

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0003372.14-02-2017

COME RICHIESTO DAL DOTT. DI GIANFRANCESCO, PER ACQUISIZIONE AL PROTOCOLLO
DELLA D.G.V.A.A.

S.C.

Da: info@pec.comune.capalbio.gr.it [mailto:info@pec.comune.capalbio.gr.it]

Inviato: martedì 14 febbraio 2017 10:03

A: ctva@pec.minambiente.it; mobilitasostenibile@pec.minambiente.it;

pnm-ii@pec.minambiente.it; segreteria.capogab@pec.minambiente.it

Oggetto: [20170001393] AUTOSTRADA TIRRENICA A12 LOTTI 5 5B PROCEDURA DI
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE



COMUNE DI CAPALBIO prov. Grosseto

(Settore Tecnico)

Via G. Puccini, 32 - 58011 Capalbio (GR)

tel.0564/89771 - fax 0564/897744 e-mail info@comune.capalbio.gr.it

Prot. n.

Al Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Mare
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 – Roma (RM)
pnm-ii@pec.minambiente.it
mobilitasostenibile@pec.minambiente.it
segreteria.capogab@pec.minambiente.it
ctva@pec.minambiente.it

Capalbio, 14 febbraio 2017

Autostrada Tirrenica A12- Lotti 5°, 5B – procedura di valutazione impatto ambientale

La presente per segnalare che la documentazione allegata alla presente sul sito del Ministero dell' Ambiente non risulta presente fra i documenti procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) avviata in data 06/12/2016.

L'invio era stato effettuato a mezzo posta raccomandata. Si richiede pertanto di verificarne la puntuale ricezione e di accoglierle o in via tardiva o in subordine collegarle al prot. n. 0029626 del 06.12.2016 sempre afferente questo Ente e lo stesso oggetto.

In attesa di riscontro, l'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.



IL SINDACO
LUIGI BELLUMORI



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

Ai Consiglieri Regionali
IV Commissione

Bacelli Stefano - *Presidente*
Giannarelli Giacomo - *Vicepresidente*
Gazzetti Francesco - *Vicepresidente Segretario*

Componenti
Donzelli Giovanni
De Robertis Lucia
Fattori Tommaso
Meucci Elisabetta
Monni Monia
Montemagni Elisa

Capalbio, 08 gennaio 2016

Audizione in merito al progetto di completamento dell'A12 Cecina-Civitavecchia – tratto Grosseto Sud-Ansedonia 4, 5B e 5A

PREMESSA GENERALE

Da molti anni si parla della necessità e dell'opportunità di realizzare un'infrastruttura viaria ammodernata che attraversa il territorio della provincia di Grosseto a completamento del progetto del Corridoio Tirrenico San Pietro in Palazzi – Tarquinia.

Oggi ci troviamo ad analizzare il progetto preliminare basato sulla nuova ipotesi di tracciato proposta da Sat e su cui la Giunta regionale con delibere n.241 del 09.04.2013 e 916 del 04.11.2013 aveva espresso il proprio parere raccomandando indicazioni progettuali specifiche e per il quale è in corso il procedimento di Valutazione d'impatto ambientale.



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

Tutte le analisi circa lo stato dell'economia della nostra terra concordano nel ritenere che il *deficit* di infrastrutture è una delle ragioni (forse la principale) che tengono l'economia complessiva della Maremma alcuni punti più in basso rispetto a quelle di altre zone della Toscana.

Si possono tenere insieme le esigenze dello sviluppo che passa attraverso un ammodernamento delle infrastrutture e le ragioni del territorio dove nel tempo si sono realizzati insediamenti lungo il tratto stradale (l'Aurelia) che dovrebbe essere trasformato in autostrada? E' sicuramente molto difficile ma occorre riuscirci senza però che le soluzioni siano solo al ribasso, per le sole esigenze economiche di chi deve costruire.

Ci sembra infatti impossibile raggiungere questi obiettivi se, di fatto, viene sottratta l'unica strada, cioè l'Aurelia, che serve il territorio per tutti i diversi traffici, senza che questi siano separati e se la realizzazione della nuova infrastruttura toglie anziché aggiungere il di più che serve per recuperare il deficit lamentato.

Il tracciato proposto (nel lotto 5A in particolare) è molto simile a quello presentato a seguito dell'accordo del dicembre 2000 condiviso dalle Amministrazioni Comunali di Capalbio che nel tempo si sono succedute, Accordo in cui il Governo incaricava ANAS di adeguare l'Aurelia a strada di grande comunicazione senza pedaggio anche per il tratto a sud di Grosseto. Le differenze ovviamente si apprezzano nella diminuzione delle uscite, nel sistema di esazione e nella mancanza di collegamenti alternativi in continuo per i trasferimenti locali che, seppur in presenza di un intervento tutto pubblico erano comunque contemplati da ANAS e nella più totale assenza di mitigazioni paesaggistiche ed interventi ingegneristici di apprezzabile pregio e di contestualizzazione nel territorio.

Siamo chiamati ad esprimere oggi un parere sul progetto elaborando osservazioni su criticità ed eventuali punti di forza legati alla realizzazione di un'infrastruttura che avrà un effetto sicuramente rilevante per il territorio grossetano.



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

Il progetto presentato prevede una manutenzione straordinaria del tratto a nord di Grosseto e un tratto a pedaggio da Grosseto verso sud con un sistema a barriere che si finanzia anche grazie all'aumento delle tariffe nella restante parte della rete autostradale italiana.

Oltre al forte impatto ambientale, infatti, il problema da sottolineare è l'impatto socio-economico che questo tracciato potrebbe avere sul territorio:

- per lunghi tratti il nuovo percorso si sovrappone a quello dell'attuale Aurelia che è, di fatto, l'unica strada che collega il capoluogo di provincia ai comuni a sud e, per questo, ospita tutte le tipologie di traffico: auto, tir, mezzi agricoli, motocicli. La realizzazione del progetto di Sat comporterebbe, dunque, la sottrazione di una strada e la mancata separazione dei traffici, aggiungendo difficoltà alla viabilità e disattendendo l'esigenza, da sempre rivendicata dal territorio, di avere una nuova infrastruttura a scorrimento veloce per rendere più sicuri e lineari i flussi di traffico;
 - incide su numerose realtà economiche, insediate nelle zone produttive esistenti rispetto alle quali la nuova realizzazione prevede demolizioni o limitazioni degli spazi esistenti. È il caso di aziende agricole che si sviluppano lungo l'attuale Aurelia e dei poli produttivi e industriali (Campolungo, Topaie e Albinia) dove sono presenti realtà importanti per lo più del comparto agroalimentare. Oltre al rischio di compromettere l'indotto turistico dell'intera area (solo il Comune di Orbetello raggiunge oltre 1.200.000 presenze turistiche alle quali si devono aggiungere siti di interesse come Saturnia, Sovana e Pitigliano, Le destinazioni portuali di Monte Argentario, il parco della Maremma, Capalbio) per l'incremento delle difficoltà di accesso all'autostrada (accesso unidirezionale, complicazione nell'accessibilità all'autostrada) e la mancanza di una complanare per la viabilità alternativa per gli spostamenti locali in continuità lungo il tracciato. La rete prevista infatti è parziale, discontinua, tortuosa e insufficiente (si prevedono rami
-



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

anche di careggiata di larghezza di 5mt e in qualche tratto anche strade senza bitumatura)

- vicinanza eccessiva ai centri abitati. Il tracciato proposto incide in maniera pesante in molti contesti urbani, in particolare: ad Orbetello scalo, dove si sovrappone all'area artigianale di Campolungo e ridossa la Laguna e l'abitato chiudendo gli spazi di esodo; ad Albinia, dove si sviluppa poche decine di metri dal centro abitato ingabbiando la frazione all'interno di una griglia soffocante di infrastrutture; e a Fonteblanda, divisa dall'autostrada.
 - pedaggio. grava sulle spalle per lo più dei cittadini residenti nell'area che per raggiungere i centri maggiori in particolare il capoluogo di provincia, in cui si concentrano i servizi essenziali e in generale la maggior parte delle attività della vita quotidiana, saranno costretti a pagare un pedaggio per l'assenza di percorsi alternativi. In particolare, la barriera in località Grosseto sud costringe al pagamento del pedaggio gli abitanti di Rispecchia e Alberese, l'inserimento della barriera di Fonteblanda implica l'onere del pedaggio a cittadini ed imprese di molti comuni (Capalbio, Manciano, Pitigliano, Sorano, Orbetello, Monte Argentario, Isola del Giglio). Per le imprese e per gli abitanti dei vari centri che si trovano lungo il percorso potrebbe diventare una spesa insostenibile al punto da costringerli a chiusura e trasloco. E l'ipotesi di esenzione parziale dal costo del pedaggio per 5 anni o per 20 chilometri pare andare proprio in questa direzione. Una vera e propria beffa.
 - Barriere. L'Autostrada è della tipologia con barriere d'esazione con pochi, pochissimi svincoli aperti per l'uso libero e questo rende difficile se non impossibile l'uso al traffico locale della infrastruttura costretto a percorrere la viabilità esistente non adeguata. Questi elementi sovvertono quello che è il concetto di sistema cd aperto. Il nuovo modello, cambiato rispetto alla proposta precedente modifica in modo sostanziale anche il lotto 5A Capalbio già approvato dal CIPE con propria determinazione n. 85/2012 ma ne modifica sostanzialmente la
-



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

natura anche a causa della scarsità di risorse ed un piano finanziario che non sostiene l'opera con l'evidenza della diminuzione dei flussi di traffico che non supportano in nessuna misura l'opera attraverso un progetto di finanza;

- Contributo regionale. Ulteriori esenzioni ancora ipotetiche con finanziamento annuale versato alla Regione Toscana e ribaltato a cittadini residenti risultano totalmente insufficienti. Dalle carte depositate sembra non essere stato presentato il Piano Economico e Finanziario, cioè ad oggi non è dato sapere quanto costa complessivamente l'opera, come si ripaga e con quali tariffe di pedaggiamento definitive.
 - iniquità tra cittadini a nord e a sud di Grosseto. L'autostrada diventa tale sostituendosi all'Aurelia con maggiori limitazioni di ingresso e di uscita e a pedaggio da Tarquinia a Grosseto Sud, mentre a nord di Grosseto, con l'attuale variante Aurelia, con caratteristiche di strada di grande comunicazione aperta, che dunque rimane senza pedaggio (può contare anche sulla vecchia strada statale Aurelia come complanare alternativa);
 - cantieristica. Da non sottovalutare anche la costruzione del cantiere per la realizzazione della nuova strada: lunga durata, ampie zone interessate, disagi alla viabilità. La localizzazione delle aree cantieristiche denota una scarsa attenzione all'ambiente perché il campo base previsto in zona Banditella è in un'area contigua al Parco della Maremma, l'area cantieristica in zona Orbetello è prevista quasi in Orbetello Scalo, in zona Capalbio in Capalbio Scalo. Questo appare più vicino alle esigenze logistiche di chi realizza che non a quelle del territorio che deve convivere per anni con i lavori senza poter utilizzare viabilità alternativa.
 - questione procedura tecnico amministrativa. La procedura con cui è stato ripubblicato il tracciato con la VIA dei due lotti Ansedonia-
-



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

Grosseto Sud è ancora quella di cui alla legge Obiettivo e non quello della procedura ordinaria. il nuovo Codice Appalti DLGS n. 50 del 18 aprile 2016 ha cancellato la legge obiettivo, che resta per le opere già avviate con questa procedura come il presidente dell'Anac Raffaele Cantone ha chiarito con un parere che per opere in itinere ovvero quelle che hanno già avuto una deliberazione al Cipe o quelle la cui procedura di VIA sia stata già avviata prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti. il tratto Ansedonia-Grosseto non ha mai superato la V.I.A. e quindi la deliberazione del Cipe. E' da chiarire ancora la legittimità del rinnovo della concessione a SAT in corso di verifica presso la Commissione europea, sotto diversi profili. Non sono conosciuti i termini del procedimento utilizzato e le eventuali scadenze prescrittive.

BREVE ANALISI DEL PROGETTO AUTOSTRADALE

Le caratteristiche dell'autostrada sono quelle di una strada di "categoria A" (come da definizione del DM 05/11/2001): larghezza complessiva pari a 24.00m, composta da due carreggiate distinte suddivise da un margine interno di 3.00m con banchine in sinistra di 70 cm; ciascuna carreggiata è composta da 2 corsie di marcia di larghezza L=3.75m e da corsie di emergenza di larghezza L=3.00m, l'argine dei rilevati è caratterizzato da una larghezza di 1.30m mentre nelle sezioni in trincea è prevista una cunetta di circa 1.00m di larghezza. Il tracciato progettato da Sat risulta avere sezioni in rilevato (sovrapposto all'Aurelia da 1 a 5 m in altezza), in trincea, in galleria (nel lotto 5b) e in viadotto.

Nella Relazione Generale si specifica che: *"Nell'ambito del progetto sono poi compresi una serie di interventi finalizzati a riqualificare e integrare parte della viabilità connessa di tipo extraurbano, interferita dall'autostrada o comunque ricadente nell'area di interesse. Nello specifico si evidenziano 3 tipologie di viabilità a destinazione particolare (D.P.) con sezione trasversale di 4.00m, di 5.00m e di 7.00m ed una di tipo "sterrata" da 4.00m di collegamento podereale e di accesso ai "caselli" ed alle sottostazioni ferroviarie. In alcuni casi il riposizionamento o la*



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

realizzazione delle nuove viabilità D.P. da 7.00m e 5.00m vicinali ha reso preferibile la loro sistemazione in complanare all'asse autostradale al fine di contenere gli ingombri ed il consumo di territorio."

- il lotto 1 è stato già realizzato, il lotto 6A è in fase di realizzazione, i progetti definitivi dei lotti 2, 3, 5A e 6B, pubblicati nel giugno 2012, sono stati approvati dal CIPE in data 3 agosto 2012 (Delibera 85/2012) e le modifiche localizzative dei lotti 5A e 6B, in ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni ricevute, sono state pubblicate nel febbraio 2014. Per tali due lotti SAT ha proceduto nel gennaio 2016 ad una revisione progettuale che, tenendo anche conto delle istanze formulate nelle osservazioni all'ultima pubblicazione, attua le ottimizzazioni richieste dal Protocollo di Intesa del 13.05.2015.
- I lotti 4 e 5B sono stati stralciati dalla pubblicazione del giugno 2011 e, anche con riferimento alla prescrizione n. 4 del CIPE (Delibera 85/2012), SAT ha cominciato un'operazione di confronto di tracciati che si è concretizzata in uno studio di fattibilità già oggetto di valutazione da parte della Regione Toscana con Delibera del 4 novembre 2013, alla quale lo stesso Protocollo di Intesa del 13.05.2015.

Nello sciagurato *Protocollo di Intesa del 13.05 2015 sottoscritto anche dalla Regione Toscana non conosciuto ai territori e secretato da Sat all'accesso dei comuni, ha specificamente determinato che:*

- per i lotti 5A (Ansedonia-Pescia Romana) e 6B (Pescia Romana-Tarquini) debbano essere apportati "interventi di ottimizzazione con la finalità di contenimento dei costi", Per i lotti 2 (San Pietro in Palazzi – Scarlino) e 3 (Scarlino – Grosseto sud) gli interventi previsti nella progettazione definitiva approvata con prescrizioni e raccomandazioni vengano sostituiti da interventi di risanamento della attuale viabilità SS1 Variante Aurelia, consistenti nella riqualifica della pavimentazione ed in ulteriori interventi puntuali, che saranno proposti dal Concessionario e condivisi dal concedente, atti a migliorare li standard di sicurezza. La
-



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

tratta manterrà le attuali caratteristiche geometriche, senza prevedere alcun intervento relativamente alla bretella di Piombino (lotto 7) che pertanto non verrà più realizzata nell'ambito concessionario;

- per i lotti 4 (Grosseto sud - Fonteblanda) e 5B (Fonteblanda - Ansedonia) la progettazione definitiva e il relativo SIA debba essere elaborato secondo lo studio di fattibilità su cui si è espressa la Regione Toscana con Delibera 916 del 4-11-2013, "apportando tutti i necessari miglioramenti in funzione del sistema di pedaggio di tipo aperto, ed al fine di ridurre i costi ed il consumo di territorio".

Inoltre, è previsto che per entrambe le tratte Tarquinia-Ansedonia e Ansedonia-Grosseto sud, e dunque per i lotti 5A, 6B, 5B e 4, il sistema sia di tipo "aperto" (ma solo nelle relazioni), con la previsione infatti di tre barriere, situate in corrispondenza di Capalbio, Fonteblanda e Grosseto sud.

In seguito alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa, SAT ha proceduto dunque ad un riesame dello Studio di fattibilità del 2013 ed alla proposta di revisione del lotto 5A Capalbio.

OSSERVAZIONI

L'intervento prevede l'adeguamento ad autostrada della SS n.1 Aurelia, mediante un ampliamento dell'attuale sede stradale a doppia carreggiata (due corsie per senso di marcia). Nella progettazione di questo tratto rientra altresì la riqualificazione ed integrazione di una serie di viabilità locali connesse all'opera che si configurano principalmente come tratti in complanare all'asse autostradale e che vanno a riconnettere il tessuto viario esistente, altrimenti interrotto dall'intervento di progetto e dalla dismissione degli svincoli esistenti di Montiano, Rispecchia ed Alberese (per quest'ultimo è prevista la realizzazione delle rampe di ingresso/uscita per/da Roma). Il tracciato autostradale di progetto ripercorre il sedime esistente ad eccezione di due tratti nei quali sono previste altrettanti varianti plano-altimetriche,



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

dovute all'impossibilità di adeguare il tracciato della SS1 Aurelia alle caratteristiche geometriche di progetto, oltre ad una variante altimetrica:

- variante plano-altimetrica di Rispecchia, circa 2.1 Km di lunghezza, nella quale il tracciato autostradale in corrispondenza dello Svincolo di Montiano si pone prima ad est del sedime esistente per poi attraversare la statale SS1 e spostarsi ovest;
- variante plano-altimetrica di Alberese, circa 0.9 Km di lunghezza, in corrispondenza dell'omonima stazione ferroviaria nella quale il tracciato si pone ad ovest della sede esistente;
- variante altimetrica a fine tracciato in corrispondenza della Barriera di Esazione, circa 0.5 km di lunghezza, per garantire la sicurezza idraulica nel tratto in affiancamento al Collettore Orientale.

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

In relazione alla proposta di tracciato autostradale di cui alla "istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale - Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia lotto 4 e 5b, tratto Fonteblanda - Ansedonia", si segnalano le seguenti criticità:

1) Criticità relative al lotto 4 (Grosseto sud - Fonteblanda)

- a. la complanare risulta non continua, frammentata e di sezione variabile. In alcuni tratti questa si presenta di 7 metri, in altri di 4 metri (nel tratto del Mulinaccio si discosta ampiamente per aggirare il cantiere). Inoltre dal bivio di San Donato la complanare scompare (strada al servizio dei poderi di m.4,00). Si propone una strada della tipologia extraurbana "C1" di m. 8,50, come disciplinato dal Codice della Strada;
- b. con riferimento al tratto finale prima di Fonteblanda la complanare risulta di 4 m. Si propone una continuità fisica di tutta la complanare da



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

Grosseto sud a Capalbio pari a 8,50 metri, ampiezza necessaria per TPL, Mezzi di soccorso, TIR, ecc.;

c. Il Cantiere e il Campo Base (CB01) ubicato sulla strada del Mulinaccio sembra occludere l'unico passaggio per mezzi di soccorso da e verso tutta la zona compresa tra Rispecchia, Alberese, Marina di Alberese e la Stazione di Alberese nei momenti di allagamento dei sottopassi di Rispecchia e della Stazione di Alberese;

d. Il Cantiere e il Campo Base (CB01) sono collocati all'interno del Parco della Maremma con conseguenze in ordine a: inquinamento luminoso, sonoro, produzione asfalti, calcestruzzi depositi carburante, ecc.;

e. Da valutare il posizionamento della barriera di esazione nel Comune di Grosseto: nel progetto in esame è prevista in loc. Spadino (attuale uscita Grosseto sud) mentre il progetto del 2008 prevedeva un'uscita a Banditella, per l'eccessivo impatto paesaggistico che potrebbe avere sulle colline di Grancia, oppure l'ipotesi di traslarla ancora più a nord in conseguenza anche della capacità di raggiungere Grosseto da sud, in particolare la garanzia di raggiungibilità dell'ospedale Misericordia di Grosseto. In ogni caso sono necessari degli svincoli nelle due direzioni e una viabilità adeguata che consenta di muoversi dalle frazioni di Rispecchia e Alberese verso la città di Grosseto (con spostamento della barriera verso nord all'intersezione con la E78 uscita Grosseto - Roselle);

f. Appare inutile e eccessiva la previsione di una stazione di servizio a sud del Parco della Maremma

g. Sembrano non rispettate le norme sul rischio idraulico sia sui corsi d'acqua esistenti, che per le parti del tracciato ricadenti in zona a rischio idraulico (tempo di ritorno di duecento anni);

h. Si segnala inoltre che con la variante di Rispecchia viene eliminato il biotopo costituito dal bosco di sughere, censito negli atti della Provincia e della Regione;

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



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G. Puccini, 32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

2) Criticità relative al lotto 5b (Fonteblanda – Ansedonia)

- a. Il rilevato della nuova strada sopra l'attuale Aurelia di altezza dai 3 ai 5 m presenta evidenti impatti paesaggistici in zone vincolate (fascia costiera e lagunare);
- b. la Barriera di Fonteblanda, deve essere eliminata, oltretutto provoca un eccessivo impatto paesaggistico, già aggravato dal nuovo cavalcavia, posizionato all'apice della collina di Fonteblanda, da realizzare in sostituzione della precedente ipotesi del sottopasso per il Porto di Talamone (passaggio dei mezzi per il trasporto eccezionale da e per il porto);
- c. Non è garantita una sufficiente area per lo sviluppo della zona produttiva di Fonteblanda al servizio del Porto di Talamone;
- d. Con riferimento alle Acque termali Osa, non sussistono elementi di garanzia a tutela della risorsa;
- e. In relazione alla Zona umida di Campo Regio, la stessa appare deturpata (fino alla sua scomparsa definitiva) dal rilevato autostradale a fianco della ferrovia, con funzioni di contenimento idraulico a valle della cassa di espansione invece che a monte in vicinanza dell'argine remoto (come emerge dalle richieste della Regione). Prevedere il passaggio più a monte, tra il limite delle aree esondabili e il terrazzo morfologico, garantirebbe: un allontanamento del tracciato dalle sorgenti dell'Osa, un ulteriore elemento di arginatura per la cassa di espansione in fase di realizzazione, una salvaguardia concreta della zona umida di Campo Regio;
- f. Il rilevato autostradale passa nelle vicinanze alla zona termale dell'Osa, area di protezione idrogeologica delle sorgenti termali, con possibili interferenze con la falda;
- g. Con riferimento all'abitato e alla zona industriale di Albinia, si rileva che non sono state tenute nella debita considerazione le relazioni urbanistiche con la frazione: scompare infatti l'area per lo sviluppo Produttivo di Albinia (vedi PTC: Grande ambito produttivo della zona sud della Provincia);
- h. Il tracciato, affiancando la ferrovia, determina la scomparsa dei piazzali interni ai lotti esistenti dei capannoni artigianali della lottizzazione di Campolungo. L'impatto dell'autostrada, che determina un vero e proprio



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 80218960532

contatto fisico con i fabbricati industriali esistenti e in attività, è eccessivo e non accettabile per le conseguenze economiche e logistiche sulle singole strutture produttive. I lotti esistenti e i relativi piazzali sono in parte espropriati per poter realizzare nuove viabilità e nuovi accessi in ragione della scomparsa della strada di lottizzazione quale nuovo sedime dell'autostrada;

i. In affiancamento alla ferrovia la struttura viaria non rispetta i 30mt di fascia di rispetto obbligatoria

j. Alcuni poderi agricoli sono stati circondati dalle rampe dello svincolo di Albinia;

k. Il Viadotto di Albinia, alto 11 m., appare di rilevante impatto paesaggistico;

l. La sovrapposizione dell'Autostrada all'Aurelia ad Orbetello Scalo comporta la demolizione dei fabbricati presenti tra le due carreggiate dell'attuale Aurelia;

m. Non esiste la possibilità in direzione sud di uscire a Orbetello Scalo, con l'effetto che tutto il traffico verso Orbetello e i centri urbani del Comune di Monte Argentario è obbligato a uscire a Ansedonia.

n. Il passaggio dell'Autostrada internamente ai centri abitati comporta la realizzazione di barriere antirumore di altezza in alcuni casi di 7 m., con rilevanti impatti paesaggistici;

o. Con riferimento alla complanare, si rileva che in relazione al tratto dal bivio di S. Donato allo svincolo di Fonteblanda la sezione è di 4 m.; dallo svincolo fino all'innesto sull'Aurelia la complanare è di 5 m.; dopo Campolungo l'Autostrada si sovrappone all'Aurelia e la complanare assume una sezione di 7 m. che prosegue fino allo svincolo con la strada Pedemontana.

p. ulteriori criticità ambientali. nel tratto da Ansedonia a Patanella, il tracciato si affianca al rilevato ferroviario superandolo in altezza, interferendo così con le aree umide protette (Laguna di Orbetello)

q. vincoli archeologici. Risulta di rilievo l'azione di tutela dei vincoli archeologici presenti. Dalle tavole emergono, lungo il tracciato previsto, numerosi siti interessati da vincoli di natura archeologica. tratto terminale dell'Abegna, Abegna Fornaci, Casa Brancazzi, La Provincia oltre allo



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G. Puccini, 32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

svincolo Ansedonia Sud a cui realizzazione complessiva interessa in parte anche il territorio comunale di Capalbio, dove sono presenti affioramenti di strutture archeologiche

3) Criticità relative al lotto 5A (Ansedonia-Tarquinia)

In conseguenza della nuova proposta progettuale SAT propone di modificarlo con il sistema di esazione a barriere aperte con modifica della localizzazione del casello di esazione e lo scarico senza adeguamento di tutto traffico locale. Una modifica sostanziale che non è stata ripubblicata per l'esame delle modifiche e l'assunzioni dei nuovi pareri relativi in ordine alla Valutazione di impatto ambientale. I pareri espressi non sono confermabili in questa nuova configurazione. Ulteriori dettagli circa il lotto 5A si rimandano agli allegati che della presente fanno parte integrante e sostanziale.

CONCLUSIONI

L'opera proposta non risponde alle esigenze del territorio, non raggiunge l'obiettivo di aumentarne la competitività, costituisce in questo modo un aggravio in termine di peso economico ed è un potenziale danno alle condizioni socio economiche attuali delle comunità interessate, in particolare di tutta la Maremma a sud di Grosseto.

Pare non rispondere a sufficienza alle richieste che la Giunta regionale toscana aveva avanzato nel 2013 all'esame del tracciato proposto.

Il peso del pedaggio per i volumi di traffico si scarica in modo insostenibile sulle realtà locali e il disegno dell'opera non consente di scegliere percorsi alternativi. Le ipotesi di riduzioni e esenzioni sono vaghe e insufficienti per tutte le comunità interessate. Il sistema di esazione per come congegnato con tre barriere tra Capalbio e Grosseto sud, infatti, non permette di includere tutti i residenti tra i beneficiari di una eventuale esenzione. La mancanza di complanari per una viabilità alternativa, obbligata per i mezzi inibiti alla



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G. Puccini, 32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

circolazione in autostrada e utile per gli spostamenti pendolari verso e di ritorno al centro di servizi di maggiore rilievo costituito dal capoluogo di provincia rende l'infrastruttura eccessivamente onerosa per le comunità attraversate.

Persistono criticità progettuali sul fronte degli spazi intorno ai centri abitati del comune di Orbetello, l'interferenza con le principali aree produttive del territorio per le produzioni agroalimentari che guidano l'economia locale, l'inaccessibilità di grandi, gravi incoerenze sotto il profilo del rispetto della pericolosità idrogeologica per la sovrapposizione con opere di contenimento in fase di realizzazione e per il mancato rispetto dei tempi di ritorno prescritti per ogni altra trasformazione nell'area.

Rischio di incremento del traffico dentro alla città di Grosseto e scarsa accessibilità del Parco della Maremma nell'ultimo tratto a nord dell'opera.

Si richiamano infine ulteriori indirizzi di cui tenere conto:

1. studiare alternative per l'accesso da Alberese-Rispescia (Parco della Maremma) a Grosseto, sia sul fronte di una vera viabilità alternativa che dell'implementazione degli svincoli autostradali;
2. La questione delle barriere di esazione;
3. realizzare in continuo una viabilità alternativa a due corsie in categoria C1 (strade provinciali) che permetta di congiungere Grosseto con il confine regionale. Qualora questa realizzazione non fosse realizzabile per cause di forza maggiore è indispensabile, per quei tratti, realizzare una viabilità minore per i mezzi inibiti alla circolazione autostradale e sia interamente e totalmente gratuito il passaggio in autostrada a tutti gli altri mezzi;
4. valutazione di progetti che contemperino l'allargamento della variante di Albinia ed allontanamento considerevole dall'attuale previsione per consentire alla frazione di liberarsi del groviglio infrastrutturale che altrimenti patirebbe con il ridosso di ferrovia, svincolo Aurelia, attuale Aurelia e nuova autostrada.



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

5. Ricercare nuova soluzione per evitare l'interessamento della zona industriale di Campolungo, di fatto interdetta dall'attraversamento dell'autostrada.
6. Allungamento ulteriore della galleria artificiale su Orbetello Scalo, per limitare il contrasto della nuova realizzazione con lo sviluppo armonico delle attività sociali della città
7. Riprogettazione logistica della cantierizzazione per evitare il sicuro interessamento per lungo tempo delle comunità concentrate nei centri abitati anche oltre il disagio della realizzazione dell'opera
8. Presentare un piano economico-finanziario che finalmente sia elemento di discussione. Seppur richiesto in molte occasioni, non è stato mai fornito agli enti locali e alla Regione Toscana per verificare congruità, adeguatezza del prelievo, incidenza del traffico locale sull'autofinanziamento, ricadute sociali effettive.

Ad integrazione della presente relazione in merito ai lotti 4 e 5B si allega quale parte integrante e sostanziale:

- Delibera di consiglio comunale n. 55 del 16.12.2016;
- Delibera della Giunta Comunale n. 04 del 03.01.2017;
- Atto Presidenziale della Provincia di Grosseto n. 04 del 05.01.2017

In merito al lotto 5A contiguo al lotto 5B si ritiene doveroso allegare quale parte integrante e sostanziale alla presente relazione:

- Copia della corrispondenza con la Regione Toscana del 22.05.2013;
- Verbale della delibera Commissariale (con i poteri del Consiglio Comunale) n. 9 del 09.04.2014;
- Copia corrispondenza inviata Assessore Ceccarelli del 06.10.2015;
- Copia corrispondenza inviata Assessore Ceccarelli del 20.10.2016;
- Copia corrispondenza inviata Assessore Ceccarelli del 02.12.2016;



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

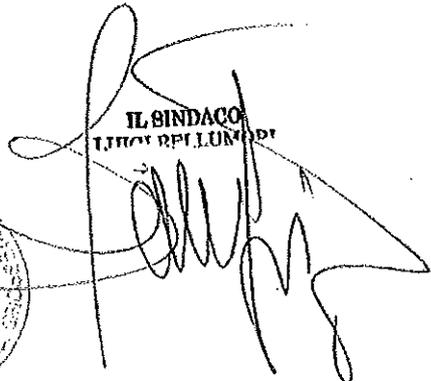
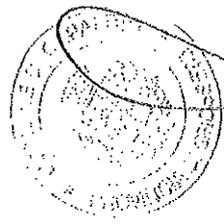
Via G.Puccini,32 58011 Capalbio (GR)

Tel . 0564897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail segretario@comune.capalbio.gr.it

C. FISC.: 00218960532

Ringraziando per la gentile attenzione, si resta a disposizione per ogni chiarimento dovesse oltremodo necessitare.

Cordiali saluti.


IL SINDACO
LUIGI REI LUMI


All.ti. n. 8



VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Numero Registro Generale 55 del 16-12-2016

Oggetto:

AUTOSTRADA TIRRENICA LOTTO 4 e 5B: TRATTO GROSSETO - ANSEDONIA AVVIO PROCEDIMENTO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE SU PROGETTO DEFINITIVO - CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

L'anno Duemila sedici, il giorno Sedici del mese Dicembre, alle ore 09:15, in prosecuzione di seduta, presso la sala Consiliare, si è riunito il Consiglio Comunale previa convocazione partecipata a norma di Legge ai Sigg. Consiglieri, in seduta ordinaria di prima convocazione.

All'appello risultano:

Presenti	Assenti
BELLUMORI LUIGI	SERRA ANDREA
TEODOLI ALESSIO	BIANCIARDI SETTIMIO
BURLANDI LUCA	TERNI LUCA
CONTINENZA ALESSANDRO	STEFANI MARZIA
PIPI GIULIA	PICCOLOTTI LUCIANO
ALFEI EMANUELA	
MASSIMI ENRICO	
NARDI GIAN CARLO	

Presenti: 8	Assenti: 5
Assegnati: 13	In Carica: 13

Alle ore 10,25 entra il Consigliere PICCOLOTTI
Quindi i presenti diventano 9

Verificato che gli intervenuti sono in numero legale, assume la presidenza Luigi Bellumori nella sua qualità di Sindaco.

Partecipa il Segretario Comunale Dott.ssa Mirella CAVUOTO

La seduta è Pubblica.

Il Presidente sottopone all'approvazione del Consiglio Comunale la seguente proposta di Deliberazione.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Il Sindaco introduce l'argomento puntualizzando come vi sia stata la più ampia informativa ai consiglieri comunale sulla questione di richiesta confronto arrivata da Sat sui lotti 4 e 5B nelle settimane scorse. Da un punto di vista generale restano aperte numerose questioni sul Corridoio Tirrenico e sulla proposta progettuale che Sat promuove peraltro ben rilevate sia nella delibera di Giunta che nella proposta di Consiglio Comunale. Nello specifico, una riguarda la verifica circa la legittimità della concessione da parte di Sat sotto il profilo della concorrenza/rinnovo senza procedura di evidenza pubblica, infrazione aperta presso la commissione europea. Altro ragionamento poi va fatto sulla sovrapposizione di due tracciati: l'ipotesi dell'attuale tracciato e il tracciato dell'accordo 2000 governo Amato che potrebbe essere utile al dibattito perché i due tracciati quasi si sovrappongono nella stragrande maggioranza del percorso, anche in quel tracciato in cui si dichiarava una messa in sicurezza era previsto l'allargamento della sede, la chiusura delle uscite a raso, la realizzazione di parti di viabilità di connessione locale ai limitati accessi e il by pass di Albinia proprio in virtù del fatto che la sede stradale dell'Aurelia in Albinia non raggiunge i limiti previsti dalle legge e quindi è necessario bypassarla. Questi due tracciati sono verosimilmente sovrapponibili, il che fa anche concludere che la differenza sostanziale e prioritaria tra messa in sicurezza dell'Aurelia 2000 e attuale tracciato la faccia il pedaggio. E due tracciati sono sicuramente sovrapponibili e per la parte Rosignano-Grosseto sud lo è, è un adeguamento autostradale con l'allargamento della sede stradale e una modifica del tracciato secondo criteri di maggiore sicurezza e quindi adeguamento semplice come era previsto in quel caso e da Grosseto sud a Chiarone è una quasi totale sovrapposizione all'attuale sede occupata dall'Aurelia con la variante significativa di Albinia e più modesta a Torba. Se così è, la differenza la fa il pedaggio, una parte di questo tracciato di paga e una no. Questo non può essere accettato.

Sul tracciato oggetto di discussione oggi in consiglio comunale, ci sono alcuni punti che non sono stati ancora affrontati nel modo più approfondito e sostenibile possibile abbiamo inserito nelle premesse della delibera. In particolare, alla parte lotto 4 da Grosseto sud a Rispecchia ingresso e inaccessibilità al parco della maremma se non previo pagamento per dove è collocata la barriera e il problema di attraversamento di un'aria molto delicata che è quella del parco perché continua ad essere una questione rilevante.

Secondo elemento critico puntuale: allontanamento ulteriore del bypass di Albinia, il viadotto previsto nel bypass inizialmente era veramente addossato alla frazione in cui è presente un importante centro di produzione e economico (zona produttiva agroalimentare più significativa della maremma) centro di riferimento per relazioni molto ampie. Nell'attuale tracciato è stato spostato ancora troppo poco perché le attuali connessioni con lo sviluppo potenziale di Albinia, la parte produttiva di Albinia e la parte periurbana di Albinia, che è una rete poderale molto fitta vicino all'abitato e che è integrata anche dal punto di vista della pianificazione con il centro abitato.

Proseguendo ancora verso sud l'intersezione e quindi la nuova sovrapposizione all'attuale Aurelia che interseca un'altra zona produttiva, quella di Campolungo, dove l'incrocio anche per le notifiche per l'occupazione d'urgenza non hanno chiarito il fatto che quella zona possa o no, essere considerata salva dal punto di vista della sua esistenza oppure debba essere come altre costruzioni lungo il tracciato ritenuta da demolire e quindi eventualmente da trasferire e comunque



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

da indennizzare come aree che devono sparire. Perdere luoghi produttivi significa mortificare ancora di più una realtà che fa fatica ad uscire dalla crisi. Orbetello è un comune di 14mila dove l'attraversamento autostradale è di 22 km e uno snodo come Albina che ne rappresenta almeno 50mila perché tutta la parte delle Colline del Fiora afferisce ad Albina. Quel territorio attraverso l'autostrada è diviso in due, è un'autostrada che addossa ai centri abitati e ne limita le relazioni e in più si sovrappone all'unica infrastruttura che oggi è utilizzata per tutte le funzioni trasportistiche su gomma. Lì si sovrappongono traffici diversi: separarli avrebbe significato un'altra scelta, quella di fare un'altra infrastruttura, oggi noi stiamo decidendo di sottrarre al territorio quello che serve al territorio rendendo prevalente la lunga percorrenza e sacrificando invece alcuni traffici o rendendo più complicati quelli locali. Questa è una scelta sbagliata. Il volume di traffico è quello che anche la Regione Toscana deve cercare di comprendere e sarebbe utile conoscere sul quel complessivo (e che Sat non rivela), qual è l'incidenza del traffico locale sul totale dei flussi. Critica dura all'ipotesi della stazione di pedaggio dopo Fonteblanda che afferisce tutti entro questi 22 km e le relazioni con il centro di riferimento principale del servizio pubblico. Questo è un elemento da non trascurare perché non esiste un altro luogo, in Toscana, dove la distanza dal servizio pubblico è così rilevante. Con questo nuovo progetto, si rischia di determinare una profonda iniquità tra cittadini anche locali perché sarebbe utile sapere anche qui un numero: di questo miliardo e 400milioni - costo presunto dell'infrastruttura - quanta è l'incidenza di quel costo da Rosignano a Grosseto sud e quanta quella da Grosseto sud ad Ansedonia? Perché anche qui avere un miglioramento delle condizioni del diritto alla mobilità di una fetta significativa di cittadini residenti nella provincia di Grosseto chiediamo che questa intera opera venga sostenuta da soltanto queste 50mila persone che è decisamente una questione da affrontare. Se il progetto rimane questo, non si può che essere contrari, come detto con determinazione anche nel corso dell'incontro che si è tenuto qualche giorno fa presso il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti a Roma. Termina, ricordando la contrarietà ad ogni compromesso sul lotto 5 A di cui ancora non si conoscono gli sviluppi e che sarà oggetto dell'incontro pubblico che si terrà a Borgo Carige il 30 dicembre p.v. Si chiede come si fa a ammodernare l'attuale Aurelia a nord di Grosseto e a lasciarla gratuita e invece nella parte sud della provincia dove non c'è nemmeno la viabilità alternativa realizzare un'autostrada a pagamento. Questa sarà una scelta che distruggerà l'economia del territorio. A parte una serie rilevante di criticità sul progetto, la diminuzione dei flussi traffico che non giustificano una simile infrastruttura, l'assenza di un piano economico-finanziario, l'isolamento forzato di alcune Comunità, l'assenza di viabilità complanare idonea, la distruzione di economie locali e danni irrimediabili al paesaggio ed all'ambiente vero volano di questo territorio, l'autostrada che a Capalbio ed Orbetello vogliono con pervicacia la Regione Toscana ed il Governo attraverso l'inadeguatezza, l'inaffidabilità e l'assenza di risorse del Sat, sarà dunque a carico delle generazioni attuali e future. Un'infrastruttura che diventa uno scempio nei confronti del quale è necessario mostrare tutta la nostra contrarietà.



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista la proposta di deliberazione sotto riportata;

favorevoli: unanimità

Dato atto che nei confronti della medesima sono stati espressi i pareri prescritti dall'art. 49 del D.Lgs. 267/2000;

DELIBERA

di approvare in ogni sua parte la suddetta proposta di deliberazione.

Successivamente, stante l'urgenza di provvedere

IL CONSIGLIO COMUNALE

Con voti favorevoli: unanimità

DELIBERA

Di rendere la presente deliberazione immediatamente eseguibile



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

**PROPOSTA DI
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

N° 61 DEL 07-12-2016

Settore: SETTORE TECNICO

Servizio: Opere Pubbliche

Oggetto:

AUTOSTRADA TIRRENICA LOTTO 4 e 5B: TRATTO GROSSETO - ANSEDONIA AVVIO PROCEDIMENTO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE SU PROGETTO DEFINITIVO - CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTA la delibera della Giunta n. 147/2016 relativa all'oggetto, che di seguito integralmente si riporta:

PREMESSO che in data 01.12.2016 con prot. n. 11934 il Comune di Capalbio ha ricevuto dalla S.A.T. l'istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di impatto ambientale ai sensi degli art. 165 e 167, comma 5), e dell'art. 183 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. relative al progetto definitive: Completamento A12 - Cecina-Civitavecchia. Tratto: GROSSETO SUD - ANSEDONIA, lotto 4 e lotto 5B;

DATO ATTO che la documentazione pervenuta in allegato al protocollo di cui sopra consta di:

1. Progetto Definitivo;
2. Studio di impatto ambientale;
3. Sintesi non tecnica dello studio di impatto ambientale;
4. Copia del testo dell'avviso che è stato pubblicato il giorno 1 dicembre 2016 sulle testate: "Il Sole 24 ore" e "Il Tirreno";
5. Copia della dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il valore delle opere e l'importo del contributo dello 0,5 per sul valore delle opere da realizzare;
6. Copia della quietanza del pagamento del contributo di cui al punto precedente;
7. Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante la veridicità delle informazioni contenuto nello studio di impatto ambientale;
8. Piano di utilizzo;
9. Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4, comma 1, d.m. 161/2012;

RILEVATO come il documento riguarda essenzialmente l'attraversamento dell'asse autostradale nel territorio di Orbetello ed è stato elaborato da S.A.T. in osservanza della prescrizione n. 4 del CIPE (delibera 85/2012), delle delibere n. 241 del 09.04.2013 e n. 916 del 04.11.2013 della Regione Toscana, con un progetto corredato da SIA, rivisto tenendo conto:

- permeabilità ad Orbetello scalo;



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

- affiancamento ferrovia zona artigianale di Campolungo -
- attraversamento zona Albinia
- attraversamento zona Fonteblanda
- permeabilità zona Fonteblanda
- ridurre l'impatto dei viadotti
- garantire ovunque il deflusso delle acque

VISTO le delibere della Giunta Regionale Toscana n. 682 del 01.08.2012; n. 241 del 09.04.2013 e 916 del 04.11.2013;

RITENUTO, che per l'Ente scrivente, chiamato ad esprimersi sulla progettualità dei lotti 4 e 5B anche nel corso dell'incontro convocato a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il giorno martedì 13 dicembre 2016, sia necessario RILEVARE come vi sia nel tracciato Capalbio - Grosseto l'inserimento di un'altra barriera di pedaggio all'altezza di Fonteblanda (dopo quella di Capalbio nel lotto 5A) che di fatto implica l'onere del pedaggio a carico di tutti e cittadini ed imprese di Capalbio, Manciano, Orbetello, Monte Argentario e Isola del Giglio e sull'assenza a livello progettuale di ogni e qualsiasi viabilità di ricucitura, secondaria e/o di collegamento. L'autostrada attraversa il territorio sostituendosi all'attuale S.S. n. 1 Aurelia non considerando minimamente la viabilità e gli spostamenti interni; un'infrastruttura che diventa una vera e propria barriera fisica mentre la S.S. n.1 Aurelia riveste un ruolo importante di viabilità di collegamento locale. Un'infrastruttura non sufficientemente ponderata e che pensata per essere realizzata con poche risorse rischia di stravolgere un intero territorio isolandone alcune parti. Un'autostrada che diviene tale da Civitavecchia a Grosseto Sud dove l'Aurelia è da anni infrastruttura critica mentre altrove (a Nord di Grosseto) diventa superstrada senza pedaggio avendo anche come complanare la S.S. n.1 'Aurelia.

RILEVATO altresì il permanere della necessità di rilevare ulteriori approfondimenti su una serie di criticità, ed in generale:

- a) si rileva dalla documentazione pervenuta - Relazione Generale di Inquadramento pag. 3 - che il tracciato di Capalbio non è stato ripubblicato in procedura di VIA insieme agli altri due lotti 4 e 5B stante le differenze significative che SAT ha inteso apportare al fine di ottimizzare gli interventi con contenimento dei costi;
- b) è posta la questione per cui la procedura con cui è stato ripubblicato il tracciato con la VIA dei due lotti Ansedonia-Grosseto Sud è ancora quella di cui alla legge Obiettivo e non quello della procedura ordinaria. Risulta all'Ente scrivente come il nuovo Codice Appalti DLGS n. 50 del 18 aprile 2016 abbia cancellato la legge obiettivo, che resta per le opere già avviate con questa procedura come il presidente dell'Anac Raffaele Cantone ha chiarito con un parere che per opere in itinere ovvero quelle che hanno già avuto una deliberazione al Cipe o quelle la cui procedura di VIA sia stata già avviata prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti. Ricordiamo a tal proposito che il tratto Ansedonia-Grosseto non ha mai superato la V.I.A. e quindi la deliberazione del Cipe. Sarebbe pertanto utile che fosse chiarito il perché dell'utilizzo della procedura Legge obiettivo in vece della procedura ordinaria;
- c) Viene sottolineato anche in questa occasione come evidenziato per il lotto 5A, l'insensatezza nell'indicazione del sistema con barriere di esazione chiuso proposto



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

dall'attuale tracciato invece del sistema aperto free flow con molti svincoli e sistema di pagamento elettronico che garantisca la libera circolazione dei residenti come S.A.T. si era impegnata a progettare proprio al fine di consentire la massima apertura dell'infrastruttura all'uso locale ed evitare così le opere necessarie per l'adeguamento della viabilità secondaria;

d) si segnala la gravità della barriera di Fonteblanda che impedisce una libera circolazione al traffico locale da e per Grosseto a buona parte della Provincia Sud che gravita sul capoluogo per i servizi essenziali;

e) dalle carte presentate allegate al protocollo di trasmissione sembra non essere contenuto il Piano Economico e Finanziario, cioè quanto costa complessivamente l'opera, come si ripaga o non si ripaga con le tariffe dei pedaggi, di come nel caso non si ripaghi come interviene lo Stato con aiuti e risorse (valore di subentro, aiuto fiscale, canone d'uso dell'attuale Aurelia agevolato a SAT, risorse cash). La conoscenza del Piano Economico Finanziario sarebbe importante per valutare se conviene alla Collettività che sia SAT a fare l'intervento o valutando gli aiuti significativi non potrebbe essere comunque ANAS direttamente ad intervenire per ammodernare ed adeguare la statale Aurelia;

f) Tra gli aspetti generali quello che non è chiaro e che vale tanto per i lotti 4 e 5B quanto per il lotto 5A è il sistema di esenzione per i residenti sia ancora proposto dalla Regione, se si in quale ammontare, per quale percorrenza e per quanto tempo;

RILEVATO per il tratto del lotto 5b nel territorio capalbiese che: e' necessario realizzare il collegamento con le abitazioni poste in Loc. Casale della Vittoria in quanto assente. La strada tratteggiata, presente in cartografia, è una interpodereale in terra battuta non transitabile per lunghi periodi dell'anno. Un suggerimento ulteriore riguarda la maggiore tutela e salvaguardia dell'intero viale alberato esistente fra l'Aurelia e il nucleo abitato.

CONSIDERATO che alla luce del materiale trasmesso a questo Ente, esprime le valutazioni di seguito riportate:

1. L'economia del Comune di Orbetello è incentrata sostanzialmente sul comparto economico a carattere turistico-ricettivo; l'attuale proposta ne compromette evidentemente l'indotto, perchè collocata in ambiti di preminente interesse ambientale, colli e laguna, o affiancandosi a siti di particolare valore turistico;
2. Il tracciato proposto incide in maniera pesante in molti contesti urbani in loc. Orbetello scalo, si sovrappone all'area artigianale di Campolungo ed il corridoio corre ad un centinaio di metri dalle zone residenziali di Albinia e Fonteblanda;
3. Il tracciato rileva delle criticità dal punto di vista ambientale, in quanto in tutto il tratto da Ansedonia fino a Patanella, affiancandosi al rilevato ferroviario, ma superandolo in altezza, crea grande interferenza con le aree umide protette da varie normative internazionali;
4. Sul tracciato proposto devono essere fatte ulteriori riflessioni circa l'impatto sugli insediamenti produttivi che vengono attraversati o lambiti in tre aree artigianali, Campolungo, Topaie e Albinia, ove tra le altre attività sono presenti realtà importanti per lo più del comparto agroalimentare;
5. Dall'esame delle carte risulta di rilievo l'azione di tutela dei vincoli archeologici presenti. Dalle tavole emergono, lungo il tracciato previsto, numerosi siti interessati da vincoli di natura archeologica. tratto terminale dell'Abegna, Albegna Fornaci, Casa Brancazzi, La Provincia oltre allo svincolo Ansedonia Sud la cui realizzazione complessiva



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

interessa in parte anche il territorio comunale di Capalbio, dove sono presenti affioramenti di strutture archeologiche;

6. Rischio idraulico: Alla luce dei fatti alluvionali accaduti nel novembre 2012 è utile un attento studio sull'impatto dell'Autostrada relativamente a tale rischio. A tale proposito sarebbe utile conoscere l'iter di approvazione da parte della Regione Toscana delle opere di realizzazione di un viadotto a tre campate per uno sviluppo totale di 75 mt in attraversamento allo scolmatore di Campo Regio e nelle opere di adeguamento di 9 attraversamenti sul reticolo secondario del Fiume Albegna e Osa, per migliorare la sezione di deflusso e garantire la progressiva messa in sicurezza del territorio compatibilmente con il contesto ambientale secondo quanto previsto nel "Protocollo di intesa tra Regione Toscana, Anas Spa e Rfi Spa" per la realizzazione degli interventi finalizzati alla riduzione del rischio idraulico nelle zone colpite dall'alluvione del 12 novembre 2012. La presenza di un rilevato autostradale che lambisce parte dell'abitato di Albinia può rappresentare una criticità di rilievo. Si ritiene altresì importante la valutazione puntuale della componente idraulica ed idrogeologica del territorio e di tutto il reticolo ad esso afferente anche in relazione alla previsione della cassa di espansione di Campo Regio soprattutto nella piana che interessa il tracciato Fonteblanda Albinia.

ATTESO che questa Amministrazione ritiene che possano essere valutate ipotesi legate ad un ammodernamento della Statale Aurelia (come peraltro ribadito da anni per il lotto 5A afferente il tratto Ansedonia-Pescia Romana), già a quattro corsie nello svolgimento dei due lotti, ma non a tipologia autostradale, ma come arteria funzionale sulla quale vanno risolte le criticità della pericolosità determinata dagli incroci a raso.

RILEVATO come il CIPE, d'altra parte, ha evidenziato che l'approvazione dell'autostrada va valutata alla luce di due aspetti sostanziali:

- 1) i dati aggiornati sul flusso di traffico peraltro più volte richiesti anche attraverso Regione Toscana;*
- 2) la problematica del piano economico e finanziario a supporto della realizzazione dei lotti autostradali che implica una riflessione sul Sistema di pedaggiamento anche in relazione della Delibera della Giunta Regionale Toscana;*

TENUTO CONTO dell'incontro che si è tenuto a Roma presso la sede dell'infrastrutture e trasporti in data 13.12.2016;

SENTITO l'intervento del Sindaco

Aperta la discussione...

DATO ATTO che sul presente non vengono espressi i pareri di cui all'art. 49 del D.Lgs. 267/2000 perché atto di indirizzo politico-amministrativo

DELIBERA

- 1) Di formulare i seguenti contributi e osservazioni sulla proposta di tracciato autostradale ricevuta dalla S.A.T. con prot. n. 11934 del 01.12.2016, avente come titolo*



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

"istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale - Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia lotto 4 e 5B, tratto Fonteblanda - Ansedonia" - Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale, le cui procedure di approvazione sono regolate dagli artt. 165 e 167, comma 5 e dell'art. 183 del D.Lgs. 163/2006 le criticità ed osservazioni di cui alla sopracitata deliberazione della Giunta n. 147/2016 premessa della presente deliberazione ed in particolare:

a) è posta la questione per cui la procedura con cui è stato ripubblicato il tracciato con la VIA dei due lotti Ansedonia-Grosseto Sud (4 e 5b) è ancora quella di cui alla legge Obiettivo e non quello della procedura ordinaria. Risulta all'Ente scrivente come il nuovo Codice Appalti DLGS n. 50 del 18 aprile 2016 abbia cancellato la legge obiettivo, che resta valida solo per le opere già avviate così come l'ANAC ha avuto modo di chiarire con un parere di merito; ossia che la procedura della legge obiettivo vale solo che per opere in itinere ovvero quelle che hanno già avuto una deliberazione del Cipe o quelle la cui procedura di VIA sia stata già avviata prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti. Ricordiamo a tal proposito che il tratto Ansedonia-Grosseto Sud non ha mai superato la V.I.A. ed è pertanto necessario chiarire il perché dell'utilizzo della procedura Legge obiettivo invece di quella ordinaria e chiarire anche il procedimento che si intende applicare alle modifiche del tracciato del lotto 5a e come mai per tale lotto non è stata avviata la procedura di VIA.

b) nel tracciato Capalbio - Grosseto vi è l'inserimento di un'altra barriera di pedaggio all'altezza di Fonteblanda (dopo quella di Capalbio nel lotto 5A) che di fatto implica l'onere del pedaggio a carico di tutti e cittadini ed imprese di Capalbio, Manciano, Orbetello, Monte Argentario e Isola del Giglio che giornalmente devono recarsi nel Capoluogo ove sono sempre di più localizzati i servizi essenziali; soprattutto in considerazione dell'assenza di ogni e qualsiasi viabilità di ricucitura, secondaria e/o di collegamento idonea. L'autostrada attraversa il territorio sostituendosi all'attuale S.S. n. 1 Aurelia non considerando minimamente la viabilità e gli spostamenti interni; un'infrastruttura che diventa una vera e propria barriera fisica mentre la S.S. n.1 Aurelia riveste un ruolo importante di viabilità di collegamento locale. Un'infrastruttura non sufficientemente ponderata e che pensata per essere realizzata con poche risorse rischia di stravolgere un intero territorio isolandone alcune parti. *Un'autostrada che diviene tale da Civitavecchia a Grosseto Sud dove l'Aurelia è da anni infrastruttura critica mentre altrove (a Nord di Grosseto) diventa superstrada senza pedaggio avendo anche come complanare la S.S. n.1 Aurelia.*

c) per il tratto del lotto 5b nel territorio capalbiese è necessario realizzare il collegamento con le abitazioni poste in Loc. Casale della Vittoria in quanto assente. La strada tratteggiata, presente in cartografia, è una interpodereale in terra battuta non transitabile per lunghi periodi dell'anno. Un suggerimento ulteriore riguarda la maggiore tutela e salvaguardia dell'intero viale alberato esistente fra l'Aurelia e il nucleo abitato;

d)



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

2) DI DARE mandato al Sindaco di rappresentare il contenuto della presente deliberazione nelle sedi deputate, nelle conferenze dei servizi e di trasmettere il presente atto al Commissario di Governo, alla Regione Toscana, al Ministero, alla SAT e agli altri soggetti interessati;

Parere di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n° 267

Il Responsabile del SETTORE TECNICO, per quanto concerne la regolarità tecnica,
esprime parere

Capalbio, lì 16-12-2016

Il Responsabile del SETTORE TECNICO

Arch. Giancarlo PEDRESCHI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale
sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Il presente Verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

Il Presidente
Luigi BELLUMORI

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Il Segretario Comunale
Dott.ssa Mirella CAVUOTO

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Attestato di Pubblicazione

Della su estesa deliberazione viene iniziata la pubblicazione all'Albo Pretorio Online di questo comune per quindici giorni consecutivi a partire dal 27/12/2016

Capalbio, il 27/12/2016

Il Messo Comunale
Angelo LORENZONI

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Esecutività

La presente Deliberazione è divenuta esecutiva il , 16/12/2016

Capalbio, il 27/12/2016

Il Segretario Comunale
Dott.ssa Mirella CAVUOTO

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

DELIBERA
DEL CONSIGLIO COMUNALE

SETTORE TECNICO
SERVIZIO : Opere Pubbliche
N° 61 DEL 07-12-2016

Numero Registro Generale 55

Oggetto: AUTOSTRADA TIRRENICA LOTTO 4 e 5B: TRATTO
GROSSETO - ANSEDONIA AVVIO PROCEDIMENTO
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE SU PROGETTO
DEFINITIVO - CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

Attestato di Pubblicazione

Io sottoscritto Messo Comunale Angelo LORENZONI attesto che la presente Deliberazione è affissa all'Albo Pretorio Online per quindici giorni consecutivi dal 27-12-2016 al 11-01-2017, ed è stato attribuito il numero di Registro Albo Pretorio 2016001007.

Capalbio, lì 27/12/2016

Il Messo Comunale
Angelo LORENZONI
(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Ai sensi dell'art.18 del D.P.R. n°445/2000 si attesta che la presente copia, composta da n. 12 fogli, è conforme all'originale, in carta libera, per uso amministrativo e di ufficio.

Capalbio, lì
27/12/2016



Timbro dell'Ente

Il Messo Comunale
Angelo LORENZONI
(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)



VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Numero 4 del 03-01-2017

Oggetto:

CORRIDOIO TIRRENICO: ATTO DI INDIRIZZO DELLA GIUNTA COMUNALE A SEGUITO APPROFONDIMENTI ANCHE DEI LOTTI 4 E 5B OLTRECHE' LOTTO 5A

L'anno Duemila diciassette, il giorno Tre del mese Gennaio, alle ore 09:00, in prosecuzione di seduta, presso una sala del Palazzo Comunale, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei sigg.:

Presenti	Assenti
BELLUMORI LUIGI TEODOLI ALESSIO ALFEI EMANUELA CONTINENZA ALESSANDRO	PIPI GIULIA
Presenti: 4	Assenti: 1

Presiede l'adunanza BELLUMORI LUIGI in qualità di Sindaco.

Assiste il Segretario Dott.ssa Mirella CAVUOTO, incaricata della redazione del presente verbale.

Accertata la legalità del numero degli intervenuti, il Sindaco sottopone all'approvazione della Giunta Comunale la seguente proposta di deliberazione.



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta di Deliberazione sotto riportata;

Dato atto che nei confronti della medesima sono stati espressi i pareri prescritti dall'art. 49 del D.Lgs. 267/2000 riportati in calce alla presente deliberazione;

Con voti unanimi,

DELIBERA

di approvare in ogni sua parte la suddetta proposta di deliberazione.



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

**PROPOSTA DI
DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE
N° 2 DEL 03-01-2017**

Settore: SETTORE TECNICO

Servizio: Pianificazione Urbanistica

Oggetto:

CORRIDOIO TIRRENICO: ATTO DI INDIRIZZO DELLA GIUNTA
COMUNALE A SEGUITO APPROFONDIMENTI ANCHE DEI
LOTTI 4 E 5B OLTRECHE' LOTTO 5A

LA GIUNTA COMUNALE

RELAZIONA IL SINDACO

Da molti anni si parla della necessità e dell'opportunità di realizzare un'infrastruttura viaria ammodernata che attraversa il territorio della provincia di Grosseto a completamento del progetto del Corridoio Tirrenico San Pietro in Palazzi – Tarquinia. Oggi ci troviamo ad analizzare il progetto preliminare basato sulla nuova ipotesi di tracciato proposta da SAT e su cui nel 2013 la Giunta regionale aveva espresso il proprio parere raccomandando indicazioni progettuali specifiche e per il quale è in corso il procedimento di Valutazione d'impatto ambientale.

Il tracciato proposto è molto simile a quello presentato a seguito dell'accordo del dicembre 2000 in cui il Governo incaricava ANAS di adeguare l'Aurelia a strada di grande comunicazione senza pedaggio anche per il tratto a sud di Grosseto. Le differenze ovviamente si apprezzano nella diminuzione delle uscite, nel sistema di esazione e nella mancanza di collegamenti alternativi in continuo per i trasferimenti locali che, seppur in presenza di un intervento tutto pubblico erano comunque contemplati da ANAS e nella più totale assenza di mitigazioni paesaggistiche ed interventi ingegneristici di apprezzabile pregio e contestualizzazione nel territorio.

Siamo chiamati ad esprimere un parere sul progetto elaborando osservazioni su criticità ed eventuali punti di forza legati alla realizzazione di un'infrastruttura che avrà un effetto sicuramente rilevante per il territorio a sud di Grosseto

Prima ancora dell'impatto ambientale il problema è l'impatto socio-economico che questo tracciato potrebbe avere sul territorio:

- per lunghi tratti il nuovo percorso si sovrappone a quello dell'attuale Aurelia che è, di fatto, l'unica strada che collega il capoluogo di provincia ai comuni a sud e, per questo, ospita tutte le tipologie di traffico: auto, tir, mezzi agricoli, motocicli. La realizzazione del progetto di Sat comporterebbe, dunque, la sottrazione di una strada e la mancata separazione dei traffici, aggiungendo difficoltà alla viabilità e disattendendo l'esigenza, da sempre rivendicata dal territorio, di avere una nuova infrastruttura a scorrimento veloce per rendere



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

più sicuri e lineari i flussi di traffico ed aumentare la competitività delle imprese;

- incide su numerose realtà economiche, insediate nelle zone produttive esistenti rispetto alle quali la nuova realizzazione prevede demolizioni o limitazioni degli spazi esistenti. È il caso di aziende agricole che si sviluppano lungo l'attuale Aurelia e dei poli produttivi e industriali (Campolungo, Topale e Albinia) dove sono presenti realtà importanti per lo più del comparto agroalimentare. Oltre al rischio di compromettere l'indotto turistico dell'intera area (solo il Comune di Orbetello raggiunge oltre 1.200.000 presenze turistiche alle quali si devono aggiungere siti di interesse come Saturnia, Sovana e Pitigliano, Le destinazioni portuali di Monte Argentario, il parco della Maremma, Capalbio) per l'incremento delle difficoltà di accesso all'autostrada (accesso unidirezionale, complicazione nell'accessibilità all'autostrada) e la mancanza di una complanare per la viabilità alternativa per gli spostamenti locali in continuità lungo il tracciato. La rete prevista infatti è parziale, discontinua, tortuosa e insufficiente (si prevedono rami anche di careggiata di larghezza di 5mt e in qualche tratto anche strade senza bitumatura)
- vicinanza eccessiva ai centri abitati. Il tracciato proposto incide in maniera pesante in molti contesti urbani, in particolare: ad Orbetello scalo, dove si sovrappone all'area artigianale di Campolungo e ridossa la Laguna e l'abitato chiudendo gli spazi di esodo; ad Albinia, dove si sviluppa poche decine di metri dal centro abitato ingabbiando la frazione all'interno di una griglia soffocante di infrastrutture; e a Fonteblanda, divisa dall'autostrada.
- pedaggio, grava sulle spalle per lo più dei cittadini residenti nell'area che per raggiungere i centri maggiori in particolare il capoluogo di provincia, in cui si concentrano i servizi essenziali e in generale la maggior parte delle attività della vita quotidiana, saranno costretti a pagare un pedaggio per l'assenza di percorsi alternativi. In particolare, la barriera in località Grosseto sud costringe al pagamento del pedaggio gli abitanti di Rispecchia e Alberese, l'inserimento della barriera di Fonteblanda implica l'onere del pedaggio a cittadini ed imprese di molti comuni (Capalbio, Manciano, Pitigliano, Sorano, Orbetello, Monte Argentario, Isola del Giglio). Per le imprese e per gli abitanti dei vari centri che si trovano lungo il percorso potrebbe diventare una spesa insostenibile al punto da costringerli a chiusura e trasloco. E l'ipotesi di esenzione parziale dal costo del pedaggio per 5 anni o 20 chilometri pare andare proprio in questa direzione.
- Contributo regionale. Ulteriori esenzioni ancora ipotetiche con finanziamento annuale versato alla Regione Toscana e ribaltato a cittadini residenti risultano totalmente insufficienti. Dalle carte depositate sembra non essere stato presentato il Piano Economico e Finanziario, cioè ad oggi non è dato sapere quanto costa complessivamente l'opera, come si ripaga e con quali tariffe di pedaggiamento definitive.



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

- iniquità tra cittadini a nord e a sud di Grosseto. L'autostrada diventa tale sostituendosi all'Aurelia con maggiori limitazioni di ingresso e di uscita e a pedaggio da Tarquinia a Grosseto Sud, mentre a nord di Grosseto, con l'attuale variante Aurelia, con caratteristiche di strada di grande comunicazione aperta, che dunque rimane senza pedaggio (può contare anche sulla vecchia strada statale Aurelia come complanare alternativa);
- cantieristica. Da non sottovalutare anche la costruzione del cantiere per la realizzazione della nuova strada: lunga durata, ampie zone interessate, disagi alla viabilità. La localizzazione delle aree cantieristiche denota una scarsa attenzione all'ambiente perché il campo base previsto in zona Banditella è in un'area contigua al Parco della Maremma, l'area cantieristica in zona Orbetello è prevista quasi in Orbetello Scalo, in zona Capalbio in Capalbio Scalo. Questo appare più vicino alle esigenze logistiche di chi realizza che non a quelle del territorio che deve convivere per anni con i lavori senza poter utilizzare viabilità alternativa.
- questione procedura tecnico amministrativa. La procedura con cui è stato ripubblicato il tracciato con la VIA dei due lotti Ansedonia-Grosseto Sud è ancora quella di cui alla legge Obiettivo e non quello della procedura ordinaria. Il nuovo Codice Appalti DLGS n. 50 del 18 aprile 2016 ha cancellato la legge obiettivo, che resta per le opere già avviate con questa procedura come il presidente dell'ANAC Raffaele Cantone ha chiarito con un parere che per opere in itinere ovvero quelle che hanno già avuto una deliberazione al Cipe o quelle la cui procedura di VIA sia stata già avviata prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti, il tratto Ansedonia-Grosseto non ha mai superato la V.I.A. e quindi la deliberazione del Cipe. E' da chiarire ancora la legittimità del rinnovo della concessione a SAT in corso di verifica presso la Commissione europea, sotto diversi profili. Non sono conosciuti i termini del procedimento utilizzato e le eventuali scadenze prescrittive.

Considerato tutto quanto sopra, il lavoro di approfondimento dei membri della commissione tecnica all'uopo costituita con delibera di Giunta Comunale, gli esiti e gli effetti dell'incontro tenutosi a Roma presso la sede del Ministero dei Lavori Pubblici ed Infrastrutture in data 13.12.2016, si rileva che:

L'opera proposta non risponde alle esigenze del territorio, non raggiunge l'obiettivo di aumentarne la competitività, costituisce in questo modo un aggravio in termine di peso economico ed è un potenziale danno alle condizioni socio economiche attuali delle comunità interessate, in particolare di tutta la Maremma a sud di Grosseto.

Par , inoltre, non rispondere alle richieste che la Giunta regionale toscana aveva avanzato nel 2013 all'esame del tracciato proposto.

Il peso del pedaggio per i volumi di traffico si scarica in modo insostenibile sulle realtà locali e il disegno dell'opera non consente di scegliere percorsi alternativi. Le ipotesi di riduzioni e esenzioni sono vaghe e insufficienti per tutte le comunità



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

interessate. Il sistema di esazione per come congegnato con tre barriere tra Capalbio e Grosseto sud, infatti, non permette di includere tutti i residenti tra i beneficiari di una eventuale esenzione che comunque avrebbe un periodo limitato (5 anni). La mancanza di complanari per una viabilità alternativa, obbligata per i mezzi inibiti alla circolazione in autostrada e utile per gli spostamenti pendolari verso e di ritorno al centro di servizi di maggiore rilievo costituito dal capoluogo di provincia rende l'infrastruttura eccessivamente onerosa per le comunità attraversate.

Persistono criticità progettuali sul fronte degli spazi intorno ai centri abitati del comune di Orbetello, l'interferenza con le principali aree produttive del territorio per le produzioni agroalimentari che guidano l'economia locale, l'inaccessibilità di grandi, gravi incoerenze sotto il profilo del rispetto della pericolosità idrogeologica per la sovrapposizione con opere di contenimento in fase di realizzazione e per il mancato rispetto dei tempi di ritorno prescritti per ogni altra trasformazione nell'area. Rischio di incremento del traffico dentro alla città di Grosseto e scarsa accessibilità del Parco della Maremma nell'ultimo tratto a nord dell'opera. Nel Comune di Capalbio l'infrastruttura in questione taglia in due il territorio del Comune, rendendo difficile l'agevole movimentazione agricola e turistica tra il Borgo medievale, le aree agricole circostanti e la fascia costiera. A questo proposito, le strutture previste nel progetto della SAT per l'attraversamento della autostrada proposta sono assolutamente inadeguate a garantire l'unitarietà territoriale. La vocazione agricola di qualità, nella quale rientrano le crescenti coltivazioni biologiche, che il Comune e la comunità hanno promosso per anni con impegno e risorse, sarebbe devastata dal tracciato autostradale e ciò anche indipendentemente da eventuali modifiche per altro al ribasso che la SAT sta valutando di apportare in osservanza del protocollo sottoscritto anche con la Regione Toscana in data 13.05.2015.

La Giunta da mandato al Sindaco o a suo delegato di rappresentare a tutti gli Enti preposti; Comuni, Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture, Ministero dell'Ambiente, Commissario Straordinario di Governo e SAT la complessità delle questioni di cui al presente atto di indirizzo.



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

Il presente Verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

Il Presidente

Luigi BELLUMORI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Il Segretario

Dott.ssa Mirella CAVUOTO

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Attestato di Pubblicazione

Della su estesa deliberazione viene iniziata la pubblicazione all'Albo Pretoriotico Online di questo comune per quindici giorni consecutivi a partire dal 03-01-2017.

Capalbio, li 03-01-2017

Il Messo Comunale

Angelo LORENZONI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

DELIBERA DI GIUNTA
SETTORE TECNICO

SERVIZIO : Pianificazione Urbanistica
N° 2 DEL 03-01-2017

Numero Registro Generale 4

Oggetto: CORRIDOIO TIRRENICO: ATTO DI INDIRIZZO DELLA
GIUNTA COMUNALE A SEGUITO APPROFONDIMENTI
ANCHE DEI LOTTI 4 E 5B OLTRECHE' LOTTO 5A

Attestato di Pubblicazione

Io sottoscritto Messo Comunale Angelo LORENZONI attesto che la presente
Deliberazione è affissa all'Albo Pretorio Online per quindici giorni consecutivi
dal 03-01-2017, ed è stato attribuito il numero di Registro Albo Pretorio
2017000004.

Capalbio, lì 03-01-2017

F/fo: Il Messo Comunale
Angelo LORENZONI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del
testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7
marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il
testo cartaceo e la firma autografa)

Ai sensi dell'art.18 del D.P.R. n°445/2000 si attesta che la presente copia, composta da
n. 8 fogli, è conforme all'originale, in carta libera, per uso amministrativo e di ufficio.

Capalbio, lì
03/01/2017



Timbro dell'Ente

Il Messo Comunale
Angelo LORENZONI

(Documento informatico firmato digitalmente ai
sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n.
445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme
collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la
firma autografa)



PROVINCIA
di GROSSETO

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

PROVINCIA DI GROSSETO

I.P. 06 / 2017

ATTO PRESIDENZIALE N. 04 DEL 05/01/2017

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

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

Al
si
ap
Re



IP ..6./2017

OGGETTO

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

Parere in ordine alla regolarità tecnica: favorevole

Grosseto, 5/1/2017

IL DIRIGENTE
AREA VIABILITÀ E TRASPORTI
Dr.ssa Silvia Petri





Costituisce parte integrante e sostanziale di esso il seguente allegato:

"A" Relazione Tecnica





Pr

Rid
dec
Vie
Vis
ine
D.I.
l'Al
De

Da
07
'Au
str
16
for
di p

Co
pro
pro

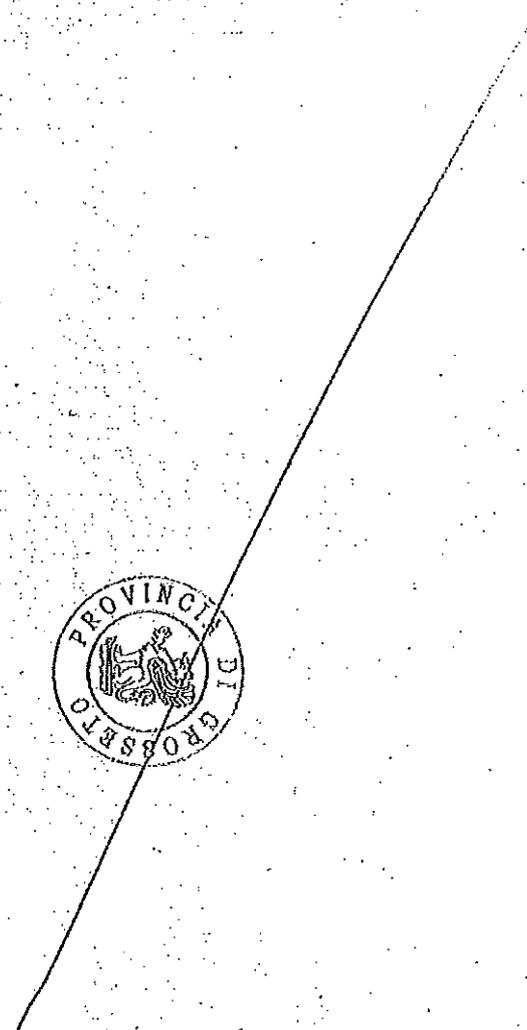
Vis
all
que

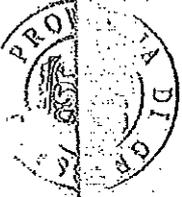
Ray
Tos

Vis

Acc
Inte

1.





Il Vice Presidente della Provincia

Premesso che:

- a) la legge 56/2014 (Del Rio) ha ridefinito gli organi della Provincia e le relative competenze, in attesa che queste ultime vengano puntualmente regolamentate in sede di Statuto e regolamenti interni;
- b) l'abrogazione della Giunta provinciale demanda al Presidente della Provincia l'esercizio del c.d. potere esecutivo e tutte le funzioni che in via residuale non sono attribuibili al Consiglio e all'Assemblea, come definite dalla Legge 56/2014;

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

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

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

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

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

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

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

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

DECRETA

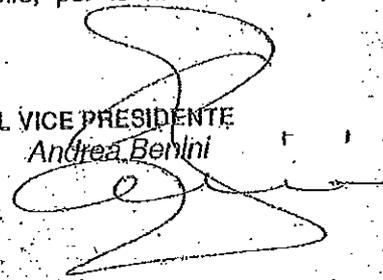
1. di condividere tutti i contenuti e quindi fare propria la Relazione Tecnica contenente il Parere espresso da questa Amministrazione Provinciale e di cui all'Allegato A, quale parte integrante e sostanziale del presente atto su "Autostrada A 12 Livorno-Civitavecchia, Completamento del tratto Cecina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



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

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

IL VICE PRESIDENTE
Andrea Benini





O
P
C



PROVINCIA
di GROSSETO

ALL. "A"

Grosseto 03.01.2017

RELAZIONE TECNICA

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

Premessa
(Cronistoria)

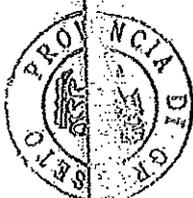
Il 22 giugno 2011 SAT p. A., a seguito della validazione tecnica emessa da ANAS, ha inviato alle Amministrazioni territorialmente competenti nonché alla struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 4, 5a, 5b e 7 (tratta San Pietro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

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



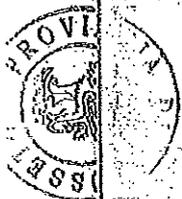
di un pedaggiamento adeguato, non superiore al valore medio del sistema autostradale nazionale; infine che l'intervento fosse pensato, progettato e realizzato nella sua interezza da Follonica Nord al Chiarone (Capalbio) senza interventi parziali e discontinui sull'intera tratta.

- Il 10 novembre 2011, a seguito di quanto emerso in Conferenza Servizi, SAT p.A. ha chiesto al Ministero dell'ambiente, per conto del soggetto aggiudicatore e d'intesa con il Commissario Straordinario, di stralciare dall'Istruttoria i lotti 4 e 5B;
- La Regione Toscana in data 16.11.2011 con D.G.R. n. 990 sul procedimento di VIA nazionale riferito al Progetto Definitivo dell'Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia di SAT Spa, ha deliberato di approvare i contenuti dei documenti, costituenti gli allegati A "Valutazioni e Osservazioni in materia di VIA ai sensi del comma 4 dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006: Verifica di ottemperanza lotti 2 e 3" e B "Richiesta di integrazioni- aspetti infrastrutturali"; con i riferimenti di cui all'allegato C "Verifica di ottemperanza lotti 2 e 3 pareri delle Amministrazioni comunali (estratti)", ai fini della partecipazione della Regione al procedimento statale di VIA speciale e di Verifica di ottemperanza sul progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A 12 - Rosignano - Civitavecchia: Lotti 2, 3, 4, 5 B, 5 A e 6 B; di ribadire la piena collaborazione della Regione Toscana ad esprimere, nelle successive fasi procedurali, eventuali obiezioni rispetto alle richieste formulate con la delibera in oggetto, al fine di giungere, nel tempo più celere possibile, all'espressione favorevole da parte del CIPE sulla VIA e sulla localizzazione dell'intero tratto toscano dell'opera.
- La Regione Toscana in data 14/02/2012 relativamente al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, ha inoltrato a questo Ente, una richiesta di parere sulla documentazione integrativa (D.G.R. n. 990 del 16/11/2011) per la quale è stato trasmesso un parere di non compatibilità.
- La Regione Toscana ha poi convocato la riunione del Nucleo di Valutazione Impatto Ambientale il giorno 19/03/2012 ai fini dell'espressione del parere regionale ed anche in quella sede la Provincia di Grosseto ha ribadito l'incompatibilità sui commenti e le integrazioni del progetto definitivo dell'Autostrada A 12 presentate da SAT per l'incompletezza e la non rispondenza alle richieste ed osservazioni effettuate da questa Amministrazione Provinciale. A tale Nucleo di Valutazione è seguita la D.G.R. n. 225 del 20.03.2012 con la quale la Giunta Regionale circa la verifica di ottemperanza per i lotti 2 e 3 aveva espresso il parere con condizioni; relativamente alla VIA per i lotti 4, 5b, 5a, 6b e 7 aveva espresso parere favorevole sul lotti 4, 5A e 7 con prescrizioni e raccomandazioni ed aveva espresso parere sfavorevole sul lotto 5B; aveva preso atto positivamente del corridoio progettuale proposto da SAT in data 06.03.2012 relativo al Lotto 5B, considerandolo migliorativo rispetto alla soluzione precedente ferma restando la individuazione di un tracciato che tenesse conto di indirizzi e criteri riportati nel Parere stesso, ferma restando la necessità della VIA e chiedendo un approfondimento progettuale per un corridoio collocato a Nord Est del massiccio calcareo di Orbetello, in modo da consentire una comparazione tra le due ipotesi per la scelta del tracciato più adeguato; di individuare, come condizione irrinunciabile, forme di esenzione e riduzione del pedaggio autostradale per alcune tipologie di utenti e mezzi; di prescrivere che, per il tratto a sud di Grosseto, fosse definito con delibera CIPE il cronoprogramma di tutte le fasi procedurali in modo da avviare i lavori nei tempi strettamente necessari e comunque prima del completamento del tratto a nord e della relativa entrata in funzione del pedaggio; di prescrivere che, prima dell'avvio della progettazione esecutiva, fosse costituito l'Osservatorio ambientale e socio-economico (previsto nella delibera CIPE 2008):





- Con Delibera n. 247 del 02/04/2012, la Giunta Regionale ha poi espresso parere favorevole all'intesa per la localizzazione dell'opera, confermando la volontà della Regione di giungere all'approvazione del completamento dell'Autostrada Tirrenica nei tempi strettamente necessari, e manifestando l'esigenza che fosse garantita la realizzazione dell'intero tratto tra San Pietro in Palazzi ed il confine regionale con Lazio, in considerazione dell'unicità infrastrutturale dell'opera stessa.
- Con Delibera del 21 giugno 2012, n. 546 la Giunta Regionale decide di "confermare, (prendendo atto dei pareri degli Enti Locali) il parere favorevole con prescrizioni all'intesa per la localizzazione dell'intervento relativo dell'Autostrada A12, Lotti 2 (comprensivo del lotto 7), 3 e 5° presentato da SAT, in relazione a quanto espresso con le delibere n. 225 del 20 marzo 2012 e n. 247 del 2 aprile 2012, prendendo atto dello stralcio dei lotti 4 e 5B, e di confermare, in particolare, la prescrizione precedente sulla necessità del cronoprogramma di tutte le fasi di progettazione, approvazione e realizzazione; di condizionare tale parere favorevole al ricepimento delle prescrizioni e raccomandazioni relativamente alle forme e modalità di esenzione del pedaggio, raccomandando inoltre di valutare forme di agevolazione delle tariffe di pedaggio per l'utilizzo ricorrente dell'autostrada da parte dei mezzi pesanti."
- Il 2 agosto 2012 con delibera n° 85/2012 il CIPE ha poi approvato, con prescrizioni e raccomandazioni il progetto definitivo dei Lotti 2 e 3 (sub tratto San Pietro in Palazzi - Grosseto Sud) e dei Lotti 5A e 6B (tratto Ansedonia - Tarquinia), per uno sviluppo complessivo di 148 km ed un costo quantificato in 1.303,5 milioni di euro al netto di IVA. Per le restanti parti del tratto San Pietro in Palazzi - Tarquinia, quindi per i Lotti 4 e 5B (rispettivamente sub tratto Grosseto Sud - Ansedonia) la Delibera alla prescrizione n. 4 prevede che la Concessionaria, previo studio di confronto, debba trasmettere agli Enti competenti la proposta di un nuovo tracciato ai fini della preventiva condivisione e del conseguente avvio delle successive fasi progettuali. Si riporta la prescrizione n. 4: "Il proponente, in fase di progettazione esecutiva dei lotti 5A e 6B, dovrà presentare uno studio di confronto fra i tracciati per i lotti 4 e 5B, attualmente sospesi, anche in relazione agli effetti ambientali cumulativi indotti su tutta la tratta da Rosignano a Civitavecchia. Successivamente alla definizione del tracciato per i lotti 4 e 5B il proponente dovrà presentare per tali lotti uno studio di impatto ambientale, che, utilizzando la stessa impostazione del SIA degli altri lotti, dia coerenza all'intero tracciato. Il progetto, elaborato in una visione integrata con i lotti contermini, dovrà superare la complessità di natura paesaggistica e le criticità archeologiche, già evidenziate dalle competenti Soprintendenze e pervenire a delle soluzioni compatibili con l'elevatissima sensibilità e la tutela del rilevante valore del contesto in cui si inserisce";
- Il CIPE ha inoltre condizionato la realizzazione dei Lotti 2 e 3 all'approvazione dei progetti definitivi dei lotti 4, 5B e 7, ed ha previsto che per i Lotti 1, 6A, 6B, 5A il Ministero delle Infrastrutture deve trasmettere al CIPE lo schema di atto aggluntivo alla Convenzione Unica e il relativo PEF.
- Nel marzo 2013 SAT ha avanzato alla Regione Toscana due ipotesi di tracciato per il lotto 5 B (Fonteblanda - Ansedonia): "Soluzione in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati" (tracciato blu); "Variante a monte del Massiccio di Orbetello" (tracciato arancione). La Provincia di Grosseto (D.G.P. n.82 del 22/03/2013) ha espresso parere contrario alla "Soluzione in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati" (tracciato blu), ritenendo invece meritevole di attenzione e di approfondimento il tracciato di colore arancione (Variante a monte del Massiccio di Orbetello), più rispondente ai principi del Progetto Preliminare approvato nel 2008. Analoga posizione è stata presa dal Comune di





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

- Il 2 settembre 2013 SAT ha poi presentato e sempre sul lotto 5 B, alcune modifiche alla proposta di tracciato definita "Ottimizzazione" del Tratto Fonteblanda-Ansedonia, conseguente a quanto espresso nella Delibera di Giunta Regionale n. 241 del 9 aprile 2013. Su tale proposta la Regione Toscana ha avanzato richiesta di parere, propedeutico alla elaborazione da parte di SAT del Progetto Definitivo. Anche su tali modifiche la Provincia di Grosseto (D.G.P. n.182 del 01/10/2013) ha espresso Parere Negativo.
- per i Lotti 4 e 5B (Grosseto Sud – Ansedonia), in ottemperanza alla prescrizione n. 4 della Delibera CIPE 85/2012, è stata pertanto ipotizzata la soluzione di corridoio nel territorio del Comune di Orbetello che si sviluppa in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati. Tale soluzione, sostiene SAT pA, è stata valutata nella Delibera della Regione Toscana n. 916 del 4 novembre 2013.
- attualmente -sostiene SAT- che il lotto 1 è già stato realizzato, il lotto 6A è in fase di realizzazione, i progetti definitivi dei lotti 2, 3, 5A e 6B (pubblicati nel giugno 2012), sono stati approvati dal CIPE in data 3 agosto 2012 (Delibera 85/2012) e le modifiche localizzative dei lotti 5A e 6B, in ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni ricevute, sono state pubblicate nel febbraio 2014. Per tali due lotti SAT ha proceduto nel gennaio 2016 ad una revisione progettuale che, tenendo anche conto delle istanze formulate nelle osservazioni all'ultima pubblicazione, sostiene di attuare le ottimizzazioni richieste dal Protocollo di Intesa del 13.05.2015.
- I lotti 4 e 5B erano stati stralciati dalla pubblicazione del giugno 2011 e (anche con riferimento alla prescrizione n. 4 del CIPE di cui alla già citata Delibera 85/2012), SAT ha iniziato un'operazione di confronto di tracciati che si è concretizzata in uno studio di fattibilità già oggetto di valutazione da parte della Regione Toscana con Delibera del 4 novembre 2013, alla quale lo stesso Protocollo di Intesa del 13.05.2015 rimanda.
- Infine preme ricordare che con Delibera di Giunta provinciale n. 82 del 22.03.2013 la Provincia di Grosseto sulla base dei due tracciati per il lotto 5B (Fonteblanda – Ansedonia) presentati da SAT, quali la "soluzione in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati" (tracciato blu) e la "Variante a monte del Massiccio di Orbetello" (di colore arancione) esprimeva Parere Contrario al tracciato blu e ribadiva come si fosse già espressa positivamente sul tracciato di colore verde (CIPE 2008) e negativamente sul tracciato di cui al progetto definitivo giugno 2011 (di colore bordeaux). Infine, che riteneva invece meritevole di attenzione e di approfondimento il tracciato di colore arancione - "Variante a monte del Massiccio di Orbetello" che più rispondeva ai principi del progetto preliminare approvato nel 2008 e ai principi di tutela e salvaguardia del territorio e del tessuto produttivo locale.

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

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



In s
dell
esp
effe
risp

Il g
sul
iner
Reg
Lgs
Ans

Con
Pre
Orb
ent

La
pre
163
pro
nell
"No
Inte
pro

Que

L'Ac
Il N
nell
Inte

Trat
con
cul
dall
Dell

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

- per i lotti 4 (Grosseto sud - Fonteblanda) e 5B (Fonteblanda - Ansedonia) la progettazione definitiva e il relativo SIA debba essere elaborato secondo lo studio di fattibilità su cui si è espressa la Regione Toscana con Delibera 916 del 4-11-2013, "apportando tutti i necessari miglioramenti in funzione del sistema di pedaggio di tipo aperto, ed al fine di ridurre i costi ed il consumo di territorio".

- Inoltre, è previsto che per entrambe le tratte Tarquinia-Ansedonia e Ansedonia-Grosseto sud, e dunque per i lotti 5A, 6B, 5B e 4, il sistema sia di tipo "aperto", con la realizzazione di tre barriere, situate in corrispondenza di Capalbio, Fonteblanda e Grosseto sud.

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

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

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

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

Questioni di carattere generale

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

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



gli
pro
Co
Pie
La
otte
pù
no
più
Vie
sol
Mir
Au
Il t
sec
bar
Fo
Su
Te
se
L
To
Mu
rac
cu
bas
un
A
sol
me
Pe
con
del
ste
agg
ter
sc
Ino
(te
pù
Co
il
cu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





s
b
m
n
P
G
c
m
c
L
L
tr
In
N
se
ex
s
tr
c
In
5
ac
A
de
l'a
al
Si
Pr
al
ch
C
qu
In
ve
da
un
Al
pe
T
ch
se

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

Pedaggio

"Autostrada in aperto"

Come già accennato, trattasi di una Autostrada di "categoria A" (DM 05/11/2001) di larghezza complessiva pari a 24,00m, composta da due carreggiate distinte suddivise da un margine interno di 3,00m con banchine in sinistra di 70 cm. Ciascuna carreggiata è composta da 2 corsie di marcia di larghezza L=3,75m e da corsie di emergenza di larghezza L=3,00m.

L'argine dei rilevati è caratterizzato da una larghezza di 1,30m mentre nelle sezioni in trincea è prevista una cunetta di circa 1,00m di larghezza.

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

Nella Relazione Generale si specifica che: "Nell'ambito del progetto sono poi compresi una serie di interventi finalizzati a riqualificare e integrare parte della viabilità connessa di tipo extraurbano, interferita dall'autostrada o comunque ricadente nell'area di interesse. Nello specifico si evidenziano 3 tipologie di viabilità a destinazione particolare (D.P.) con sezione trasversale di 4,00m, di 5,00m e di 7,00m ed una di tipo "sterrata" di 4,00 mt di collegamento podereale e di accesso ai "caselli" ed alle sottostazioni ferroviarie. In alcuni casi il riposizionamento o la realizzazione delle nuove viabilità D.P. da 7,00m e 5,00m viciniali ha reso preferibile la loro sistemazione in complanare all'asse autostradale al fine di contenere gli ingombri ed il consumo di territorio."

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

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

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

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

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





IN
E
ca
so
m
L
L
p
m
p
d
L
d
e
T
D
n
l
t
5
S
l
v
a
c
D
c
c
q
T
e
d
L
P
c
s
d
A
t
S
D
A

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

La Viabilità di Servizio o Alternativa (Complanari)

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

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

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

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

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

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

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

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

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



loc
evit

Per
tran
pub
ave
inte
attu

Si
tot
Tra
pre
alc
con

Sca
agr
Aut

Inf
di s
com
mez

Per
sos
prin

La
cate
il te
prin

Infir
"Str
per
vita
fine

Inte

Circ
inte
cos
mod
l'Aut

Cent

Ben
Incu
bas



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

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

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

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

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

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

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

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

Interferenze con il reticolo idrografico -cenni-

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

Cenni sui Lotti 2 e 3

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



ap
int
Pe
la
"n
ge
Pe
sta
qu

Il
St
an
pr

- A
ter
- sos
em

- A
esi
dun
tute
con

- A
cia

- A
am
stro

- A
per
del
raff

- A
ricc
stol
Nel
pric

- A
nec
all
per
con
abb
pot
sill

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

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

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

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

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

- Art. 9 - *Aria*, c.1 circa la "qualità dell'aria che costituisce fattore primario di caratterizzazione dell'identità territoriale e deve essere difesa e migliorata con ogni mezzo disponibile. Nel perseguire il principio dello sviluppo sostenibile e nell'interesse della tutela paesistico-ambientale e sanitaria deve essere garantito il contenimento delle emissioni gassose, acustiche, luminose, radioattive, elettriche, magnetiche ed elettromagnetiche."
- Art. 17 *Caratteri identitari ed evoluzione del territorio*, c.4 ove si sancisce che "All'intera estensione del territorio provinciale si attribuiscono specifiche emergenze morfologiche e/o ambientali, costituenti autonome concentrazioni di valori identitari. A tali emergenze si attribuisce un valore di risorsa strategica da tutelare in via prioritaria. Le formazioni del territorio provinciale non devono comunque menomare il significato complessivo di tale insieme, ma seminarlo arricchirlo e incrementarlo (...)"
- Art. 18 *Morfologia territoriale* c. 6, 7 circa i caratteri identitari, i fattori critici e gli indizi operativi di ciascuna Unità Morfologica Territoriale e relativa disciplina.
- Art. 19 *Emergenze morfo-ambientali* In riferimento "a specifiche emergenze morfologiche e/o ambientali, costituenti autonome concentrazioni di valori identitari, a cui il PTC "attribuisce un valore di risorsa strategica da tutelare in via prioritaria" e di cui varie interessano il territorio attraversato (...).
- Art. 20 *Permanenze storico-culturali* che investono l'opera prevista, quali le tracce e gli elementi di permanenza nella storia del territorio che costituiscono secondo il PTC risorse primarie sia in quanto patrimonio della cultura collettiva, sia in quanto riferimenti qualificanti per un'evoluzione degli assetti in chiave di rafforzamento dell'identità (...).
- Art. 22 *Disposizioni generali* c.1,3 secondo cui "(...) al territorio aperto nel suo complesso viene riconosciuto un ruolo fondamentale in quanto principale fattore dell'identità provinciale grossetana, in termini di storia, cultura, struttura territoriale ed economica, qualità paesistica e attrattiva turistica.(...) Nell'impostazione delle politiche e nella valutazione degli interventi sul territorio aperto si assumono come prioritari gli effetti di riqualificazione paesistico-ambientale."
- Art. 23 *Lo sviluppo del territorio rurale* c.1, 2, 3 secondo cui "La gestione efficiente delle risorse necessarie e il mantenimento degli assetti caratteristici dell'agricoltura sono considerati essenziali alla vitalità e all'identità della provincia. La manutenzione del territorio rurale, la conservazione degli assetti esistenti e il perseguimento di quelli auspicati costituiscono per il governo del territorio degli obiettivi primari da perseguire con atteggiamento realistico e flessibile, costantemente sintonizzato con le mutevoli esigenze dei processi produttivi agricoli, nonché delle attività e funzioni integrative compatibili. In relazione ai suoi significati e alle sue potenzialità d'uso, il territorio rurale è soggetto a regole di gestione finalizzate alla conservazione, riproduzione, sviluppo e valorizzazione delle risorse agro-ambientali, degli assetti culturali e dei valori morfologici"



A
alla

A
qua
ter

Pu
fun
con

Al

"P
pro
per
del
int

A
set
alla
Si
mas

l'im
arc

Al

evol
inte

rita

In
inte

sto
fem

de

A
cal



- **Art. 26 Governo dello sviluppo insediativo c.1** ove si evince che: "In conseguenza degli assunti di cui all'art. 17, si ritiene indispensabile:

- contenere ogni forma di accrescimento insediativo entro le dimensioni minime utili a garantire uno sviluppo socio-economico ottimale;
- evitare ogni possibile spreco di suolo o ridondanza di funzioni mediante un coordinamento delle azioni di trasformazione, da attuarsi con la responsabile collaborazione di tutti i livelli e settori di governo del territorio.

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

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

Al fine di garantire più efficaci risultati in termini di qualità urbana, le valutazioni di sostenibilità faranno riferimento ai seguenti obiettivi generali (...) fra cui:

- (...)
- riordinare il sistema della mobilità secondo una chiara gerarchia delle infrastrutture viarie, sia in termini di ruolo trasportistico che di caratterizzazione funzionale e formale (...)"

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

- **Art. 29 Offerta turistica c. 2, 3, 4, 5** in relazione a: "Nell'ambito delle attività economiche si riconosce al settore turistico un ruolo trainante ai fini dello sviluppo provinciale, non solo in termini di contributo intrinseco alla formazione del P.I.L., ma anche e soprattutto in termini di spillover e di effetti indotti.

Si individua nel territorio provinciale una marcata vocazione a un turismo di qualità, fondato su una fruizione non massificata di attrattive irripetibili e fortemente identitarie, nonché di estesa stagionalità, dal momento che l'insieme di tali attrattive offre motivi di appetibilità tali da soddisfare un'ampia gamma di esigenze lungo l'intero arco dell'anno.

Al fine di mantenere vitale il settore in un'ottica di lungo periodo, si ritiene indispensabile fondare l'ulteriore evoluzione dell'offerta turistica su politiche di riqualificazione strutturale del territorio, che puntino a interconnettere tra loro, da un lato le diverse risorse territoriali, dall'altro le strategie di valorizzazione e quelle di rilancio economico.

In particolare si considera essenziale indirizzare lo sviluppo del settore verso la formazione di un sistema integrato, fondato sulla correlazione fra attrattive (amenities costiere e ambiente collinare e montano; centri storici, emergenze ambientali e storico-documentali), attrezzature e servizi e immerso da una pluralità di reti tematiche (Parchi Naturali e Aree Protette, Parco della Civiltà degli Etruschi e Parco Minerario etc.) e di percorsi dedicati (ippovie, rete ciclabile, sentieristica etc.)"

- **Art. 33 Mobilità c. 5** secondo cui: "Ai fini del presente P.T.C. la viabilità extraurbana sarà articolata nelle categorie di seguito illustrate.

- o Rete globale, costituita dagli Assi Strategici Nazionali di cui alla Scheda 12A:
 - Corridoro Tirrenico Livorno-Roma (rete regionale primaria di transito e scorrimento);
 - S.S. 223 Grosseto-Fano (E78) (rete regionale principale di distribuzione dalla rete primaria alla rete secondaria).

In attuazione del P.I.T. il presente P.T.C. individua come invarianti i varchi esistenti per lo sviluppo della rete globale, con esclusione dei tratti ricadenti nell'ambito degli insediamenti densi.

Lungo tali assi saranno definite una fascia di rispetto di rilievo paesaggistico e una fascia di inedificabilità per gli svincoli e i raccordi. A tal fine si applicheranno i seguenti indirizzi:

- in area collinare, valutare la tutela del crinale più vicino."





S

L

C

pe

al

su

-9

-24

Me

V

-E

-E

co

no

-C

L

pr

pr

al

m

L

(12

3,

00

(3

se

Ne

di

al

da

ed

Re

Ye

In

po

Ta

di

de

di

se



Si ricordano altresì le seguenti SCHEDE:

- Scheda n. 8 *Sistema Morfologico Territoriale*
- Scheda n. 8 A INPUT METODOLOGICI
- Scheda 12 A INFRASTRUTTURE VIARIE

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

Come è ben noto a SAT p.A., per il tratto in questione si rileva la **importante presenza di permanenze storico culturali e paesaggistico-ambientali**, emergenze morfo-ambientali di cui al Titolo III delle Norme e alla Scheda n. 7 del PTC vigente della Provincia di Grosseto nelle sue declinazioni del PTC, quali:

- SIR-ZPS 136 Pianure del Parco della Maremma di cui alla L.R. 56/2000;
- Parte del Parco Regionale della Maremma e parte dell'Area Contigua Istituito con L.R. n. 24/1994, di cui al Piano del Parco approvato con Delibera del Consiglio Direttivo dell'Ente Parco Regionale della Maremma n. 61 del 30/12/2008;
- Vincolo paesaggistico:
 - D.M. 16/06/1962 D.D.N.I.P. della Zona dei Monti dell'Uccellina sita nella giurisdizione del Comune di Grosseto;
 - D.M. 07/12/1973 D.D.N.I.P. Zona sita nel Comune di Grosseto;
 - D.M. 26/09/1962 D.D.N.I.P. della Zona dei Monti dell'Uccellina sita nel Comune di Magliano in Toscana;
 - D.M. 25/09/1962 D.D.N.I.P. della zona sita nel Comune di Orbetello fra i piedi dei Monti dell'Uccellina e il Mare, compreso il centro urbano di Talamone;
 - D.M. 10/12/1962 D.D.N.I.P. della zona compresa tra i piedi dei Monti dell'Uccellina, la strada Aurelia e il Mare, nonché la limitrofa collina di Bengodi, escluso il Demanio Marittimo, nel Comune di Orbetello;
 - D.M. 18/04/1959 D.D.N.I.P. Sughereta di Rispecchia;
- Emergenze Storico/Culturali individuate come Quadro Conoscitivo Provinciale: Chiesina e Fattoria di Collecchio.

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

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

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

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

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

PRO
DI



La v
SS
l'att
Ove
sud
son
All'a
risp
dis
cam
rota
Dall
sed
prin
per
bar
prop
mt.
Prin
vici
Il tra
trat
ade
vari
- va
aut
esis
- v
dell
(con
- va
0.5
Coll
Lun
Ris
real
Tale
La
fran
mt.
com
mt.
mt.



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

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

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

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

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

- variante plano-altimetrica di Rispecchia, circa 2.1 Km di lunghezza, nella quale il tracciato autostradale in corrispondenza dello Svincolo di Montiano si pone prima ad est del sedime esistente per poi attraversare la statale SS1 e spostarsi ad ovest;
- variante plano-altimetrica di Alberese, circa 0.9 Km di lunghezza, in corrispondenza dell'omonima stazione ferroviaria nella quale il tracciato si pone ad ovest della sede esistente (con modifica e parziale dismissione dello svincolo attuale di Alberese);
- variante altimetrica a fine tracciato in corrispondenza della Barriera di Esazione, circa 0.5 km di lunghezza, per garantire la sicurezza idraulica nel tratto in affiancamento al Collettore Orientale.

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

Tale Tratto presenta le seguenti criticità:

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



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

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

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

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

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

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

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

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

- Parte della Riserva Provinciale della Laguna di Orbetello di cui alla D.C.C.P. n.72 del 13/05/1998;
- SIR B20 Campo Regio, Codice IT 51A0101 "Rete Natura 2000" di cui alla L.R. 56/2000;
- SIR- pSIC- ZPS 126 Laguna di Orbetello di cui alla L.R. 56/2000;
- Parte del Parco Regionale della Maremma e parte dell'Area Contigua istituito con L.R. n. 24/1994, di cui al Piano del Parco approvato con Delibera del Consiglio Direttivo dell'Ente Parco Reg. della Maremma n. 61 del 30/12/2008 ;
- Vincolo paesaggistico:
 - D.M. 20/08/1959 D.D.N.I.P della Pineta Litoranea detta del Voltoncino, sita nell'ambito del Comune di Orbetello;
 - D.M. 14/04/1989 D.D.N.I.P del Sistema Montuoso a limite della Laguna di Orbetello da Località Sotto Finestre a Località Parrina;





Al
pa
sa
P
L
at
fa
si
T
In
se
al
Il
de
pr
ri
co
Te
ge
co
pr
se
vi
3,
t,
tra
D
di
is
un
pe
In
e
tra
C
li
ce
Pa
o

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Tu
pr
ma
av

A
vie
gra
liv

Pe
di
olt
con
car
Pro
lito
Fer

Tal

Il tr
3,0
alle

Vist
sen
dell
agg
Por

Inol
suc
sez
5,00
l'are

Il tr
Inte
Idra
dell
stud

Il tra
futu
artic
nava
L'Y



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

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

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

Tale tratto presenta le seguenti criticità:

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

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

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

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

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





Il
Te
rin
Il
pr
pr
In
de
A
ac
all
po
pr
un
di
int
pa
co
am
- co
- fa
- in
l'im
con
Per
att
di c
fas
Il tr
pia
alt
all'
urb
del
Gro
Olt
sec
di s
ram
già c
nav
riqua



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

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

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

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

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

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

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

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





Ino
fer
vis
Idr
e/o
cas

Si
Stru
Alb
affi
dret
eso
ope

Per
infra
esp
sla r

Tale
mos

Inolt
Ferre
deter
econ
parc
attiv

Inolt
anda
Lagu
a vin
asset
sanita

Si rit
comp
dirtta

Inoltre
caval
di An
ed an

La pr
artigian
Orbet
"Il Vie
in og
un'Aul
altre In

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Inf
for
lun
de

Inc
int
an
No
so

La
ris
ert
int
On
rot
che
da

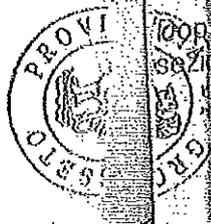
Altr
dei
bar
pre

Infi
ass
rite
Dal
alla
esc

La
con
dal
pre

In
sis
per
deg
lag

Per
pun
un
satu
am



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

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

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

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

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

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

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

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

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



sod
si s
cate
Orb
che
viab
imp
agri

Occ
viab
infra
sicu

Tutte
fase

Muo
di i
nec

Il PA
cosi
conf
soste
Gros



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

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

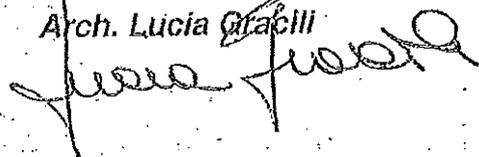
Tutto quanto sopra evidenziato è anche accentuato dalle problematiche che insorgerebbero in fase di cantiere e di realizzazione dell'opera.

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

per tutti i motivi sopra espressi

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

Arch. Lucia Gracili



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
CHE SI COMPONE DI N° 15 PAGINE

GROSSETO LI 11/12/2017
IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Emilio Ubaldini







COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G. Puccini, 32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564 897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.li e-mail info@comune.capalbio.gr.li P.IVA 00218960532



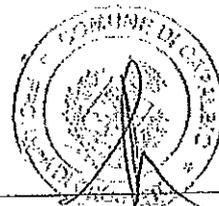
Prot. 5308

Capalbio li 22.05.2013

COMUNICAZIONE SOLO A MEZZO FAX
ART. 6 COMMA 2 LEGGE 412/1991

- Al Ministero delle Infr.re e Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
c.a. Ing. Ercole Incalza
Piazzale di Porta Pia, 1
00198 - Roma
Fax 06.4412.6177
- Al Ministero delle Infr.re e Trasporti
Struttura di Vigilanza sulle
Concessionarie Autostradali
Via Po, 19
00198 - Roma
Fax 06.4446.3586
- Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle
Arti, l'Architettura, e l'Arte Contemporanee
c.a. Dott.ssa Maddalena Ragni
Via di San Michele, 22
00153 - Roma
Fax 06.5843.4404
- Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Regionale per i beni Culturali
e paesaggistici della Toscana
c.a. Dott.ssa Isabella Lapi
Lungarno A.M. Luisa del Medici, 4
50122 - Firenze
Fax 055.2718.9700
- Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Soprintendenza per i Beni Architettonici e
Paesaggistici per la Provincia di Siena e
Grosseto
c.a. Dott.ssa Emanuela Carpari
Via Città, 138
53100 - Siena
Fax 0577.270245

Bechini





COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G. Puccini, 32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564 897701 Fax 0564 897744 www.comune.capalbio.gr.it e-mail info@comune.capalbio.gr.it P.IVA 00218960532



Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Soprintendenza per i Beni Archeologici
della Toscana
c.a. dott. Andrea Pessina
Via Pergola, 65
50121 - Firenze
Fax 055.242213

Al Regione Toscana
c.a. sig. Presidente Enrico Rossi
Piazza Duomo, 10
50127 - Firenze
Fax 055.4384.880

Alla Provincia di Grosseto
c.a. sig. Presidente Leonardo Marras
Piazza Dante Alighieri, 35
58100 - Grosseto
Fax 0564.411767

Rif. Prot. n. 12 del 13/05/2013/B

**OGGETTO: Autostrada A12 -- Civitavecchia -- Delibera CIPE n. 85/2012 --
CONTRIBUTO ALLE VARIANTI AL PROGETTO DEFINITIVO LOTTO 5A --
ATTRAVERSAMENTO CAPALBIO**

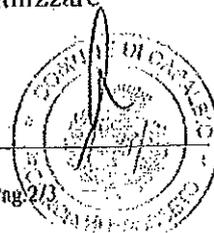
In relazione alle modifiche progettuali al tracciato autostradale lotto 5A - Attraversamento di Capalbio si forniscono i seguenti contributi:

A) nelle corrispondenze della c.d. "Nunziatella" prescritte la CIPE con Delibera n. 85/2012 ed in attuazione delle indicazioni fornite dal MIBAC si chiede;

- 1) Località Nunziatella: Al fine di evitare occupazione di nuovo suolo si ritiene più opportuno utilizzare la Strada Comunale n. 27 "della Nunziatella" elidendo la previsione INP 30 e connesso cavalcavia;
- 2) L'utilizzo della strada Comunale n. 27 (previa sua sistemazione) dovrà prevedere la realizzazione di un sottovia di collegamento con la viabilità lato mare i cui oneri di gestione il Comune di Capalbio sin da ora si rende disponibile ad assumersi;
- 3) Nuova previsione di strada di collegamento parallela all'Autostrada;

Il tutto come indicato nella cartografia allegata (Allegato A).

B) nel tratto compreso tra la c.d. "Dogana papale" e la Torricella" si chiede di utilizzare ulteriormente il tracciato dell'Aurelia evitando ulteriore consumo di suolo.





COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Via G. Puccini, 32 58011 Capalbio (GR)

Tel. 0564 897701 Fax 0564 897741 www.comune.capalbio.gr.it e-mail info@comune.capalbio.gr.it P.IVA 00218960532



C) per quanto riguarda l'area di salvaguardia relativa al progetto occorre che si consideri una fascia al di fuori del perimetro autostradale tale da rappresentare la creazione di un vero e proprio Parco ambientale ed agricolo della piana appoderata prevedendo:

- a. la valorizzazione delle aree agricole di pregio perimetrale al parco stesso;
- b. la mitigazione degli impatti dell'infrastruttura e la riqualificazione dei margini urbani e la valorizzazione delle aree di pregio ambientale già sottoposte a tutela;
- c. la riqualificazione della rete ecologica locale (corridoi ecologici) fra la parte collinare e piana, in particolare con il progetto di una connessione multifunzionale tra l'area del Capalbiaccio, il Tricosto, i Poggetti, Garavichio e la fascia costiera.

Per quanto riguarda l'intera area occorrerà anche che gli strumenti della pianificazione sovraordinata si integrino introducendo un nuovo paragrafo per un territorio di rilevanza regionale individuando tutte le opportune integrazioni con le altre politiche di intervento settoriale attivate e attivabili dalla regione. Il progetto deve avere l'obiettivo di qualificare in termini insediativi produttivi ed ambientali questa parte di territorio mitigando l'impatto dell'infrastruttura nel tempo e ricreando un nuovo equilibrio territoriale sostenibile e qualificato.

Dovrà essere quindi perimetrata l'area a destinazione agricola e di qualificazione ambientale con la valorizzazione delle aree che preveda la multifunzionalità e la produzione alimentare di qualità anche in collegamento con il redigendo progetto di riqualificazione del lago di San Floriano per scopi polifunzionali, la creazione di reti corte di vendita e consumo per gli abitanti il recupero delle trame agrarie storiche la valorizzazione ambientale paesaggistica e fruttiva del territorio.

Dovranno essere individuate azioni volte alla riqualificazione ed il reimpiego delle acque di superficie (torrenti e canali) a usi agricoli; alla riqualificazione delle aree di pertinenza dei corsi d'acqua; al ripristino dei corridoi ecologici della piana con interventi volti alla tutela e conservazione della biodiversità; alla riqualificazione della rete ecologica in particolare con la ricommissione ambientale della collina con la piana e la fascia costiera; alla valorizzazione delle zone umide e le funzioni di corridoi ecologici dei corsi d'acqua; alla destinazione del patrimonio edilizio per attività connesse all'agricoltura e ai servizi; alla promozione del popolamento rurale; al miglioramento delle opere infrastrutturali; il progetto di mobilità dolce che completi e metta a sistema la fruizione dell'intera area.

A nostro avviso le su esposte richieste di modifica si ritiene non comportino aumenti di spesa e siano volte a una migliore integrazione della nuova struttura nel contesto ambientale, tenendo conto delle pre-esistenze storiche e delle componenti paesaggistico ed ambientali nonché del minore consumo di suolo.

Distinti Saluti,

Il Sindaco
Luigi Bellunori



Il Responsabile Settore Tecnico
Arch. Giancarlo Pedreschi



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

COPIA

**VERBALE DI DELIBERAZIONE COMMISSARIALE
(CON I POTERI DEL CONSIGLIO COMUNALE)**

Numero Registro Generale 9 del 09-04-2014

Oggetto:

AUTOSTRADA TIRRENICA - LOTTO 5A: TRATTO ANSEDONIA
PESCIA ROMANA - AVVIO APPROVAZIONE VARIANTI A
PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO CON DELIBERA CIPE
85/2012 - PUBBLICAZIONE BURL N. 12 DEL 11.02.2014 -
CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

L'anno Duemilaquattordici, il giorno Nove del mese Aprile, alle ore 15:30, presso la sala Consiliare, la Dott.ssa Erminia Ocello Commissario Straordinario per la provvisoria gestione del Comune di Capalbio, con l'assistenza del Segretario Dott. Rubolino Giovanni procede alla trattazione dell'oggetto sopra indicato

**IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
(CON I POTERI DEL CONSIGLIO COMUNALE)**



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

**PROPOSTA DI
DELIBERAZIONE COMMISSARIALE
(CON I POTERI DEL CONSIGLIO COMUNALE)**

N° 11 DEL 31-03-2014

Settore: SETTORE TECNICO

Servizio: Pianificazione Urbanistica

Oggetto:

AUTOSTRADA TIRRENICA - LOTTO 5A; TRATTO ANSEDONIA
PESCIA ROMANA - AVVIO APPROVAZIONE VARIANTI A
PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO CON DELIBERA CIPE
85/2012 - PUBBLICAZIONE BURL N. 12 DEL 11.02.2014 -
CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

**IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
(CON I POTERI DEL CONSIGLIO COMUNALE)**

RICHIAMATE la deliberazione n. 42 del 20.07.2011 con la quale il consiglio formulava osservazioni in merito al progetto di autostrada di cui in argomento;

PRESO ATTO CHE in data 02.10.2012 la Società SAT ha consegnato una elaborazione progettuale in ossequio alle osservazioni e contributi formulato dal consiglio con la richiamata deliberazione;

RICHIAMATA la deliberazione n. 49 del 31.10.2012 con la quale il consiglio formulava ulteriori contributi e osservazioni in merito al progetto di autostrada così come modificato da SAT ed acquisito al protocollo dell'Ente in data 02.10.2012;

PRESO ATTO che in data 11.02.2014 sul BURL n. 12 è stato pubblicato a cura di SAT l'avviso di "Avvio del Procedimento di approvazione delle varianti al progetto definitivo approvato con delibera CIPE n. 85/2012 per la dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli artt. 166 comma 2, 169 comma 3 e 6, nonché degli art. 7 e 8 della Legge 241/90";

CHE è stato elaborato un documento di analisi e verifica del recepimento, all'interno della nuova proposta di variante elaborata da SAT, delle osservazioni così come esplicitate nelle sopra richiamate deliberazioni del consiglio comunale n. 42/2011 e 49/2012";

RICORDATO come il consiglio comunale abbia fortemente richiesto il mantenimento degli aspetti identitari del territorio all'interno delle



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

soprarichiamata deliberazioni: *"Siamo pertanto fortemente convinti che il passaggio di un'autostrada non ben progettata ed inserita nel territorio, determinerebbe una trasformazione ed una crisi di identità. Quanto negli anni si è preservato mantenuto e tutelato sarebbe compromesso ed il sistema Capalbio dovrebbe reinventarsi un improbabile diverso modello di sviluppo. Risulta perciò essenziale il mantenimento degli elementi identitari fondamentali del territorio e la creazione di un nuovo equilibrio connesso alla presenza della nuova infrastruttura";*

DATO ATTO che in tale senso erano state formulati gli "Ulteriori Contributi e Osservazioni" alla proposta inoltrata da SAT nell'Ottobre 2012, ; atti che sono stati in gran parte disattesi;

RILEVATO inoltre che SAT ha, in modo del tutto autonomo, operato delle scelte che vanno a incidere in modo pesante sugli assetti viari precostituiti, senza avere in alcun modo informato l'amministrazione locale della importanza di tali modifiche progettuali in variante;

DATTO atto della ineludibilità della previsione dei seguenti aspetti progettuali che saranno nel dettaglio meglio argomentati nell'allegato tecnico a seguito dell'analisi puntuale delle osservazioni:

- 1) La necessità di mantenere la S.P. Pedemontana, nella sua interezza, quale strada complanare per il traffico locale nel lato NORD del territorio. Soprattutto nel tratto da e per Pescia Fiorentina che nel progetto ripubblicato è stato invece eliminato; **DEVE PERTANTO ESSERE RIPRISTINATO L'INTERVENTO IN20 di ADEGUAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELLA S.P. PEDEMONTANA** e le opere accessorie (comprese le rotatorie su strada Casale Nuovo e Cava del Gesso) (Elaborato Grafico Punto 3);
- 2) La necessità di mantenere il Cavalcavia (il Comune aveva chiesto di valutare ipotesi sottovia) per il collegamento della Strada Comunale del '33. (elaborato Grafico Punto 6);
- 3) La necessità di adeguare la strada Comunale di Selva Nera quale unico raccordo viario per l'accesso dalla fascia costiera all'unico svincolo autostradale ivi compreso i due ponti sui canali di bonifica di **dimensione non adeguate** essendo a senso unico alternato, ai flussi di traffico in progetto (Elaborato Grafico punto n. 16).

VISTO il documento relativo a "AUTOSTRADA TIRRENICA Lotto 5A: Approvazione Varianti al progetto definitivo approvato con delibera CIPE n. 85/2012 (art. 161 D.Lgs 163/2006) pubblicato sul B.U.R.L. n. 12 del 11.02.2014 - CONTRIBUTI ED OSSERVAZIONI in ossequio a quanto determinato con delibere di consiglio comunale n. 42 del 14.07.2011 e 49 del 31.10.2012." allegato al presente atto sotto la lettera "A" quale parte integrante e sostanziale;



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

ACQUISITO il parere di regolarità tecnica espresso dal responsabile del Servizio interessato e del ragioniere comunale ai sensi dell'articolo 49 comma 1 del D.Lgs 267/00 e s.m.i.;

VISTO il D.Lgs. 18.08.2000 n. 267 e s.m.i.;

VISTO il regolamento per il Consiglio in vigore;

DELIBERA

1) **DI FORMULARE** quali ulteriori osservazioni e contributi alla nuova elaborazione del progetto definitivo pubblicato da SAT sul BURL n. 12 in data 11.02.2014 avente come tritolo "Avvio del Procedimento di approvazione delle varianti al progetto definitivo approvato con delibera CIPE n. 85/2012 per la dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli artt. 166 comma 2, 169 comma 3 e 6, nonché degli artt. 7 e 8 della Legge 241/90" e riguardante il completamento autostradale A12 ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA – Lotto 5A quale infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale, quanto contenuto nel documento tecnico allegato sotto la lettera "A" al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

2) **DI DARE DATTO** atto della ineludibilità della previsione dei seguenti aspetti progettuali, nel dettaglio meglio argomentati nell'allegato tecnico già allegato alla lettera "A":

- a) **La necessità di mantenere la S.P. Pedemontana**, nella sua interezza, **quale strada complanare per il traffico locale nel lato NORD del territorio**. Soprattutto nel tratto da e per Pescia Fiorentina che nel progetto ripubblicato è stato invece eliminato; **DEVE PERTANTO ESSERE RIPRISTINATO L'INTERVENTO IN20 di ADEGUAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELLA S.P. PEDEMONTANA** e le opere accessorie (comprese le rotonde su strada Casale Nuovo e Cava del Gesso) (Elaborato Grafico Punto 3);
- b) **La necessità di mantenere il Cavalcavia** (il Comune aveva chiesto di valutare ipotesi sottovia) **per il collegamento della Strada Comunale del '33**. (Elaborato grafico Punto n. 6);
- c) **La necessità di adeguare la strada Comunale di Selva Nera** quale unico raccordo viario per l'accesso dalla fascia costiera all'unico svincolo autostradale ivi compreso i due ponti sui canali di bonifica oggi di **dimensione non adeguate**, essendo a senso unico alternato, ai flussi di traffico in progetto (Elaborato Grafico punto n. 16).



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

3) DI DEMANDARE al legale rappresentante dell'Ente tutti gli atti e le azioni di competenza al fine di rappresentare i rilievi e le osservazioni contenute nel predetto documento nelle sede istituzionali e nelle conferenze dei servizi;

4) DI DEMANDARE al Responsabile del Settore Tecnico la tempestiva trasmissione del presente atto a mezzo posta certificata e raccomanda A/R, quale osservazione al procedimento oltre che ai soggetti indicati nell'avviso pubblicato sul BURL n. 20 del 11.02.2014 anche ai seguenti soggetti affinché ne tengano conto ai fini delle rispettive competenze:

- 1) Direttore Generale SAT p.a. – Via A. Bergamini n. 50 – 00159 ROMA;
- 2) Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale Via Cristoforo Colombo n. 44 – 00147 ROMA
- 3) Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per la qualità e la tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte Contemporanea – Servizio 2 – Tutela del Paesaggio V.I.A. – Via San Michele n. 22 – 00153 ROMA
- 4) Regione Toscana – Settore Valutazione di Impatto Ambientale, Piazza dell'Unità Italiana n. 1 – 50123 FIRENZE



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

ALLEGATO "A"

"AUTOSTRADA TIRRENICA Lotto 5A: Approvazione Varianti al progetto definitivo approvato con delibera CIPE n. 85/2012 (art. 161 D.Lgs 163/2006) pubblicato sul B.U.R.L. n. 12 del 11.02.2014 - CONTRIBUTI ED OSSERVAZIONI in ossequio a quanto determinato con delibere di consiglio comunale n. 42 del 14.07.2011 e 49 del 31.10.2012."

Dall'analisi della proposta progettuale di variante elaborata da SAT così come pubblicata sul BURL n. 12 del 11.02.2014 si evince che non sono stati presi in considerazione diversi aspetti dei contributi e osservazioni formulati dal Comune con le richiamate deliberazioni consiliari n. 42/2011 e 49/2012 che qui si richiamano quale parte integrante e sostanziale.

Si ritiene di dover riportare la permessa già contenuto nell'analogo elaborato allegato alla delibera CC 42/2012 in quanto i concetti esplicitati non hanno trovato debita risposta nelle ipotesi progettuali di variante che per taluni aspetti (eliminazione del Cavalcavia alla strada del '33 e Eliminazione dei lavori di adeguamento della S.P. Pedemontana nel tratto Borgo Carige - SP Chiarone) sono molto peggiorativi delle precedenti proposte.

"Se la pretesa è quella di mettere semplicisticamente "una grande autostrada" su di una strada statale, di sicuro non potrebbe funzionare, mentre quello che serve è un adeguamento e riqualificazione sull'Aurelia, per renderla una strada sicura ed omogenea, inserita al meglio nel territorio con cui colloquia in termini di collegamenti.

Una infrastruttura che sarebbe assurda e controproducente se finalizzata ad attrarre in un territorio delicatissimo e meraviglioso nuovo traffico di transito di merci e passeggeri tra il nord ed il sud del Paese, ma che può invece divenire interessante da molti punti di vista se serve a risolvere i problemi di mobilità di chi vive e lavora in quel territorio, se supporta in modo adeguato la qualità dei luoghi i flussi turistici destinati alla Maremma, se collega quei territori con il resto del mondo senza distruggere le preziose (e ormai rare) risorse paesistiche su cui si fonda la capacità locale di benessere economico e sociale".

Le questioni di impatto sull'ambiente e sul paesaggio

L'insieme delle condizioni vecchie e nuove che ruotano intorno alla questione dell'autostrada tirrenica hanno reso del tutto evidente la necessità di modificare il Progetto Preliminare del 2008 sotto il profilo dell'impostazione concettuale



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

prima ancora che delle soluzioni geometriche: occorre un progetto che serva ai territori attraversati e faccia dell'inserimento ambientale, della valenza paesaggistica, della riqualificazione i suoi elementi essenziali.

Infine la questione del paesaggio, che è assai rilevante in questi luoghi, dove il preteso "ritardo" costituisce oggi un vantaggio competitivo di straordinaria rilevanza per costruire un modello di sviluppo basato proprio sulla qualità delle risorse paesaggistiche, territoriali ed ambientali.

Le mitigazioni esemplificate nella tratta che consistono nel mascheramento dell'infrastruttura con filari di alberi, non appaiono di per sé in grado di migliorare granché l'inserimento paesaggistico. La progettazione del paesaggio intorno all'infrastruttura, come molti esempi francesi o olandesi ampiamente dimostrano, offre invece possibilità straordinarie di inserimento paesaggistico dell'autostrada a bilancio positivo. Anzi in alcune parti deve diventare una riqualificazione secondo le caratteristiche storiche, ambientali e paesaggistiche dei luoghi, intervenendo sulle situazioni più degradate che già oggi si sono posizionate qua e là in modo disordinato lungo l'Aurelia, con capannoni, luoghi commerciali ed attività artigianali. Ma certo occorre disporre di spazio, concordare con i proprietari di quello spazio le sistemazioni necessarie, operare e mantenere anche fuori dallo stretto sedime dell'infrastruttura. Tutte cose che costano e chiedono un impegno.

L'autostrada-Aurelia, può diventare un itinerario integrato pienamente con il sistema del trasporto pubblico e della viabilità locale, non penalizzante per la mobilità quotidiana degli abitanti, attrezzato con tutte le tecnologie telematiche per la sicurezza, il segnalamento, l'esazione automatica del pedaggio, ma anche progettato per essere un reale contributo alla qualità del paesaggio, per ricucire e arricchire la rete ecologica, per "dosare" traffico e velocità in relazione alla sensibilità degli ambienti e delle circostanze, per offrire una inedita gamma di servizi agli utenti e anche ai territori attraversati.

In sostanza una strada fortemente innovativa, destinata ad assomigliare pochissimo ad una tradizionale autostrada, su cui non sarebbe neppure difficile, in luoghi di questa bellezza e preziosità, far confluire risorse comunitarie di progettazione e sperimentazione da costruire con la partecipazione delle collettività locali. Tutto ciò si può fare con volontà politica e competenza e sensibilità a livello tecnico.

I PROBLEMI NEL TERRITORIO DI CAPALBIO

Un'autostrada che deve essere realizzata con il minor impatto ambientale per una terra come la Maremma e Capalbio, che fa della ricchezza paesaggistica uno dei punti di eccellenza, su cui si basano il turismo, l'agricoltura e lo sviluppo complessivo del territorio. In special modo a Capalbio dovrà essere un esempio qualificato di applicazione delle norme di sicurezza nazionali ed



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

europee, ma soprattutto compatibile con tutte le istanze di tutela del paesaggio e dell'ambiente. Devono essere garantite sicurezza, viabilità e qualità.

In primis deve essere considerato con maggiore applicazione e serietà l'impatto urbanistico ed ambientale prodotto dal passaggio dell'autostrada all'interno del territorio, è evidente infatti come la realizzazione di una autostrada modifica il modello sociale, economico finanche il suo sviluppo futuro e non solo quello paesaggistico ed ambientale di un territorio.

La soluzione del progetto definitivo formulata dalla SAT e presentata all'Ente i primi giorni di ottobre recepisce in gran parte le osservazioni presentate dall'Amministrazione Comunale con delibera di c.c. n. 46/2011 individuando ulteriori e sicuramente positivi elementi di novità rispetto al preliminare presentato nel 2005 assoggettato poi a determinazione CIPE nel 2008 ed al definitivo presentato nel luglio 2011.

Ancorché siano tenute in considerazione nello studio progettuale - evidentemente allo stato avanzato - le criticità all'altezza della ex dogana pontificia (confine regionale), alla Nunziatella, alla Torba e per Borgo Carige relativamente alla viabilità locale, il progetto nella sua rappresentazione cerca di tenere conto non riuscendovi appieno, della salvaguardia delle esigenze dei numerosi frontisti e/o proprietari attraverso la ricucitura su viabilità esterna anche attraverso la realizzazione di tratti di viabilità di servizio al fine di eliminare la presenza di incroci a raso.

Tutto ciò non significa comunque che l'attraversamento di un'arteria autostradale, seppur con l'utilizzo della S.S. Aurelia, rappresenti ciò che di meglio il territorio e le sue componenti potessero auspicare in termini di viabilità e di impatto paesaggistico ambientale oltreché di riorganizzazione sociale ed economica.

Siamo pertanto fortemente convinti che il passaggio di un'autostrada non ben progettata ed inserita nel territorio, determinerebbe una trasformazione ed una crisi di identità. Quanto negli anni si è preservato mantenuto e tutelato sarebbe compromesso ed il sistema Capalbio dovrebbe reinventarsi un improbabile diverso modello di sviluppo. Risulta perciò essenziale il mantenimento degli elementi identitari fondamentali del territorio e la creazione di un nuovo equilibrio connesso alla presenza della nuova infrastruttura.

In tale senso erano state formulati gli "Ulteriori Contributi e Osservazioni" alla proposta inoltrata da SAT nell'Ottobre 2012, ulteriori contributi che sono stati in gran parte disattesi. Inoltre SAT ha in modo del tutto autonomo e non condiviso operato delle scelte che vanno a incidere in modo pesante sugli assetti viari precostituiti e dove non c'è alcun accordo con le rappresentanze dell'Ente.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Si tratta dei seguenti tre aspetti che saranno nel dettaglio meglio esplicitati di seguito nell'analisi puntuale delle osservazioni:

- 1) La necessità di mantenere la S.P. Pedemontana, nella sua interezza, quale strada complanare per il traffico locale nel lato NORD del territorio. Soprattutto nel tratto da e per Pescia Fiorentina che nel progetto ripubblicato è stato invece eliminato; Nello specifico si richiama quanto espressamente riportato ai seguenti punti 3 e 15; **DEVE PERTANTO ESSERE RIPRISTINATO L'INTERVENTO IN20 di ADEGUAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELLA S.P. PEDEMONTANA** e le opere accessorie (comprese le rotatorie su strada Casale Nuovo e Cava del Gesso) (Elaborato Grafico Punto 3);
- 2) La necessità di mantenere il Cavalcavia (il Comune aveva chiesto di valutare ipotesi sottovia) per il collegamento della Strada Comunale del '33.(Elaborato Grafico Punto 6)
- 3) La necessità di adeguare la strada Comunale di Selva Nera quale unico raccordo viario per l'accesso dalla fascia costiera all'unico svincolo autostradale ivi compreso i due ponti sui canali di bonifica di **dimensione non adeguate** essendo a senso unico alternato, ai flussi di traffico in progetto (Elaborato Grafico punto n. 16).

RICHIESTE SPECIFICHE SUL PROGETTO DI VARIANTE

pubblicato sul B.U.R.L. n. 12 del 11.02.2014 in ossequio a quanto determinato con delibere di consiglio comunale n. 42 del 14.07.2011 e 49 del 31.10.2012.

Il Comune di Capalbio con deliberazione del Consiglio Comunale n. 42 del 20.07.2011 aveva formulato osservazioni al progetto di autostrada A12 Rosignano Civitavecchia – per il lotto 5A di interesse per il territorio Comunale. Successivamente con deliberazione Consiglio Comunale n. 49 del 31.10.2012 aveva formulato ulteriori contributi ed osservazioni sulla proposta che SAT aveva trasmesso in data 06.12.2012 in parziale accoglimento delle osservazioni formulate con la predetta deliberazione CC 42/2011.

Di seguito si rilevano le problematiche relative alle nuove progettazioni presentate da SAT oltre che quelle conseguenti al non accoglimento delle osservazioni così come proposte del Comune.

Si devono evidenziare innanzitutto alcune problematiche essenziali su cui è basato il parere favorevole del Comune sul progetto di adeguamento del "corridoio tirrenico" **che SAT ha unilateralmente modificato nella proposta in argomento** ri-pubblicata e che non trovano l'accordo del Comune:



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

- 1) La necessità di mantenere la S.P. Pedemontana, nella sua interezza, quale strada complanare per il traffico locale nel lato NORD del territorio. Soprattutto nel tratto da e per Pescia Fiorentina che nel progetto ripubblicato è stato invece eliminato; Nello specifico si richiama quanto espressamente riportato ai seguenti punti 3 e 15; DEVE PERTANTO ESSERE RIPRISTINATO L'INTERVENTO IN20 di ADEGUAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELLA S.P. PEDEMONTANA e le opere accessorie (comprese le rotatorie su strada Casale Nuovo e Cava del Gesso)(Elaborato Grafico Punto 3);
- 2) La necessità di mantenere il Cavalcavia (il Comune aveva chiesto di valutare ipotesi sottovia) per il collegamento della Strada Comunale del '33. Il sovrappasso già previsto della Strada del '33 IN 15 necessario per garantire il collegamento dei territori agricoli della zona "dei Centri" con Borgo Carige (sia per ragioni di mobilità generale che per le varie esigenze agricole, quali la presenza di frantoi e punto vendita concimi e sementi, che per le implicazioni socio-sanitarie che implicherebbe un tortuoso e lento percorso delle ambulanze della locale sede del 118) , oltre ad evitare la conseguenza di congestionare eccessivamente il cavalcavia di Selva Nera già interessato dalle funzioni di unico svincolo autostradale del territorio. Le interferenze del traffico locale, sia veicolare che di mezzi agricoli, con quello autostradale in entrata ed uscita sono del tutto inaccettabile soprattutto nei periodi di maggior afflusso turistico. Il cavalcavia già previsto non può essere sostituito dall'intervento INP111 che, come già detto è del tutto inadeguato. (Elaborato Grafico Punto 6);
- 3) La necessità di adeguare la strada Comunale di Selva Nera quale unico raccordo viario per l'accesso dalla fascia costiera all'unico svincolo autostradale ivi compreso i due ponti sui canali di bonifica di dimensione non adeguate essendo a senso unico alternato, ai flussi di traffico in progetto (Elaborato Grafico punto n. 16).

Ciò premesso nel dettaglio, con espresso riferimento ai singoli punti specifici indicati negli allegati delle deliberazione CC 42/2011 (in azzurro) e quelli della deliberazione CC 49/2012 (in rosso) si OSSERVA quanto segue:

Punto 1 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 1) Si rileva il troppo distacco tra il tracciato e la sede dell'Aurelia all'altezza del confine regionale tra il Km 13.852 ed il km 12.899 e se ne chiede un riavvicinamento mantenendo il rispetto della pineta;
Osservazione accolta – si fa rinvio alle modifiche introdotte da SAT

Punto 2 osservazione DCC 42/2011 RECITA:



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

- 2) La barriera di esazione dovrebbe trovare una collocazione al km 11.890 anziché 10.400 al fine di un migliore inserimento paesaggistico ed evitare impatti visivi da e per Capalbio Capoluogo;
Osservazione accolta- si fa rinvio alle modifiche introdotte da SAT

Punto 3 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 3) Dovrà essere prevista una strada di ricucitura altezza Casal del Brizzi; prevedendola parallela all'asse autostradale a partire dalla rotatoria di Chiarone passando per nuova stazione di esazione, alla Strada di Casale del Brizzi sino alla Comunale Madonna Nicola eliminando la previsione di progetto di nuova viabilità (IN17), collegandovi anche la stazione di servizio G2 eliminando la previsione VS02, il tutto al fine di un migliore inserimento e disimpegno del traffico da e per l'ippodromo "La Torricella" e il complesso Turistico Alberghiero;
Si richiama anche il punto 6 dell'osservazione effettuata con Delibera C.C. 49/2012 in quanto non accolta nella proposta del 02.10.2012. (Punto 6 delle "Richieste Specifiche" allegate)

L'osservazione è stata parzialmente accolta da SAT che ha però stravolto la viabilità complanare andando a sostituire la SP Pedemontana con un asse parallelo all'Autostrada. La viabilità sopra detta doveva essere di collegamento per le case e gli insediamenti soprattutto nel tratto Madonna Nicola - Casale del Brizzi mentre nel nuovo progetto SAT diventa una COMPLANARE SOSTITUTIVA della PEDEMONTANA. Ciò comporta non solo maggiori dimensioni della sede viaria e spazi di pertinenza ma anche un maggior carico di traffico.

Si ribadisce che la Complanare a Nord per il territorio di Capalbio DEVE ESSERE LA S.P. PEDEMONTANA per tutto il suo percorso (anche per la sua funzionalità viaria verso la zona di Pescia Fiorentina, ad alto insediamento turistico residenziale, e il Giardino dei Tarocchi), così come indicato nel progetto approvato da questo Ente - DEVE PERTANTO ESSERE RIPRISTINATO L'INTERVENTO IN20 di ADEGUAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELLA S.P. PEDEMONTANA e le opere accessorie (comprese le rotatorie su strada Casale Nuovo e Cava del Gesso) e dequalificato l'intervento INP 104 (eventualmente limitandolo a collegare la Strada Comunale Madonna Nicola con la Strada Comunale Casale del Brizzi) con eliminazione dell'intervento VS02 che andrebbe a frazionare inutilmente territorio agricolo. Tale intervento deve limitare l'ingombro della sedi viarie in prossimità del Centro G e "La Torricella". VEDI PUNTO 4 successivo.

Preme evidenziare come la proposta sia quasi a parità di percorso con gli interventi IN 16 e IN 17 di cui va in sostituzione. Si ritiene sia un errore assoluto spostare i volumi di traffico dalla S.P. Pedemontana su una complanare sfalzata che si raccorda con viabilità comunali non adeguate. Si vanno ad



interessare spazi con elevato carico antropico Centro G e Ippodromo con Albergo e Ristorante "La Torricella".

Punto 4 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

4) Il progetto non prevede interventi per il collegamento del "Centro G" con la strada Comunale delle Basse che potrà avvenire attraverso la messa in sicurezza della Strada Quarto del Brizzi (attualmente strada sterrata) di cui se ne chiede la riqualificazione e la messa in sicurezza;

Osservazione non accolta. Si ritiene necessario un approfondimento per gli interventi in prossimità del Centro G e dell'Ippodromo con Albergo e ristorante la Torricella.

Interventi in prossimità del Centro G e Ippodromo la Torricella.

Si ritiene quanto mai necessario riprendere in considerazione quanto già previsto nel progetto SAT 2006 (CIPE 2008) relativamente alla realizzazione di un piccola galleria artificiale (circa 300 ml.) che risolverebbe tutte le seguenti problematiche:

- 1) Eccessiva vicinanza delle strade e delle barriere alle abitazioni del Centro G e dell'Albergo con conseguenti problematiche di stabilità di costruzioni realizzate con fondazioni a sacco da parte dell'EX Ente Maremma durante la bonifica degli anni '50, nonché di inquinamento acustico;
- 2) Difficoltà dei collegamenti del Centro G con la viabilità pubblica essendo del tutto inadeguato il limitato intervento sulla strada di Quarto del Brizzi che sarebbe da sistemare completamente fino all'incrocio con la Strada Comunale delle Basse - tale strada è oggi sterrata ed ad unica corsia; Infine appare del tutto inadeguata la previsione di un sottopasso ciclopeditone (intervento INP 111) con relativa viabilità di accesso, in quanto non garantisce il collegamento delle abitazioni e delle aziende agricole.
- 3) Isolamento della proprietà terriere delle aziende poste a monte e a valle dell'asse autostradale che sarebbero irrimediabilmente compromesse;

In assenza della predetta galleria (tecnicamente fattibile in quanto già progettata da SAT), fermo restando le problematiche di stabilità degli edifici, dovranno comunque essere realizzate le seguenti opere necessaria sia per garantire l'accesso alle abitazioni del Centro G che il mantenimento di un adeguato livello acustico:

- a) Ingenti opere di isolamento acustico in entrambe le direzioni (lato SUD Centro G - lato Nord Ippodromo, Albergo e Ristorante la Torricella) - La previsione di 120 lineari di barriera acustica è del tutto inadeguata e ne vorranno almeno il triplo per ogni lato.



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

- b) Realizzazione di idonea viabilità di accesso al centro G utilizzando il tracciato della strada, oggi sterrata, di Quarto del Brizzi. Si tratta di circa 1,80 Km di strada sterrata di larghezza ml. 3.00 con 3 opere d'arte per attraversamento di canali di irrigazione.

Punto 5 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 5) Per il collegamento "Centro A" strada comunale del '33 utilizzando con adeguamenti la sede della strada vicinale riportata nelle carte catastali eliminando la previsione della IN14 che contrariamente va a frazionare la maglia poderale;

Osservazione parzialmente non Accolta.

Si ribadisce che il collegamento con il Centro A avvenga utilizzando l'esistente strada vicinale secondo quanto già osservato (Punto 5 Osservazioni Delibera CC 42/2011) e che sia realizzato il cavalcavia di collegamento della strada Comunale del '33 - Vedi punto successivo.

Punto 6 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 6) La previsione di un cavalcavia Km 9.54 dovrebbe riguardare la valutazione di un sottopasso. Si fa presente che la realizzazione di sottopassi in luogo di sovrappassi, escludendo le situazioni oggettive di rischio idraulico, dotandoli dei più aggiornati ed efficienti sistemi di sollevamento e drenaggio delle acque meteoriche, determinerebbe un notevole contenimento dell'impatto ambientale e paesaggistico. L'esigenza di sottopassi invece di sovrappassi risulta particolarmente importante e sentita in un territorio dove i diffusi elementi di pregio ambientale e paesaggistico costituiscono un fondamentale patrimonio per lo sviluppo socio-economico locale; Occorre evidenziare inoltre che con i sottopassi di strade locali, date le minori luci nette necessarie rispetto ai sovrappassi sull'Autostrada, si ottengono rampe di minor lunghezza con un raccordo migliore con la viabilità esistente;

SI RIBADISCE LA NECESSITA' DELLA PREVISIONE DEL CAVALCAVIA meglio SE SOTTOPASSAGGIO

Come già indicato in premessa si ritiene di dover ribadire la necessità di dover ripristinato il sovrappasso già previsto della Strada del '33 IN 15 e stralciato unilateralmente da SAT nella proposta ora in pubblicazione. Tale Cavalcavia è assolutamente necessario (i) per garantire il collegamento dei territori agricoli della zona "dei Centri" con Borgo Carige (sia per ragioni di mobilità generale che per le varie esigenze agricole, quali la presenza di frantoi e punto vendita concimi e sementi, che per le implicazioni socio-sanitarie che implicherebbe un tortuoso e lento percorso delle ambulanze della locale sede del 118), (ii) per evitare la congestione che il traffico locale



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

unito a quello in entrata ed uscita porterebbe alle due rotatorie del cavalcavia di Selva Nera, unico svincolo autostradale del territorio.

Le interferenze del traffico locale, sia veicolare che di mezzi agricoli, con quello autostradale in entrata ed uscita renderebbero poco praticabile e molto pericoloso lo svincolo autostradale soprattutto nei periodi di maggior afflusso turistico.

Il cavalcavia già previsto non può essere sostituito dall'intervento INP111 che, come già detto è del tutto inadeguato.

Punto 7 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 7) Previsione altezza Ponte Tre Occhi di strada di raccordo con proprietà frontista parallela all'autostrada in luogo della nuova viabilità prevista con IN13;

L'Osservazione è stata ripetuta con Delibera C.C. 49/2012 in quanto non accolta nella proposta del 02.10.2012. (Punto 1 delle "Richieste Specifiche" allegate)

Osservazione Accolta con la proposta in argomento.

Punto 8 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 8) Eliminare la previsione VS01 (raccordo stazione di servizio G1) e sostituirla con il proseguimento del tratto (IN26) fino al congiungimento con la strada comunale di Via Emilia;

Osservazione Accolta

Punto 9 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 9) La previsione di un cavalcavia Km 5.49 Capalbio Scalo dovrebbe riguardare la valutazione di un sottopasso. Si fa presente che la realizzazione di sottopassi in luogo di sovrappassi, escludendo le situazioni oggettive di rischio idraulico, dotandoli dei più aggiornati ed efficienti sistemi di sollevamento e drenaggio delle acque meteoriche, determinerebbe un notevole contenimento dell'impatto ambientale e paesaggistico. L'esigenza di sottopassi invece di sovrappassi risulta particolarmente importante e sentita in un territorio dove i diffusi elementi di pregio ambientale e paesaggistico costituiscono un fondamentale patrimonio per lo sviluppo socio-economico locale; Occorre evidenziare inoltre che con i sottopassi di strade locali, date le minori luci nette necessarie rispetto ai sovrappassi sull'Autostrada, si ottengono rampe di minor lunghezza con un raccordo migliore con la viabilità esistente. (vedi allegato schema di impatto paesaggistico).

Osservazione non accolta – viene mantenuto il Cavalcavia. Si ritiene migliore l'ipotesi del sottopasso come già osservato.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Punto 10 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 10) Si propone di realizzare un collegamento parallelo alla S.S. Aurelia all'altezza del Km 4.800 con sottopasso di ricongiunzione alla proprietà Dominici più altri in luogo della previsione dell'intervento IN10 che risulta frazionare diverse proprietà;

L'Osservazione è stata ripetuta con Delibera C.C. 49/2012 in quanto non accolta nella proposta del 02.10.2012. (Punto 2 delle "Richieste Specifiche" allegate)

Nella proposta in argomento SAT ha PREVISTO soluzione alternativa con nuova viabilità perpendicolare INP 110 e INP 111 in prossimità svincolo.

Si fa presente che l'Osservazione del Comune oltre a garantire l'accessibilità ai fabbricati residenziali posti lato monte, consentiva anche l'accesso all'esistente distributore posto a valle. Ciò avrebbe nel caso reso comunque un servizio anche alla frazione di Capalbio Scalo. Si ritiene di dover evidenziare come la viabilità oggi proposta da SAT renda l'area occupata dal distributore inaccessibile.

Punto 11 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 11) Eliminazione della previsione di nuova viabilità indicata con IN08 di penetrazione nel tratto dalla S.S. Aurelia sino a Via Piemonte;
Osservazione accolta da SAT.

Punto 12 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 12) **Loc. Nunziatella** – Occorre rivedere la permeabilità dei tracciati. Si propone l'eliminazione del cavalcavia al Km 2.746 con previsione, in sostituzione, di un sottopasso ipoteticamente al Km 3.267. Di realizzare il collegamento con la S.P. Pedemontana lungo la strada comunale esistente di Nunziatella e di realizzare viabilità di ricucitura parallela all'asse autostradale spostando la prevista rotatoria di fronte al sottopassaggio con contestuale eliminazione degli interventi IN05, IN 09, IN 24 e IN 30 – Adeguamento strada privata di collegamento interpodereale.

L'osservazione, poichè non recepita, è stata ripetuta con Delibera C.C. 49/2012 in quanto non accolta nella proposta del 02.10.2012. (Punto 3 delle "Richieste Specifiche" allegate) e articolata in sotto interventi necessari per meglio definire le problematiche.

Nella nuova proposta in argomento SAT ha previsto una soluzione alternativa con nuova viabilità. – INP 30 e INP 101

Nel comprendere come la localizzazione del nuovo cavalcavia sia dettata dalla geomorfologia dei luoghi, si ritiene che la migliore la soluzione di viabilità di servizio per fabbricati e strutture esistenti sia di eliminare la proposta INP 30 e progettare i seguenti interventi:



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

- a) utilizzare in parte il vecchio tracciato della S.S. 1 dismesso per collegare gli edifici esistenti a ovest ed a est del cavalcavia compreso il Campeggio esistente;
- b) realizzare un breve tratto di strada di collegamento con la esistente strada Comunale di Nunziatella, a bordo est Campeggio con apposita schermatura di quest'ultimo;
- c) adeguare il tratto di Strada Comunale di Nunziatella utilizzandolo dal Campeggio fino al raccordo con la S.P. Pedemontana, trasladando conseguentemente, di pochi metri, la nuova rotatoria di innesto.

In tale modo non si frazionerebbero proprietà e aziende agricole, vi sarebbe minore consumo di suolo e si utilizzerebbe in gran parte la viabilità esistente andando anche a salvaguardare le attività agricole e commerciali. In alternativa si potrebbe ipotizzare un sottopassaggio ed una rotatoria in prossimità di Nunziatella.

Si allega schema indicativo.

Punto 13 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 13) Loc. Torba – Occorre rivedere il previsto innesto della strada Comunale di Sette Finestre. Si propone di realizzare sulla intersezione un sovrappasso mantenendo la quota dell'autostrada alla stessa quota dell'attuale aurelia (nel tratto Monte Alzato – la Vittoria) in questo modo le quote per il sovrappasso sono favorevoli e la sede in trincea dell'autostrada attenua enormemente il disturbo acustico verso l'abitato di Torba e non occorrono ulteriori opere di mitigazione. In tale caso si può eliminare la previsione del raccordo IN 03 ed in sostituzione di utilizzare riqualificandolo il tracciato della strada comunale Torba/Sette Finestre realizzando sull'intersezione il previsto sottopassaggio. Realizzazione viabilità parallela all'asse autostradale per collegamento dei poderi in loc. La Vittoria;

L'osservazione è stata parzialmente accolta. Si ritiene necessario prevedere **L'ADEGUAMENTO DELL'INTERO TRATTO DELLA STRADA TORBA SETTEFINESTRE FINO ALLA STRADA PEDEMONTANA (Complanare)** – Da evidenziare che attualmente la Strada di Sette Finestre è di limitate dimensioni.

E' necessario realizzare il collegamento con le abitazioni poste in Loc. Casale della Vittoria in quanto assente. La strada tratteggiata, presente in cartografia, è una interpoderale in terra battuta non transitabile per lunghi periodi dell'anno.

Punto 14 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

- 14) Si ritiene che le stazioni di servizio previste debbano avere come prescrizione la realizzazione di n. 1 livello fuori terra, la predisposizione di un piano per l'abbattimento dell'inquinamento luminoso ed opere di mitigazione paesaggistica.



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

L'Osservazione è stata ripetuta con Delibera C.C. 49/2012 in quanto non accolta nella proposta del 02.10.2012. (Punto 5 delle "Richieste Specifiche" allegata)

Si ritiene di dover ribadire il contenuto di quanto già osservato.

Punto 15 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

15) Si richiede una maggiore attenzione nella viabilità complanare implementando gli interventi per la sicurezza della S.P. Pedemontana oltre alla previsione di nuove rotatorie localizzate all'incrocio con le strade comunali in loc. Giardino, Casale Nuovo e Strada della Cava del Gesso;

L'Osservazione è stata ripetuta con Delibera C.C. 49/2012 in quanto non accolta nella proposta del 02.10.2012. (Punto 6 delle "Richieste Specifiche" allegata)

SI RIBADISCE LA NECESSITA' DI AVERE LA S.P. PEDEMONMTANA COME UNICA COMPLANARE A MONTE E DI ADEGUARE GLI INCROCI PREDETTI CON ALTRETTANTE ROTATORIE.

Punto 16 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

16) Intervento analogo a quello previsto per la S.P. Pedemontana per la zona Nord si ritiene debba essere eseguito per la strada Comunale di Selva Nera che andrà a costituire il raccordo con l'Autostrada di tutta la Zona Sud riversando il traffico sulla strada comunale dell'Origlio e prevedendo all'incrocio con quest'ultima una rotatoria.

L'Osservazione è stata ripetuta con Delibera C.C. 49/2012 in quanto non accolta nella proposta del 02.10.2012. (Punto 7 delle "Richieste Specifiche" allegata)

Sulla strada comunale di Selva Nera vi sono due attraversamenti di canali di bonifica che dovranno obbligatoriamente essere adeguati essendo oggi a SENSO UNICO ALTERNATO e sui quali è impensabile dover far transitare tutti i volumi di traffico da e per Capalbio Scalo, Chiarone e tutta la fascia costiera.

SI RIBADISCE CHE E' NECESSARIO ADEGUARE IL COLLEGAMENTO DEL NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE (UNICO DEL TERRITORIO) CON LA STRADA COMUNALE DELL'ORIGLIO.

In tale adeguamento deve essere compreso anche l'AMPLIAMENTO DEI PONTI PER RENDERLI IDONEI A SOPPORTARE LA MOLE DI TRAFFICO in progetto; (VEDI ALLEGATO GRAFICO)

Punto 17 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

17) Si chiede che il completamento del Cavalcavia "Capalbio" imponga un avvicinamento delle "rotatorie" in modo da occupare il minor territorio agricolo possibile.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

L'Osservazione è stata in parte accolta, si ribadisce la necessità di occupare minor territorio possibile.

Punto 18 osservazione DCC 42/2011 RECITA:

18) Recupero Ambientale ex Cava del Gesso - L'intervento previsto di recupero ambientale della Ex Cava del Gesso (Codice PAERP 178) ipotizza l'utilizzo di parte della Strada Comunale della Cava del Gesso, della S.P. 93 "PEDEMONTANA" e parte della strada Comunale del 33. Premesso che l'intervento di recupero dovrà essere eseguito secondo le disposizioni di cui alla Legge R.T. 78/98 e D.P.G.R. n. 10/R del 23.02.2007 si rileva come le strade in argomento, stante le previsioni di traffico non siano idonee e pertanto necessitano di un intervento di consolidamento e di ripristino.

L'Osservazione è stata ripetuta con Delibera C.C. 49/2012 in quanto non accolta nella proposta del 02.10.2012. (Punto 8 delle "Richieste Specifiche" allegate)

Si ritiene di dover ribadire il contenuto di quanto già osservato.

Punto 4 osservazione DCC 49/2012 non contenuto nella DCC 42/2011;

Osservazione posta con Delibera C.C. 49/2012 (Punto 4 delle "Richieste Specifiche" allegate) che recita:

"Al Km 0+500 PN01 individuato come Posto Neve si ritiene debba essere adeguatamente considerata la vicinanza ad una abitazione posta nell'immediato ridosso e di recente realizzazione".

Non risultano specifiche considerazioni sulla osservazione e/o particolari mitigazioni ambientali del punto neve PN01. Si ribadisce necessità di valutazione.

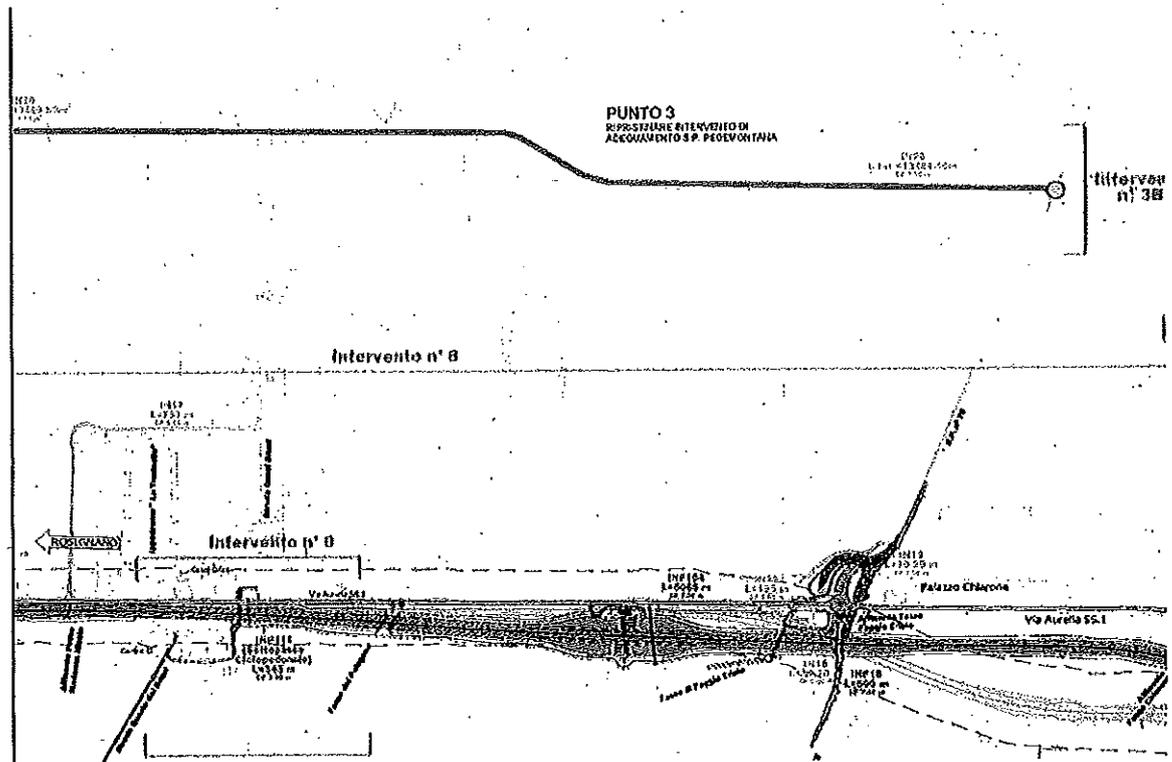
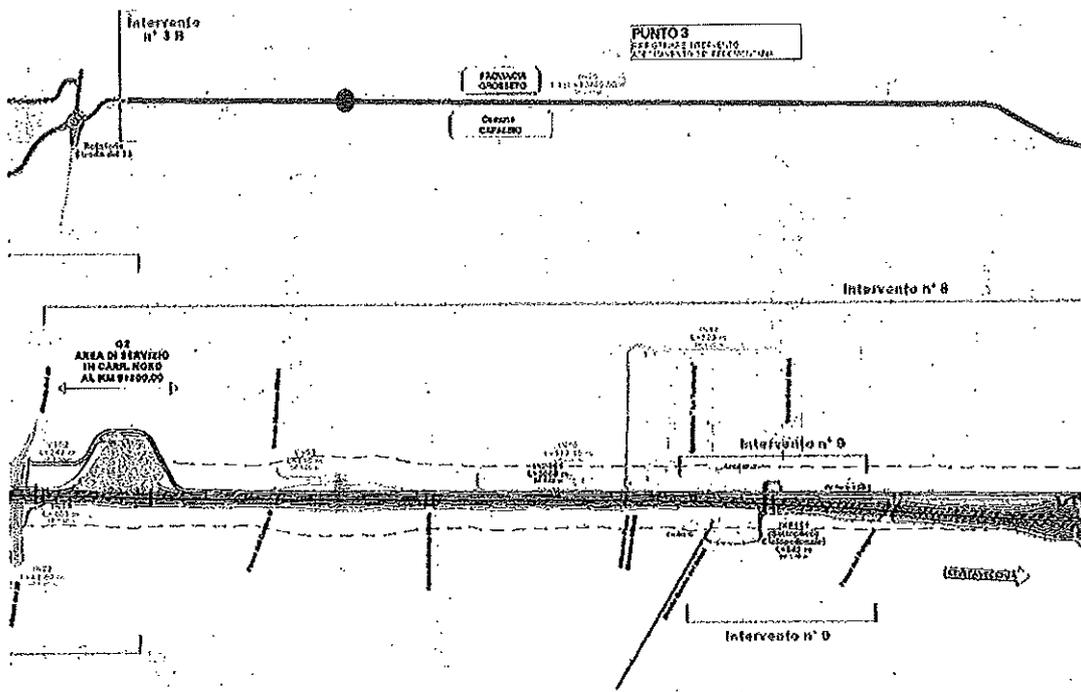
SI ALLEGANO SCHEMI GRAFICI ESPLICATIVI RIFERITI AI PUNTI: N. 3 Pedemontana come complanare (3.1 - 3.2), N. 4 Centro G – Torricella (4.1 -4.2), N. 5 Accesso Centro A, N.6 Cavalcavia Strada del 33' , N. 12 Loc. Nunziatella e N. 18 Recupero Ambientale Cava del Gesso.



COMUNE DI CAPALBIO

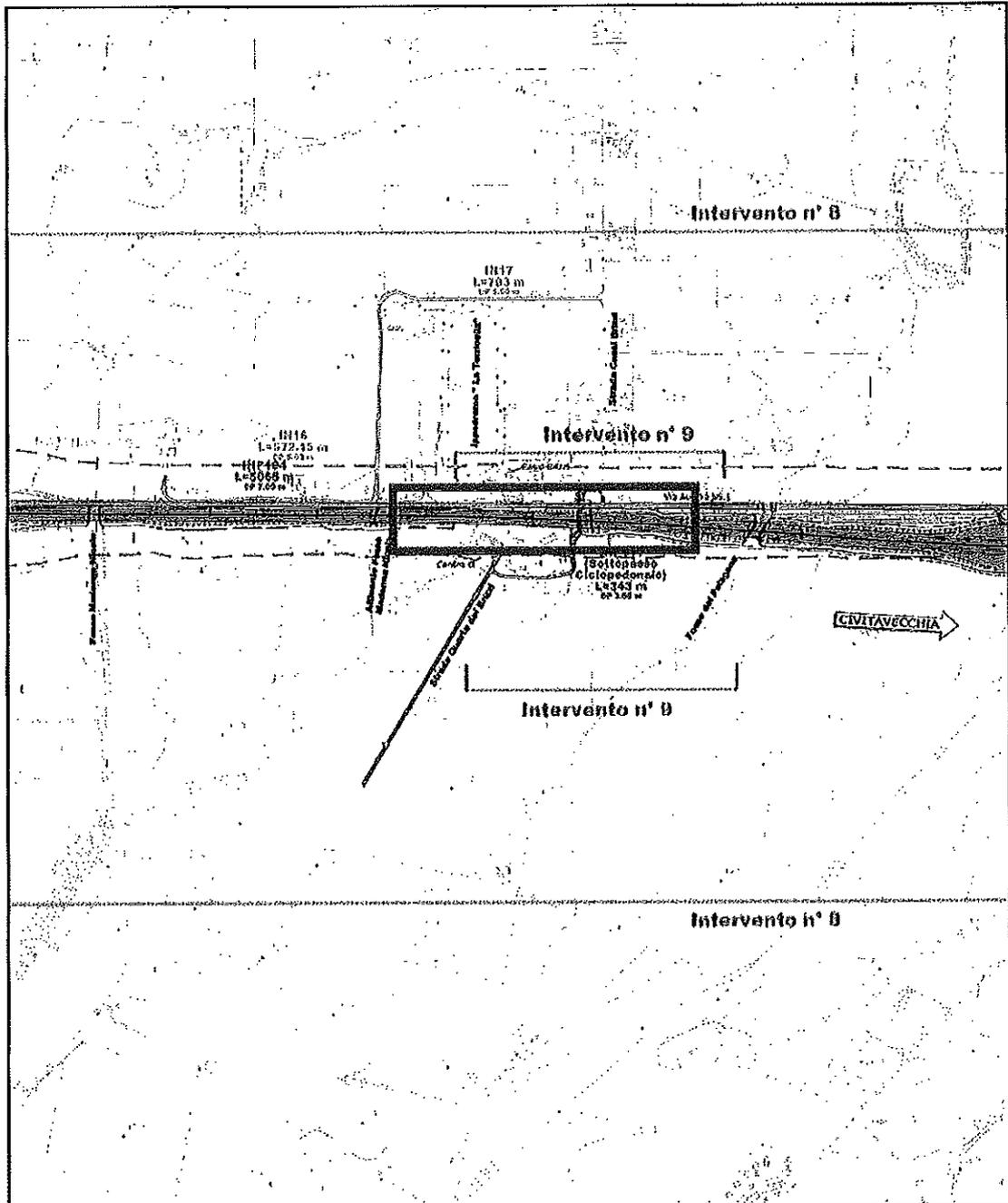
PROV. DI GROSSETO

LA S.P. PEDEMONMTANA DEVE ESSERE PBR INTERO COMPLANARE A MONTE DA BORGO CARIGE ALLA S.P. CAPALBIO CHIARONE
RISPIRSTINARE INTERVENTI IN 20 COME PRECEDENTI PROGETTI

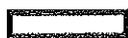




COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO



PUNTO 4

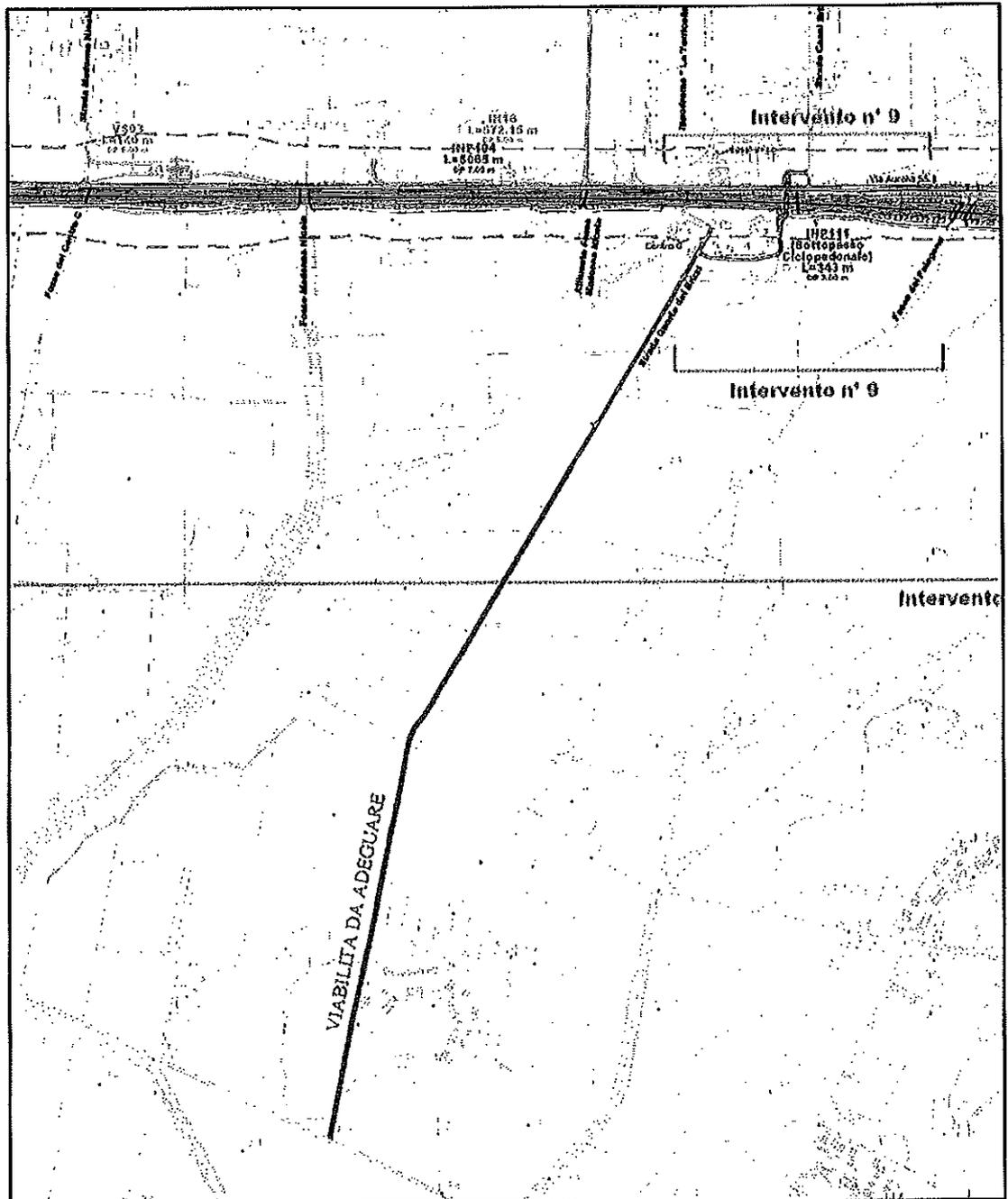


STUDIARE UNA SOLUZIONE ALTERNATIVA DI MINORE IMPATTO
PER IL CENTRO "G" E LE ATTIVITA' TURISTICO-RICETTIVE



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

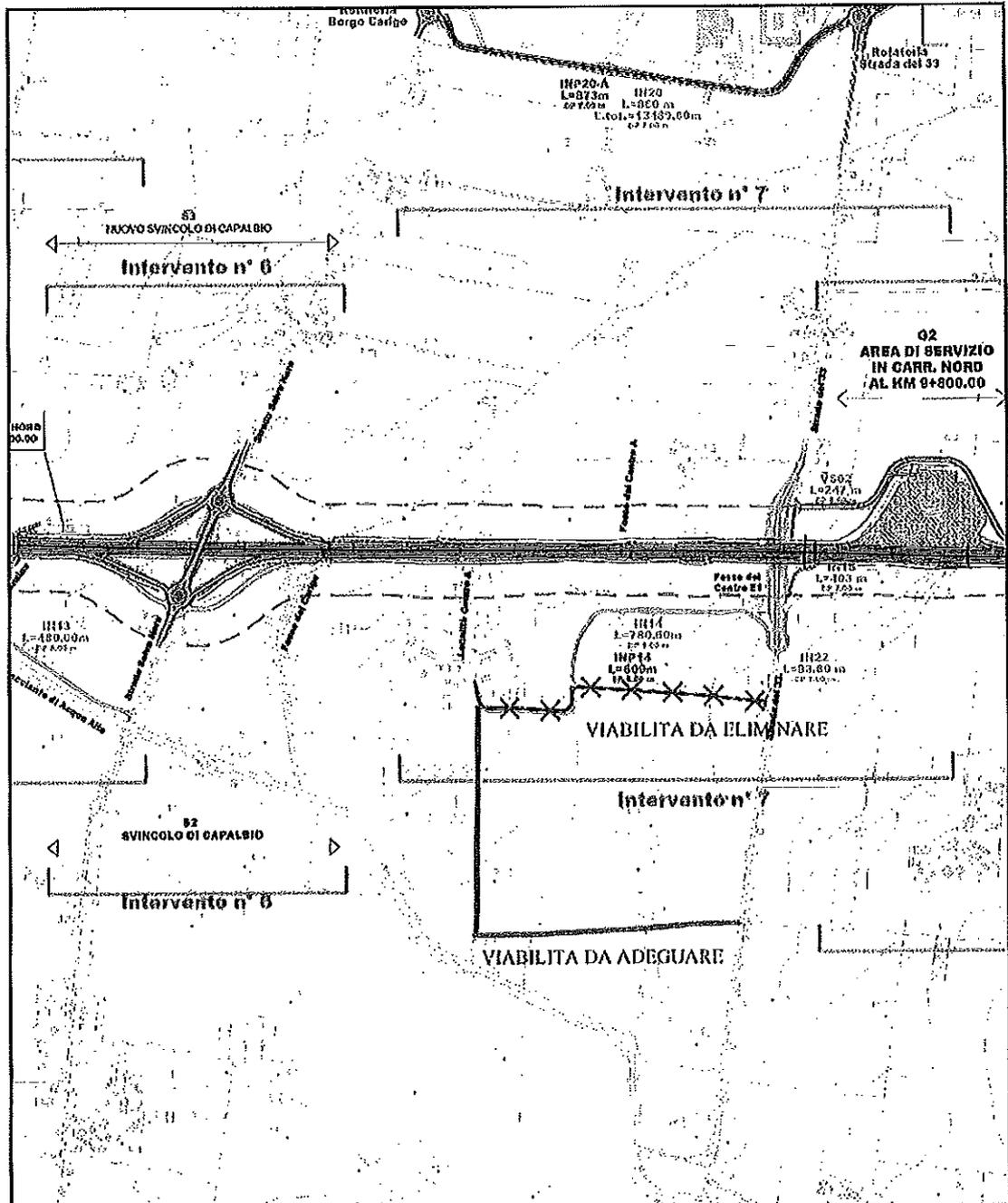


PUNTO 4

————— RIQUALIFICAZIONE ED ADEGUAMENTO STRADA QUARTO DEL BRIZZI



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO



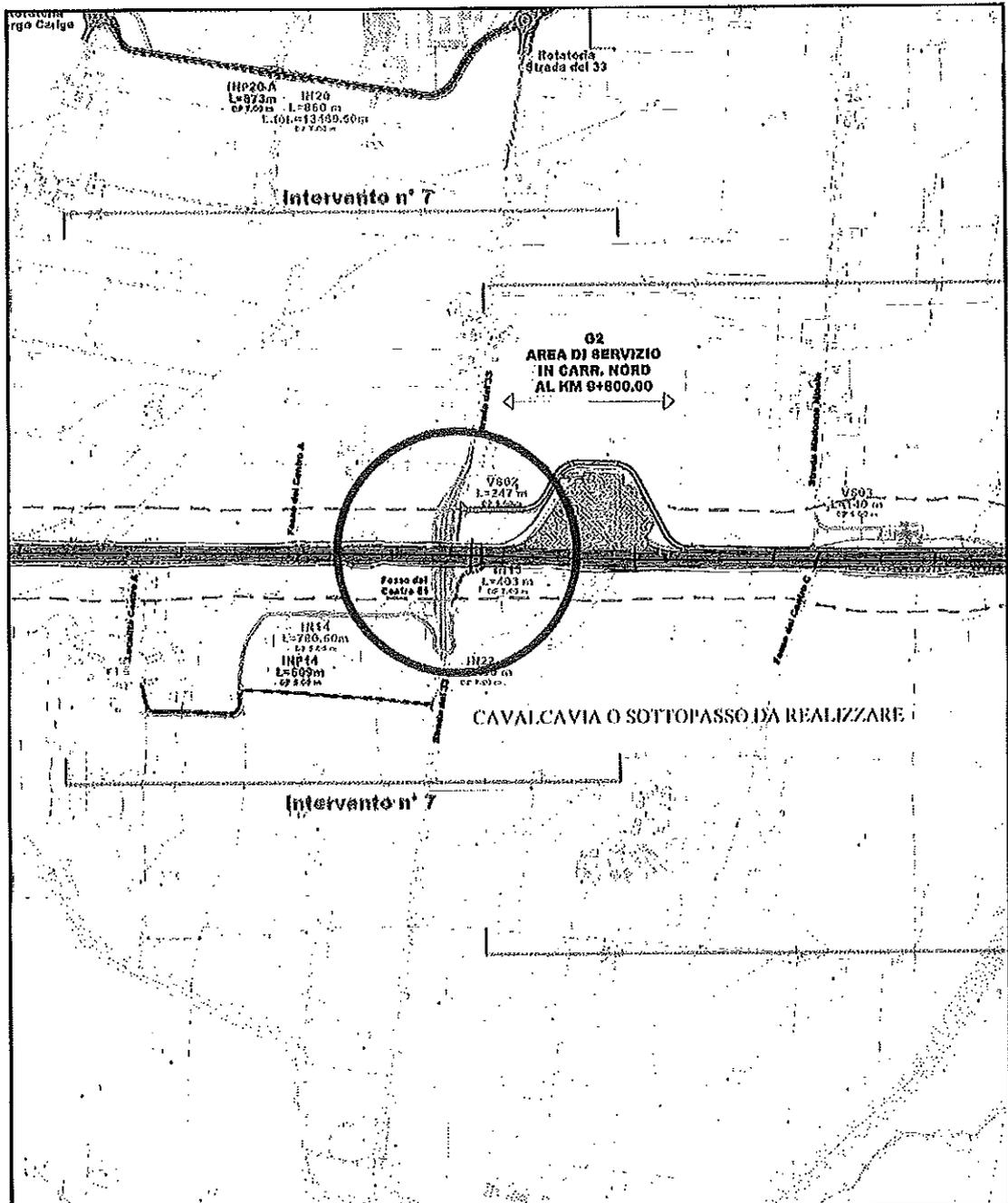
PUNTO 5

——— STRADA VICINALE DA ADEGUARE

× × × VIABILITA' IN PROGETTO DA ELIMINARE



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO



PUNTO 6

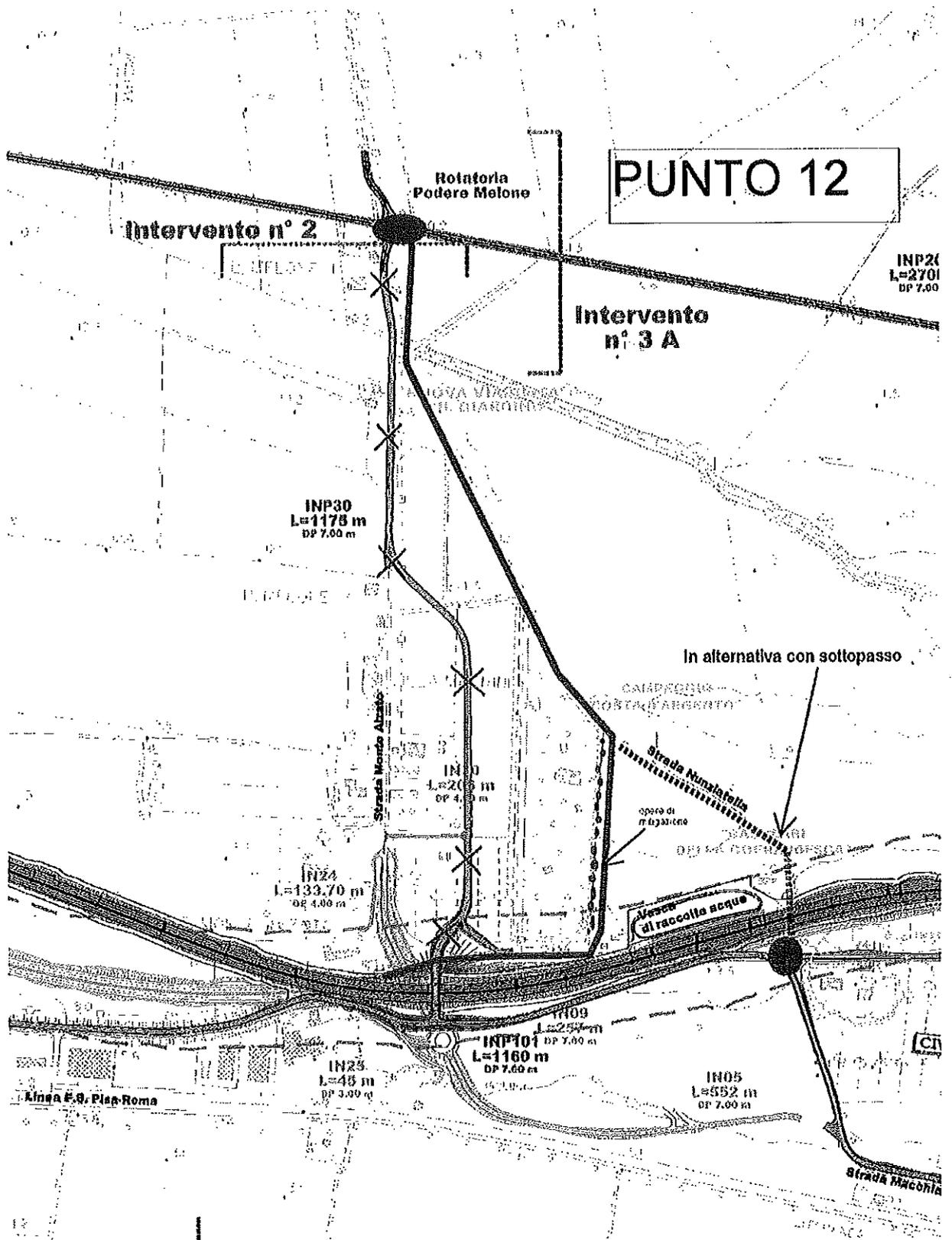


CAVALCAVIA O SOTTOPASSO DA REALIZZARE



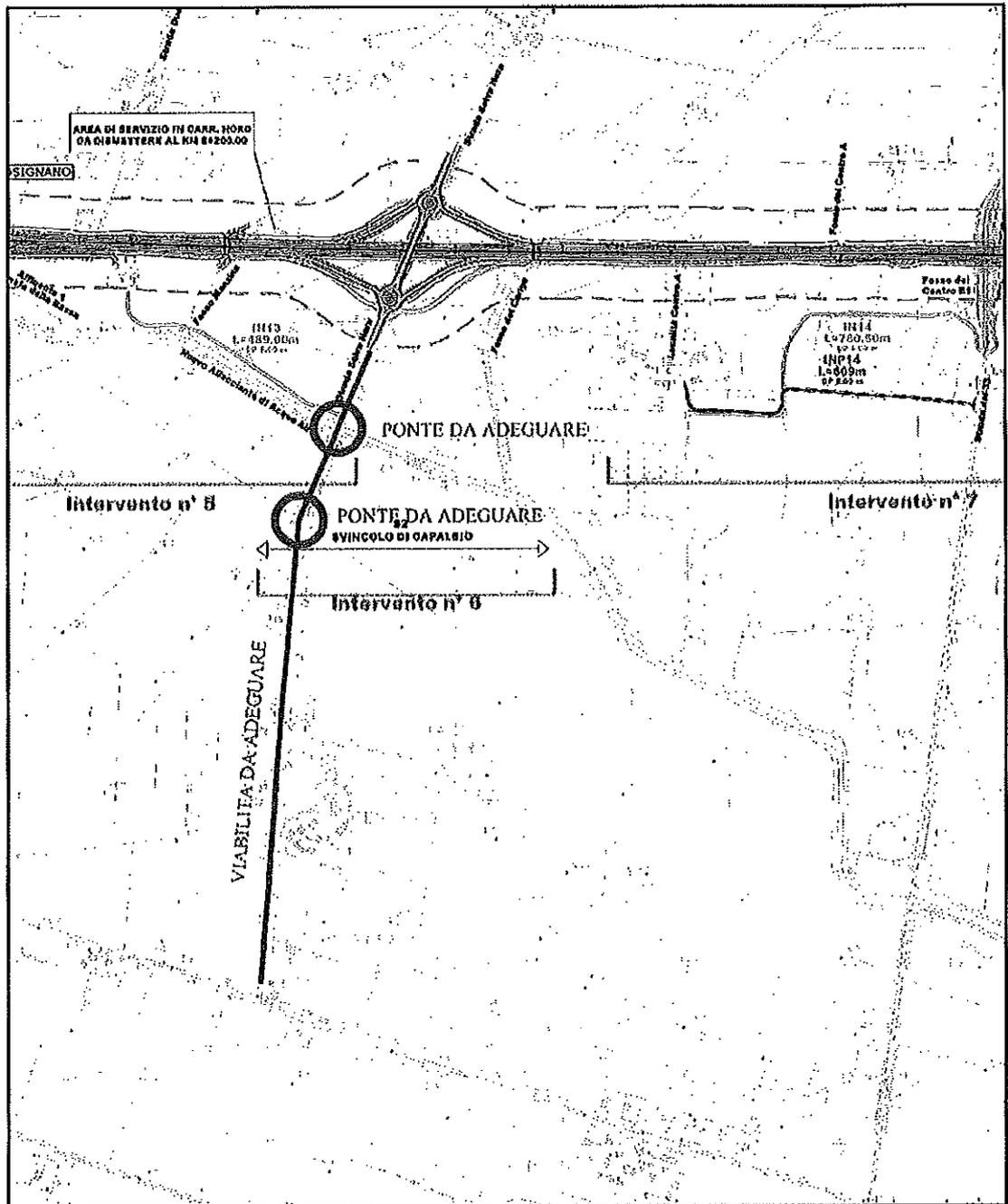
COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO





COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO



PUNTO 16

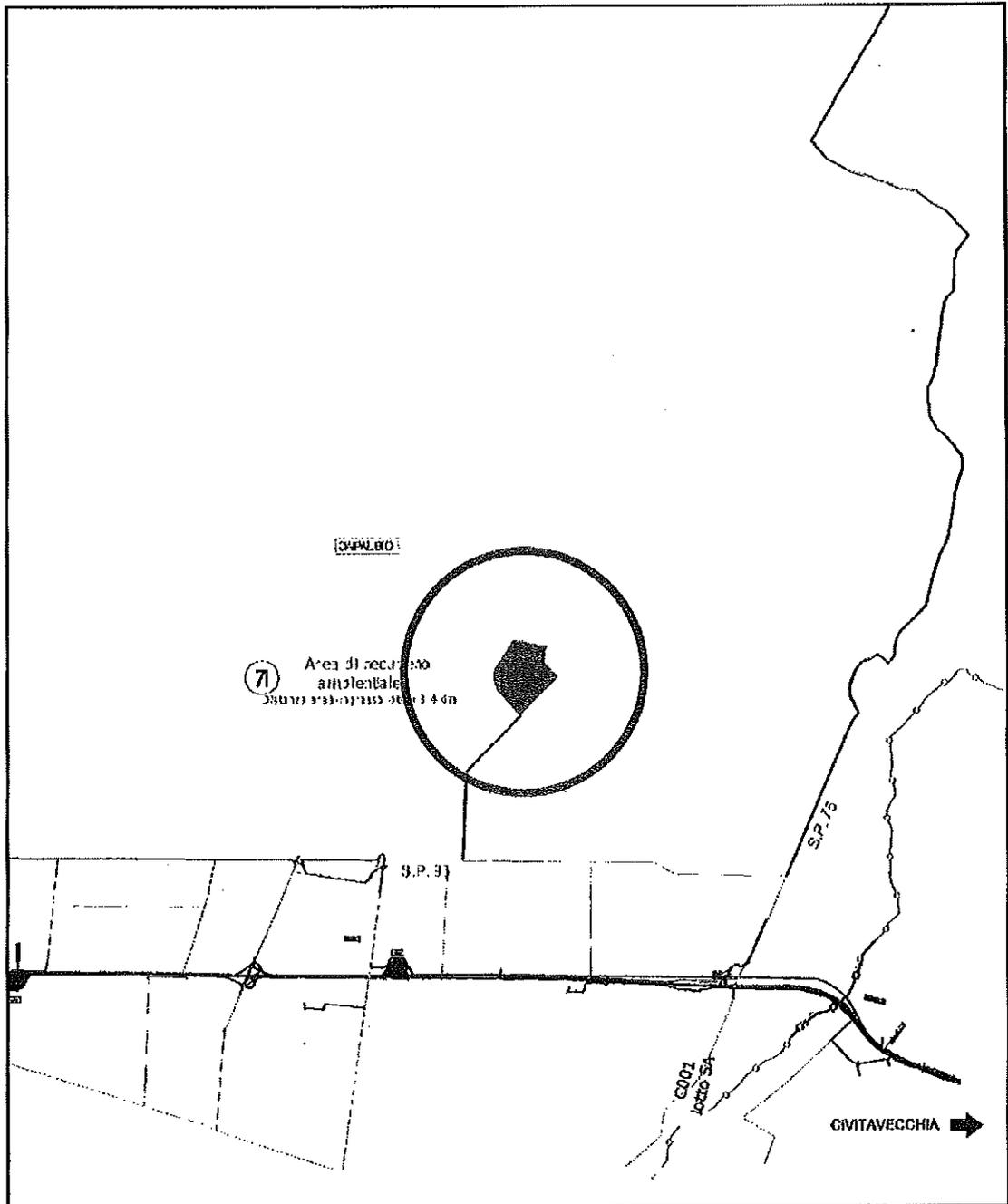
— STRADA DI SELVA NBRA DA ADEGUARE



PONTI DA ADEGUARE



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO



PUNTO 18



RECUPERO AMBIENTALE EX CAVA DEL GESSO



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

Parere di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n° 267

Il Responsabile del SETTORE TECNICO, per quanto concerne la regolarità tecnica,
esprime parere

Favorevole

Capalbio, lì 09-04-2014

Il Responsabile del SETTORE TECNICO
f/to Arch. Giancarlo PEDRESCHI



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

Il presente Verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

Il Commissario Straordinario
f/to Dott.ssa Erminia Ocello

Il Segretario Comunale
f/to Dott. Rubolino Giovanni



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE
(CON I POTERI DEL CONSIGLIO COMUNALE)

Numero Registro Generale del

Oggetto:

AUTOSTRADA TIRRENICA - LOTTO 5A: TRATTO ANSEDONIA
PESCIA ROMANA - AVVIO APPROVAZIONE VARIANTI A
PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO CON DELIBERA CIPE
85/2012 - PUBBLICAZIONE BURL N. 12 DEL 11.02.2014 -
CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

Attestato di Pubblicazione

Della suesposta deliberazione viene iniziata la pubblicazione all'Albo Pretorio Online di questo comune per quindici giorni consecutivi a partire dal 09-04-2014.

Capalbio, lì 09-04-2014

Il Responsabile della Pubblicazione
f/to Dott. Rubolino Giovanni

Esecutività

La presente Deliberazione è divenuta esecutiva il 09/04/2014

Capalbio, lì 09/04/2014

Il Segretario Comunale
f/to Dott. Rubolino Giovanni



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

**DELIBERA COMMISSARIALE
CON I POTERI DEL CONSIGLIO COMUNALE**

SETTORE TECNICO
SERVIZIO : Pianificazione Urbanistica

N° 11 DEL 31-03-2014

Numero Registro Generale

Oggetto: AUTOSTRADA TIRRENICA - LOTTO 5A: TRATTO
ANSEDONIA PESCIA ROMANA - AVVIO APPROVAZIONE
VARIANTI A PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO CON
DELIBERA CIPE 85/2012 - PUBBLICAZIONE BURL N. 12 DEL
11.02.2014 - CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

Attestato di Pubblicazione

Io sottoscritto Dott. Rubolino Giovanni attesto che la presente Deliberazione è affissa all'Albo Pretorio Online per quindici giorni consecutivi dal 09-04-2014 al 24-04-2014, ed è stato attribuito il numero di Registro Albo Pretorio 2014000235.

Capalbio, lì

Dott. Rubolino Giovanni

Ai sensi dell'art.18 del D.P.R. n°445/2000 si attesta che la presente copia, composta da n. 30 fogli, è conforme all'originale, in carta libera, per uso amministrativo e di ufficio.

Capalbio, lì



Timbro dell'Ente

Il Segretario Comunale

Dott.

Oggetto: INCONTRO DI VENERDI 9 OTTOBRE 2015 - ORE 15,00 - CAPALBIO - RIFLESSIONI E RICHIESTA DI CHIARIMENTI -

Mittente: Sindaco Comune di Capalbio <sindaco@comune.capalbio.gr.it>

Data: 06/10/2015 12:06

A: m.bergamo@autostrade.it, segreteria.ceccarelli@regione.toscana.it

Ccn: Marco Donati <donatimarco1982@me.com>, bruno.piccolotti@etruriawifi.net, adalberto sabbatini <adalbertosabbatini@me.com>, "Dott. Ing. Oreste Egidi" <oresteegidi@libero.it>, Alessio Teodoli <alessioteodoli@gmail.com>, 'luca burlandi' <luca.burlandi@libero.it>, enrico massimi <info@enimas.it>, "emalfa.68@gmail.com" <emalfa.68@gmail.com>, "stefy0174@libero.it" <stefy0174@libero.it>, giancarlo nardi <giancarlonardi@etruriawifi.net>, 'valentino podestà' <valentinopodesta@ilcerchiobio.it>, donati.anna@alice.it, Rossella Sleiter <r.sleiter@repubblica.it>, leonardo.marras@gmail.com, Sindaco Orbetello 2 <dr.paffetti@tiscali.it>, m.paffetti@comune.orbetello.gr.it, marco simiani <marco.simiani@gmail.com>, albe.fc@katamail.com

A SAT - Ing. Bergamo

A Regione Toscana - Ass. Vincenzo Ceccarelli

Capalbio, 06 ottobre 2015

Completamento Corridoio Tirrenico - Lotto 5A Capalbio

Gentile dott. Bergamo,

in relazione all'incontro tenutosi ieri nel tardo pomeriggio a Firenze presso gli Uffici della Regione Toscana ed alla presenza dell'Assessore Regionale Vincenzo Ceccarelli, ritengo che siano opportune alcune considerazioni e richieste di chiarimento anche per l'appressarsi della riunione di venerd' 9 ottobre nella sala consiliare del comune di Capalbio:

1) mi pare che dalla discussione fatta ieri, SAT ha nuovamente manifestato la necessità di modificare il progetto preliminare anche nel lotto 5A ed immagino anche il Piano Economico Finanziario. Circostanza che evidentemente non è casuale e trae le proprie radici nella mancata sostenibilità della precedente versione, quella del progetto approvato dal Cipe nel 2012 dal costo complessivo di 2,2 miliardi circa. Ancora i conti sembrerebbero non tornare e con le sole tariffe peraltro con vincoli non è possibile ripagare i costi dell'opera perché i dati di traffico sono scarsi.

La proposta complessiva che si evince dalla carte consegnate e afferenti al protocollo di intesa con la Regione del 13.05.2015, riguarderebbe:

- A nord - tra Grosseto Sud a San Pietro in Palazzi - si rinuncia all'autostrada e si

sistema un poco l'attuale Variante Aurelia (asfalto, guard rail, piazzole di sosta).

- A sud - tra Grosseto Sud e Tarquinia - si fa invece l'autostrada perché l'Aurelia in alcuni tratti è a due corsie, con incroci a raso e senza condizioni di sicurezza.

- Vengono localizzate le barriere "multilane" a Tarquinia, Capalbio, Fonteblanda, Grosseto Sud, San Pietro in Palazzi. Tra 5 anni e comunque per le percorrenze superiori a 20 km l'autostrada in Maremma per andare e ritornare dal Capoluogo Grossetano la pagano i residenti a Capalbio, Orbetello, Manciano, Monte Argentario, Magliano in Toscana, Pitigliano, Soriano. Mentre - e questa potrebbe essere una novità - tra una barriera e l'altra il sistema è aperto con ingressi ed uscite libere. Su questo vorremmo massima chiarezza e carte di dettaglio già nella giornata di venerdì.

- Di conseguenza a quanto sopra - e come osservato ieri - le complanari sono in larga parte eliminate o quelle esistenti non necessitano di allargamenti, dato il sistema aperto, così viene alleggerito il progetto, il consumo di suolo ed i costi dell'opera. Già i costi dell'opera: anche in questa memoria voglio ribadire che le strade comunali che poi saranno di ricucitura, collegamento ed altro hanno necessità di essere adeguate ai maggiori flussi di traffico conseguenti all'eventuale periodo di cantiere e di realizzazione ed entrata in funzionamento dell'opera. Il Comune di Capalbio non ha le risorse per poter procedere ad un adeguamento così imponente della viabilità comunale per non parlare poi di quella Provinciale.

- Il nuovo tracciato sulla base della carta che viene mostrato a Capalbio è difforme nel territorio comunale a quello preliminare approvato nel 2012. Si richiede la dovuta chiarezza e motivazione delle scelte operate.

I Costi

I costi secondo SAT sulla nuova progettazione si riducono di 800 milioni sugli 2,2 Mld del 2012, quindi si aggirano su 1,4 miliardi, di cui 200 mln per il tratto a nord e 1,2 mld per il tratto a sud.

Per il pedaggio è previsto l'esonero per i residenti sotto i 20 km di percorrenza per cinque anni poi ci dovrà pensare - secondo quanto appreso anche nella riunione di ieri - la Regione Toscana con la norma sui sovrapprezzi già messa in Finanziaria due anni fa che crea un fondo per agevolare i residenti.

A nord il pedaggio è solo di 10 km alla barriera di Grosseto e di altri 10 km alla barriera di San Pietro in Palazzi. Per il resto la percorrenza è libera, anche perché non fanno interventi. In pratica la statale che necessitava di maggiori interventi per la messa in sicurezza graverà in termini di oneri sulle Comunità a sud di Grosseto,

altrove che da anni hanno una viabilità ammodernata si troveranno l'autostrada al posto di una superstrada senza alcuno onere nel pedaggio.

Procedure Autorizzative

Sul piano delle procedure autorizzative, visto che il progetto viene cambiato, è nell'avviso dell'Ente scrivente che sia richiesta al Ministero per l'Ambiente una nuova procedura di VIA rilevando peraltro - salvo puntuali e attente evidenze di dettaglio - il non rispetto delle prescrizioni ed i pareri del Comune di Capalbio.

In ossequio alla discussione che anche il Consiglio Comunale di Capalbio successivamente al suo insediamento nel maggio 2014 ha sviluppato, le criticità più rilevanti da una prima valutazione e comunque già evidenziate nell'animato confronto di ieri afferiscono :

- Si insiste per il tratto a sud Grosseto-Tarquinia con un tracciato autostradale nonostante che i dati di traffico non lo giustifichino in alcun modo (basta adeguare l'Aurelia);
- Non è risolto l'impatto ambientale dell'autostrada nei tratti più critici peraltro con ipotesi di cambiamento del tracciato;
- Il pedaggio per i residenti viene esonerato solo per cinque anni e questo pone il solito problema del ruolo dell'infrastruttura dato che viene sottratta l'attuale Strada Aurelia gratuita.
- La barriera a Fonteblanda fa sì che tutti gli spostamenti della provincia da sud verso Grosseto, comune capoluogo, poiché sono superiori ai 20 km pagherebbero sempre e subito e questo è inaccettabile per gli spostamenti dei residenti e delle imprese sia per lavoro che verso i servizi, tutti accentrati nel capoluogo provinciale. Servono dei dati aggiornati di traffico O/D sugli spostamenti locali per capire bene i numeri di chi si muove nel territorio per poter impostare un ragionamento serio e di sicuro corretto;
- Il sistema di pedaggiamento multilane: non è chiaro come funzioni e anche ieri nel corso della riunione è stato singolare (almeno per il sottoscritto) comprenderne il funzionamento.
- Il Comune di Capalbio presterà particolare attenzione alle procedure autorizzative perché se il progetto cambia deve essere risottoposto a tutte le autorizzazioni specifiche (VIA, Cipe, pareri)
- I conti verbalmente presentati non tornano dato che a fronte di meno costi ci sono meno incassi visto che vi sono meno barriere e molti tratti sono liberi. Quindi i conti continuano a non tornare con tutta evidenza come peraltro più volte sottolineato e

che anche con questo progetto ridimensionato a scapito dei territori il Piano Economico e Finanziario continua a non stare in piedi a meno che non arrivi in soccorso una "Mutualità" invero Autostrade per l'Italia chiedendo un aumento tariffario su tutta la propria rete autostradale, ripaghi circa 900 milioni di investimento sull'Autostrada Tirrenica che non si ripaga con i pedaggi. Certo è evidente che quest'opera così come strutturata non dà garanzie al territorio né tanto meno al Comune di Capalbio. Non so chi debba ragionare sul concetto di mutualità, poichè una lettura potrebbe essere che è il modo di fatto per fare autostrade inutili, con poco traffico e pochi introiti, dopo che fino a qualche anno fa veniva spiegato che l'autostrada si ripagava con i propri pedaggi;

- E' utile proprio per superare in termini di serietà della proposta che SAT presenti i numeri, i conti, i dati di traffico, gli investimenti ed i costi, ed anche quelli di Autostrade in relazione agli aumenti tariffari.

- Va poi bene all'Ente scrivente (come richiesto nel corso dell'incontro) come in questo momento sia ancora aperta in sede europea la procedura d'infrazione su SAT se il Governo ha ridotto di tre anni la concessione (dal 2046 al 2043) e circa l'obbligo di mettere a gara d'appalto il 100% dei lavori.

Ingegnere Bergamo, comprendo che ricoprire il ruolo di Amministratore di una società che realizza infrastrutture non è semplice, ma Lei si immedesima invece nel ruolo di chi Sindaco è eletto dalla Comunità per la tutela di interessi generali e pubblici ha il dovere di perseguire il proprio mandato all'insegna della massima trasparenza e chiarezza. Mi pare che di chiarezza, sarà un mio limite, ce ne sia ben poca in tutto ciò che riguarda il progetto, il suo inserimento nel territorio non solo dal punto di vista ambientale ma anche ingegneristico. Si intende fare un'opera in un territorio ad alto pregio ambientale, come detto anche ieri di fronte all'Assessore Ceccarelli, senza avere le risorse per farla bene e rispettosa di quelle caratteristiche che Capalbio ha.

Mi auguro che nell'incontro di venerdì potranno essere chiarite in gran parte le perplessità e saranno dati appunti convincenti. Naturalmente come sempre, il Comune di Capalbio, è aperto al confronto dei tavoli istituzionali e mi pare che nel tempo abbia mostrato seppur su fronti diversi ed opposti serietà.

Alla Regione Toscana, che la presente memoria legge per conoscenza, chiediamo la garanzia sul progetto e l'attendibilità dei proponenti, ciò fatto se il completamento del Corridoio Tirrenico che la Regione Toscana ed il Governo intendono approntare per motivazioni a loro dire autorevoli e legittime, dovrà essere a tipologia autostradale compiano tutti gli atti necessari e di garanzia se vorranno che da quella loro stessa parte ci sia anche il Comune di Capalbio. Altrimenti decidano loro anche per questa Comunità, esonerando da ogni e qualsiasi ruolo di responsabilità la rappresentanza elettiva locale.

Cordiali saluti,

Luigi Bellumori
Sindaco di Capalbio

Oggetto: Autostrada Tirrenica – Lotto 5 A -

Mittente: Sindaco Comune di Capalbio <sindaco@comune.capalbio.gr.it>

Data: 20/10/2016 14:41

A: Presidente Enrico Rossi <enrico.rossi@regione.toscana.it>,
vincenzo.ceccarelli@regione.toscana.it, 'Ledo GORI' <ledo.gori@regione.toscana.it>,
segreteria.ceccarelli@regione.toscana.it, leonardo.marras@gmail.com

CC: "Arch. Giancarlo Pedreschi" <g.pedreschi@comune.capalbio.gr.it>

Ccn: Luigi Bellumori <luigibellumori67@gmail.com>, Anna Donati <donati.anna@alice.it>,
'valentino podestà' <valentinopodesta@ilcerchiobio.it>, "Dott. Ing. Oreste Egidi"
<oresteegidi@libero.it>, "mariaros@iuav.it" <mariaros@iuav.it>

Prot. n. 10525

Lì, 20 ottobre 2016

Al Presidente della Regione Toscana
Piazza Duomo, n. 10
50122 – Firenze (FI)

Fax 055-4384880

All'Assessore Infrastrutture e Mobilità
Via Novoli, n. 26
50127 – Firenze (FI)

Fax 055-4383181

E p.c. Al Consigliere Regionale Leonardo Marras

Oggetto: Autostrada Tirrenica – Lotto 5 A -

Gentile Presidente Rossi, Gentile Assessore Ceccarelli

Nell'ottica della leale e reciproca collaborazione come sottolineato dall'Assessore Ceccarelli nel corso della riunione del 21 settembre scorso, ci preme sottoporre alla Vostra attenzione e su quanto in oggetto meglio specificato, alcune considerazioni di carattere generale e sulla cui valenza siamo fermamente convinti.

In questi giorni infatti l'Amministrazione Comunale attraverso il contributo della Commissione Tecnica all'uopo istituita, ha ripreso l'esame dell'ultimo aggiornamento del progetto S.A.T. – Autostrada Tirrenica lotto 5 A contenuto nei documenti cartacei e

su c.d. consegnatici dalla Regione Toscana in data 21 settembre 2016.

Dall'esame della ridetta documentazione progettuale e descrittiva, si evidenziano 3 criticità fondamentali:

1. Il sistema di pagamento con barriera di esazione (producendo un sistema viario chiuso), sottrae una strada fondamentale quale la S.S. Aurelia, alla fruizione del flusso di traffico locale e di scala provinciale;
2. La previsione di un solo svincolo nel territorio comunale (corrispondenza Cavalcavia Capalbio) rende scarsamente utilizzabile l'infrastruttura autostradale;
3. Gli effetti di cui al punto 1) e 2) non si conciliano assolutamente con l'inadeguatezza dello stato attuale della viabilità locale (comunale e provinciale) sulla quale risulterebbero scaricati i volumi di traffico dei vari spostamenti considerando altresì che una quantità non irrilevante di veicoli (motocicli sotto i 150 c.c. e mezzi agricoli) non potranno transitare sull'infrastruttura autostradale.

Nelle prossime settimane sarà premura dell'Amministrazione scrivente, riservarsi di inviare all'attenzione di codesta Regione ulteriori considerazioni, osservazioni e contributi di carattere puntuale sul progetto definitivo aggiornato del Lotto 5 A prodotto da S.A.T.

L'occasione è gradita per i porgere i più cordiali saluti.

Il Sindaco

Luigi Bellumori



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

Prot. n. 11995

Lì, 02 dicembre 2016

COMUNE DI CAPALBIO

Protocollo N° 20160011995

Uff. SINDACO

04/12/2016



Al Commissario Straordinario di Governo
Per la realizzazione Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia
Dott. Giorgio Fiorenza
Presso Presidenza del Consiglio dei Ministri
Via del Policlinico, n. 2
00161 – Roma (RM)
Giorgio.fiorenza@mit.gov.it

Soc. Autostrada Tirrenica p.a.
Via Bergamini, n. 50
00159 – Roma (RM)
Fax 06-43634129
Fax 06-43634732

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 – Roma
pnm-ii@pec.minambiente.it
mobilitasostenibile@pec.minambiente.it
segreteria.capogab@pec.minambiente.it
ctva@pec.minambiente.it



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio

Servizio II Tutela del Paesaggio

Via San Michele, n. 22

00153 - Roma (RM)

gabinetto@beniculturali.it

dg-abap@beniculturali.it

dg-aap@beniculturali.it

dg-aap.segr@beniculturali.it

Al Presidente della Regione Toscana

Piazza Duomo, n. 10

50122 - Firenze (FI)

Fax 055-4384880

Regione Toscana

Direzione Ambiente e Energia

Settore V.I.A.

V.A.S. opere pubbliche di interesse strategico regionale

Piazza dell'Unità Italiana, n. 1

50123 - Firenze (FI)

Provincia di Grosseto

Piazza D. Alighieri, n. 35

58100 - Grosseto (GR)

All'Assessore Infrastrutture e Mobilità

Via Novoli, n. 26

50127 - Firenze (FI)

Fax 055-4383181



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

E p.c. Al Consigliere Regionale Leonardo Marras

Oggetto: Autostrada Tirrenica A12 – Lotto 5 A: Pescia Romana / Ansedonia

Gentile Dott. Fiorenza,

In relazione a quanto in oggetto meglio specificato, si fa riferimento all'incontro tra Lei, la scrivente Amministrazione Comunale e la Soc. S.A.T. p.a. tenutosi in Capalbio il 24 ottobre 2016, del quale di seguito sinteticamente si riportano le principali evidenze:

1. Aspetto di tipo generale non afferente il lotto 5A: inserimento di un'altra barriera di pedaggio all'altezza di Fonteblanda (dopo quella di Capalbio) che di fatto implica l'onere del pedaggio a carico di tutti e cittadini ed imprese di Capalbio, Manciano, Orbetello, Monte Argentario e Isola del Giglio e sull'assenza a livello progettuale di ogni e qualsiasi viabilità di ricucitura, secondaria e/o di collegamento. L'autostrada attraversa il territorio sostituendosi all'attuale S.S. n. 1 Aurelia non considerando minimamente la viabilità e gli spostamenti interni; un'infrastruttura che diventa una vera e propria barriera fisica mentre la S.S. n.1 Aurelia riveste un ruolo importante di viabilità di collegamento locale. Un'infrastruttura non sufficientemente ponderata e che pensata per essere realizzata con poche risorse rischia di stravolgere un intero territorio. Un'autostrada che diviene tale da Civitavecchia a Grosseto Sud dove l'Aurelia è da anni infrastruttura critica mentre altrove (a Nord di Grosseto) diventa superstrada senza pedaggio avendo anche come complanare la S.S. n.1 'Aurelia.
- 2.

Km 2 + 900 al Km. 3 + 100

Svolgimento progettuale in loc. Nunziatella dove occorre rivedere la permeabilità dei tracciati.



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

Nel comprendere come la localizzazione del nuovo cavalcavia sia dettata dalla geomorfologia dei luoghi, si ritiene che la migliore la soluzione di viabilità di servizio per fabbricati e strutture esistenti sia di eliminare la proposta INP 30 e progettare i seguenti interventi:

- a) utilizzare in parte il vecchio tracciato della S.S. 1 dismesso per collegare gli edifici esistenti a ovest ed a est del cavalcavia compreso il Campeggio esistente;
- b) realizzare un breve tratto di strada di collegamento con la esistente strada Comunale di Nunziatella, a bordo est Campeggio con apposita schermatura di quest'ultimo;
- c) adeguare il tratto di Strada Comunale di Nunziatella utilizzandolo dal Campeggio fino al raccordo con la S.P. Pedemontana, traslando conseguentemente, di pochi metri, la nuova rotatoria di innesto.

In tale modo non si frazionerebbero proprietà e aziende agricole, vi sarebbe minore consumo di suolo e si utilizzerebbe in gran parte la viabilità esistente andando anche a salvaguardare le attività agricole e commerciali. In alternativa si potrebbe ipotizzare un sottopassaggio ed una rotatoria in prossimità di Nunziatella.

E' necessario realizzare il collegamento con le abitazioni poste in Loc. Casale della Vittoria in quanto assente. La strada tratteggiata, presente in cartografia, è una interpoderale in terra battuta non transitabile per lunghi periodi dell'anno. Un suggerimento ulteriore riguarda la maggiore tutela e salvaguardia dell'intero viale alberato esistente fra l'Aurelia e il nucleo abitato.

3.

Km. 4 + 695

Dall'analisi del progetto viene confermata la richiesta di realizzazione di un collegamento parallelo alla S.S. Aurelia all'altezza del Km 4,800 alla proprietà Dominici più altri in luogo della previsione dell'intervento INP110 che risulta frazionare diverse proprietà.

4.

Km. 5 + 690

Il cantiere operativo e area temporanea deposito materiali CA01 previsto all'altezza dell'abitato di Capalbio Scalo deve essere tolto dalle previsioni in quanto non è accettabile la previsione di una così vasta area di cantiere con macchine in movimento e materiali in prossimità di un centro abitato con vocazione turistica.

5.



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

Km. 8 + 480 – Viabilità di raccordo Svincolo con Strada Origlio

Ritenendo la viabilità interna (comunale e provinciale) inadeguata al flusso del traffico, è richiesta in generale una maggiore attenzione nella viabilità parallela all'infrastruttura implementando gli interventi per la sicurezza della S.P. Pedemontana.

Deve Obbligatoriamente essere eseguito un intervento di raccordo tra l'unico accesso autostradale e la strada Comunale dell'Origlio attraverso l'ampliamento dell'esistente strada di Selva Nera a viabilità con due corsie di scorrimento. Sulla strada comunale di Selva Nera vi sono due ponti per attraversamenti di canali di bonifica, che dovranno obbligatoriamente essere adeguati. Sono ponticini a SENSO UNICO ALTERNATO e sui quali è **impensabile** dover far transitare tutti i volumi di traffico da e per Capalbio Scalo, Chiarone e tutta la fascia costiera che dovranno utilizzare il cavalcavia di Selva Nera sia per l'accesso all'autostrada che per l'attraversamento della stessa non essendovi neppure la previsione del Cavalcavia sulla strada "del 33".

6.

Km. 8 + 750

E' opportuno verificare con maggiore attenzione la viabilità di ricucitura tra il Centro Rurale "A" e la viabilità comunale del 33.

7.

Km. 9 + 285

La collocazione della barriera di esazione subito a sud del cavalcavia Capalbio è considerata da questa Amministrazione inaccettabile in combinazione con il cavalcavia medesimo poiché l'impatto cumulativo risulta eccessivo. A nostro avviso nessuna barriera dovrebbe essere presente sul territorio comunale se è intenzione di codesta Società Collocarla è auspicabile un differente inserimento sul tracciato.

8.

Km. 9 + 500

All'altezza della strada comunale del 33 laddove intercetta l'autostrada è ribadita LA NECESSITA' DELLA PREVISIONE di un CAVALCAVIA meglio SE SOTTOPASSAGGIO



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

Come già segnalato in precedenti atti dell'Amministrazione è ribadita la necessità di veder ripristinato il sovrappasso già previsto della Strada del '33 IN 15 e **stralciato unilateralmente da SAT**. Tale Cavalcavia è assolutamente necessario (i) per garantire il collegamento dei territori agricoli della zona "dei Centri" con Borgo Carige (sia per ragioni di mobilità generale che per le varie esigenze agricole, quali la presenza di frantoi e punto vendita concimi e sementi, che per le implicazioni socio-sanitarie che implicherebbe un tortuoso e lento percorso delle ambulanze della locale sede del 118), (ii) per evitare la congestione che il traffico locale unito a quello in entrata ed uscita porterebbe alle due rotonde del cavalcavia di Selva Nera, unico svincolo autostradale del territorio.

Le interferenze del traffico locale, sia veicolare che di mezzi agricoli, con quello autostradale in entrata ed uscita renderebbero poco praticabile e molto pericoloso lo svincolo autostradale soprattutto nei periodi di maggior afflusso turistico.

9.

Km. 11+176 al Km. 11+571

Particolare attenzione è stata posta nell'analisi della situazione estremamente critica all'altezza del Centro Rurale "G" con la Realizzazione dell'autostrada e della viabilità parallela di servizio che andranno ad occupare quasi tutto lo spazio disponibile tra le esistenti abitazioni. La viabilità verrà realizzata praticamente a confine con l'attuale Albergo Ristorante "La Torricella" e a ml. 10 dai fabbricati residenziali del Centro G. - Vi sarà un nastro di asfalto di oltre 50 mtl.

Si ritiene quanto mai necessario riprendere in considerazione quanto già previsto nel progetto SAT 2006 (CIPE 2008) relativamente alla realizzazione di una piccola galleria artificiale (circa 300 ml.) che risolverebbe tutte le seguenti problematiche:

- 1) Eccessiva vicinanza delle strade e delle barriere alle abitazioni del Centro G e dell'Albergo con conseguenti problematiche di stabilità di costruzioni realizzate con fondazioni a sacco da parte dell'EX Ente Maremma durante la bonifica degli anni '50, nonché di inquinamento acustico;
- 2) Difficoltà dei collegamenti del Centro G con la viabilità pubblica essendo del tutto inadeguato il limitato intervento sulla strada di Quarto del Brizzi che sarebbe da sistemare completamente fino all'incrocio con la Strada Comunale delle Basse - tale strada è oggi sterrata ed ad unica corsia;



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

3) Isolamento della proprietà terriere delle aziende poste a monte e a valle dell'asse autostradale che sarebbero irrimediabilmente compromesse;

10.

Km. 13+000 al Km. 13+100

Tutela massima per il palazzo del Chiarone, noto anche come palazzo Boncompagni o Dogana pontificia del Chiarone, situato lungo la via Aurelia, nel territorio comunale di Capalbio che nell'attuale riproposizione del progetto del lotto 5 A vede ad un metro di distanza anziché al limitare della storica pineta, la realizzazione dell'infrastruttura autostradale.

Parimenti sempre per quanto rilevato in oggetto si significa che l'Ente scrivente ha ricevuto in data 29.11.2016 con prot. n. 11833 una nota a Sua firma con la quale veniva comunicato: a) l'avvio della procedura di VIA per i lotti 5B e 4 ricadenti nel Comune di Orbetello, Magliano in Toscana, Grosseto e Capalbio e b) l'indicazione di un ipotetico incontro a Roma entro il 15 dicembre presso i Suoi Uffici per fare il punto della situazione ma non è specificato se riguardo il lotto 5A o i lotti 5B e 4 ai quali l'informativa si riferisce.

Si rileva infine che con prot. n. 11934 del 01.12.2016 è pervenuto a l'Ente Scrivente l'istanza di avvio della procedura di VIA per i lotti 4 e 5B corredata da copie in formato cartaceo e digitale.

Pur avendo reso pubblico l'avviso ed informato la cittadinanza interessata per l'esproprio di alcune particelle relativamente ad aree al confine con il comune di Orbetello, si rileva che a tutt'oggi l'Ente scrivente non ha avuto alcun riscontro in merito alle criticità rilevate sulle carte progettuali del lotto 5A Pescia Romana - Ansedonia, nel corso dell'incontro tenutosi a Firenze presso l'Assessorato Viabilità ed Infrastrutture alla presenza dell'Assessore Vincenzo Ceccarelli in data 21 settembre 2016. Così come alcun riscontro è pervenuto allo scrivente circa le osservazioni fatte nel corso dell'incontro del 24 ottobre scorso nella sala del consiglio comunale, osservazioni peraltro puntualmente contenute nel prot. n. 10709 del 27.10.2016 a Lei rimesso.

Per quanto ci concerne, le varianti che S.A.T. intende apportare al progetto del lotto 5/A approvato definitivamente dal CIPE con delibera n. 85/2012, hanno carattere



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 – fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

sostanziale e pertanto riteniamo che debbano essere oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale.

Infine ancora non è stato oggetto di alcun riscontro la richiesta che l'Ente aveva fatta sia in data 21 settembre 2016 nel corso dell'incontro a Firenze, ed alla richiesta fatta a Capalbio nel corso dell'incontro del 24 ottobre 2016 circa la copia dei riscontri forniti ai cittadini, aziende ed associazioni che avevano fatto nei tempi utili le osservazioni e soprattutto se accolte con quali modalità progettuali.

Rispetto poi alla nuova ipotesi progettuale circa il lotto 5A che al momento pare frutto più di un'improvvisazione che altro, si resta in attesa di ricevere formale invio delle carte visto che quelle in nostro possesso sono state gentilmente fornite in copia dalla Regione Toscana nel corso della riunione tenutasi a Firenze in data 21 settembre 2016 e nulla sino ad ora è stato chiarito se quelle modifiche (oggetto di nostre osservazioni critiche) al progetto definitivamente approvato dal CIPE avranno o meno una qualche effettiva applicazione.

Comprendo che le necessità che ha codesto Commissario di avere quanto prima i lotti mancanti approvati per non incorrere nel rischio della decadenza della Concessione, ma chiedo alla Regione Toscana che la presente legge per conoscenza di attivarsi ed avere un ruolo di garanzia sulle procedure oltrechè sull'inesattezza di alcune evidenze progettuali piuttosto che sugli esoneri di pedaggio, atteso che sino ad ora la Regione Toscana ha fatto atti fissando alcuni aspetti poi puntualmente disattesi da SAT.

Distinti saluti.



IL SINDACO
[Handwritten signature]