



Società Autostrada Tirrenica p.A.  
GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA S.p.A.

**AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA**  
**LOTTO 4 E 5B**

TRATTO: GROSSETO SUD-FONTEBLANDA-ORBETELLO-ANSEDONIA

**PROGETTO DEFINITIVO**

**INTEGRAZIONI PROGETTUALI**

**INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE**

**NUOVE SOLUZIONI PROGETTUALI**

**MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DEI  
SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI**

**RELAZIONE GENERALE**

<b>IL PROGETTISTA SPECIALISTICO</b>  Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746  <b>RESPONSABILE UFFICIO STD</b>	<b>IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE</b>  Ing. Michele Angelo Parrella Ord. Ingg. Avellino N. 933  <b>CAPO PROGETTO</b>	<b>IL DIRETTORE TECNICO</b>  Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------

WBS	RIFERIMENTO						ELABORATO		DATA:	REVISIONE	
	DIRETTORIO			FILE			n.	data			
-	codice	commessa	N.Prog.	unita'	ufficio argomento	n. progressivo				MARZO 2017	
-	12	12	1409	---	PCC0	100	---	SCALA: ----			

 gruppo Atlantia	<b>COORDINATORE GENERALE INIZIATIVA SAT</b> Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746 <b>CAPO COMMESSA</b>		ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI :
	CONSULENZA A CURA DI :		ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI :
			IL RESPONSABILE UNITA':

<b>VISTO DEL COMMITTENTE</b>  	<b>VISTO DEL CONCEDENTE</b>   <b>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</b> <small>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</small>
--------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



**Sommario**

**Premessa.....2**

1	Spostamento della barriera di Grosseto .....	4
1.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....	4
1.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali .....	5
2	Realizzazione di una complanare tra lo svincolo di Grosseto e la S.P.16 di Montiano .....	8
2.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....	8
2.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali .....	9
3	Avvicinamento dell'asse autostradale all'Aurelia esistente in corrispondenza di Rispecchia e realizzazione di nuovi collegamenti in entrata ed uscita alla autostrada .....	10
3.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....	10
3.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali .....	11
4	Realizzazione di un collegamento complanare fra lo svincolo di Rispecchia e la strada di Valle Maggiore .....	13
4.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....	13
4.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali .....	13
5	Scostamento del tracciato e della complanare a Collecchio e nuove misure di mitigazione .....	14
5.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....	14
5.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali .....	17
6	Scostamento del tracciato e della complanare in corrispondenza dell'Azienda Agricola S. Lucia.....	18

6.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione .....	18
6.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....	18
7	Riduzione ingombri e scostamento della barriera di Fonteblanda .....	20
7.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione .....	20
7.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....	20
8	Riduzione ingombro dello svincolo di Fonteblanda-Talamone .....	22
8.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione .....	22
8.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....	23
9	Scostamento del tracciato nell'attraversamento di Albinia e riduzione ingombro dello svincolo .....	24
9.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione .....	24
9.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....	25
10	Realizzazione di nuovi collegamenti in entrata e uscita all'autostrada a Orbetello Scalo ...	26
10.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....	26
10.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali .....	27
11	Realizzazione di un collegamento fra lo svincolo di Ansedonia e il casale La Vittoria.....	28
11.1	Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....	28
11.2	Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali .....	28
12	CONCLUSIONI .....	30

## Premessa

Vengono qui descritte le proposte di modifiche al Progetto del completamento dell'autostrada A12 da Livorno a Civitavecchia per il tratto Grosseto-Ansedonia (lotti 4 e 5B), pubblicato il 1° dicembre 2016. Tali proposte sono l'esito del tavolo tecnico istituito a seguito della Conferenza Servizi aperta il 23.I.2017 e rispondono alle osservazioni degli Enti, espresse in riunioni e formalizzate in una serie di pareri.

Nella riunione di Conferenza di Servizi del 28.II.2017, le proposte sono state illustrate agli Enti. Esse vengono ora presentate come integrazioni spontanee al Progetto Definitivo pubblicato, e sottoposte formalmente agli Enti, argomentandole anche con opportune valutazioni ambientali. Le proposte di modifica sono le seguenti:

1. Spostamento della barriera di Grosseto
2. Realizzazione di una complanare tra lo svincolo di Grosseto e la S. Prov. di Montiano

3. Avvicinamento dell'asse autostradale all'Aurelia esistente in corrispondenza di Rispectia e realizzazione di nuovi collegamenti in entrata ed uscita alla autostrada
4. Realizzazione di un collegamento complanare con la strada di Valle Maggiore
5. Scostamento del tracciato e della complanare a Collecchio e nuove misure di mitigazione
6. Scostamento del tracciato e della complanare presso l'Azienda Agricola S. Lucia
7. Riduzione ingombri e scostamento della barriera di Fonteblanda
8. Riduzione ingombro dello svincolo Fonteblanda-Talamone
9. Scostamento del tracciato nell'attraversamento di Albinia e riduzione dell'ingombro dello svincolo
10. Realizzazione di nuovi collegamenti in entrata e uscita all'autostrada a Orbetello Scalo
11. Realizzazione di un nuovo collegamento fra lo svincolo di Ansedonia e il casale della Vittoria

Per ciascuna delle nuove soluzioni presentate, oltre a illustrarne le ragioni con riferimento ai pareri ricevuti, viene fornita una descrizione tecnica e una verifica rispetto alla pianificazione, i vincoli e le componenti ambientali interessate.



In anticipazione al progetto complessivo, di 206 km, sono stati progettati e realizzati il **Lotto 1 (Rosignano – S.Pietro in Palazzi) di 4 km**, e il **lotto 6 A (Tarquinia - Civitavecchia) di 15 km**.

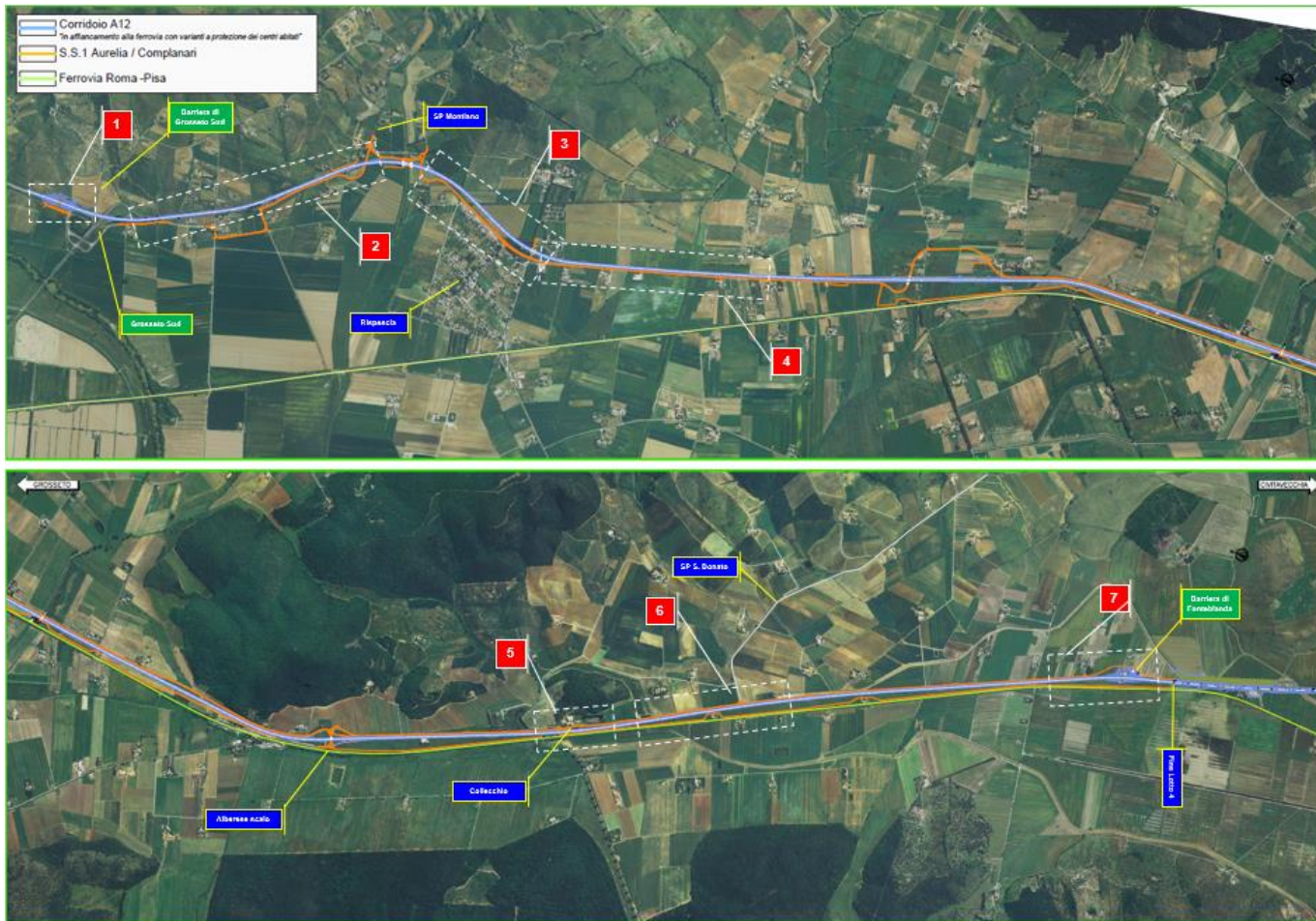
- **Lotto 2 (San Pietro in Palazzi - Scarlino), km 62;**
  - **lotto 3 (Scarlino – Grosseto sud), km 44;**
  - **lotto 4 (Grosseto Sud - Fonteblanda), km 17;**
  - **lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia), km 24;**
  - **lotto 5A (Ansedonia - Pesca Romana), km 14;**
  - **lotto 6B (Pesca Romana – Tarquinia), km 26**
- } 43 km

**REGIONE TOSCANA** Provincie di Pisa  
 (km 1) Livorno (km 50) e Grosseto (km 110)

**REGIONE LAZIO** Provincia di Viterbo

INQUADRAMENTO GEOGRAFICO DEI LOTTI 4 E 5B, OGGETTO DEL PROGETTO DEFINITIVO  
 PUBBLICATO IL 3 DICEMBRE 2017





**PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DEL LOTTO 4, OVE SONO INDICATE LE LOCALIZZAZIONI DELLE PROPOSTE DI MODIFICA PER TALE LOTTO, OGGETTO DELLE PRESENTI INTEGRAZIONI SPONTANEE**



**PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DEL LOTTO 5B, OVE SONO INDICATE LE LOCALIZZAZIONI DELLE PROPOSTE DI MODIFICA PER TALE LOTTO, OGGETTO DELLE PRESENTI INTEGRAZIONI SPONTANEE**



## 1 Spostamento della barriera di Grosseto

### 1.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Il progetto prevede il posizionamento della barriera di esazione di Grosseto immediatamente a nord dello svincolo di “Grosseto Sud, su un’area pedecollinare in località Grancia ai margini di un oliveto.

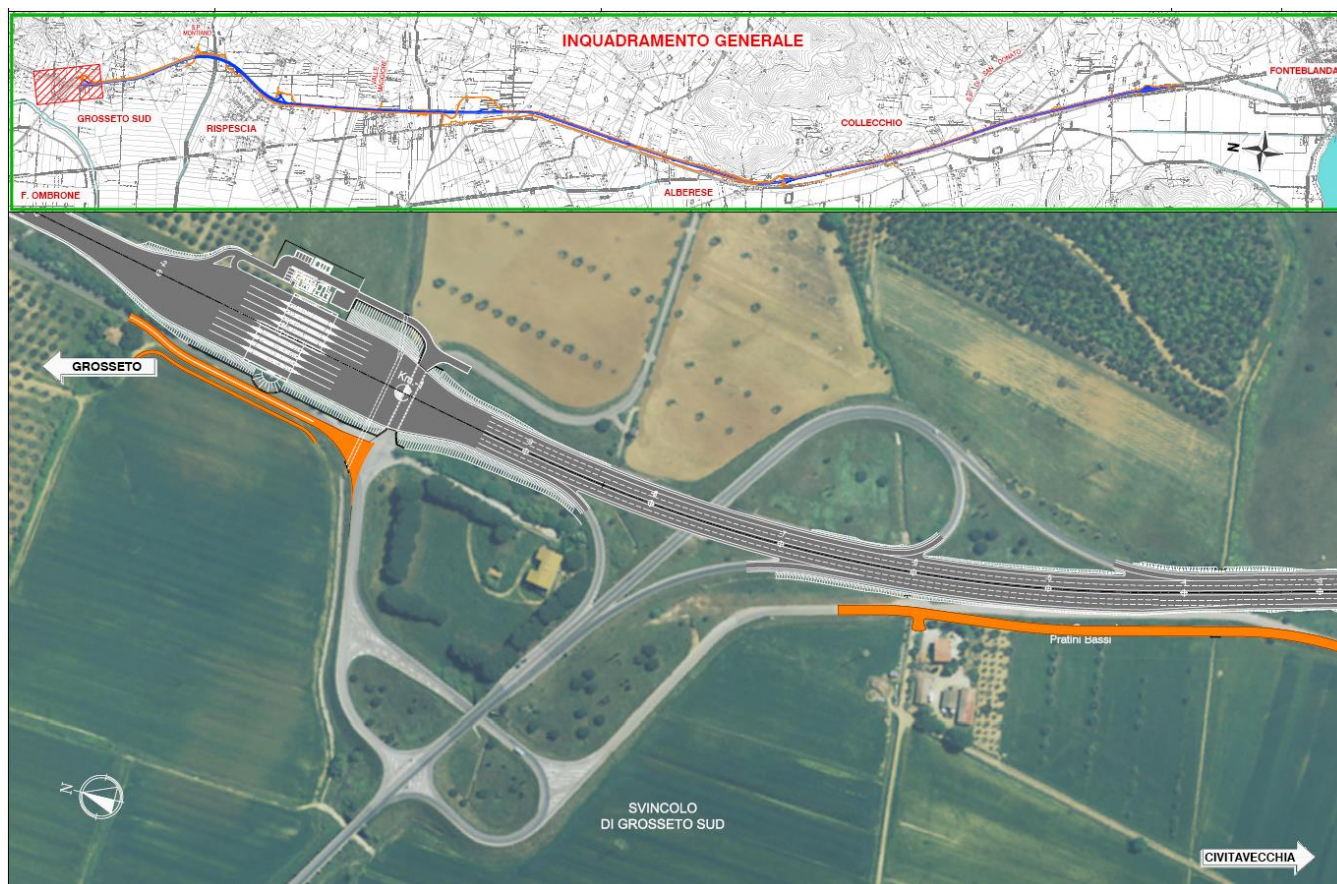
La richiesta di delocalizzare la “Barriera di esazione di Grosseto” dalla posizione inizialmente individuata è pervenuta da più parti. In particolare i Comuni evidenziano come la presenza della barriera in quel punto preclude l’utilizzo gratuito della variante Aurelia e degli altri svincoli di entrata in città (molto utilizzati per l’accesso ai servizi pubblici ubicati nel capoluogo quali ospedale, tribunale e scuole). Il MIBACT suggerisce di spostare la barriera a Grosseto nord, in un’area già interessata dalla presenza dell’area industriale (Prot. 1908 / 20.01.2017).

Da un punto di vista paesaggistico l’area è caratterizzata da un paesaggio della bonifica e della riforma agraria esistente, con una oliveta che interessa tutto il versante collinare attraversato, come segnalato anche dalla Regione Toscana (Compl. proposta di richiesta di chiarimenti del 24-1-2017).

Lo spostamento della barriera consente di evitare l’interessamento della oliveta. La nuova configurazione dello svincolo, con l’introduzione di una rotatoria in corrispondenza della confluenza delle rampe in uscita da Livorno e da Roma, riflette lo spostamento a monte della complanare fra lo svincolo di Grosseto Sud e la Sp per Montiano, di cui al punto 2 della presente relazione.



NUOVA SOLUZIONE DELLO SVINCOLO DI GROSSETO SUD



PROGETTO PUBBLICATO





LA NUOVA COLLOCAZIONE DELLA BARRIERA DI ESAZIONE DI GROSSETO



NUOVA BARRIERA DI ESAZIONE A GROSSETO NORD

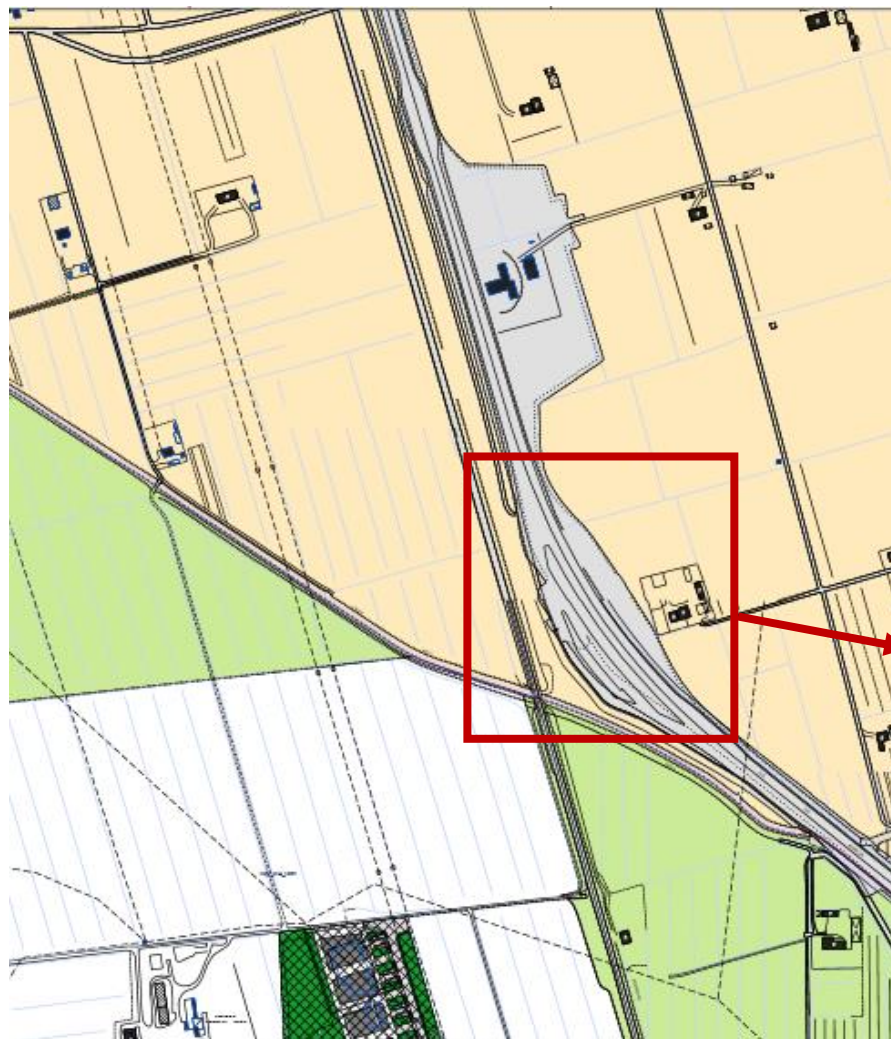
La nuova posizione dell'area di esazione è stata individuata in corrispondenza dell'area di parcheggio presente in carreggiata sud al km 189.

Con la nuova posizione della barriera e la configurazione del sistema di esazione di tipo aperto si consente di fruire gratuitamente di tutto il tratto di variante Aurelia che sottende la città di Grosseto.

## 1.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

In termini di pianificazione comunale, la nuova Barriera andrà ad insistere per la maggior parte in un'area in cui sono già previsti interventi di nuova viabilità, in un contesto pertanto compatibile con la sua realizzazione, mentre allo stato attuale veniva interessata un'area a destinazione agricola.





Pianificazione residua di PRG  
 Elementi Progettuali

Interventi per nuova viabilità

DISCIPLINA DEL TERRITORIO APERTO

Aree ad esclusiva funzione agricola

Nuova ubicazione Barriera di Grosseto



**USO DEL SUOLO** - Fonte: Piani Strutturali Comunali

- CENTRI ABITATI E ZONE ANTROPIZZATE
- AREE VERDI E ZONE A BOSCO
- ZONE AGRICOLE
- ZONE AGRICOLE SPECIALI

**VINCOLI E CONDIZIONAMENTI**  
 Fonti: PIT 2005-2010  
 PTCP LIVORNO - PTCP GROSSETO  
 PIANI STRUTTURALI COMUNALI

- VINCOLO ARCHEOLOGICO AREALE D.Lvo 42/2004 art. 142 comma 1 lett. m
- VINCOLO ARCHEOLOGICO PUNTUALE D.Lvo 42/2004 art. 142 comma 1 lett. m
- VINCOLO MONUMENTALE D.Lvo 42/2004 art. 10 e 11 (EX LEGE 1089/95)

**TESSITURE TERRITORIALI STORICHE** -  
 Fonte: Cartografia IGM anni 1883 - 1929 - 1943

- VIABILITA' FONDATIVA - PRECEDENTE AL 1883
- VIABILITA' FONDATIVA - PRECEDENTE AL 1942

**SISTEMA INSEDIATIVO STORICO - ANTECEDENTE AL 1942**  
 Fonti: PIANO STRUTTURALE COMUNI DI GROSSETO e GAVORRANO  
 Cartografia IGM anni 1883 - 1929 - 1943

- EDIFICI RILEVANTI IN AREE URBANE
- IMMOBILI DI INTERESSE STORICO E RELATIVA AREA DI PERTINENZA IN TERRITORIO APERTO - FATTORE

**STRALCIO DEL REGOLAMENTO URBANISTICO DI GROSSETO "DISCIPLINA DEGLI INSEDIAMENTI E DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE - TAV. N.7**

Per quanto riguarda l'analisi vincolistica, si riscontra un beneficio per l'eliminazione della Barriera di esazione a Grosseto Sud, poiché non saranno più interferite le aree sottoposte a vincolo idrogeologico, l'Area contigua del parco della Maremma e le aree oggetto di vincolo archeologico, ai sensi dell'art. 142 lett. m) del D. Lgs. 42/04.

La posizione proposta per la Barriera ricalca quella presentata nel progetto definitivo del lotto 3, per il quale a suo tempo era stata redatta la Relazione Paesaggistica, che aveva accertato la compatibilità della collocazione rispetto ai vincoli esistenti.

Tale analisi, e relativa compatibilità rispetto ai vincoli, può essere all'oggi confermata.

**STRALCIO DELL'ANALISI DEI VINCOLI E DEL PAESAGGIO. FONTE: RELAZIONE PAESAGGISTICA PER IL LOTTO 3**

Relativamente agli aspetti ambientali, la nuova posizione della barriera di esazione non modifica il clima acustico in corrispondenza dei ricettori descritti in sede di progettazione definitiva pubblicata, considerate le distanze degli stessi ricettori dalle opere in progetto.

Stesse considerazioni valgono per l'adeguamento del ramo dello svincolo di Grosseto Sud (loc. P. La Fonte).

La variante apporterà alcuni benefici: lo spostamento della barriera determina una variazione nella distribuzione spaziale delle concentrazioni, nel senso che le curve di isoconcentrazione avranno una "forma" diversa e si apprezzerà la soppressione della barriera all'interno del lotto 4.

Il posizionamento della barriera a Grosseto Nord produrrà un effetto leggermente negativo nella nuova area, che sarà risolto con la revisione del dimensionamento della barriera già prevista per la mitigazione

acustica dell'unico edificio interessato, un casolare posto a circa 50 m dalla carreggiata nord della SS1 Aurelia (si veda foto seguente).



**EDIFICIO POSTO IN CORRISPONDENZA DELLA BARRIERA DI GROSSETO “NORD”**

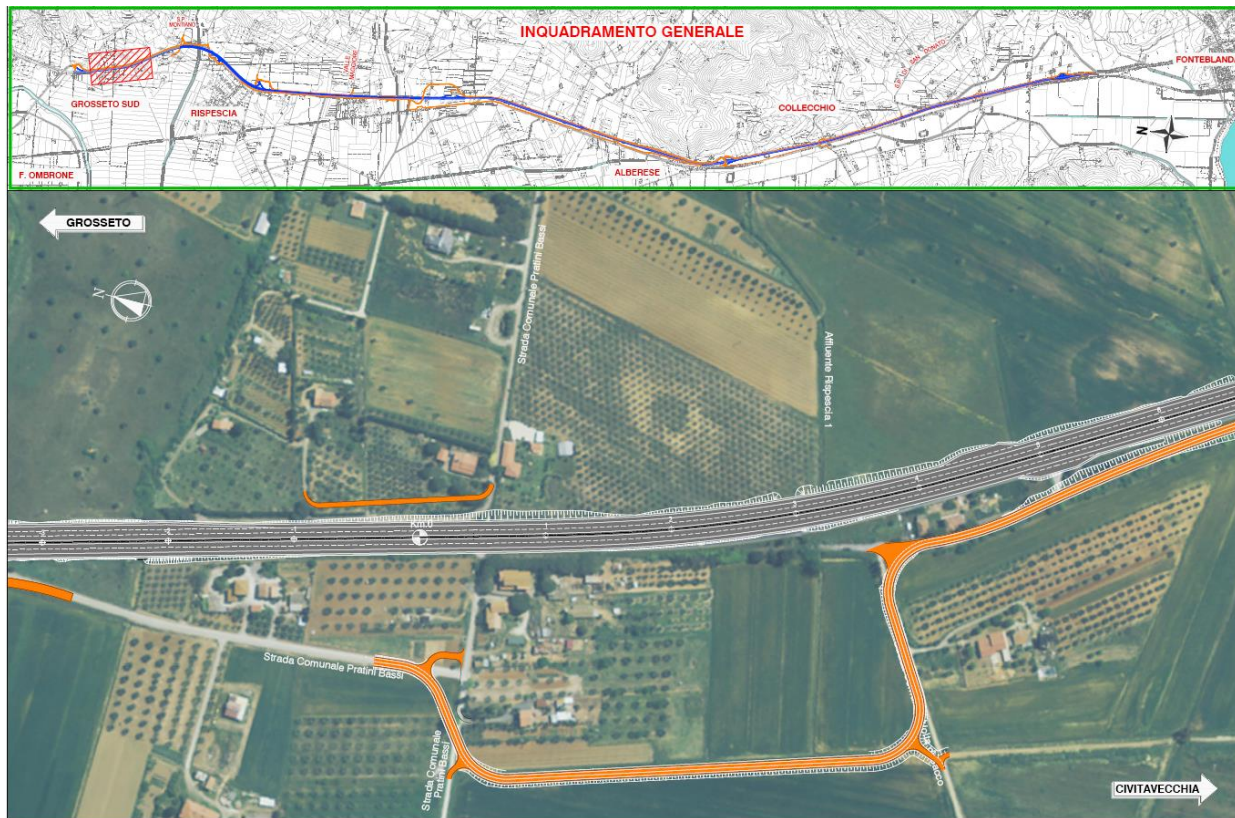
Per quanto riguarda le componenti ambientali, l'eliminazione della Barriera a Grosseto Sud comporta apprezzabili benefici:

- sulla componente paesaggio e sulla percezione visiva, in quanto libera l'area in parte interessata da alberature e vegetazione di un certo pregio.
- sulla funzionalità e lo stato di conservazione della Vegetazione, Flora Fauna e degli Ecosistemi, grazie alla riduzione delle superfici impermeabili asfaltate precedentemente previste,
- sull'ambiente idrico, sia perché non aumenta il rischio idraulico e non altera le condizioni di deflusso dei corsi d'acqua presenti, sia perché il piccolo Fosso del 2° ordine di 500 m di lunghezza, che versa le acque direttamente nel Fiume Ombrone, non è più intercettato dall'opera di progetto.

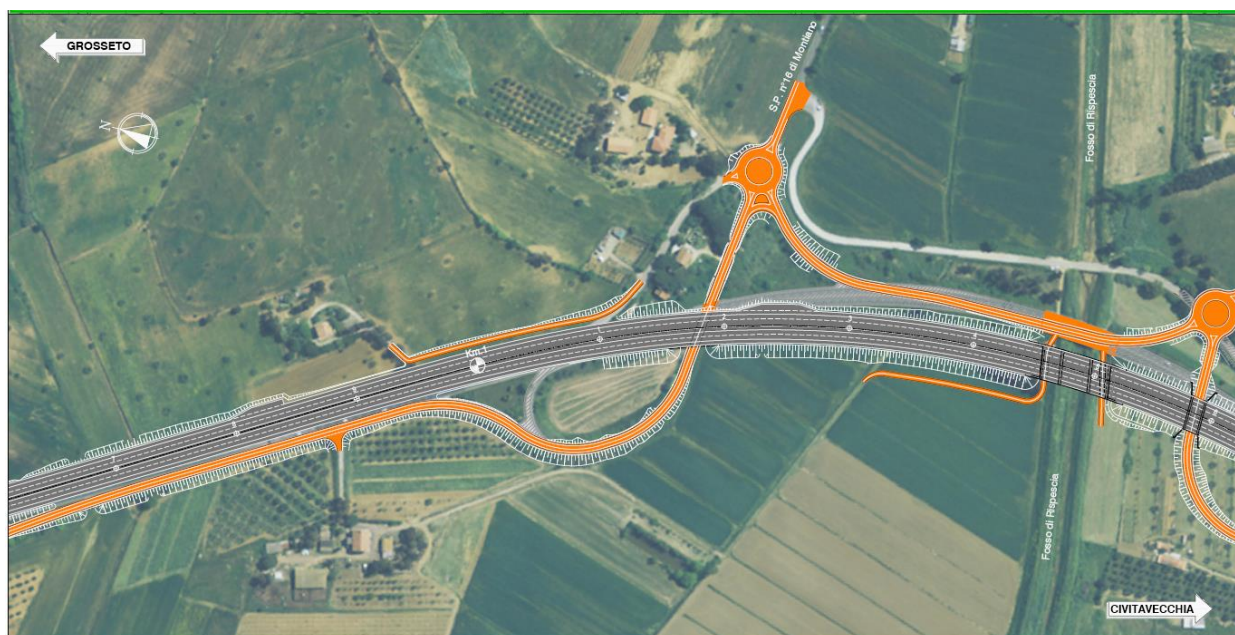


## 2 Realizzazione di una complanare tra lo svincolo di Grosseto e la S.P.16 di Montiano

### 2.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione



PROGETTO PUBBLICATO: AMBITO GROSSETO SUD RISPECCHIA - STRALCIO 1/2



PROGETTO PUBBLICATO: AMBITO GROSSETO SUD RISPECCHIA - STRALCIO 2/2

La Strada Provinciale 16 collega i comuni dell'entroterra grossetano di Montiano e Magliano in Toscana; allo stato attuale si innesta con una intersezione "a trombetta" sulla SS1 al km 175+700, a soli 1,5 km dallo svincolo di Grosseto sud.

Allo scopo di minimizzare le aree di occupazione ed evitare ulteriori frammentazioni di territorio, il progetto della complanare prevede, in questo ambito, di riutilizzare alcuni tratti di viabilità locale e tratti dismessi della vecchia Aurelia.

Ne è scaturito un tracciato tortuoso che implica basse velocità di percorrenza (40 km/h).

È stato richiesto, pertanto, dai comuni interessati, un miglioramento del collegamento in esame.

La nuova soluzione prevede di realizzare una complanare, di lunghezza pari a 1873 m, in affiancamento alla carreggiata nord autostradale; anche dal punto di vista altimetrico viene mantenuta la stessa quota autostradale, presentando un andamento pianeggiante caratterizzato da rilevati di modesta altezza e piccoli scavi.

Sulla nuova complanare viene collegata anche la Strada Comunale "Pratini Bassi" permettendo quindi un ulteriore miglioramento dei collegamenti con la frazione "Grancia" a sud-est di Grosseto.

Si prevede la realizzazione di 2 rotatorie agli estremi per collegarla a nord con le rampe esistenti dello svincolo di Grosseto Sud e a sud con la SP 16 per Montiano.

Le rampe dell'attuale svincolo, a trombetta, per Montiano vengono in parte riutilizzate per la viabilità complanare e per la connessione di alcuni accessi privati. Si evidenzia in particolare che le due rampe del cappio ad ovest vengono dismesse permettendo di recuperare l'area interclusa.





**NUOVA SOLUZIONE: AMBITO GROSSETO SUD RISPESCIA - STRALCIO 1/2**



**NUOVA SOLUZIONE: AMBITO GROSSETO SUD RISPESCIA - STRALCIO 2/2**

## 2.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

Per quanto riguarda la pianificazione comunale vigente nonché la presenza di vincoli e condizionamenti, la variante va ad insistere in aree a prevalente funzione agricola, non sottoposte ad alcuna tutela. La nuova complanare anzi, che nel progetto presentato attraversava aree della Zona Contigua al Parco della Maremma, in questa nuova soluzione è collocata dall'altro lato dell'Autostrada, fuori dal confine dell'Area Contigua. È quindi compatibile con la pianificazione locale.

Per quanto riguarda le componenti ambientali, gli interventi sulla viabilità complanare e secondaria di progetto apportano variazioni al clima acustico dell'area poco significative. In particolare, a seguito della redistribuzione del traffico della viabilità secondaria di progetto, si osserva un lieve beneficio per i ricettori carreggiata Sud dell'infrastruttura in progetto e leggeri incrementi presso i ricettori carreggiata Nord. Si presume che le opere di mitigazione acustica predisposte nel SIA pubblicato (barriera acustica in loc. P. Pratini) rimangano le medesime del progetto definitivo.

Dall'intervento proposto ci si aspetta un incremento delle concentrazioni sulla carreggiata sud-nord, dovuto alla vicinanza della sede della nuova complanare alla sede della A12 e contestuale riduzione delle concentrazioni, nell'area che si affianca alla carreggiata nord-sud, dove le curve di isoconcentrazione subiranno una sensibile variazione.

In termini di consumo di suolo, il nuovo collegamento complanare con lo svincolo e la S.P. di Montiano posto in stretto affiancamento all'Aurelia, produce una frammentazione dei suoli trascurabile rispetto alla realizzazione dell'autostrada.

Il nuovo assetto progettuale non altera in maniera significativa la funzionalità e lo stato di conservazione della Vegetazione, Flora Fauna e degli Ecosistemi.

La variante non comporta alcun cambiamento sull'ambiente idrico rispetto al progetto presentato. Gli effetti a carico della componente suolo e sottosuolo sono da considerarsi contenuti, in ragione dell'assenza di elementi caratterizzati da un elevato livello di sensibilità.

L'area interclusa in corrispondenza dello svincolo sarà equipaggiata con interventi a verde.

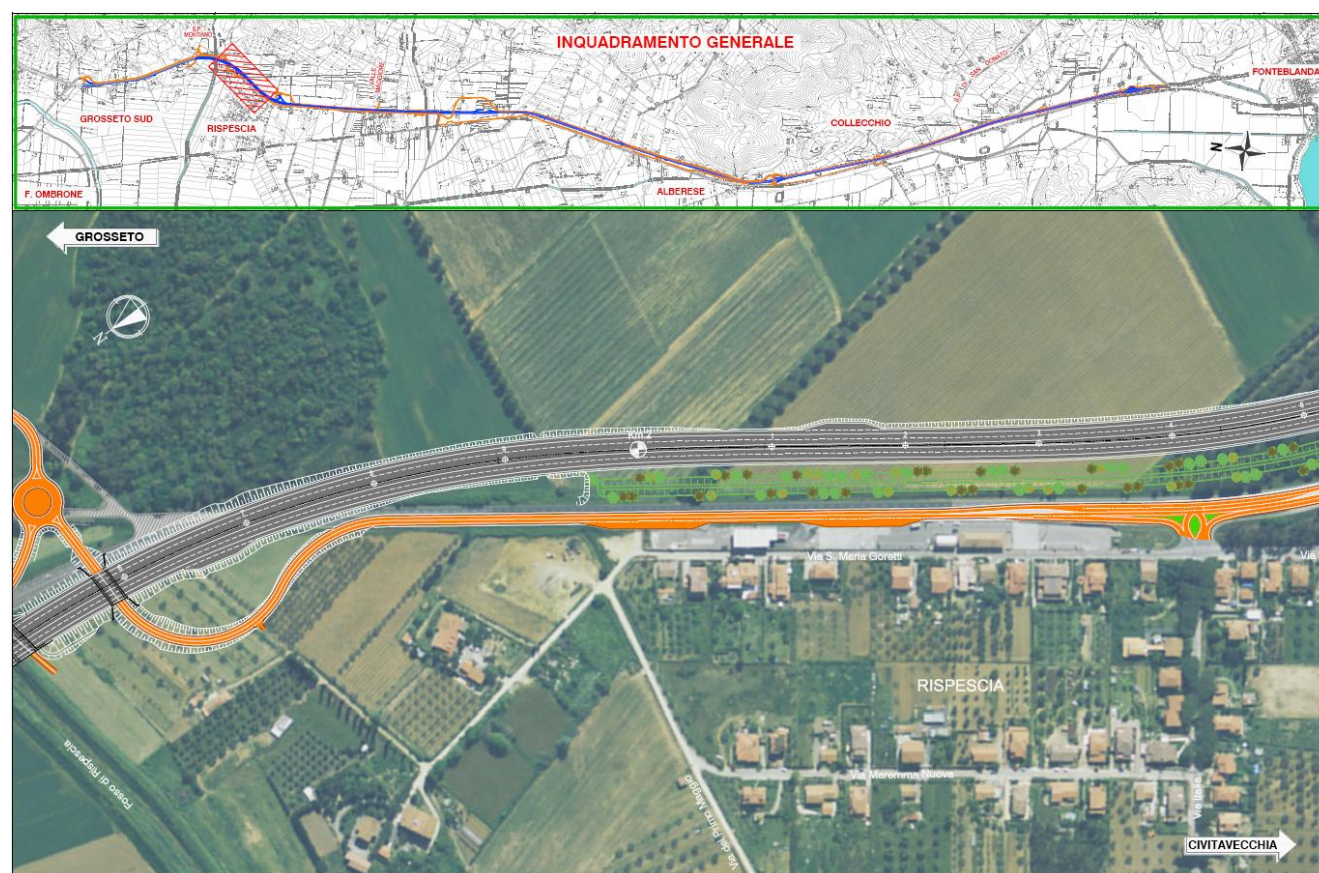


### 3 Avvicinamento dell'asse autostradale all'Aurelia esistente in corrispondenza di Rispecchia e realizzazione di nuovi collegamenti in entrata ed uscita alla autostrada

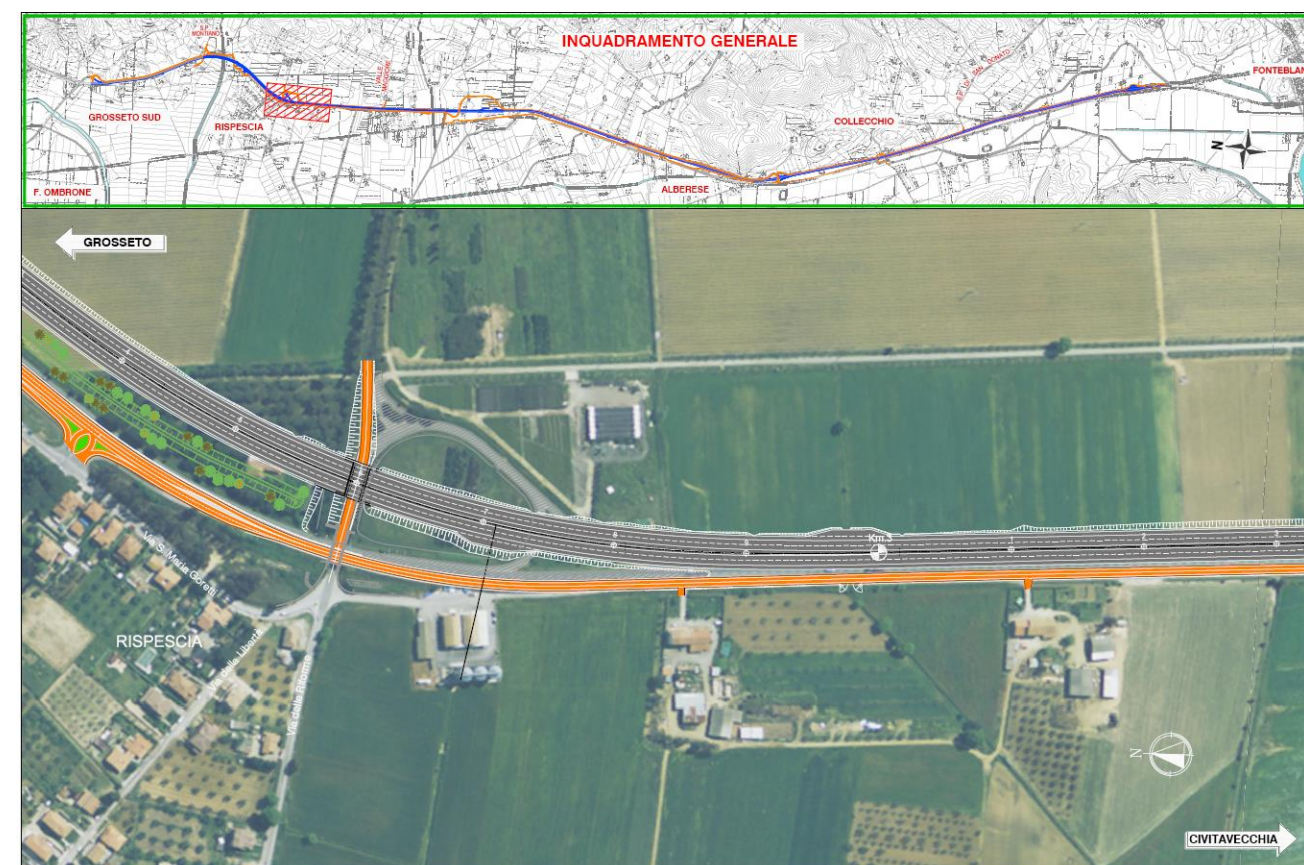
#### 3.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Relativamente all'attraversamento dell'ambito di Rispecchia, le osservazioni pervenute dagli Enti locali, ed in particolare dall'Ente Parco della Maremma (Prot. N. 18 del 9-1-2017), mettono in risalto le seguenti criticità:

- Mancanza di accessibilità diretta al Parco;
- Impatto in termini di consumo di suolo della variante planimetrica per la realizzazione della duna di protezione dell'abitato.



PROGETTO PUBBLICATO: STRALCIO 1/2



PROGETTO PUBBLICATO: STRALCIO 2/2





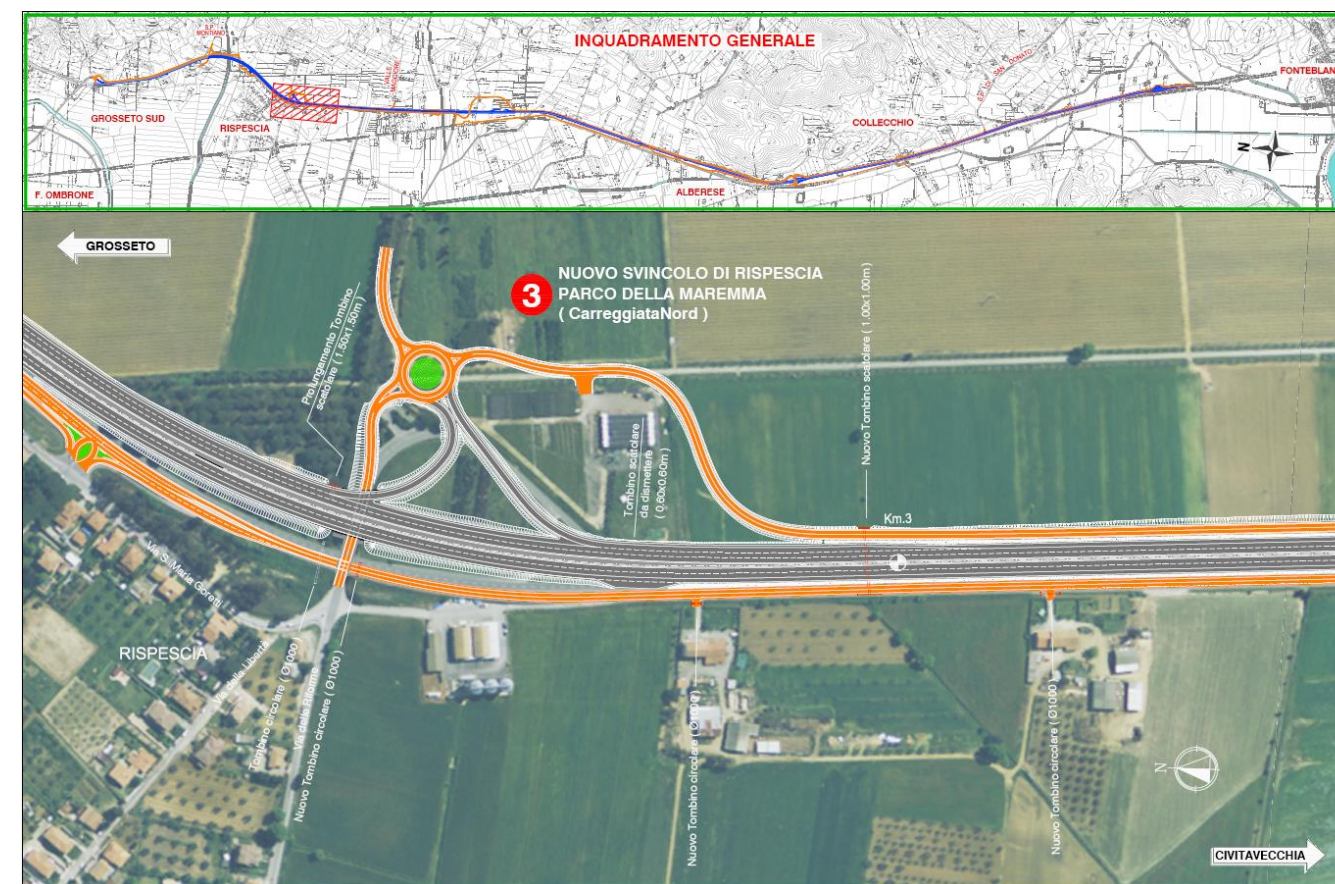
NUOVA SOLUZIONE: STRALCIO 1/2

La nuova soluzione prevede di limitare l'ampiezza della variante planimetrica avvicinando leggermente il tracciato verso l'abitato, conseguendo una notevole riduzione del consumo di suolo (circa 2,5 ha) e una diminuzione dell'impatto sulla pineta esistente.

L'opportunità di porsi il più possibile in aderenza con il tracciato dell'Aurelia, al fine di ridurre l'occupazione della pineta, è stata rilevata dalla Regione Toscana (Compl. proposta di richiesta di chiarimenti del 24-1-2017).

Con tale spostamento, il tracciato si allontana anche dalla sughereta di Rispecchia, risolvendo ulteriormente la criticità riscontrata dal MIBACT (Prot. 1908 / 20.01.2017).

Per migliorare l'accessibilità all'area del Parco vengono realizzati due nuove connessioni autostradali con la viabilità locale. La prima immediatamente a nord della frazione con la carreggiata sud, la seconda, utilizzando lo svincolo esistente di Rispecchia, per il collegamento con la carreggiata nord.



NUOVA SOLUZIONE: STRALCIO 2/2

Contestualmente si è provveduto a ottimizzare il tracciato della complanare compreso fra lo svincolo con la SP16 di Montiano e il nuovo svincolo di Rispecchia Nord: eliminando la rotatoria con la *Strada di Vallemaggiore* e riallineando il tracciato, in corrispondenza del sottopasso, sulla traccia del vecchio sedime della *Strada di Rispecchia*

### 3.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

Per quanto riguarda la pianificazione comunale vigente, il tracciato della variante – come del resto quello del progetto presentato - attraversa l'Area contigua del parco della Maremma del Comune di Grosseto: all'interno di tale ambito protetto, la Provincia di Grosseto ed i Comuni di Grosseto, Orbetello e Magliano in Toscana attuano le direttive contenute nel Piano del Parco.

La presenza di vincoli, rimane pressoché invariata rispetto alla soluzione pubblicata, dal momento che il tracciato intercetta alcune zone a bosco, oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g), nonché fiumi torrenti





e corsi d'acqua ai sensi dell'art. 142 lett. c) e, come già detto, l'area del Parco della Maremma: Area Contigua, l'accostamento del tracciato dell'Aurelia al sedime esistente della S.S. 1, però, comporta un miglioramento in virtù dell'allontanamento all'area sottoposta a vincolo idrogeologico.

Per quanto concerne le componenti antropiche, in particolare il rumore, il nuovo svincolo di Rispecchia – carreggiata Nord - non incide sul clima acustico dei ricettori, data l'assenza di edifici a destinazione ricettiva, residenziale e scolastica; presso i ricettori in prossimità del nuovo svincolo di Rispecchia – carreggiata Sud - si verificano lievi incrementi del clima acustico.

In sostituzione alla duna in terra (h = 3 metri) prevista come barriera vegetale nel progetto definitivo pubblicato, che sarà eliminata per consentire l'avvicinamento del tracciato autostradale all'edificio di Rispecchia, è prevista una barriera acustica tradizionale, per garantire presso tali ricettori il rispetto dei livelli acustici conformi ai limiti di norma.

Anche per l'atmosfera, i livelli complessivi delle concentrazioni massime saranno conformi ai limiti normativi come lungo tutto il tratto in studio, anche a brevi distanze dal tracciato.

La nuova configurazione progettuale produce una variazione in termini di consumo di suolo:

- la scelta di avvicinare il tracciato dell'Aurelia al sedime esistente della S.S.1, comporterà sia un beneficio in termini di minor consumo di suolo sia un beneficio sulla vegetazione esistente, in quanto l'area boscata presente sarà solo lambita in un brevissimo tratto e non più attraversata, inoltre non sarà più interferito il filare arboreo/arbustivo lungo la viabilità a servizio delle aree agricole.
- le due aree intercluse, in corrispondenza dei due nuovi svincoli di accesso al Parco della Maremma in carreggiata nord e carreggiata sud, saranno equipaggiate con interventi a verde, per favorire l'inserimento dell'infrastruttura nel contesto.

La variante non comporta alcun cambiamento sull'ambiente idrico rispetto al progetto presentato.



#### 4 Realizzazione di un collegamento complanare fra lo svincolo di Rispecchia e la strada di Valle Maggiore

##### 4.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Il progetto prevede di utilizzare la viabilità esistente per collegare le contrade che insistono sulla strada di Valle Maggiore.

È stato richiesto dal Comune di Grosseto di migliorare il collegamento in esame.



##### PROGETTO PUBBLICATO

La nuova soluzione prevede di realizzare in affiancamento alla carreggiata nord autostradale, un nuovo tratto di viabilità di lunghezza pari a 1300 m, connettendo la strada strade di Valle Maggiore con il nuovo svincolo di Rispecchia.



##### NUOVA SOLUZIONE

##### 4.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

Per quanto riguarda la pianificazione comunale vigente, il tracciato della variante – come del resto quello del progetto presentato - attraversa l'Area contigua del parco della Maremma del Comune di Grosseto: all'interno di tale ambito protetto, la Provincia di Grosseto ed i Comuni di Grosseto, Orbetello e Magliano in Toscana attuano le direttive contenute nel Piano del Parco.

La presenza di vincoli rimane invariata, dal momento che Il tracciato intercetta alcune porzioni di bosco, oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g) e, come già detto, l'area del Parco della Maremma: Area Contigua.

Per quanto riguarda le componenti antropiche, la variante comporterà sullo stato della qualità dell'aria, una variazione praticamente nulla rispetto al progetto, in quanto i flussi sulle complanari sono molto modesti.

Il collegamento complanare con la strada di Valle Maggiore favorirà una redistribuzione del traffico tra la complanare in carreggiata sud, prevista in sede di progettazione definitiva, e il suddetto collegamento, favorendo un lieve beneficio acustico per i ricettori in carreggiata Sud.

La nuova configurazione del collegamento complanare con la viabilità locale produce un lieve incremento in termini di consumo di suolo; a connotazione agricola.

Il nuovo assetto progettuale non altererà in maniera significativa la funzionalità e lo stato di conservazione della Vegetazione, Flora Fauna e degli Ecosistemi, né determinerà alcuna variazione sulla componente paesaggio e la percezione visiva da e verso l'opera.

Gli effetti a carico della componente suolo e sottosuolo sono inoltre da considerarsi contenuti, in ragione della assenza di elementi caratterizzati da un elevato livello di sensibilità, la realizzazione di una nuova complanare di collegamento con la strada di Valle Maggiore comporterà comunque l'occupazione di una striscia di territorio con conseguente incremento di sottrazione di suolo.



## 5 Scostamento del tracciato e della complanare a Collecchio e nuove misure di mitigazione

### 5.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Il progetto pubblicato prevede che, per il tratto in corrispondenza di Villa Vivarelli Colonna, a Collecchio, l'autostrada sia in sovrapposizione all'Aurelia esistente, ampliata, e la complanare sia in sovrapposizione al sedime della vecchia Aurelia, ora dismessa.

In questo modo si salvaguarda il filare di pini esistente fra la villa e l'Aurelia e si dà al contempo la necessaria accessibilità alla villa.



#### PROGETTO PUBBLICATO

Le osservazioni pervenute, in particolare quelle dell'Ente Parco della Maremma (CD 01 del 9-1-2017), hanno messo in discussione l'eccessiva vicinanza dell'autostrada e della complanare alla Villa Vivarelli Colonna e alle sue immediate adiacenze, chiedendo lo scostamento verso la ferrovia.

L'avvicinamento alla ferrovia è anche richiesto dal MIBACT 1908 / 20.01.2017).

Le osservazioni dell'Ente Parco hanno rilevato altresì l'insufficienza di corridoi faunistici di connessione fra la zona a monte e la zona a valle dell'Autostrada.

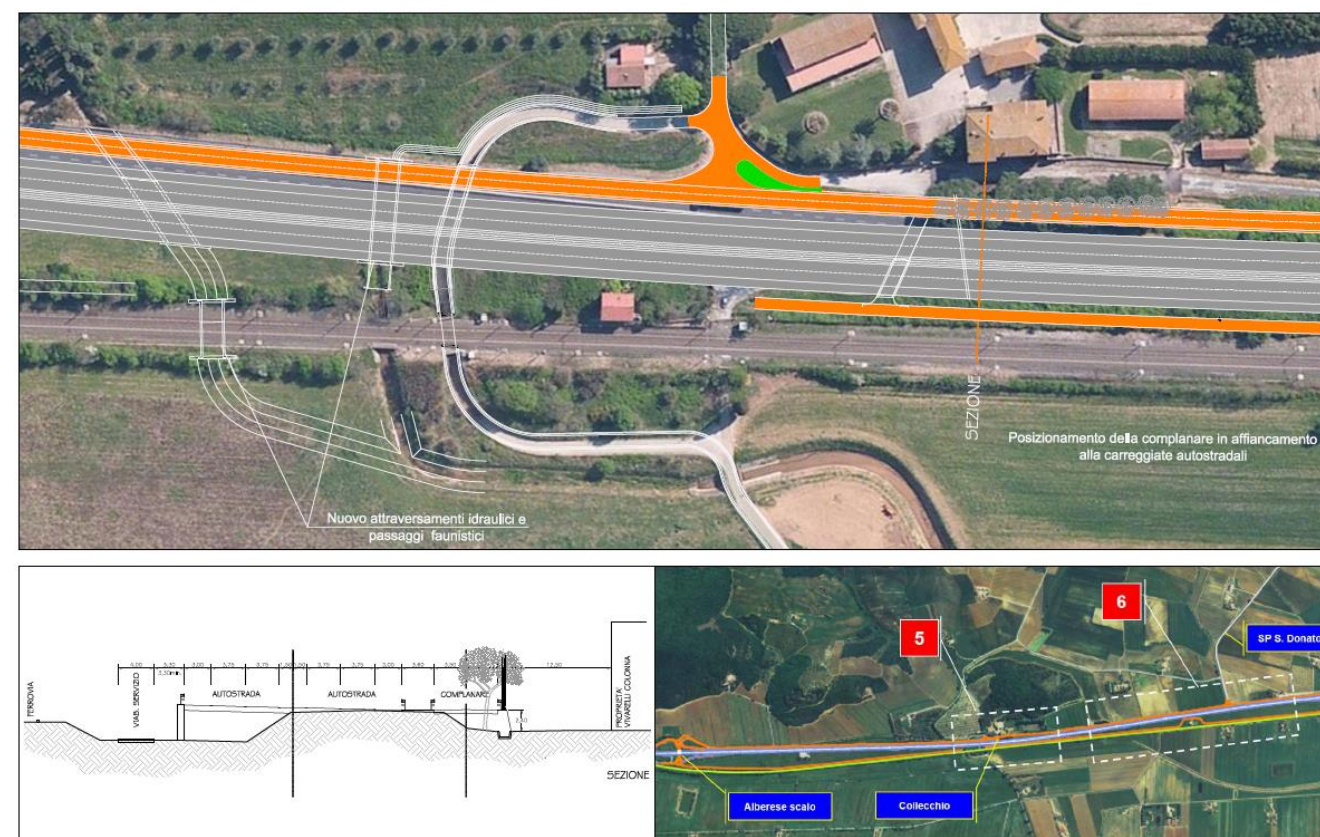
**La nuova proposta, studiata in due soluzioni, prevede che per un lungo tratto, da Fonteblanda a Collecchio (circa 4 km), il tracciato autostradale si avvicini alla ferrovia di circa 10 metri in media, con una riduzione dell'area interclusa pari a circa 4 Ha.**

Viene altresì integrato il sistema di smaltimento idraulico e al contempo aumentati i passaggi faunistici.

Nella soluzione proposta la complanare viene collocata in affiancamento planimetrico alla autostrada e alla stessa quota dell'autostrada.

La barriera antifonica è posta sul bordo esterno della complanare.

L'accesso alla villa verrà garantito da un'apposita viabilità locale e nuove alberature verranno piantate nello spazio fra tale viabilità e il sistema autostrada/complanare. **La soluzione consente di allontanare maggiormente il sistema infrastrutturale dal complesso edilizio di pregio ed è stata perciò preferita nell'ambito del tavolo tecnico istituito dalla Conferenza dei Servizi.**

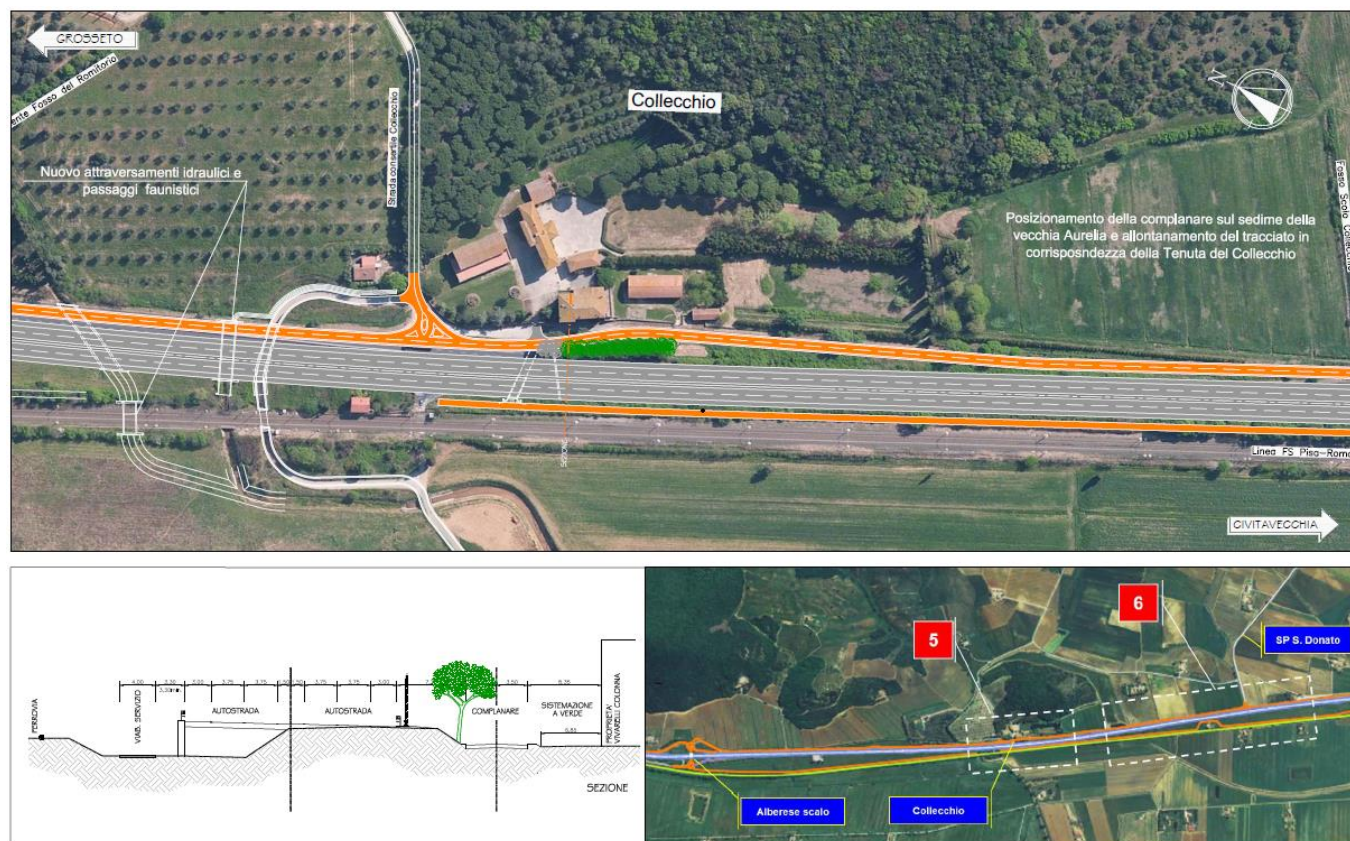


#### NUOVA SOLUZIONE

In una soluzione alternativa la complanare viene avvicinata all'autostrada solo nel tratto in corrispondenza della villa, con una penalizzazione della quinta arborea di 3 pini su un totale di 10.

Questa soluzione ha il difetto di non allontanare sufficientemente il traffico della complanare dal complesso edilizio di pregio.



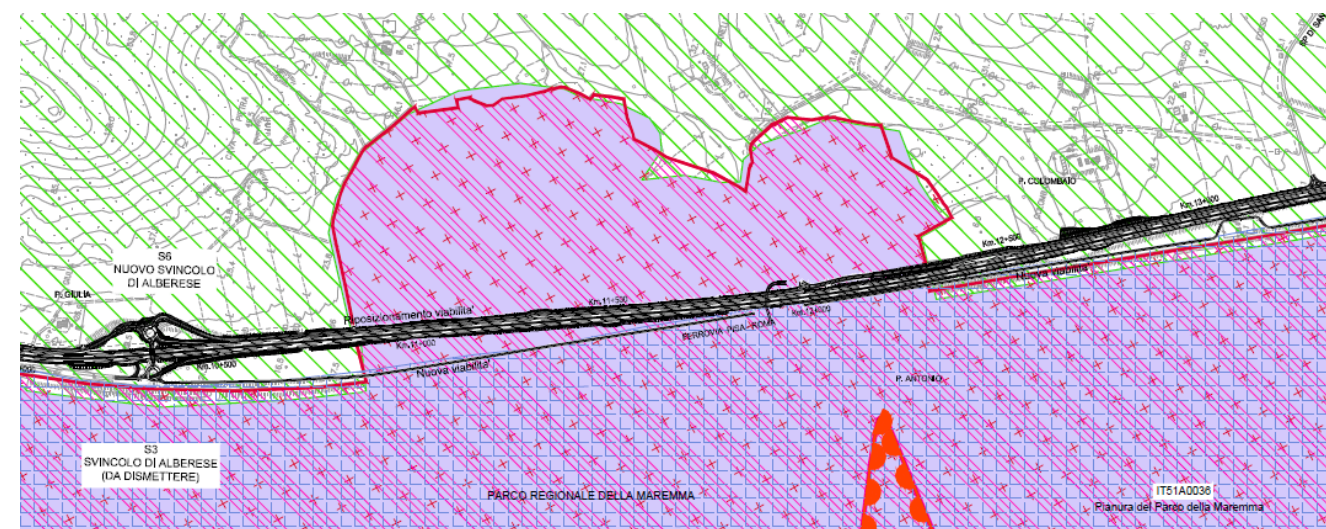


**SOLUZIONE ALTERNATIVA**

Anche con riferimento alle osservazioni dell'Ente Parco che ha rilevato l'insufficienza di corridoi faunistici, si è rivisto l'assetto degli attraversamenti idraulici. La nuova sistemazione di progetto prevede il mantenimento in esercizio del tombino esistente che viene prolungato lato valle e la realizzazione, in asse, di un nuovo manufatto sotto la linea ferroviaria, delle stesse dimensioni di quello autostradale. I due tombini sono raccordati fra loro con un canale rettangolare in cls di larghezza pari alla larghezza degli scatolari. A valle della linea ferroviaria, il canale a U viene prolungato fino a raccordarsi con l'alveo del fosso esistente.

In asse con il manufatto idraulico esistente sotto la ferrovia verrà realizzato un nuovo manufatto autostradale, con funzione di passaggio faunistico e tombino idraulico per il drenaggio della residua porzione di versante non intercettata dall'affluente del fosso Romitorio.

Lo schema proposto non apporta variazioni sui livelli idrici a monte, mentre abbassa notevolmente i livelli lato valle a monte della ferrovia, riducendo il rischio di sormonto della linea ferroviaria.



- Lett. f) Parchi, riserve naturali o regionali, nonché i territori di protezione esterna ai parchi  
PARCO DELLA MAREMMA: AREA CONTIGUA
- Lett. f) Parchi, riserve naturali o regionali, nonché i territori di protezione esterna ai parchi  
PARCO DELLA MAREMMA: PARCO
- RETE NATURA 2000**
- Zona a protezione speciale (ZPS)
- Siti di importanza comunitaria (SIC)
- Siti di interesse regionale (SIR)

**STRALCIO DELLA CARTA DEI VINCOLI**

Poiché il tracciato in questa porzione di suolo insiste in una zona di protezione speciale (ZPS) e che tale area coincide anche con un Sito di interesse regionale (SIR), nonché con l'area del Parco della Maremma (Area Parco ed Area contigua), sono state previste, **come suggerito dalla nuova Relazione per la V.INC.A.**, opportune e mirate opere di mitigazione a potenziamento della vegetazione esistente, anche con lo scopo di favorire l'attraversamento dell'avifauna. I nuovi interventi vegetazionali vanno anche a compensare le sottrazioni dovute all'avvicinamento della complanare alla autostrada.

**Con riferimento alle osservazioni dell'Ente Parco è stato anche potenziato e meglio distribuito l'equipaggiamento vegetazionale all'ingresso dei tombini idraulici al fine di favorire l'attraversamento degli ungulati.**

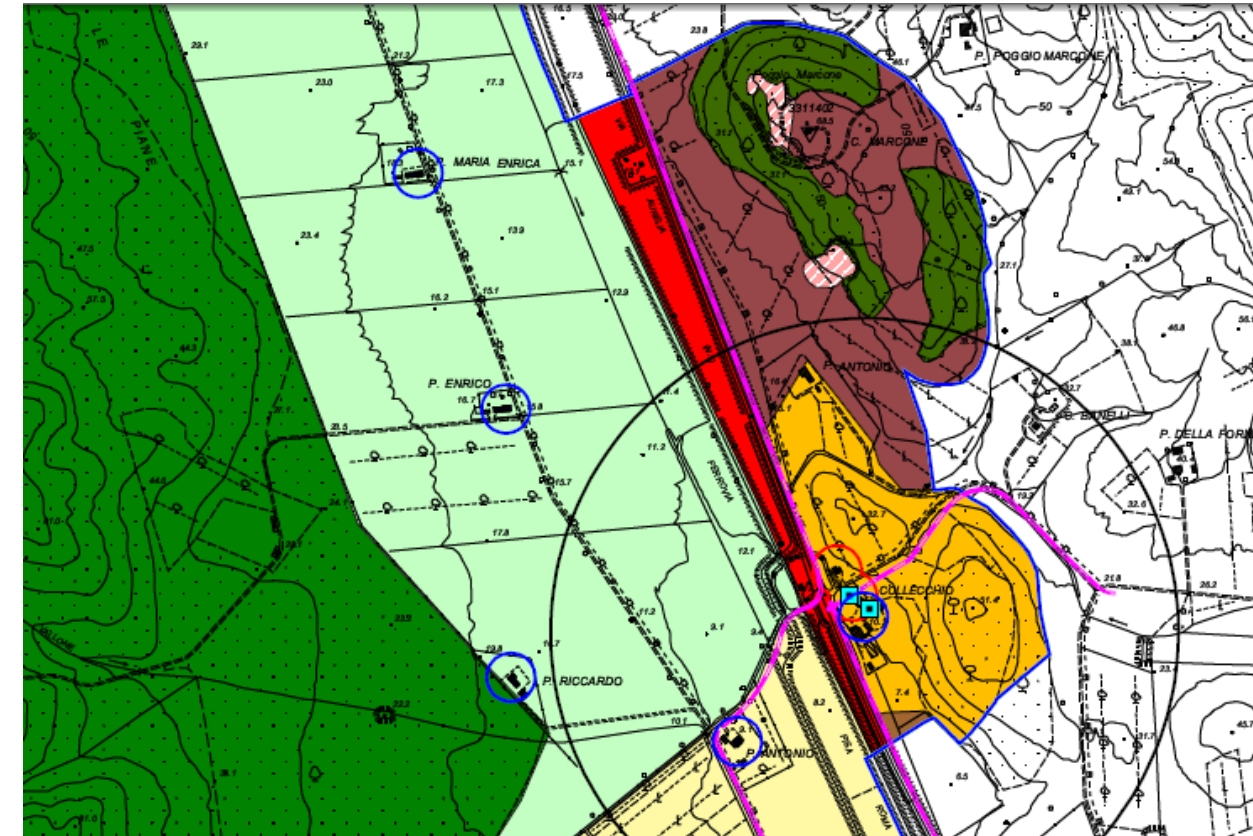
La Relazione per la Valutazione di incidenza approfondisce inoltre la coerenza del progetto presentato con il Piano PER IL PARCO art. 13 Legge Regionale n. 24/1994 e succ. modif..



Tale documento riporta in particolare i contenuti delle NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE di tale Piano, che individuano, all'Art. 25 - Aree di recupero ambientale- D7, alcune aree di su cui attuare interventi di recupero, tra le quali, relativamente alla zona di Collecchio, come riportato di seguito, è individuata l'area D.7.5, che nella figura è evidenziata in rosso.

**D.7.5. Fascia S.S. Aurelia-Ferrovia**

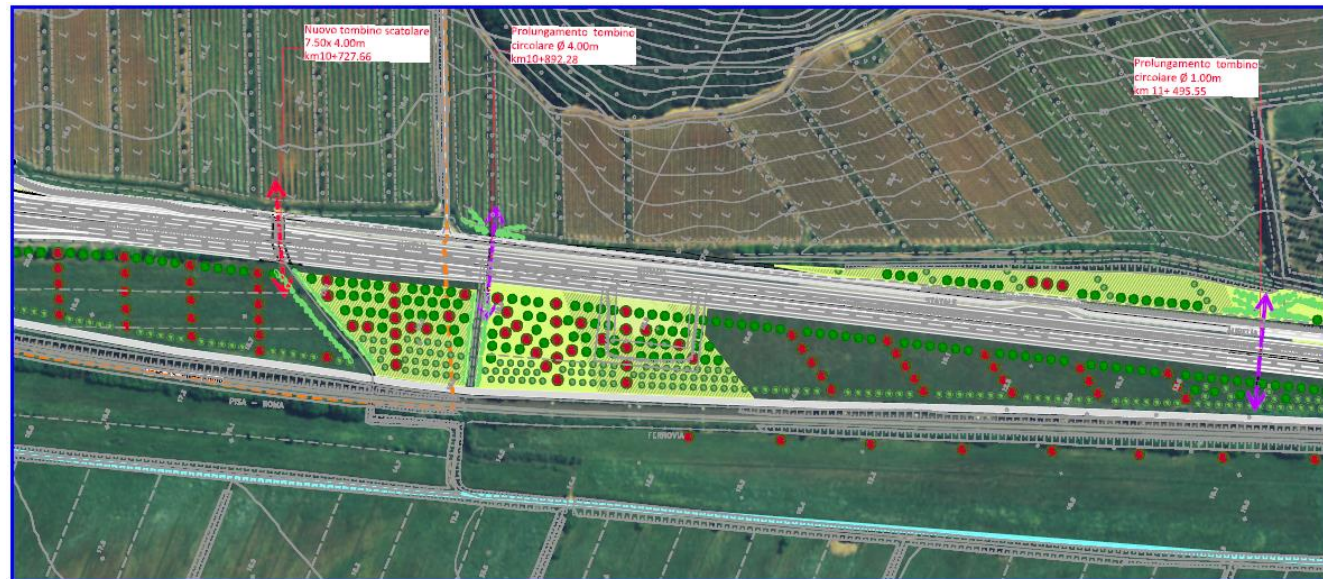
Si tratta di una fascia di territorio ricompresa tra la Ferrovia Tirrenica e la S.S. Aurelia, che corrono pressoché paralleli in direzione Nord-Sud, e confinante verso nord con l'area della Stazione di Alberese e verso sud con l'area del Collecchio. E' un'importante area di transizione che ha ormai perduto le connotazioni storiche ed ambientali originarie in stato di semiabbandono e che, come l'area della Stazione di Alberese, sarà interessata dal previsto corridoio tirrenico, ma il cui ruolo di cerniera tra Parco ed Area Contigua risulta di rilevantissima importanza sia funzionale, che paesistica ed ecologica. L'area ricade in parte in Area Contigua ed in parte, davanti al Collecchio, nel Parco ed è ricompresa in Comune di Magliano in T. Per tale area, in occasione della eventuale costruzione del previsto "corridoio tirrenico", deve essere prevista la redazione di un "Piano di Recupero" di iniziativa privata ai sensi dell'art. 28 della L. 5 agosto 1978 n. 457 coordinato dall'Ente Parco (Ente Parco in accordo con la Provincia, il Comune di Magliano in T. e la Società costruttrice del Corridoio Tirrenico) e che preveda, oltre alle necessarie opere di integrazione ambientale e paesistica della nuova infrastruttura viaria anche la realizzazione di un'ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea dell'Aurelia) nell'area tra il Collecchio e il Set-aside del Collecchio. Nello stesso Piano di Recupero dovranno essere previsti collegamenti funzionali sia per il transito di mezzi agricoli che per la percorribilità pedonale e ciclabile degli itinerari turistici con incremento dell'offerta di servizi turistici ai visitatori nel Parco. Dovranno inoltre essere messi in atto interventi per garantire la realizzazione di corridoi ecologici al fine di consentire il collegamento tra l'area protetta e l'area contigua da parte della fauna selvatica.



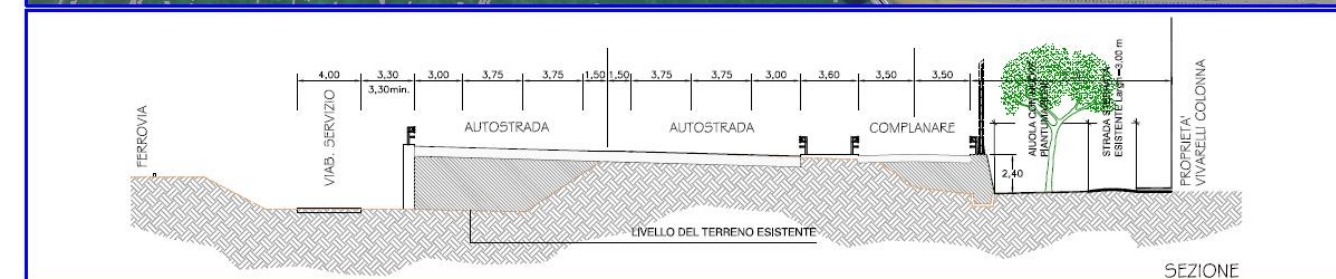
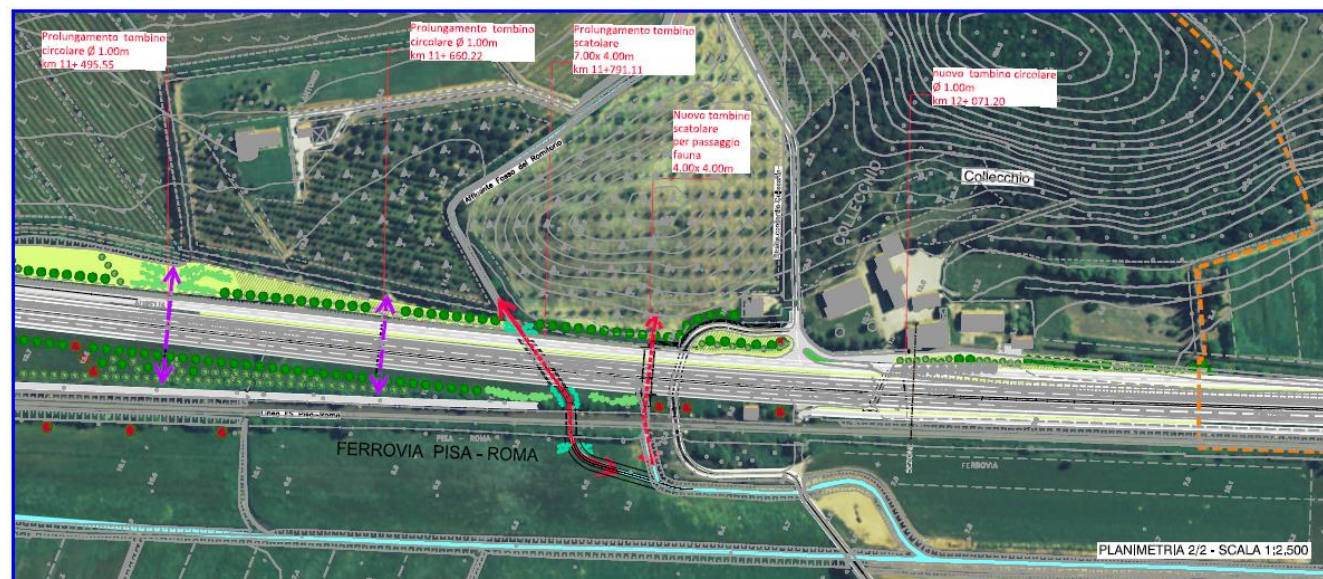
STRALCIO DALLA TAV.29.B.2: AREA DEL PARCO INTERESSATA DAL PROGETTO IN ESAME – NELLA LEGENDA EVIDENZIATE LE CAMPITURE POSTE IN PROSSIMITA' AL TRACCIATO.



In coerenza con la Pianificazione dell'Ente Parco, pertanto si propongono una serie di interventi a verde proprio all'interno dell'area individuata D.7.5.



Nuova Soluzione – Potenziamento della vegetazione esistente e dei corridoi faunistici nel primo tratto



Nuova soluzione- Potenziamento della vegetazione esistente e dei corridoi faunistici nel secondo tratto

## 5.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

Nella pianificazione comunale vigente del Comune di Magliano in Toscana, le aree interessate dal tracciato sono classificate come Zone E - a destinazione agricola,

Relativamente all'analisi vincolistica, la soluzione progettuale attraversa territori coperti da boschi oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D. Lgs. 42/04, lambisce e/o attraversa aree sottoposte a vincolo paesaggistico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004), interessa l'area del Parco della Maremma ed aree inserite nella Rete Natura 2000.

Per quanto riguarda l'atmosfera e le componenti naturali, dal lieve spostamento dell'autostrada e della sede della complanare non ci si attendono variazioni apprezzabili di impatto tra il progetto pubblicato e la variante, ma piuttosto benefici puntuali legati alla sistemazione davanti alla tenuta di Collecchio, in prossimità della quale gli impatti sulla componente del paesaggio, e in particolare sulla percezione visiva si sono ridotti.

A Collecchio, il maggiore vantaggio è legato principalmente alla componente acustica.

La barriera antirumore predisposta rimane la medesima del progetto definitivo pubblicato nel SIA. La nuova soluzione permetterebbe la collocazione della suddetta barriera sul ciglio della complanare di progetto, favorendo anche la mitigazione del rumore indotto dal traffico su tale infrastruttura.

Il posizionamento della complanare in affiancamento alla carreggiata autostradale comporterà **una lieve variazione** a carico della vegetazione presente e sugli ecosistemi. Il nuovo assetto implica l'interferenza con il nucleo arboreo/arbustivo per il quale sono previste opere a verde che andranno nella direzione della compensazione delle sottrazioni.

Per quanto concerne gli effetti a carico della componente suolo e sottosuolo, lo scostamento del tracciato e il posizionamento della complanare in stretto affiancamento alla carreggiata autostradale comporterà la riduzione dell'occupazione di territorio con conseguente decremento di sottrazione di suolo.



## 6 Scostamento del tracciato e della complanare in corrispondenza dell'Azienda Agricola S. Lucia

### 6.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Le osservazioni pervenute dal Comune di Magliano e dall'Azienda S. Lucia evidenziano l'occupazione di alcune aree destinate a coltivazione di pregio (vigneto ed oliveto).



PROGETTO PUBBLICATO



NUOVA SOLUZIONE

La nuova soluzione prevede di realizzare l'ampliamento asimmetrico del sedime della SS1 Aurelia verso il tracciato ferroviario andando ad utilizzare l'area interclusa tra la ferrovia e la strada statale in modo da lasciare invariato il margine destro in direzione nord

Con tale soluzione non vengono occupati circa 1,7 ha di colture di pregio.

### 6.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

La pianificazione comunale vigente **non ostacola la nuova conformazione progettuale**:

- Per il Comune di Orbetello, il tracciato della variante si attesta sempre all'interno del corridoio infrastrutturale e in zona "E1 Bonifica di Talamone",
- per il Comune di Magliano in Toscana il tracciato della variante insiste in Zone E agricole e lambisce un'area destinata all'attività turistico ricettiva di progetto.





Pertanto non si evidenziano particolari impedimenti alla sua realizzazione.

L'analisi vincolistica non presenta modifiche rispetto al progetto presentato, la soluzione progettuale della Variante attraversa territori coperti da boschi oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D.Lgs.42/04 e lambisce e/o attraversa aree sottoposte a del vincolo paesaggistico (art. 136 del D.Lgs.42/2004).

A fronte di un avvicinamento della sede autostradale ai ricettori carreggiata Sud, la complanare viene affiancata in aderenza alla sede autostradale, **non si rilevano pertanto significative variazioni** al clima acustico descritto in sede di progettazione definitiva. Tuttavia, sarà presumibilmente necessario porre in opera una barriera antirumore a protezione del ricettore n°257.

Per quanto riguarda la componente atmosferica, l'intervento di affiancamento della sede della complanare nord-sud all'A12 e lo spostamento dell'asse della A12 comporteranno che le curve di isoconcentrazione subiranno una traslazione verso la carreggiata nord-sud, soprattutto perché si sposta l'asse della A12

La nuova configurazione progettuale **produce un beneficio in termini di minor consumo di suolo** oltre a determinare **una minore frammentarietà dei suoli** a connotazione agricola e ad eliminare eventuali aree intercluse fra le viabilità di progetto. Il nuovo assetto progettuale comporterà un miglioramento per la funzionalità e lo stato di conservazione della Vegetazione, Flora Fauna e degli Ecosistemi.

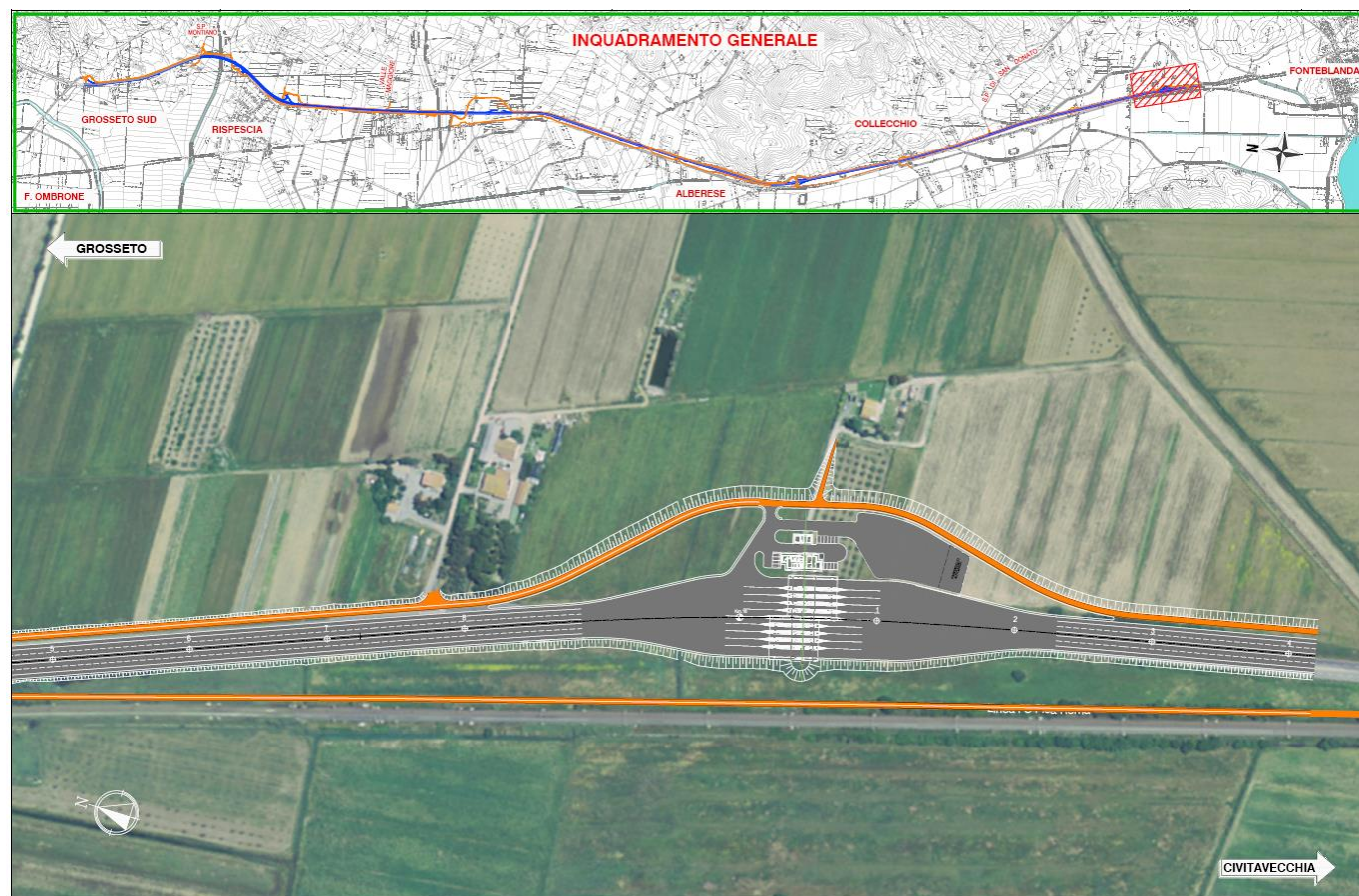
**Non si determinano scenari in grado di trasformare in maniera significativa** la componente paesaggio e la percezione visiva da e verso l'opera.

La variante **non comporta alcun cambiamento** sull'ambiente idrico né sulla componente suolo e sottosuolo rispetto al progetto presentato.



## 7 Riduzione ingombri e scostamento della barriera di Fonteblanda

### 7.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

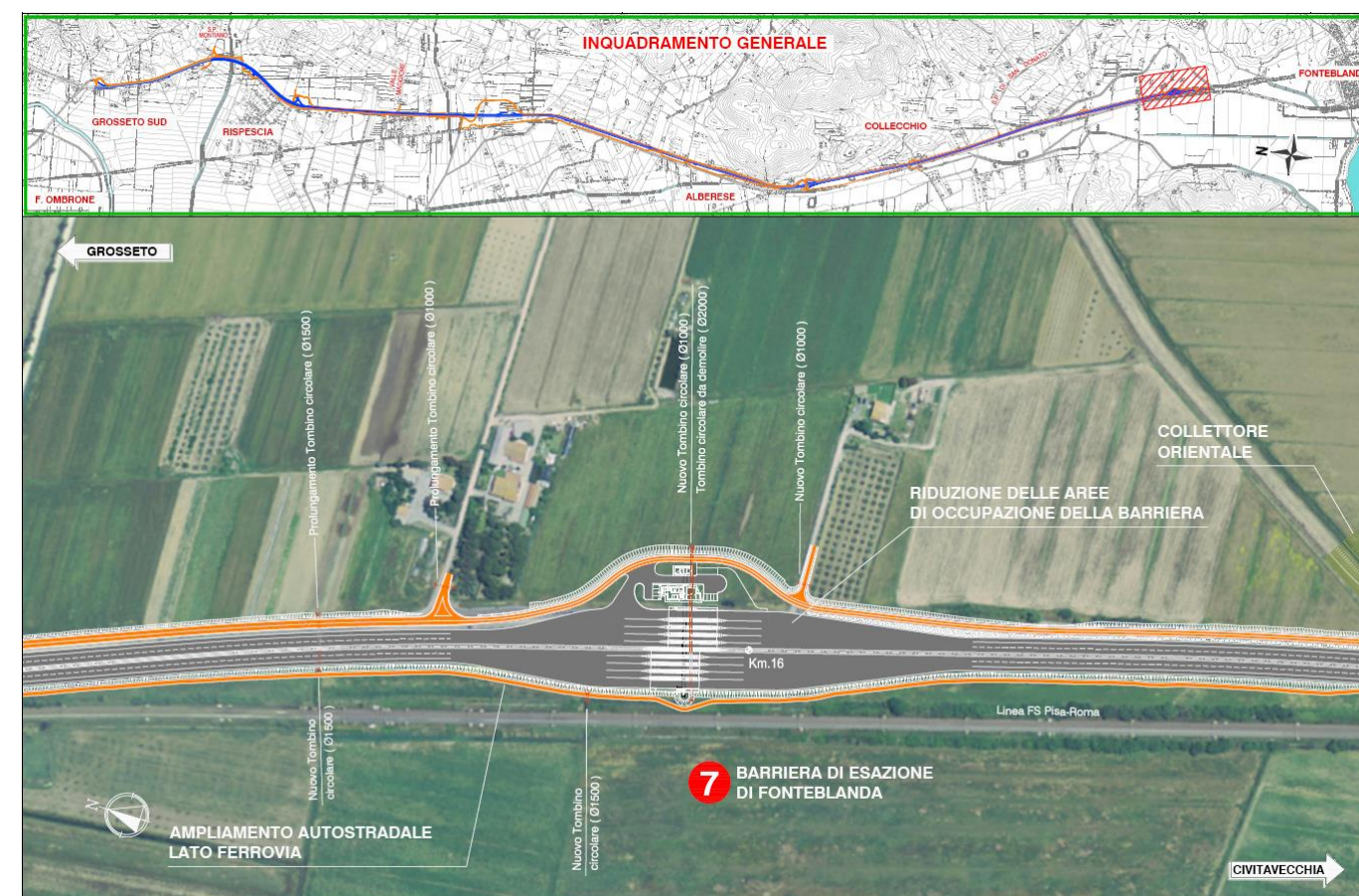


#### PROGETTO PUBBLICATO

Dalle osservazioni pervenute è emersa la necessità di contenere ulteriormente il consumo di suolo utilizzato per la nuova Barriera di Fonteblanda e di allontanare l'infrastruttura dagli agriturismi e dalle aziende agricole. Il MIBACT, con Prot. 1908 / 20.01.2017, indica anche di implementare le mitigazioni a verde.

La nuova soluzione prevede di realizzare l'ampliamento asimmetrico del sedime della SS1 Aurelia verso il tracciato ferroviario andando ad utilizzare l'area interclusa tra la ferrovia e la strada statale lasciando invariato il margine destro in direzione nord.

Viene eliminato il posto neve previsto nell'area riducendo l'occupazione complessive di circa 1,5 ha.



#### NUOVA SOLUZIONE

### 7.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

La pianificazione comunale vigente è **coerente la nuova conformazione progettuale**: il tracciato si attesta all'interno del corridoio infrastrutturale e in zona "E1 Bonifica di Talamone"; non si evidenziano particolari impedimenti alla sua realizzazione.

**L'analisi vincolistica rimane invariata**: la soluzione progettuale della Variante attraversa alcuni territori coperti da boschi oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D. Lgs. 42/04 lambisce o attraversa aree sottoposte a del vincolo paesaggistico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004).





La riduzione delle aree di occupazione della barriera di esazione di Fonteblanda **non è tale da incidere** significativamente sul clima acustico in corrispondenza dei ricettori descritto in sede di progettazione definitiva; si osserva tuttavia un **lieve beneficio acustico** in corrispondenza dei ricettori carreggiata Nord. In relazione all'atmosfera, lo spostamento della barriera e della sede stradale dell'A12, determinerà che **le curve di isoconcentrazione siano traslate verso la carreggiata** nord-sud, mentre, per quel che riguarda la complanare, essendo **flussi molto bassi**, la variazione sia trascurabile.

La nuova configurazione progettuale dello svincolo con dimensioni più contenute rispetto alla soluzione presentata **produce un beneficio in termini di minor consumo di suolo**, nonché **un lieve miglioramento** per la funzionalità e lo stato di conservazione della Vegetazione, Flora Fauna e degli Ecosistemi.

La scelta progettuale di ridurre l'estensione della barriera minimizza l'interferenza con boschi/macchia e filari alberati comportando **un lieve miglioramento** non solo sulla vegetazione presente ma anche sul paesaggio circostante.

Il disturbo visivo percepito è in parte ridotto, con **un lieve beneficio** per i nuclei isolati che gravitano nella fascia visuale di "primo piano" verso l'opera in progetto.

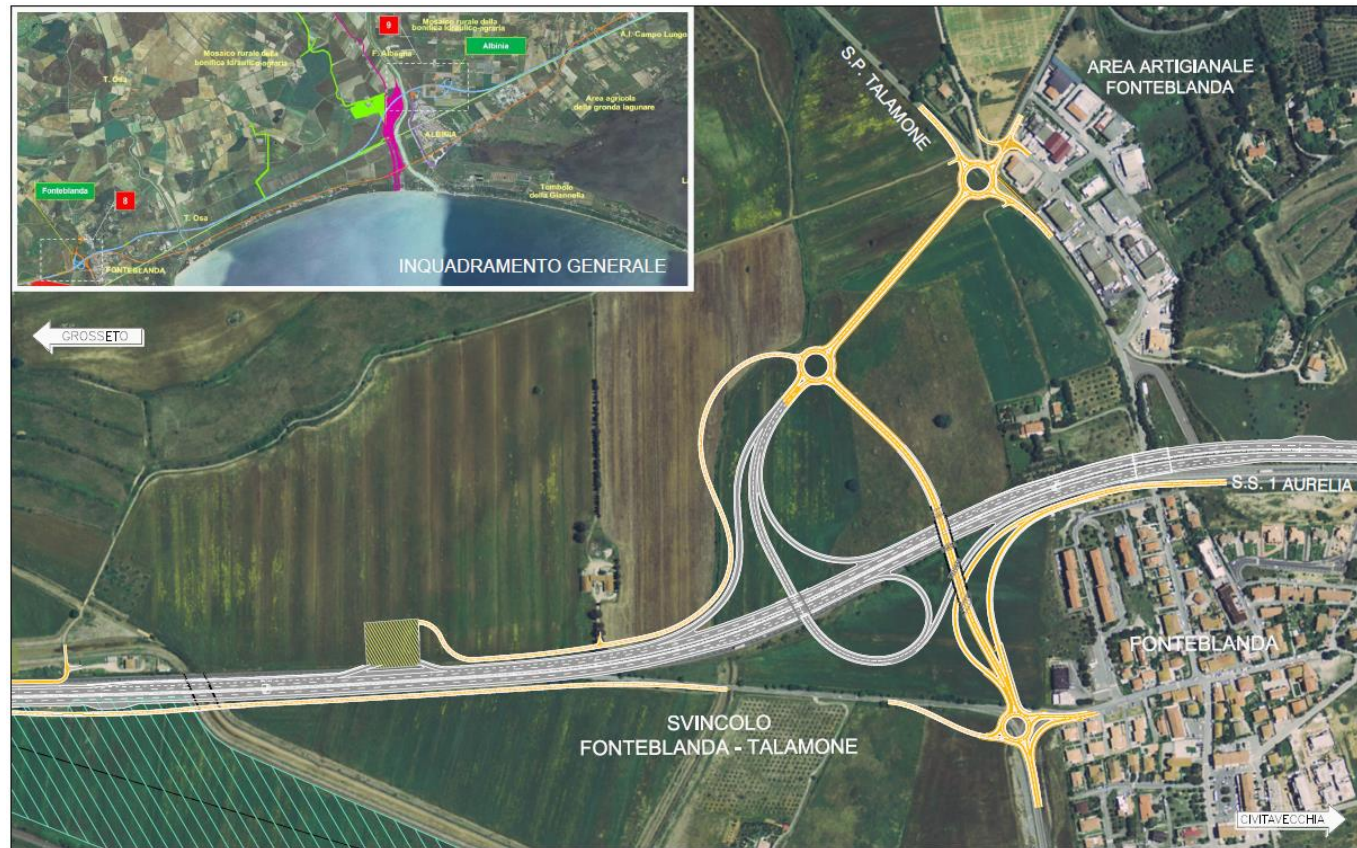
La variante **non comporta alcun cambiamento** sull'ambiente idrico rispetto al progetto presentato.



## 8 Riduzione ingombro dello svincolo di Fonteblanda-Talamone

### 8.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Il progetto prevede che lo svincolo di Fonteblanda - Talamone sia integrato con un nuovo sistema viabilistico che consenta il collegamento in sovrappasso tra la zona di monte in cui è ubicata l'area produttiva a servizio del porto di Talamone e il centro abitato.



PROGETTO PUBBLICATO

La connessione autostradale con questa viabilità è garantita tramite un nuovo svincolo a trombeta collocato nelle aree a nord dell'abitato.

La soluzione presentata è stata criticata dai comuni e dal MIBACT (Prot. 1908 / 20.01.2017), per l'eccessiva occupazione di suolo e, per la stessa ragione, anche dalla Regione Toscana che chiede appunto la riduzione della sua ampiezza (Compl. proposta di richiesta di chiarimenti del 24-1-2017).

Il progetto prevede che lo svincolo di Fonteblanda - Talamone sia integrato con un nuovo sistema viabilistico che consenta il collegamento in sovrappasso tra la zona di monte in cui è ubicata l'area produttiva a servizio del porto di Talamone e il centro abitato.

La connessione autostradale con questa viabilità è garantita tramite un nuovo svincolo a trombeta collocato nelle aree a nord dell'abitato.



NUOVA SOLUZIONE

La nuova configurazione dello svincolo di Fonteblanda consente di eliminare l'invalveazione del fosso Bufalareccia prevista nella precedente emissione del progetto. Le rampe del nuovo svincolo non vanno ad interferire con il fosso, mentre permangono le interferenze del Bufalareccia con l'asse autostradale e la complanare lato valle (Aurelia esistente), per le quali sarà necessario prevedere nuovi manufatti di attraversamento, analoghi a quelli già previsti nella precedente configurazione progettuale.





## 8.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

La pianificazione comunale vigente del Comune di Orbetello **rimane pressoché invariata tranne per un breve tratto in cui la viabilità locale di progetto, sviluppandosi in sede, lambisce un'area ATI 1 – Zone di servizio.**

La soluzione proposta per lo svincolo rimane invariata rispetto all'assetto pianificatorio, insistendo sempre in "Zona E4 – Collina Settentrionale" e "Zona E2 Litorale di Talamone". Non si evidenziano pertanto particolari impedimenti alla sua realizzazione.

L'analisi vincolistica rimane invariata, in quanto lo Svincolo si colloca dentro all'**area contigua del Parco Naturale Regionale della Maremma** - Parchi, riserve naturali o regionali e territori di protezione esterna ai parchi oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. f) del D. Lgs. 42/04, territori coperti da boschi oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D. Lgs. 42/04 ed aree sottoposte a vincolo paesaggistico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004).

Il riassetto dello svincolo di Fonteblanda - Talamone **non apporta significative modifiche** al clima acustico descritto in sede di progettazione definitiva. **Lievi benefici** potranno riscontrarsi presso l'abitato di Fonteblanda (carreggiata Sud), in particolare per l'edificio scolastico ricettore n°45, a seguito dell'allontanamento delle rampe e della viabilità secondaria di progetto.

**Non si prevedono significative variazioni delle concentrazioni atmosferiche.**

La nuova configurazione progettuale dello svincolo con dimensioni più contenute rispetto alla soluzione presentata **produce un beneficio in termini di minor consumo di suolo**, prevalentemente a connotazioni di seminativo ed aree incolte.

Non si determinano modifiche sostanziali per la funzionalità e lo stato di conservazione della Vegetazione, Flora Fauna e degli Ecosistemi.

La soluzione proposta **non apporta significative variazioni** rispetto al progetto pubblicato per quel che concerne gli aspetti paesaggistici e sulla percezione visiva., anche se gli edifici più prossimi all'infrastruttura beneficeranno dell'allontanamento delle rampe, e delle opere di mitigazioni che potranno essere inserite per schermare al meglio l'infrastruttura.



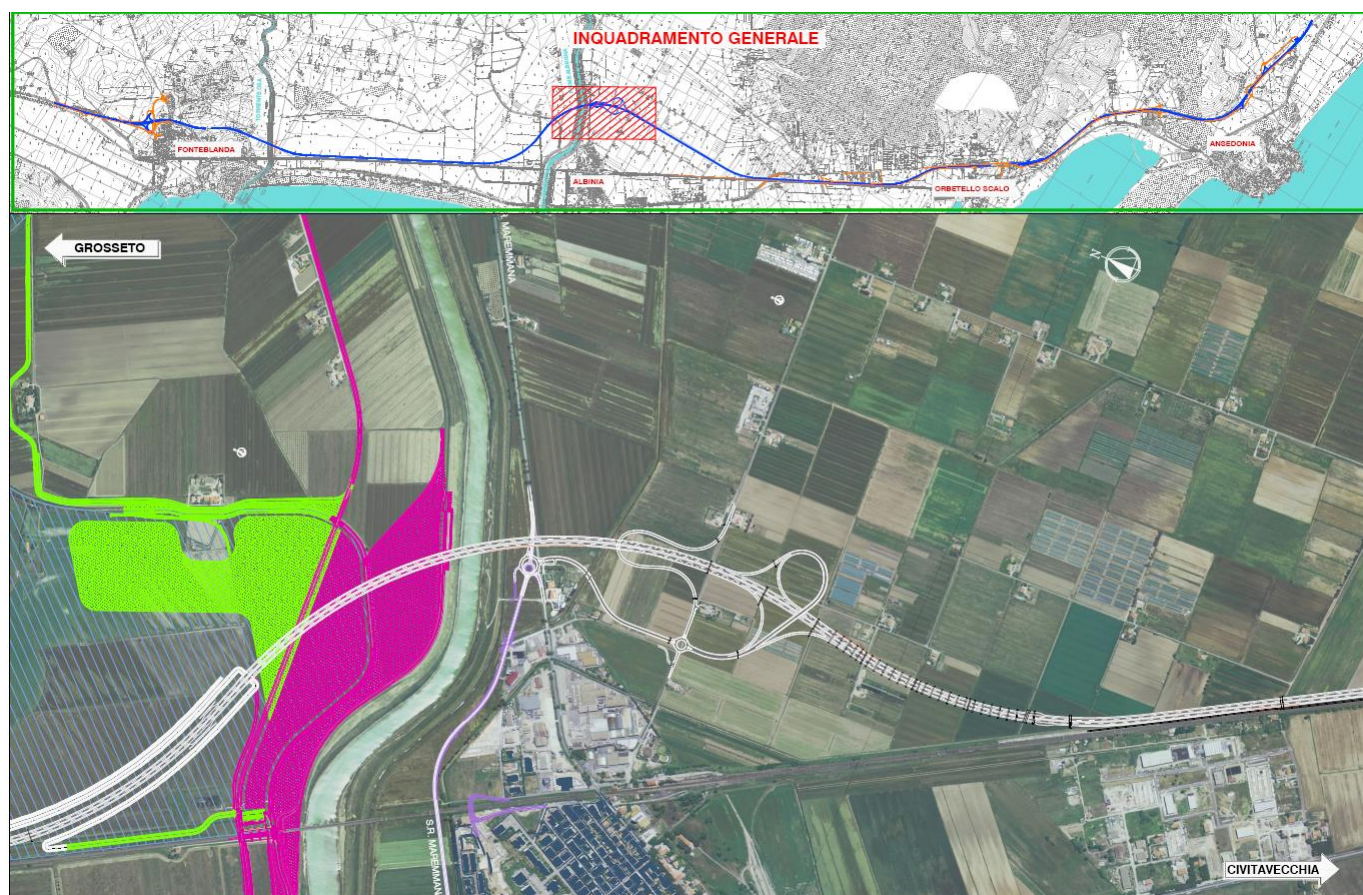
## 9 Scostamento del tracciato nell'attraversamento di Albinia e riduzione ingombro dello svincolo

### 9.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Il progetto prevede che l'abitato di Albinia venga aggirato a monte, attraversando il fiume Albegna con un viadotto lungo circa 1200 m.

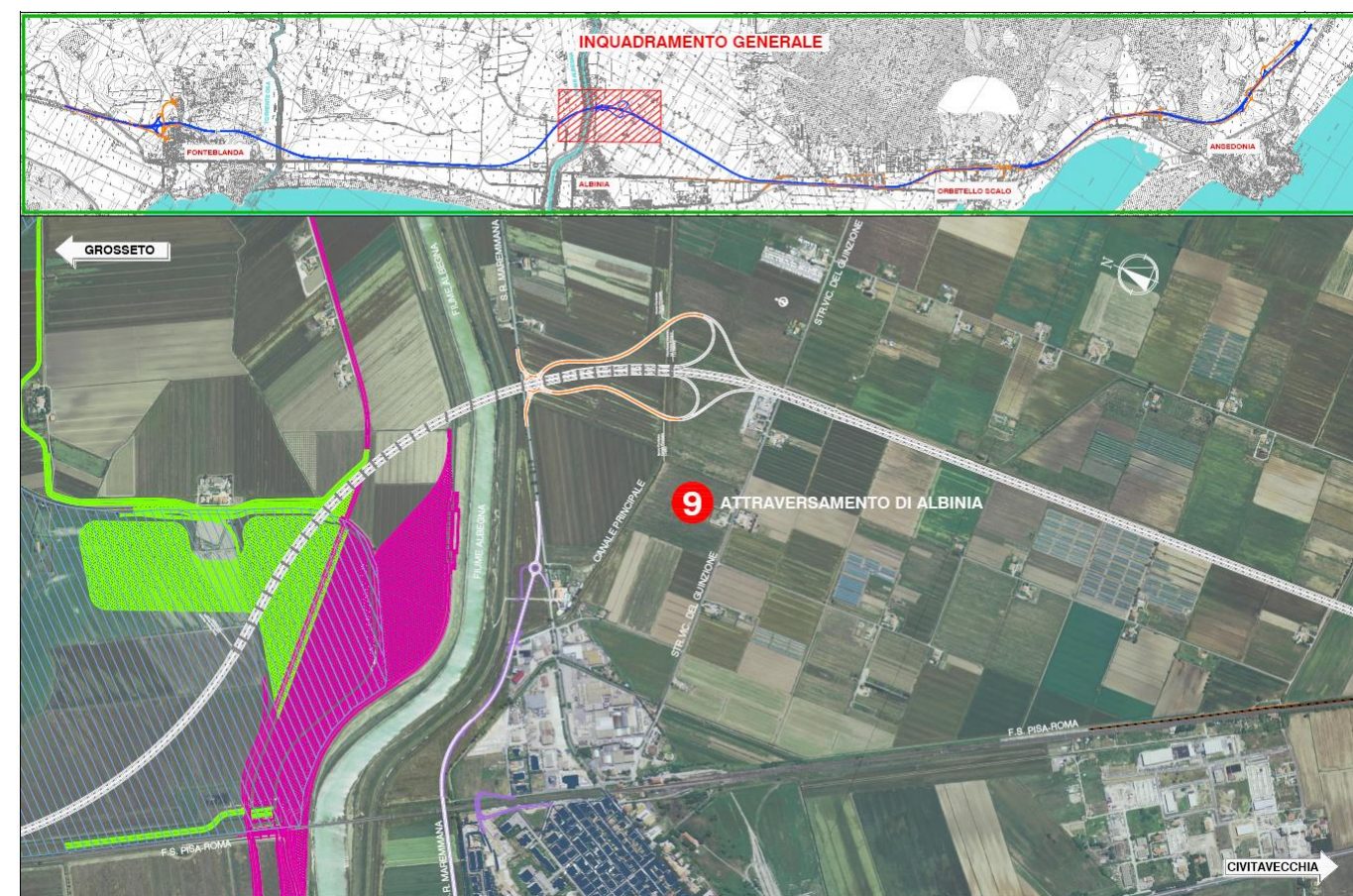
La connessione con la viabilità locale è garantita tramite un nuovo svincolo a trombetta che si collega alla S.R. Maremmana con una rotatoria.

La soluzione presentata è stata criticata dal comune di Orbetello per l'eccessiva vicinanza al centro abitato di Albinia, che si troverebbe limitato nel suo sviluppo e dal MIBACT (Prot. 1908 / 20.01.2017), per l'interruzione del mosaico agrario e per l'eccessiva occupazione di suolo dello svincolo a trombetta.



PROGETTO PUBBLICATO

Le osservazioni ricevute, hanno portato allo spostamento del tracciato più a monte al fine di liberare le aree adiacenti al centro abitato per eventuali futuri sviluppi urbani. L'asse è stato posto seguendo la maglia interpodereale e lo svincolo è stato ridotto nell'occupazione di suolo modificandone la tipologia. Verrà introdotto un nuovo sovrappasso per l'attraversamento dei mezzi agricoli lungo una delle viabilità locali esistenti.



NUOVA SOLUZIONE

Nella nuova configurazione, il tracciato si allontana dalla linea ferroviaria e di conseguenza si minimizza l'interferenza con i canali di bonifica Principali n°5 e n°6. Nella versione precedente del progetto, il tracciato si sovrapponeva a detti canali, comportandone la deviazione per un lungo tratto: a seguito della variante di tracciato, detti canali vengono attraversati in retto, mediante l'inserimento di un tombino scatolare, senza necessità di deviazioni.

Il nuovo asse di progetto corre parallelo al Canale Secondario n°16, che viene scavalcato dalle rampe dello svincolo di Albinia mediante n°3 tombini scatoari. In corrispondenza dello svincolo si ha inoltre





l'interferenza con il Canale Principale n°4, che richiede l'inserimento di 2 tombini scatoari (sotto l'asse principale e sotto la rampa bidirezionale in carreggiata Sud)

## 9.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

Rispetto alla pianificazione comunale vigente del Comune di Orbetello, la variante proposta attraversa territori con destinazioni d'uso simili a quelli interessati dal progetto pubblicato, **tranne per un tratto in cui la variante attraversa un'area in cui il Piano Strutturale vigente prevede una fascia di rispetto cimiteriale.**

La soluzione proposta, per la restante parte di tracciato, attraversa sempre la "Zona E5.3 – Pianura della centrale-fascia costiera", la "Zona E5.4-Pianura centrale-sottozona alluvionale dell'Albegna" e la "Zona E5.5 – Pianura centrale-piede del massiccio calcareo".

L'analisi vincolistica rimane invariata: la soluzione progettuale della Variante attraversa aree sottoposte a vincolo paesaggistico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004), territori coperti da boschi e foreste oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D. Lgs. 42/04 e fiumi, torrenti e corsi d'acqua vincolati ai sensi dell'art. 142 lett. c) del D. Lgs. 42/04.

La variante proposta, che prevede lo spostamento verso est del tracciato autostradale, all'altezza dello svincolo di Albinia, allontana la sorgente dall'abitato di Albinia, favorendo un **beneficio acustico** per il centro abitato e, più in generale, per tutti i ricettori in carreggiata Sud dell'area. Le barriere fonoassorbenti predisposte in sede di progettazione definitiva alle progressive km 10+000, 10+900, 11+100e 12+100 non sarebbero più necessarie. Si riscontra **un incremento del clima acustico presso un paio di ricettori isolati**, da proteggere eventualmente con intervento antirumore.

Le stesse variazioni sono previste per l'impatto atmosferico.

La nuova configurazione progettuale dello svincolo con **dimensioni più contenute** rispetto alla soluzione presentata **produce un beneficio in termini di minor consumo di suolo**. Inoltre, poiché una parte di tracciato dell'Aurelia in variante rappresenta un adeguamento di viabilità esistente, determina e configura **una minore frammentarietà dei suoli** a connotazione agricola.

La condizione dell'ambito di maggiore sensibilità relativo al corso del Fiume Albegna **rimane invariata** e contenuta in ragione del mantenimento parziale delle possibilità di spostamento della fauna al di sotto dell'infrastruttura.

Non si determinano modifiche sostanziali per la funzionalità e lo stato di conservazione della Vegetazione, Flora Fauna e degli Ecosistemi. Gli effetti comunque prodotti dall'opera in variante dovranno prevedere idonee misure di tutela e mitigazione.

L'opera **determina scenari in grado di produrre alcuni miglioramenti** sugli aspetti paesaggistici. Così come per il progetto pubblicato, il tracciato della variante attraversa la fascia di rispetto del fiume Albegna e relativa zona di bosco/macchia in parte vincolata parallela al corso d'acqua.

La **percezione visiva** degli abitanti di Albinia subisce **un lieve beneficio** per via dell'allontanamento dell'opera dal nucleo urbano e per un migliore allineamento dell'asse autostradale rispetto alla tessitura esistente, mentre rimangono invariate le condizioni di carattere celere della SS n. 74 "Maremmana" che rappresenta una viabilità con valenza percettiva rispetto al tracciato.

La variante **non comporta un cambiamento** significativo sull'ambiente idrico rispetto al progetto presentato: la cassa di laminazione per il contenimento degli eventi di piena, il fiume Albegna ed i fossi presenti vengono comunque interessati dall'opera, anche se la cassa in maniera minore.

Gli effetti a carico della componente suolo e sottosuolo **sono da considerarsi contenuti** anche se sono presenti elementi caratterizzati da un elevato e medio livello di sensibilità. La nuova configurazione progettuale dello svincolo di dimensioni più contenute **produce un lieve beneficio in termini di minor consumo di suolo**.

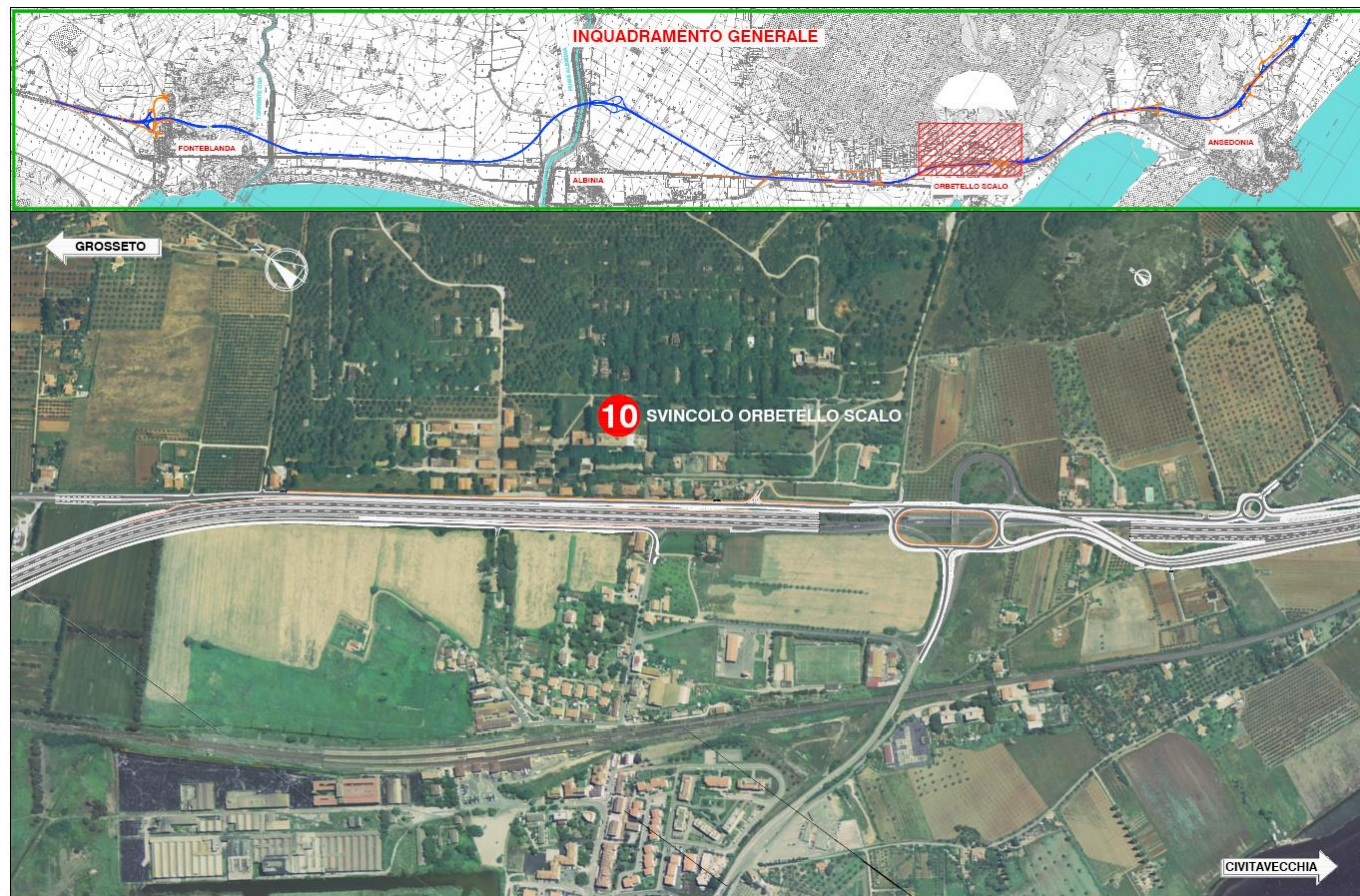


## 10 Realizzazione di nuovi collegamenti in entrata e uscita all'autostrada a Orbetello Scalo

### 10.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Il Progetto Pubblicato prevede a Orbetello uno svincolo autostradale parziale, che consente solo i collegamenti in direzione Capalbio/Civitavecchia.

Il collegamento autostradale verso nord, e quindi verso il capoluogo Grosseto, è invece garantito dallo svincolo di Albinia, raggiungibile da Orbetello tramite l'esistente SS1 Aurelia, che, nella zona, assolverà la funzione di collegamento dei flussi di traffico di tipo locale.



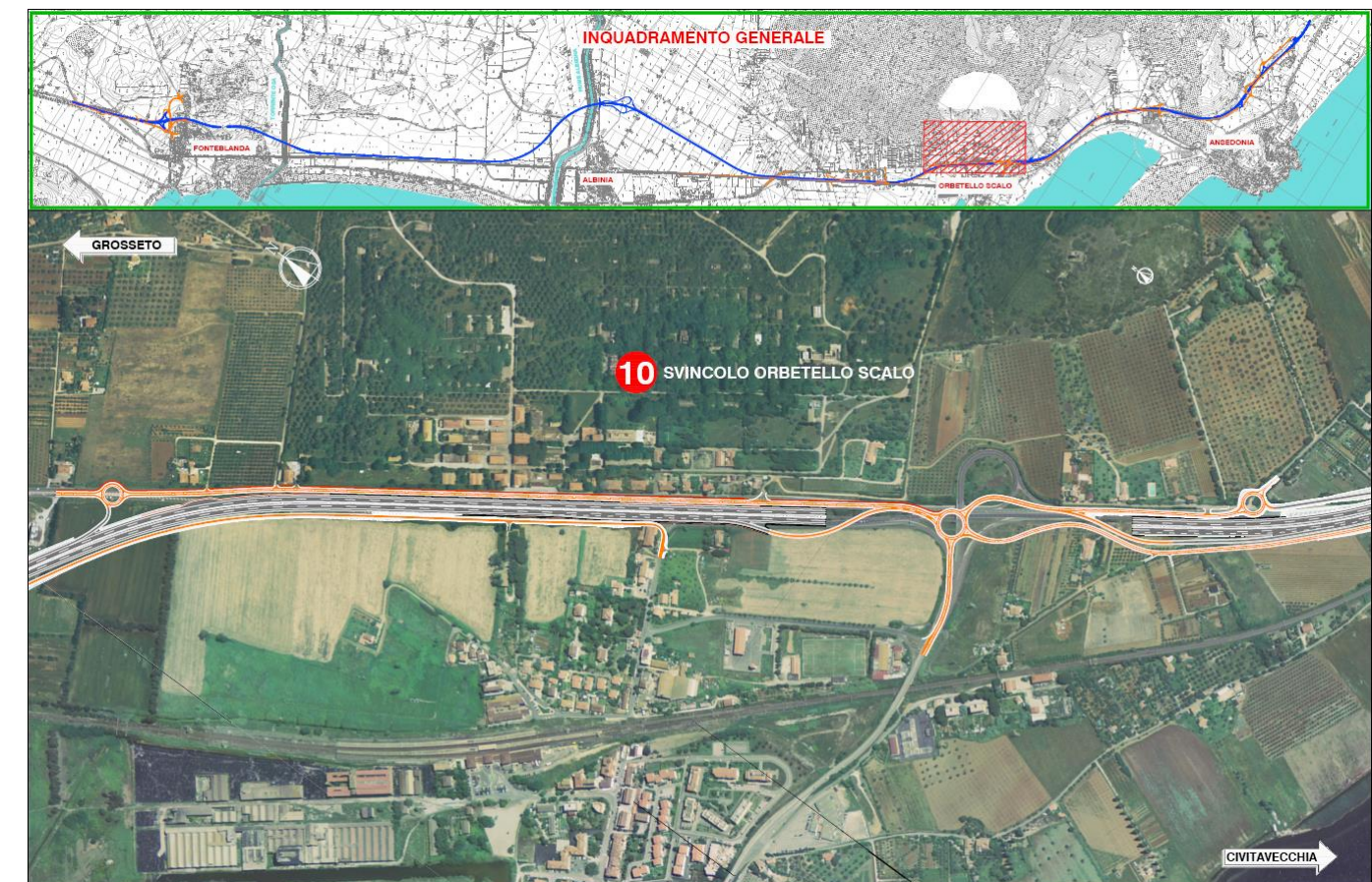
PROGETTO PUBBLICATO

Il comune di Orbetello ha richiesto che lo svincolo autostradale in esame fosse completo, anche con le rampe che consentano collegamenti diretti in direzione nord verso Grosseto.

La proposta di variante rappresentata soddisfa tale richiesta attraverso l'introduzione di due rampe. La prima è collocata in corrispondenza della deviazione del tracciato dal sedime dell'attuale Aurelia; tramite una rotatoria viene realizzata una rampa diretta d'immissione in direzione Grosseto.

La seconda rampa, che costituisce l'uscita autostradale per le provenienze da nord, viene realizzata immediatamente prima dell'imbocco della galleria artificiale.

Contestualmente si è provveduto a modificare la rotatoria di smistamento collocata sopra la galleria in modo da minimizzare le aree di occupazione e innestare la suddetta rampa di uscita.



NUOVA SOLUZIONE



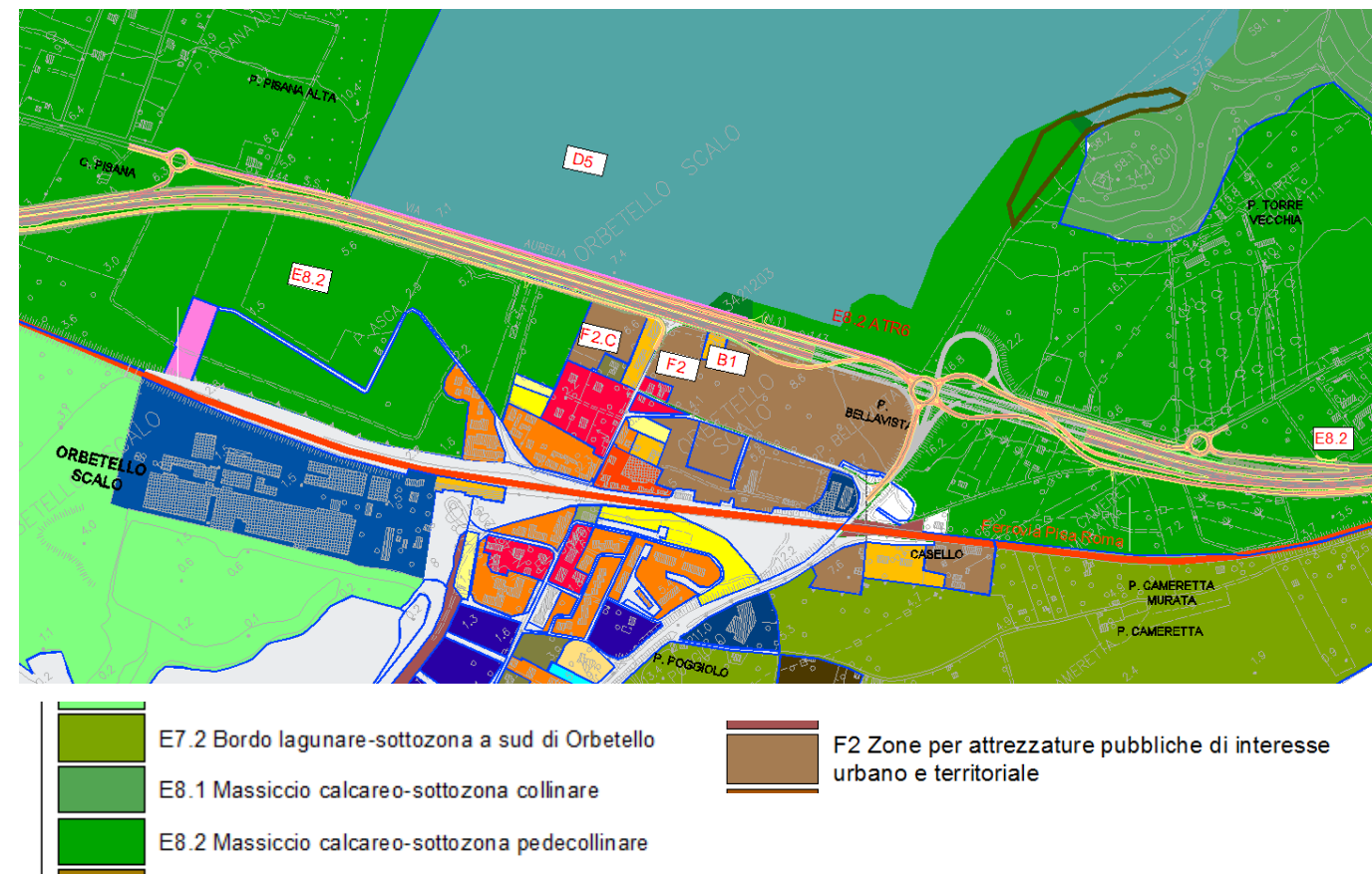
## 10.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

Rispetto alla pianificazione comunale vigente del Comune di Orbetello, riportata nello stralcio seguente, non si evidenziano particolari impedimenti alla realizzazione dell'intervento.

La nuova conformazione progettuale interessa aree che hanno le stesse destinazioni d'uso della soluzione presentata:

- la nuova rotonda a nord rientra in area agricola E8.2, come la maggior parte delle opere di progetto.
- la rotonda centrale, che ha sostituito l'ovale della soluzione presentata, si affaccia al limite di un'area F2 – Zone per attrezzature pubbliche di interesse urbano e territoriale, ma in posizione più arretrata rispetto alla precedente.

Anche l'analisi vincolistica rimane invariata; vengono attraversate alcune aree sottoposte a vincolo paesaggistico (art. 136 del D.Lgs.42/2004).



STRALCIO DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE – PRG DEL COMUNE DI ORBETELLO

Le nuove rampe contribuiscono ad alleggerire la viabilità locale dai flussi di traffico, apportando **benefici sugli impatti acustici e atmosferici**; non sono apprezzabili le variazioni apportate dall'avvicinamento dell'infrastruttura rispetto ai ricettori presenti.

Le opere di progetto non producono variazioni di particolare peso e significatività a carico della vegetazione, della flora e della fauna del territorio attraversato a connotazione prativa di pascolo o incolto, né tantomeno sulla funzionalità e lo stato di conservazione degli ecosistemi.

Il progetto, delle opere a verde, equipaggiato anche dall'inserimento della pista ciclabile oltre ad arricchire il progetto infrastrutturale ed a favorirne l'inserimento a livello paesaggistico, contribuisce della compensazione di eventuali sottrazioni di filari alberati presenti se interferiti.

La variante non comporta alcun cambiamento sull'ambiente idrico rispetto al progetto presentato.



## 11 Realizzazione di un collegamento fra lo svincolo di Ansedonia e il casale La Vittoria

### 11.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione

Il progetto prevede di utilizzare la viabilità esistente connessa con la strada comunale Torba – Sette Finestre per garantire l'accesso al «Casale La Vittoria» posto sul lato di monte in prossimità della fine del lotto.

E' stato richiesto dal Comune di Capalbio di migliorare il collegamento in esame.



PROGETTO PUBBLICATO

La nuova soluzione prevede di realizzare in affiancamento alla carreggiata nord autostradale, un nuovo tratto di viabilità di lunghezza pari a 800 m, connettendo il casale con il nuovo svincolo di Ansedonia e con la S.P. Pedemontana.



NUOVA SOLUZIONE

### 11.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali

La soluzione progettuale della variante 11 consiste nella progettazione di una breve tratto di viabilità locale finalizzata a ripristinare l'accesso al Casale La Vittoria.

Rispetto alla pianificazione comunale vigente del Comune di Capalbio, il nuovo tratto di viabilità si colloca sempre all'interno di un'area E2 – Aree agricole protette. Non si evidenziano particolari impedimenti alla sua realizzazione.

Per quanto riguarda l'analisi vincolistica, la soluzione progettuale della Variante attraversa aree sottoposte a vincolo paesaggistico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004)





Il ripristino dell'accesso al Casale La Vittoria, non implica variazioni al clima acustico dei ricettori dell'area, considerate le distanze degli stessi ricettori dalle opere in progetto, ivi compreso il Casale, ubicato a più di 200 metri dalla viabilità secondaria in variante.

L'intervento proposto dalla Variante sulla componente atmosfera comporta una variazione pressoché nulla, in quanto i flussi sono molto modesti e la variazione di configurazione geometrica del grafo di rete decisamente trascurabile.

L'opera di progetto **non produce variazioni significative** né a carico della vegetazione, della flora e della fauna del territorio attraversato a connotazione agricola; né sulla funzionalità e sullo stato di conservazione degli ecosistemi, né tantomeno sulla componente paesaggio e la percezione visiva da e verso l'opera.

La variante non comporta alcun cambiamento sull'ambiente idrico rispetto al progetto presentato.

Gli effetti a carico della componente suolo e sottosuolo sono da considerarsi contenuti, in quanto contenuta è l'occupazione di suolo legata alla nuova viabilità.



## 12 CONCLUSIONI

Le varianti progettuali proposte rispondono alle osservazioni ricevute dagli Enti e permettono di conseguire, complessivamente, una serie di obiettivi:

- Ridurre il peso per la popolazione del pedaggio, aumentando le tratte a percorrenza libera;
- Incrementare la fruizione dell'autostrada, grazie all'inserimento di 6 nuove rampe di connessione autostradali;
- Migliorare la connessione con la viabilità locale, grazie alla realizzazione di nuove complanari per complessivi 3.600 m;
- Ridurre l'impatto sull'uso del suolo, grazie alla diminuzione dell'occupazione di suolo agricolo pregiato pari complessivamente a circa 13 ha;
- Allontanare il tracciato dai beni di pregio e dalle aree destinate a sviluppo urbano;
- Spostare le barriere di esazione in aree di minor pregio e ridurre la loro impronta;
- Aumentare le mitigazioni e compensazioni, anche al fine di deframmentare il paesaggio e favorire l'attraversamento dell'avifauna;
- Migliorare il sistema di smaltimento idraulico, utilizzando i nuovi attraversamenti anche come incremento dei passaggi faunistici:

La verifica di ciascuna nuova soluzione rispetto alla pianificazione, i vincoli e le componenti ambientali ha dato sempre esito positivo, migliorando, nel complesso, il giudizio di compatibilità ambientale.

Le nuove soluzioni rendono il progetto maggiormente aderente alle osservazioni conclusive formulate dalla Regione Toscana con Delibera 916/2013 e non comportano modifiche sostanziali del corridoio prescelto. Si mantiene il principio complessivo che sta alla base della progettazione: il progetto tende, in generale, fin dalla pubblicazione del 2011, ad minimizzare il consumo di suolo, mantenendo il più possibile l'autostrada lungo il sedime della SS1 Aurelia esistente. L'impostazione della progettazione si può riassumere nel modo seguente:

*Progettazione di un'autostrada in sovrapposizione all'Aurelia esistente, con scostamenti in situazioni particolari, e di un sistema di viabilità secondarie di raccordo con la viabilità locale.*

Laddove si è stati costretti ad allontanarsi dal tracciato dell'Aurelia, nel rispetto di quanto deliberato dalla Regione Toscana, ci si è mantenuti il più possibile nel corridoio infrastrutturale preesistente ponendo il tracciato in affiancamento alla ferrovia, realizzando sinergie con i programmati interventi di messa in sicurezza idraulica nella valle dell'Albegna.