PROVINCIA
di GROSSETO

Il Presidente

Allegati: 1

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
PEC dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Alla Soprintendenza Archeologica, belle arti
e paesaggio per le Provincie di Siena, Arezzo
e Grosseto
Via di Città, 138
53100 SIENA
PEC mbac-sabap-si@mailcert.beniculturali.it

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali
e del Turismo
Direzione Generale Archeologia, belle arti
E paesaggio
Servizio V – Tutela del Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA
PEC mbac-dg-sabap.serivizio5@mailcert.beniculturali.it

OGGETTO: *Autostrada A 12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina Civitavecchia. Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale (art. 161 del D.Lgs 163/2006). Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) di competenza statale relativo al progetto definitivo Lotti 4 e 5B.*

Si trasmette il Decreto Presidenziale n.4 del 05.01.2017 contenente il parere della Provincia di Grosseto sul completamento della A12 anche ai fini della V.I.A.

Distinti saluti,

IL PRESIDENTE
Antonfrancesco Vivarelli Colonna

PROVINCIA DI GROSSETO - Piazza Dante Alighieri, 35 (58100 Grosseto) - Tel. 0564.48.41.11 - Fax 0564.22.385
- Cod. Fisc. 80000030538 - c/c 11479581 - urp@provincia.grosseto.it

PROVINCIA
di GROSSETO

Area Pianificazione e Gestione del Territorio
Piazza Martiri d'Istia n.1, 58100 Grosseto
PEC: provincia.grosseto@postacert.toscana.it

PROVINCIA DI GROSSETO

I.P. 06 / 2017

ATTO PRESIDENZIALE N. 04 DEL 05/01/2017

Oggetto: Autostrada A 12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina Civitavecchia. Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale (art. 161 del D.Lgs 163/2006). Procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale; formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione ambientale, dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità. Parere.

Il presente decreto è stato pubblicato all'Albo Pretorio Informatico in data 09/01/2017

IP ..6./2017

OGGETTO

Autostrada A 12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina Civitavecchia. Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale (art. 161 del D.Lgs 163/2006). Procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale; formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione ambientale, dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità. Parere.

Parere in ordine alla regolarità tecnica: favorevole

Grosseto, 5/1/2017

IL DIRIGENTE
AREA VIABILITA' E TRASPORTI
Dr.ssa Silvia Petri

PROVINCIA DI GROSSETO

PROVINCIA DI GROSSETO

Costituisce parte integrante e sostanziale di esso il seguente allegato:

"A" Relazione Tecnica

Il Vice Presidente della Provincia

Premesso che:

a) la legge 56/2014 (Del Rio) ha ridefinito gli organi della Provincia e le relative competenze, in attesa che queste ultime vengano puntualmente regolamentate in sede di Statuto e regolamenti interni;

b) l'abrogazione della Giunta provinciale demanda al Presidente della Provincia l'esercizio del c.d. potere esecutivo e tutte le funzioni che in via residuale non sono attribuibili al Consiglio e all'Assemblea, come definite dalla Legge 56/2014;

Richiamata la deliberazione del Consiglio provinciale n. 16 del 18/07/2016 di presa d'atto della decadenza da Presidente della Provincia di Emilio Bonifazi e di attribuzione della reggenza al Vicepresidente Andrea Benini, nominato con atto presidenziale n. 48 del 27/06/2016;

Viste le note della Società Autostrada Tirrenica p.a. prot. n. 1975, n. 1976 e n. 1972 del 29/11/2016 inerenti la trasmissione della documentazione relativa all'approvazione del progetto definitivo (art. 161 D.Lgs. 163/2006) ed all'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale riguardanti l'Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina - Civitavecchia. Progetto Definitivo per il tratto: Grosseto - Fonteblanda (Lotto 4) ed il tratto; Fonteblanda - Ansedonia (Lotto 5B).

Dato atto che la Provincia di Grosseto ha ricevuto il 07/12/2016 la nota prot. AOOGRT 500292 del 07/12/2016 da parte della Regione Toscana (ns. prot. 48834 e 48835 del 07/12/2016) riguardante: "Autostrada A 12 Livorno - Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina Civitavecchia. Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale le cui procedure sono dettate dall'art. 161 del D.Lgs 163/2006. Procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale; formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione ambientale, dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli artt. 165,166 c. 2, 167 c.5 e 183 del D.Lgs. 12 Aprile 2006 n. 163.";

Considerato che con tale nota la Regione Toscana, al fine di definire gli atti di propria competenza sul procedimento di localizzazione dell'opera in oggetto, ha chiesto a questa Provincia la trasmissione del proprio parere sulle materie di rispettiva competenza entro il 10/01/2017;

Vista la Relazione Tecnica effettuata dall'Area Pianificazione e Gestione del Territorio e di cui all'Allegato A, quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che contiene il parere di questa Amministrazione Provinciale sul progetto definitivo dei Lotti 4 e 5 B in questione;

Ravvisata l'urgenza al fine di far pervenire, quanto prima il parere di cui al presente atto alla Regione Toscana, affinché la stessa possa definire gli atti di propria competenza;

Visto il D.lgs. n. 50/2016;

Acquisito il parere di regolarità tecnica, allegato al presente provvedimento, di cui costituisce parte integrante;

DECRETA

1. di condividere tutti i contenuti e quindi fare propria la Relazione Tecnica contenente il Parere espresso da questa Amministrazione Provinciale e di cui all'Allegato A, quale parte integrante e sostanziale del presente atto su "Autostrada A 12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina Civitavecchia. Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale (art. 161 del D.Lgs

163/2006). Procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale; formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione ambientale, dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità", da trasmette alla Regione Toscana, Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale – Settore Infrastrutture di Trasporto Strategiche e Cave;

2. Di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, per le motivazioni espresse in premessa.

IL VICE PRESIDENTE
Andrea Benini

PROVINCIA DI GROSSETO

PROVINCIA
di GROSSETO

ALL. "A"

Grosseto 03.01.2017

RELAZIONE TECNICA

Oggetto: **Autostrada A12 Rosignano–Civitavecchia – Completamento Progetto Definitivo per l'Intesa Stato-Regione del Tratto Grosseto Sud - Fonteblanda (Lotto 4) e Tratto Fonteblanda - Ansedonia (Lotto 5B); Avvio procedura e Studio Impatto Ambientale (V.I.A.), Avvio del Piano di Utilizzo del Materiale da Scavo. Proponente S.A.T. p.A.. Parere.**

Premessa
(Cronistoria)

- Il **22 giugno 2011** SAT p. A., a seguito della validazione tecnica emessa da ANAS, ha inviato alle Amministrazioni territorialmente competenti nonché alla struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il **progetto definitivo dei lotti 2, 3, 4, 5a, 5b e 7** (tratta San Pietro in Palazzi – Tarquinia);

- Tale progetto, abbandonava tutte le condizioni presenti nell'accordo del 2008 nel territorio della Provincia di Grosseto prevedendo di fatto l'utilizzo e la totale privatizzazione della S.S. pubblica Aurelia n.1, con un pedaggio previsto fra i più alti dell'intero sistema autostradale nazionale, con la totale sovrapposizione dell'autostrada per l'intero tratto con la S.S. Aurelia e l'assenza di una vera viabilità alternativa, riducendo così il livello infrastrutturale della provincia di Grosseto. Non a caso il **Consiglio Provinciale di Grosseto** nella seduta del **28/07/2011** ha approvato all'unanimità un Documento con il quale ribadiva la volontà di realizzare il completamento del corridoio autostradale tirrenico esprimendo però contrarietà assoluta al progetto autostradale presentato da SAT spa in particolare nel tratto a sud di Grosseto, che considerava una scelta inaccettabile ed irrealizzabile, che lede il diritto alla mobilità dei cittadini della Provincia di Grosseto e compromette l'integrità di siti ambientali-paessaggistici e di aree socio-economiche più rilevanti del territorio (...) chiedendo a Governo e Regione di attivarsi affinché SAT s.p.a. adegui il progetto definitivo al preliminare del 2008 e comunque garantisca a tutti i cittadini una adeguata viabilità alternativa in assoluta continuità, che il progetto autostradale vada in variante rispetto all'attuale sede della SS Aurelia a sud di Grosseto ed in particolare nei tratti più critici dal punto di vista paesaggistico-ambientale e economico-sociale secondo le previsioni del preliminare 2008 (come espresso più volte dalle amministrazioni locali); chiedeva una nuova valutazione di impatto ambientale rispetto al probabile riversamento di alcune migliaia di mezzi/giorno sulla "Vecchia Aurelia", conseguente al fatto che il progetto presentato da SAT in merito al tratto Follonica Nord – Grosseto Sud non rispettava gli accordi sulla totale esenzione del pedaggio per i residenti così come previsto nel 2008, e non prevedeva una viabilità alternativa degna di tale nome; chiedeva quindi la riconsiderazione del quadro economico complessivo dell'opera con previsione

di un pedaggiamento adeguato, non superiore al valore medio del sistema autostradale nazionale; infine che l'intervento fosse pensato, progettato e realizzato nella sua interezza da Follonica Nord al Chiarone (Capalbio) senza interventi parziali e discontinui sull'intera tratta.

- Il **10 novembre 2011**, a seguito di quanto emerso in Conferenza Servizi, SAT p.A. ha chiesto al Ministero dell'ambiente, per conto del soggetto aggiudicatore e d'intesa con il Commissario Straordinario, **di stralciare dall'istruttoria i lotti 4 e 5B**;
- La **Regione Toscana** in data **16.11.2011 con D.G.R. n. 990** sul procedimento di **VIA nazionale** riferito al **Progetto Definitivo dell'Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia** di SAT Spa, ha deliberato di **approvare** i contenuti dei documenti, costituenti gli allegati A "Valutazioni e Osservazioni in materia di VIA ai sensi del comma 4 dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006: Verifica di ottemperanza lotti 2 e 3" e B "Richiesta di integrazioni- aspetti infrastrutturali"; con i riferimenti di cui all'allegato C "Verifica di ottemperanza lotti 2 e 3 pareri delle Amministrazioni comunali (estratti)", ai fini della partecipazione della Regione al procedimento statale di VIA speciale e di Verifica di ottemperanza sul progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A 12 – Rosignano – Civitavecchia: Lotti 2, 3, 4, 5 B, 5 A e 6 B; di ribadire la piena collaborazione della Regione Toscana ad esprimere, nelle successive fasi procedurali, eventuali obiezioni rispetto alle richiesta formulate con la delibera in oggetto, al fine di giungere, nel tempo più celere possibile, all'espressione favorevole da parte del CIPE sulla VIA e sula localizzazione dell'intero tratto toscano dell'opera.

- La **Regione Toscana** in data **14/02/2012** relativamente al procedimento di **Valutazione di Impatto Ambientale nazionale**, ha inoltrato a questo Ente, una richiesta di parere sulla documentazione integrativa (D.G.R. n. 990 del 16/11/2011) per la quale è stato trasmesso un parere di **non compatibilità.**

- La **Regione Toscana** ha poi convocato la riunione del **Nucleo di Valutazione Impatto Ambientale** il giorno **19/03/2012** ai fini dell'espressione del parere regionale ed anche in quella sede la Provincia di Grosseto ha **ribadito l'incompatibilità** sui **commenti e le integrazioni del progetto definitivo dell'Autostrada A 12 presentate da SAT per l'incompletezza e la non rispondenza alle richieste ed osservazioni effettuate da questa Amministrazione Provinciale**. A tale Nucleo di Valutazione è seguita la **D.G.R. n. 225 del 20.03.2012** con la quale la **Giunta Regionale circa** la verifica di ottemperanza per i lotti 2 e 3 aveva espresso il parere con condizioni; relativamente alla VIA per i lotti 4, 5b, 5a, 6b e 7 aveva espresso **parere favorevole sui lotti 4, 5A e 7** con **prescrizioni e raccomandazioni** ed aveva espresso **parere sfavorevole sul lotto 5B**; aveva preso atto **positivamente del corridoio progettuale proposto da SAT in data 06.03.2012 relativo al Lotto 5B**, considerandolo **migliorativo** rispetto alla soluzione precedente ferma restando la individuazione di un tracciato che tenesse conto di indirizzi e criteri riportati nel Parere stesso, ferma restando la necessità della VIA e chiedendo un approfondimento progettuale per un corridoio collocato a Nord Est del massiccio calcareo di Orbetello, in modo da consentire una comparazione tra le due ipotesi per la scelta del tracciato più adeguato; di individuare, come condizione irrinunciabile, forme di esenzione e riduzione del pedaggio autostradale per alcune tipologie di utenti e mezzi; di prescrivere che, per il tratto a sud di Grosseto, fosse definito con delibera CIPE il cronoprogramma di tutte le fasi procedurali in modo da avviare i lavori nei tempi strettamente necessari e comunque prima del completamento del tratto a nord e della relativa entrata in funzione del pedaggio; di prescrivere che, prima dell'avvio della progettazione esecutiva, fosse costituito l'Osservatorio ambientale e socio-economico (previsto nella delibera CIPE 2008):

- Con **Delibera n. 247 del 02/04/2012, la Giunta Regionale** ha poi espresso **parere favorevole all'intesa per la localizzazione dell'opera**, confermando la volontà della Regione di giungere all'approvazione del completamento dell'Autostrada Tirrenica nei tempi strettamente necessari, e manifestando l'esigenza che fosse garantita la realizzazione dell'intero tratto tra San Pietro in Palazzi ed il confine regionale con Lazio, in considerazione dell'unicità infrastrutturale dell'opera stessa.

- Con **Delibera del 21 giugno 2012, n. 546 la Giunta Regionale** decide di "confermare, (prendendo atto dei pareri degli Enti Locali) il **parere favorevole con prescrizioni** all'intesa per la localizzazione dell'intervento relativo dell'Autostrada A12, **Lotti 2** (comprensivo del lotto7), **3 e 5°** presentato da SAT, in relazione a quanto espresso con le delibere n. 225 del 20 marzo 2012 e n. 247 del 2 aprile 2012, **prendendo atto dello stralcio dei lotti 4 e 5B**, e di confermare, in particolare, la prescrizione precedente sulla necessità del cronoprogramma di tutte le fasi di progettazione, approvazione e realizzazione; di condizionare tale parere favorevole al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni relativamente alle forme e modalità di esenzione del pedaggio, raccomandando inoltre di valutare forme di agevolazione delle tariffe di pedaggio per l'utilizzo ricorrente dell'autostrada da parte dei mezzi pesanti."

- Il **2 agosto 2012** con delibera n° 85/2012 **il CIPE ha poi approvato, con prescrizioni e raccomandazioni il progetto definitivo dei Lotti 2 e 3** (sub tratto San Pietro in Palazzi – Grosseto Sud) **e dei Lotti 5A e 6B** (tratto Ansedonia –Tarquinia), per uno sviluppo complessivo di 148 km ed un costo quantificato in 1.303,5 milioni di euro al netto di IVA. Per le restanti parti del tratto San Pietro in Palazzi - Tarquinia, quindi **per i Lotti 4 e 5B** (rispettivamente sub tratto Grosseto Sud – Ansedonia) la Delibera alla prescrizione n. 4 prevede che **la Concessionaria, previo studio di confronto, debba trasmettere agli Enti competenti la proposta di un nuovo tracciato ai fini della preventiva condivisione e del conseguente avvio delle successive fasi progettuali**. Si riporta la prescrizione n. 4: "*Il proponente, in fase di progettazione esecutiva dei lotti 5A e 6B, dovrà presentare uno studio di confronto fra i tracciati per i lotti 4 e 5B, attualmente sospesi, anche in relazione agli effetti ambientali cumulativi indotti su tutta la tratta da Rosignano a Civitavecchia. Successivamente alla definizione del tracciato per i lotti 4 e 5B il proponente dovrà presentare per tali lotti uno studio di impatto ambientale, che, utilizzando la stessa impostazione del SIA degli altri lotti, dia coerenza all'intero tracciato. Il progetto, elaborato in una visione integrata con i lotti contermini, dovrà superare la complessità di natura paesaggistica e le criticità archeologiche, già evidenziate dalle competenti Soprintendenze e pervenire a delle soluzioni compatibili con l'elevatissima sensibilità e la tutela del rilevante valore del contesto in cui si inserisce*";

- Il CIPE ha inoltre condizionato **la realizzazione dei Lotti 2 e 3 all'approvazione dei progetti definitivi dei lotti 4, 5B e 7**, ed ha previsto che per i Lotti 1, 6A, 6B, 5A il Ministero delle Infrastrutture deve trasmettere al CIPE lo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e il relativo PEF.

- Nel **marzo 2013 SAT** ha avanzato alla Regione Toscana **due ipotesi di tracciato per il lotto 5 B (Fonteblanda - Ansedonia)**: *"Soluzione in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati"* **(tracciato blu)**; *"Variante a monte del Massiccio di Orbetello"* **(tracciato arancione)**. La **Provincia di Grosseto** (D.G.P. n.82 del **22/03/2013**) ha espresso **parere contrario *alla "Soluzione in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati"*** **(tracciato blu)**, ritenendo invece **meritevole di attenzione e di approfondimento il tracciato di colore arancione (Variante a monte del Massiccio di Orbetello)**, più rispondente ai principi del Progetto Preliminare approvato nel 2008. Analoga posizione è stata presa dal Comune di

Orbetello. In tale atto si ricordava inoltre che la Provincia di Grosseto si è già espressa positivamente sul tracciato di colore verde (CIPE 2008) e negativamente sul tracciato di cui al progetto definitivo giugno 2011 (di colore bordeaux).

- Il **2 settembre 2013 SAT** ha poi presentato e sempre sul **lotto 5 B**, alcune **modifiche** alla proposta di tracciato definita "**Ottimizzazione**" del Tratto Fonteblanda-Ansedonia, conseguente a quanto espresso nella Delibera di Giunta Regionale n. 241 del 9 aprile 2013. Su tale proposta la Regione Toscana ha avanzato richiesta di parere, propedeutico alla elaborazione da parte di SAT del Progetto Definitivo. Anche **su tali modifiche** la **Provincia di Grosseto** (D.G.P. n.182 del 01/10/2013) ha espresso **Parere Negativo.**

- **per i Lotti 4 e 5B** (Grosseto Sud – Ansedonia), in ottemperanza alla prescrizione n. 4 della Delibera CIPE 85/2012, **è stata pertanto ipotizzata la soluzione di corridoio nel territorio del Comune di Orbetello che si sviluppa in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati**. Tale soluzione, sostiene SAT pA, è stata valutata nella Delibera della Regione Toscana n. 916 del 4 novembre 2013.

- **attualmente** -sostiene SAT- che **il lotto 1 è già stato realizzato, il lotto 6A è in fase di realizzazione, i progetti definitivi dei lotti 2, 3, 5A e 6B (pubblicati nel giugno 2012), sono stati approvati dal CIPE in data 3 agosto 2012** (Delibera 85/2012) e le modifiche localizzative dei lotti 5A e 6B, in ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni ricevute, sono state pubblicate nel febbraio 2014. Per tali due lotti SAT ha proceduto nel gennaio 2016 ad una revisione progettuale che, tenendo anche conto delle istanze formulate nelle osservazioni all'ultima pubblicazione, sostiene di attuare le ottimizzazioni richieste dal Protocollo di Intesa del 13.05.2015.

- **I lotti 4 e 5B erano stati stralciati dalla pubblicazione del giugno 2011** e (anche con riferimento alla prescrizione n. 4 del CIPE di cui alla già citata Delibera 85/2012), SAT ha iniziato un'operazione di confronto di tracciati che si è concretizzata in uno studio di fattibilità già oggetto di valutazione da parte della Regione Toscana con Delibera del 4 novembre 2013, alla quale lo stesso Protocollo di Intesa del 13.05.2015 rimanda.

- Infine preme ricordare che con **Delibera di Giunta provinciale n. 82 del 22.03.2013 la Provincia di Grosseto** sulla base dei **due tracciati per il lotto 5B (Fonteblanda – Ansedonia)** presentati da SAT, quali la "*soluzione in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati*" (tracciato blu) e la "*Variante a monte del Massiccio di Orbetello*" (di colore arancione) esprimeva **Parere Contrario al tracciato blu** e ribadiva come si fosse già espressa positivamente sul tracciato di colore verde (CIPE 2008) e **negativamente sul tracciato di cui al progetto definitivo giugno 2011 (di colore bordeaux).** Infine, che riteneva invece **meritevole di attenzione e di approfondimento il tracciato di colore arancione -"*Variante a monte del Massiccio di Orbetello*"** che più rispondeva ai principi del progetto preliminare approvato nel 2008 e ai principi di tutela e salvaguardia del territorio e del tessuto produttivo locale.

Il **Protocollo di Intesa del 13.05 2015 ha specificamente determinato** che:

- **per i lotti 5A** (Ansedonia-Pescia Romana) **e 6B** (Pescia Romana-Tarquinia) debbano essere apportati "interventi di ottimizzazione con la finalità di contenimento dei costi", **Per i lotti 2** (San Pietro in Palazzi – Scarlino) **e 3** (Scarlino – Grosseto sud) gli interventi previsti nella progettazione definitiva approvata con prescrizioni e raccomandazioni vengano sostituiti da **interventi di risanamento della attuale viabilità SS1 Variante Aurelia**, consistenti nella **riqualifica della pavimentazione** ed in ulteriori **interventi**

In s
dell
esp
effe
risp

Il gi
sul
iner
Reg
Lgs
Ans

Con
Pre
Orb
ent

La
pren
163
pron
nell'
"No
inte
pro

Que

L'Au
il N
nell
Inte

Trat
con
cui
dall
Deli

puntuali, che saranno proposti dal Concessionario e condivisi dal concedente, atti a migliorare gli standard di sicurezza. La tratta manterrà le attuali caratteristiche geometriche, senza prevedere alcun intervento relativamente alla bretella di Piombino (lotto 7) che pertanto non verrà più realizzata nell'ambito concessionario;

- **per i lotti 4** (Grosseto sud – Fonteblanda) **e 5B** (Fonteblanda - Ansedonia) la progettazione definitiva e il relativo SIA debba essere elaborato secondo lo studio di fattibilità su cui si è espressa la Regione Toscana con Delibera 916 del 4-11-2013, "apportando tutti i necessari miglioramenti in funzione del **sistema di pedaggio di tipo aperto**, ed al fine di ridurne i costi ed il consumo di territorio".
- Inoltre, è previsto che per entrambe le tratte Tarquinia-Ansedonia e Ansedonia-Grosseto sud, e dunque **per i lotti 5A, 6B, 5B e 4**, il sistema sia di **tipo "aperto"**, con la realizzazione di **tre barriere**, situate in corrispondenza di **Capalbio, Fonteblanda e Grosseto sud**.

In seguito alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa, SAT ha proceduto dunque ad un riesame dello Studio di fattibilità del 2013, che sostiene tener conto delle specifiche osservazioni espresse dalla Regione Toscana e in linea con le ottimizzazioni richieste per tutti i Lotti, da effettuarsi, essenzialmente, mediante una riduzione di impatto sulle preesistenze territoriali, nel rispetto degli esiti delle valutazioni consolidate nelle pregresse procedure di valutazione.

Il giorno **01.12. 2016 è pervenuta da SAT p.A.** alla Provincia di Grosseto, la documentazione sul **completamento della Autostrada A12** Livorno-Civitavecchia (tratto Cecina-Civitavecchia), inerente il procedimento del **progetto definitivo con V.I.A.**, formazione dell'Intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione ambientale dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità (D. Lgs. 12 aprile 2006, n.63) **per i Lotti 4 (Grosseto Sud - Fonteblanda) e 5B (Fonteblanda - Ansedonia).**

Con successiva nota del 7.12.2016 (prot. 48834 e 48835) **la Regione Toscana ha chiesto al Presidente della Provincia di Grosseto** e ai Sindaci dei Comuni di Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio, di esprimere le **proprie valutazioni** sulle materie di rispettiva competenza **entro il 10 gennaio 2017,** al fine di consentire la definizione degli atti di competenza regionale.

La Regione precisa che la localizzazione dell'intervento, quale infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale (le cui procedure sono regolate dall'Art. 161 del D. Lgs. 163/2006), viene definita dallo Stato con il consenso dei Presidenti delle Regioni, che si pronunciano sentiti gli Enti Locali nel cui territorio si realizza l'opera; **la Regione Toscana** nell'esprimere il proprio parere **si attiene** a quanto stabilito nell'art. **9, c. 3 della L.R. 65/2014 "Norme per il Governo del Territorio", assicurando** "***la partecipazione degli enti locali interessati ed il coinvolgimento degli stessi nel processo di formazione degli atti di propria competenza, richiedendone in ogni caso il relativo parere*** *(...)*".

Questioni di carattere generale

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

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

gli effetti di cui all'art. 166 del D.Lgs. 163/2006) perché necessitavano di una revisione progettuale al fine di definire una soluzione di minore impatto sul territorio.

Con tale Delibera erano stati approvati i progetti Definitivi dei Lotti 2 e 3 (sub-tratto S. Pietro in Palazzi-Grosseto Sud) ed i Lotti 5A e 6B (sub tratto Ansedonia-Tarquinia).

La progettazione definitiva, sostiene SAT p.a., ha "*individuato per i suddetti lotti, in ottemperanza alla prescrizione CIPE (n.4, Delibera 85/2012), la nuova soluzione oggetto di pubblicazione,* ***preliminarmente valutata dalla Regione Toscana con delibera n. 916 del 4 novembre 2013, che prevede, nei tratti fuori sede della SS1 Aurelia, un tracciato quanto più possibile in affiancamento della ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati.***"

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

Il tracciato si sviluppa in parte in sovrapposizione alla SS1 Aurelia e in parte su nuovo sedime. Sono previsti adeguamenti agli svincoli esistenti e la realizzazione di nuovi, nonché **tre barriere di esazione con pedaggio di tipo "aperto", in corrispondenza di Grosseto Sud, Fonteblanda e Capalbio.**

Sulla base della documentazione pervenuta e dell'istruttoria effettuata in riferimento al **Piano Territoriale di Coordinamento (PTC)** vigente della Provincia di Grosseto, si rileva quanto segue.

L'Intesa 2015 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni Lazio e Toscana, la Società Autostrade e dalla stessa SAT p.A.

Muovendo dall'assunto condiviso che il completamento del Corridoio Tirrenico rappresenta un intervento strategico di preminente interesse comunitario e nazionale e di cui ancora oggi questa parte di territorio tirrenico è sprovvista, nonché in riferimento al basso indice della dotazione infrastrutturale, si ribadisce che **il progetto deve rappresentare una occasione di sviluppo della rete viaria della provincia di Grosseto.**

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

Per quanto sopra mal si comprende come Amministrazione pubblica, l'essere venuti a conoscenza solo con tale progettualità del Protocollo di Intesa 2015 stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni Lazio e Toscana, la Società Autostrade e dalla stessa SAT p.A.. Tutto ciò in quanto la stessa SAT dichiara che la proposta di tracciato è aggiornata al Protocollo di Intesa del 13.05.2015; lo stesso difatti sancisce numerosi impegni sui territori delle Amministrazioni Locali interessate, di cui la Provincia, anziché parte attiva nelle scelte, è stata tenuta all'oscuro.

Inoltre, lo stesso Protocollo rinvia ad una serie di sub Allegati, alcuni forse di rilievo significativo (tempistica, schemi pedaggiamento, ecc.), di cui ancora oggi non è dato sapere, perché non pubblicati sul BURT.

Comunque ritenendo che tra gli assunti fondanti da cui muove tale Intesa sia annoverato anche il minor costo dell'infrastruttura, si ricorda che i costi ed i riflessi derivanti dagli **aspetti sociali, culturali ed economici, anche se difficilmente quantificabili, rappresentano elementi**

significativi da tenere a riferimento per garantire la salvaguardia ed il mantenimento dei beni comuni, i diritti all'uso ed al loro godimento nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future, così come previsto nelle normative statali, regionali e nel PTC della Provincia di Grosseto.

Pedaggio
"Autostrada in aperto"

Come già accennato, trattasi di una Autostrada di **"categoria A"** (DM 05/11/2001) di **larghezza complessiva** pari a **24.00m, composta da due carreggiate distinte suddivise da un margine interno di 3.00m con banchine in sinistra di 70 cm.** Ciascuna carreggiata è composta da 2 corsie di marcia di larghezza L=3.75m e da corsie di emergenza di larghezza L=3.00m.

L'argine dei **rilevati** è caratterizzato da una **larghezza di 1.30m** mentre nelle **sezioni in trincea** è prevista una **cunetta di circa 1.00m di larghezza**.

Il tracciato risulta avere **sezioni in rilevato (sovrapposto all'Aurelia da 1 a 5 m. in altezza), in trincea, in galleria (lotto 5B) e in viadotto.**

Nella Relazione Generale si specifica che: *"Nell'ambito del progetto sono poi compresi una serie di interventi finalizzati a riqualificare e integrare parte della viabilità connessa di tipo extraurbano, interferita dall'autostrada o comunque ricadente nell'area di interesse. Nello specifico si evidenziano 3 tipologie di viabilità a destinazione particolare (D.P.)* ***con sezione trasversale di 4.00m, di 5.00m e di 7.00m*** *ed una di tipo "sterrata"* ***di 4.00 mt*** *di collegamento* ***poderale e di accesso ai "caselli"*** *ed alle* ***sottostazioni ferroviarie****. In alcuni casi* ***il riposizionamento o la realizzazione delle nuove viabilità D.P. da 7.00m e 5.00m vicinali ha reso preferibile la loro sistemazione in complanare all'asse autostradale*** *al fine di contenere gli ingombri ed il consumo di territorio."*

A differenza del precedente progetto, il definitivo prevede il **pagamento all'attraversamento delle barriere,** *"consentendo ai tratti privi di barriere il* ***libero passaggio fra uno svincolo e l'altro dell'autostrada****, consentendo una riduzione"*- sostiene SAT- *"degli interventi atti all'adeguamento della viabilità locale."*

Si rileva che la tratta **Grosseto Sud – San Pietro in Palazzi è esente da pedaggi,** ma il **Protocollo d'Intesa del 2015** stabilisce comunque che: *"salvo l'applicazione per i solo transiti alle barriere di* ***Grosseto Sud – San Pietro in Palazzi*** *di un* ***pedaggio commisurato a 10 chilometri,*** *finalizzato alla copertura dei costi di esercizio e manutenzione della tratta."*
Ciò significa che comunque di un pedaggiamento si tratta, a differenza di oggi che chiunque con qualsiasi mezzo può usufruire del medesimo tracciato senza onere alcuno.

Inoltre, il Protocollo precisa che: *"E' altresì* ***confermata l'esenzione riconosciuta ai solo veicoli leggeri (Classe A) di proprietà dei residenti di tutti i Comuni attraversati dall'autostrada*** *con una applicazione che riguarda una* ***percorrenza massima di 20 Km per una durata di 5 anni*** *dall'entrata in esercizio di ciascun singolo lotto realizzato."*

Anche ciò sta a significare che l'esenzione è limitata per un max di 20 Km e per un periodo non oltre 5 anni e solo per i residenti nei Comuni attraversati.

Tutto ciò rappresenta una **forte limitazione** peraltro con una **esenzione molto limitata nei chilometri e nel tempo,** con notevoli disagi che saranno arrecati alle popolazioni residenti, **senza adeguate agevolazioni sugli spostamenti locali.**

Infine, **senza tenere minimamente a riferimento i residenti nei restanti Comuni della Provincia** che necessitano comunque anch'essi di utilizzare l'infrastruttura, magari anche quotidianamente, per motivi di studio, di lavoro, sanitari o quant'altro, per passaggio dei mezzi di soccorso, ecc.. e senza contare che **ad oggi gli stessi beneficiano di tale infrastruttura mediante un utilizzo totalmente gratuito.**

La Viabilità di Servizio o Alternativa (Complanari)

La questione del pedaggiamento è strettamente interrelata alla tematica della viabilità di servizio prevista. Viabilità questa, che è caratterizzata da una **inadeguatezza sia dimensionale che nella continuità fisica e geometrica, che così come progettata genera estrema difficoltà negli spostamenti locali,** ma che SAT ancora non riconosce sostenendo invece che "*il libero passaggio tra uno svincolo e l'altro consente una riduzione degli interventi atti all'adeguamento della viabilità locale*".

La Provincia di Grosseto ha da sempre sostenuto che tutta la **Viabilità Alternativa** alla A12 dovesse corrispondere ad una strada extraurbana **in categoria C1 di almeno ml. 10,50 complessivi** per tutta la tratta interessata, agevole e adeguata al traffico locale, a quello del T.P.L., allo svolgimento delle attività agricole, al passaggio dei mezzi di soccorso, ecc..

Difatti tale viabilità, affinché possa assurgere ad una vera complanare atta a svincolare il traffico non autostradale, deve essere caratterizzata, per l'intero tratto di intervento e per tutta l'estensione della A 12 ricadente nel territorio della Provincia di Grosseto, da una **carreggiata funzionale ed utile di almeno di m. 10,50** di ampiezza complessiva **anziché di mt 7,00, mt 5,00 o addirittura mt4,00 come previsto in molti tratti anche del progetto definitivo.**

Si ritiene pertanto che la viabilità di servizio debba essere individuata sfruttando ancor meglio l'orografia dei luoghi, **garantendo percorsi alternativi lineari, agevoli e funzionali al traffico veicolare anche di particolare ingombro** derivante dalla presenza di mezzi destinati alla attività delle **numerose aziende a vocazione agricola dislocate lungo il percorso**, con continuità fisica e geometrica adeguata.

Dovranno pertanto essere **rivisti i percorsi alternativi utilizzati come viabilità di servizio che costituiscono disagio alla comunità locale** che si trova costretta a compiere tragitti stradali che prevedono maggiori tempi di percorrenza (quindi anche con costi maggiorati), rispetto a quelli che al momento attuale avvengono utilizzando il tracciato della SS Aurelia.

Tutto ciò anche in applicazione alla normativa tecnica di settore, **il tracciato di servizio** deve essere strutturato in modo tale da **ottimizzare e garantire al meglio la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale.**

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

A tal fine occorre che **SAT p.A. predisponga studi ed analisi adeguate e consone sul traffico e sui collegamenti in riferimento alla viabilità provinciale e comunale da Grosseto Sud fino ad Ansedonia.**

Difatti, la soppressione dei numerosi accessi stradali a raso attualmente dislocati lungo la strada Aurelia fa sì che tutto il traffico veicolare sia convogliato sulle esistenti **strade provinciali** o

locali che per caratteristiche tecniche strutturali e morfologiche presentano già di per sé evidenti problemi di congestionamento della circolazione stradale.

Per questo, in considerazione del ruolo che **la complanare** deve assolvere complessivamente , tramite la penetrazione in un territorio fortemente antropizzato dove **l'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto** è condizionante per la vivibilità delle aree locali, si ritiene che debba avere **adeguata dimensione onde permettere una mobilità in sicurezza**, in quanto sarà interessato da un consistente transito di autobus in servizio pubblico di linea, la cui rete prevede attualmente con una certa frequenza di dover servire i maggiori centri abitati.

Si ritiene quindi che la prevista carreggiata di mt 7,00, di mt 5,00 o addirittura mt. 4,00, sia **totalmente insufficiente a soddisfare i flussi di traffico non pedaggiato**, quelli del **Trasporto Pubblico Locale (TPL) di cui aumenterebbero notevolmente i costi e quelli** prettamente **legati alla realtà agricola del territorio,** dato che SAT propone di utilizzare in alcuni casi, viabilità vicinale o comunale già a servizio di una viabilità rurale percorsa da trattori con il rimorchio, mietitrebbie, etc..

Scaricare i flussi di traffico non pedaggiato sul tracciato già interessato da traffici locali agricoli, determina di fatto una trasferimento della "non sicurezza" dall'attuale SS 1 Aurelia ad altra viabilità.

Infatti la viabilità complementare prevista, diversa nelle varie tipologie, **non risponde ai criteri di sicurezza del Codice della Strada** per tipologie di traffico diverse tra loro e determina una commistione fra mezzi pesanti, TIR, camion e camioncini, TPL, auto, motocarri, motocicli, cicli e mezzi agricoli.

Per tutto quanto sopra, si ritiene che la **viabilità di servizio** per il tipo di traffico che dovrà sostenere sia da comprendere tra la Rete di interconnesione, costituita dagli assi strategici primari di interbacino (*Scheda 12 A "Infrastrutture viarie " del P.T.C.*).

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

Infine, quanto previsto nel progetto definitivo circa la viabilità alternativa, non sostituisce nè la "Strada Parco" a suo tempo prevista né una nuova SR1, **non garantisce i medesimi tempi di percorrenza che la stessa avrebbe assicurato** sia per il mantenimento dei livelli qualitativi di vita delle popolazioni che per il mantenimento economico delle attività produttive esistenti e a tal fine **si citano i collegamenti con Alberese e Rispescia ed il capoluogo e viceversa.**

Interferenze con il reticolo idrografico -cenni-

Circa le **possibili interferenze con il reticolo idrografico**, si ritiene necessario minimizzare gli interventi tramite studi e valutazioni tecniche al fine di limitare l'influenza con il regime idraulico, così come per gli interventi sul reticolo minore occorre che la progettazione di eventuali modifiche al tracciato dei canali tenga conto di tempi di ritorno duecennale, in quanto l'Autostrada A 12 rappresenta una **nuova opera infrastrutturale.**

Cenni sui Lotti 2 e 3

Benché non oggetto del Progetto Definitivo, è stato riportato nella Relazione Generale di Inquadramento, che per il tratto a nord di Grosseto (Lotto 2 Km.62,40 e Lotto 3 Km.44,50), sulla base del protocollo di **Intesa del 13.05.2015**, gli interventi previsti nella progettazione definitiva

approvata, sono stati sostituiti solo con "***riqualifica della pavimentazione***" ed ulteriori interventi puntuali per gli standard di sicurezza.

Pertanto per i Lotti 2 e 3, a differenza del progetto definitivo pubblicato nel 2011 che prevedeva la trasformazione della SS1 Variante Aurelia in Autostrada, gli interventi consistono solo in un "***risanamento***" **della viabilità esistente,** che mantiene le medesime caratteristiche geometriche e funzionali attuali di **strada extraurbana principale.**

Per tali lotti si ritiene comunque utile per i necessari accorgimenti puntuali e per migliorare gli standard di sicurezza a cui SAT fa riferimento, il **coinvolgimento e la condivisione sia di questa Amministrazione Provinciale che delle Amministrazioni locali interessate.**

Il Progetto Definitivo dei Lotti 4 e 5B e il P.T.C. della Provincia di Grosseto

Si ricordano gli elementi più significativi del **P.T.C. vigente i cui contenuti sono già stati ampiamente riportati nei pareri già espressi sia a SAT pA che alla regione Toscana, sui progetti presentati precedentemente** ed in particolare i seguenti **Articoli delle Norme:**

- **Art. 9 - *Aria*, c.1** circa la "*qualità dell'aria che costituisce fattore primario di caratterizzazione dell'identità territoriale e deve essere difesa e migliorata con ogni mezzo disponibile. Nel perseguire il principio dello sviluppo sostenibile e nell'interesse della tutela paesistico-ambientale e sanitaria deve essere garantito il contenimento delle emissioni gassose, acustiche, luminose, radioattive, elettriche, magnetiche ed elettromagnetiche.*"

- **Art. 17 *Caratteri identitari ed evoluzione del territorio*, c.4** ove si sancisce che "*All'intera estensione del territorio provinciale si attribuiscono specifiche emergenze morfologiche e/o ambientali, costituenti autonome concentrazioni di valori identitari. A tali emergenze si attribuisce un valore di risorsa strategica da tutelare in via prioritaria.ormazioni del territorio provinciale non devono comunque menomare il significato complessivo di tale insieme, ma semmai arricchirlo e incrementarlo.(...)*"

- **Art. 18 *Morfologia territoriale* c. 6, 7** circa i *caratteri identitari*, i *fattori critici* e gli *indizzi operativi* di ciascuna *Unità Morfologica Territoriale* e relativa disciplina.

- **Art. 19 *Emergenze morfo-ambientali*** *in riferimento "a specifiche emergenze morfologiche e/o ambientali, costituenti autonome concentrazioni di valori identitari,* a cui il PTC *"attribuisce un valore di risorsa strategica da tutelare in via prioritaria" e di cui varie interessano il territorio attraversato (...).*

- ***Art. 20 Permanenze storico-culturali*** che investono l'opera prevista, quali le tracce e gli elementi di permanenza nella storia del territorio che costituiscono secondo il PTC risorse primarie sia in quanto patrimonio della cultura collettiva, sia in quanto riferimenti qualificanti per un'evoluzione degli assetti in chiave di rafforzamento dell'identità (..).

- **Art. 22 *Disposizioni generali* c.1,3** Secondo cui "(...) *al territorio aperto nel suo complesso viene riconosciuto un ruolo fondamentale in quanto principale fattore dell'identità provinciale grossetana, in termini di storia, cultura, struttura territoriale ed economica, qualità paesistica e attrattiva turistica.(...)*
Nell'impostazione delle politiche e nella valutazione degli interventi sul territorio aperto si assumono come prioritari gli effetti di riqualificazione paesistico-ambientale."

- **Art. 23 *Lo sviluppo del territorio rurale* c.1, 2, 3** secondo cui "*La gestione efficiente delle risorse necessarie e il mantenimento degli assetti caratteristici dell'agricoltura sono considerati essenziali alla vitalità e all'identità della provincia. La manutenzione del territorio rurale, la conservazione degli assetti esistenti e il perseguimento di quelli auspicati costituiscono per il governo del territorio degli obiettivi primari da perseguire con atteggiamento realistico e flessibile, costantemente sintonizzato con le mutevoli esigenze dei processi produttivi agricoli, nonché delle attività e funzioni integrative compatibili.In relazione ai suoi significati e alle sue potenzialità d'uso, il territorio rurale è soggetto a regole di gestione finalizzate alla conservazione, riproduzione, sviluppo e valorizzazione delle risorse agro-ambientali, degli assetti colturali e dei valori morfologici*".

- **Art. 26** ***Governo dello sviluppo insediativo*** **c.1** ove si evince che:"*In conseguenza degli assunti di cui all'art. 17, si ritiene indispensabile:*
  - *contenere ogni forma di accrescimento insediativo entro le dimensioni minime utili a garantire uno sviluppo socio-economico ottimale;*
  - *evitare ogni possibile spreco di suolo o ridondanza di funzioni mediante un coordinamento delle azioni di trasformazione, da attuarsi con la responsabile collaborazione di tutti i livelli e settori di governo del territorio.*

- **Art. 27** ***Criteri qualitativi*** **c.1, 2, 6, 9** *Ai fini del governo del territorio provinciale si riconosce nella qualità dello sviluppo insediativo lo strumento primario per perseguire l'obiettivo generale di rafforzare l'identità territoriale (...)"*

Più in generale lo sviluppo insediativo è subordinato al requisito di incrementare i livelli di razionalità, funzionalità, economicità e sostenibilità degli assetti territoriali alla scala provinciale, secondo un'ottica integrata conforme ai principî della Nuova Carta di Atene.

Al fine di garantire più efficaci risultati in termini di qualità urbana, le valutazioni di sostenibilità faranno riferimento ai seguenti obiettivi generali (...) fra cui:
- (...)
- *riordinare il sistema della mobilità secondo una chiara gerarchia delle infrastrutture viarie, sia in termini di ruolo trasportistico che di caratterizzazione funzionale e formale . (...)"*

"Per quanto riguarda nello specifico lo sviluppo della dotazione infrastrutturale, con particolare riferimento alla problematica della mobilità, si forniscono le seguenti indicazioni: (...) favorire la mobilità ciclabile e la rete dei percorsi pedonali ottimizzare l'organizzazione di tutte le aree urbanizzate esistenti, compresa, in corrispondenza dei principali accessi ai centri urbani, la dotazione di parcheggi all'esterno della sede stradale con funzioni di interscambio con i servizi di trasporto collettivo (...)"

- **Art. 29** ***Offerta turistica*** **c. 2, 3, 4, 5** in relazione a:"*Nell'ambito delle attività economiche si riconosce al settore turistico un ruolo trainante ai fini dello sviluppo provinciale, non solo in termini di contributo intrinseco alla formazione del P.I.L., ma anche e soprattutto in termini di spillover e di effetti indotti.*
Si individua nel territorio provinciale una marcata vocazione a un turismo di qualità, fondato su una fruizione non massificata di attrattive irriproducibili e fortemente identitarie, nonché di estesa stagionalità, dal momento che l'insieme di tali attrattive offre motivi di appetibilità tali da soddisfare un'ampia gamma di esigenze lungo l'intero arco dell'anno.
Al fine di mantenere vitale il settore in un'ottica di lungo periodo, si ritiene indispensabile fondare l'ulteriore evoluzione dell'offerta turistica su politiche di riqualificazione strutturale del territorio, che puntino a interconnettere tra loro, da un lato le diverse risorse territoriali, dall'altro le strategie di valorizzazione e quelle di rilancio economico.
In particolare si considera essenziale indirizzare lo sviluppo del settore verso la formazione di un sistema integrato, fondato sulla correlazione fra attrattive (amenities costiere e ambiente collinare e montano; centri storici, emergenze ambientali e storico-documentali), attrezzature e servizi e innervato da una pluralità di reti tematiche (Parchi Naturali e Aree Protette, Parco della Civiltà degli Etruschi e Parco Minerario etc.) e di percorsi dedicati (ippovie, rete ciclabile, sentieristica etc.)".

- **Art. 33** ***Mobilità*** **c. 5** secondo cui: "*Ai fini del presente P.T.C. la viabilità extraurbana sarà articolata nelle categorie di seguito illustrate.*
  - *Rete globale, costituita dagli Assi Strategici Nazionali di cui alla Scheda 12A:*
    - *Corridoio Tirrenico Livorno-Roma (rete regionale primaria di transito e scorrimento);*
    - *S.S. 223 Grosseto-Fano (E78) (rete regionale principale di distribuzione dalla rete primaria alla rete secondaria).*

    In attuazione del P.I.T. il presente P.T.C. individua come invarianti i varchi esistenti per lo sviluppo della rete globale, con esclusione dei tratti ricadenti nell'ambito degli insediamenti densi.
    Lungo tali assi saranno definite una fascia di rispetto di rilievo paesaggistico e una fascia di inedificabilità per gli svincoli e i raccordi. A tal fine si applicheranno i seguenti indirizzi:
    - *in area collinare, valutare la tutela del crinale più vicino".*

Si ricordano altresì le seguenti **SCHEDE:**
- **Scheda n. 8** ***Sistema Morfologico Territoriale***
- **Scheda n. 8 A** INPUT METODOLOGICI
- **Scheda 12 A** INFRASTRUTTURE VIARIE

LOTTO 4 – Tratto Grosseto Sud-Fonteblanda (km.17)

Come è ben noto a SAT p.A., per il tratto in questione si rileva la **importante presenza di permanenze storico culturali e paesaggistico-ambientali,** emergenze morfo-ambientali di cui al Titolo III delle Norme e alla **Scheda n. 7 del PTC vigente** della Provincia di Grosseto nelle sue declinazioni del PTC, quali:
- SIR-ZPS 136 Pianure del Parco della Maremma di cui alla L.R. 56/2000;
- Parte del Parco Regionale della Maremma e parte dell'Area Contigua istituito con L.R. n. 24/1994, di cui al Piano del Parco approvato con Delibera del Consiglio Direttivo dell'Ente Parco Regionale della Maremma n. 61 del 30/12/2008;
- Vincolo paesaggistico:
- D.M. 16/06/1962 D.D.N.I.P. della Zona dei Monti dell'Uccellina sita nella giurisdizione del Comune di Grosseto;
- D.M. 07/12/1973 D.D.N.I.P. Zona sita nel Comune di Grosseto;
- D.M.26/09/1962 D.D.N.I.P. della Zona dei Monti dell'Uccellina sita nel Comune di Magliano in Toscana;
- D.M.25/09/1962 D.D.N.I.P. della zona sita nel Comune di Orbetello fra i piedi dei Monti dell'Uccellina e il Mare, compreso il centro urbano di Talamone;
- D.M.10/12/1962 D.D.N.I.P. della zona compresa tra i piedi dei Monti dell'Uccellina, la strada Aurelia e il Mare, nonché la limitrofa collina di Bengodi, escluso il Demanio Marittimo, nel Comune di Orbetello;
- D.M. 18/04/1959 D.D.N.I.P. Sughereta di Rispescia;
- Emergenze Storico/Culturali individuate come Quadro Conoscitivo Provinciale: Chiesina e Fattoria di Collecchio.

L'elencazione di cui sopra e di cui al PTC, a significare che trattasi di un territorio di elevato pregio ambientale su cui è previsto un **progetto sostanzialmente simile a quello inizialmente previsto** che investe le aree di pregio ambientale sopra elencate ed in **sovrapposizione all'attuale ed esistente SS 1 Aurelia** e sul quale **l'Amministrazione Provinciale ha sempre manifestato il proprio parere negativo.**

L'intervento prevede, come già detto, **l'adeguamento ad autostrada della SS n.1 Aurelia (larghezza complessiva di mt. 24,00** complessivi **Cat. A** così composta: mt. 1,30 arginello, 3,00 emergenza, 3,75 marcia normale, 3,75 sorpasso, 0,70 banchina, 0,80 spartitraffico per ogni senso di marcia) sono affiancati da una viabilità di servizio di solo 7,00 metri di carreggiata (3,50 mt e banchina di 1,00 mt. per ogni senso di marcia) mediante un ampliamento dell'attuale sede stradale a doppia carreggiata (due corsie per senso di marcia oggi di 15,50 mt.).

Nella progettazione di questo tratto rientra altresì la riqualificazione ed integrazione di una serie di viabilità locali connesse all'opera che si configurano principalmente come tratti in complanare all'asse autostradale e che vanno a riconnettere il tessuto viario esistente, altrimenti interrotto dall'intervento di progetto e dalla **dismissione degli svincoli esistenti di Montiano, Rispescia ed Alberese** (per quest'ultimo è prevista la realizzazione delle rampe di ingresso/uscita per/da Roma) con un percorso tortuoso e disagevole rispetto all'attuale per i residenti che si devono recare verso Grosseto o viceversa verso la frazione.

In tale tratto è stata localizzata una **nuova barriera di esazione di Grosseto Sud** con annesso posto neve, in collegamento con il Lotto 3 (Scarlino – Grosseto Sud) e di cui ad altro progetto.

Tale tratta oltre a prevedere varianti planimetriche rispetto all'attuale SS 1 Aurelia negli svincoli di Montiano e Rispescia di cui viene prevista la dismissione, si **pone prima prima ad ovest dell'Aurelia poi l'attraversa per disporsi ad Est**, creando una **duna** all'altezza della frazione di **Rispescia** fra l'Autostrada e la nuova viabilità locale dal lato del centro abitato realizzata sul sedime dell'Aurelia.

La v
SS1
l'att
Ove
sud
serv

All'a
risp
disr
carr
rota

Dall
sed
prin
per
bar
prop
mt.

Prin
vici

Il tra
trat
ade
vari

- va
auto
esis

- va
dell'
(con

- va
0.5
Coll

Lun
Risp
real

Tale

La
fram
mt.
com
mt.
mt.4

La **viabilità prevista è di 7,00 mt.** che in parte ripercorre le rampe di svincolo e il sedime della SS1 dismesso, **l'adeguamento del sottovia esistente e due nuovi sottovia**, **il ponte per l'attraversamento del Fosso Rispescia**, l'ampliamento in sede di tipo asimmetrico prima lato Ovest e poi lato Est per la nuova area di servizio, la complanare di mt. 7,00 prima in carreggiata sud e poi in carreggiata nord. La complanare si stacca dall'Autostrada **poco prima dell'area di servizio** e **attraversa l'asse di progetto** con un **cavalcavia.**

All'altezza della **stazione ferroviaria di Alberese** è previsto uno **scostamento in destra rispetto all'attuale SS1 Aurelia**; ad **Alberese** è prevista una **modifica e parziale dismissione dello svincolo attuale** con la sola **realizzazione della corsia di entrata** in carreggiata sud **per Roma** e della **corsia di uscita** in carreggiata nord **da Roma, con due rotatorie.**

Dallo svincolo di Alberese fino a alla nuova barriera di Fonteblanda, il tracciato ripercorre la sede esistente mantenendo la **complanare in direzione nord di mt. 7,00 che si connette prima con Alberese Scalo, raggiunge la Fattoria del Collecchio e si collega con la strada per Fonteblanda** (tramite due sottovia), proseguendo con **sezione di mt. 5,00 fino alla barriera di esazione e terminare con una sezione di mt. 4,00 di** collegamento ad una proprietà privata. La **viabilità sul lato sud è in parte sterrata con uso solo interpoderale** di **mt. 4,00** fino a collegarsi alla rotatoria a valle dello svincolo di Fonteblanda nel Lotto 5B.

Prima della barriera di esazione è prevista una **variante altimetrica** rispetto alla SS1 Aurelia **vicino al Collettore Orientale.**

Il tracciato autostradale di progetto **ripercorre quindi il sedime esistente ad eccezione di due tratti nei quali sono previste altrettanti varianti plano-altimetriche**, dovute all'impossibilità di adeguare il tracciato della SS1 Aurelia alle caratteristiche geometriche di progetto, oltre a **varianti altimetriche:**

- **variante plano-altimetrica di Rispescia**, circa 2.1 Km di lunghezza, nella quale il tracciato autostradale in corrispondenza dello Svincolo di Montiano **si pone prima ad est del sedime esistente per poi attraversare la statale SS1 e spostarsi ad ovest**;

- **variante plano-altimetrica di Alberese**, circa 0.9 Km di lunghezza, in corrispondenza dell'omonima stazione ferroviaria nella quale il tracciato si pone **ad ovest della sede esistente** (con modifica e parziale dismissione dello svincolo attuale di Alberese);

- **variante altimetrica a fine tracciato in corrispondenza della Barriera di Esazione**, circa 0.5 km di lunghezza, per garantire la sicurezza idraulica nel tratto **in affiancamento al Collettore Orientale.**

Lungo il tracciato sono inoltre presenti gli **attraversamenti in viadotto** degli alvei del **Fosso Rispescia** e quello del **Fosso Carpina,** oltre ad altri attraversamenti di carattere minore realizzati con **opere scatolari.**

Tale Tratto presenta le sequenti criticità:

La previsione discontinua della Complanare (a volte posta lato sud a volte lato nord), frammentata e di sezione variabile che in alcuni tratti è di **7,00 mt. in altri addirittura di 5,00 mt.** (nel tratto di Mulinaccio si discosta ampiamente per aggirare la prevista area di cantiere), comporta forti criticità per il traffico locale. Occorre poi precisare che al **Km. 13+340** diventa di **mt. 5,00** per poi, superata la barriera di esazione di Fonteblanda, **scomparire** e divenire di soli mt.4,00 .

Difatti nel tratto finale, prima dell'altezza della frazione di **Fonteblanda, la Complanare** diventa di **soli 4,00 mt.**. Anche in tale tratto si ritiene adeguato proporre una **continuità fisica di tutta la viabilità di servizio da Grosseto sud a Capalbio di complessivi mt. 10,50 (Cat. C1) o quantomeno di complessivi 9,50 (Cat. C2),** necessaria come già detto, per TPL, Mezzi di soccorso, TIR, ecc..

La **Barriera di esazione Grosseto sud con relativo posto neve, si ritiene** che dato l'eccessivo impatto paesaggistico sulle colline di Grancia sia **da collocare e traslare in Loc. Banditella con connotazioni** ambientali meno pregevoli, così come dal progetto del 2008.

Anche in relazione al **Cantiere e al Campo Base (CB01)** ubicato sulla strada del Mulinaccio, si ravvisano delle criticità in quanto si ritiene che **impegni notevole consumo di suolo** e sopratutto, una volta dismessi gli stessi, la complanare svolge un **tragitto non lineare e non consono** a tale tipo di viabilità. Inoltre occorre considerare che sia il **Cantiere che il Campo Base** sono collocati all'interno dell'**Area Contigua del Parco Naturale della Maremma**, determinando **varie forme di inquinamento** luminoso e sonoro per movimentazione di macchinari, produzione di asfalti, calcestruzzi, depositi carburante, ecc., in un'area particolarmente fragile e pregevole dal punto di vista ambientale.

Fatte salve le valutazioni dell'Autorità Idraulica competente per territorio, si evidenzia comunque che **non sono state rilevate verifiche di natura idraulica in relazione alla variante altimetrica relativa alla barriera di esazione di Fonteblanda** (dalla progressiva 15+722 alla progressiva 16+270). Considerato che l'area è soggetta a frequenti esondazioni da parte della rete idraulica di superficie locale (vedi tavola di progetto cod 12121410IDRO003), **si esprimono forti preoccupazioni circa la realizzazione di questo tratto in rilevato che, finalizzato alla messa in autosicurezza idraulica dell'area di barriera di esazione, potrebbe invece comportare incrementi di pericolosità idraulica nelle aree circostanti in cui sono presenti insediamenti rurali.**

Con la variante prevista in **Loc. Rispescia** viene compromesso il **biotopo** costituito dal **bosco di sughere** censito negli atti della Provincia e della Regione Toscana.

Tra lo svincolo di Montiano e quello di Alberese-Rispescia sono previsti **raggi di curvatura** da 820 mt. a 950 mt. che sembrano insufficienti a garantire i limiti di sicurezza per un adeguato asse autostradale.

Lotto 5B - Tratto Fonteblanda-Ansedonia (Km 24)

Si ricorda anche in tale tratto la **importante presenza di permanenze storico culturali e paesaggistico-ambientali, emergenze morfo-ambientali** di cui al Titolo III delle Norme e alla Scheda n. 7 nelle sue declinazioni del PTC, quali:

- Parte della Riserva Provinciale della Laguna di Orbetello di cui alla D.C.C.P. n.72 del 13/05/1998;
- SIR B20 Campo Regio, Codice IT 51A0101 "Rete Natura 2000" di cui alla L.R. 56/2000;
- SIR- pSIC- ZPS 126 Laguna di Orbetello di cui alla L.R. 56/2000;
- Parte del Parco Regionale della Maremma e parte dell'Area Contigua istituito con L.R. n. 24/1994, di cui al Piano del Parco approvato con Delibera del Consiglio Direttivo dell'Ente Parco Reg. della Maremma n. 61 del 30/12/2008 ;
- Vincolo paesaggistico:

  D.M. 20/08/1959 D.D.N.I.P della Pineta Litoranea detta del Voltoncino, sita nell'ambito del Comune di Orbetello;

  D.M. 14/04/1989 D.D.N.I.P del Sistema Montuoso a limite della Laguna di Orbetello da Località Sette Finestre a Località Parrina;

- D.M. 04/12/1964 D.D.N.I.P della zona del Tombolo di Giannella nel Comune di Orbetello;
- D.M. 06/02/1976 D.D.N.I.P. di una zona nel Comune di Orbetello.
- ARPA IGV 36 Campo Regio- Tombolo dell'Osa;
- ARPA IGV 37 Laguna di Orbetello - Giannella – Feniglia;
- Emergenze Storico/Culturali individuate come Quadro Conoscitivo Provinciale: Casale Torre dei Frati.

Anche per questo lotto, trattasi di un **territorio** attraversato dalla A12 **di grande valore paesaggistico-ambientale e storico-culturale,** che richiede una particolare tutela e salvaguardia; a testimonianza di ciò, la **presenza delle numerose risorse sopra elencate**.

Per il tratto 5B SAT sostiene che lo scostamento dell'A12 dall'Aurelia riguarda gran parte del Lotto stesso, il cui consumo di suolo si è reso necessario per evitare le interferenze con i centri abitati, ma "*mitigato dallo sforzo di mantenere il più possibile il tracciato in affiancamento alla ferrovia e dalle sinergie che si sono potute creare con i programmati interventi di messa in sicurezza idraulica nella valle dell'Albegna.*"

Trattasi pertanto di una Nuova Opera Infrastrutturale in un territorio fortemente interessato da insediamenti urbani, produttivi e turistici nel quale, anche come come sostiene anche SAT: "*la SS1 Aurelia rappresenta attualmente l'unica viabilità che attraversa il territorio di Orbetello e su cui si sta sviluppando l'economia locale.*"

Il tracciato segue e riporta gli studi regionali di messa in sicurezza idraulica e del Commissario delegato della Regione Toscana del 2013 cercando, sostiene SAT, di effettuare una **progettazione integrata di autostrada e cassa di espansione**, ipotizzando di utilizzare il **rilevato autostradale con funzioni di contenimento idraulico** ponendolo o a monte della cassa o a valle della cassa. La scelta compiuta è stata quella a valle della cassa.

Tale ipotesi di tracciato per l'intero Lotto 5B, peraltro anche in questo **caso molto simile a quello proposto nel 2013** – *corridoio ottimizzato*, **non è prevista** *adeguata* **viabilità complanare laddove è in sostituzione all'attuale SS 1 Aurelia** in quanto, per questi tratti è previsto solo l'adeguamento della viabilità esistente e nuovi tratti o svincoli che hanno una sezione stradale trasversale che varia tra i 4,00/5,00 e 7,00 ml, **anziché prevedere una viabilità complanare sufficiente a poterla classificare in categoria C1** (2 carreggiate da 3,75, 2 banchine da 1,50 = 10,50 m) **o quantomeno C2** (2 carreggiate da 3,50, 2 banchine da 1,25 = 9,50 m), quale viabilità di tipo regionale o statale in grado di sostenere la fluidità del traffico alternativo alla A12.

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

Inoltre il traffico proveniente da Nord, quindi da Grosseto, per raggiungere Orbetello, l'Argentario e l'Isola del Giglio **è costretto ad uscire allo svincolo di Ansedonia Sud**, percorrendo un tragitto molto più lungo dell'attuale.

Come già rilevato la **mancanza di una adeguata, continua e lineare viabilità complanare per l'intero lotto viene giustificata con la previsione di un sistema di pedaggio "aperto"**, secondo cui il pagamento avverrebbe infatti solo all'attraversamento delle barriere e mai lungo il percorso. Ciò consentirebbe, per i tratti privi di barriere, il libero passaggio fra uno svincolo e l'altro dell'Autostrada.

Tutto questo in attuazione del Protocollo di Intesa, **fissando un pedaggio come quello previsto per la tratta Civitavecchia –Tarquinia e finalizzato alla copertura dei costi e manutenzione della tratta, rinviando ad ulteriori forme di agevolazioni che potranno avvenire in seguito senza specifiche garanzie.**

A tal fine, sulla base dell'Intesa, non viene preso fermamente in considerazione l'assunto che viene ad essere **pedaggiata una arteria pubblica e da chiunque oggi usufruita gratuitamente senza** essere affiancata da **una vera viabilità alternativa, riducendo così il livello infrastrutturale** della provincia di Grosseto.

Pertanto occorre -come già detto- **dotare adeguatamente l'intero Lotto 5B (come il Lotto 4)** di **una viabilità di categoria C1 o quantomeno C2 (ml. 9,50)** al fine di **favorire il transito oltre ai residenti, al T.P.L., ai mezzi di soccorso,** l'accesso alle attività produttive e commerciali, oltre a **favorire la percorribilità gratuita negli.ambiti a forte valenza turistica,** caratterizzati dalla presenza di località insediative di pregio quali la **Laguna di Orbetello, i Promontori dell'Argentario, di Fonteblanda-Talamone e di Ansedonia** nonché le **coste e i litorali** di notevole interesse come **i Tomboli Osa-Albegna ed i Tomboli di Giannella e Feniglia.**

Tale tratto presenta le sequenti criticità:

Il tracciato, che in parte risulta previsto **sopra l'attuale Aurelia per una altezza che varia dai 3,00 ai 5,00 mt., provoca importanti impatti paesaggistici** anche e sopratutto in relazione alle particolari zone di pregio e vincolate che lambisce e/o che interessa.

Vista la necessità, come sopra riportato, di traslare la **Barriera** di Spadino in località Banditella, sembra **utile eliminare anche quella prevista a Fonteblanda** anche in considerazione dell'eccessivo **impatto paesaggistico** che la stessa provocherebbe, in un territorio **già aggravato dal nuovo Cavalcavia**, previsto in sostituzione del precedente sottopasso per il Porto di Talamone, **sulla sommità della collina di Fonteblanda.**

Inoltre la **complanare** che fino al bivio di S. Donato è costituita dall'attuale Aurelia, nel tratto successivo e fino allo svincolo di Fonteblanda è costituita da una viabilità che diviene con **sezione a 4,00 mt.**; mentre dallo svincolo fino all'innesto sull'Aurelia la complanare risulta di **5,00 mt., dimensioni anche queste che non soddisfano le necessità trasportistiche** di tutta l'area.

Il tracciato della A12, **poco prima dell'abitato di Fonteblanda, richiede un significativo intervento di adeguamento del Canale Allacciante Orientale e di parte del reticolo idraulico intercettato,** dopodiché si biforca discostandosi dall'attuale S.S. 1 Aurelia, all'altezza dell'abitato di Fonteblanda. Si ritiene necessario che in tale tratto **siano effettuati adeguati studi e verifiche idrauliche e geotecniche circa le opere idrauliche previste.**

Il tracciato tangente all'attuale abitato di **Fonteblanda impedisce qualsiasi previsione per future espansioni urbanistico-insediative nell'area destinata ad insediamenti produttivo-artigianali**, sopratutto a servizio del **porto di Talamone** e per questo dedicata alla cantieristica navale.

Il tracciato prosegue poi in direzione del Fiume Osa attraversando l'ambito territoriale delle **Terme dell'Osa, caratterizzato da un'elevata vulnerabilità idrogeologica** (a tal proposito si rinvia al quadro conoscitivo del Piano Strutturale del Comune di Orbetello).

Il tracciato interessa quindi direttamente formazioni carbonatiche permeabili, sedi dei punti di prelievo delle acque utilizzate dalla **concessione termale di Bagnacci dell'Osa.** A tal proposito si rileva che la progettazione **non è supportata da adeguati approfondimenti di indagine finalizzati a valutare la sostenibilità** dell'intervento rispetto alla **necessaria tutela del serbatoio di acque termali.**

A tal proposito, preme evidenziare che sulla base dei dati rilevati nella Banca dati concessioni acque minerali e termali (BDCAMT) della Regione Toscana, il tracciato **attraversa aree di alimentazione del serbatoio idrico** della concessione termale di Bagnacci dell'Osa, che possono essere assimilate ad aree di protezione ambientale **per le quali il PTC fornisce precise indicazioni di tutela di cui alla Scheda di piano n.3B.4.** In tale scheda si manifesta uno degli obbiettivi fondamentali del PTC che è quello di " (...) *minimizzare lo sviluppo di centri di pericolo di inquinamento e un'eccessiva antropizzazione ed infrastrutturazione, favorendo gli interventi connessi alle concessioni e quelli finalizzati alla valorizzazione ambientale e paesaggistica delle stesse aree. Per perseguire tali obbiettivi si formulano indicazioni, da correlare al diverso grado di vulnerabilità idrogeologica caratteristica dell'area di protezione ambientale, per gli interventi di trasformazione territoriale:*
- contenere la pressione insediativa e infrastrutturale;
- favorire la permeabilità dei suoli;
- incentivare il mantenimento della naturalità dei luoghi anche attraverso la conservazione e l'implementazione delle superfici boscate;
- assicurare l'efficacia dei sistemi depurativi e limitare gli scarichi nel sottosuolo compatibilmente con la tutela della risorsa....."

Per quanto sopra riportato, si ritiene che la previsione del tracciato in oggetto, nella parte che attraversa la zona di "Bagnacci dell'Osa", avrebbe dovuto eseguire una più approfondita verifica di compatibilità con gli indirizzi del vigente P.T.C. **al fine di non determinare, soprattutto nella fase di cantiere, rischi di inquinamento della falda termale.**

Il tracciato corre poi in adiacenza alla Ferrovia tirrenica fino da incontrare il **Fiume Albegna** e la piana alluvionale interessata dall'abitato di Albinia attraverso al realizzazione di un ***viadotto di altezza di 11,00 mt. di rilevante impatto paesaggistico, posto in aderenza*** *sia* ***all'insediamento*** *che alle relative* ***aree produttive****, sia esistenti che previste negli strumenti urbanistico-territoriali comunali e del vigente P.T.C., quali ambiti strategici produttivi – Capisaldi del Lavoro - "Cittadelle del Lavoro" (GAIA), a servizio di tutto l'ambito sud della Provincia di Grosseto, ove concentrare le attività produttive più rilevanti.*

Oltre al tracciato autostradale in tale area viene previsto uno **svincolo per la viabilità secondaria** e **rampe di accesso alla Autostrada che necessitano di un elevato consumo di suolo,** rispetto a quello proposto nel 2013. A tal fine il tracciato e soprattutto lo svincolo e le rampe proposte, oltre a circondare e circoscrivere alcuni poderi agricoli, compromettono, come già detto, l'insediamento delle strutture produttive, sia dell'agroalimentare che della cantieristica navale, previste ad **Albinia** a completamento di quelle esistenti, per il loro potenziamento e riqualificazione.

Per tutto quanto sopra si ritiene che il tracciato, **nel tratto fra Fonteblanda e il Torrente Osa, sia rivisto e spostato più a monte aggirando così il promontorio di Fonteblanda** stessa al fine di permettere l'espansione urbanistico-territoriale della Frazione, altrimenti compromessa, al fine di non isolare l'area produttiva prevista a servizio della cantieristica del Porto di Talamone.

Inoltre, nel tratto previsto tra il Torrente Osa ed il Fiume Albegna, il tracciato corre lungo la ferrovia all'interno della fascia di rispetto dei 30,00 mt e benché determini un minore impatto visivo (e quindi solo dal punto di vista paesaggistico), **necessita di un adeguato studio idraulico** che consenta di alleggerire le problematiche ad oggi già esistenti senza incrementarle e/o aggravarle, al fine di approfondire l'ammissibilità dell'opera in rilevato con il progetto della cassa di espansione.

Si fa presente che l'ambito del Guinzone sino alla zona Le Topaie è individuato nel Piano Strutturale del Comune di Orbetello a pericolosità idraulica molto elevata. In alcuni tratti (zona Albinia – Loc. Topaie) **l'infrastruttura autostradale prevista in rilevato e in parte in affiancamento a quella ferroviaria,** insistendo su un fitto reticolo di canali di bonifica atti a drenare le acque, **determina una minore permeabilità ai flussi idraulici in fase di esondazione per i quali necessitano analisi e studi atti a verificare la sostenibilità delle opere previste.**

Pertanto, una traslazione del tracciato a monte, oltre ad alleggerire la pressione infrastrutturale su un'area **a forte rischio idraulico**, consentirebbe la **futura ed adeguata espansione della Frazione di Albinia, come già detto,** oggi invece confinata e compromessa sia nello sviluppo abitativo che artigianale.

Tale tracciato **compromette inoltre gli assetti agricolo-rurali esistenti** caratterizzanti il mosaico agricolo dell'**appoderamento delle bonifiche** e gli assetti paesistico-ambientali.

Inoltre nel tratto del tracciato che interessa **Campolungo,** il tracciato riaffiancandosi alla Ferrovia, **non tiene conto della fascia di rispetto dei 30 ml. di distanza** dalla stessa e determina una **interferenza non plausibile dal punto di vista urbanistico-territoriale** ed **economico-sociale,** con le presenti **attività artigianali e industriali** per la **occupazione dei parcheggi e dei piazzali e con il sistema di revisione degli accessi,** così fondamentali alle attività produttive per lo stoccaggio, la manovra e le lavorazioni esterne delle merci.

Inoltre tale previsione potrebbe **determinare impatti ambientali-naturalistici di rilievo, andando ad incidere sull'equilibrio dell'importante zona umida di valore internazionale Laguna di Orbetello, nonché Riserva Naturale Regionale, SIC, pSIR n. 126, ZPS, soggetta a vincolo paesaggistico di cui al DLgs 42/04 (D.M. 14.04.1989)**, oltre ad interferire con gli assetti di carattere urbanistico-territoriale e comportando problematiche di carattere socio-sanitario e produttivo per le aziende ivi presenti.

Si ritiene inoltre che realizzare l'Autostrada così in aderenza al tracciato ferroviario, potrebbe comportare per un eventuale futuro ampliamento o adeguamento, l'occupazione delle aree direttamente interessate dalla Laguna di Orbetello.

Inoltre, la **limitata fascia** compresa **tra la Laguna di Orbetello ed il Massiccio Calcareo tra il cavalcavia dell'attuale SS. N. 1 Aurelia, della ferrovia stessa** (Km 13,5 circa) **e lo svincolo di Ansedonia sud**, determini **una sorta di "imbuto" in un'area così fortemente urbanizzata ed antropizzata** per tutta la sua lunghezza.

La presenza dell'**insediamento residenziale-produttivo le Quattro Strade**, della zona artigianale di **Campolungo**, dell'area **residenziale sparsa di Vigna Murata,** dell'abitato di **Orbetello Scalo**, dell'area produttiva **Sipe Nobel**, dell'insediamento produttivo di acquacoltura **"Il Vigneto"**, dell'insediamento residenziale e turistico-ricettivo **La Provinca, non consentono in ogni modo il passaggio di una ulteriore ed importante infrastruttura quale un'Autostrada** in un contesto ove è anche presente l'asse ferroviario ed un reticolo di ulteriori altre importanti viabilità.

Infrastrutture di tali dimensioni genererebbero una **congestione insostenibile** per un'area fortemente insediata, producendo gravi fenomeni di inquinamento (acustico, atmosferico, luminoso, etc.), oltre ad incidere negativamente sulle attività produttive, turistiche e sulla qualità della vita delle popolazioni residenti.

Inoltre il tratto previsto da Loc. Campolungo a Loc. Pitorsino ed in particolare laddove il tracciato interessa Orbetello Scalo, può determinare problemi di carattere ambientale in riferimento agli ambiti attraversati che interessano i **Siti inquinati delle ex aree produttive Sitoco e Sipe Nobel**, in relazione alle **possibili interferenze con le falde acquifere e relative terre di scavo**.

La previsione della **galleria artificiale**, più lunga di circa 100 m rispetto alla soluzione 2013, risulta comunque **insufficiente sia per lunghezza che per profondità di quota, a risolvere le criticità ambientali determinate dall'inquinamento** acustico, atmosferico e luminoso che interferiscono sul contesto urbano sparso della collina di **Vigna Murata e l'area urbanizzata di Orbetello Scalo.** Tutto ciò anche in considerazione che sopra la galleria viene prevista una rotatoria di collegamento con la viabilità locale, una complanare sul lato est, di sezione 5,00 mt che si collega alla viabilità per la stazione e due rampe di accesso, in uscita per le provenienze da Roma e in ingresso direzione Roma.

Altresì la sovrapposizione dell'Autostrada all'Aurelia prevista in questo tratto, comporta la demolizione dei fabbricati attualmente presenti tra le due carreggiate dell'attuale SS1 Aurelia e la realizzazione di barriere antirumore di altezza in alcuni casi di 7,00 mt. con rilevanti impatti paesaggistico-visivi in quanto prevista internamente ai centri abitati.

Infine, gli approfondimenti di indagine in ordine agli **assetti idrogeologici non forniscono assicurazioni circa la protezione degli acquiferi presenti nel sottosuolo** in quanto ritengono probabili collegamenti tra gli stessi in considerazione delle affinità idrogeochimiche. Dalla relazione generale (vedi paragrafo 4.2.5.) si rileva che sono in corso le analisi finalizzate alla valutazioni delle interferenze attese, pertanto allo stato attuale delle conoscenze **non sono escludibili possibili interferenze con l'opera in progetto almeno nel tratto in sotterraneo.**

La **nuova galleria** (km 17+430 - 17+920) si colloca infatti in un contesto idrogeologico complesso e di elevata sensibilità, caratterizzato dal deflusso delle acque di falda provenienti dal complesso carbonatico collinare posto poco più a monte del tracciato e dalla probabile presenza di acqua connessa al sistema idrogeologico della laguna di Orbetello.

In assenza di specifici approfondimenti **non si possono escludere interferenze** con tali **sistemi idrogeologici** che si ricordano essere il primo ambito di importanti approvvigionamenti per usi idropotabili e produttivi (tra cui i pozzi della rete acquedottistica della soc. Fiora S.p.A. e degli insediamenti produttivi di itticoltura), **oltre che uno dei più importanti eco-sistemi lagunari riconosciuti a livello internazionale per la sua valenza ambientale.**

Per quanto sopra indicato, appare sottovalutata anche la complessità dell'intervento da un punto di vista della **progettazione geotecnica**, stante il fatto che ci troviamo in prossimità di un'area urbanizzata e con un **sottosuolo presumibilmente soggetto a periodiche fasi di saturazione d'acqua**, le cui connessioni con **l'area inquinata Ex-Sitoco, soggetta a Bonifica ambientale, sono del tutto da valutare o comunque da tenere in debita considerazione.**

Dopo **Campolungo l'Autostrada si sovrappone all'Aurelia e la complanare** assume una sezione di 7,00 mt. che prosegue **fino allo svincolo con la strada Pedemontana**; ciò non

sod
si s
cate
Orb
che
viab
impe
agric

Occ
viabi
infra
sicur

Tutto
fase

Muo
di i
nece

il PA
così
confe
sosta
Gros

soddisfa le necessità trasportistiche di un'area così fortemente urbanizzata e antropizzata che si sviluppa da Orbetello Scalo fino ad Ansedonia, che deve possedere le caratteristiche di categoria C1 o quantomeno C2 al fine di servire adeguatamente i centri abitati di Ansedonia, Orbetello, Monte Argentario e relativi Porti, così come l'Isola del Giglio. Difatti le percorrenze che abbandonano l'Autostrada per recarsi in tali insediamenti, anziché trovarsi una adeguata viabilità di tipo regionale/statale, si trovano a percorrere una strada di tipo urbano che impedisce adeguata fluidità, scorrevolezza e sicurezza del traffico, costituito anche da mezzi agricoli, dal TPL e dai mezzi di soccorso.

Occorre quantomai in questo particolare tratto, che sia prevista una adeguata e continua viabilità alternativa di penetrazione alle aziende agricole, alle attività produttive e di servizi, alle infrastrutture portuali ed agli insediamenti costieri, risolvendo le problematiche connesse alla sicurezza e al traffico locale.

Tutto quanto sopra evidenziato è anche accentuato dalle problematiche che insorgerebbero in fase di cantiere e di realizzazione dell'opera.

Muovendo dall'assunto che il completamento del Corridoio Tirrenico, considerata opera di interesse strategico provinciale, regionale oltre che nazionale ed europeo è necessario,

per tutti i motivi sopra espressi

il PARERE della Provincia di Grosseto sul Progetto Definitivo e VIA della Autostrada A12, così come proposto, non può che essere nel suo complesso NEGATIVO -anche a conferma di quanto già espresso nel 2013, che con l'attuale progetto viene sostanzialmente riproposto con modeste e ininfluenti modifiche- per il Lotto 4 - Tratto Grosseto Sud-Fonteblanda e per il Lotto 5B - Tratto Fonteblanda-Ansedonia.

Arch. Lucia Gracili

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
CHE SI COMPONE DI N° 25 PAGINE

GROSSETO LI' 9/1/2017
IL SEGRETARIO GENERALE
Dott. Emilio Ubaldini