



Città di Grosseto

il Sindaco

COMUNE DI GROSSETO
ARCHIVIO GENERALE N. 13986
02 FEB 2017
CAT. IV CL. 1 FASC. 0

Grosseto, 02/02/2017

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

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Soprintendenza Archeologica, belle arti
e paesaggio per le provincie di Siena
Arezzo e Grosseto
via di Città 138
53100 Siena
mbac-sabap-si@mailcert.beniculturali.it

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

mbac-dg-sabap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Si trasmettono Le osservazioni del Comune di Grosseto inerenti alla VIA sul progetto dell'Autostrada Tirrenica.

Cordiali saluti.

IL SINDACO
Antonfrancesco Viyarelli Colonna



Giunta Comunale di Grosseto

Deliberazione di Giunta n. 4

adunanza del 10/01/2017

OGGETTO:

Autostrada A12 Livorno Civitavecchia - approvazione del progetto definitivo per il tratto Grosseto sud - Fonteblanda espressione parere Valutazione di impatto ambientale.

Presenti alla votazione			
Vivarelli Colonna Antonfrancesco	*	Milli Mirella	-
Agresti Luca	*	Petrucci Simona	*
Cerboni Giacomo	*	Rossi Fabrizio	*
Ginanneschi Riccardo	*	Turbanti Fausto	*
Megale Riccardo	-	Veltroni Chiara	*

Presidente	Antonfrancesco Vivarelli Colonna
Segretario	Angelo Ruggiero

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la nota della regione Toscana – Direzione Politiche e mobilità, infrastrutture e trasporto Pubblico Locale del 09.12.2016 prot. n. 139666, con la quale veniva richiesta l'espressione del parere in ordine al progetto definitivo del tracciato autostradale redatto da SAT per i lotti 4 e 5b;

Considerato che la suddetta richiesta di parere attiene il 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 dell'artt. 165, 166 comma 2, 167 comma 5 e 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163;

Richiamato inoltre l'art. 161 del citato decreto legislativo;

Preso atto che il parere richiesto deve essere formulato entro il 10 gennaio 2017 e trasmesso alla Regione Toscana - Settore Infrastrutture di Trasporto Strategiche e Cave;



Giunta Comunale di Grosseto

Deliberazione di Giunta n. 4

adunanza del **10/01/2017**

Richiamata la legge regionale 65/2014 ed in particolare l'art. 9 “partecipazione agli atti di competenza statale”;

Considerato che il parere richiesto in merito alla localizzazione dell'opera dovrà espressamente dichiarare la conformità o la difformità della stessa nei confronti degli strumenti di pianificazione territoriale;

Rilevato che il Comune di Grosseto è dotato di Piano Strutturale approvato nel 2006 mediante Accordo di Pianificazione con Regione e Provincia ed è inoltre dotato di Regolamento Urbanistico approvato con DCC nn. 48/2013, 35/2015 e 115/2015;

Ritenuto di valutare il progetto dell'opera viaria nel suo complesso tenendo conto delle componenti e delle matrici ambientali;

Considerato che ai fini della VIA sono state coinvolte le strutture tecniche comunali e che le stesse hanno prodotto i seguenti pareri:

Settore Gestione del Territorio - Servizio Vincoli e Territorio Aperto nota prot. n. 146363 del 28.12.2016 (**Allegato n. 1**)

Settore Gestione del Territorio - POAP VIA e VAS nota prot. n. 2437 del 10.01.2017 (**Allegato n. 2**)

Settore Gestione del Territorio – Servizio Pianificazione Urbanistica nota prot. 2793 del 10.01.2017 (**Allegato n. 3**)

Settore Polizia Municipale – Servizio Traffico e Mobilità nota prot. n. 2777 del 10.01.2017 (**Allegato n. 4**)

Settore Polizia Municipale – Servizio Ambiente nota prot. n. 2695 del 10.01.2017 (**Allegato n. 5**)

Settore Lavori Pubblici - Servizi Infrastrutture ed Opere di Urbanizzazione nota prot. n. 2160 del 09.01.2017 (**Allegato n. 6**)

Rilevato che i suddetti pareri hanno evidenziato molteplici criticità e carenze sia in riferimento allo stato di fatto che di progetto, per i cui particolari si rinvia alla lettura dei suddetti pareri;

Dato atto che è pervenuto il parere negativo espresso dall'Amministrazione Provinciale con atto presidenziale 04 del 05.01.2017 pervenuto con prot. n. 2775 del 10.01.2017;



Giunta Comunale di Grosseto

Deliberazione di Giunta n. 4

adunanza del **10/01/2017**

Rilevata la difformità con il vigente Piano Strutturale, in particolare con quanto disposto dagli artt. 18 “La risorsa aria” e 25 “Sistema della Mobilità”;

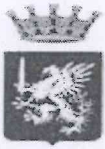
Con voti unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- 1) di prendere atto dei pareri tecnici espressi dai Servizi Tecnici Comunali, allegati quale parte integrante e sostanziale alla presente deliberazione;
- 2) di esprimere parere contrario al progetto definitivo per il tratto autostradale di progetto che interessa il territorio comunale di Grosseto;
- 3) di trasmettere la presente deliberazione alla Regione Toscana - Settore Infrastrutture di Trasporto Strategiche e Cave;
- 4) con separata votazione, espressa in forma palese, il presente provvedimento viene dichiarato, all'unanimità, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 c. 4 del D.Lgs. 267/2000 stante l'urgenza a procedere.

IL SINDACO
Antonfrancesco Vivarelli Colonna

IL SEGRETARIO GENERALE
Dr. Angelo Ruggiero



Comune di Grosseto

Settore Gestione del Territorio – Servizio Vincoli e Territorio Aperto
V.le Sonnino, n° 50 – 58100 Grosseto

Amministrazione Comunale di Grosseto

Grosseto, 28/12/2016

Protocollo num. 146363 ✓

del: 28 DIC. 2016

Classificazione: _VI / 3 / 0_

Spett.le **Settore Gestione del Territorio**
P.O.A.P. "Qualità dell'Ambiente"
S e d e

Oggetto: Valutazione di impatto ambientale (VIA)

Autostrada A 12 Livorno – Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia

Approvazione del progetto definitivo per il tratto Grosseto Sud-Fonteblanda (lotto 4) ed il tratto Fonteblanda-Ansedonia (lotto 5 B)

Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale le cui procedure di approvazione sono regolate dall'art. 161 del Dlgs 163/2006

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

Trasmissione pareri

Con riferimento alla Vostra richiesta di cui al prot. n° 140918 del 13/12/2016 inerente l'oggetto, si trasmettono in allegato i Pareri di competenza di questo Servizio, relativamente al Vincolo Paesaggistico, al Vincolo Idrogeologico e alla Valutazione di Incidenza Ambientale.

Distinti saluti.



Il Dirigente
Dott. Arch. Marco De Bianchi

All.: Vari



COMUNE DI GROSSETO

Direzione Gestione del Territorio
U.M.O. "Servizio Vincoli e Territorio Aperto"
Tel. +39 0564 488651 – fax +39 0564 488658

Settore Gestione del Territorio
P.O.A.P. "Qualità dell'Ambiente"
Sede

Oggetto : Progetto definitivo - Studio di Impatto Ambientale Autostrada (A12) tratto "Grosseto sud – Fonteblanda" Lotto 4. **Contributo istruttorio :** Vincoli Ambientali e Vincolo Idrogeologico.

In relazione alla documentazione prodotta dall'Autorità proponente, Società Autostrada Tirrenica p.a. (SAT), relativa alla realizzazione di "infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale" di cui ai riferimenti in oggetto, il Servizio scrivente esplicita di seguito alcune considerazioni derivanti dalla verifica istruttorio per quanto attiene la vincolistica ambientale presente nel territorio di competenza.

Il Progetto definitivo dell'Autostrada A12 attraversa il territorio del Comune di Grosseto in direzione Sud, interessando sostanzialmente il tratto identificabile in:

Tronco Sud	Lotto 4 (Km. 16,419)	Tratto : Grosseto sud - Fonteblanda
------------	----------------------	-------------------------------------

Il Lotto 4 parte dalla barriera di esazione Grosseto sud, prosegue verso la frazione di Santa Maria di Rispecchia e si sviluppa verso sud attraversando il confine comunale di Magliano in Toscana, per poi terminare in prossimità di Orbetello; il Lotto 4 si identifica quindi nel tratto compreso tra lo svincolo di Grosseto Sud e quello di Fonteblanda, posizionandosi sostanzialmente nella sede della attuale S.S. Aurelia, per uno sviluppo complessivo di 16,419 km. I territori interessati dall'intervento sono in prevalenza ad uso agricolo fatta eccezione, per il centro abitato della frazione di Santa Maria di Rispecchia.

Elemento fortemente caratterizzante del progetto, nel tratto ricadente nel Comune di Grosseto, è costituito dall'attraversamento della **rete idrica secondaria superficiale** piuttosto fitta in questa porzione di territorio, da cui derivano interferenze dirette con i fossi Rispecchia, Barbicato, Migliarino, della Banditella, di Valle Giardino, dell'Acquapora, Carpina e altri di cui non risulta noto l'idronimo, comunque puntualmente individuati nell'elaborato allegato (All.1).

Particolare attenzione dovrà essere dedicata all'impatto che i **cantieri** di supporto alla realizzazione possono determinare sui siti di localizzazione, in relazione all'organizzazione diretta dei campi-cantiere determinanti a seconda dei diversi utilizzi, problematiche riferibili al binomio logistica / finalità del cantiere stesso.

Il tratto autostradale oggetto di valutazione si concretizza mediante modalità di ampliamento della sede originaria della S.S. Aurelia, quasi esclusivamente con modalità asimmetriche, con uno dei cigli di progetto che ripercorre il margine esistente in modo tale da facilitare e rendere più flessibile la gestione del traffico veicolare durante le fasi di realizzazione; da un punto di vista planoaltimetrico, il tracciato si estrinseca in tratti "in rilevato" alternati a tratti "in trincea".

Relativamente all'intervento in progetto, per la componente suolo e sottosuolo sono stati riscontrati i seguenti fattori d'impatto:

- Sbarramenti flussi idrici.
- Interferenza deflusso falda acquifera (quantitativa).
- Interferenza e inquinamento falda acquifera (qualitativa).
- Instabilità fronti di scavo, rilevati, trincee.
- Cedimenti e avvallamenti vari.

Il tracciato, riutilizzando sommariamente il sedime della vecchia Aurelia e le sue immediate adiacenze, determina impatti rilevanti a carico della **vegetazione, flora e fauna**, pur limitando la trasformazione ex novo di suolo. Restano comunque certi gli effetti derivanti dalla proposta progettuale inserita su di un territorio caratterizzato da elevata complessità ambientale, pur essendo già interessato da un'infrastruttura lineare di origine antropica, l'attuale S.S. Aurelia.

Relativamente alla **fauna terrestre**, pur essendo atteso un decremento locale della mortalità per collisione in ragione dell'inserimento della recinzione perimetrale (oggi assente), resta d'attualità l'interferenza con gli spostamenti delle specie autoctone presenti sul territorio; la situazione pertanto rimarrebbe sostanzialmente analoga a quella attuale, essendo mantenute le sezioni di deflusso delle acque da monte a valle e restando quindi inalterata la "permeabilità faunistica". La maggiore larghezza della massicciata / carreggiata comporterà comunque percorsi più lunghi al coperto. Auspicabile l'inserimento di nuovi sottopassi per aumentare la possibilità di transito da monte a valle del tracciato da parte di ungulati e non solo. A tal proposito si segnala la necessità che i passaggi per la fauna siano oltre che di adeguate dimensioni, vi sono a tal proposito molti studi e dati scientifici disponibili, siano preceduti da alberi e arbusti che possano servire da "guida" per gli animali per accedere al sottopasso stradale.

Per la **fauna atta al volo**, dovrebbe aversi un aumento della probabilità di collisione per aumento della velocità media dei mezzi; da auspicare il posizionamento di "quinte vegetazionali" lungo la strada che obblighino gli uccelli ad alzare la linea di volo.

L'adiacenza con i Siti Bioitaly impone alcune riflessioni, pur premettendo 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 esistente; resta evidente l'ulteriore interferenza sui sistemi ambientali riferibili al reticolo idrografico, da cui scaturisce un ulteriore contributo negativo sulle residue capacità di connettività territoriale degli elementi strategici per la conservazione della biodiversità nella fascia costiera. Risulta necessaria, a corollario dell'opera in progetto, la realizzazione di tutta una serie di misure di tutela e mitigazione, in particolare nell'area prospiciente il Parco Regionale della Maremma.



Ulteriore valutazione istruttoria ha riguardato l'interazione che l'infrastruttura lineare può determinare su un territorio interessato da notevoli problemi di "rischio idraulico"; tale problematica, già segnalata dal Servizio scrivente e non solo, è stata oggetto di Delibera della Regione Toscana n° 916 del 04/11/2013, nella quale l'Organismo Regionale chiedeva che venisse posta attenzione nella progettazione degli studi e progetti degli interventi urgenti e indifferibili di ripristino e messa in sicurezza sviluppati a seguito degli eventi alluvionali del novembre 2012 e quindi nel caso di specie, **risulta decisiva la mancanza di progettualità relativa ai dimensionamenti degli attraversamenti derivanti dai nuovi ingombri della carreggiata in progetto**. Tali criticità si sono palesate nel corso degli anni 2004, 2005 e 2007 anche nella sede stradale SS1 Aurelia a nord di Grosseto (non oggetto di valutazione) in corrispondenza dell'Area produttiva in loc. Madonnino – Braccagni, con conseguente individuazione nel P.A.I (Piano di Assetto Idrogeologico) del Bacino Regionale Ombrone, di Aree interessate da **Eventi Alluvionali 2004**. Di fatto, in generale, il rilevato autostradale si pone nel contesto territoriale come un vero e proprio "sbarramento" al deflusso dei corsi d'acqua, determinando un accentuarsi del rischio idraulico nei terreni a monte. Risulta evidente che gli "studi idraulici" finalizzati al dimensionamento degli attraversamenti non dovranno "traslare" situazioni di rischio da monte a valle, per cui la progettualità dovrà adottare sistemi di regolazione delle portate effluenti dagli attraversamenti. Tali problematiche potranno e dovranno trovare soluzione in Verifiche idrauliche mirate all'individuazione dell'effettivo dimensionamento delle opere idrauliche e dei manufatti ad esse collegate conformi alle direttive attuali e del sopravvenuto **P.G.R.A (Piano di Gestione del Rischio Alluvione)** di cui si allega la ricognizione puntuale (**All. 2**). Conseguentemente a quanto sopra esposto, appare chiaro che il tracciato autostradale in rilevato dovrà contestualizzarsi, dal punto di vista idraulico, nel suo attraversamento del territorio del Comune di Grosseto, come un'**opera idraulicamente "trasparente"** e non incidente (meglio se regolante) sul deflusso dei corsi d'acqua intercettati. Accertata la competenza della Struttura Regionale dell'Autorità di Bacino a valutare l'adeguatezza degli studi e della progettazione connessa all'assetto idraulico, resta la disponibilità dell'Amm.ne Comunale a valutare opere di compensazione e mitigazione del rischio da realizzarsi nel proprio territorio, finalizzate ad una soluzione effettiva e duratura delle problematiche idrauliche dei terreni contermini il rilevato autostradale.

A tal proposito, si segnala che il Comune di Grosseto, nell'ambito del quadro conoscitivo a supporto del **Regolamento Urbanistico Comunale**, si è dotato di uno "**Studio idraulico**" comprendente l'intero territorio di competenza che, qualora possa ritenersi di supporto alla progettazione, è disponibile presso il Servizio scrivente.

Grosseto li 28/12/2016



Il Dirigente

Settore Gestione del Territorio
Dr. Arch. Marco de Bianchi

ALLEGATO 1

S.A.T. - AUTOSTRADA A12
 ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA
 LOTTO 4

PAI: AREE SOTTOPOSTE A TUTELA PER DISSESTO IDROGEOLOGICO

Viola: Aree P.I.M.E. I4

Celeste: Aree P.I.E. I3

<u>Toponimo</u>	<u>Pericolosità idraulica a monte del tracciato a valle del tracciato</u>	<u>N° interferenze tra il tracciato stradale e i corsi d'acqua</u>	<u>Idronimo</u>
S5 “Barriera di esazione di Grosseto Sud”, Pod. Feltrino, Loc. Pratini	I 2 m. I 4 v.	5	(Non indicati)
Fosso Rispecchia	Area ASIP I 4	1	Fosso Rispecchia
Podere Gondar	I 2	1	Fosso Barbicato
Podere Migliarino	I 3	2	Fosso Migliarino e Fosso della Banditella
Cantoniera Carpina	I 2	1	Fosso Valle Giardino
Podere Marras		1	Fosso dell'Acquapora
Podere Scire	I 3 / I 4 v.	1	Fosso Carpina
Podere Neghelli/ Alberese Scalo		1	(Non indicato)

ALLEGATO 2

S.A.T. - AUTOSTRADA A12
ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA
LOTTO 4

PGRA: PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONI

REGIONE TOSCANA

<u>Grado pericolosità</u>	<u>Toponimo/Idronimo</u>	<u>Caratteristiche evento alluvionale</u>
P1	Podere Pratini	Pericolosità Bassa (Alluvioni rare e di estrema intensità)
P3	Fosso Rispecchia	Pericolosità Elevata (Alluvioni frequenti)
P2	Fosso Migliarino	Pericolosità Media (Alluvioni poco frequenti)
P2/P3	Fosso Carpina	Pericolosità Media/Elevata (Alluvioni poco frequenti/frequenti)
P2	Stazione di Alberese	Pericolosità Media (Alluvioni poco frequenti)

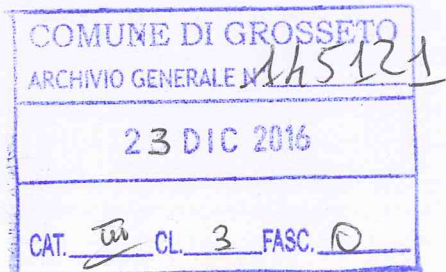


Comune di Grosseto

Settore Gestione del Territorio - Servizio Vincoli e Territorio Aperto
Ufficio Vincolo Paesaggistico

Prot.n.

Grosseto, 23/12/2016



Settore Gestione del Territorio
Funzionario Responsabile
P.A. Gian Paolo Fornasiero

OGGETTO: COMUNICAZIONE PARERE COMMISSIONE PER IL PAESAGGIO

Istanza Autorizzazione Paesaggistica N. 2016/321

Richiedente.: SOCIETA' AUTOSTRADA TIRRENICA P.A.

Lavori: **Richiesta di parere per procedura valutazione di impatto ambientale (VIA) - Approvazione del progetto definitivo per il tratto Grosseto Sud - Fonteblanda (lotto 4) ed il tratto Fonteblanda - Ansedonia (lotto 5 B) in: LOC GROSSETO**

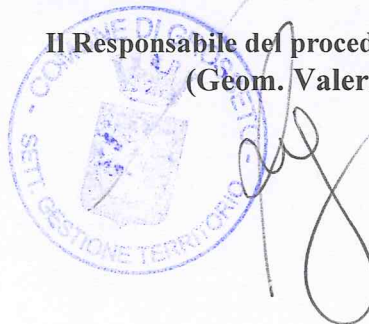
PARERE espresso nella seduta della Commissione Paesaggistica 21/12/2016:

Parere di rinvio:

- La commissione, preso atto della complessità e vastità dell'intervento, ritiene opportuno un ulteriore approfondimento. La stessa ritiene opportuno, inoltre, che tutti gli aspetti che interferiscono con i vincoli presenti siano illustrati con il supporto dei rappresentanti tecnici della Società proponente.

Distinti Saluti

Il Responsabile del procedimento amministrativo
(Geom. Valeria Giannini)





Comune di Grosseto

Settore Gestione del Territorio

Amministrazione Comunale di Grosseto

Protocollo num. 2437
del: 10/01/2017

Classificazione: 06/09

Grosseto, 10.01.2017

Al Dirigente
Settore Gestione del Territorio
S E D E

Oggetto: Valutazione di impatto ambientale (VIA)

Autostrada A12 Livorno- Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia

Approvazione del progetto definitivo per il tratto Grosseto Sud- Fonteblanda (lotto 4) ed il tratto Fonteblanda - Ansedonia (lotto 5 B)

Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale le cui procedure di approvazione sono regolate dall'art.161 del Dlgs 163/2006

Il progetto prevede la realizzazione di una infrastruttura autostradale con sezione di categoria "A", larghezza 24 m e uno sviluppo, per il lotto 4 che ricade all'interno del Comune di Grosseto, di 16,4 Km. Il tracciato ripercorre il sedime esistente ad eccezione di due tratti su nuovo sedime. Il progetto prevede l'adeguamento degli svincoli esistenti e la realizzazione di nuovi, viene altresì previsto un sistema di viabilità secondarie esterne per il raccordo alla viabilità esterna ed a garanzia degli accessi.

Il progetto individua ai sensi del DPR 142/2004 due fasce di pertinenza acustica , una denominata fascia A ed una seconda più distante, denominata fascia B (Tabella 1 -DPR 142/2004)

Il Comune di Grosseto, con delibera di C.C. n.7 del 25 gennaio 2005, ha approvato il Piano Comunale di Classificazione Acustica, di seguito P.C.C.A. Con delibera di C.C. n.34 del 24.04.2015 è stata approvata la variante generale al P.C.C.A. ai sensi dell'art.5 della LRT n.89/98 per la "Revisione e aggiornamento del vigente Piano Comunale di Classificazione Acustica"

La planimetria Tavola GN 02 1: 25.000 del vigente P.C.C.A. individua l'infrastruttura in classe IV: "Aree di tipo misto. Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da un traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie" .

Nelle relazione e negli elaborati presentanti, relativi alla zonizzazione acustica sono state rilevate delle inesattezze grafiche/normative.

La delibera consiliare di approvazione del P.C.C.A. vigente la n.34/2005 dispone: "... (omissis) che le future modifiche ai tracciati attuali delle infrastrutture di trasporto, per le quali sono previste dal D.P.R. 142/2004 le fasce di pertinenza acustica, comporteranno l'automatico

adeguamento, indipendentemente dalla rappresentazione grafica riportata nella cartografia del Piano Comunale di Classificazione Acustica”.

Nel progetto non si rilevano elementi utili per la verifica del rispetto dei limiti acustici previsti dal D.P.R. 142/2004, nelle due fasce di pertinenza acustica.

Il progetto, inoltre, non contiene elementi relativi al rispetto dei limiti acustici lungo i tracciati della viabilità complanare, nonché della viabilità del Capoluogo, almeno per la parte in ingresso (viale Sonnino).

IL FUNZIONARIO TECNICO
Arch. Maria Beatrice Renzetti





Comune di Grosseto

Settore Gestione del Territorio
Servizio Pianificazione Urbanistica

Grosseto, 9 gennaio 2017

COMUNE DI GROSSETO ARCHIVIO GENERALE N° 2793
10/01/2017
CAT. 06 CL. 01 FASC. /

Settore Gestione del Territorio

POAP "Qualità dell'Ambiente"

c.a. Arch. Beatrice Renzetti

SEDE

Oggetto: Valutazione di impatto ambientale (VIA).

Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia. Approvazione del progetto definitivo per il tratto Grosseto Sud – Fonteblanda (lotto 4) ed il tratto Fonteblanda-Ansedonia (lotto 5B). Richiesta Parere.

Facendo seguito alla Vs richiesta del 13/12/2016 prot. 140918, riferita a quanto in oggetto, con la presente si precisa che il seguente parere attiene unicamente il tratto relativo al lotto 4 compreso nell'ambito del territorio del Comune di Grosseto.

Si premette che il Comune ha approvato con DCC n. 115 del 21/12/2015 il Regolamento Urbanistico che ha recepito il tracciato del Progetto Preliminare dell'Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, sottoposto a Valutazione d'Impatto Ambientale approvato dal C.I.P.E. Il 18/12/2008. Si rileva tuttavia che il Piano Strutturale, già approvato con DCC n. 43/2006, art. 18 "La risorsa aria", ed art. 25 "Il Sistema della Mobilità", auspica che la viabilità complanare non attraversi i centri abitati e che, in ogni caso, vengano realizzate soluzioni più efficaci per ridurre l'inquinamento da polveri e da rumore, anche in adeguamento di misure già in essere. Il P.S. individua soluzioni per la mobilità locale che si basano sulla condizione minima strategica della utilizzazione gratuita dell'esistente tracciato Aurelia tra gli svincoli Grosseto Nord e Grosseto Sud, con il mantenimento dei quattro esistenti svincoli quale soluzione idonea a garantire il non appesantimento dei tempi di accesso e di percorrenza.

Il progetto in esame, invece, risulta carente di una viabilità complanare: si rileva l'assenza di una linearità del percorso alternativo, in quanto lo stesso, per assolvere a tale funzione, prevede il riuso della viabilità esistente, con piccoli e sporadici interventi di adeguamento spesso di veri e propri sentieri di campagna, proseguendo in maniera tortuosa con curve ed attraversamenti sul lato sinistro e lato destro del tracciato autostradale stesso, comportando un eccessivo e disordinato consumo di suolo, con l'intensificarsi del reticolo viario asfaltato. Inoltre, la prevista barriera di esazione Grosseto Sud, in località Spadino, comporta di fatto l'esclusione del traffico locale dal

www.comune.grosseto.it

Responsabile istruttoria:

Arch. Silvia Tedeschi
via Minghetti 3/a – 58100 Grosseto
Tel: 0564 – 488 679 , Fax 0564 - 488530
E-mail tedeschi@comune.grosseto.it

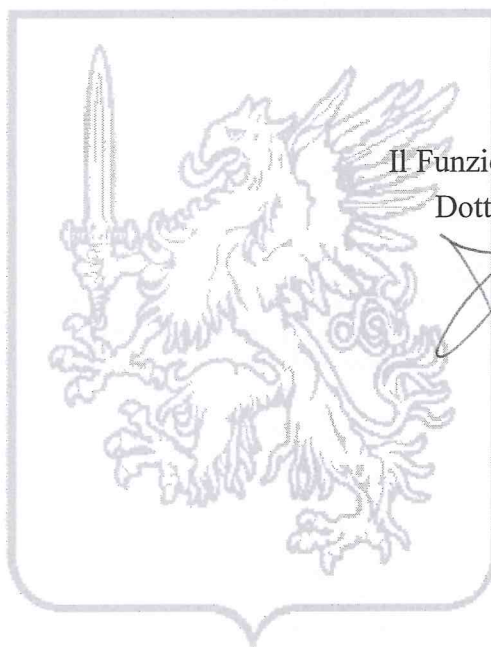
tratto autostradale, con conseguente incremento del traffico veicolare sulla viabilità alternativa urbana, per la quale risulta assente una chiara gerarchia delle infrastrutture viarie, che dovrebbe essere la risultante dello studio trasportistico di analisi dei nuovi flussi di traffico locale che si verranno a determinare.

Analizzando poi lo studio degli effetti che tale progetto ha sulle matrici ambientali, non si evincono analisi di impatto sulla quasi totalità delle componenti ambientali previste che a titolo esemplificativo qui si riportano: suolo, aria, acqua, ecosistemi naturali, nonché con i sistemi rifiuti, energia, radiazioni non ionizzanti, inquinamento acustico e mobilità.

Per quanto sopra detto, mentre il progetto autostradale presentato per il Lotto 4 risulta carente di studi adeguati sull'impatto trasportistico e sulle componenti ambientali, tali studi sono pressoché assenti per la viabilità definita complanare e quella cittadina, non rendendo valutabili le conseguenze sulla qualità dell'aria e sulle condizioni di vita: la soluzione proposta infatti determinerà un aumento del traffico veicolare in città, riportando Grosseto ad una situazione pregressa di circa trenta anni, con l'aggravante del mutato numero di autovetture e mezzi pesanti oggi circolanti.

Pertanto, nel rilevare la conformità al Regolamento Urbanistico con riferimento al solo asse del tracciato, non si può che evidenziare la non coerenza del progetto autostradale con gli obiettivi strategici del Piano Strutturale, peraltro approvato con accordo di pianificazione condiviso con le amministrazioni Regionale e Provinciale.

st



Il Funzionario Responsabile
Dott. Elisabetta Frati

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. Frati', written over the official stamp.





Comune di Grosseto

SETTORE POLIZIA MUNICIPALE

UNITA' OPERATIVA Servizio Traffico e Mobilità – Sez. 4/B

Prot. N° 2777
10.01.2017

Al settore Gestione del Territorio
POAP "Qualità dell'Ambiente"
SEDE

Oggetto: Procedimento di valutazione di impatto ambientale nazionale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12- rosignano – Civitavecchia- Lotto 4 e 5B
Richiesta parere

Premessa:

In relazione al procedimento in oggetto, si evidenzia come le problematiche relative al nuovo tratto autostradale, sono già in parte state affrontate nei pareri rilasciati relativamente alla precedente ipotesi di progetto, e che, data l'importanza che riveste la nuova viabilità nei confronti della mobilità del Capoluogo Grossetano, e dei suoi abitanti, si pensava avrebbero trovato soluzione nell'attuale versione del progetto, in particolare gli aspetti relativi alle dimensioni della sezione delle complanari, quelli sul libero transito nel tratto Grosseto nord - Grosseto sud, e sulla necessità di avere un'uscita in corrispondenza del Parco della Maremma. Le condizioni richieste all'epoca, non sono state accolte, nè considerate, trascurando aspetti ritenuti indispensabili per l'organizzazione della mobilità e della circolazione stradale nel capoluogo. A seguito riportiamo i suddetti stralci del parere a suo tempo espresso da Questo Ufficio Amministrazione:

.....Nel tratto adiacente il capoluogo (Grosseto nord – Grosseto sud) l'utenza non utilizzerà la strada delle S.Marie (del resto inadeguata e spesso con criticità idrauliche legate al fiume Ombrone adiacente) ma preferirà il percorso urbano, come quando non esisteva la variante Aurelia. La situazione della viabilità, senza un'alternativa al tracciato autostradale adeguata diventerebbe drammatica: i flussi di traffico indotto sulla città di Grosseto andrebbero ad aggravare la viabilità urbana facendo collassare l'intero sistema, attualmente già in grave crisi, con gravi danni soprattutto a carico dell'ambiente (gli attuali sforamenti dei parametri ambientali, sono al limite del consentito).

Nel tratto a sud di Grosseto-sud, il progetto sembra non aver considerato la necessità di una viabilità alternativa, relegando a semplici strade di servizio con velocità di progetto 40 Km/h l'alternativa al percorso autostradale, che arrivando alla strada di Pratini si collega con la parte a nord del Capoluogo attraverso la viabilità urbana.

Sembra quindi che il progetto nel suo insieme non affronti e quindi non risolva il problema delle complanari e del traffico indotto sul resto della rete dalla nuova conformazione della via Aurelia ad autostrada.....Manca nel progetto una gerarchia delle strade così come prevista dalle norme del D.M. 2001 che indichi sia la tipologia, sia la competenza (Regionale, Provinciale, Comunale) delle strade che funzionano da complanari.

Le sezioni stradali, di tutta la viabilità complanare indicata non possono essere riferite a semplici adeguamenti di strade esistenti, in quanto:

- a) le strade anche se in alcuni tratti esistenti rappresentano nella loro funzione gerarchica strade di bassa categoria, (sono strade interpoderali) ed un loro collegamento alla rete autostradale nazionale, le rende sia come funzioni, che come geometria completamente diverse dalla conformazione attuale e quindi da considerare come nuova infrastruttura.
- b) Molti tratti saranno di nuova realizzazione, e come tali devono soddisfare le norme vigenti.
- c) Non si comprende la realizzazioni di tratti stradali stretti (4 m) ed a sterzo se non riferiti ad adeguamenti e servitù in aree private e quindi non riconducibili a viabilità pubblica e di collegamento.

Quindi, qualora la viabilità alternativa contenuta nel progetto da realizzare ed adeguare sia poi di competenza comunale, dovrà essere espresso un parere tecnico da parte dei competenti Uffici Comunali, che, stante il progetto così come presentato sarebbe negativo in quanto la viabilità proposta non risulta aderente alle vigenti leggi e normative.

La viabilità di servizio, affinché possa assurgere ad una vera complanare atta a svincolare il traffico non autostradale, deve essere caratterizzata da una carreggiata utile con ampiezza adeguata (ad esempio 9,5 m), e non di 7,00 m come previsto in molti tratti del progetto presentato.

Inoltre la viabilità di servizio deve garantire che i tratti viari siano percorsi dalla popolazione locale con uguale o simile tempo di percorrenza rispetto a quello attuale utilizzando la strada statale Aurelia, affinché non vi sia un aggravio del percorso, quindi dei tempi di vita delle comunità locali attraversate.

Il tracciato di servizio deve altresì essere teso a garantire la sicurezza della circolazione, affinché lo stesso sia percorso agevolmente, senza difficoltà con andamento prevalentemente lineare, senza eccessive curve come risulta invece quello proposto da SAT.

La città di Grosseto tornerà decenni indietro con il tempo, quando il traffico passava all'interno della città: adesso, con i livelli di traffico interno che ha oramai raggiunto quelli complessivi di quando l'Aurelia attraversava Grosseto, sono previste situazioni inconciliabili con la qualità della vita, e che si presenteranno inoltre in modo improvviso all'apertura dell'autostrada, con tempi che non permettono adeguamenti supposto anche ci fossero le risorse economiche per realizzarli.

Tutta la parte sud della Provincia di Grosseto sarà di difficile accessibilità, basta osservare strade come quella di Valle Maggiore che nella previsione progettuale risultano "morire" sul futuro tracciato autostradale, e tutto il traffico diretto a sud passare per la strada di Pratini su un tracciato articolato e difficile: le conseguenze di ciò saranno estremamente gravi in termini turistici, economici e di assetto del territorio, creando conseguenze antropiche negative importanti se non sarà prevista una adeguata per dimensioni, tempo di percorrenza, livelli di servizio viabilità complanare alternativa

.....Riassumendo, per quanto sopra descritto, si ritiene necessario:

- 1) **Il Progetto deve prevedere una complanare con le caratteristiche di strada Regionale, per tutto il tratto con pedaggio, collegata adeguatamente alla viabilità esistente corredata da elaborati progettuali completi secondo le caratteristiche geometriche suddette.**
- 2) Il tracciato autostradale deve essere conforme per sezione e velocità consentita alle caratteristiche autostradali senza riduzione alcuna.
- 3) Dovrà in ogni caso essere impedito che il traffico indotto possa attraversare centri abitati, attraverso la realizzazione di minivarianti appositamente realizzate.
- 4) Ogni strada prevista dovrà essere conforme alle sezioni di cui al D.M. 2001 "norme sulla costruzione delle strade", anche se si tratta di una strada realizzata parzialmente o totalmente su una sede esistente.
- 5) Ad ogni strada sulla quale si interviene, o si realizza un nuovo tracciato, dovrà essere attribuita la proprietà e la competenza, in modo da definirne il competente Ente che la dovrà autorizzare e prendere in carico.
- 6) L'intero progetto che interessa il Comune di Grosseto dovrà essere sottoposto a V.I.A..
- 7) si ritiene che sia necessario da parte delle Autorità competenti valutare l'ipotesi di riassegnazione, secondo gara europea, della concessione per la realizzazione dell'infrastruttura secondo il Progetto Preliminare già definito

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

- 8) *Le modalità dei cantieri per la realizzazione delle opere previste dal progetto dovranno essere concordate con il Comune di Grosseto al fine di definire percorsi, tempi, volumi di traffico, ed ogni altro aspetto riguardante il transito dei mezzi necessari.*
- 9) *Il tratto compreso tra Grosseto nord e Grosseto sud, dovrà essere lasciato per sempre senza pedaggio in ogni scenario progettuale.*
- 10) *Dovrà essere previsto un accesso autostradale in corrispondenza del Parco della Maremma.*
- 11) *Si dovrà concordare con i competenti uffici Comunali, la sistemazione sia per i nuovi tratti, sia per le intersezioni e raccordi con le strade Comunali, secondo i criteri ritenuti necessari da Questa Amministrazione oltre che conformi alle vigenti normative.*
- 12) *Il Comune di Grosseto, considerato la complessità del progetto e la sua estensione, si riserva inoltre di valutare con i tempi necessari l'esecutività dei punti singolari (intersezioni, passi carrabili, raccordi, ecc.) presenti nel progetto al fine di determinare anche soluzioni diverse non contenute negli elaborati presentati sia in ordine alle opere previste, sia alle opere di adeguamento necessarie sulla rete delle strade Comunali dipendenti direttamente od indotte dal progetto in oggetto.*

Gli Uffici Comunali, rimangono inoltre a disposizione per gli ulteriori chiarimenti ed approfondimenti che si rendessero necessari per la valutazione delle presenti osservazioni".....

(Sono state evidenziate in grassetto le richieste ancora attuali nel progetto in oggetto)

Si evidenzia quindi che già sul progetto del 2011 venivano date precise indicazioni in relazione al tracciato alle complanari ed alle caratteristiche delle barriere di esazione, che non sono state prese in considerazione da SAT nella revisione del progetto.

Premesso questa grave inadempienza, si procede con l'analisi del progetto attuale, evidenziandone le carenze e l'inadeguatezza sia per gli aspetti funzionali e relativi alla mobilità, sia per quelli ambientali, che in gran parte derivano dal fatto che **la nuova autostrada, viene considerata un adeguamento di infrastrutture esistenti, per quanto riguarda gli aspetti dimensionali, normativi e gli impatti che determina, mentre nelle analisi, nei monitoraggi, nella domanda di mobilità, come se fosse un'infrastruttura che si aggiunge a quelle esistenti, e che quindi non sottrae offerta di viabilità al territorio, dimenticando che toglie una viabilità gratuita a quattro corsie a tutto il territorio a sud di Grosseto.**

Il tracciato e gli svincoli di ingresso ed uscita:

Osservazione n° 1:

La prima osservazione riguarda il tracciato , che insistendo sull'attuale S.S.1 Aurelia, va a sostituirsi completamente alla infrastruttura che supporta attualmente tutto il traffico con asse nord-sud del territorio, collegando il capoluogo, non solo ai centri importanti di Albinia, Orbetello, Capalbio, ecc, ma a tutto il territorio della bassa Maremma, congiungendosi alla strada Provinciale per Montiano, a quella per Alberese e, appena fuori comune alla strada Provinciale di S. Donato permettendo di raggiungere i centri abitati dell'entroterra, Manciano, Pitigliano Sorano Montiano, il territorio del Parco della Maremma e tutto il territorio ad est della SS1, attraverso le strade locali di

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

Cupi, Banditella, Vallemaggiore, ecc, connettendosi perpendicolarmente all'Aurelia permettono di raggiungere il capoluogo ed i centri della costa in tempi brevi.

Il sistema autostradale di progetto, permette in direzione nord la sola uscita Alberese dopo Fonteblanda, mentre è totalmente priva di altre uscite fra Fonteblanda e Grosseto in direzione Sud, precludendo ai flussi con origine-destinazione Grosseto ogni possibilità di connessione sia al parco della Maremma, sia all'entroterra lato est dell'autostrada, rappresentando quindi un sistema aperto solo a chi procede verso nord, con l'uscita di Alberese, ma per tutto il traffico che interessa il capoluogo, il sistema rimane chiuso, in quanto la prima uscita libera è quella di Albinia, che comunque è dopo la barriera di esazione di Fonteblanda (prima uscita disponibile in direzione sud).

Questa situazione determina un flusso indotto sulla viabilità ordinaria che viene gravata dal traffico locale non servito dalla nuova autostrada.

Osservazione n° 2:

La barriera di esazione posta a nord dell'uscita della S.S. 1 Grosseto nord determina un naturale travaso di traffico sulla viabilità ordinaria urbana che, per evitare il pagamento del pedaggio, uscirà a nord del capoluogo per raggiungere le destinazioni nel capoluogo, attraversando nel caso tutta la città se poste a nord, o bypassando la barriera e rientrando ai successivi svincoli di Grosseto est, centro e nord per proseguire sulla S.S. con direzione Rosignano. Tutto questo traffico si aggiunge ai notevoli flussi sulla direttrice di ingresso sud alla città, che attualmente risultano dai nostri sistemi di rilevamento circa 14.000 veicoli/h nelle due corsie, con picchi di oltre 1000 veicoli/h provenienti per il 98% dalla SS 1 Aurelia in ingresso ed uscita in città; a questi flussi si devono aggiungere tutti gli altri provenienti da Grosseto Nord (con volumi di traffico ancora maggiori, Grosseto Centro e Grosseto Est, anche questi misurati dai nostri sistemi di monitoraggio, che fanno della città di Grosseto un nodo di grandissima importanza come centro attrattore e produttore di traffico per il sistema delle infrastrutture di grande comunicazione: Grosseto-Fano ed Autostrada.

Osservazione n° 3:

Il tracciato costituisce barriera per tutta la viabilità locale, in alcuni casi, come per la strada di Vallemaggiore, il tracciato "sbatte" contro l'autostrada, lasciando a percorsi tortuosi e lunghi il compito di collegamento al capoluogo.

Osservazione n° 4:

Nell'elaborato di progetto "Quadro di riferimento programmatico", si evidenzia che i progettisti non hanno in alcun modo considerato il P.G.T.U. ed il P.U.M. vigente che contengono non solo dati di traffico, ma assunzioni funzionali alla rete stradale urbana, compreso tutto il tratto della S.S.Aurelia che circonda il Capoluogo. Non si comprende tale mancanza, essendo i piani suddetti

fondamentali piani di settore: questo sottolinea il completo disinteressamento riguardo agli effetti del progetto sul capoluogo, che rappresenta il nodo più importante di tutto il tracciato da realizzare. In particolare il posizionamento della barriera di esazione a nord dell'uscita della SS Aurelia Grosseto Sud, non è conforme ai piani suddetti, che prevedono l'utilizzo del tratto Grosseto Sud - Grosseto Nord, come circonvallazione est della città.

In conclusione, il tracciato autostradale, risulta efficace solo per collegamenti a medio e lungo percorso ed a pedaggio, affidando ad una viabilità ordinaria non adeguata tutto il traffico di collegamento fra il territorio a Sud di Grosseto compreso fra Fonteblanda ed il Capoluogo .

Lo studio sul traffico attuale e futuro e gli effetti ambientali sul capoluogo:

Lo studio contenuto nell'elaborato " Studio di Traffico" codice STD 050 risulta non adeguato all'importanza ed agli effetti dell'infrastruttura di progetto sul territorio.

Nelle premesse dello studio effettuato da "Steer Davies Gleave" alla pagina 9, sono gli stessi autori dello studio ad evidenziare i limiti dell'elaborato, che a seguito riportiamo:

....."Disclaimer

Il presente studio si basa sui risultati di modelli di traffico sviluppati da Steer Davies Gleave nel periodo 2009-2010 ed utilizzati per precedenti elaborazioni svolte per SAT e SPEA Engineering su una configurazione ormai superata dell'infrastruttura oggetto di studio. Viste le ridotte tempistiche disponibili per le nuove elaborazioni contenute nel presente studio, non è stato possibile eseguire nuove indagini di traffico su strada, atte a ricostruire le mutate condizioni di mobilità. Per tale motivo non è stato possibile effettuare una ricalibrazione puntuale dei modelli di traffico ed è stato pertanto concordato con SPEA Engineering di procedere ad un riallineamento delle previsioni di traffico, con l'obbiettivo di tenere in considerazione le mutate condizioni di mobilità e progettuali mantenendo la coerenza con i Piani Finanziari presentati da SAT nel 2015. Le considerazioni di domanda contenute all'interno di questo documento rappresentano, quindi, la valutazione più accurata che Steer Davies Gleave è in grado di offrire al momento, pur permanendo dei termini di incertezza per via della scarsità di dati disponibili al momento delle elaborazioni. Parte delle ipotesi e delle valutazioni utilizzate nell'ambito del presente lavoro sono influenzate da fattori esterni, fuori del controllo di Steer Davies Gleave, e la loro evoluzione non risulta prevedibile. Tali eventi o circostanze possono produrre scostamenti, anche rilevanti, fra i dati previsti dallo studio e quelli reali. Steer Davies Gleave non si ritiene responsabile per variazioni della domanda dovute ad eventi e circostanze attualmente non prevedibili....."

Da questa prima descrizione, emerge che il riallineamento dei flussi di traffico, è stato fatto con il fine di mantenere coerenti i P.E.F. di Sat, e non viceversa per adeguare i P.E.F. alle attuali situazioni di traffico e quindi renderli coerenti con la reale situazione.

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 - 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

Quindi l'elaborato proposto come studio di traffico che dovrebbe evidenziare la domanda, le criticità, del tratto autostradale, delle complanari, della viabilità ordinaria, dei centri abitati interessati, al fine di inserire nel progetto e quindi nel P.E.F. le mitigazioni necessarie, in realtà è realizzato come dichiarato dagli autori dello studio: "..... con l'obiettivo di tenere in considerazione le mutate condizioni di mobilità e progettuali mantenendo la coerenza con i Piani Finanziari presentati da SAT nel 2015."

Inoltre, la metodologia usata, non è di tipo oggettivo su misurazioni e calibrazioni sui dati reali, ma con metodi di tipo parametrico, e quindi fortemente approssimati ed insufficienti come sottolineato nello stesso documento a pag. 13 e 14, a seguito riportate:

".....1.10 Occorre sottolineare che, su richiesta di SAT, le stime prodotte successivamente al 2010 hanno avuto carattere parametrico in quanto non sono state basate su un aggiornamento dei modelli di traffico ma su valutazioni parametriche delle variazioni della domanda di mobilità. 1.11 Attualmente SPEA Engineering ha la necessità di aggiornare le precedenti valutazioni di traffico elaborate nel 2010 ed allinearle con l'evoluzione della domanda di mobilità registrata dopo il 2010 e con le nuove caratteristiche del tracciato, sia per quel che riguarda i Lotti 2-3 oggetto solo di Manutenzione Straordinaria che per i nuovi Progetti Definitivi dei Lotti 6B, 5A, 5B e 4. 1.12 Per effettuare un aggiornamento rigoroso delle stime di traffico sarebbe stato necessario effettuare un'approfondita rivisitazione del modello di traffico nonché procedere ad una nuova campagna di indagine che consentisse una ricostruzione aggiornata e puntuale del traffico lungo l'Aurelia e sulle viabilità ordinarie poste nelle sue immediate vicinanze. Viste le tempistiche ristrette per gli aggiornamenti richiesti, e la conseguente impossibilità di effettuare nuove rilevazioni di traffico ad hoc, non è stato possibile effettuare una reale ed approfondita ricalibrazione dei modelli di previsione rispetto alle caratteristiche attuali della mobilità nell'area di studio; si è pertanto deciso di procedere, in accordo con SPEA Engineering, con un riallineamento su base parametrica delle precedenti elaborazioni modellistiche. Si è proceduto, quindi, ad allineare i risultati modellistici con le più recenti informazioni in possesso di Steer Davies Gleave e della Committenza, in modo tale da fornire una valutazione aggiornata del traffico sul Corridoio. Per eseguire tale procedura si è fatto dunque riferimento ai soli elementi di seguito elencati:

- Modelli di traffico elaborati per lo studio 2010 (riferiti all'anno base 2009);
- Campagna di indagine effettuata nel 2013 da Steer Davies Gleave per conto SAT lungo la tratta meridionale dell'SS1 Aurelia, ultimi rilievi disponibili (descritti nei capitoli successivi);
- Nuovo tracciato infrastrutturale fornito da SPEA Engineering;
- Informazioni derivate dall'elaborazione degli ultimi PEF SAT (anno 2015).

1.13 Occorre sottolineare che tale metodologia di riallineamento modellistico è stata basata solamente su informazioni già disponibili. Per tale motivo la metodologia di lavoro è necessariamente semplificata, con conseguenti gradi di approssimazione negli output generati, principalmente nella tratta Nord del Corridoio e sulle viabilità locali (non sottoposte ad indagini nel 2013 e per le quali non si dispone di elementi di controllo dal 2009).

1.14 Il presente documento descrive i modelli di traffico implementati, il percorso di aggiornamento dei dati ed il conseguente riallineamento con le mutate condizioni di traffico e le previsioni elaborate per SAT. In particolare, il documento si concentra sull'analisi sintetica delle previsioni di traffico relativamente al solo Lotto 4, mentre i relativi dati di dettaglio sono stati già oggetto di consegna a SPEA Engineering (mediante la fornitura di Shape file contenenti le informazioni richieste)....."

Inoltre, analizzando lo studio, si evidenzia che gli aggiornamenti del 2013 sono effettuati in sezioni a sud di Fonteblanda, e non riguardano in alcun modo il Comune di Grosseto ed il Capoluogo, che, eppure risulta essere il maggior centro attrattore e produttore di traffico dei due lotti 4 e 5b, rendendo lo studio inefficace alla valutazione degli importanti effetti causati dal tracciato autostradale sulla città di Grosseto; ciò non si spiega anche alla luce del fatto che le uscite di Grosseto della S.S.1, fanno parte della matrice origine destinazione dei modelli realizzati a meno di considerare il fatto che la matrice o-d, serve solo a fare valutazioni sul traffico della futura autostrada, ed a giustificare la coerenza del P.E.F. di SAT.

Si evidenzia poi che questa infrastruttura che dovrebbe incrementare l'attuale offerta di mobilità, è completamente priva di una specifica analisi sui volumi di traffico che transitano sulla rete viaria ordinaria adiacente all'autostrada, neanche nei punti maggiormente problematici, ad esempio le entrate ed uscite all'autostrada nè viene valutato il traffico indotto nel capoluogo, che risulta composto dalle seguenti componenti:

- Traffico indotto dal pedaggio, che secondo lo studio effettuato potrà avere un'incidenza al 6 al 9% dei flussi autostradali composto dagli utenti che vogliono evitare il pagamento in genere su tutto il tratto autostradale del lotto 4:

..... Le percorrenze mostrano delle riduzioni medie comprese tra il 5% ed il 9% dovute essenzialmente alla perdita di utenza nello scenario a pedaggio..... " (pag 71 dello studio di traffico);

- Traffico indotto dagli utenti con destinazione Grosseto che utilizzeranno l'uscita Grosseto sud per evitare il pedaggio anche se hanno destinazione est, centro o nord della città;
- Traffico indotto dagli utenti che vogliono bypassare il pagamento in modo specifico alla barriera di Grosseto che usciranno a Grosseto sud e rientreranno a Grosseto est, attraversando comunque un quarto della città;

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

- Traffico indotto dall'impossibilità di usare l'autostrada per accedere alla parte sud del territorio, che sarà formato dagli utenti provenienti dai territori intorno alla città diretti nella parte sud del Comune ;
- Traffico indotto dai mezzi per i quali non è consentito transitare sull'autostrada, e che inoltre se transitando tra Grosseto est e Grosseto sud dovrebbero pagare senza poi percorrerla;

Si osserva inoltre che lo spostamento della barriera a Grosseto nord , provocherebbe la stessa situazione nella parte nord della città non permettendo l'utilizzo della Variante Aurelia come circonvallazione est della città.

La mancanza quindi di studi sul traffico circolante esistente ed indotto sulla viabilità ordinaria, ed in particolare quello nel capoluogo è una gravissima mancanza, in quanto è nel capoluogo che si concentrano i maggiori problemi collegati all'inquinamento da traffico sia atmosferico che acustico. Grosseto, dal 2010, è dotato di un sistema di infomobilità, che in tempo reale misura i flussi al cordone in entrata ed uscita dalla città, il sistema è costituito da spire fisse, con misuratori di flussi su tutti gli accessi alla città che determinano anche velocità e categoria dei veicoli ; il sistema fornisce dati che indicano forti flussi in entrata ed uscita provenienti e diretti verso la S.S. 1 sia a nord che a sud, che sono evidenziati nell'ora di punta da momenti di congestione in corrispondenza dei nodi della rete, con flussi in ingresso ed uscita che superano spesso nelle ore di punta i 1100 veicoli equivalenti /h. I dati che ogni giorno vengono misurati evidenziano la criticità provocata dagli ingressi ed uscite sia a nord, che a sud, ma soprattutto gli alti valori in tutti gli ingressi provenienti dalla S.S. Aurelia, che mostrano un precario equilibrio della rete nelle ore di punta. Il modello di traffico della città realizzato con il software AIMSUN, aggiornato al 2010, dimostra il pericoloso "riverbero" nelle strade principali urbane che arriva a situazioni di congestione e saturazione. Risulta chiaro che la presenza dell'Autostrada, e dei punti di esazione, così come previsti in progetto, provocheranno serie conseguenze per il traffico urbano facilmente verificabili, non solo già in fase ante progetto, ma anche post operam, con gravi danni, non solo in termini di congestione e perditempo, ma soprattutto ambientali per il sensibile aumento dell'inquinamento atmosferico ed acustico nel centro abitato.

A seguito di simulazioni effettuate da questo ufficio in base ai dati misurati in possesso dell'amministrazione, ed a quelli di previsione sul traffico autostradale indicati da SAT nel progetto si sono evidenziati gravi valori sull'incremento dei flussi e sull'inquinamento conseguente nei tratti urbani della città, ed essi dimostrano la necessità di uno studio specifico, finalizzato anche alla valutazione degli interventi di mitigazione necessari, quali ad esempio una circonvallazione che raccolga i flussi in ingresso ed uscita all'autostrada, o modifiche sostanziali al progetto.

Il modello di traffico della città di Grosseto (realizzato con il software AIMSUN), attribuisce nell'ora di punta grossi flussi provenienti ed uscenti dalla città verso l'Aurelia, dimostrando che Grosseto risulta il più grande nodo di attrazione e produzione di traffico di tutto il tracciato . Le misurazioni

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

effettuate di sistemi fissi di monitoraggio nella direttrice di ingresso proveniente da Grosseto Sud, danno ad esempio nella settimana dal 21 novembre 2016 al 27 novembre 2016 dei flussi medi di 14.000 veicoli/giorno in transito complessivamente nelle due direzioni: questi valori indicano che un aggravio dovuto al traffico indotto avrebbe conseguenze gravi sulla mobilità urbana e sull'inquinamento della città.

Quindi l'elaborato presentato risulta (anche per dichiarazione degli stessi autori dello studio), insufficiente, inadeguato e non finalizzato alla redazione del progetto, quindi si evidenzia l'effettiva mancanza di un elaborato "studio del traffico" ritenuto indispensabile per l'importanza e la natura dell'infrastruttura da realizzare.

Il sistema delle complanari:

Un aspetto riscontrato nel progetto estremamente grave riguarda la conformazione delle complanari previste: esse non corrispondono ad alcuna categoria indicata dalle norme in quanto i progettisti dichiarano a pag. 56 della Relazione principale elaborato PCC 002-1 che a seguito viene riportato:

".....INQUADRAMENTO NORMATIVO E CRITERI PROGETTUALI

Gli standard progettuali, in termini di composizione plano-altimetrica del tracciato e di dimensionamento degli elementi che compongono la sede stradale, sono stati adeguati a quanto indicato dalla norma di riferimento DM 05.11.2001 relativamente alle autostrade in ambito extraurbano (categoria A).

Nella definizione delle soluzioni progettuali particolare attenzione è stata rivolta a non modificare l'impostazione generale della Norma, cercando di conservare quelle disposizioni che possono avere implicazioni dirette sulla sicurezza stradale (recependo quindi il principio ispiratore del "Nuovo codice della Strada" – contenuto nell' Art. 1 – secondo il quale "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico").

Il progetto è stato quindi sviluppato coerentemente con quanto previsto dal DM n°67/S del 22.04.2004 di modifica delle "Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade" ed in attesa di una norma specifica per i progetti di adeguamento delle strade esistenti, prendendo a riferimento i criteri progettuali contenuti nella norma non cogente DM del 5.11.2001, prot. 6792 e riportati nei seguenti paragrafi....."

Questo presupposto di superamento della normativa ha permesso di progettare le complanari con le seguenti sezioni tipo:

- a) con sezione trasversale di di m 7.00 (estensione m 14.424)

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

b) con sezione trasversale di m 5.00 (estensione m 2.822) che collega la Strada Provinciale di San Donato con la barriera di Fonteblanda

c) sezione trasversale di m 4.00, (m 1.368.50 asfaltata e m 10.970 non asfaltata), che corrono parallele all'asse autostradale realizzate per garantire l'accesso ai fondi agricoli compresi tra l'asse di progetto e la linea ferroviaria, oltre al collegamento con i numerosi manufatti di proprietà dello stesso ente ferroviario, che sono previste per la quasi totalità non asfaltate.

Le larghezze indicate si riferiscono non alla carreggiata, ma alla zona che va nelle sezioni tipo dalla barriera all'arginello, definita dai progettisti come quella "pavimentata", ma che chiaramente non risulta transitabile completamente dovendo il veicolo viaggiare a sufficiente distanza dagli elementi esterni (barriera ed arginello). Si evidenzia quindi una grave mancanza di rispetto delle norme di sicurezza, sia in termini dimensionali, sia in quelli di andamento planimetrico del tracciato, essendo la misura di 5 metri neanche sufficiente secondo le norme alle strade a senso unico di marcia che devono essere corsia più banchine almeno 5,5 metri (tabella 3.4.a delle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"). Per non parlare poi della pavimentazione a "sterro" realizzata, su strade nuove che seppur con basso traffico non possono prescindere dalle misure minime di sicurezza di marcia e dalla regolarità della pavimentazione.

Manca completamente l'analisi dei flussi previsti sulle complanari che ne dimostri la funzionalità, soprattutto durante i mesi estivi nei quali devono sopportare tutto il traffico di tipo turistico, ed agricolo, oltre a quello indotto dalla presenza dell'autostrada e che le stesse analisi di traffico eseguite sull'autostrada rappresentano come quelli più critici.

E' evidente l'intenzione di realizzare complanari difficili da percorrere che rendano minimi i flussi dall'autostrada verso le viabilità locali, e la difficoltà non è data tanto dalla lunghezza del tracciato, ma dalle dimensioni e dalla geometria, che ostacolando il sorpasso e lo scambio dei veicoli in opposte direzioni rendono il transito pericoloso e forzatamente lento, con bassi livelli di servizio.

Tutto questo senza considerare il fatto che gli spostamenti locali dovranno per forza utilizzare queste complanari.

Valutazioni sull'incidentalità:

Il progetto autostradale trova il suo vero significato e la sua importanza per il pubblico interesse con l'abbassamento della pericolosità attraverso l'eliminazione delle intersezioni a raso attualmente presenti sull'Aurelia e nell'allargamento della sua sezione stradale. In realtà per la valutazione del progetto si devono sommare gli effetti sull'incidentalità seguenti:

- a) incidentalità sulle nuove complanari;
- b) Incremento dell'incidentalità sulle strade esistenti per l'aumento del traffico indotto dall'Autostrada ;

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

- c) Incremento dell'incidentalità nel capoluogo e negli altri centri urbani per l'aumento del traffico indotto.

Tale analisi non è presente negli elaborati di progetto, e costituisce elemento fondamentale per la valutazione dei costi benefici che dimostrano il pubblico interesse dell'opera.

Si richiede una valutazione in tal senso che scaturisca da un'analisi aggiornata e completa degli studi del traffico sulla viabilità ordinaria .

Valutazioni sulla mobilità ciclistica.

Il Comune di Grosseto sta investendo notevoli risorse nel potenziamento della mobilità ciclistica nelle zone costiere: la realizzazione del ponte sull'Ombrone e dei percorsi ciclabili di collegamento con la parte meridionale del Comune rappresentano gli sforzi notevoli per sviluppare una mobilità sostenibile. L'autostrada rappresenta un forte aggravio per l'effetto barriera che provoca, le complanari, risultando già strette per i veicoli in transito, costituiranno vere e proprie trappole per i ciclisti che le utilizzeranno: le strade esistenti devono trovare permeabilità ciclabile e pedonale e non possono prevedere lunghi percorsi alternativi anche per la mobilità "dolce", e le complanari devono avere larghezze sufficienti per non costituire pericolo ai velocipedi in circolazione sopra di esse.

Integrazioni richieste al progetto

Il progetto proposto, risulta carente dal punto di vista infrastrutturale, in quanto non adeguato al sistema di mobilità complessivo di cui l'autostrada rappresenta solamente una parte, non risolvendo la domanda di traffico locale e quella indotta dall'esecuzione dell'opera e dall'istituzione del pedaggio, ma esso risulta carente anche dal punto di vista degli studi di traffico ed ambientali, che risultano limitati esclusivamente all'infrastruttura principale, come ad esempio è dimostrato anche dall'elaborato " Monitoraggio ambientale del lotto 4", che riporta a pag. 7:

"..... Settore Antropico

*Dato il non elevato grado di urbanizzazione della zona interessata dall'intervento, le componenti più strettamente legate alla sfera antropica, in particolare la **qualità dell'aria** e il **clima acustico e vibrazionale**, non risultano particolarmente vulnerabili e sensibili. E' stata comunque definita e strutturata una rete di monitoraggio ambientale dedicata ai suddetti aspetti e suddivisa nelle seguenti componenti ambientali: Atmosfera, Rumore e Vibrazioni....."*

Il problema dell'inquinamento da traffico indotto sul capoluogo viene completamente ignorato, anche perchè i dati di traffico riguardano esclusivamente il tratto autostradale, ignorando ogni altra influenza.

Le carenze dello studio del traffico, per altro dichiarate da coloro che lo hanno redatto non garantiscono l'affidabilità del progetto, ed inoltre lo stesso studio è completamente privo di analisi

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 - 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707
E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

della viabilità ordinaria e del traffico che sarà indotto nella città di Grosseto; il fatto è aggravato dalla struttura viabilistica stessa del progetto: l'autostrada va a sostituire sovrapponendosi ad essa una S.S. a 4 corsie di marcia alla quale per il traffico locale sostituisce strade fuori norma e sottodimensionate; al fine di poter stabilire la sostenibilità dell'opera in ordine alla mobilità globale dell'area Grosseto-Fonteblanda interessata dal lotto 4 si richiede la seguente documentazione di integrazione agli elaborati progettuali:

1) Uno studio complessivo del traffico attuale (*ante operam*) e futuro (*post operam*) :

nello stato attuale dovrà essere indicata la rete locale, rappresentati i volumi di traffico sulle principali direttrici, con i pesi delle diverse categorie di traffico, individuando il traffico dato dai movimenti dei pendolari ed a breve percorrenza, che presumibilmente non utilizzerà l'autostrada.

Nello stato post operam si dovrà individuare il traffico indotto sulla viabilità ordinaria dalla presenza dell'autostrada, analizzando i diversi scenari: giorni feriali, festivi, variazioni stagionali con particolare riguardo ai periodi estivi di intenso traffico (esodi);

Si dovrà effettuare la verifica della ricaduta del traffico nell'area urbana del capoluogo Grossetano, indicando il traffico indotto sulla rete urbana dalla presenza dell'autostrada, con particolare riferimento alle direttrici di collegamento con la S.S. Aurelia;

2) Lo studio post dovrà verificare le funzionalità delle complanari nei vari scenari (feriali, festivi, estate, inverno, ore di punta - morbida) con l'individuazione di tempi di percorrenza al fine di poter confrontare l'attuale accessibilità dei territori a sud di Grosseto pre e post operam, e determinare i rispettivi livelli di servizio;

3) Si dovrà produrre uno studio specifico per il capoluogo e per i centri urbani interessati contenente l'impatto ambientale sulla città del traffico indotto dalla realizzazione dell'opera in termini di inquinamento atmosferico ed acustico;

4) Si dovranno predisporre le eventuali mitigazioni necessarie a contenere i parametri riscontrati degli inquinanti nei valori attuali in modo che l'autostrada non aggravi l'attuale situazione della città.

5) Si dovrà produrre un'analisi pre-post dell'incidentalità complessiva (SS1-Autostrada-Strade locali- ambito urbano), sia per dimostrare gli effettivi benefici dell'opera, sia per individuare i punti critici e determinare le eventuali opere di mitigazione necessarie;

6) Si dovrà produrre un elaborato dedicato alla mobilità ciclistica e pedonale che individui tutti i percorsi attuali e futuri utilizzabili dalle biciclette e dai pedoni, nei quali si dimostri la corretta permeabilità dell'autostrada per la mobilità dolce;

7) Si dovranno prevedere opere di mitigazione per evitare le componenti di traffico indotto nella città di Grosseto per tutte le direttrici provenienti dall'Aurelia, in particolare per il passaggio dall'uscita Grosseto Sud a quella di Grosseto nord;

8) Dovranno essere realizzate complanari conformi alla categoria C1 extraurbana, adeguatamente dimensionate per il traffico pesante;

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

- 9) Dovranno essere realizzati raccordi per le viabilità sia ad est che ad ovest dell'autostrada, raccogliendo tutte le viabilità minori esistenti;
- 10) Si dovrà prevedere un ingresso-uscita in corrispondenza del centro abitato di Rispecchia per servire adeguatamente il parco della Maremma;
- 11) Tutto il sistema di mobilità interessato sia dal traffico diretto in autostrada, sia da quello indotto sulla viabilità ordinaria e sulle complanari dovrà essere verificato con un modello di assegnazione sia ante operam che post operam che analizzi tutti gli scenari, feriale, festivo, invernale estivo, ore di punta, e di morbida;

Il Comune di Grosseto, considerato la complessità del progetto e la sua estensione, si riserva inoltre di valutare con i tempi necessari l'esecutività dei punti singolari (intersezioni, passi carrabili, raccordi, ecc.) presenti nel progetto al fine di determinare anche soluzioni diverse da quelle contenute negli elaborati presentati sia in ordine alle opere previste, sia alle opere di adeguamento necessarie sulla rete delle strade Comunali dipendenti direttamente od indotte dal progetto in oggetto.

Conclusioni:

Concludendo si ritiene che il progetto presentato sia fortemente carente sia dal punto di vista degli studi dello stato attuale e post operam, sia da quello delle infrastrutture progettate che non riescono a soddisfare la domanda di mobilità esistente e futura attraverso la realizzazione dell'Autostrada e delle infrastrutture necessarie di sostegno ad essa; i punti rilevati critici sono i seguenti:

- Manca una uscita dedicata verso il parco per i veicoli in transito verso sud.
- flusso indotto sulla viabilità ordinaria che viene gravata dal traffico locale in modo strutturale e permanente in quanto l'autostrada non permette uscite prima di Fonteblanda in direzione sud;
- La barriera di esazione posta a nord dell'uscita della S.S. 1 Grosseto sud determina un naturale travaso di traffico sulla viabilità ordinaria urbana che, per evitare il pagamento del pedaggio, uscirà prima del pedaggio per raggiungere le destinazioni nel capoluogo, attraversando nel caso tutta la città, o bypassando la barriera e rientrando ai successivi svincoli se deve proseguire sull'autostrada o sulla 4 corsie;
- Il tracciato costituisce barriera per tutta la viabilità locale, sul lato dove non è presente la complanare come per la strada di Vallemaggiore, il tracciato "sbatte" contro l'autostrada, lasciando a percorsi disagiati e lunghi il compito di collegamento al capoluogo.

www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

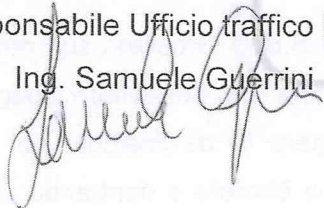
E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it

- Gli Studi sul traffico ed ambientali redatti allegati al progetto, risultano incompleti e non adeguati all'importanza dell'opera;
- Mancano completamente gli studi di traffico sulla viabilità ordinaria, in particolare su quella del capoluogo e degli altri centri urbani;
- Manca una analisi dell'incidentalità che dimostri l'efficacia del progetto;
- Viene prodotto un notevole traffico indotto sul capoluogo dalla posizione della barriera di esazione Grosseto sud, oltre che dalla presenza dell'Autostrada, e dalla mancanza di uscite nei territori a sud di Grosseto
- Vengono prodotti notevoli incrementi dell'inquinamento nel centro abitato di Grosseto e negli altri centri urbani non valutati nello studio di impatto ambientale.
- Le complanari hanno sezione limitata e tracciato non idoneo ai flussi di traffico delle zone costiere;
- Le complanari risultano altamente pericolose per il tracciato e per le sezioni limitate (addirittura 5 e 4 metri e non asfaltate), incapaci di sopportare pubblico transito;
- Manca completamente lo studio di traffico delle complanari;
- Manca completamente uno studio della incidentalità globale per tutte le infrastrutture realizzate e quelle esistenti a supporto del traffico indotto che dimostri la pubblica utilità dell'intervento in termini di costi – benefici;
- Manca una analisi di sostenibilità per la mobilità ciclistica, e pedonale che verifichi l'integrazione del progetto alle previsioni di mobilità sostenibile esistente e prevista nel territorio.

Per i motivi descritti che evidenziano un progetto che non solo non è in grado di soddisfare i bisogni di mobilità dei territori che occupa, ma che presenta gravi lacune di valutazione, di previsione e di dimensionamento, oltre che di elaborati incompleti e quindi inadeguati si esprime parere negativo all'intervento;

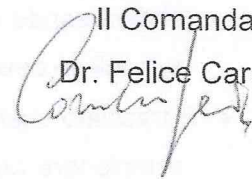
Il responsabile Ufficio traffico Mobilità e T.P.L.

Ing. Samuele Guerrini



Il Comandante

Dr. Felice Carullo



www.comune.grosseto.it

Indirizzo Via degli Apostoli 11 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488333 , Fax 0564/494707

E-mail pm.traffico@comune.grosseto.it



Comune di Grosseto

*Settore Polizia Municipale, Sicurezza e Ambiente
Servizio Ambiente*

Amministrazione Comunale di Grosseto

Protocollo num. 2695

Del: 10/01/2017

Classificazione: 6/9/0

Al Settore Gestione del Territorio
Servizio Gestione del Territorio
POAP "Qualità dell' Ambiente "
SEDE

Riferimenti:

Protocollo Istanza : n° 140918 del 13/12/16 ricevuta il 30/12/16

Responsabile del procedimento : Arch. Maria Beatrice Renzetti

Tecnico Incaricato:

Oggetto: Valutazione di impatto ambientale Autostrada A 12 Livorno Civitavecchia – Trasmissione osservazioni

In riferimento alla nota prot. n. 140918 del 12/12/2016, ricevuta il 30/12/2016, si trasmettono in allegato le osservazioni in merito all' oggetto, relativamente alla conformità con la normativa sull' inquinamento acustico e le osservazioni in merito agli aspetti idraulici.

Il Dirigente
Dott. Felice Carullo

OSSERVAZIONI INERENTI GLI ASPETTI ACUSTICI

1. Premessa e inquadramento normativo

La normativa di riferimento entro la quale deve essere inquadrata l'infrastruttura in progetto è costituita dal DPR 142/2004 – *Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447.*

In esso, all'art. 1 – *definizioni*, comma 1, sono distinte le seguenti fattispecie:

b) infrastruttura stradale esistente: quella effettivamente in esercizio o in corso di realizzazione o per la quale è stato approvato il progetto definitivo alla data di entrata in vigore del presente decreto;

c) infrastruttura stradale di nuova realizzazione: quella in fase di progettazione alla data di entrata in vigore del presente decreto e comunque non ricadente nella lettera b);

d) ampliamento in sede di infrastruttura stradale in esercizio: la costruzione di una o più corsie in affiancamento a quelle esistenti, ove destinate al traffico veicolare;

e) affiancamento di infrastrutture stradali di nuova realizzazione a infrastrutture stradali esistenti: realizzazione di infrastrutture parallele a infrastrutture esistenti o confluenti, tra le quali non esistono aree intercluse non di pertinenza delle infrastrutture stradali stesse;

[...]

h) variante: costruzione di un nuovo tratto stradale in sostituzione di uno esistente, fuori sede, con uno sviluppo complessivo inferiore a 5 km per autostrade e strade extraurbane principali, 2 km per strade extraurbane secondarie ed 1 km per le tratte autostradali di attraversamento urbano, le tangenziali e le strade urbane di scorrimento;

L'infrastruttura in progetto deve essere inquadrata come *infrastruttura stradale di nuova realizzazione*, in quanto va a sostituirsi all'attuale s.s. n. 1 Aurelia e presenta, rispetto ad essa, caratteristiche totalmente diverse.

Ciò è confermato dall'istanza di avvio della procedura di VIA presentata dalla SAT, nella quale si legge:

Il progetto proposto prevede la realizzazione di un'infrastruttura autostradale con sezione di categoria "A", larghezza 24 per uno sviluppo di 30.9 km, di cui 16.4 per il lotto 4 e 24.5 per il lotto 5B; il tracciato si sviluppa in parte in sovrapposizione alla SS1 "Aurelia" ed in parte su nuovo sedime. Si prevede l'adeguamento degli svincoli esistenti e la realizzazione di nuovi; viene altresì previsto un sistema di viabilità secondarie esterne per il raccordo alla viabilità esterna ed a garanzia degli accessi.

Quindi la SAT andrà a realizzare una nuova infrastruttura, non ad ampliare una esistente, inoltre tale infrastruttura non verrà realizzata in affiancamento ad una esistente in quanto l'Aurelia non esisterà più.

Nel caso specifico, quindi, l'infrastruttura rientra nella fattispecie di cui al punto c) del DPR 142/2004, in quanto non è attualmente in esercizio, il progetto definitivo è successivo al 2004 e dovrà essere realizzata (come dichiarato dalla stessa SAT) ex novo. Essa non costituirà neanche un affiancamento della attuale s.s. n. 1 Aurelia, alla quale si sostituirà per l'intero tracciato.

Pertanto, alla nuova infrastruttura dovranno essere applicati i limiti di cui alla tabella 1 del DPR 142/2004, riportata di seguito.

Tabella 1-
(STRADE DI NUOVA REALIZZAZIONE)

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

* per le scuole vale il solo limite diurno

Non devono invece essere applicati, i limiti di cui alla tabella 2 del citato decreto, che invece

sono stati utilizzati come si evince dal documento *Simulazioni acustiche e verifica di concorsualità*

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

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo Norme CNR 1980 e direttive PUT)	ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)
A - autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbana secondaria	C ₁ (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	C ₂ (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D - urbana di scorrimento	D ₁ (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	D ₂ (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locale		30				

* per le scuole vale solo il limite diurno

L'inquadramento normativo presente nella via non è quindi da ritenersi corretto.

2. Osservazioni

Stante quanto descritto in premessa, si redigono le seguenti osservazioni.

1. l'art. 4 comma 2 del DPR 142/2004 prevede quanto segue:

1. *Il presente articolo si applica alle infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 3, lettera b).¹*
2. *Per le infrastrutture di cui al comma 1 il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che possano garantire la migliore tutela dei ricettori presenti all'interno della fascia di studio di ampiezza pari a quella di pertinenza, estesa ad una dimensione doppia in caso di presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo.*
3. *Le infrastrutture di cui al comma 1, rispettano i valori limite di immissione fissati dalla tabella 1 dell'Allegato 1.*

Nello specifico, invece, si è individuato il tracciato e da esso si è fatta discendere l'area di studio. Il corretto inquadramento normativo comporta l'applicazione del sopra riportato articolo ed in tale ambito avrebbe dovuto essere scelto il corridoio progettuale meno impattante, con ad esempio l'allontanamento del corridoio autostradale dall'abitato di Rispecchia.

2. Nell'allegato 1 e nell'art. 1, comma 1, lettera l) del DPR 142/2004 è presente la seguente definizione di ricettore .

Ricettore: qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo comprese le relative aree esterne di pertinenza, o ad attività lavorativa o ricreativa; aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici e aree esterne destinate ad attività ricreative e allo svolgimento della vita sociale della collettività; aree territoriali edificabili già individuate dai vigenti piani regolatori generali e loro varianti generali, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Dal documento *censimento dei ricettori* allegato alla VIA emerge che sono stati considerati ricettori esclusivamente gli edifici, comprese tetti e baracche, ma non tutte le altre tipologie previste nella definizione del suddetto articolo.

L'analisi è quindi carente sotto tale aspetto perchè non tiene conto delle ulteriori fattispecie di ricettore, puntualmente definite invece nella normativa di riferimento. Viste le risultanze della simulazione, nella quale spesso il valore stimato è prossimo (o coincidente) con il limite normativo, non si può escludere che in corrispondenza di altri spazi, riconducibili alla definizione di ricettore, si abbia il superamento dei limiti e di conseguenza la necessità di interventi di mitigazione, al che proposito si riporta l'esempio del campo sportivo di Rispecchia.

Ancora più grave è il fatto che, sebbene che l'infrastruttura in progetto costeggi il Parco della Maremma e tale area debba essere interamente considerata un ricettore, ai sensi della definizione di cui al DPR 142/2004 e pertanto per l'intera estensione della fascia di pertinenza acustica debba essere garantito il limite di 65 dB(A) nel Tr diurno e 55 dB(A) in quello notturno e al di fuori di essa i limiti di PCCA applicabili, l'area protetta sia stata completamente ignorata, sia nel censimento dei ricettori che nelle simulazioni acustiche.

¹ b) alle infrastrutture di nuova realizzazione

3. Il corretto inquadramento nell'ambito della legislazione di riferimento comporta il superamento del limite normativo presso altri ricettori in aggiunta a quelli individuati dalla SAT. A titolo di esempio, nelle tabelle successive ne sono indicati alcuni (evidenziati con la perimetrazione rossa).

Comune	Ricettore n.	Piano fuori tema A.	Fascia di pertinenza	Livello limite di zona [dB (A)]		conoscenza	Scenario Ante Operam [dB (A)]		Scenario Post Operam [dB (A)]		Scenario Post Mitigazioni [dB (A)]	
				giorno	notte		giorno	notte	giorno	notte	giorno	notte
Grosseto	22	1	A	70	60	(*)	63,8	56,3	63,8	56,3	63,8	56,3
Grosseto		2	A	70	60	(*)	65,1	58,2	65,0	58,1	65,0	58,1
Grosseto	23	1	A	70	60	(*)	59,8	52,9	59,6	52,7	59,6	52,7
Grosseto	24	1	A	-	-	(*)	59,0	52,0	57,9	51,0	57,9	51,0
Grosseto	25	1	A	70	60	(*)	57,4	50,5	56,5	49,6	56,5	49,6
Grosseto	26	1	A	70	60	(*)	63,6	56,7	61,3	54,4	61,3	54,4
Grosseto		2	A	70	60	(*)	66,9	60,0	64,7	57,8	64,7	57,8
Grosseto	27	1	A	70	-	(*)	64,3	57,3	61,6	54,7	61,6	54,7
Grosseto	28	1	A	70	60	(*)	53,9	47,0	53,1	46,2	53,1	46,2
Grosseto		2	A	70	60	(*)	54,8	47,9	54,0	47,1	54,0	47,1
Grosseto	29	1	A	-	-	(*)	55,7	48,8	55,6	48,7	55,6	48,7
Grosseto	30	1	A	67	57	(*)	53,7	46,8	53,0	46,1	53,0	46,1
Grosseto		2	A	67	57	(*)	57,4	50,5	56,1	49,2	56,1	49,2
Grosseto	31	1	A	67	57	(*)	55,5	48,6	55,0	48,1	55,0	48,1
Grosseto	32	1	A	70	60	(*)	59,2	52,3	60,6	53,7	60,6	53,7
Grosseto		1	A	70	60	(*)	61,4	54,5	61,9	54,9	61,9	54,9
Grosseto	33	1	A	70	-	(*)	60,1	53,2	64,0	57,0	64,0	57,0
Grosseto	34	1	A	70	60	(*)	63,3	56,4	59,8	52,9	59,8	52,9
Grosseto		2	A	70	60	(*)	63,9	57,0	60,8	53,8	60,8	53,8
Grosseto	35	1	B	-	-	(*)	56,9	50,0	53,5	46,6	53,5	46,6
Grosseto	36	1	B	65	55	(*)	54,3	47,4	57,3	50,3	57,3	50,3
Grosseto	37	1	B	65	55	(*)	54,4	47,5	57,4	50,5	57,4	50,5
Grosseto		2	B	65	55	(*)	56,1	49,2	57,5	50,6	57,5	50,6
Grosseto	38	1	B	65	55	(*)	54,2	47,3	53,9	46,9	53,9	46,9
Grosseto		2	B	65	55	(*)	55,8	48,9	55,5	48,5	55,5	48,5
Grosseto		3	B	65	55	(*)	56,6	49,7	56,1	49,2	56,1	49,2
Grosseto	39	1	A	70	60	(*)	63,0	56,1	57,2	50,4	57,2	50,4
Grosseto	40	1	A	70	60	(*)	65,2	58,3	58,8	52,0	58,8	52,0

Comune	Riduttore n.	Piano fuori terra n.	Fascia di pertinenza	Livello limite di zona [dB (A)]		concorrenza	Scenario Ante Opam [dB (A)]		Scenario Post Opam [dB (A)]		Scenario Post Mitigazioni [dB (A)]	
				giorno	notte		giorno	notte	giorno	notte	giorno	notte
Grosseto		1	A	70	60	(*)	65,6	53,7	60,3	53,4	60,3	53,4
Grosseto	41	1	A	70	60	(*)	64,0	57,1	55,7	49,9	55,7	49,9
Grosseto		2	A	70	60	(*)	66,7	59,8	58,6	51,8	58,6	51,8
Grosseto	41	1	A	70	60	(*)	67,6	60,7	59,9	53,2	59,9	53,2
Grosseto		2	A	70	60	(*)	67,8	60,9	61,1	54,2	61,1	54,2
Grosseto	41	1	A	70	60	(*)	63,3	56,4	55,8	49,0	55,8	49,0
Grosseto		2	A	70	60	(*)	67,8	60,9	59,9	53,1	59,9	53,1
Grosseto	44	1	A	70	60	(*)	65,5	53,6	57,0	50,3	57,0	50,3
Grosseto		2	A	70	60	(*)	67,1	60,2	59,0	52,2	59,0	52,2
Grosseto	41	1	A	-	-	(*)	57,3	50,4	51,1	44,3	51,1	44,3
Grosseto	44	1	A	70	-	(*)	71,9	65,0	62,3	56,6	62,3	56,6
Grosseto	47	1	A	70	60	(*)	59,1	51,2	54,2	47,2	54,2	47,2
Grosseto	48	1	A	70	60	(*)	59,5	51,6	56,9	50,0	56,9	50,0
Grosseto	49	1	A	70	60	(*)	62,0	55,1	55,9	49,0	55,9	49,0
Grosseto		2	A	70	60	(*)	65,7	58,8	58,7	51,9	58,7	51,9
Grosseto	50	1	A	70	60	(*)	63,3	56,4	57,8	50,9	57,8	50,9
Grosseto		2	A	70	60	(*)	66,9	60,0	59,9	53,1	59,9	53,1
Grosseto	51	1	A	70	60	(*)	67,8	60,9	60,8	54,0	60,8	54,0
Grosseto		2	A	70	60	(*)	68,2	61,2	62,0	55,1	62,0	55,1
Grosseto	52	1	B	65	55	(*)	61,2	54,3	55,7	48,8	55,7	48,8
Grosseto	53	1	A	70	60	(*)	57,8	50,7	52,5	45,8	52,5	45,8
Grosseto	54	1	B	65	55	(*)	52,3	45,4	50,2	43,3	50,2	43,3
Grosseto		2	B	65	55	(*)	58,5	51,6	54,7	47,8	54,7	47,8
Grosseto	55	1	B	65	55	(*)	50,7	43,8	47,9	41,0	47,9	41,0
Grosseto		2	B	65	55	(*)	53,5	46,6	51,6	44,7	51,6	44,7
Grosseto	56	1	B	65	55	(*)	47,9	41,0	45,8	38,9	45,8	38,9
Grosseto		2	B	65	55	(*)	50,7	43,8	48,9	42,0	48,9	42,0
Grosseto	57	1	B	65	55	(*)	50,7	43,7	49,1	42,2	49,1	42,2

4. Il corretto inquadramento normativo determina l'applicabilità dell'art. 4 *Limiti di immissione per infrastrutture stradali di nuova realizzazione* comma 3 del più volte citato DPR 142/2004 che si riporta di seguito

1. *Il presente articolo si applica alle infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 3, lettera b).*

[..]

3. *Le infrastrutture di cui al comma 1, rispettano i valori limite di immissione fissati dalla tabella 1 dell'Allegato 1.*

Gli interventi di mitigazione individuati devono pertanto essere già presenti al momento di apertura di ciascun tratto.

5. L'art. 8 della legge 447/95 prevede quanto segue:

1. *I progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'articolo 6 della L. 8 luglio 1986, n. 349, ferme restando le prescrizioni di cui ai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377, e successive modificazioni, e 27 dicembre 1988, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 4 del 5 gennaio 1989, devono essere redatti in conformità alle esigenze di tutela dall'inquinamento acustico delle popolazioni interessate.*

2. *Nell'ambito delle procedure di cui al comma 1, ovvero su richiesta dei comuni, i competenti soggetti titolari dei progetti o delle opere predispongono una documentazione di impatto acustico relativa alla realizzazione, alla modifica o al potenziamento delle seguenti opere:*



- a) aeroporti, aviosuperfici, eliporti;
- b) strade di tipo A (autostrade), B (strade extraurbane principali), C (strade extraurbane secondarie), D (strade urbane di scorrimento), E (strade urbane di quartiere) e F (strade locali), secondo la classificazione di cui al D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;
- c) discoteche;
- d) circoli privati e pubblici esercizi ove sono installati macchinari o impianti rumorosi;
- e) impianti sportivi e ricreativi;

L'art. 4, comma 1 della citata legge 447/95, a sua volta, prevede quanto segue

Le regioni, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, definiscono con

legge:

[..]

l) i criteri da seguire per la redazione della documentazione di cui all'articolo 8, commi 2, 3 e 4;

[..]

Come si vede, la ratio delle norme riportate sopra è la seguente: nella documentazione di valutazione di impatto ambientale deve essere presente una documentazione di impatto acustico e tale documentazione deve essere redatta secondo gli specifici criteri definiti dalle regioni. Tali criteri sono definiti dalla regione Toscana nella DGRT 857/2013. In essa sono presenti (allegato A) indicazioni sui contenuti che devono essere presenti all'interno della documentazione di impatto acustico.

Nella citata DGRT 857/2013 è riportato altresì, (allegato A3): *Per la redazione della valutazione di impatto acustico occorre utilizzare il modulo prodotto a tale scopo dal coordinamento regionale dei SUAP riportato per estratto nell'Allegato A1 o analogo modulo eventualmente approvato dal regolamento comunale vigente.*

Nel Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose del comune di Grosseto, approvato con deliberazione del CC n. 74 del 28 marzo 2011, è presente uno specifico allegato tecnico (allegato A6 - *Modalità e criteri di redazione della documentazione previsionale d'impatto acustico per: Infrastrutture stradali*) contenente le modalità di redazione della documentazione previsionale di impatto acustico per le infrastrutture del tipo di quella in progetto.

Nella documentazione di VIA non è presente né il contenuto della documentazione di cui alla citata DGRT 857/2013 (allegato A) né quello relativo all'allegato al regolamento comunale. In quest'ultimo è riportato (parte 4 - *Modalità di applicazione dei modelli di calcolo previsionali*) il contenuto della documentazione di impatto acustico qualora si faccia uso di modelli previsionali.

La documentazione presentata è quindi da ritenersi inadeguata.

6. L'art. 3, comma 2 del DPCM 14.11.1997 prevede quanto segue:

2. Per le infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime, aeroportuali e le altre sorgenti sonore di cui all'art. 11, comma 1, legge 26 ottobre 1995, n. 447, i limiti di cui alla tabella C allegata al presente decreto, non si applicano all'interno delle rispettive fasce di pertinenza, individuate dai relativi decreti attuativi. All'esterno di tali fasce, dette sorgenti concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione.

Nella documentazione presentata, la stima delle immissioni sonore dell'infrastruttura si limita ai ricettori costituiti da edifici interni alla fascia di pertinenza acustica (ad eccezione di alcuni a ridosso della stessa a Rispecchia) dell'infrastruttura in progetto, eseguendo il confronto con i limiti di cui al DPR 142/2004. Al fine della verifica del rispetto delle disposizioni contenute nel comma sopra riportato, è invece necessario estendere l'area di indagine oltre tale porzione territoriale, in accordo con le indicazioni della norma UNI 11143:2005 *metodo per la stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti* (richiamata anche dalla DGRT 857/2013) parte 1, punto 5.2.4 . In essa è riportato quanto segue

L'area di influenza deve almeno includere tutto il territorio in cui la nuova opera determina incrementi dei livelli di immissione sonora e di emissione sonora (quando applicabili) tali da eccedere i limiti previsti dalla classificazione acustica del territorio.

Poichè nell'area limitrofa al tracciato autostradale, al di fuori della fascia di pertinenza acustica come definita dal DPR 142/2004, insistono classi di PCCA i cui limiti sono molto inferiori a quelli previsti per l'infrastruttura (si pensi alle classi I e II del Parco della Maremma, rientrante nella definizione di cui all'allegato 1 del DPR 142/2004), limitare l'indagine alla sola fascia di pertinenza acustica contrasta con le indicazioni della norma tecnica di riferimento e non consente una adeguata descrizione dell'impatto dell'opera su ricettori presso i quali potrebbe verificarsi un superamento del limite normativo applicabile.

Nella documentazione presentata (pag. 22 del documento SUA 200-1) è riportato invece quanto segue: *Al di fuori della fascia di pertinenza acustica non si riscontrano eccedenze dai limiti delle zonizzazioni acustiche dei Comuni di Orbetello, Magliano in Toscana e Grosseto*

Tale affermazione non è però supportata, per il comune di Grosseto, da alcuna documentazione (mappe acustiche o tabelle ricettore/leq); ciò è in contrasto con l'allegato 6 della DGRT 857/2013 che prevede quanto segue:

Dovrà essere indicato:

[...]

il dettaglio dei livelli ai recettori ovvero le mappe acustiche (come previsto dalla UNI 11143-1:2005).

Inoltre a sostegno di quanto sopra non è riportata alcuna misurazione. Si ricorda a tale proposito che il limite di immissione assoluto è così definito all'art., 2, comma 1, lettera f) della legge 447/95: *f) valori limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori.*

Se non è noto il clima acustico ante operam, non è possibile escludere che il contributo della sorgente di nuova realizzazione provochi il superamento del limite di immissione assoluto. Tale considerazione è maggiormente vera in aree appartenenti alle classi più protette di PCCA e su cui insistono altre sorgenti significative (es. ferrovia).

7. Nessuna considerazione viene svolta per la viabilità locale sulla quale è presumibile si riversi parte del traffico che attualmente interessa l'Aurelia e che non necessariamente utilizzerà il corridoio autostradale.. Tale condizione, indotta dalla realizzazione dell'infrastruttura autostradale, può, potenzialmente, portare al superamento dei limiti su detta viabilità, con conseguente necessità di opere di mitigazione. Tale tipologia di valutazione, trova la sua giustificazione nella già citata NORMA UNI 11143:2005 metodo per la stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti (richiamata anche dalla DGRT 857/2013) parte 1 , punto 5.2.4, la cui formulazione si riporta nuovamente.

L'area di influenza deve almeno includere tutto il territorio in cui la nuova opera determina incrementi dei livelli di immissione sonora e di emissione sonora (quando applicabili) tali da eccedere i limiti previsti dalla classificazione acustica del territorio.

A tale proposito il citato allegato A6 del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose prevede (parte 3, lettera h)) che la documentazione debba contenere quanto segue:

Descrizione delle eventuali modificazioni ai flussi di traffico in corrispondenza di arterie stradali già esistenti, modificate o di nuova realizzazione (opere di compensazione) causate dall'infrastruttura in progetto e indicazione, tramite stime previsionali, delle eventuali variazioni dei livelli riferiti agli intervalli di tempo indicati dalla normativa vigente e avvalendosi dei descrittori acustici in essa previsti in corrispondenza del territorio e dei ricettori maggiormente esposti.

Si sottolinea inoltre che ci troviamo nell'ambito di una procedura di VIA, cioè *una procedura tecnico-amministrativa che ha lo scopo di individuare, descrivere e valutare, in via preventiva alla realizzazione delle opere, gli effetti sull'ambiente biogeofisico, sulla salute e benessere*

umano di determinati progetti pubblici o privati, nonché di identificare le misure atte a prevenire, eliminare o rendere minimi gli impatti negativi sull'ambiente, prima che questi si verifichino effettivamente. Pertanto si devono considerare anche gli effetti indiretti di tale opera, non solo quelli della sorgente specifica. Quindi è da ritenersi fondamentale l'analisi degli effetti del traffico indotto sulla viabilità locale diversa dal corridoio autostradale, ai fini del rispetto dei limiti normativi di cui alla legge 447/95 e successivi decreti attuativi ed, eventualmente, alla predisposizione di adeguati interventi di mitigazione, anche su tale viabilità.

8. Gli interventi di mitigazione acustica, individuati sulla sorgente e sul percorso, sono costituiti da asfalti drenanti e barriere antirumore; a tale proposito si evidenzia che, contrariamente alle barriere acustiche che sono dimensionate nella relazione di VIA, nessuna indicazione è riportata in merito alla tipologia di asfalto che si prevede di utilizzare (a pag. 120 della relazione si fa riferimento, sia pure in termini generali, a *pavimentazioni drenanti porose di tipo tradizionale, estese a tutta la piattaforma stradale principale di progetto*), nè in merito al valore della riduzione di livello sonoro in facciata ai ricettori che si ottiene con tale misura. Ciò è in contrasto con le indicazioni della DGRT 857/2013 che, all'allegato 5, prevede che *L'efficacia degli interventi andrà presentata simulando lo scenario ante e post – opera presso i ricettori individuati come maggiormente critici (individuati sulla planimetria scala 1:2000 o 1:5000) e riportando espressamente il dettaglio dei calcoli e degli algoritmi utilizzati.*

Tale mancanza di informazione rappresenta una significativa criticità rispetto alla valutazione dell'efficacia nel tempo della misura di mitigazione. A tale proposito nel documento *Prestazioni acustiche di asfalti fonoassorbenti a doppio strato* curato dall'Arpa Toscana si legge quanto segue:

Gli studi precedenti sulle prestazioni in opera dei manti fonoassorbenti a singolo strato utilizzati in ambito urbano, sono però concordi nell'evidenziare che questa iniziale efficacia acustica decade in modo molto pronunciato già nel corso del primo anno, in conseguenza dell'intasamento dei pori dell'asfalto (per deposizioni di polveri, olio, materiale derivante dall'usura dei pneumatici, ecc.)

Risulta evidente che, in tali condizioni, in tempi brevi l'efficacia dell'intervento di mitigazione verrebbe meno per una parte significativa e non è immaginabile la sostituzione completa del manto dopo un anno.

Non va molto meglio nel caso di asfalti a doppio strato per i quali, da esperienze condotte in ambito europeo, si è visto che mantengono invariate le loro proprietà acustiche per non più di 4

o 5 anni.

Tale mancanza contrasta con le prescrizioni della DGRT 857/2013. In particolare, nella tabella dell'allegato A1: **Acustica – valutazione di impatto acustico (VIAC)**, **Allegato 1 è previsto quanto segue: nel caso in cui il rispetto dei limiti sia legato a particolari** prescrizioni individuate dal tecnico, andranno espressamente indicate tali condizioni e le soluzioni per garantirne il mantenimento. Nel caso specifico poiché una delle soluzioni individuate per garantire il rispetto dei limiti è costituita dall'asfalto drenante, gli effetti di mitigazione del rumore, come visto sopra, tendono a decadere nel tempo, nella documentazione presentata non è riportata alcuna indicazione sulle misure che consentano il mantenimento nel tempo degli effetti di tale soluzione.

Non essendovi nella documentazione presentata alcuna distinzione tra gli effetti delle due misure di mitigazione citate, non è dato sapere quale sarebbe la perdita di efficacia delle due mitigazioni combinate, al venir meno delle prestazioni acustiche del manto drenante. Nel caso in cui si siano previste altre tipologie di asfalto, nessuna indicazione è presente in merito. Sul sito del UFAM -Ufficio federale dell'Ambiente svizzero si legge:[..] *Una pavimentazione è considerata «fonoassorbente» se per tutta la sua durata di vita contribuisce a ridurre il rumore di almeno 1 decibel rispetto a una miscela di asfalto convenzionale.* Si ritiene pertanto che tale valore debba essere quello massimo da considerare come miglioramento acustico dovuto all'asfalto drenante.

9. Nessuna informazione è fornita in merito all'incertezza del modello previsionale utilizzato nè è indicato se tale incertezza sia stata considerata nei risultati evidenziati nella relazione di calcolo. Tale indicazione è richiesta esplicitamente nell'allegato A6 (Modalità e criteri di redazione della documentazioni e previsionale d'impatto acustico per Infrastrutture stradali) del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose, redatto in conformità all'art. 6, comma 1, lettera e) della legge 447/95.

A tale proposito nella PARTE 4 (Modalità di applicazione dei modelli di calcolo previsionali) è esplicitamente riportato:

Dovranno essere forniti elementi che consentano di valutare l'errore introdotto dal sistema di calcolo sulla stima dei livelli generati dall'infrastruttura e sulla stima dei termini di attenuazione relativi al tragitto di propagazione; in particolare dovrà essere indicata l'incertezza associata ai risultati ottenuti dal modello di calcolo.

A tale proposito la norma UNI/TR 11326-2 *valutazione dell'incertezza nelle misurazioni e nei calcoli di acustica – parte 1: concetti generali*, prende in esame metodi previsionali da rumore da traffico.

Su tale base avrebbe dovuto essere calcolata l'incertezza estesa e da qui applicata la metodica

decisionale prevista nella seconda parte della norma tecnica con un criterio decisionale di tipo A: accettazione stretta e rifiuto allargato, con un fattore di copertura pari almeno al 95%.

Tale tipologia di criterio ha il seguente scopo (cfr. punto 5.3 della Norma)

casi di tipo A: si adotta la regola di decisione che combina accettazione stretta e rifiuto allargato, motivandola con la considerazione che la valutazione di conformità è finalizzata ad accertare il "rispetto" dei valori limite; in questo caso si vuole essere certi (con il livello di fiducia prefissato) del rispetto dei valori limite, ossia dell'attuazione di adeguate azioni a tutela di chi potrebbe subire gli effetti indesiderati del mancato rispetto dei valori limite;

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

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

10. In corrispondenza dell'attuale svincolo di Rispecchia, non risulta necessaria, secondo le simulazioni della SAT, la barriera acustica che invece al momento è presente,

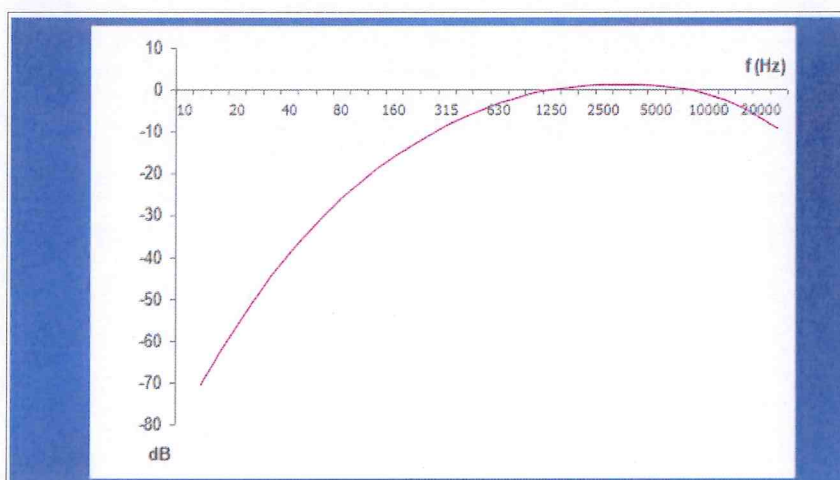
Anche riferendosi ai limiti applicati dalla SAT nello studio di VIA, essi sono gli stessi che si applicano al momento per la s.s. n. 1 Aurelia. Se l'Anas ha ritenuto necessaria l'installazione di una barriera acustica in tale area, nell'ambito del proprio piano di risanamento, non si comprende come un'infrastruttura interessata da un maggior volume di traffico (si ricorda che il metodo utilizzato dalla SAT stima la potenza della sorgente stradale come funzione diretta del volume di traffico e della velocità) possa produrre immissioni di rumore inferiori, tali da non necessitare di opere di mitigazione. Tutto ciò è a maggior ragione vero qualora si considerino i limiti corretti previsti nella tabella 1 del DPR 142/2004.

11. Nella valutazione di incidenza inserita nella documentazione di VIA è riportato quanto segue: *Analogamente, per quanto concerne le emissioni in atmosfera, nelle acque, il rumore, etc., si rimanda al Quadro di riferimento Ambientale del SIA ed alla documentazione di cantierizzazione.*

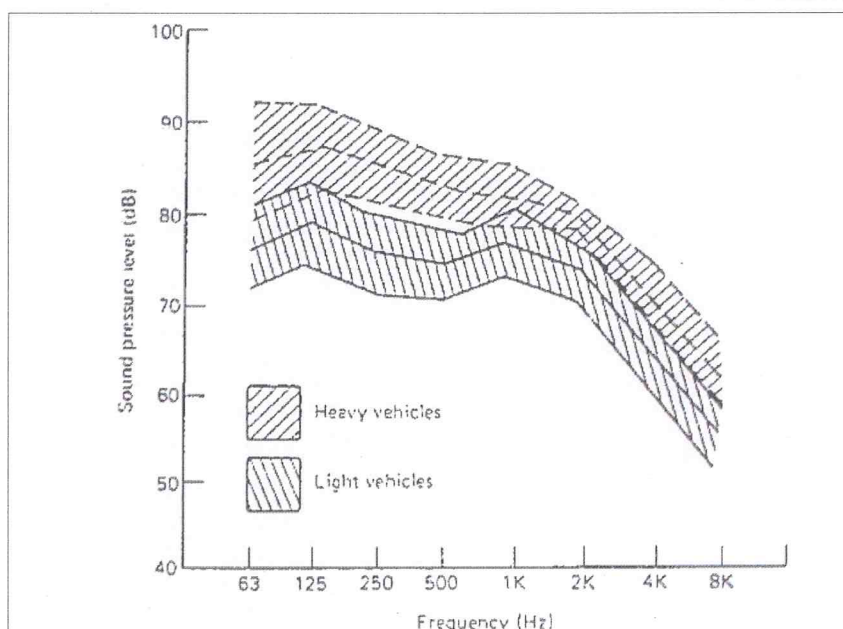
Risulta evidente che le criticità descritte sopra rendono carente anche la valutazione di incidenza, specialmente per il fatto che nessuna valutazione è stata eseguita in merito ai ricettori costituiti dalle aree protette.

A ciò deve aggiungersi che il mero rispetto dei limiti normativi non significa l'assenza di disturbo nei confronti delle specie animali presenti nelle aree protette, in quanto risulta diversa la sensibilità al rumore, sia in termini di livello in banda larga che di percezione in frequenza. I

limiti normativi sono basati sulla curva di ponderazione A che ha la caratteristica di approssimare la risposta dell'orecchio umano alle varie frequenze, tagliando in modo preponderante le frequenze basse. Lo spettro del rumore da traffico invece è dominato dalle basse frequenze. Si vedano a tale proposito le due immagini seguenti.



Curva di ponderazione A



spettro di emissione del traffico stradale (Prof. A. Farina - tratto dagli atti del "Seminario su metodi numerici di previsione del traffico veicolare" – AIA 1989)

Pretendere quindi di applicare alla percezione delle altre specie animali dei limiti basati su un parametro pensato esclusivamente per quella umana, dichiarando l'insussistenza di impatti

qualora tale parametro sia rispettato, non può ritenersi accettabile.

Risulta di particolare interesse quanto esposto nella presentazione *Prime considerazioni su avifauna e rumore eolico* curata da Salvatore Curcuruto, Giuseppe Marsico, Francesca Sacchetti (ISPRA) per l'Osservatorio nazionale eolico e avifauna del 16 settembre 2011 (Eolica Expo) nella quale è espressamente riportato: *Elevati livelli di rumore emessi con continuità determinano, in conseguenza della forte riduzione dello spazio attivo, l'abbandono del territorio da parte dei maschi residenti. Questo comportamento è stato constatato in prossimità dei fronti di avanzamento lavori di cantieri ferroviari e ai margini delle infrastrutture di trasporto stradali primarie.*

A tale proposito si fa anche notare che nel documento *Good practice guide on quiet areas* della *European Environment Agency* è riportato quanto segue:

*Noise pollution is a growing concern in Europe. Of particular importance is noise from **transport and industrial sources**, which are addressed by Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise, otherwise known as the Environmental Noise Directive (END).*

[...]

As well as actions to reduce human exposure to this noise, the END highlights the need to preserve environmental noise quality where it is good.

[..]

*Finally, and this point refers back to the original focus on noise control, **many species rely on acoustic communication, and there is evidence that anthropogenic noise adversely affects wildlife** (their species richness, reproductive success and population size), and also widely affects their behaviour.*

3. conclusioni.

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

1. l'inquadramento normativo nell'ambito della legislazione inerente la tutela dall'inquinamento acustico non è corretta; l'infrastruttura costituisce una *infrastruttura stradale di nuova realizzazione*, come definita al punto c) dell'articolo 1, comma 1 del DPR 142/2004 – *Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447*; mentre nella suddetta VIA l'intervento in progetto è stato considerato come un adeguamento di una infrastruttura esistente, fattispecie neanche presa in considerazione nella normativa di riferimento in quanto una tale condizione presuppone il mantenimento dell'infrastruttura già presente;
2. da quanto sopra esposto consegue che i limiti con cui è stato eseguito il confronto (tabella 2 del DPR 142/2004) sono limiti più alti di quelli che devono essere realmente applicati e i ricettori presso i quali il limite normativo corretto (tabella 1 del DPR 142/2004) risulta superato sono in numero notevolmente superiore rispetto a quelli individuati nella VIA;
3. La documentazione presentata non è conforme alla DGRT 857/2013 che, in applicazione dell'art. L'art. 4, comma 1 della legge 447/95, contiene i criteri da seguire per la redazione della documentazione di impatto acustico
4. Nella citata DGRT 857/2013 è riportato altresì, (allegato A3): *Per la redazione della valutazione di impatto acustico occorre utilizzare il modulo prodotto a tale scopo dal coordinamento regionale dei SUAP riportato per estratto nell'Allegato A1 o analogo modulo eventualmente approvato dal regolamento comunale vigente. Tale modulo è costituito dall'allegato A6 del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose del comune di Grosseto. Anche in questo caso la documentazione presentata non presenta i contenuti richiesti.*
5. Nella valutazione non è indicata l'incertezza della metodologia di stima utilizzata. Facendo riferimento alla norma UNI/TR 11326-2 *valutazione dell'incertezza nelle misurazioni e nei calcoli di acustica* parti 1 e 2, sarebbe stato possibile stimare l'incertezza estesa al modello utilizzato. Applicando i criteri decisionali previsti dalla parte

2 della norma citata e valutare per quali ricettori si può ritenere accertata la conformità al limite normativo e quelli per cui deve essere considerata una condizione di **non conformità presunta**; corrispondenti a tutti quelli per cui il limite normativo si colloca all'interno dell'intervallo dato dal valore stimato sommato all'incertezza estesa;

Si evidenzia inoltre quanto segue:

7. l'errato inquadramento normativo porta alla non applicazione dell'art. 4 comma 2 del DPR 142/2004 che prevede che, per le nuove infrastrutture, si ricerchi il corridoio *progettuale che possa garantire la migliore tutela dei ricettori presenti*; tale condizione, specialmente per Rispecchia, non è certamente quella prevista nel progetto sottoposto a VIA;

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

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

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

10. In conseguenza del corretto inquadramento dell'infrastruttura nell'ambito della normativa di riferimento, trova applicazione il disposto del comma 3 dell'art. 4 del DPR 142/2004, pertanto le misure di mitigazione individuate a seguito di una corretta procedura previsionale dovranno essere presenti all'apertura di ciascun tratto

11. la valutazione di incidenza sulle aree protette rimanda, in relazione al rumore, alla documentazione principale di VIA. Stante le criticità evidenziate, essa non può ritenersi esaustiva in merito agli impatti su tali aree. Anche se così non fosse stato, un tale approccio non è corretto

perchè il rispetto dei limiti normativi, basati su parametri di percezione umana, non possono automaticamente escludere impatti su altre specie animali; che si possono escludere sono nel caso in cui il clima acustico rimanga invariato.

OSSERVAZIONI IN MERITO AGLI ASPETTI IDRAULICI

Nello Studio di Impatto Ambientale, relativamente alla pericolosità idraulica ed alla fattibilità dell'intervento in oggetto, si fa riferimento al Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Ombrone (Cartografia e relative Norme di Piano). A tal proposito si osserva che per effetto delle Delibere dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno - Comitato Istituzionale Integrato n. 231 del 17/12/2015 (Adozione del Piano di Gestione del Rischio Alluvione del Distretto Idrografico dell'Appennino settentrionale), n.232 del 17/12/2015(Adozione misure di salvaguardia per il bacino del fiume Arno e per i bacini regionali Toscana Nord, Toscana costa e Ombrone) e n 235 del 3/3/2016 (Approvazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvione del Distretto Idrografico dell'Appennino settentrionale) risulta decaduta la parte idraulica dei Piani di assetto idrogeologico per i bacini regionali Toscana Nord, Toscana costa e Ombrone. Per quanto sopra, la valutazione della fattibilità del progetto in relazione al rischio idraulico non è stata effettuata in riferimento alla nuova disciplina di piano ed alle nuove mappe di pericolosità e rischio alluvioni, di cui alle Delibere sopra citate.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – AUTOSTRADA (A12): ROSIGNANO-CIVITAVECCHIA - LOTTO 4 – Tratto Grosseto Sud – Fonteblanda

Nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo al Lotto 4 la valutazione della qualità dell'aria è stata effettuata utilizzando esclusivamente dati bibliografici non aggiornati e non contestualizzati nello specifico territorio interessato al tracciato di progetto, dati tratti dalla “Relazione annuale sullo stato della qualità dell'aria nella regione Toscana relativa all'anno 2014” redatta da ARPAT (da tempo è disponibile la versione con dati aggiornati al 2015) inoltre vengono riportati dei valori di PM10 e NO₂ misurati nell'ambito di due campagne di monitoraggio della durata di 15 giorni ognuna (dal 16/03/2016 al 30/03/2016 e dal 01/04/2016 al 15/04/2016) eseguite ai margini dell'abitato di Orbetello Scalo per il SIA del lotto 5B (Tratto Fonteblanda-Ansedonia) quindi fuori dal territorio di interesse ed effettuate in un periodo non significativo a seguito dell'effetto diluizione sui contaminanti prodotto dalle precipitazioni meteoriche

primaverili.

Tutte le simulazioni degli impatti delle emissioni in atmosfera (sia allo stato attuale, di cantiere che in fase di esercizio) sono state fatte utilizzando i dati succitati, quindi assolutamente non rispecchianti la realtà del tratto di strada del lotto 4.

Per quanto sopra, si ritiene necessaria una nuova valutazione degli impatti sull'atmosfera che tenga conto di dati provenienti da un monitoraggio, che si sviluppi almeno nell'arco di un anno solare (quattro stagioni) sul tratto di strada interessato e sulle aree contermini, in particolar modo sui centri abitati limitrofi e sulla città di Grosseto.

Per quanto riguarda le altre matrici ambientali riportate nel SIA, si ritiene che l'analisi delle stesse sia stata fatta sempre in maniera troppo generale.

In riferimento alle acque superficiali si evidenzia che non sono state fatte specifiche analisi sui corsi d'acqua interessati dal tracciato autostradale, per cui risultano improprie l'affermazioni riportate nel SIA sulla "non contaminazione" dei corsi d'acqua.

Si evidenzia, inoltre, la mancata redazione di un "bilancio idrogeologico" basato su dati pluviometrici effettivi della zona di interesse relativi agli ultimi trenta anni di registrazioni pluviometriche.





Comune di Grosseto
Settore Lavori Pubblici
Servizio Infrastrutture ed Opere di Urbanizzazione

MINUTA

Amministrazione Comunale di Grosseto

Protocollo num. 2160

del: 29.01.2017

Classificazione: W512

Settore Gestione del Territorio
POAP Qualità dell'Ambiente
SEDE

Vs. rif. n. 140918 del 13/12/2016

OGGETTO: Valutazione di impatto ambientale (VIA).
Autostrada Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
Approvazione del progetto definitivo per il tratto Grosseto Sud-Fonteblanda (lotto 4).
PARERE NEGATIVO.

Con riferimento agli elaborati progettuali di cui alla richiesta in oggetto, si fa presente quanto segue.

Il progetto definitivo dell'autostrada in esame incide in maniera disastrosa sulla possibilità di collegamento veicolare delle Frazioni di Rispecchia, Alberese, Marina di Alberese, Ex Enaoli (Festambiente) e del Parco Regionale della Maremma.

Le predette Frazioni e tutta la fascia di territorio costiero, oggi ben collegate e raggiungibili per tramite della superstrada esistente, con il nuovo progetto dell'autostrada non saranno più raggiungibili da uno svincolo sull'autostrada stessa, ma saranno servite e raggiungibili esclusivamente da una viabilità complanare di dimensioni assolutamente insufficienti a garantire lo smaltimento in condizioni di sicurezza dei notevoli flussi di traffico che andranno a gravare sulla strada in questione.

Le caratteristiche della complanare dovranno essere senz'altro equiparate, per tipologia, ad una "Strada extraurbana secondaria di tipo C1" di cui al Nuovo Codice della Strada, con piattaforma non inferiore a mt 10,50 così costituita:

- 2 corsie da mt 3,75 ciascuna;
 - banchine laterali da mt 1,50;
 - 30 cm fondazione in misto granulare stabilizzato;
 - 10 cm base in conglomerato bituminoso;
 - 5 cm binder;
 - 4 cm pavimentazione superficiale in conglomerato bituminoso,
- debitamente illuminata alle intersezioni con la viabilità di raccordo.

Limitativa e strumentale appare la dizione "Strada di servizio" apposta nel progetto definitivo da SAT, con evidente riferimento all'art. 2, comma 4, del D.Lgs. 30/04/1992 n. 285, in quanto la complanare in oggetto, affiancata all'autostrada, non ha la mera funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi delle proprietà laterali alla strada principale, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa, ma ha la funzione principale di collettare, in un'UNICA strada di accesso, i flussi di traffico veicolare per le Frazioni di Rispecchia, Alberese, Marina di

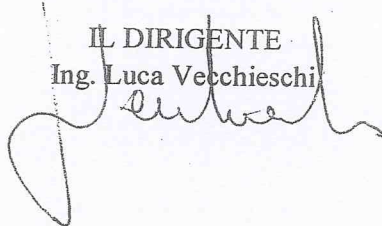
www.comune.grosseto.it

Viale Sonnino, 50 – 58100 Grosseto
Tel: 0564/488111, Fax 0564/23946

Alberese, Ex Enaoli (Festambiente) ed il Parco Regionale della Maremma, non raggiungibili direttamente dall'autostrada.

Premesso quanto sopra, questo Ufficio esprime **PARERE NEGATIVO** sulle dimensioni della strada complanare come proposta nel progetto definitivo in questione.

IL DIRIGENTE
Ing. Luca Vecchieschi

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luca Vecchieschi', written over the printed name.