformazione geografica del territorio del Comune di Orbetello, alla posizione e conformazione di tre centri abitati (Fonteblanda, Albinia, Orbetello Scalo) e di altre zone del territorio urbanizzato a uso produttivo e turistico dislocati da nord a sud lungo il maggior asse viario della S.S. Aurelia e della Ferrovia, comporterebbe una spaccatura longitudinale del territorio in diretta prossimità della costa che:

- comprometterebbe in modo definitivo il futuro sviluppo e riassetto urbanistico dei suddetti centri abitati, ovvero Fonteblanda, Albinia e Orbetello Scalo, anche tenuto conto di quanto previsto dall'art. 3 Della L.R.T. 65/2014. Nello Specifico:
 - per il centro abitato di Fonteblanda vi sarebbe incremento della percezione della netta divisione della zona produttiva mista artigianale/commerciale dal centro abitato a quasi esclusiva funzione residenziale e servizi;
 - Il centro abitato di Albinia sarebbe definitivamente ingabbiato dalla quarta infrastruttura ovvero: a Ovest l'attuale S.S. Aurelia, a Nord il sovrappasso per il collegamento della S.S. Aurelia per il collegamento alla S.R. 74, Maremmana, al

centro dell'abitato la ferrovia, e a Est la nuova autostrada realizzata su viadotto e terrapieno.

La localizzazione dell'Autostrada in diretta prossimità del centro abitato di Albinia, precluderebbe il completamento/espansione a Est (unica zona possibile) e la riqualificazione urbanistica e lo sviluppo economico produttivo previsto dal Regolamento Urbanistico comunale, tramite la sottrazione di aree agricole di frangia urbana in diretta prossimità del centro abitato, che saranno occupate dalla nuova autostrada e dal sistema di svincoli;

- A Orbetello Scalo sarebbe negato lo sviluppo urbanistico e il completamento dell'abitato tramite edifici residenziali e attività di servizi, in quanto le aree di trasformazione saranno in buona parte occupate da area di cantiere, o toccate al confine dal muro dell'autostrada che le renderebbe di fatto inutilizzabili.

L'attuale Zona Est di Orbetello Scalo sarebbe trasformata in una area interclusa da Ferrovia, Strada Provinciale 161, e nuova Autostrada con muro fuori terra avente lunghezza di 540 metri e altezza 6 metri, dal forte impatto visivo e privo di opere di mitigazione.

Sarebbero demoliti gli edifici abitativi ubicati tra le due attuali carreggiate della S.S. Aurelia, riconosciuti di valore storico – documentario dal Regolamento Urbanistico, mentre gli edifici abitativi a monte dell'Autostrada, anch'essi riconosciuti di valore storico – documentario, sarebbero divisi dalla restante parte del centro abitato, sia dal punto di vista funzionale che visivo, a causa delle barriere acustiche integrate, comportando in modo irreparabile quel senso di spaccatura definitiva di un centro abitato, aumentandone il senso di degrado e compromettendone la riqualificazione edilizia – urbanistica.

- In Loc. Osa provocherebbe una grossa criticità dovuta all'impatto visivo del viadotto autostradale (progettato di maggior lunghezza per evitare interferenze con la risorsa sotterranea idrotermale), e decurterebbe drasticamente l'enorme potenzialità turistica della "struttura termale pubblica parco dell'osa".
- Provocherebbe un danno ingente ed irreversibile per l'importante area produttiva mista Artigianale/Commerciale di Campolungo, in particolare quella inserita nell'area Pv16 e i lotti successivi procedendo da nord verso sud; nello specifico il nuovo tracciato comporterebbe:
 - la demolizione di tutte le urbanizzazioni primarie collocate tra i fabbricati e la ferrovia, ovvero fognature, illuminazione pubblica, verde pubblico, viabilità pubblica di collegamento interna e parcheggi pubblici, non evidenziati negli elaborati progettuali;
 - l'esproprio di alcuni piazzali di servizio ad attività produttive;
 - la perdita, per l'intera area artigianale/commerciale PV16, degli standard urbanistici, in particolare parcheggi pubblici ai sensi del D.M. 1444/1968, necessari per la realizzazione di nuove attività artigianali e commerciali e per la prosecuzione di quelle esistenti;
 - l'eliminazione di una strada pubblica, adiacente la ferrovia, necessaria al collegamento dei lotti urbanistici edificati ed edificabili, rendendo disagevole e pressoché inservibile l'utilizzazione di buona parte dell'area artigianale/commerciale di Campolungo, a causa della mancanza di una viabilità ad "anello";
 - totale impoverimento delle potenzialità produttive delle aziende insediate;
 - l'inserimento di un ulteriore elemento di degrado paesaggistico a causa della previsione di pannelli antirumore direttamente a ridosso dei capannoni, che si presume dovranno avere una lunghezza ancora maggiore rispetto a quella di progetto, vista la presenza, all'interno dei lotti urbanistici, di residenze ad uso dei gestori/custodi delle attività, ignorate come ricettori (tav. SUA336);
- comporterebbe la percezione di una netta frattura del territorio, in particolare tra la parte immediatamente adiacente la laguna nella quale sono presenti molteplici riserve naturali, beni paesaggistici, e siti di importanza regionali, e il territorio a monte dell'autostrada, anch'esso di grande pregio paesaggistico, naturalistico, ambientale.
In particolare in merito ai siti di interesse naturalistico e al documento Valutazione di incidenza (studio che ha lo scopo di dimostrare in modo chiaro ed evidente l'assenza o meno di incidenza negative di un dato progetto su determinati Siti di importanza

comunitaria (SIC e ZPS) e regionale (SIR)) prodotta dalla SAT si evidenzia quanto di seguito riportato.

Tutto il documento, non solo è stato redatto in modo piuttosto sbrigativo e generale, ma è **'costruito' su un errato principio dal punto di vista ecologico-scientifico**. Questo principio, porta inevitabilmente alla conclusione che l'infrastruttura in oggetto non avrebbe alcun tipo di impatto sugli ecosistemi e sulle popolazioni faunistiche che vi risiedono per la seguente motivazione:

*" (...), il carattere di inserimento del Progetto in esame in un fascio infrastrutturale esistente, con limitati scostamenti rispetto all'attuale percorso della SS Aurelia e della Ferrovia, portano a considerare con maggiore attenzione le eventuali interferenze dirette e di breve distanza, in quanto **gli effetti di alterazione che maggiormente possono ripercuotersi a distanza - con particolare riferimento all'effetto barriera - già sono operanti sul territorio e non verranno sostanzialmente modificati.**"* (SUA400 – Lotto 5B - Studio di Impatto Ambientale – Allegato 4 – Valutazione di Incidenza – Cap. 2 'FASE 1: Screening delle Incidenze', par. 2.2.1 'Definizione dei limiti spaziali e temporali dell'analisi', pag. 19).

Questo stesso concetto è ribadito e sottolineato anche nel documento di progetto SUA400 – Lotto 5B - *Sintesi non tecnica*:

"Sulla maggior parte dei recettori sensibili del corridoio esaminato, il tracciato non determina interferenze sostanziali, ovvero in grado di alterare in misura significativa, la funzionalità e lo stato di conservazione degli ecosistemi. Ciò si realizza soprattutto in ragione del fatto che i principali effetti di trasformazione potenziali, ovvero la costituzione di un effetto barriera, in realtà sono già operanti sul territorio, a causa della presenza del tracciato dell'Aurelia e della Ferrovia Roma-Pisa."

Il principio sopra citato è palesemente inverosimile dato che, ovviamente, le infrastrutture lineari, e in particolare le grandi strade trafficate come le autostrade, costituiscono barriere ecologiche ad altissimo impatto sulle popolazioni faunistiche.

La costruzione di una strada porta infatti alla frammentazione del territorio e all'alterazione delle caratteristiche fisiche ed ecologiche degli habitat attraversati e delle aree contermini.

Questa situazione si aggrava con l'entrata in uso della infrastruttura, in quanto questo determina l'insorgenza di un forte 'effetto barriera' che limita drasticamente il libero movimento delle specie e quindi la possibilità di dispersione degli individui sul territorio e di accesso a determinate aree indispensabili per la sopravvivenza delle popolazioni.

Nel caso dell'ampia nuova infrastruttura autostradale in oggetto, realizzata proprio in vista di un presunto notevole aumento del traffico veicolare è dunque un evidente errore affermare che l'effetto barriera ecologica complessivo (dovuto alla somma di quello già determinato dall'Aurelia e dalla ferrovia con quello della nuova autostrada) possa essere ritenuto non significativo.

- Renderebbe maggiormente difficoltosi gli spostamenti locali, sovraccaricando la viabilità pubblica non soggetta a pedaggiamento, tenuto conto inoltre che ad Orbetello Scalo, che rappresenta uno snodo cruciale per il collegamento anche di Orbetello, non è prevista l'uscita dall'Autostrada per chi proviene da Grosseto e non è previsto ingresso in Autostrada verso Grosseto.

Pertanto considerati i brevi tratti di Autostrada nelle varie combinazioni tra gli svincoli a Fonteblanda – Albinia – Orbetello Scalo – Ansedonia, e le complanari da Orbetello Scalo verso sud e da Fonteblanda verso Grosseto del tutto insufficienti e inadeguate a garantire veloci, sicuri e gratuiti spostamenti veicolari di breve/media lunghezza, vi sarà un incremento di tempo (in alcuni casi anche notevole) per i flussi di traffico locale, con la conseguenza che gli attuali residenti del Comune di Orbetello, si sobbarcheranno solo grandi disagi a fronte di nessun beneficio, con un sensibile peggioramento complessivo della loro qualità della vita, e un gravosissimo onere economico, oltre all'aggravio del bilancio ambientale dato dagli aumentati tempi di percorrenza.

Si rappresenta peraltro che manca una carta completa e ragionata delle complanari, che non devono incidere negativamente sugli attuali tempi e modi di percorrenza a parità di costo economico, sociale e ambientale.

Per quanto concerne poi l'attraversamento delle zone agricole in generale, facendo specifico riferimento all'affermazione contenuta nella sintesi non tecnica SUA400-1, che l'opera sarebbe

compatibile con gli ambiti (zone) agricoli per effetto della norma contenuta all'art. 60 *“Regole Generali per il Territorio Rurale, attività ammesse e relative regole”* delle norme tecniche del Regolamento Urbanistico paragrafo *“impianti pubblici e di pubblico interesse”* per quanto indicato di seguito: *“omissis... E' inoltre sempre ammesso l'adeguamento della viabilità pubblica esistente (rotatorie, adeguamento della sezione stradale, piste ciclabili, ecc.) purchè non determini significative alterazioni morfologiche e compromissione del patrimonio culturale e paesaggistico.”*, si rileva, al contrario, che il progetto presentato **non è compatibile** con l'articolo sopra citato per i seguenti motivi:

- il progetto di autostrada presentato assolutamente non un è adeguamento della viabilità pubblica esistente ma è una **nuova infrastruttura stradale** e che nei tratti di sovrapposizione alla Strada Statale Aurelia, la sostituisce del tutto;
- **determinerebbe significative alterazioni morfologiche con compromissione del patrimonio culturale e paesaggistico**, come ampiamente specificato nei vari tratti autostradali esaminati;

Pertanto, con riferimento alla richiesta pervenuta dalla Regione Toscana, Ns. prot. 46076 del 09/12/2016, viste le motivazioni sopra elencate, si rileva la difformità totale del “progetto definitivo dell'Autostrada A12 Rosignano – Civitavecchia, completamento del tratto Cecina Civitavecchia”, con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistici comunali, e si esprime parere contrario.

Per le motivazioni sopra indicate, si ritengono inoltre non soddisfatti i punti 2 – 3 – 4 – 5 – 6 delle considerazioni conclusive di cui alla Delibera della Giunta Regionale Toscana n. 916 del 04/11/2013, riportate in premessa al presente documento.

Arch. Elena Lupi

Geom. Alessio Covitto

<p align="center">Contributi istruttori per aree soggette a vincolo paesaggistico con attivazione dell'istruttoria prevista dall'art. 147 del D.Lgs. 42/2004</p>

a) – Schema tipo tratto dalla relazione illustrativa ai sensi del D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii. del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio

Progetto per la realizzazione dell'Autostrada A12 nel territorio del Comune di Orbetello, tracciato autostradale:

- Tratta Fonteblanda - Ansedonia – Lotto 5B

SOGGETTO RICHIEDENTE :

Società Autostrada Tirrenica P.a. del Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.a. su concessione dell'A.N.A.S.

TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:

Infrastruttura stradale – realizzazione di autostrada

OPERA CORRELATA A:

Realizzazione di autostrada

DESCRIZIONE GENERALE DEL TRACCIATO:

Il progetto ha inizio a una distanza di 2 km circa più a nord dell'attuale svincolo di Fonteblanda e termina ad Ansedonia in corrispondenza dell'attuale svincolo di Ansedonia Sud, per uno sviluppo complessivo di circa 24 km. Nel tratto di intervento è previsto l'adeguamento/realizzazione degli svincoli di: Fonteblanda, Albinia, Orbetello Scalo e Ansedonia.

Nella progettazione di questo tratto rientra altresì la riqualificazione e integrazione di una serie di viabilità locali connesse all'opera. Lungo il tracciato, che si sviluppa in un territorio sostanzialmente pianeggiante con quote comprese tra i 10 e i 40 m slm, sono inoltre presenti gli attraversamenti in viadotto degli alvei del Fiume Albegna e del Fiume Osa, oltre ad altri attraversamenti di carattere minore. L'intervento prevede sul lotto la realizzazione di una sezione autostradale di larghezza complessiva pari a 24,00 metri, composta da due carreggiate distinte suddivise da un margine interno di 3,00 metri con banchina in destra di 70 cm e corsia di emergenza di 3.00 m.

Il tratto autostradale si sovrappone solo in parte al corridoio della SS1 Aurelia, con ampliamento dell'infrastruttura esistente, nella parte di inizio/fine Lotto e nella zona di Orbetello.

OPERE D'ARTE MAGGIORI:

- Ponte sul Collettore Orientale
- Sottovia Talamone
- Nuovo cavalcavia Talamone
- Galleria artificiale Fonteblanda
- Viadotto Osa
- Viadotto Albegna
- Sottovia ferroviario
- Galleria artificiale Orbetello Scalo

CARATTERE DELL'INTERVENTO:

permanente fisso

USO ATTUALE DEL SUOLO (se lotto di terreno):
Strada / aree rurali / margini di centri abitati (Orbetello scalo/ Albinia / Fonteblanda)

CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA:

Il paesaggio interessato dal nuovo tratto autostradale riguarda:

- Sistema viario;
- Sistema collinare;
- Il paesaggio agrario;
- Il territorio costiero;
- I sistemi naturalistici;
- Aspetti panoramici.

MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO:

- Pianura costiera;
- Rilievi collinari
- Foci fluviali (Pianura alluvionale dell'Osa e dell'Albegna);
- Ambito lagunare;

VALUTAZIONE VISIVA DEI LUOGHI:

SS Aurelia, infrastruttura viaria parallela alla linea di costa

VINCOLI PAESAGGISTICO-AMBIENTALE:

Ambito tutelato dalla Parte III del "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" D.Lgs 42/04 e ss.mm.ii. "Codice dei beni culturali e del paesaggio"

- Vincolo paesaggistico art. 136 D.Lgs 42/04
- Vincolo paesaggistico art. 142 D.Lgs 42/04

b) – Relazione sull'Ambito tutelato dal Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico– approvato con D.C.R. del 27/03/2015 n. 37- BURT n. 28 del 20.05.2015

I valori e i relativi obiettivi di qualità che il PIT/PPR rileva per il territorio interessato, nella Sezione 1 – Identificazione del vincolo, nella Sezione 2 – Analitico descrittiva del provvedimento di vincolo, nella Sezione 3 – Cartografia identificativa del vincolo scala 1:10.000; Nella Sezione 4 – art.136 D.Lgs 42/2004 - disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico vengono individuati gli *Elementi identificativi, identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza – trasformazione, disciplina d'uso articolata in Indirizzi, Direttive e Prescrizioni d'uso.*

Ambito individuato dal PIT/PPR

- Ambito n° 20 - "Bassa maremma e ripiani tufacei" interessato dal nuovo tratto autostradale

"L'ambito BASSA MAREMMA E RIPIANI TUFACEI presenta, con il suo andamento perpendicolare alla linea di costa, una successione di paesaggi fisiograficamente diversificati: dalle propaggini meridionali del Monte Amiata, ai ripiani tufacei (unici in tutta la Toscana), al paesaggio collinare complesso formato da rilievi isolati, brevi successioni di rilievi e piccoli altopiani, fino al paesaggio agrario di fondovalle e della bonifica, e ai rilievi costieri e insulari. L'intero

ambito è straordinariamente ricco di biodiversità (dal Monte Argentario agli ambienti lagunari, dalle gole tufacee ai paesaggi agro-silvo-pastorali tradizionali di collina e montagna) e al tempo stesso di testimonianze antropiche di lunga durata. Il sistema insediativo si è storicamente strutturato a partire dalle due direttrici trasversali di origine etrusca, che collegavano la costa con l'entroterra: l'Amiatina da Talamone all'entroterra senese e alla corona dei centri di mezza costa del monte Amiata; la Maremmana dall'Argentario a Orvieto attraverso le città del tufo. Questo sistema è intersecato dall'Aurelia, antica strada consolare romana, e completato dal sistema delle fortezze costiere. Dal XIX secolo, con il ripristino della piena funzionalità della via Aurelia e la realizzazione della ferrovia tirrenica si assiste (con un ritmo più sostenuto a partire dagli anni '50 del secolo scorso) a una crescente importanza del corridoio costiero a scapito delle colline interne. Gli insediamenti produttivi e residenziali si sviluppano a valle, verso le pianure costiere, mentre gli insediamenti turistici si collocano a ridosso con la costa. Le specifiche componenti morfotipologiche che caratterizzano ciascuno dei sistemi insediativi storici sono contraddette da gran parte delle espansioni recenti. La zona costiera nonostante situazioni idrauliche precarie e carenza di risorse idriche si distingue per la portata naturalistica e paesaggistica degli ecosistemi (coste sabbiose e rocciose, sistemi dunali, lagune), confermata dalla presenza di numerose Aree protette, Riserve e Siti Natura 2000. Il promontorio del Monte Argentario, sistema geomorfologico e paesistico a sé, completa il profilo dell'ambito."

3.3 IL CARATTERE POLIGENTRICO E RETICOLARE DEI SISTEMI INSEDIATIVI, URBANI E INFRASTRUTTURALI

Valori: "omissis"...."il Corridoio infrastrutturale sub-costiero dell'Aurelia e reticolo insediativo delle bonifiche", sistema che, a partire dall'asse infrastrutturale (su cui si allineano da nord a sud i centri di Fonteblanda, Albinia, Orbetello Scalo, sorti alle intersezioni delle direttrici trasversali costa-entroterra con l'Aurelia), si ramifica nella piana costiera, addentrandosi nella valle dell'Albegna ed estendendosi a sud fino alle pendici dei colli di Capalbio, articolato in un sistema insediativo rurale che si organizza intorno ai poderi e ai nuclei pianificati della bonifica e ai centri agricoli di Chiarone, Pescia Fiorentina, Borgo Carige, Capalbio Scalo, Quattro Strade, Polverosa, San Donato, Sant'Andrea, collegati dalla rete di strade provinciali minori di grande valore paesistico (SP Pescia Fiorentina, Litoranea, Pedemontana, di Capalbio, Valmarina, Giardino, Parrina, Polverosa, San Donato, Osa) e dal reticolo minuto della viabilità vicinale;

Nella Disciplina D'uso relativa all'Ambito n. 20 "Bassa maremma e ripiani tufacei"
Gli obiettivi decritti dal PIT sono i seguenti:

6.1 Obiettivi di qualità e direttive

Obiettivo 1

Salvaguardare la fascia costiera e la retrostante pianura, qualificate dalla presenza di eccellenze naturalistiche legate agli importanti sistemi dunali e di costa rocciosa, di aree umide e lagune costiere, e dal paesaggio agrario di Pianura e della bonifica, riequilibrando il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa

Obiettivo 2

Tutelare l'eccellenza paesaggistica, gli elevati valori naturalistici e di geodiversità nonché la forte valenza iconografica del Promontorio dell'Argentario e delle piccole isole circostanti

Obiettivo 3

Tutelare l'eccellenza paesaggistica, gli elevati valori naturalistici e la forte valenza iconografica delle Isole del Giglio e di Giannutri

Obiettivo 4

Salvaguardare e valorizzare i rilievi dell'entroterra e l'alto valore iconografico e naturalistico dei ripiani tufacei, reintegrare le relazioni ecosistemiche, morfologiche, funzionali e visuali con le piane costiere

- **Vincolo paesaggistico art. 136 D.Lgs 42/2004**

Sezione 4 - D.M. 06/02/1976

Motivazione: [...] La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché il centro urbano di Orbetello e la fascia costiera ai limiti della laguna, con i Monti dell'Argentario, i Forti di porto Ercole e i due Tomboli della Feniglia e della Giannella che la delimitano, costituiscono un complesso di eccezionale valore estetico sia per gli aspetti naturali e caratteristici, ben noti e già consacrati dall'arte dalla letteratura e dalla tradizione, sia per l'esistenza di numerosi punti di vista, dai quali quelle bellezze appaiono come "quadri naturali", e che ne consentono la partecipazione e il pubblico godimento.

B) IDENTIFICAZIONE DEI VALORI E VALUTAZIONE DELLA LORO

PERMANENZA/TRASFORMAZIONE

Valutazione della permanenza dei valori

dinamiche di trasformazione / elementi di rischio / criticità

alla voce "struttura antropica" si legge:

Si segnala quale elemento potenziale di rischio la realizzazione del progetto dell'autostrada tirrenica, per l'alterazione dei caratteri strutturali e della qualità estetico-percettiva del paesaggio

C) OBIETTIVI PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE - DISCIPLINA D'USO (art.143 c.1 lett. b, art.138 c.1)

Strutture del paesaggio e relative componenti

4 - Elementi della percezione

Visuali panoramiche 'da' e 'verso', percorsi e

punti di vista panoramici e/o di belvedere

Strade di valore paesaggistico

b - direttive

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territori e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:

4.b.1 Riconoscere i tracciati, i principali punti di vista (belvedere) e le visuali panoramiche (fulcri, coni e bacini visivi quali ambiti ad alta intervisibilità), connotati da un elevato valore estetico-percettivo.

4.b.2 Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:

- *salvaguardare e valorizzare i tracciati (tratti stradali e ferroviari) che presentano elevati livelli di panoramicità*
- *salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono dai punti di belvedere accessibili al pubblico e lungo la viabilità;*
- *prevedere opere volte all'attenuazione/integrazione degli effetti negativi sulla percezione dei contesti panoramici indotti da interventi edilizi e/o infrastrutturali, anche attraverso il recupero e la riqualificazione delle aree caratterizzate dalla presenza di attività produttive lungo l'Aurelia.*
- *regolare la localizzazione e realizzazione degli impianti per le produzioni di energia da fonti rinnovabili al fine di minimizzare l'impatto visivo degli stessi e non interferire con le visuali da e verso la laguna e il centro storico di Orbetello;*

omissis...

Sezione 4 - D.M. 14/04/1989

Motivazione: *prima zona [...] sfondo collinare che forma una quinta naturale e significativa di tutto l'ambiente lagunare incluso tra gli stupendi tomboli e il Monte Argentario.*

seconda zona [...] *costituisce il naturale completamento dei precedenti vincoli costieri.*

B) IDENTIFICAZIONE DEI VALORI E VALUTAZIONE DELLA LORO PERMANENZA/TRASFORMAZIONE

Valutazione della permanenza dei valori

dinamiche di trasformazione / elementi di rischio / criticità

alla voce "struttura antropica" si legge:

"Si segnala quale elemento potenziale di rischio la realizzazione del progetto del corridoio tirrenico, per l'alterazione dei caratteri strutturali e della qualità estetico-percettiva del paesaggio."

C) OBIETTIVI PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE - DISCIPLINA D'USO (art.143 c.1 lett. b, art.138 c.1)

Strutture del paesaggio e relative componenti

4 - Elementi della percezione

b - direttive

prima zona

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territori e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:

4.b.1. *Individuare e riconoscere i tracciati, i principali punti di vista (belvedere) e le visuali panoramiche (fulcri, coni e bacini visivi quali ambiti ad alta intervisibilità), connotati da un elevato valore estetico- percettivo.*

4.b.2. *Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:*

- *salvaguardare e valorizzare i tracciati (tratti stradali e ferroviari) che presentano elevati livelli di panoramicità;*
- *salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono dai punti di belvedere accessibili al pubblico e lungo la viabilità;*
- *omissis*
- *favorire la riqualificazione urbanistica delle aree industriali che si trovano lungo l'Aurelia, attraverso interventi di integrazione paesaggistica, al fine di assicurare la tutela dei valori-estetico*

percettivi dell'area percepibili dall'Aurelia;

- *salvaguardare e valorizzare i tracciati (Aurelia e ferroviari) che presentano elevati livelli di panoramicità, nonché le visuali da questi percepite;*

- *omissis*

Sezione 4 - D.M. 10/12/1962

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

B) IDENTIFICAZIONE DEI VALORI E VALUTAZIONE DELLA LORO PERMANENZA/TRASFORMAZIONE

Valutazione della permanenza dei valori

dinamiche di trasformazione / elementi di rischio / criticità

alla voce "struttura antropica" si legge:

Le due infrastrutture, ferrovia e Aurelia, creano una barriera di forte impatto paesaggistico e l'area che ne è delimitata risulta di scarsa rilevanza storico culturale: in essa non è presente alcuna emergenza né elemento significativo.

Si segnala quale elemento potenziale di rischio la realizzazione del progetto del corridoio tirrenico, per l'alterazione dei caratteri strutturali e della qualità estetico- percettiva del paesaggio.

C) OBIETTIVI PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE - DISCIPLINA D'USO (art.143 c.1 lett. b, art.138 c.1)

Strutture del paesaggio e relative componenti

4 - Elementi della percezione

Visuali panoramiche 'da' e 'verso', percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere

Strade di valore paesaggistico

b - direttive

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territori e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:

4.b.1. *Individuare e riconoscere:*

- *i tracciati, i principali punti di vista (belvedere) e le visuali panoramiche (fulcri, coni e bacini visivi quali ambiti ad alta intervisibilità), connotati da un elevato valore estetico- percettivo;*
- *i punti di vista (belvedere) di interesse panoramico accessibili al pubblico presenti lungo le principali infrastrutture ferroviarie (ferrovia Pisa-Roma) e viarie (strada Aurelia, strada per Talamone).*

4.b.2. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:

- salvaguardare e valorizzare i tracciati (tratti stradali e ferroviari) che presentano elevati livelli di panoramicità;
- salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono dai punti di belvedere accessibili al pubblico e lungo la viabilità;
- omissis

Si evidenzia inoltre nella Sezione 4 “Disciplina delle aree e degli immobili di notevole interesse pubblico” della scheda del PIT/PPR, come ogni decreto di tutela dei territori interessati riconosca il valore estetico –perceptivo all’asse viario parzialmente interessato dall’intervento, in particolare relativamente alle visuali panoramiche (“da” e “verso”) venga tutelata la “Salvaguardare le visuali che aprono dalla viabilità principale e secondaria (strada Aurelia, ferrovia e viabilità di penetrazione), nonché “da e verso” la laguna e il centro storico di Orbetello, caratterizzato dalla singolare posizione orografica.” (D.M. 06/02/1976), “**prima zona:** Mantenere e, ove necessario, recuperare l’integrità delle visuali e coni ottici fruibili sia dalle colline verso il complesso del Monte Argentario che da quest’ultimo verso le colline dell’entroterra, nonché dalle principali infrastrutture (Aurelia). **Seconda zona:** Salvaguardare le visuali panoramiche che si aprono dall’Aurelia e dalla ferrovia.” (D.M.14/04/1989), “Salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono sul golfo percepibili dalla strada Aurelia e dalla ferrovia Pisa Roma, dalla strada per Talamone, e da Poggio Talamonaccio.” (D.M.10/12/1962),

Parere della Commissione locale per il Paesaggio:

La Commissione Locale Paesaggio nella seduta del 09/01/2017, parere n.1, Verbale n.1, ha espresso il seguente parere all’unanimità:

“La commissione preso atto che l’intervento in oggetto riguarda la realizzazione di una infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale a completamento del cosiddetto “Corridoio Tirrenico”, che mette in comunicazione il nord ed il sud/ovest dell’Europa con l’Italia meridionale, al fine di valutare relativamente alla coerenza con il **PIT/Piano Paesaggistico Regionale approvato con D.C.R.T. n. 37 del 27/03/2015 - BURT n. 28 del 20.05.2015**, esprime le seguenti considerazioni:

- l’opera nel suo complesso presenta un elemento potenziale di rischio per l’alterazione dei caratteri strutturali e della qualità estetico percettiva del paesaggio;
- sono presenti particolari criticità paesaggistiche nella progettazione degli svincoli, che comportano un impegno di suolo importante, e dei viadotti sui corsi d’acqua Albegna ed Osa.

Al fine di poter esprimere un parere sulla coerenza al Piano Paesaggistico Regionale la commissione ritiene che la documentazione prodotta in questa fase progettuale (Progetto Definitivo) non contenga elementi specifici di dettaglio quali tipologia dei materiali, colori e finiture.

Nella Relazione Generale al cap 4.10 – l’Integrazione Paesaggistica – vengono evidenziati solamente gli interventi di sistemazione a verde.

I foto inserimenti risultano non sufficienti per una visione completa dell’opera, limitandosi ad alcuni ambiti e con viste da punti di ripresa non significativi.”

Arch. Alessandra CAPPELLETTI

Contributi istruttori per aree soggette a vincolo idrogeologico

Oggetto: completamento del tratto Cecina Civitavecchia infrastruttura strategica denominata Autostrada A12 e in particolare riguardo ai Lotti:

Lotto 4; Lotto 5b.

Il presente scritto, richiesto dalla Regione Toscana per attivare eventuali istruttorie in presenza di aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico all'interno del Comune di Orbetello riporta le valutazioni di competenza concernenti i tratti autostradali ricadenti in aree soggette a Vincolo Idrogeologico (RDL 30 12 1923) e sottoposte alle Normative regionali Toscana di cui LR 39/2000 (art. 42) e dal Regolamento Forestale della Toscana n.48R del 2003 e smi.

In particolare in ottemperanza degli articoli 73 "che disciplina gli ambiti di applicazione delle norme tecniche generali" e di seguito art: 74-75 di cui al comma 6 che prescrive le strade come opere soggette al rispetto delle norme di cui al 48r e al rispetto di quanto previsto negli art. 76-77-78- del citato DPGR 48r 2003 e smi.

PARERE

Da un esame degli elaborati tecnici presentati, in particolar modo dalle relazioni denominate singolarmente:

- Geologia e idrogeologia di inquadramento - Relazione geologica e geomorfologica relative al Lotto 4 e Lotto 5B e dalle tavole tecniche ad esse allegate, si evince che, in merito alla parte di progetto competente al Lotto 4, non si rilevano aree comunali sottoposte a Vincolo Idrogeologico.

In relazione alla parte di progetto competente al Lotto 5B si evince che il tracciato proposto comprende alcune aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico e interessate inoltre da Pericolosità sia geologica che idraulica secondo il vigente PS comunale.

Pertanto non avendo riscontrato nelle relazioni, in particolar modo in quella relativa al Lotto 5b, nessun riferimento specifico alle problematiche attinenti a Vincolo Idrogeologico né riferimenti normativi-tecnici, si richiede una trattazione specifica come integrazione alla relazione geologica.

Tale integrazione dovrà essere redatta secondo quanto previsto dagli articoli citati del DPGR 48r 2003 riportante per ogni tratto interessato, con eventuali approfondimenti tecnici al fine di permettere una istruttoria tecnica autorizzativa ai sensi dell'art.101 del DPGR 48r 2003.

L'Incaricato Comune Orbetello Pareri e istruttorie relative
alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico
Geol. Federico Castellani

Orbetello, li 10.01.2016

Il Dirigente
del Settore Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici
Ing. Luca Carretti

" Il presente documento è sottoscritto digitalmente ai sensi del D.lgs 82/2005 e del T.U. 445/2000, e conservato, secondo la normativa vigente negli archivi del Comune di Orbetello".



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 venti 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 eseguita 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.



COMUNE DI ORBETELLO

Provincia di Grosseto

PARERE EX ART. 49 D.LGS. 18 AGOSTO 2000, N.267, PROPOSTA DELIBERAZIONE RIGUARDANTE:
**PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12 ROSIGNANO –
CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – PRESA D'ATTO APPROFONDIMENTI ISTRUTTORI**

Il sottoscritto, responsabile del Settore SETTORE LAVORI PUBBLICI, formula, ai sensi dell'Art. 49 del D.LGS 18 Agosto 2000 n. 267, il proprio parere Favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento.

Orbetello, Li 20-01-2017

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
LUCA CARRETTI

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA N. 1 del 20-01-2017

Atto firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e norme collegate



COMUNE DI ORBETELLO

Provincia di Grosseto

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Deliberazione di GIUNTA N° 9 del 20-01-2017, avente ad oggetto PROGETTO DEFINITIVO DEL COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA A12 ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA (LOTTO 5B) – PRESA D'ATTO APPROFONDIMENTI ISTRUTTORI, pubblicata all'albo pretorio di questo ente per quindici giorni consecutivi ai sensi dell'art. 124 comma i, del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 e dell'art. 32, comma 1, Legge 18.06.2009, n. 69.

Orbetello, li 20-01-2017

IL RESPONSABILE DELLE PUBBLICAZIONI
CAPEZZUOLI LAURA

Atto firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 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 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.
- 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 Settori
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 rettifilo non inferiori a mt. 360.

Pertanto 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 gimcana 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.

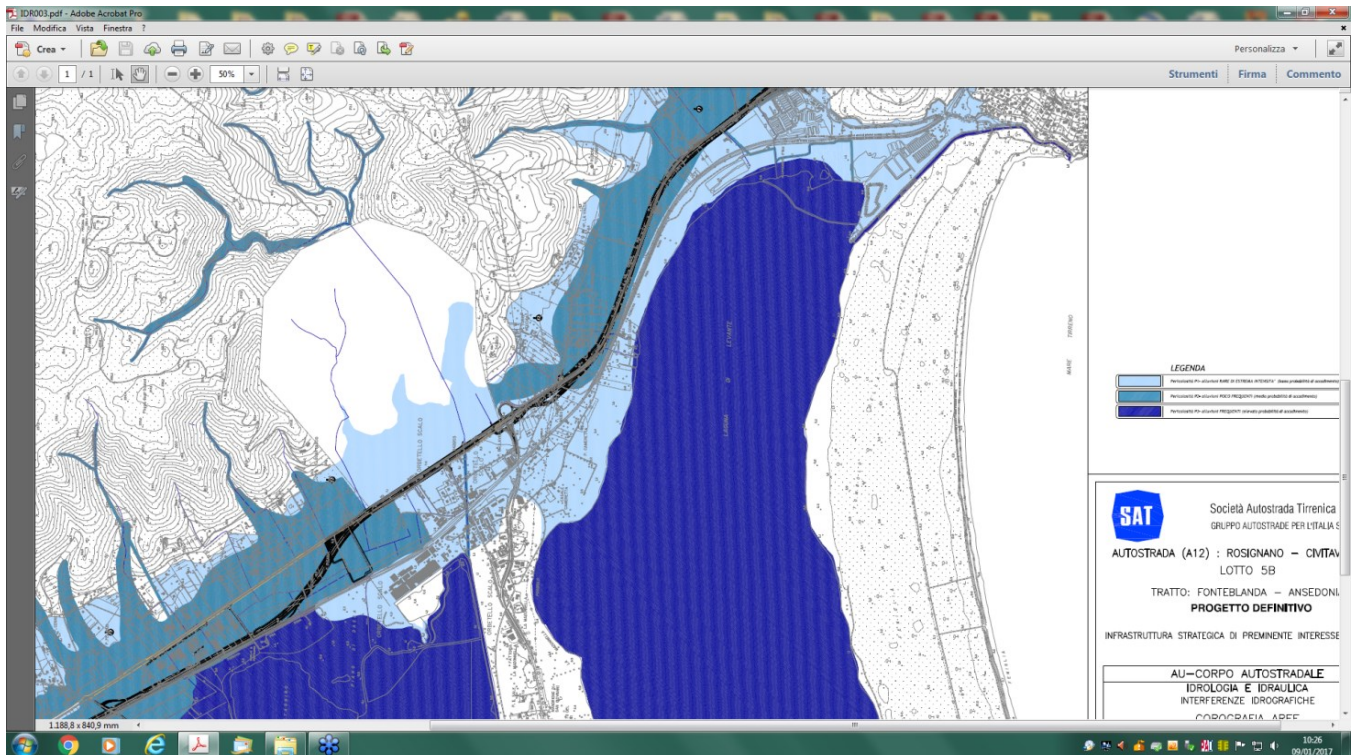
Sezioni stradali

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

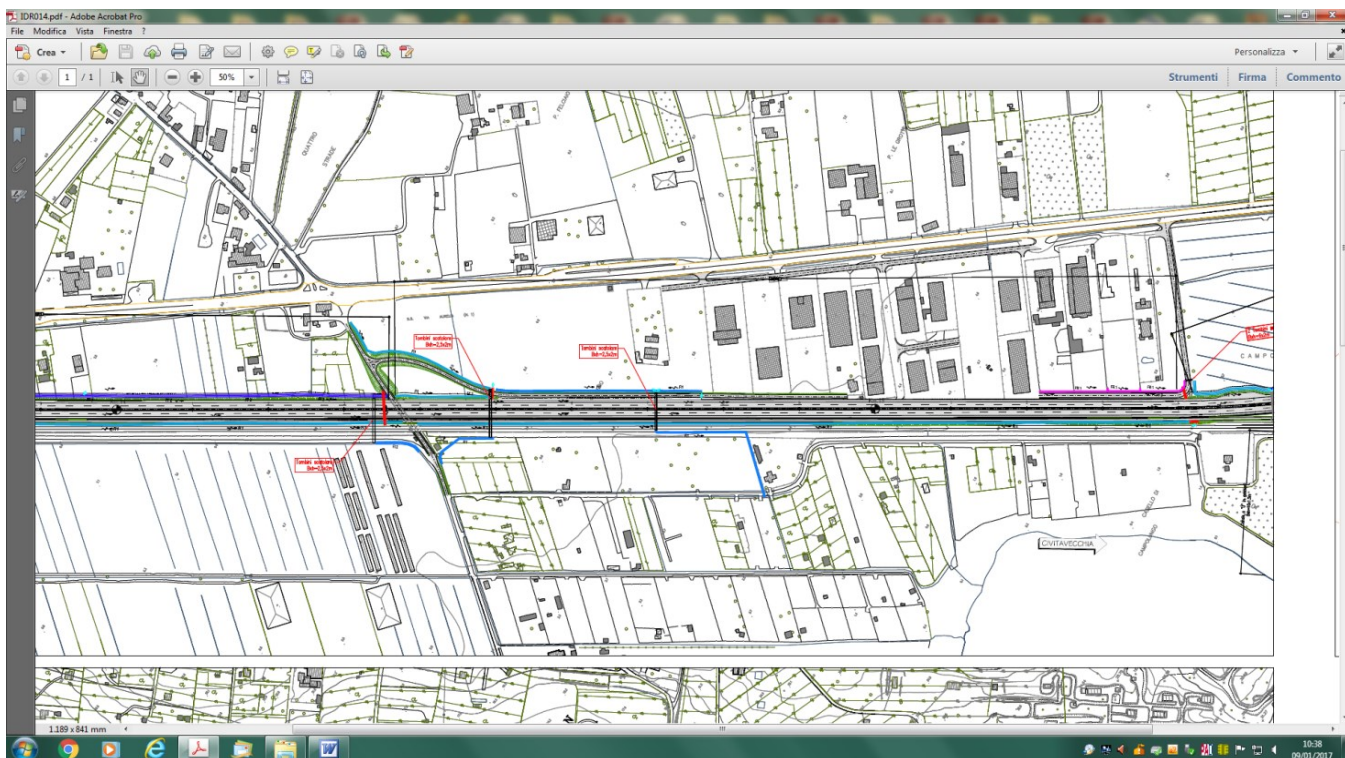
L'areale del territorio comunale di Orbetello compresa tra le falde dei poggi ad est di Orbetello Scalo e la ferrovia Roma-Pisa, attraversato dall'attuale S.S.1 Aurelia, fra lo svincolo di Ansedonia e quello delle Quattro Strade, è stata oggetto negli ultimi 34 anni, dal novembre 1982 al novembre 2016, 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 fogliame.

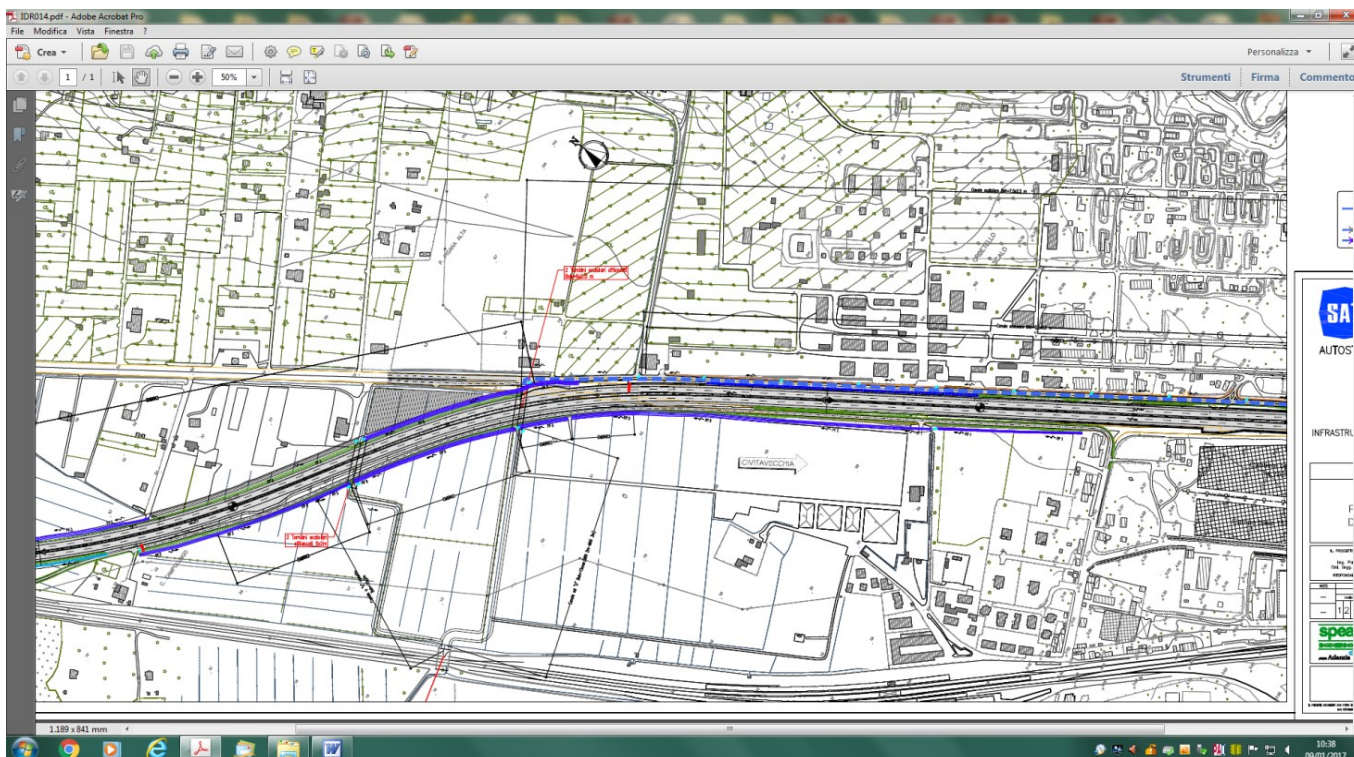
In caso di rovesci o temporali di attività intensa si potrebbero verificare un allagamento della strada e verosimilmente dell'autostrada, a quota più bassa, sia verso nord che verso sud fino alla galleria artificiale.

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

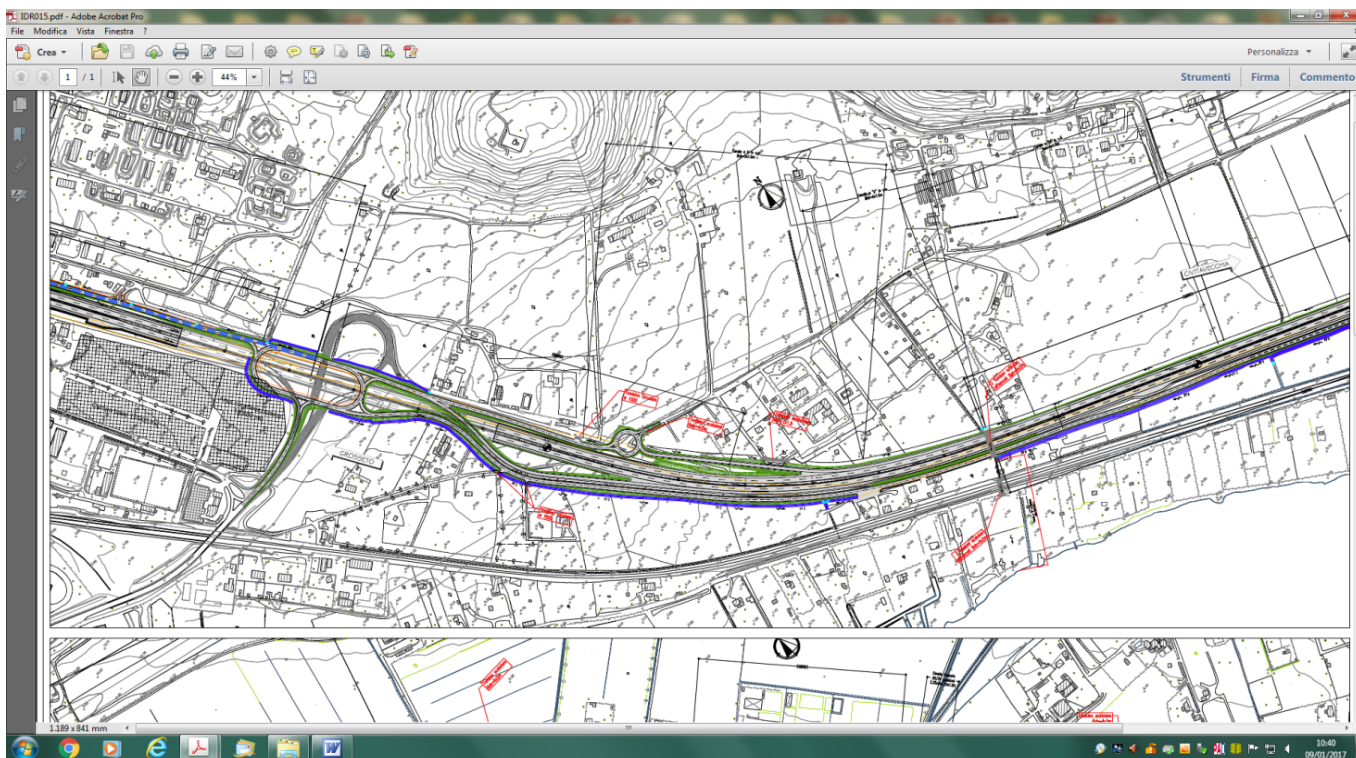
Criticità e pericolosità idraulica da Loc. Quattro Strade a loc. Ansedonia



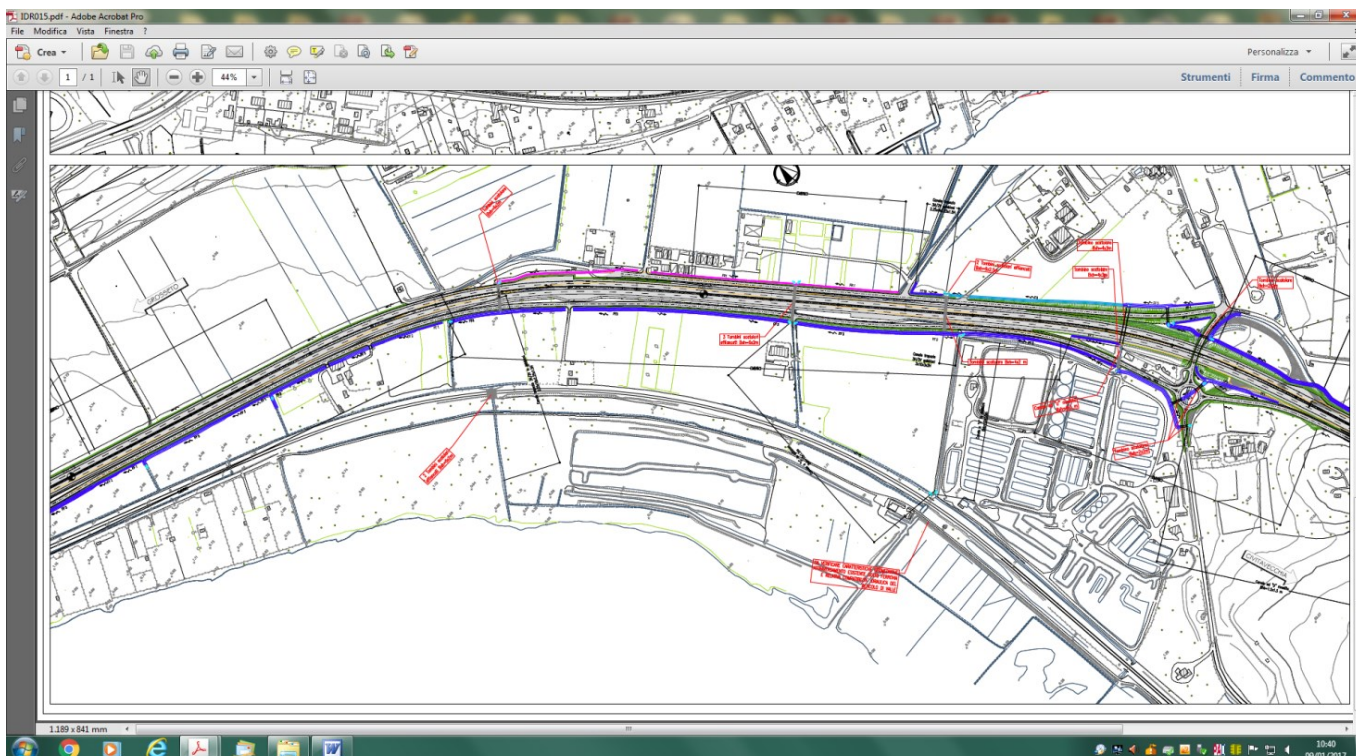
estratto tavola IDR 014



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 fogliame, non è sufficiente a garantire, in caso di piogge abbondanti o temporali di attività intensa,

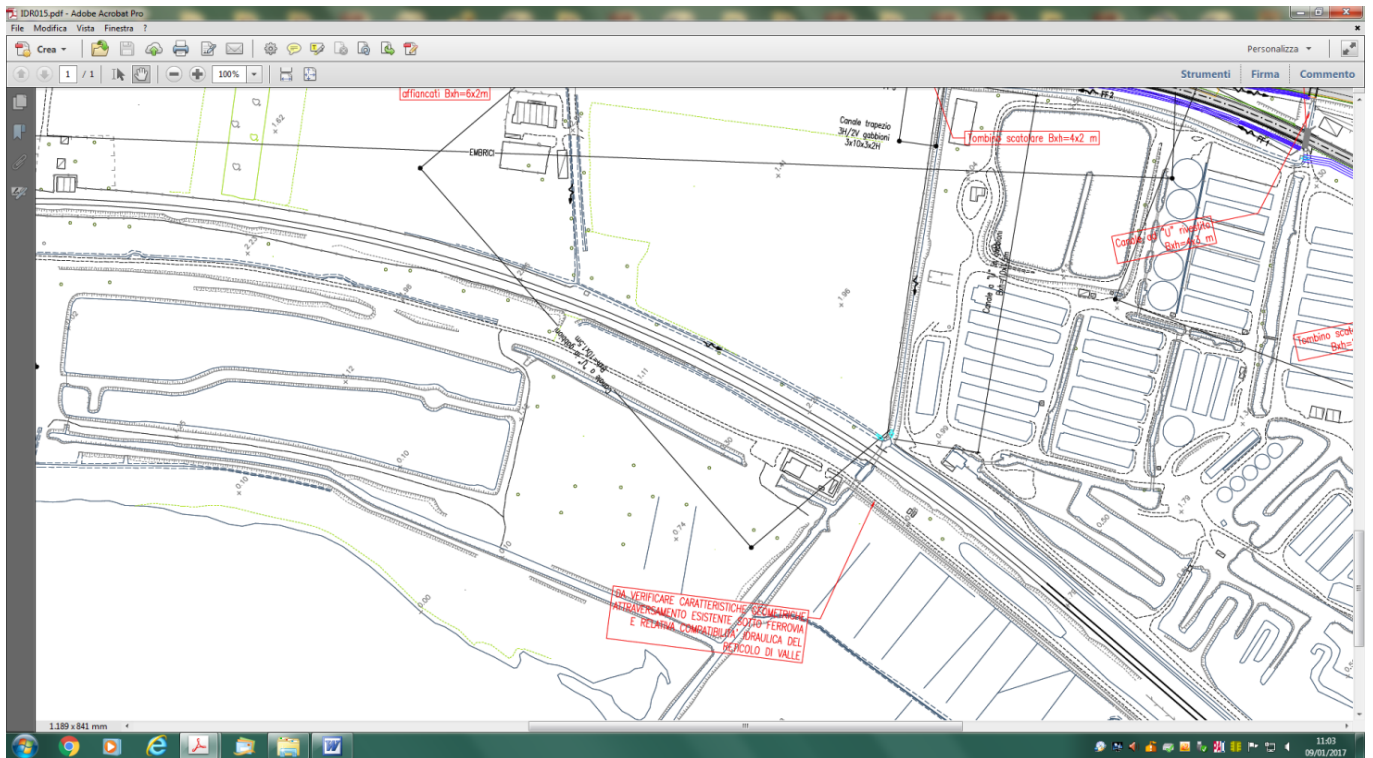
il convogliamento di tutte le acque nello scatolare, ciò provocherebbe sicuramente un allagamento della strada e verosimilmente dell'autostrada a quota più bassa, con ruscellamento fino alla galleria artificiale.

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 km². 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 m³/s, alla Pk 15+060 è stata considerata per il dimensionamento una portata di progetto pari a 32 m³/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 m³/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 m³/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 m³/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 m³/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 m³/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

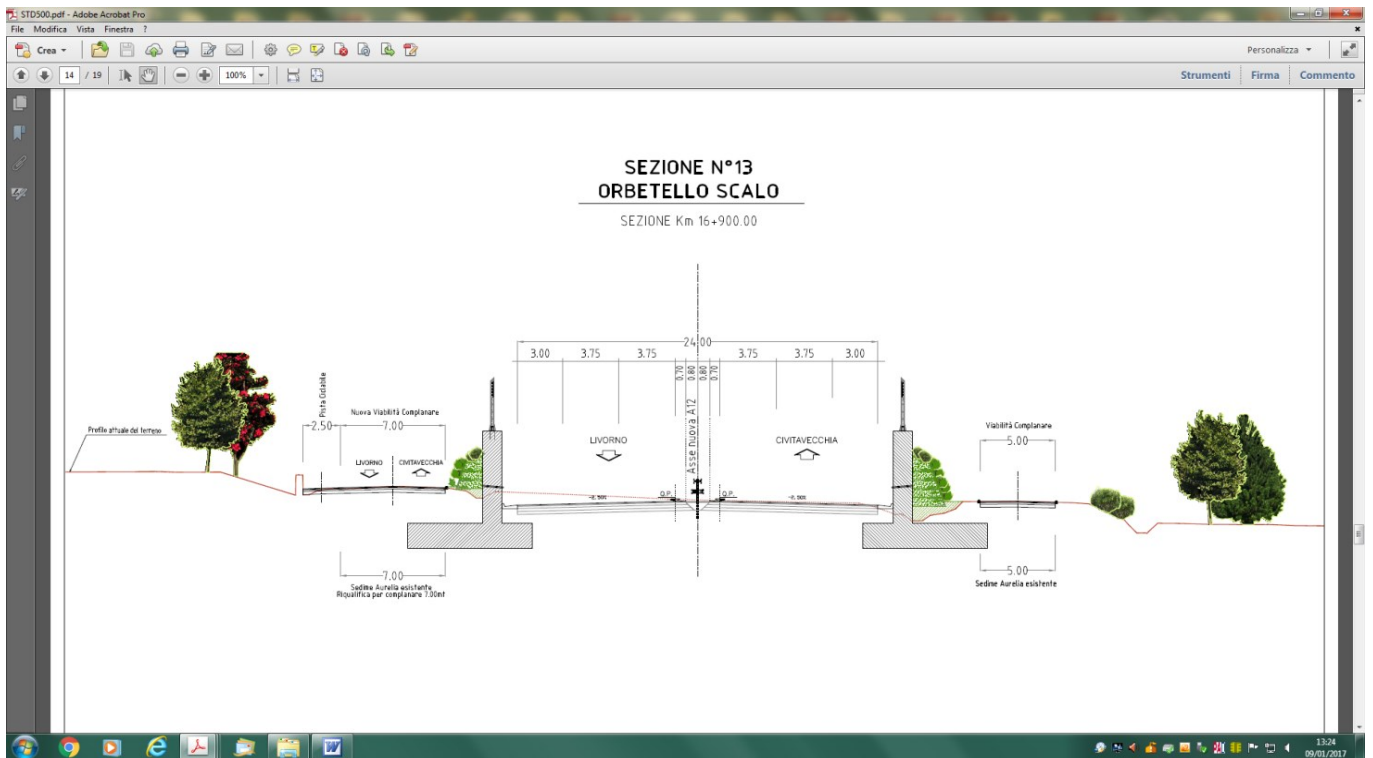
ACCIDENTALI SULLA SEDE STRADALE DI IDROCARBURI OD ALTRE SOSTANZE CONTAMINANTI.

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 Idrraulica", 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 TALİ SPETTI SIANO VERIFICATI A PRIORI.

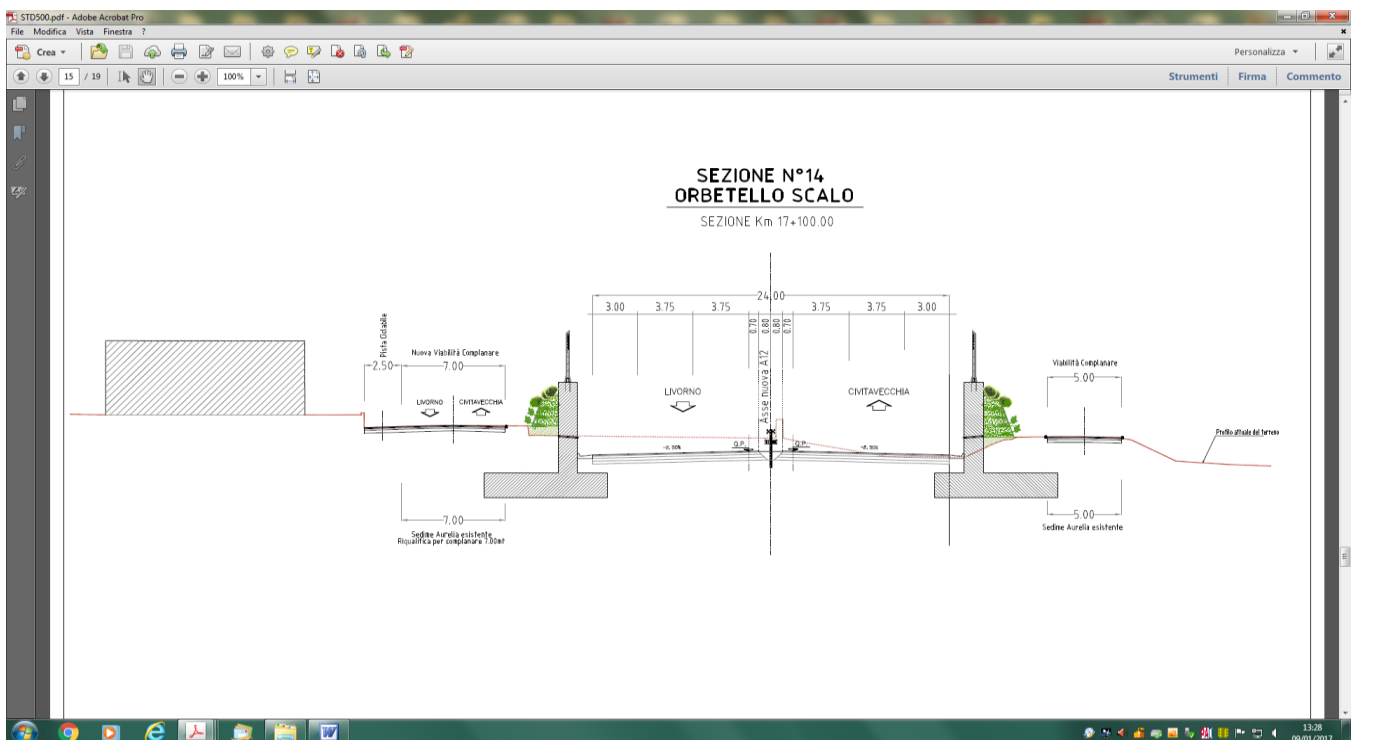
Circa il reticolo a valle della linea ferroviaria nulla appare in progetto e neppure chi dovrà affrontare gli oneri: nelle planimetrie del "sistema di drenaggio" da IDR102 a IDR108 non sono rappresentati nè tantomeno dimensionati i canali dopo gli attraversamenti ferroviari fino al corpo ricettore che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

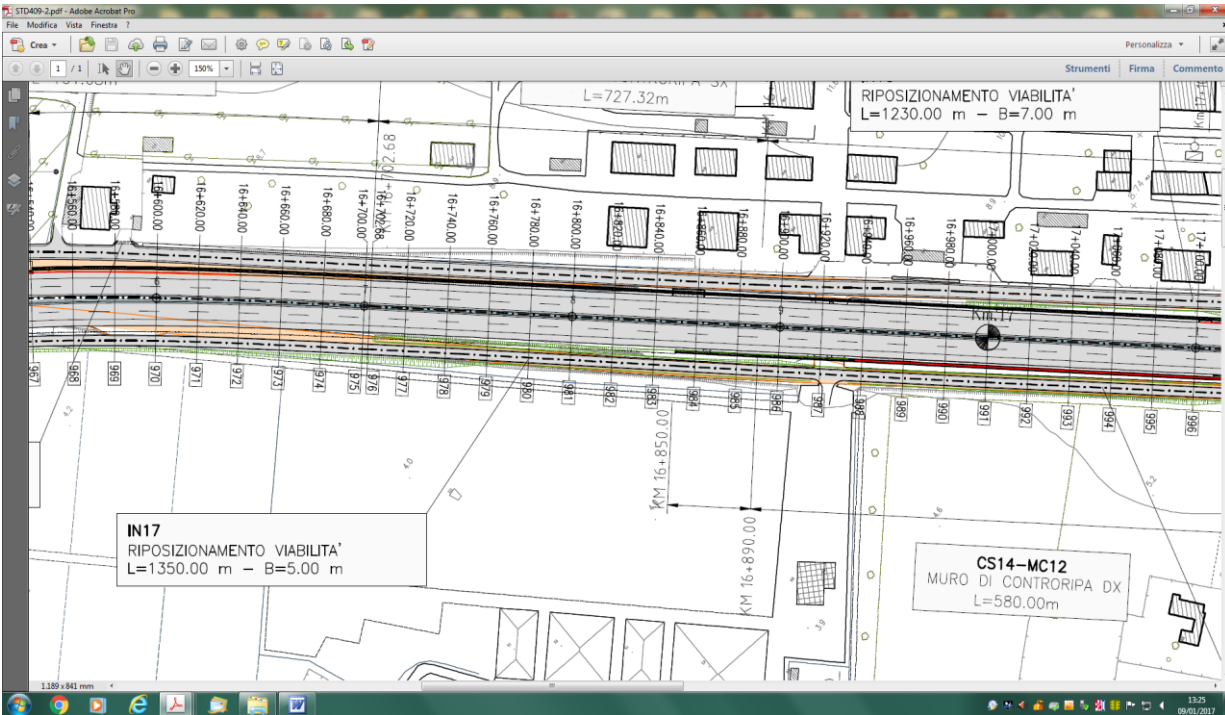
Dimensionamento complanari in violazione delle norme tecniche D.M. 6792 del 05.11.2001 e rappresentazioni grafiche non corrispondenti tratto Orbetello Scalo



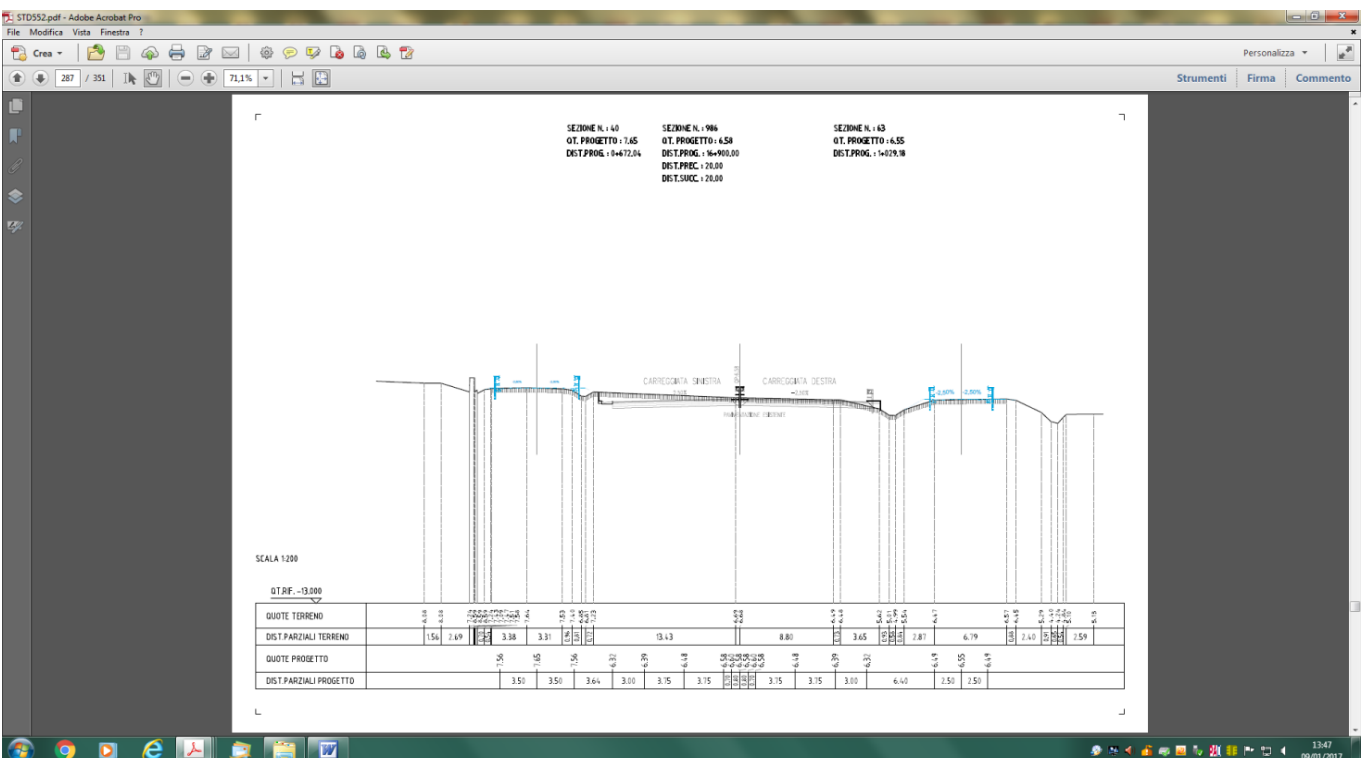
estratto tavola STD 500 sezione 13 km. 16+900



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.

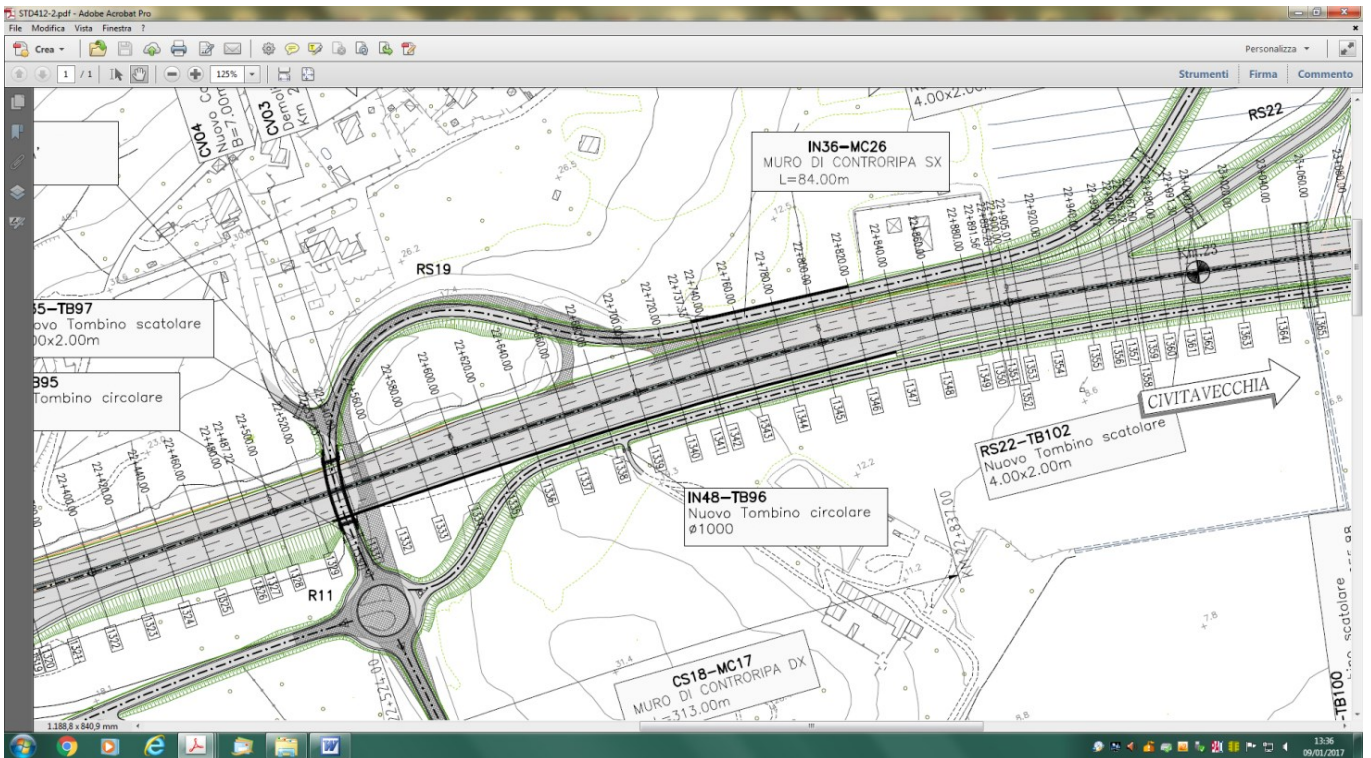
Le complanari di monte e di valle, rispettivamente ad est ed a ovest dell'A12 in progetto, hanno una larghezza intesa quale spazio fisico tra le barriere stradali rispettivamente di ml.7,00 e ml.5,00. Entrambi le larghezze sono sottodimensionate rispetto alle norme tecniche che prescrivono, per la Categoria 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.

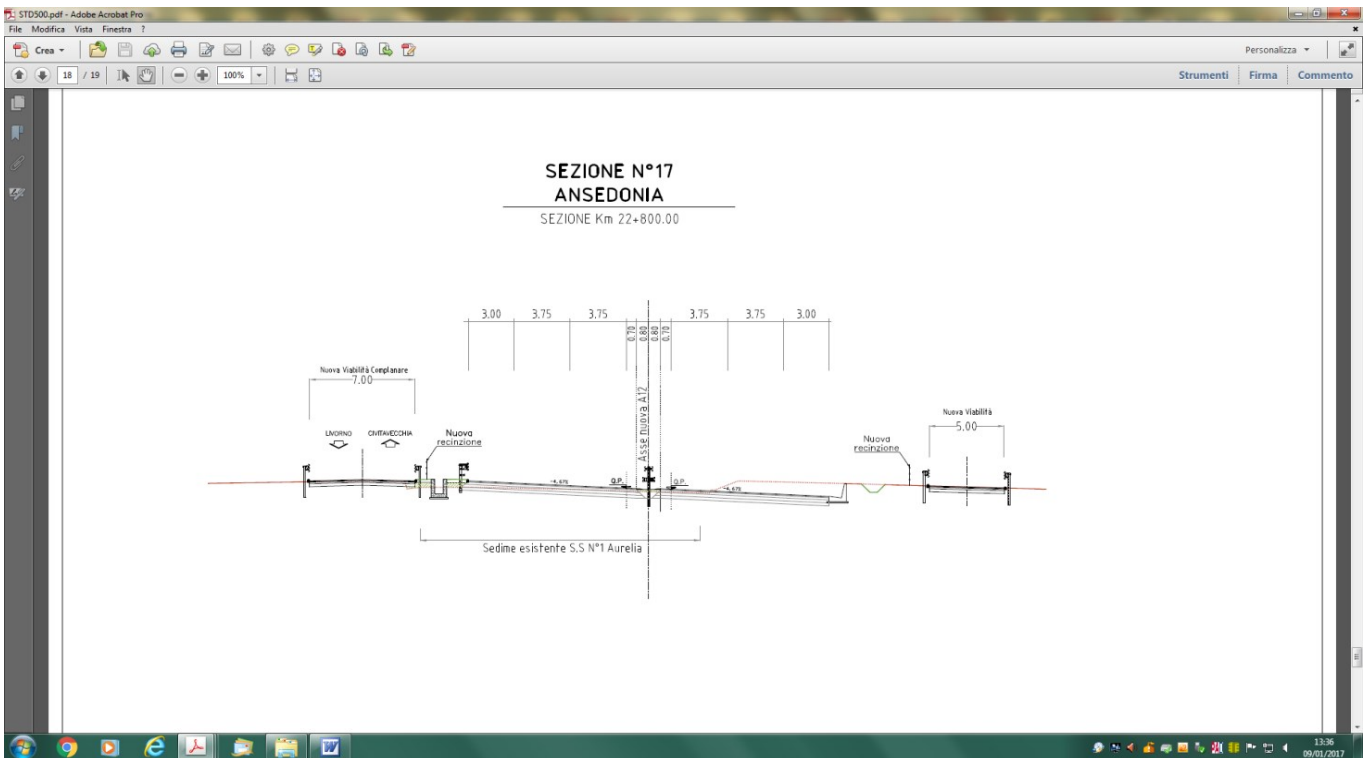
Vi è di più, la complanare di valle che ha una larghezza di mt.5,00, quale spazio fisico tra le barriere stradali, non consentirebbe neppure lo scambio tra autosnodati e autoarticolati. Ciò in considerazione dell'art.61 "Sagoma limite" del C.d.S. poichè la larghezza massima di un mezzo può essere di mt.2,55, oltre ai retrovisori 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.

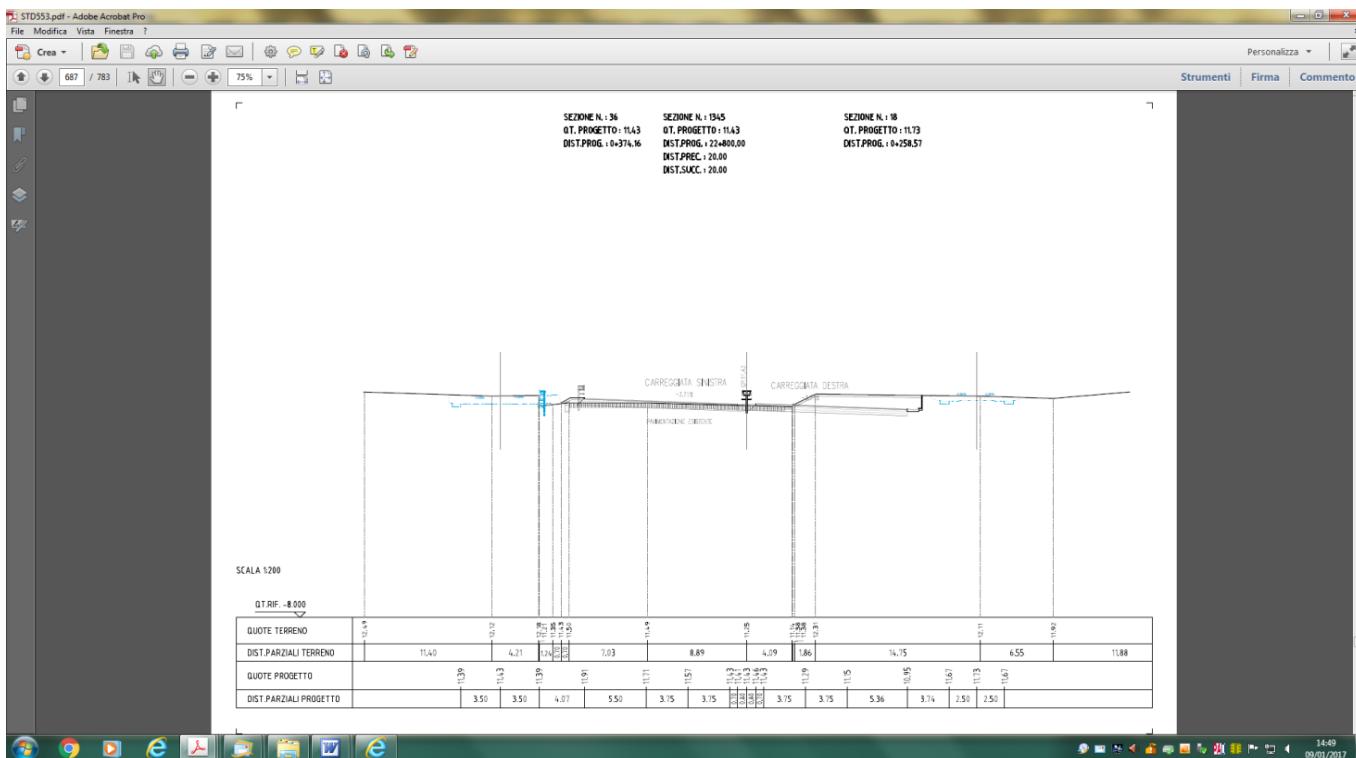
Dimensionamento complanari in violazione delle norme tecniche tratto Ansedonia



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 ml.7,00 e ml.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).

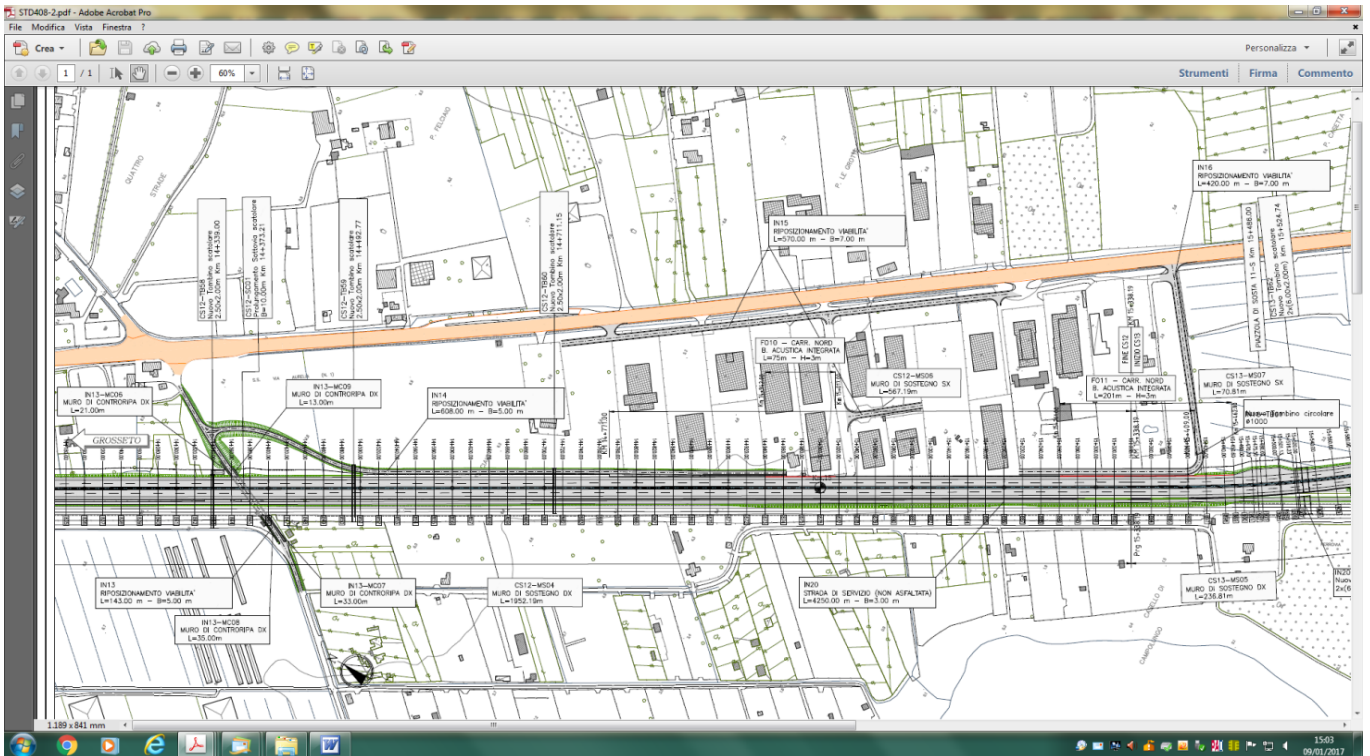
Il vigente CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

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.

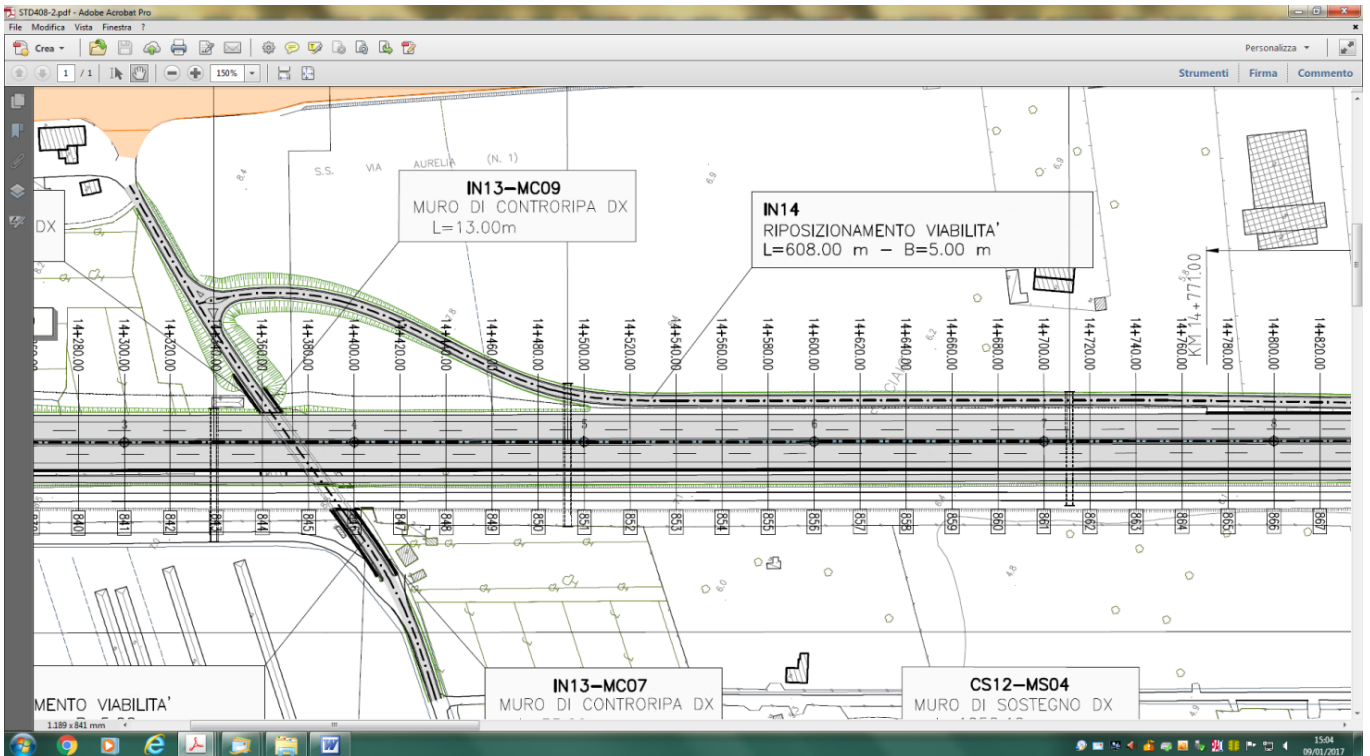
Lo stesso dicasi in caso di interventi di soccorso con automezzi dei VV.F.

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.

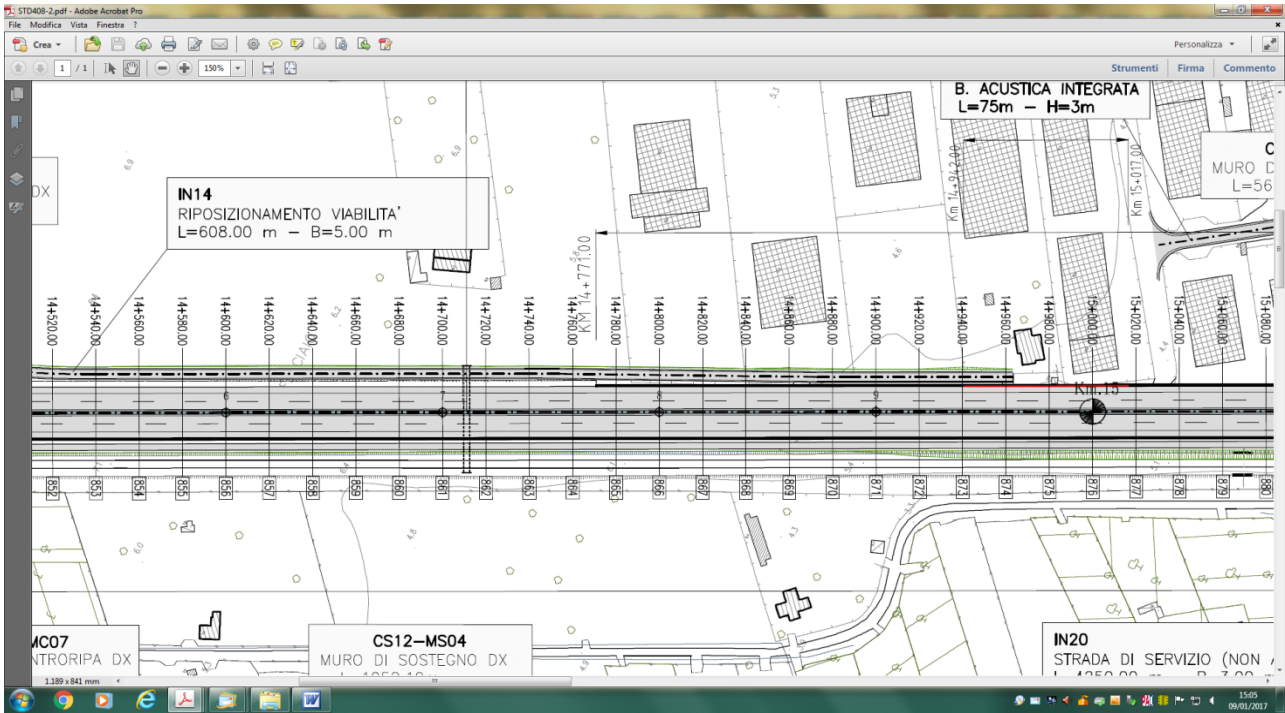
Dimensionamento e intransitabilità complanari in violazione delle norme tecniche tratti a servizio zona Artigianale di Campolungo



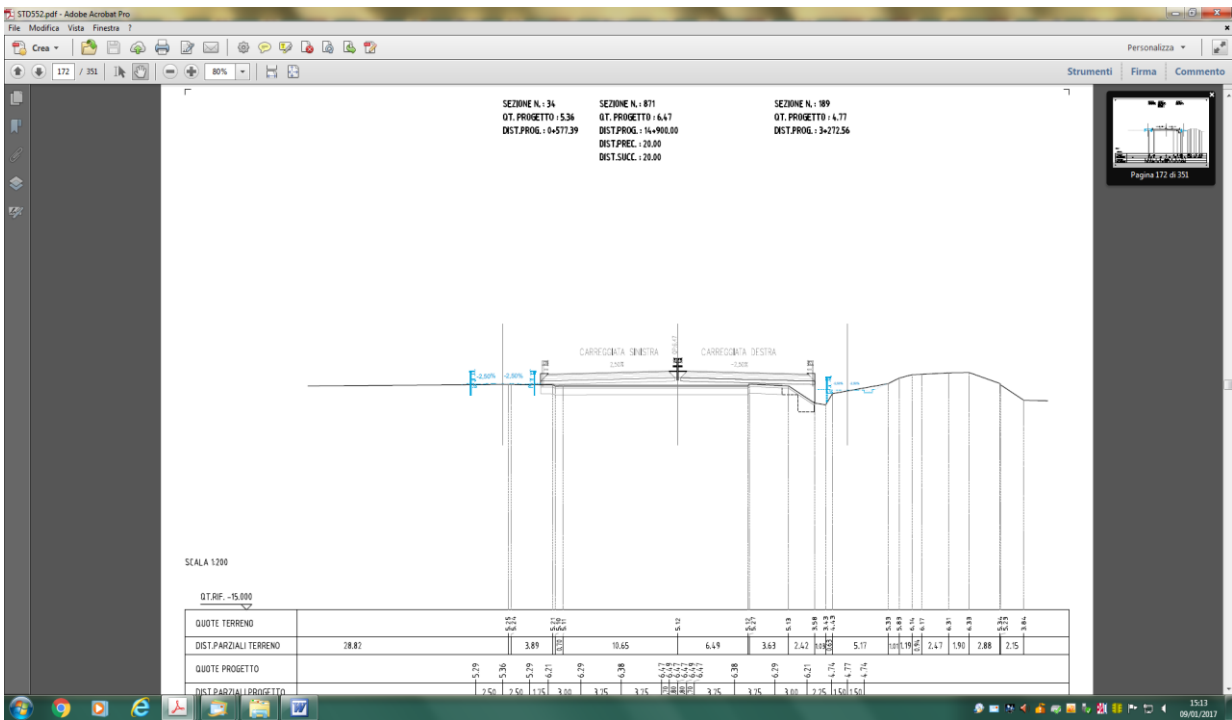
estratto tavola STD 408-2



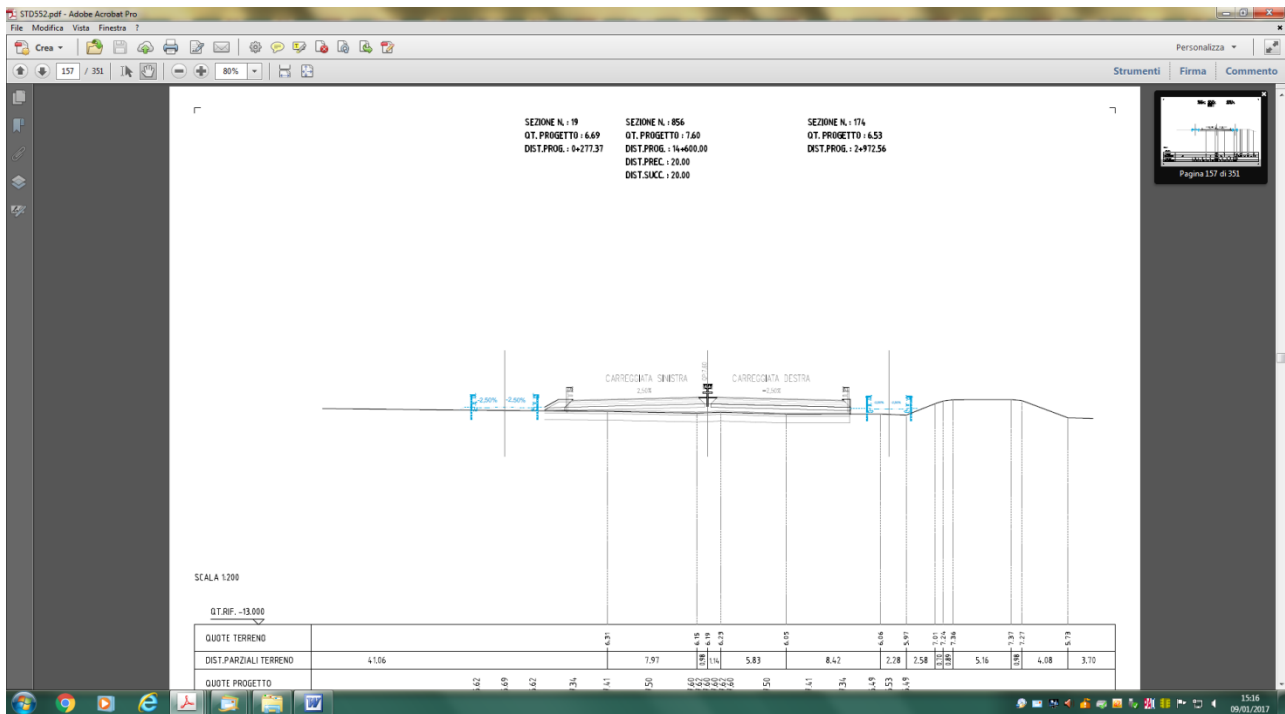
estratto tavola STD 408-2 ingrandimento per visualizzazione sezioni



estratto tavola STD 408-2 ingrandimento per visualizzazione sezioni



estratto tavola STD 552 - sezione trasversale 871 progressiva km. 14+900



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.

Altresì 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 transideranno 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

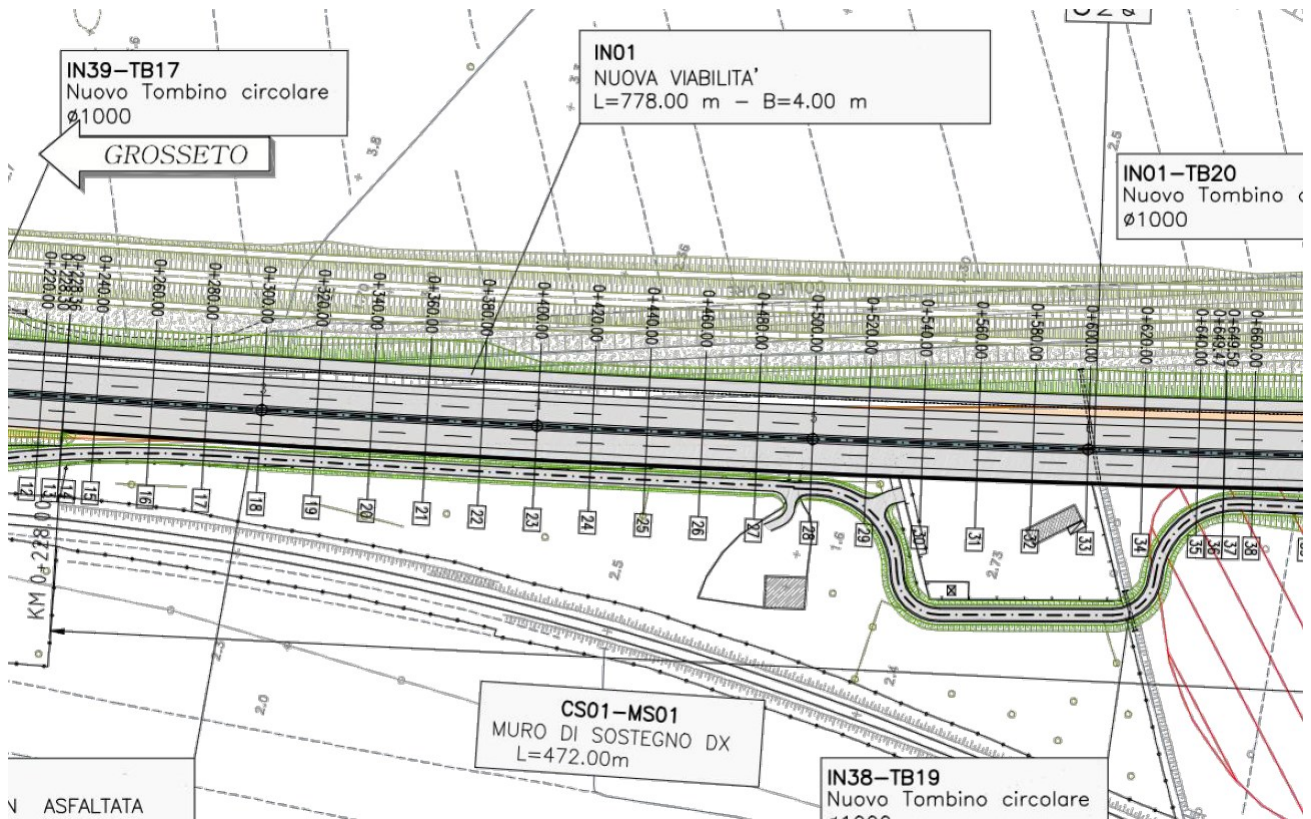
La problematica della larghezza delle complanari, dei raccordi stradali e delle strade di servizio comprese nel progetto autostradale, come sopra evidenziato, è comune a tutte le strade di nuova progettazione, siano esse complanari o tratti di raccordo con la viabilità esistente.

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.

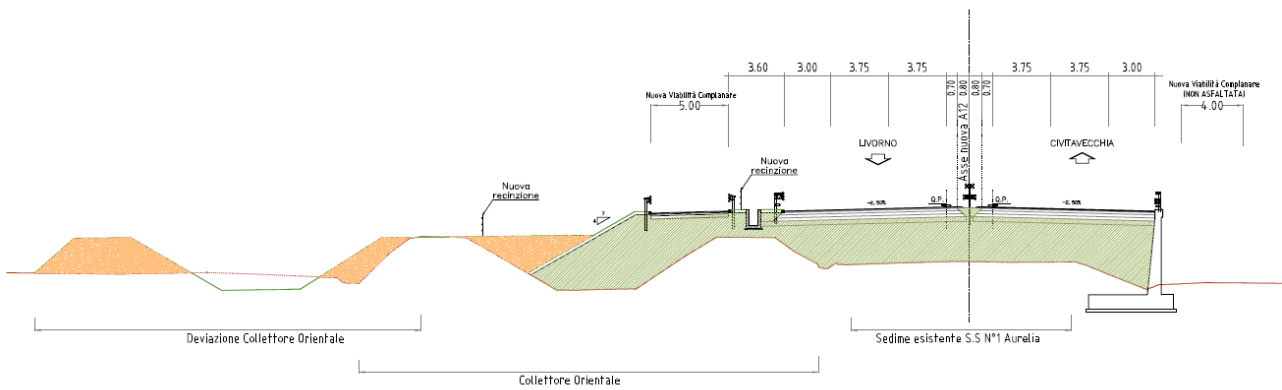
Tali strade, se realizzate come previsto in progetto, con le dimensioni non conformi al D.M. D.M. 6792 del 05.11.2001, non potranno essere prese in consegna dal Comune di Orbetello in quanto rappresentano un sicuro pericolo per la circolazione stradale con le conseguenti responsabilità.

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



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

**SEZIONE N°1
COLLETTORE ORIENTALE**
SEZIONE Km 0+400,00

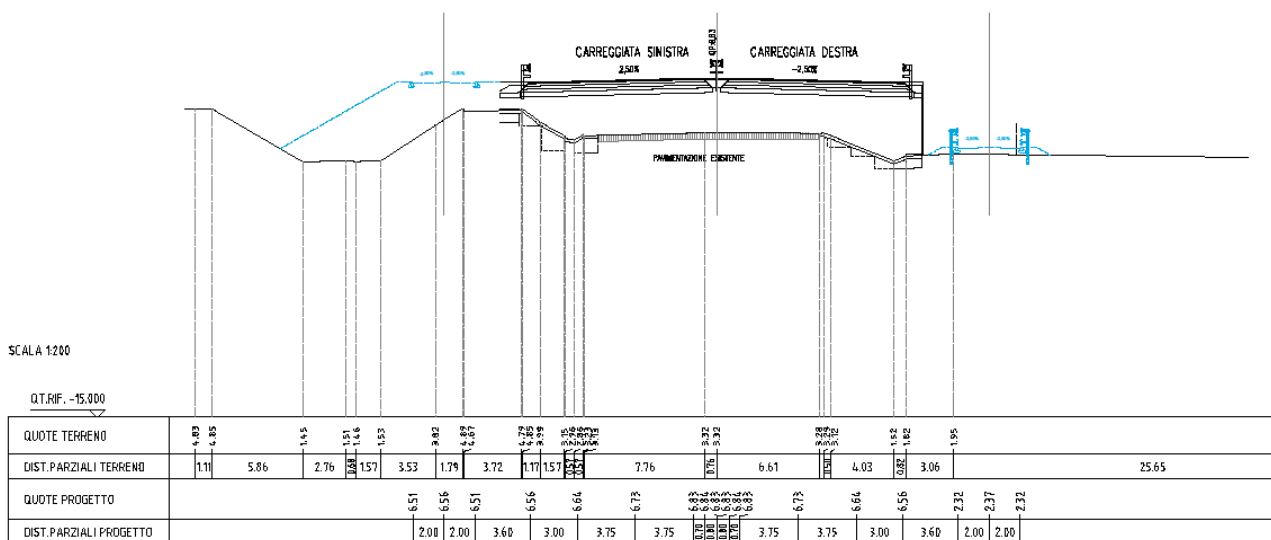


estratto STD 500 - Sezione caratteristiche – sezione n. 1 alla progressiva km 0+400

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 m 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.

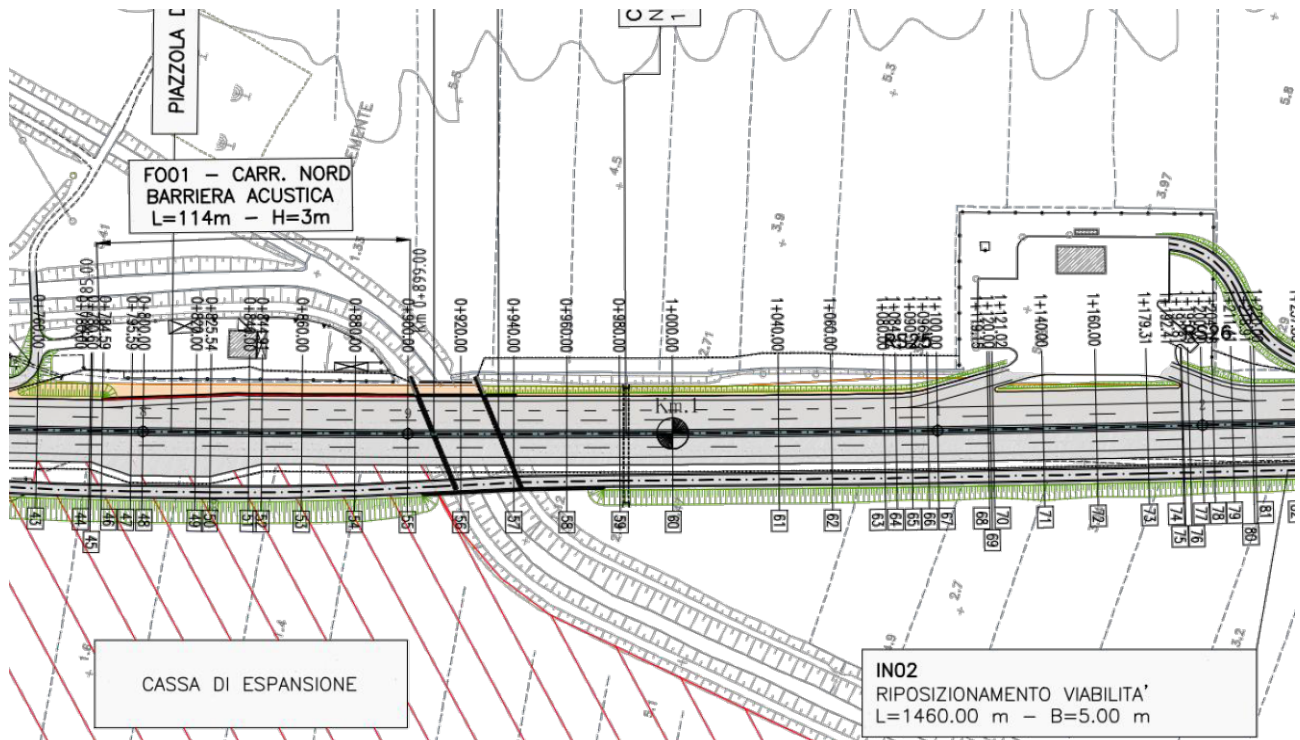
Si rileva inoltre che questa la complanare nuova viabilità IN38 (non asfaltata e larghezza di mt.4,00) è senza soluzioni di continuità ovvero costituisce unica strada con la complanare IN02 (asfaltata e larghezza di mt.5,00) e dalla planimetria STD 400-2 non si capisce dove inizia l'una e finisce l'altra. 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).

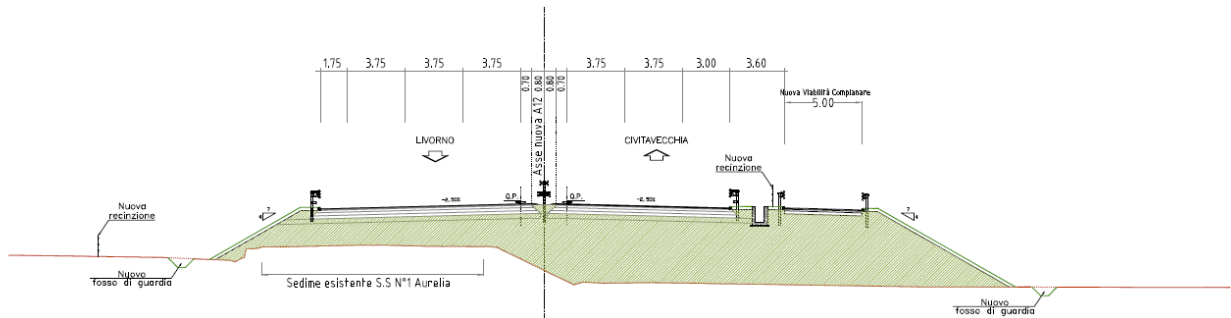
Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali

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



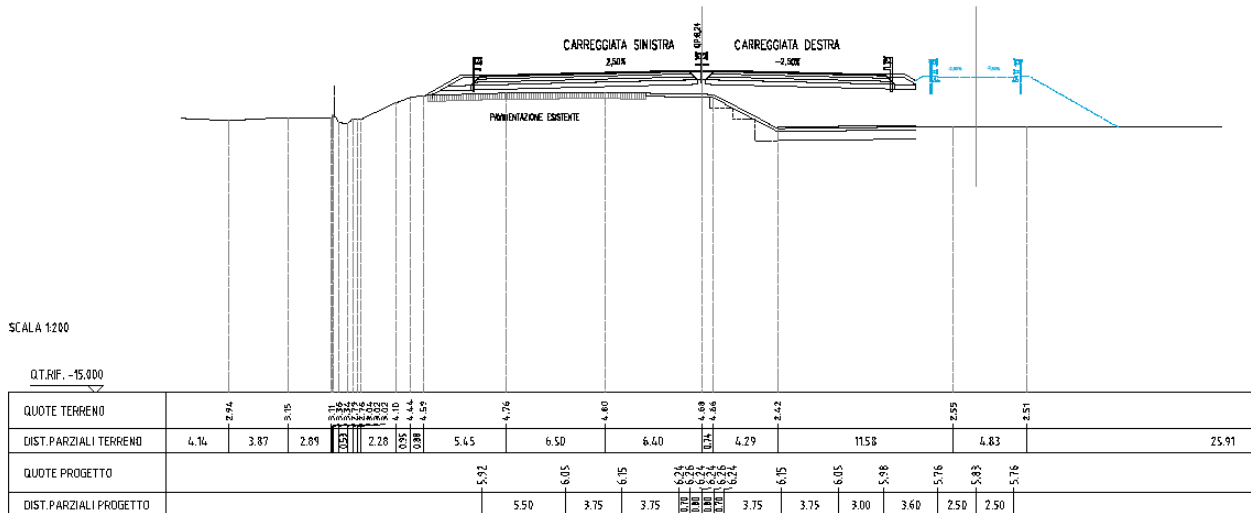
Estratto STD 400-2 - Planimetria e profilo longitudinale di progetto dal km 0+0,00 al km 1+760,00

**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
 QT. PROGETTO : 6.24 QT. 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 didascalica 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+000,00 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.

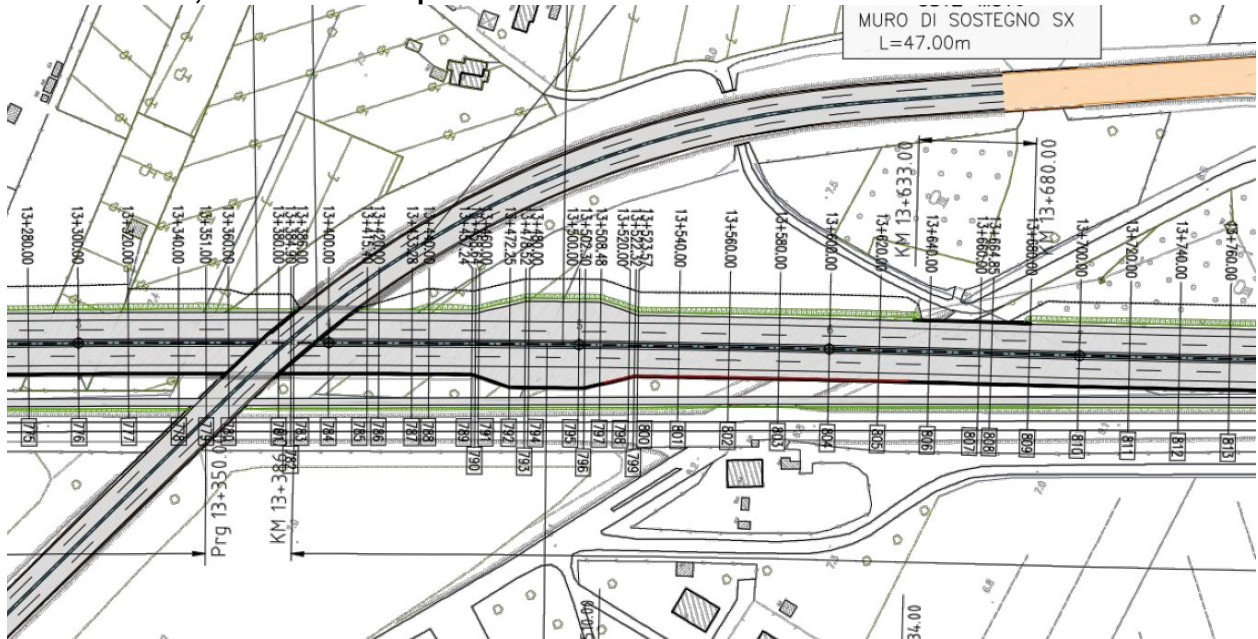
Si rileva altresì che questa complanare nuova viabilità IN02 (asfaltata e larghezza di mt.5,00) è senza soluzioni di continuità ovvero costituisce unica strada con la complanare IN38 (non asfaltata e larghezza di mt.4,00) e dalla planimetria STD 400-2 non si capisce dove inizia l'una e finisce l'altra. 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).

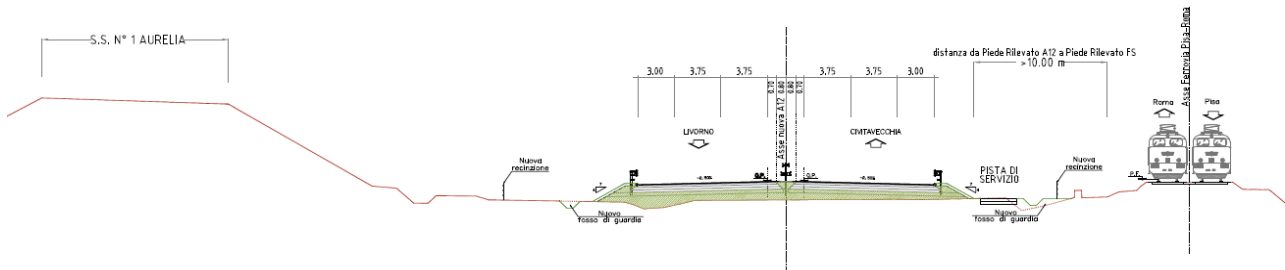
Il CdS non contempla strade inferiori a quelle locali.

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.

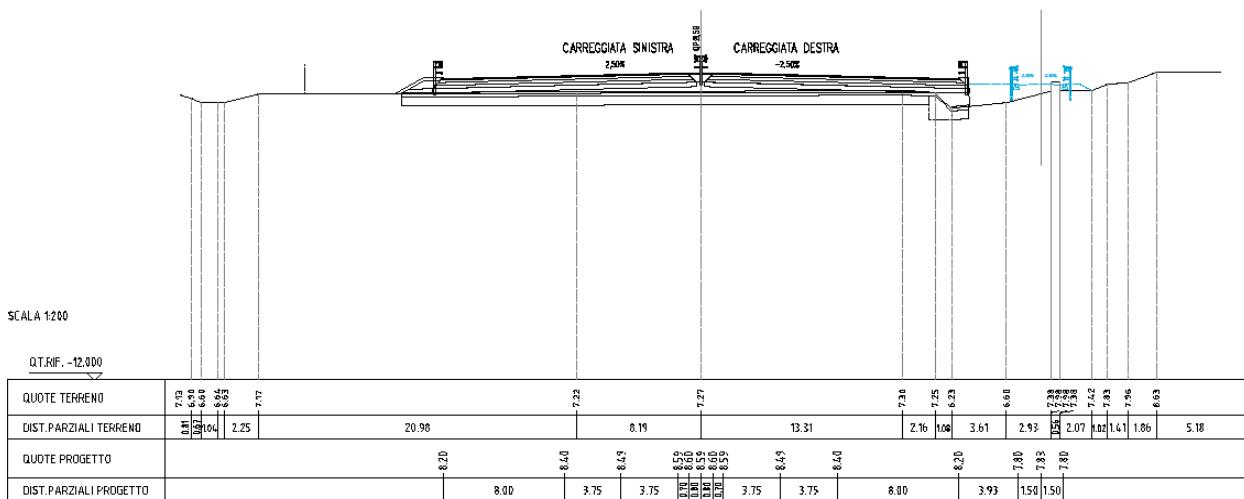
SEZIONE N°11 S.S. N°1 AURELIA SEZIONE Km 13+500.00



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

SEZIONE N. : 795
 Q.T. PROGETTO : 8.59
 DIST. PRDG. : 13+590.00
 DIST. PREC. : 20.00
 DIST. SUCC. : 2.30

SEZIONE N. : 115
 Q.T. PROGETTO : 7.83
 DIST. PRDG. : 1+872.50



estratto STD 552 sezioni trasversali da 701 a 1050 - sezione n. 795 alla progressiva km 13+500

Come si rileva chiaramente dalla planimetria STD 407-2 la Sezione n.11 dell'elaborato STD 500 e la Sezione n.795 dell'elaborato STD 552 sono entrambe alla progressiva Km. 13+500, un punto in cui l'autostrada è fiancheggiata ad est dal rilevato della S.S.1 Aurelia ed ovest dalla linea FF.SS. Pisa - Roma. In tale punto l'autostrada è servita da due piazzole di sosta: una lato est ed una lato ovest.

Come si rileva chiaramente dall'elaborato STD 500 - Sezione caratteristiche – Sezione n.11 alla progressiva km 0+400, la larghezza complessiva della piattaforma stradale è pari a mt.24,00 quale spazio fra i guardrail esterni. Ne deriva che non sono state riportate graficamente le piazzole di sosta che fiancheggiano in entrambi i lati l'autostrada.

Si rilevano altresì:

- lato est (verso rilevato S.S.1 Aurelia) un fosso di guardia e la nuova recinzione;
- lato ovest (verso rilevato linea FF.SS. Pisa – Roma) una pista di servizio della larghezza di mt.3,00 , un fosso di guardia, una nuova recinzione, un muro esistente che delimita l'area ferroviaria ed il rilevato ferroviario;
- lato ovest l'evidenziazione di una distanza maggiore di mt.10 tra piede della A12 e piede del rilevato ferroviario.

Come si rileva chiaramente dall'elaborato STD 552 sezioni trasversali da 1 a 350 - sezione n.795 alla progressiva km 13+500 la larghezza complessiva della piattaforma stradale è pari a mt.34,00 quale spazio fra i guardrail esterni poiché riportate correttamente le piazzole di sosta che fiancheggiano in entrambi i lati l'autostrada.

Si rilevano altresì

- lato est (verso rilevato S.S.1 Aurelia) un fosso di guardia e la nuova recinzione;
- lato ovest (verso rilevato linea FF.SS. Pisa – Roma) una pista di servizio della larghezza di mt.3,00 , un fosso di guardia ed il rilevato ferroviario;
- lato ovest azzeramento della distanza tra piede della A12 e piede del rilevato ferroviario che nella medesima sezione 11 precedente era indicata > 10 mt.

Dall'esame e raffronto degli elaborati si rilevano errori e contraddizioni in termini dimensionali con grave pericolo per la regimazione delle acque piovane (siamo in una depressione tra il rilevato stradale della S.S.1 Aurelia ed il rilevato stradale della linea FF.SS. Pisa Roma) e della sicurezza ferroviaria.

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:

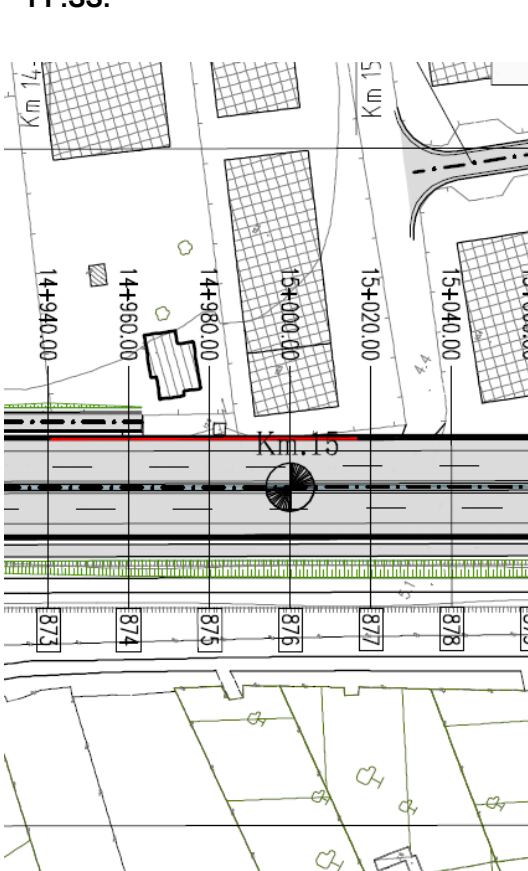
- va a coprire la fossa di guardia (che sparisce in tale tratto e viene realizzata una fossetta all'interno dell'area ferroviaria, di dimensioni inferiori e ad una quota più alta) non consentendo lo scorrimento verso valle delle acque raccolte a monte e mettendo a rischio smottamento il rilevato ferroviario 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**

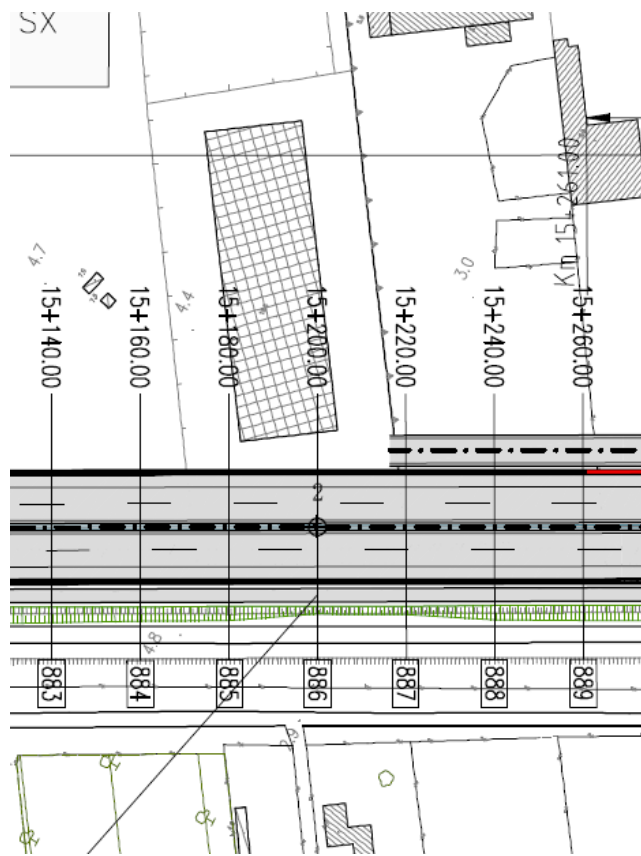


Estratto STD 408.2 – Planimetria e profilo longitudinale di progetto dal km 14+180 al km 15+960. Particolare in corrispondenza delle sezioni alle progressive Km.15+200 e Km.15+000

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.



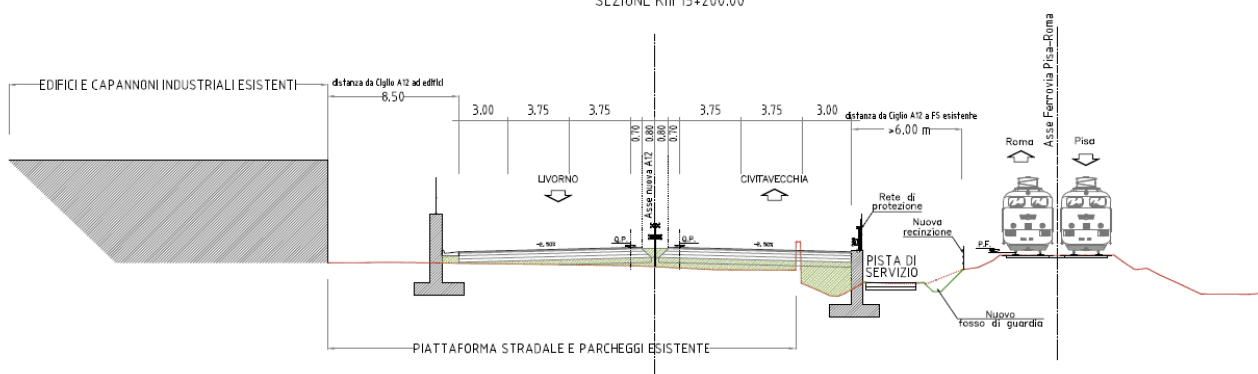
Estratto STD 408.2 sez. 876 al km 15+000



Estratto STD 408.2 sez. 876 al km 15+200

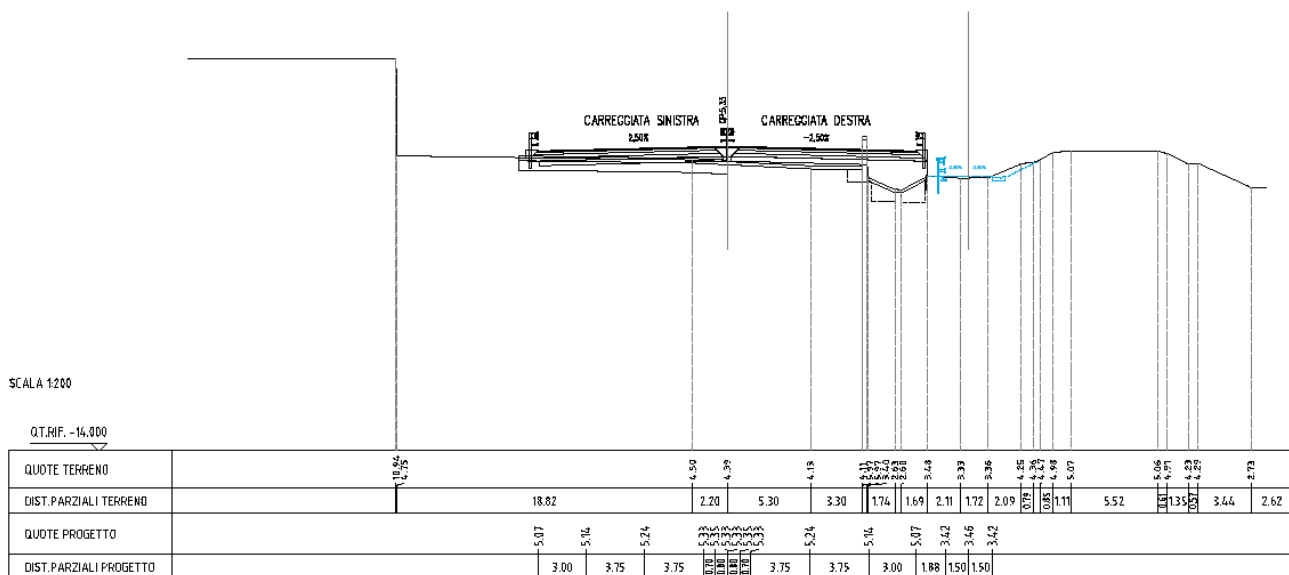
SEZIONE N°12
QUATTRO STRADE

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
 QT. PROGETTO : 533 QT. PROGETTO : 3.46
 DIST. PRG. : 15+200,00 DIST. PRG. : 3+572,56
 DIST. PREC. : 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.

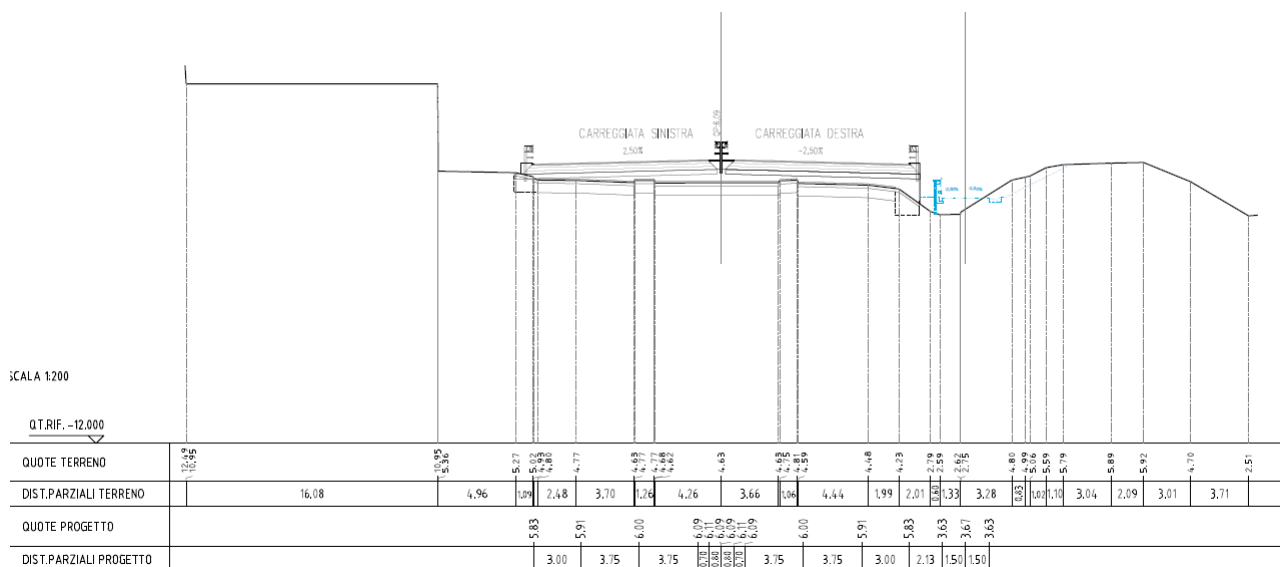


Nella sezione caratteristica 12, lato fabbricato, sono rappresentati in adiacenza alla piattaforma stradale una zanella in cemento per la raccolta acque piovane ed un muro in c.a. con sovrastanti pannelli fonoassorbenti, nella stessa posizione nella sezione trasversale non figurano la zanella in cemento 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.

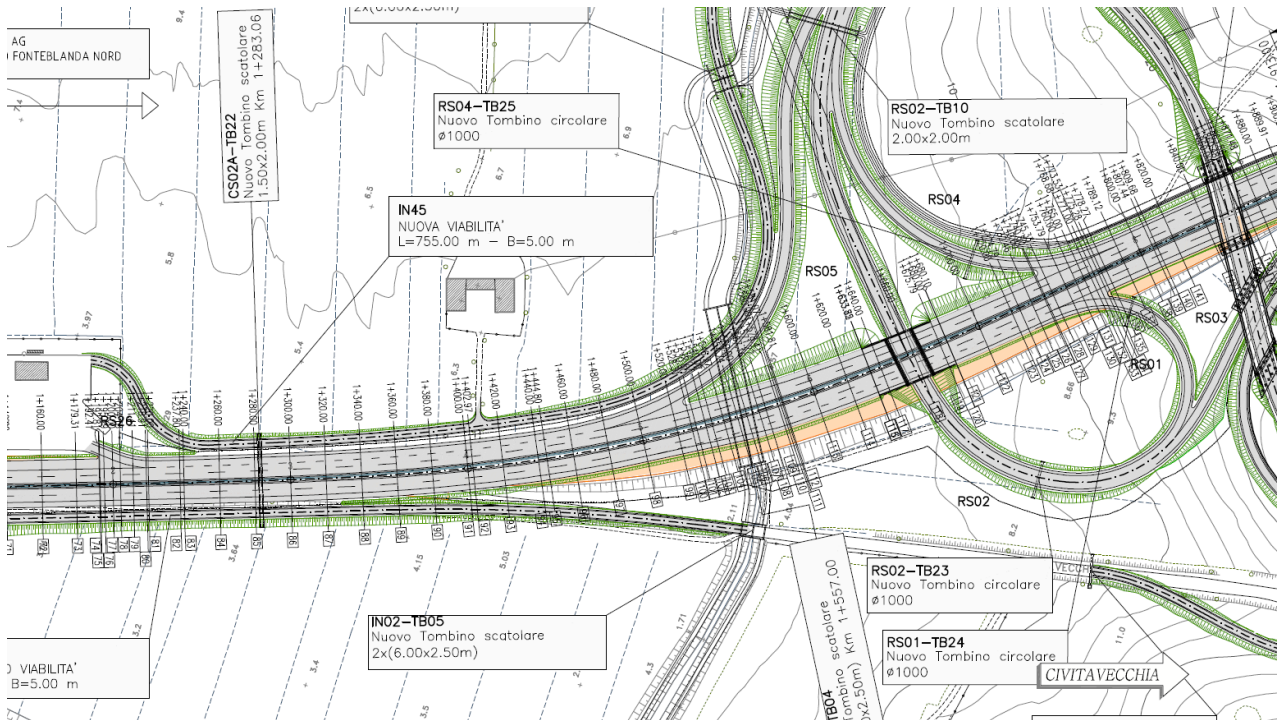
In pratica quanto disegnato non trova allocazione negli spazi posti tra i fabbricati e la linea FF.SS. Pisa-Roma.

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



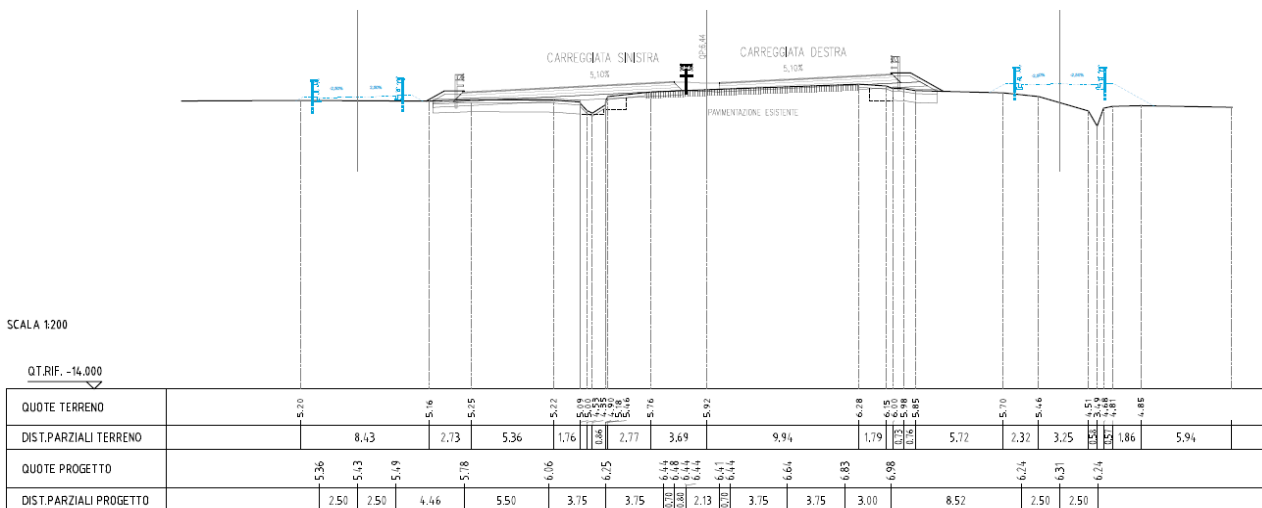
estratto STD 552 sezioni trasversali da 701 a 1050 - Sezione n.876 alla progressiva km 15+000
 Della sezione trasversale 876 della tavola STD 552 si rilevano le stesse incongruenze e discrasie già descritte in precedenza con riferimento alla sezione trasversale 886 che per brevità non vengono nuovamente 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 didascalia 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*