

- Al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44

00147 ROMA

- Alla Regione Toscana
Via di Novoli, 26
50127 FIRENZE

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0002192/DVA del 01/02/2017

- Al Sig.Sindaco del Comune di Orbetello
Piazza del Plebiscito,1
58015 Orbetello (GR)

AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia

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

**PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO CON VALUTAZIONE DI IMPATTO
AMBIENTALE, FORMAZIONE DELL'INTESA STATO – REGIONE IN MERITO ALLA LOCALIZZAZIONE
DELL'OPERA E DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA' AI SENSI DEGLI ARTT.165 – 166 COMMA 2, 167
COMMA 5 E 183 D.LGS. 12 APRILE 2006 N.163**

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

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

In riferimento al Progetto di:

AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia

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

Osserva quanto segue riguardo al lotto 5B:

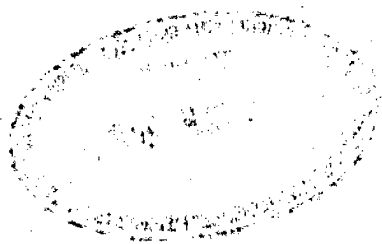
PREMESSO CHE:

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

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



[Handwritten signature]



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

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

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

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

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





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

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

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

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



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

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

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

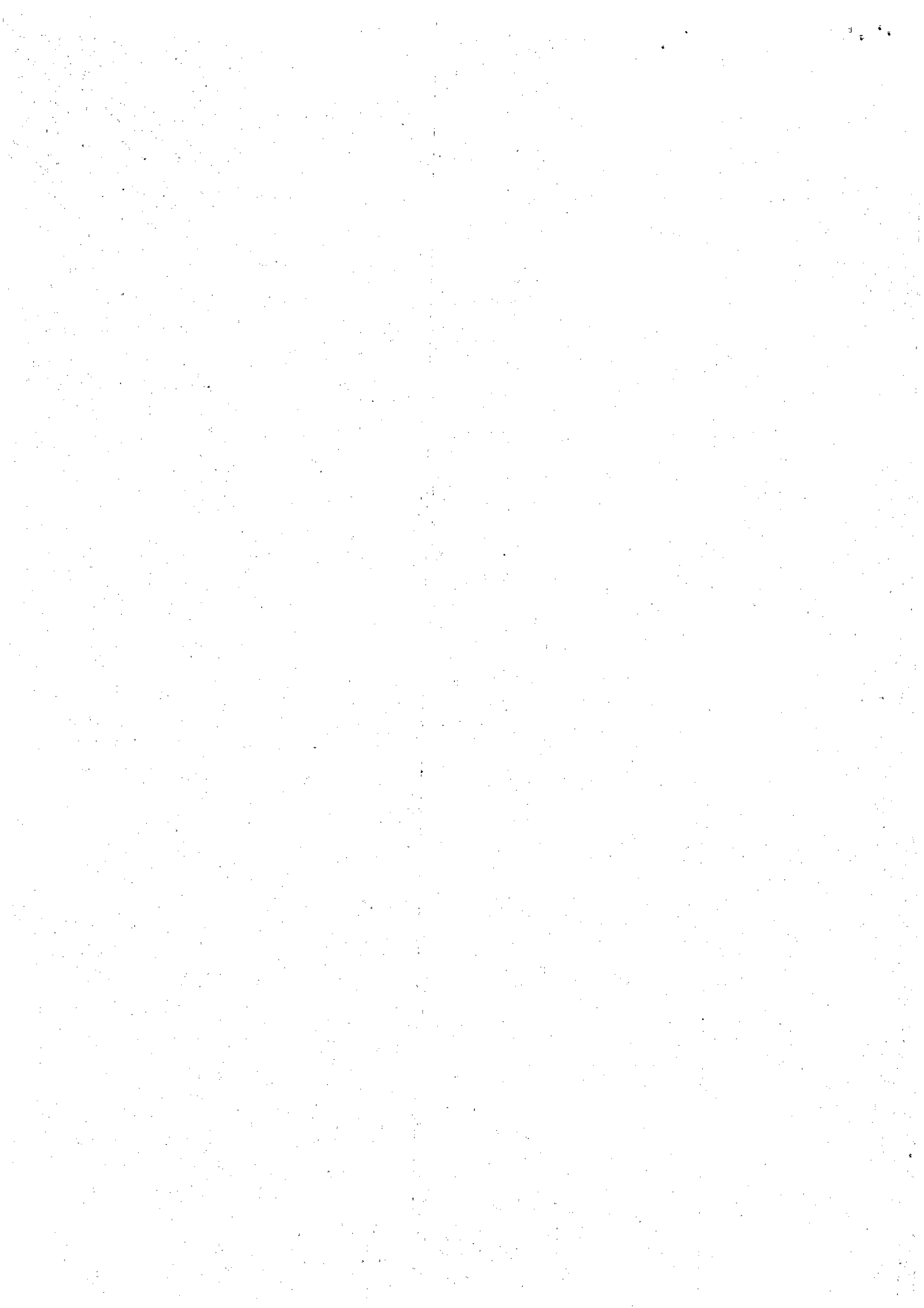
Qual è la garanzia di massima mitigazione dell'interferenza con gli insediamenti?:

LA DEMOLIZIONE!

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

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





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

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

Tutto quanto sopra premesso si rileva quanto di seguito esposto:

- a) Il procedimento in itinere non è stato assoggettato al Dibattito Pubblico di cui alla Legge Regione Toscana n.46 del 2 Agosto 2013 pubblicata sul BURT n.39 del 07.08.2013, mentre secondo il

sottoscritto scrivente vi erano sia le condizioni, sia il tempo, sia il caso, anche politico, di potere e dovere assoggettare tale immane opera al Dibattito Pubblico stesso previsto nella legge citata;

- b) Tenendo a mente le considerazioni conclusive riportate nella deliberazione della Giunta Regionale n.916 del 04-11-2013, dopo aver attentamente esaminato il progetto sia nelle parti grafiche che in quelle costituite dalle numerose relazioni, emerge che nessuna delle considerazioni poste a base della progettazione di cui si tratta è stata tenuta nel benchè minimo conto. Ciò si verifica in riguardo a tutte le considerazioni fatte dal progetto che dice chiaramente, in molte affermazioni, come probabilmente staranno le cose in futuro, ma omette di confermare, e comunque mai le dimostra, che le considerazioni, ovvero le raccomandazioni emerse con la delibera citata, siano state ottemperate come vorrebbe la deliberazione della G.R.T. n.916 citata.

Prova ne sia la considerazione riportata nella predetta deliberazione della G.R.T. n.916, in cui nell'ultima parte delle premesse indica in modo chiarissimo che è "Ritenuto necessario confermare quanto indicato nella delibera della giunta regionale n.546 del 21-06-2012 in merito alla esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione, per il tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale ai mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli enti pubblici e delle attività insediate nei comuni indicati, nonché per i mezzi del trasporto pubblico locale;". L'elaborato riguardante lo studio del traffico da qui al 2046 non tiene in alcun conto questa che appare, ed è, una prescrizione "vincolante", pure ripresa dalla delibera CIPE n.85 del 03.08.2012.

Altra prova di mancata ottemperanza delle considerazioni conclusive della predetta delibera della G.R.T. n.916 suddetta è costituita dal mancato rispetto della garanzia di riduzione del consumo di suolo. In questo progetto il suolo occupato è la stragrande maggioranza dei terreni attraversati. Si è quindi rinunciato al concetto di riduzione della occupazione del suolo.

Ulteriore prova di mancata ottemperanza alle prescrizioni suddette è pure la mancata garanzia che gli scavi, ivi compresi quindi gli scavi per la realizzazione di pali di fondazione profondi, non determinino alcuna, e sottolineo alcuna, interferenza con la circolazione idrica sotterranea in particolare con le terme dell'Osa. Nel progetto esaminato non si trova alcuna dimostrazione di tale garanzia e ciò costituisce, a parere dello scrivente, una grave inadempienza.

Altra prova del disinteresse verso le prescrizioni regionali più volte richiamate è costituita dall'inesistente sensibilità verso la eliminazione delle interferenze, nel tratto Albinia-Orbetello, con gli insediamenti ed in particolare nell'area di Campolungo. In questo preciso caso la progettata autostrada invade, non solo i suoli di pertinenza dei fabbricati artigianali, o produttivi, ma ponendosi tra i fabbricati stessi e la ferrovia Pisa-Roma determina una mancanza di rispetto di distanze tra i capannoni e la autostrada e tra l'autostrada e la ferrovia infrangendo qualsiasi norma al riguardo. Tale vicinanza di opere, Ferrovia, Autostrada e Capannoni fa venire in mente pericoli del tipo "Viareggio" che ormai la storia di quella catastrofe ferroviaria dovrebbe averci insegnato ad evitare.



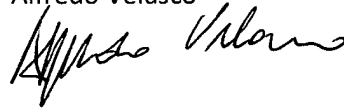
E, di più, l'interferenza tra i nuovi carichi meccanici, dovuti al peso delle nuove opere ed al traffico meccanico, ed i cedimenti del terreno, che in quella zona è assai compressibile, non solo è stata trascurata nei suoi sicuri effetti sul rilevato ferroviario, ma è stata trascurata anche sulle opere edilizie costituite dai detti capannoni, nonché sui piazzali di manovra e sosta relativi agli stessi.

Ulteriore, e gravissima, prova di disinteresse per le prescrizioni della richiamata delibera della G.R.T. n.916 è costituita, per il passaggio ad Orbetello Scalo, dalla mancata garanzia della massima mitigazione dell'interferenza con gli insediamenti. In quella zona vi sono infatti insediamenti civili, ovvero abitazioni. In nessuno degli elaborati in cui si tratta della parte di Orbetello Scalo vi è riportato il caso del percorso autostradale sopra i terreni che accolgono i detti fabbricati. Come se i fabbricati stessi non esistessero. Invece esistono, sono abitati e si tratta di fabbricati anche di rilevante valore storico ed architettonico. Omettere una tale circostanza è gravissimo per non dire imperdonabile.

Ulteriore prova del mancato rispetto delle più volte citate prescrizioni della G.R.T. è costituita dalla mancata garanzia di adeguatezza delle complanari. La viabilità complanare presente nel progetto è semplicemente episodica, a tratti, anche molto poco rilevanti e non risolve assolutamente la tematica dell'alternativa, per il traffico locale, al percorso autostradale che risulterebbe obbligatorio per molti trasporti o percorsi degli abitanti della zona che non volessero sottoporsi al pagamento del pedaggio (concetto contraddittorio con le prescrizioni regionali come più sopra detto).

In fede

Alfredo Velasco



Orbetello, 05 Gennaio 2017

Allegata copia della Carta d'Identità

