

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

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
zione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0002193/DVA del 01/02/2017



AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia

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

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

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

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

In riferimento al Progetto di:

AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia

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

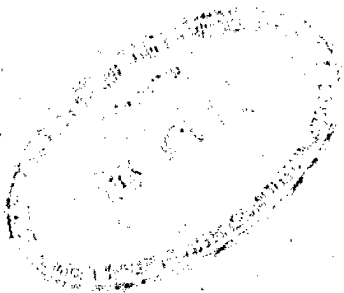
Osserva quanto segue riguardo al lotto 5B:

PREMESSO CHE:

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

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

AV.



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 storicizzate costruzioni per di più abitate da gente per bene che non ha commesso delitti per essere così punita dagli eventi.

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

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

LA DEMOLIZIONE!

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

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

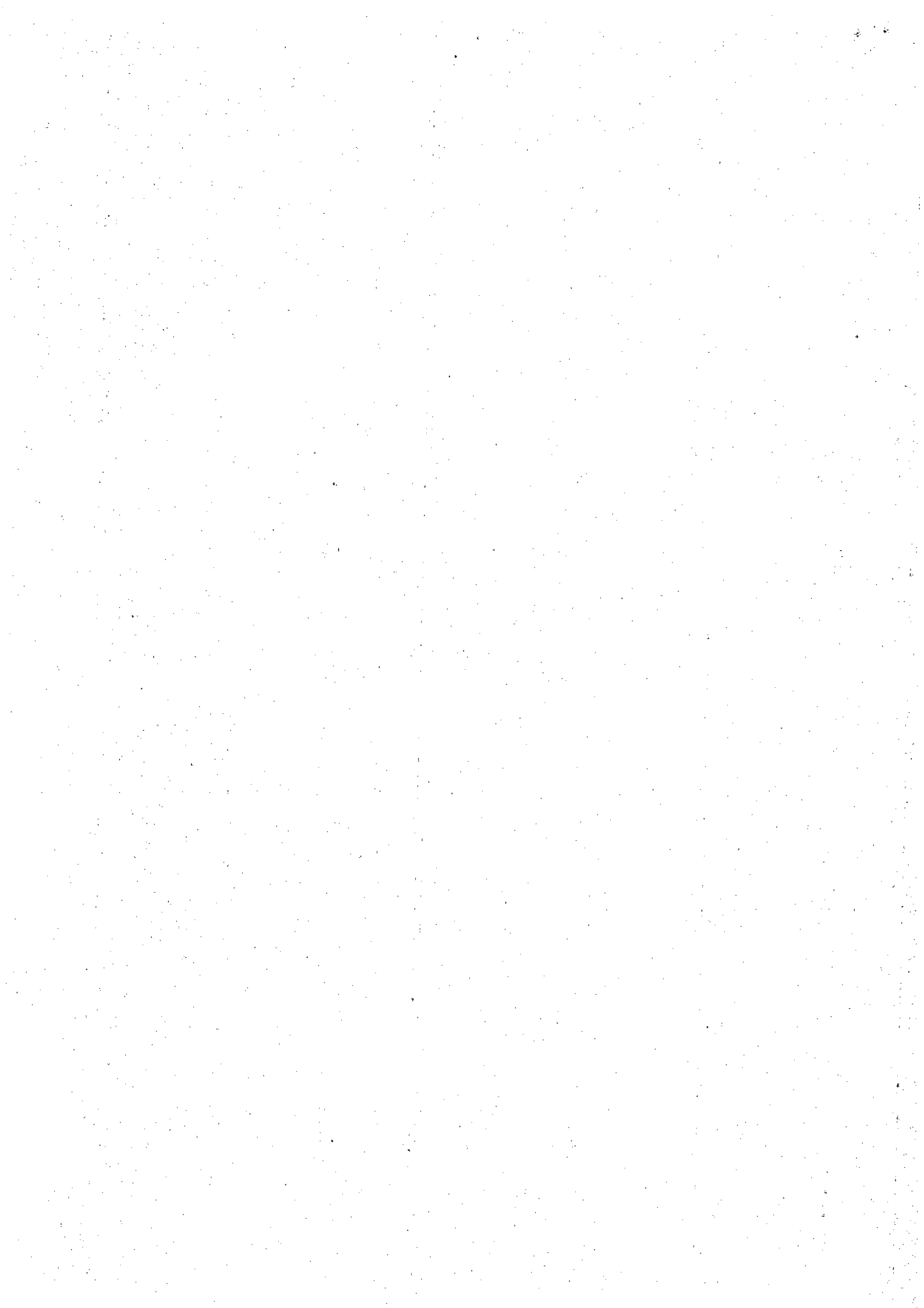


di metri 5 fino anche a 7 metri, ma risultano assolutamente insufficienti a costituire quella vera alternativa di percorsi non autostradali in un tratto progettato a pedaggio.

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

Premesso altresì che si condividono i contenuti della deliberazione della Giunta Municipale del Comune di Orbetello n.2 del 10 Gennaio 2017, che ad ogni buon conto si allega in copia alla presente coi relativi allegati,





Tutto quanto sopra premesso si rileva quanto di seguito esposto:

Il progetto si pone in netto contrasto con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica del Comune di Orbetello individuate nel Piano Strutturale e nel regolamento Urbanistico, in quanto comporta una riduzione consistente ed irreversibile del patrimonio territoriale e contrasta in modo evidente con le invariante identificate nel Piano Strutturale stesso e le regole statutarie contenute nella disciplina dello stesso.

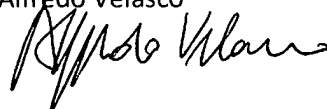
Il tracciato proposto comprometterebbe alcune invariante strutturali tra cui si sottolinea l'azione strategica dell'offerta turistica lungo l'attuale S.S. Aurelia, poiché inconciliabile con l'attuale progetto sotto molteplici aspetti, tra cui quelli paesaggistici, ambientali, tenendo conto che le tipologie di sviluppo turistico di questo tratto di costa interessato si basa sostanzialmente sulla fruizione naturalistica dei luoghi pressoché incontaminati e di unica bellezza, nonché la tutela dei siti naturalistici, delle aree protette e aree contigue con i quali il tracciato interferisce.

A questo proposito si richiamano le norme contenute nei trattati internazionali come la Convenzione sulle Zone Umide (Ramsar, Iran, 1971) denominata Convenzione di Ramsar, la Convenzione relativa alla Conservazione della Vita Selvatica e dell'Ambiente Naturale in Europa (adottata a Berna il 19 Settembre 1979), la Convenzione relativa alla conservazione delle specie migratrici appartenenti alla fauna selvatica (adottata a Bonn il 23 Giugno 1979), la Convenzione sulla Biodiversità ratificata con legge 14 Febbraio 1994, n.124 Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla biodiversità, con annessi, fatta a Rio de Janeiro il 5 Giugno 1992, La Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, che si è sostanziata nella Rete NATURA 2000 Regione Toscana, e in definitiva la Legge Regionale 6 Aprile 2000, n.56.

In conclusione richiamandoci alle dichiarazioni di incompatibilità contenute nell'allegato alla delibera della G.M. del Comune di Orbetello n.2 del 10.01.2017, richiamata in premessa, e nelle successive parti delle conclusioni, in allegato ad essa, che ben evidenziano il mancato rispetto di numerosissime norme urbanistiche, nonché alle dichiarazioni di difformità totale del progetto in esame ed al mancato rispetto dei punti 2 - 3 - 4 - 5 - 6 delle considerazioni conclusive di cui alla delibera della Giunta Regionale Toscana n.916 del 04/11/2013 si ritiene che il progetto non abbia in generale, ed in particolare, i requisiti per la sua approvazione e si chiede quindi che venga respinto.

In fede

Alfredo Velasco

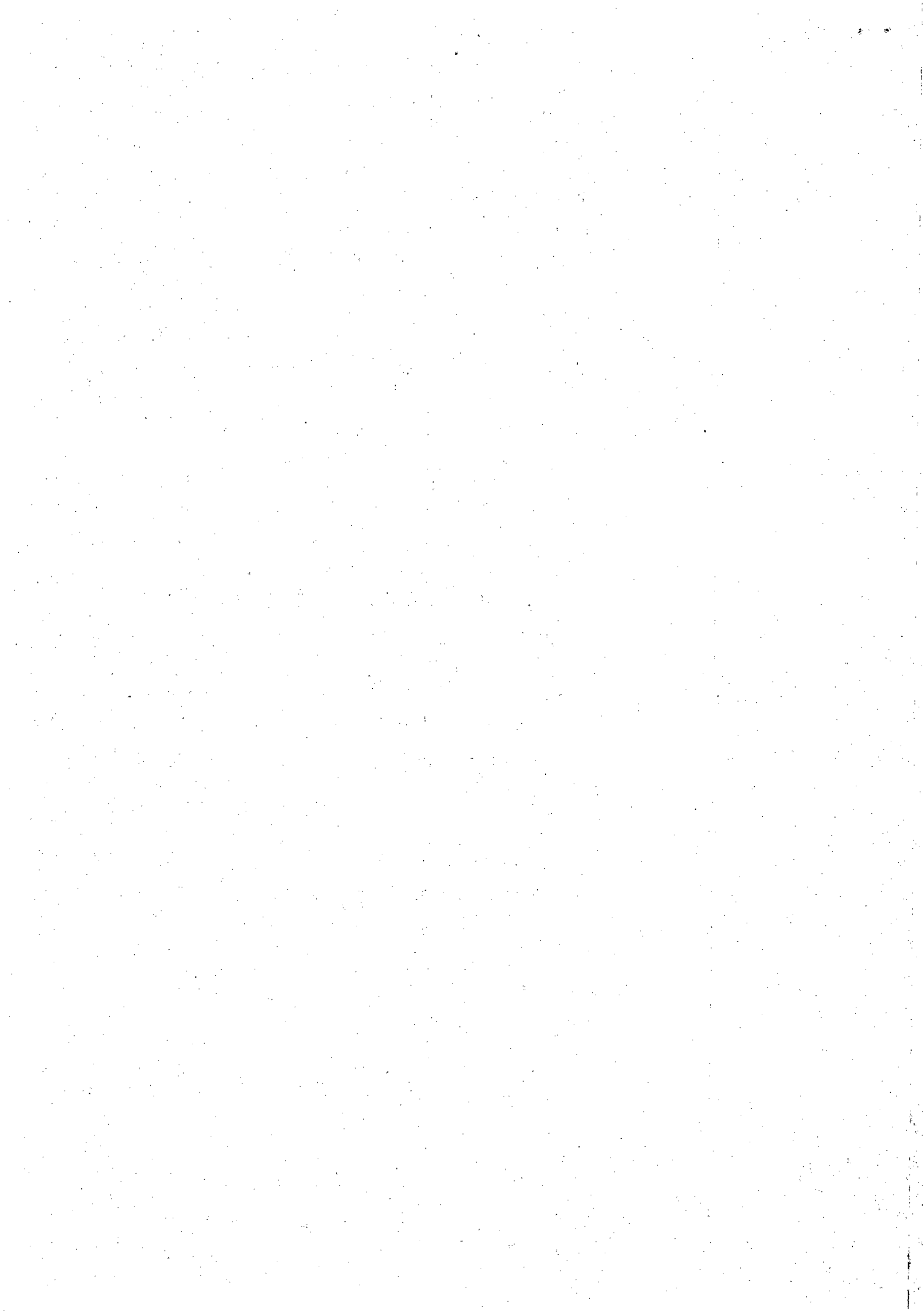


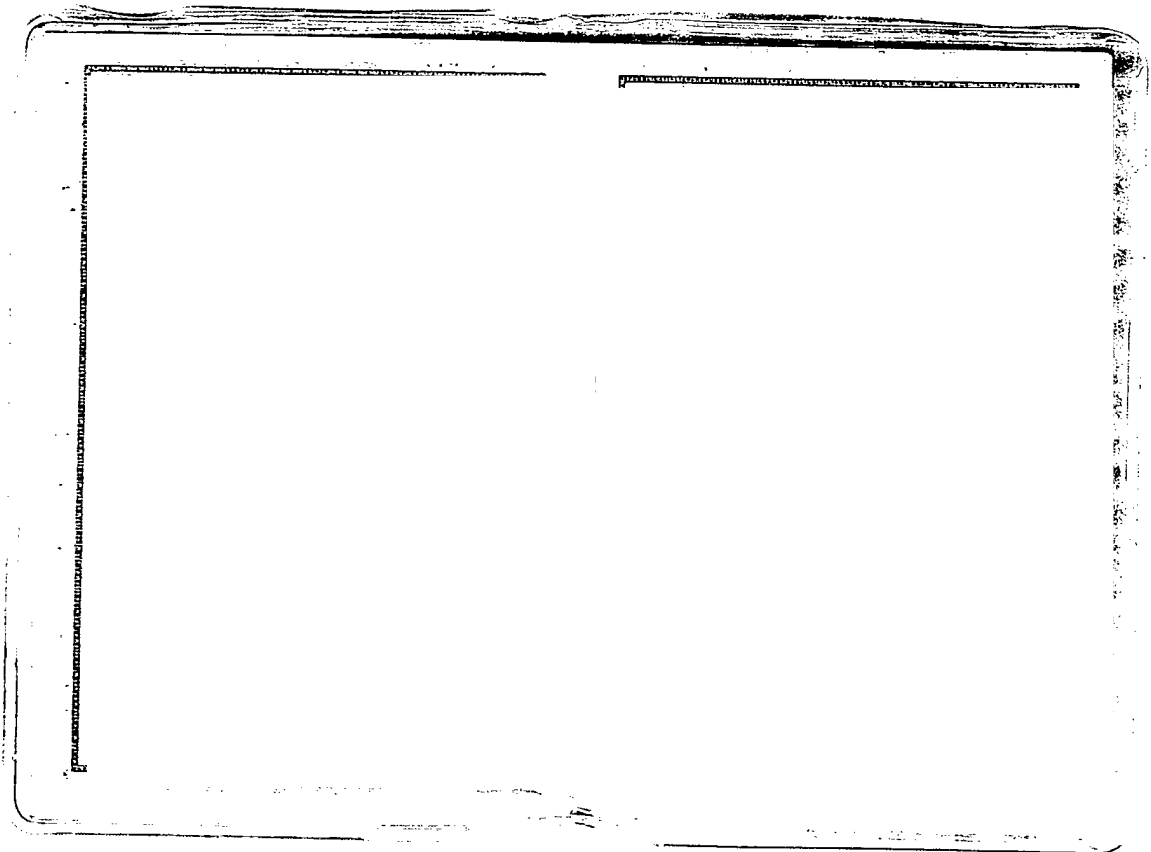
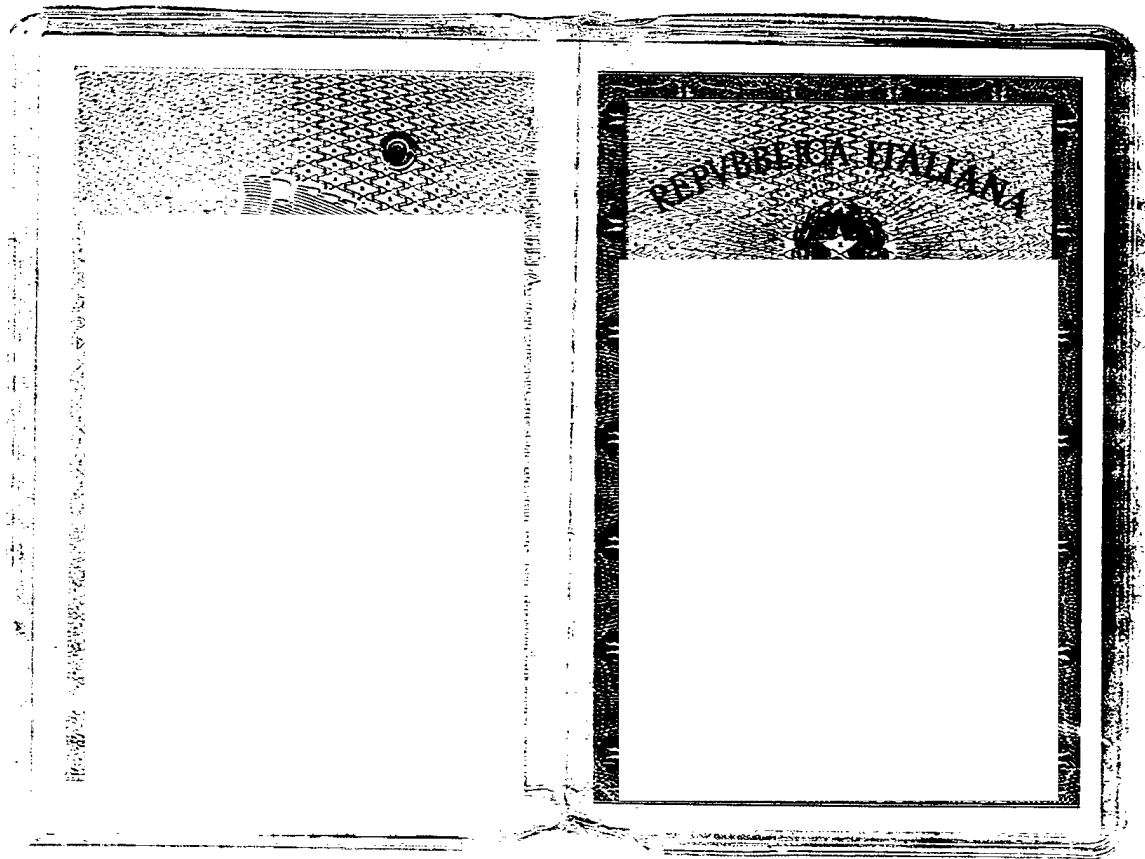
Orbetello, 23 Gennaio 2017

Allegati: descritti nel testo

Allegata copia della Carta d'Identità











Tel. 0564 861111
Fax 0564 860648

COMUNE DI ORBETELLO

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

C.F. 82001470531
P.I. 00105110530

Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

NR. 2 DEL 10-01-2017

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

L'anno duemiladiciassette addì 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:

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

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

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

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

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.



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 contempli 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 Calcarea" 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.

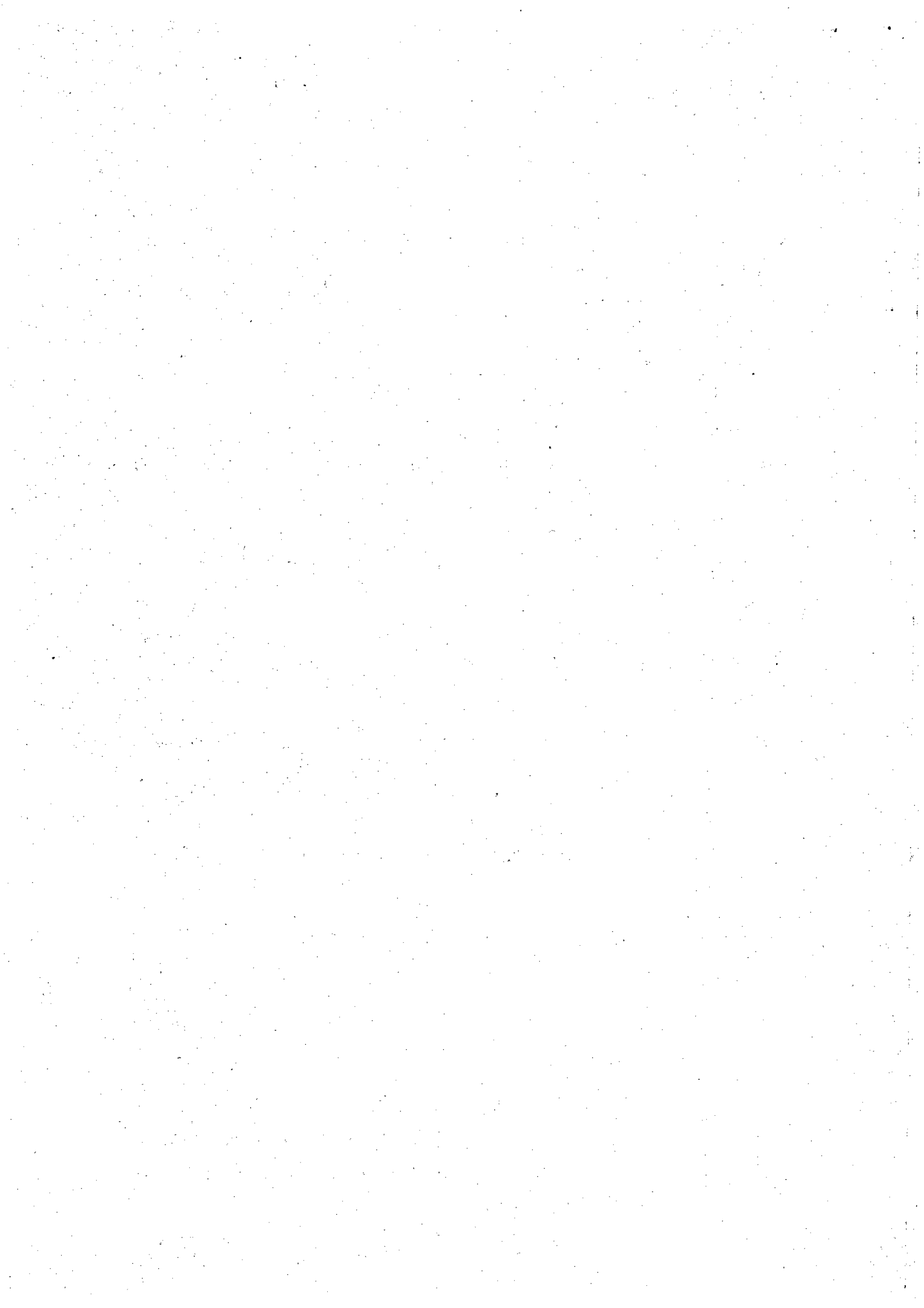
Gli obiettivi principali da conseguire sono principalmente: lo sviluppo dell'agricoltura con possibili forme di integrazione col turismo rurale e agriturismo; la riconversione al Biologico o a colture non impattanti per l'idrogeologia; la tutela idrogeologica della falda del Calcarea Cavernoso.

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 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.

Da km. 12+950 circa a 13+370 è all'interno dell'ambito "E5.5a - Pianura Centrale piede Massiccio Calcareao 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 poderale 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 Calcare 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 pluripiano 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 pluripiano 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 inidonea 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

Contributi istruttori per aree soggette a vincolo paesaggistico con attivazione dell'istruttoria prevista dall'art. 147 del D.Lgs. 42/2004

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.

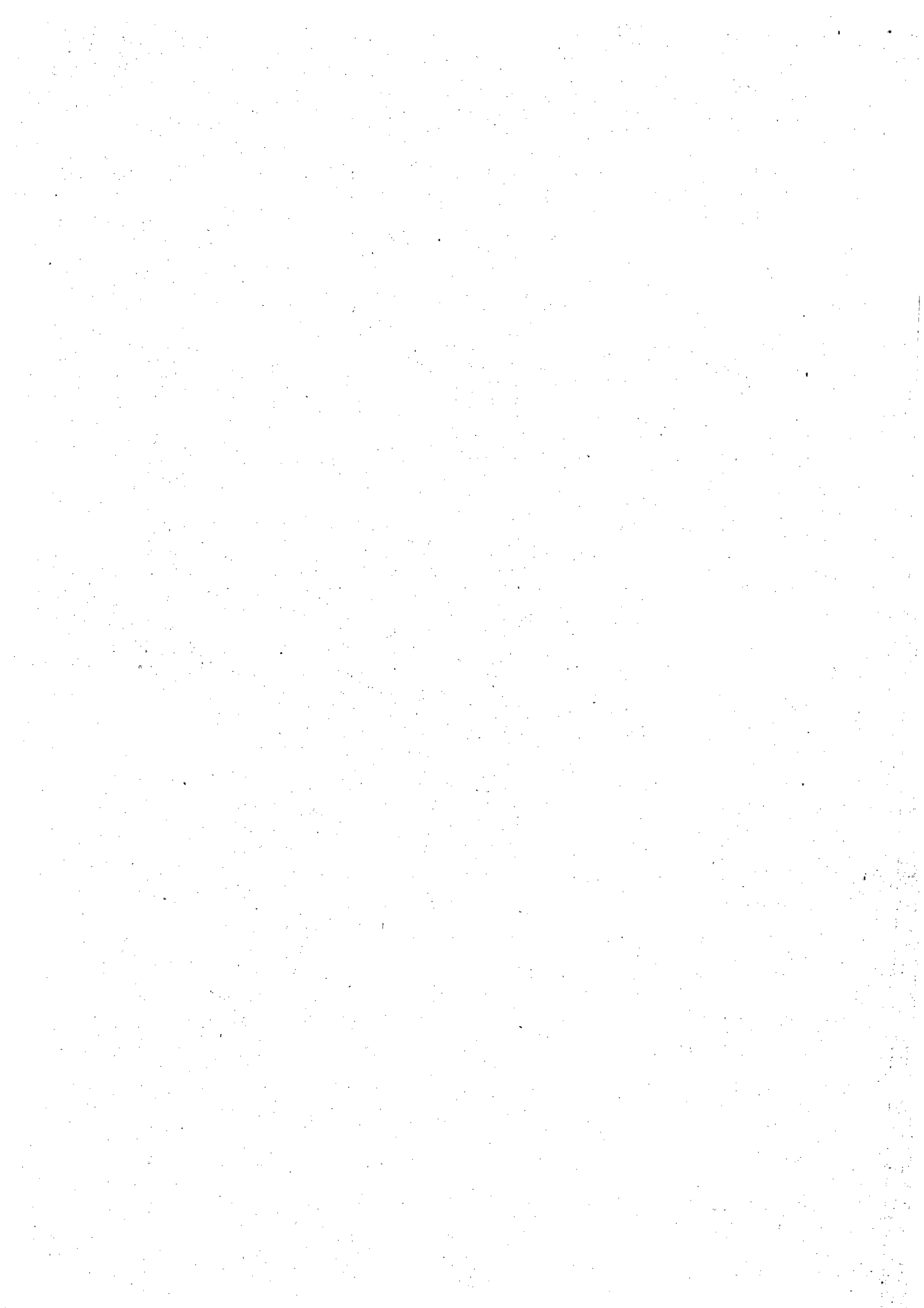
Il tratto autostradale si sovrappone solo in parte al corridoio della SS1 Aurelia, con ampliamento dell'infrastruttura esistente, nella parte di inizio/fine Lotto e nella zona di Orbetello.

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

bienti lagunari, dalle gole tufacee ai paesaggi agro-silvo-pastorali tradizionali di collina e montagna) e al tempo stesso di testimonianze antropiche di storicamente strutturato a partire dalle due direttrici trasversali di origine

mana, e completato dal sistema delle fortezze costiere. a via Aurelia e la realizzazione della ferrovia tirrenica si 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 paesisti

3.3 IL CARATTERE POLICENTRICO 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 territorio 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 la produzione 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 territorio 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 visualità 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 territorio 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 –percettivo 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".