

STUDIO LEGALE LESSONA

(ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE)

P. IVA 02129410482

AVV. DOMENICO IARIA
AVV. VITTORIO CHIERRONI
AVV. SIMONE NOCENTINI
AVV. MAURO MONTINI
AVV. IVAN MARRONE
AVV. TULLIO D'AMORA
AVV. GABRIELLA MATTIOLI
AVV. DARIO RIGACCI

Firenze, 18 maggio 2017

Ministero dell'Ambiente e della tutela
del Territorio e del Mare

Direzione Salvaguardia Ambientale

Via Cristoforo Colombo 44

00147 ROMA

dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

AVV. LIA BELLI
AVV. ELOISA GERMINARA
AVV. SILVIA SANTINELLI
AVV. CLAUDIO PELAGATTI
AVV. MATTEO NOVELLI
AVV. GIULIA ZANI
AVV. LAURA CHIERRONI
AVV. GIUDITTA CORPACI
AVV. ORGES MANDI

Racc.ta a.r. (osservazioni anticipate per pec)

Oggetto: osservazioni ex artt. 165, 166, 167 e 183 D.Lgs. 163/06 e artt. 7 e 8 Legge n. 241/1990; Progetto definitivo: Completamento Autostrada A/12 CECINA-CIVITAVECCHIA. Tratto: GROSSETO SUD-ANSEDONIA, Lotto 4 e Lotto 5B. Avviso del deposito di documentazione integrativa e di modifiche al progetto definitivo introdotte durante la conferenza di servizi.

La sottoscritta SABINA VIVARELLI COLONNA, nata a Firenze il _____, elettivamente domiciliata presso l'Avv. Vittorio Chierroni con Studio in Firenze, via de' Rondinelli n. 2 (Studio Legale Lessona), fax. 055/264470, email: chierroni@studiolessona.it, pec: vittorio.chierroni@firenze.pecavvocati.it, presso il quale richiede l'invio di ogni comunicazione inerente la presente procedura nella sua qualità di proprietaria di unità immobiliari site nel Comune di Magliano in Toscana (GR) e interessate dalla realizzazione dell'opera in oggetto

premesse che

a) l'esponente è proprietaria di un vasto complesso immobiliare nel Comune di Magliano in Toscana (GR), nell'ambito del quale si trovano anche le aree individuate nel locale catasto ai Fg. n. 45 mapp. nn. 6, 16, 21, 25, Fg. n. 46

STUDIO LEGALE LESSONA

mapp. nn. 31, 60, 62, 63, 171, Fg. n. 59 mapp. n. 3; Fg. n. 60 mapp. nn. 1, 15, 21, 157, 160, oggetto del procedimento di cui alle presenti osservazioni.

b) la Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (d'ora in avanti S.A.T.) quale concessionaria per la progettazione, costruzione e gestione dell'Autostrada Livorno- Civitavecchia in virtù della Convenzione Unica sottoscritta in data 11.03.09 - divenuta efficace il 24.11.10 - tra ANAS S.p.A. (oggi MIT) e S.A.T. S.p.A., ha pubblicato l'avviso di avvio del procedimento in merito al progetto di cui in oggetto depositando i relativi allegati tra cui gli elaborati progettuali;

c) per la realizzazione dell'opera – ed in particolare del Lotto 4 Grosseto-Fonteblanda – nella sua attuale progettazione si renderebbe necessario l'esproprio di porzioni di terreni di proprietà della Sig.ra Vivarelli Colonna, individuati al Foglio Fg. n. 45 mapp. nn. 6, 16, 21, 25, Fg. n. 46 mapp. nn. 31, 60, 62, 63, 171, Fg. n. 59 mapp. n. 3; Fg. n. 60 mapp. nn. 1, 15, 21, 157, 160, in quanto destinate alla realizzazione dell'autostrada e di una strada di viabilità complanare al tracciato autostradale;

d) l'opera, inoltre, verrebbe ad incidere pesantemente sui fabbricati di proprietà dell'esponente, costituenti la c.d. "Fattoria del Collecchio" con relativa "Chiesina";

e) ad oggi i suddetti beni di proprietà dell'esponente, fanno parte del territorio del Parco Regionale della Maremma e sono soggetti al Piano per il Parco approvato, con delibera del Consiglio Direttivo n. 61 del 30 dicembre 2008, ai sensi dell'art. 13 Legge Regionale n. 24/1994 e s.m., la cui disciplina prevale su quella dei piani paesistici, territoriali ed urbanistici di ogni livello che interessano la medesima area;

f) il lotto 4 si sviluppa in particolare, in parte, all'interno dell'Area Contigua del Parco Naturale Regionale della Maremma e, tra il km. 10.900 e il km. 12.300 dove si trovano gli immobili di proprietà dell'esponente, il tracciato attraversa il territorio del Parco stesso che, proprio allo scopo di includere al suo interno alcuni beni di particolare pregio storico e architettonico – tra i quali, proprio, la Fattoria del Collecchio e la Chiesina di Collecchio – in quell'area si espande in una curva verso l'esterno rispetto al suo confine "ordinario";

STUDIO LEGALE LESSONA

g) l'area del Parco attraversata dall'opera in progetto fa parte della Rete "Natura 2000" come Zona di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva 2009/147/CE (cod. Natura 2000 ITSIA0036); l'area – dal km. 10.800 al km. 12.500 - coincide altresì con un sito di protezione regionale (SIR 136 – Pianure del Parco della Maremma);

h) il tracciato dell'opera ugualmente lambisce (nel limite di 1 Km dall'area di incidenza), all'altezza della Fattoria del Collecchio, il Sito di interesse Comunitario (SIC) "Monti dell'Uccellina" (Cod. Natura 2000 IT51A0016);

i) il tracciato dell'opera interessa gli immobili facenti parte della "Fattoria del Collecchio" di proprietà della esponente che, nel loro complesso, vengono indicati dal Piano del Parco quali aree di protezione puntuali e inseriti nell'elenco dei "*Beni ed intorni di specifico interesse storico-architettonico – C4*" (vds. allegato A0 alle N.T.A. al Piano; doc. n 1) nonché in quello dei "*Beni storico - architettonici ed archeologici – C4*" (vds. allegato A1 alle N.T.A. al Piano; doc. n 1);

l) la stessa area viene altresì indicata come suscettibile di promozione turistica (D2 – aree agricole del Collecchio) e negli immobili di proprietà dell'esponente viene ad oggi già svolta attività ricettiva;

m) a seguito della presentazione di osservazioni da parte della esponente inoltrate a S.A.T. e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 23 gennaio 2017 e alla Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio delle Province di Siena, Grosseto e Arezzo in data 25 gennaio 2017, è stato disposto in data 21 aprile 2017 avviso del deposito di documentazione integrativa e di modifiche al progetto definitivo introdotte durante la conferenza di servizi con allegata relazione generale ed elaborati progettuali (vds. doc. nn. 17 e 18)

considerato che

- dalla relazione generale allegata al sopracitato avviso si evince che con riferimento al tratto del progetto che interessa le aree di proprietà della esponente sono state elaborate due diverse soluzioni [Si legge, infatti, a pagina 14 della relazione (vds. doc. n. 18) che, "*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 ...*];

STUDIO LEGALE LESSONA

- unico aspetto comune alle due soluzioni prospettate è dato dal previsto avvicinamento del tracciato autostradale a quello ferroviario;
- per gli altri aspetti le alternative progettuali prospettate appaiono sensibilmente diverse tra loro, specie quanto alle modalità di realizzazione della viabilità complanare;
- la prima soluzione proposta (indicata a pag. 14 della relazione generale come “*nuova soluzione*”; vds. doc. n. 18) prevede la collocazione della complanare in affiancamento planimetrico e alla stessa quota della autostrada, con posizionamento della barriera antifonica sul bordo esterno della complanare, accesso al complesso del Collecchio da apposita viabilità locale e collocamento di piante tra tale viabilità e la complanare;
- la seconda soluzione (definita “*soluzione alternativa*”; vds. pg. n. doc. n. 18) appare del tutto analoga a quella proposta in sede di progetto definitivo, salvo per quanto riguarda la previsione dell’avvicinamento della complanare all’autostrada per un minimo tratto in corrispondenza della Villa del Collecchio;
- entrambe le soluzioni - così come il previsto avvicinamento dell’autostrada al tracciato ferroviario nel tratto Fonteblanda-Collecchio previsto in ambedue le ipotesi -risultano in ogni caso inidonee a garantire la necessaria tutela dell’area di interesse naturalistico e paesistico nella quale l’intervento deve essere realizzato e risultano altamente lesive dei diritti e degli interessi della esponente.

Tutto ciò premesso e considerato, la esponente, ai sensi e per gli effetti delle norme citate in oggetto, formula le seguenti

OSSERVAZIONI

Si premette che, in ogni caso, con le presenti osservazioni non si intende in alcun modo prestare acquiescenza agli atti della procedura in oggetto.

Per ragioni di chiarezza e logica espositiva si procede a formulare una prima serie di osservazioni comuni ad entrambe le proposte avanzate da S.A.T. in sede di modifiche al progetto definitivo, per passare, poi, alla proposizione di osservazioni puntuali con riferimento alle due diverse soluzioni progettuali prospettate.

A) Osservazioni comuni ad entrambe le soluzioni progettuali proposte in sede di modifica al Progetto Definitivo.

1) Attraversamento del Parco Regionale della Maremma e mancato rispetto delle prescrizioni contenute nel Piano per il Parco e nel P.I.T..

Entrambe le soluzioni proposte da S.A.T. in sede di modifiche al progetto definitivo risultano del tutto incompatibili con le prescrizioni del Piano per il Parco Regionale della Maremma e con la particolare tutela che tale area, alla luce dei suoi caratteri ambientali e paesistici, richiede.

Il Piano per il Parco (art. 13 Legge Regionale n. 24/1994 e s.m.), approvato dal Consiglio Direttivo con delibera n. 61 del 30 dicembre 2008, già richiamato espressamente nella Relazione SUA-100 Quadro di Riferimento Programmatico (vds. pp. 16-19; doc. n. 2) allegata al Progetto definitivo, viene nuovamente richiamato da S.A.T. anche nella Relazione Generale relativa alle nuove soluzioni progettuali proposte (vds. pg. 16 doc. n 18).

Suddetto Piano viene richiamato nella parte in cui, all'art. 25 – “Aree di recupero ambientale (D7) per la Fascia S.S. Aurelia- Ferrovia D.7.5” stabilisce che: *“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 e 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 del 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”.

Tale previsione, al pari di quanto accaduto al momento della definizione del progetto definitivo, non è però stata tenuta in alcun conto dalla S.A.T. nell'elaborazione delle soluzioni progettuali che vengono oggi in considerazione.

Non è stata, infatti, sollecitata in alcun modo l'elaborazione del detto Piano di Recupero.

Il Piano, infatti, seppur richiamato nella Relazione SUA 100 al progetto definitivo, non figurava nell'elenco dei Piani considerati in sede di Analisi dei livelli di Tutela contenuta nella Relazione Paesaggistica allegata al progetto (vds. capitolo 1.3.; doc n 3).

Tale mancata previsione appare tanto più grave laddove si consideri che il Piano per il Parco prevale sui piani paesistici, territoriali e urbanistici di qualsiasi livello adottati dagli Enti locali competenti e incidenti sulla medesima area, nonché attua il P.I.T. (vds. art. 27 della L.R. Toscana n. 30/2015).

Inoltre occorre considerare che la S.A.T. già in sede di elaborazione del progetto definitivo –ma certamente nell'elaborazione delle successive modifiche allo stesso - avrebbe dovuto tenere in debita considerazione quanto prescritto dal Piano per il Parco (e puntualmente ribadito nelle precedenti osservazioni presentate dall'odierna esponente) in punto di realizzazione di “un'ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea)” che, come chiarito dallo stesso Ente deputato alla tutela del Parco (art. 25 del Piano per il Parco; doc. n 1), appare, infatti, l'unica soluzione idonea ad assicurare che la realizzazione dell'opera non determini una definitiva cesura longitudinale all'interno del

STUDIO LEGALE LESSONA

territorio di tutela garantendo il mantenimento da parte dell'area della funzione di *“cerniera tra Parco ed Area Contigua”* alla quale è riconosciuta una *“rilevantissima importanza sia funzionale, che paesistica ed ecologica”*.

S.A.T. avrebbe inoltre dovuto considerare la disciplina contenuta nel Piano Territoriale nella scheda d'ambito n. 18 nella parte in cui al punto 11 espressamente prevede che: *“al fine di tutelare il paesaggio agrario della pianura e i relativi valori, garantire azioni volte a limitare ulteriori processi di frammentazione e marginalizzazione del territorio rurale a opera di infrastrutture e urbanizzazioni. A tal fine è necessario garantire che le nuove infrastrutture non accentuino l'effetto barriera del corridoio infrastrutturale Aurelia vecchia- ferrovia e si inseriscano coerentemente nella trama consolidata della rete viaria storica ...”*.

Ciononostante e in assoluta noncuranza di quanto sul punto rilevato con le precedenti osservazioni, in sede di modifiche al progetto definitivo S.A.T. non ha svolto alcuna considerazione in merito alla ricordata previsione di cui all'art. 25 del Piano del Parco, limitandosi, di contro, a citare testualmente la norma nell'ambito della Relazione generale, senza tenere in alcun conto le prescrizioni dalla stessa imposte (prima tra tutte la realizzazione della ricordata *“zona di connessione di tipo artificiale”*) e limitandosi a rilevare apoditticamente come *“in coerenza con la Pianificazione dell'Ente Parco ... si propongono una serie di interventi a verde proprio all'interno dell'area individuata D.7.5.”* (vds. pg. 17 doc. n. 18).

Tali interventi non possono però – a differenza di quanto sembra suggerire S.A.T. nella richiamata relazione generale – intendersi in alcun modo idonei a rispondere alle prescrizioni contenute nella norma del Piano sopra richiamata, alla luce della quale, infatti, ben si comprende come l'unica soluzione progettuale compatibile con la necessaria tutela ambientale-paesistica dell'area sia quella della realizzazione della ricordata fascia di sovrappasso e/o interramento in trincea.

Soluzione che, di contro, S.A.T. non ha tenuto in alcuna considerazione, tanto in sede di elaborazione del progetto definitivo, quanto in sede di modifiche allo stesso.

STUDIO LEGALE LESSONA

Parimenti in alcuna considerazione è stata tenuta la tutela che, ex art. 142, comma 1, lettera m) “zone di interesse archeologico”, interessa gli immobili della Fattoria il Collecchio e sulla quale con le precedenti osservazioni si era richiamata l’attenzione di S.A.T.

Tale tutela – peraltro espressamente indicata nella Carta dei Vincoli e delle Aree di Tutela allegata al Quadro di Riferimento Programmatico Studio di Impatto Ambientale (vds. doc. n 4) – e la ricordata inclusione dei suddetti immobili entro l’elenco dei “*Beni ed intorni di specifico interesse storico-architettonico*” (disciplinati all’art. 15 del Piano per il Parco; vds. doc. n 1) nonché in quello dei “*Beni Storico – architettonici ed archeologici*” (disciplinati al successivo art. 16; vds. doc. n. 1), infatti, rende chiara l’assoluta inidoneità dell’opera – anche nelle nuove soluzioni progettuali da ultimo elaborate da S.A.T. - rispetto alle caratteristiche paesistiche, architettoniche e storiche che caratterizzano l’area, la cui vulnerabilità, peraltro, viene espressamente riconosciuta da S.A.T. nella Relazione Paesaggistica allegata al Progetto definitivo.

Nella stessa Relazione, infatti, a pagina 78 espressamente si riconosce, con riferimento alla zona 5 – da Alberese a Collecchio, che “*il progetto in questa zona attraversa un ambito di particolare vulnerabilità dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Sono presenti elementi di particolare pregio eco-sistemico (zone Sic, Parco Regionale della Maremma), storico e architettonico (Collecchio)” (vds. doc. n. 5).*

Quanto alla richiamata vulnerabilità occorre ribadire – come già rilevato con le osservazioni presentate al progetto definitivo - come, in sede di rilevazione di criticità per l’area in esame (vds., nuovamente, Relazione Paesaggistica pgg. 78-79 tabella Alterazioni-Modificazioni; doc. n. 5), la stessa S.A.T. ha contemporaneamente rilevato:

- quanto al rischio di “*eliminazione progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l’area e altri elementi del sistema*”, che “*il contesto con probabili interferenze e potenziale azione di degrado è in corrispondenza della Fattoria Collecchio*”, senza peraltro proporre – neppure in sede di modifiche - alcuna scelta progettuale in merito:

STUDIO LEGALE LESSONA

- quanto al rischio di "interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale", riscontrandone l'alta probabilità ("molto probabile"), rinvia quanto alle scelte progettuali alla Relazione Generale di Progetto Definitivo nella quale, peraltro, nulla viene proposto sul punto così come, peraltro, nella Relazione Generale che accompagna le modifiche apportate a seguito della Conferenza di Servizi;

- quanto a "destrutturazione" e "deconnotazione" connessa alla realizzazione dell'opera, rileva, rispettivamente, il "pericolo di perdita di significato e di relazione con il contesto del complesso storico di Collecchio" e che "ancora il maggior rischio di perdita di identità è rappresentato da Collecchio", rinviando anche in questo caso, quanto alle scelte progettuali, alla suddetta Relazione Generale al progetto definitivo che, al pari di quella allegata alle modifiche oggi in esame, nulla prevede in merito;

- quanto alla modificazione dello "skyline antropico" rileva "interferenza con beni vincolati di interesse storico e culturale" e con riferimento alla modificazione dell'assetto "insediativo-storico" la "potenziale compromissione della visuale su beni di particolare interesse storico culturale nei pressi dell'infrastruttura", rinviando, in entrambi i casi, nuovamente, alla Relazione Generale che (analogamente a quella relativa alle modifiche apportate al progetto) non prevede alcuna soluzione progettuale idonea ad impedire (o quantomeno mitigare) tali interferenze.

L'assenza, anche in sede di modifiche al progetto definitivo, di soluzioni progettuali idonee a salvaguardare un'area la cui vulnerabilità ambientale, paesistica e storico-architettonica è stata ripetutamente riconosciuta e affermata dalla stessa S.A.T., rende evidente l'assoluta inidoneità di entrambe le soluzioni progettuali oggi proposte e il contrasto delle stesse rispetto a vincoli previsti per legge che tutelano gli immobili di proprietà dell'esponente nonché rispetto a specifiche modalità di tutela che nell'area di incidenza dell'infrastruttura in progetto vengono imposte dal Piano per il Parco Regionale della Maremma.

2) Minimizzazione delle valutazioni di impatto dell'opera ed erronea valutazione di incidenza della stessa nell'area del Collecchio.

STUDIO LEGALE LESSONA

Entrambe le soluzioni progettuali proposte, al pari di quanto avveniva per il Progetto Definitivo, determinano un innegabile stravolgimento dell'assetto attualmente esistente prevedendo la concentrazione all'altezza del Km. 12,00 del progetto, in un'area di non oltre 50 metri della nuova Autostrada (di una larghezza complessiva di 24,48 metri contro i 15,5 metri dell'attuale Aurelia) e di tracciati di viabilità complanare che si aggiungono al tracciato ferroviario a doppio binario (Ferrovia Tirrenica) che già insiste sull'area e che rappresenta una delle principali direttrici della rete ferroviaria italiana, collegando le due principali regioni del Centro.

Una tale concentrazione di infrastrutture in un'area così ristretta non può certamente ritenersi priva di impatto sull'area in esame e di conseguenze sotto il profilo paesistico e naturalistico nonché di sicurezza generale dell'area.

Diverse sono le criticità e le incidenze che la realizzazione del Progetto nel suo complesso determina e che – pur se rilevate puntualmente dalla esponente in sede di osservazioni al progetto definitivo - non sono state prese in alcuna considerazione da S.A.T. neppure in sede di modifiche al Progetto definitivo.

Tali criticità appaiono peraltro del tutto evidenti e possono sintetizzarsi come segue:

a) In primo luogo, la sostanziale differenza tra quanto previsto nelle due proposte progettuali e quanto attualmente esistente rende chiara l'erronea valutazione da parte di SAT in punto di impatto ambientale, paesaggistico e di sicurezza che la realizzazione dell'opera – in entrambe le varianti proposte – andrebbe a determinare.

Il progetto di Autostrada, infatti, lungi dal potersi definire come semplice ampliamento di infrastruttura [così come fatto da SAT nel Quadro di Riferimento Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale (SUA 200) allegato al Progetto Definitivo], si presenta chiaramente come opera nuova ed altamente impattante.

La realizzazione del progetto, infatti, comporta il passaggio di categoria del tracciato autostradale rispetto all'attuale Aurelia (da B ad A, secondo la classificazione d.l. D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 già

richiamato), con l'obiettivo di inserire l'Autostrada nella prospettiva dei collegamenti da nord a sud e la previsione quindi di un notevole aumento dei volumi di traffico.

Il progetto inoltre prevede la concentrazione di ben 4 infrastrutture (nuova autostrada, due tracciati di viabilità complanare e l'esistente tracciato ferroviario) portando ad un assoluto stravolgimento della situazione ad oggi esistente con conseguenti problematiche di natura ambientale e paesaggistica non meno che di sicurezza.

La realizzazione del progetto, inoltre, andrebbe innanzitutto a determinare – nonostante il previsto avvicinamento del tracciato autostradale a quello ferroviario - un **chiaro aumento dell'effetto di cesura longitudinale del territorio del Parco Regionale della Maremma** che la presenza delle infrastrutture esistenti già determina e con riferimento al quale il Piano per il Parco espressamente prevede la **necessaria realizzazione della ricordata zona di connessione artificiale mediante la realizzazione di una fascia di sovrappasso e/o mediante l'interramento "in trincea" dell'Aurelia** al fine di garantire il mantenimento da parte dell'area della sua funzione di collegamento tra il Parco e la zona limitrofa nonché di ingresso allo stesso.

Non meno problematico appare il **profilo della sicurezza dell'intera area** che difficilmente potrebbe essere garantita a seguito della realizzazione del progetto.

La previsione delle ricordate 4 infrastrutture collocate a pochi metri (quando non a meno di un metro) l'una dall'altra, in deroga ad ogni previsione in tema di fasce di rispetto, infatti, non può che elevare in maniera determinante il rischio di un **"effetto a catena" nel caso di incidenti e/o blocchi sulla viabilità di uno dei 4 tracciati.**

Tale circostanza, già rilevata con le precedenti osservazioni e non tenuta in alcun considerazione da SAT, avrebbe, al contrario, reso necessaria un'attenta valutazione e l'elaborazione di soluzioni progettuali che, diversamente da quelle proposte, risultino idonee ad impedire o quantomeno minimizzare i rischi sopra rilevati.

b) In entrambe le proposte progettuali avanzate da SAT (al di là della diversa collocazione prevista nell'uno e nell'altro caso) viene mantenuta la

STUDIO LEGALE LESSONA

medesima soluzione proposta in sede di progetto definitivo quanto alla predisposizione della barriera antirumore.

Tale originaria soluzione, oggi riproposta, prevede il **posizionamento di barriere fonoassorbenti** di un'altezza di 3 mt. per una lunghezza di soli 120 mt. dinanzi alla "Fattoria del Collecchio".

L'altezza di tali manufatti e, in particolare, il posizionamento limitato alla sola fascia indicata nel progetto appare però del tutto inidoneo allo scopo, considerato il volume di traffico atteso sulla nuova viabilità e la prossimità del tracciato rispetto agli immobili di proprietà dell'esponente, in considerazione anche dell'attività turistico/ricettiva ivi svolta.

La predisposizione di mere barriere fonoassorbenti, inoltre, risulta del tutto inidonea a garantire la tutela del delicato assetto paesistico-ambientale esistente nell'area espressamente richiesta nel Piano per il Parco (al sopra richiamato art. 25) che sul punto espressamente prevede la necessaria "*realizzazione di un'ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea dell'Aurelia)*".

B) Osservazioni sulla c.d. "soluzione alternativa".

La soluzione in esame – comunque già in sede istruttoria (tavolo tecnico istituito dalla Conferenza di Servizi) ritenuta del tutto recessiva rispetto alla c.d. "*nuova soluzione*" di cui al punto C) che segue - , prevedendo l'avvicinamento della complanare al tracciato autostradale in corrispondenza della sola Villa del Collecchio, **non supera nessuna delle criticità rilevate**, quanto ai vincoli che interessano l'area, alla necessaria tutela del patrimonio ambientale, alla sicurezza e alla lesione di interessi specifici della esponente, con le osservazioni dalla stessa presentate con riferimento al progetto definitivo nonché con quelle oggi proposte *sub A*).

L'allontanamento della complanare previsto nella "*soluzione alternativa*", infatti, non è in alcun modo correlato ad una adeguata valutazione complessiva dell'opera e non tiene in alcuna considerazione le osservazioni presentate in precedenza dalla esponente.

Appare infatti chiaro come **l'allontanamento della complanare nel solo tratto antistante la Villa** del Collecchio sia **del tutto inidoneo ad attenuare il pregiudizio** che deriva in ogni caso dal passaggio della stessa

STUDIO LEGALE LESSONA

nell'immediata prossimità degli immobili che compongono il complesso denominato Fattoria del Collecchio.

Tale soluzione, inoltre, differisce dalla seconda proposta prospettata da SAT quanto alla collocazione della **barriera anti rumore** che, nel caso di specie, verrebbe collocata – così come già previsto nel progetto definitivo – **sul bordo esterno del tracciato autostradale** escludendo qualsivoglia schermatura acustica degli immobili di proprietà della esponente rispetto alla viabilità complanare.

Siffatta soluzione, dunque, appare del tutto lesiva degli interessi della esponente che all'interno dei suddetti immobili svolge attività di tipo ricettivo.

Peraltro la palese inidoneità di questa soluzione progettuale appare del tutto evidente alla luce di considerazioni svolte dalla stessa SAT che, infatti, con riferimento alla stessa, rileva: *“questa soluzione ha il difetto di non allontanare sufficientemente il traffico della complanare dal complesso edilizio di pregio”* (vds. pg. 14 Relazione Generale modifiche progettuali doc. n. 18).

C) Osservazioni sulla c.d. “nuova soluzione”.

Tale soluzione, che prevede lo spostamento della complanare in affiancamento e alla stessa quota del tracciato autostradale, - *“preferita nell'ambito del tavolo tecnico istituito dalla Conferenza di Servizi”* in quanto *“consente di allontanare maggiormente il sistema infrastrutturale dal complesso edilizio di pregio”* della Fattoria del Collecchio (vds. pag. 14 Relazione generale modifiche progettuali doc. n. 18) - presenta le criticità già evidenziate *sub A)* e non può pertanto individuarsi come soluzione idonea a garantire il necessario rispetto dei vincoli gravanti sull'area in considerazione né a eliminare il pregiudizio che l'opera determina a carico della esponente.

In ogni caso, occorre rilevare come – nel complesso – tale soluzione appaia **preferibile** rispetto a quella che è stata definita *“soluzione alternativa”* in quanto potenzialmente idonea a mitigare almeno (in parte) alcune delle criticità lamentate dalla esponente.

Lo spostamento della complanare in affiancamento al tracciato autostradale e la sua collocazione alla medesima quota di quest'ultima,

infatti, consente il collocamento della barriera antifonica sul bordo esterno della complanare con conseguente attenuazione dell'interferenza acustica rispetto al complesso di proprietà della esponente.

Tale attenuazione viene però del tutto vanificata nella soluzione progettuale presentata da SAT nella misura in cui la barriera, in quanto posta sul bordo della viabilità complanare, si interrompe in corrispondenza dello svincolo della complanare che si trova nell'immediata prossimità della Fattoria del Collecchio.

Tale interruzione, non affiancata da alcuna previsione ulteriore da parte di SAT, determinerebbe l'esposizione completa degli immobili di proprietà della esponente all'inquinamento acustico derivante, non solo, dal traffico destinato ad interessare il suddetto svincolo, ma anche di quello che interessa il tratto autostradale in corrispondenza di detta interruzione.

Sotto questo aspetto, dunque, la "*nuova soluzione*" prospettata in sede di modifiche appare del tutto lesiva degli interessi della esponente.

A fronte delle osservazioni sopra svolte si formulano le seguenti

proposte alternative rispetto alle soluzioni di modifica del progetto definitivo

1) In primo luogo, come anticipato, si ritiene del tutto impropria la previsione di semplici barriere fonoassorbenti (tanto se collocate sul bordo dell'autostrada quanto se collocate su quello della viabilità complanare) alte 3 mt. e poste su un tratto di soli 210 mt. dinanzi alla Fattoria del Collecchio.

Tali barriere, infatti, non andrebbero in alcun modo ad escludere l'impatto paesistico e ambientale dell'opera rendendola, al contrario, ancor più visibile ed accrescendone l'effetto di cesura del territorio del Parco sopra ricordato.

A fronte di tale considerazione, dunque si richiede la realizzazione di un interrimento "in trincea" della tratta autostradale compresa tra il km. 11.400 e il km. 12.500 che - come espressamente previsto dal soprarichiamato art. 25 del Piano del Parco Regionale della Maremma - appare l'unica soluzione progettuale idonea a preservare il contesto di pregio ambientale e paesistico nel quale l'opera va ad incidere, in considerazione della tutela da accordare all'area classificata come ZPS del Parco della Maremma, ai beni di interesse storico-architettonico esistenti e

all'attività turistico/ricettiva svolta (in merito a tale soluzione progettuale vds. doc. n. 11).

2) In ogni caso si rileva che, le **barriere antirumore**, così come **previste nelle due diverse soluzioni**, data l'altezza e il posizionamento delle stesse, risultano **del tutto inadonee ad assicurare alcun effettivo contenimento dell'inquinamento acustico** prodotto dalla nuova viabilità che, a ben vedere, potrebbe essere garantito esclusivamente mediante un **innalzamento delle stesse ad un'altezza di almeno 4 mt.** e con il **posizionamento delle stesse lungo tutto il tratto compreso tra il km. 11.400 e il km. 12.500 sulla carreggiata nord.**

Tali barriere, inoltre, dovranno essere di **materiale compatibile con l'ambiente** tutelato nel quale sono destinate ad inserirsi (legno naturale con la parte superiore trasparente) e dovranno essere **mascherate da apposite sponde vegetali** piantate a ridosso delle stesse.

3) Con riferimento specifico, poi, alla ***“nuova soluzione”*** proposta in sede di modifica al progetto definitivo e al collocamento delle barriere antifoniche in essa previsto, in considerazione delle criticità sopra rilevate, **si richiede la previsione di un ulteriore tratto di barriere “in sovrapposizione” sul bordo dell'autostrada per la lunghezza del tratto corrispondente allo svincolo della complanare**, al fine di garantire - almeno - la schermatura dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico presente sul tratto autostradale e che, in assenza di tale previsione andrebbe ad investire direttamente gli immobili di proprietà della esponente sommandosi a quello generato dal traffico presente sullo svincolo della complanare.

Conclusioni

Si richiede pertanto a S.A.T. di **riconsiderare il progetto alla luce delle proposte alternative sopra formulate.**

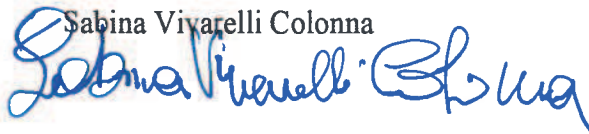
In entrambe le soluzioni ad oggi prospettate, infatti, il progetto per il lotto 4, non può essere accettato, presentando delle criticità che di fatto – e al contrario di quanto affermato da S.A.T. – comportano un netto peggioramento rispetto alla situazione attualmente esistente in palese contrasto con quanto disposto da delibera del CIPE n. 85/2012 (vds. doc. n. 13) che per i lotti 4 e 5b espressamente prescrive che ***“il progetto, elaborato***

STUDIO LEGALE LESSONA

in una visione integrata con i lotti contermini, dovrà superare le complessità di natura paesaggistica e le criticità archeologiche già evidenziate dalle competenti Soprintendenze, e dovrà pervenir a delle soluzioni compatibili con l'elevatissima sensibilità e la tutela del rilevante valore del contesto in cui si inserisce”.

*** **

Si precisa che i documenti da n. 1 a n. 16 sono già stati inoltrati con le precedenti osservazioni del 23 gennaio 2017, mentre i documenti nn. 17 e 18 sono allegati alle presenti osservazioni.

Sabina Vivarelli Colonna



Avv. Vittorio Chierroni

Allegati (segue da precedente numerazione):

- 17) Avviso del deposito di documentazione integrativa e di modifiche al progetto definitivo introdotte durante la Conferenza di Servizi sul sito www.tirrenica.it;
- 18) Relazione Generale, modifiche introdotte durante la Conferenza dei Servizi e relative valutazioni ambientali.



Home Chi siamo L'autostrada Il progetto Servizi Gare e Appalti Sostenibilità Meteo Archivio news Ordinanze SAT

TELEPASS.IT

PUNIOblu

MANCATO PAGAMENTO
cosa fare >>

Contatti e Numeri Utili

AUTOSTRADA A12 LIVORNO-CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina-Civitavecchia

Tratto: GROSSETO SUD - ANSEDONIA, Lotto 4 e Lotto 5B.

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

Decreto Legislativo n. 50/2016, art. 216 comma 3 e 27.
Delibera ANAC n. 924 del 7 settembre 2016.

AVVISO DEL DEPOSITO DI DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E DI MODIFICHE AL PROGETTO DEFINITIVO INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI, IN ORDINE AL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DELL'INTERVENTO IN OGGETTO, CON VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE, FORMAZIONE DELL'INTESA STATO – REGIONE IN MERITO ALLA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA E DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA' AI SENSI DEGLI ARTT. 165 - 166 COMMA 2, 167 COMMA 5 e 183 D.LGS 12 APRILE 2006 N. 163

LOTTE 4 e 5B

NUOVE SOLUZIONI PROGETTUALI

[Relazione](#)

[Allegati grafici](#)

AVVISO DEL DEPOSITO DI DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E DI MODIFICHE AL PROGETTO DEFINITIVO INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI

AVVISO AL PUBBLICO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

SOCIETA' AUTOSTRADA TIRRENICA p. A.

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrade per l'Italia S. p. A

Sede legale in Roma 00159, Via A. Bergamini n. 50

Sede operativa – Località la Valle n. 9 – 57018 Vada (LI)

Capitale Sociale Euro 24.460.800,00 interamente versato

Iscrizione al Registro delle Imprese di Roma e Codice Fiscale n. 00080050537

Partita IVA n. 04683251005

TEL: 06 43634763 -FAX: 0643634129

E-MAIL: info.sat@sat.autostrade.it – WEBSITE: www.tirrenica.it

AUTOSTRADA A12 LIVORNO-CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina-Civitavecchia

Tratto: GROSSETO SUD - ANSEDONIA, Lotto 4 e Lotto 5B.

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

Decreto Legislativo n. 50/2016, art. 216 comma 3 e 27.

Delibera ANAC n. 924 del 7 settembre 2016.

AVVISO DEL DEPOSITO DI DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA E DI MODIFICHE AL PROGETTO DEFINITIVO INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI, IN ORDINE AL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DELL'INTERVENTO IN OGGETTO CON VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE, FORMAZIONE DELL'INTESA STATO – REGIONE IN MERITO ALLA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA E DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA' AI SENSI DEGLI ARTT. 165 - 166 COMMA 2, 167 COMMA 5 e 183 D.LGS 12 APRILE 2006 N. 163.

PREMESSO:

- che la Società Autostrada Tirrenica p. A. (d'ora in avanti "SAT") è concessionaria per la progettazione, costruzione e dell'Autostrada Livorno – Civitavecchia in virtù della Convenzione Unica sottoscritta in data 11.03.2009 tra ANAS (oggi MIT divenuta efficace il 24.11.2010);
- che SAT, delegata dal MIT con dispositivo amministrativo n. 19987 del 25/11/2016 all'espletamento delle procedure previste dal D. Lgs. n.163/2006, ha proceduto, in data 1/12/2016, alla pubblicazione del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale, l'avvio del procedimento approvativo dell'intervento in oggetto;
- che nel corso della Conferenza di Servizi, convocata a seguito della pubblicazione di cui sopra, sono emerse, dai tavoli tecnici Enti e le Amministrazioni territoriali, alcune modifiche al progetto stesso e richieste di integrazioni documentali;

TUTTO CIÒ PREMESSO

SAT, con sede legale in Roma, Via A. Bergamini, 50, c.a.p. 00159, in virtù della delega sopra citata, comunica il deposito di documentazione integrativa nell'ambito del procedimento finalizzato alla Valutazione dell'Impatto Ambientale, alla formazione di Stato e Regione ai fini della localizzazione dell'opera, alla dichiarazione di Pubblica Utilità ed al rilascio sostitutivo di o autorizzazione, approvazione e parere comunque previsto, del Progetto Definitivo del completamento dell'Autostrada A12, Grosseto Sud – Fonteblanda, (Lotto 4) e Fonteblanda – Ansedonia (Lotto 5B).

AVVISA

- che gli elaborati progettuali integrativi (nuove soluzioni progettuali – modifiche introdotte durante la Conferenza di Servizi e valutazioni ambientali, risposte alle richieste di chiarimenti e integrazioni, elaborati aggiornati ed integrativi del progetto definitivo studio di impatto ambientale – comprensivi dell'aggiornamento della valutazione di incidenza) del Progetto Definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale, delle tratte Grosseto Sud – Fonteblanda (Lotto 4) e Fonteblanda – Ansedonia (Lotto 5B), sono depositati (trenta) giorni dalla data del presente avviso, per la pubblica consultazione presso:
 - il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Vigilanza Sulle Concessionarie Autostradali, in Via Nor 2 00161 ROMA, che si avvale della Società Autostrada Tirrenica p. A., presso la cui sede in via Bergamini 50, 00159 Roma possono essere visionati dagli interessati, nei giorni dal lunedì al venerdì, dalle 09.30 alle 16.30, previo appuntamento telefonico al n. 06.4 o all'indirizzo e-mail info.sat@sat.autostrade.it;
 - il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le valutazioni ambientali, Via C Colombo, 44 - 00147 Roma,
 - il Ministero per i Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio, Servizio San Michele, 22 - 00153 Roma,
 - la Regione Toscana - Ufficio Relazioni con il Pubblico, via di Novoli 26, 50127 Firenze;
- che ai sensi degli artt.165, 166 comma 2, 167 comma 5, 183 comma 4 del D. Lgs. n. 163/2006, nonché degli articoli 7 e 8 del 241/90, gli interessati possono presentare in forma scritta le proprie osservazioni che, per la compatibilità ambientale dell'opera, del sopra richiamato art. 183 comma 4, debbono pervenire entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del dep

la consultazione degli elaborati progettuali, mediante raccomandata con avviso di ricevimento indirizzata:

- alla SAT p. A., al Responsabile del Procedimento, Direttore Generale Società Autostrada Tirrenica p. A., presso la sede della S via Bergamini 50, 00159 Roma;
- al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it);
- che si procede alla pubblicazione del presente avviso sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" e "Il Tirreno", nonché, al fine di darne diffusione, sul sito internet della stessa SAT "www.tirrenica.it" e sul sito internet della Regione Toscana "www.regione.toscana.it".

Roma, 21 aprile 2017

Società Autostrada Tirrenica
L'Amministratore Delegato
Dott. Ing. Mario I...

Copyright © 2009 SAT S.p.A. - All rights reserved - P.IVA 04683251005 - C.F. 00080050537 - [Privacy](#) - Designed & hosted by [Aries S.r.l.](#)
Società Autostrada Tirrenica S.p.a. - Via Alberto Bergamini, 50 - 00159 Roma (RM) Iscritta al registro delle imprese di Roma con n° iscrizione 00080050537
Capitale sociale effettivamente versato risultante dall'ultimo bilancio € 24.460.800,00
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrade per l'Italia S.p.A.



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

AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO – CIVTAVECCHIA
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

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

WBS	RIFERIMENTO ELABORATO			DATA:	REVISIONE
	DIRETTORIO	FILE	FILE	n.	data
-	codice commessa	N.Prog.	unità	MARZO 2017	
-	12121409	--	PCC0100	SCALA: ----	

	COORDINATORE GENERALE INIZIATIVA SAT Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746 CAPO COMMESSA	ELABORAZIONE A CURA DI : ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI :
	CONSULENZA A CURA DI :	IL RESPONSABILE UNITA' :

VISTO DEL COMMITTENTE 	VISTO DEL CONCEDENTE
----------------------------------	---------------------------------

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTAMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA SOC. AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. CON UTILIZZO NON AUTORIZZATO. SANS' PRESENCIO A NORMA DI LEGGE. THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF SOC. AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Sommario	18
Premessa2	18
1 Spostamento della barriera di Grosseto.....4	20
1.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....4	20
1.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....5	20
2 Realizzazione di una complanare tra lo svincolo di Grosseto e la S.P.16 di Montiano8	22
2.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....8	22
2.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....9	23
3 Avvicinamento dell'asse autostradale all'Aurelia esistente in corrispondenza di Rispecchia e realizzazione di nuovi collegamenti in entrata ed uscita alla autostrada10	24
3.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....10	24
3.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....11	25
4 Realizzazione di un collegamento complanare fra lo svincolo di Rispecchia e la strada di Valle Maggiore13	26
4.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....13	26
4.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....13	27
5 Scostamento del tracciato e della complanare a Collecchio e nuove misure di mitigazione14	28
5.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....14	28
5.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....17	28
6 Scostamento del tracciato e della complanare in corrispondenza dell'Azienda Agricola S. Lucia.....18	30
6.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....18	30
6.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....18	30
7 Riduzione ingombri e scostamento della barriera di Fonteblanda20	22
7.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....20	22
7.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....20	22
8 Riduzione ingombro dello svincolo di Fonteblanda-Talamone22	24
8.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....22	24
8.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....23	24
9 Scostamento del tracciato nell'attraversamento di Albina e riduzione ingombro dello svincolo24	25
9.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....24	25
9.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....25	26
10 Realizzazione di nuovi collegamenti in entrata e uscita all'autostrada a Orbetello Scalo ...26	27
10.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....26	27
10.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....27	28
11 Realizzazione di un collegamento fra lo svincolo di Ansedonia e il casale La Vittoria.....28	28
11.1 Le ragioni della modifica e descrizione della nuova soluzione.....28	28
11.2 Valutazioni su pianificazione, vincoli e componenti ambientali.....28	28
12 CONCLUSIONI30	30

Premessa

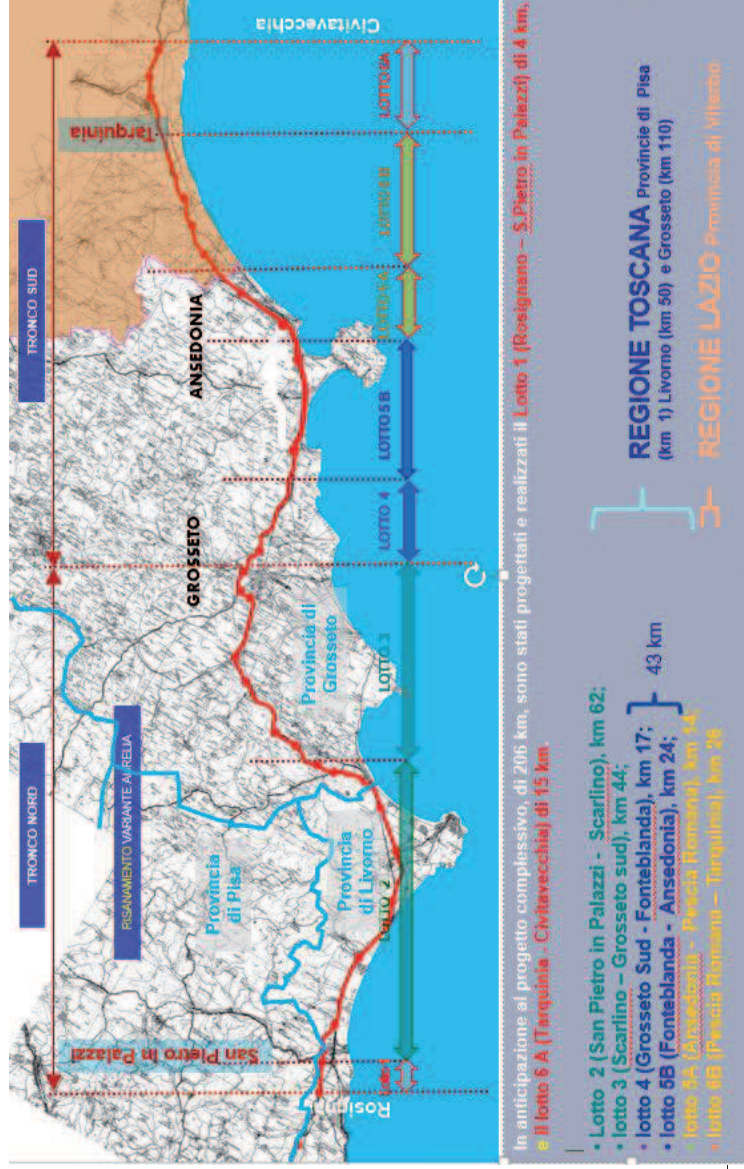
Vengono qui descritte le proposte di modifiche al Progetto del completamento dell'autostrada A12 da Livorno a Civitavecchia per il tratto Grosseto-Ansedonia (lotti 4 e 5B), pubblicato il 1° dicembre 2016. Tali proposte sono l'esito del tavolo tecnico istituito a seguito della Conferenza Servizi aperta il 23.1.2017 e rispondono alle osservazioni degli Enti, espresse in riunioni e formalizzate in una serie di pareri.

Nella riunione di Conferenza di Servizi del 28.11.2017, 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:

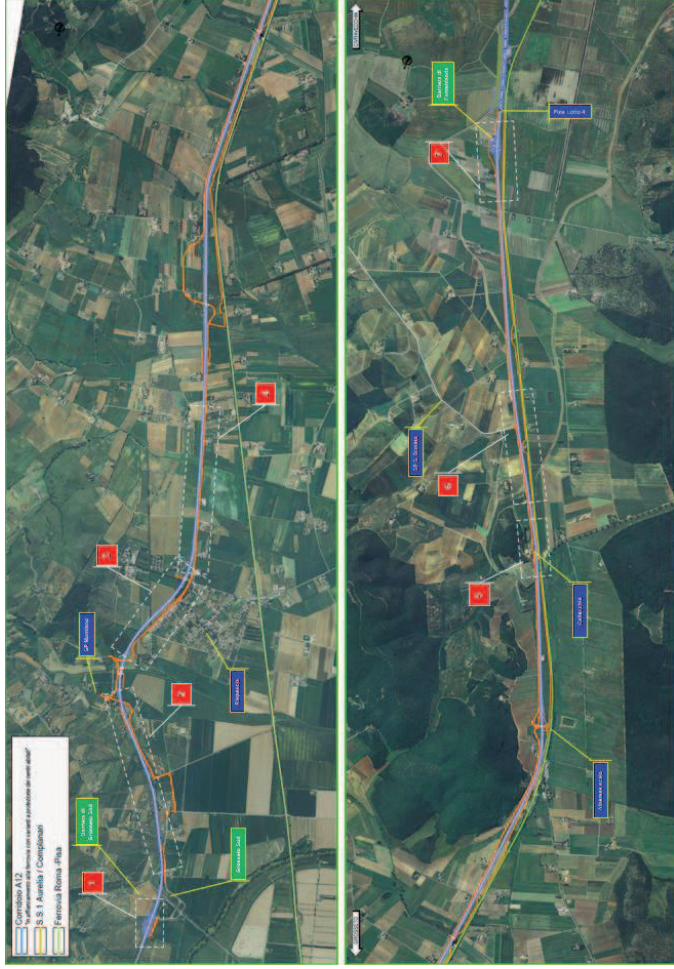
1. Spostamento della barriera di Grosseto
2. Realizzazione di una complanare tra lo svincolo di Grosseto e la S. Prov. di Montiano

3. Avvicinamento dell'asse autostradale all'Aurelia esistente in corrispondenza di Rispeccia 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.



MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI



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

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

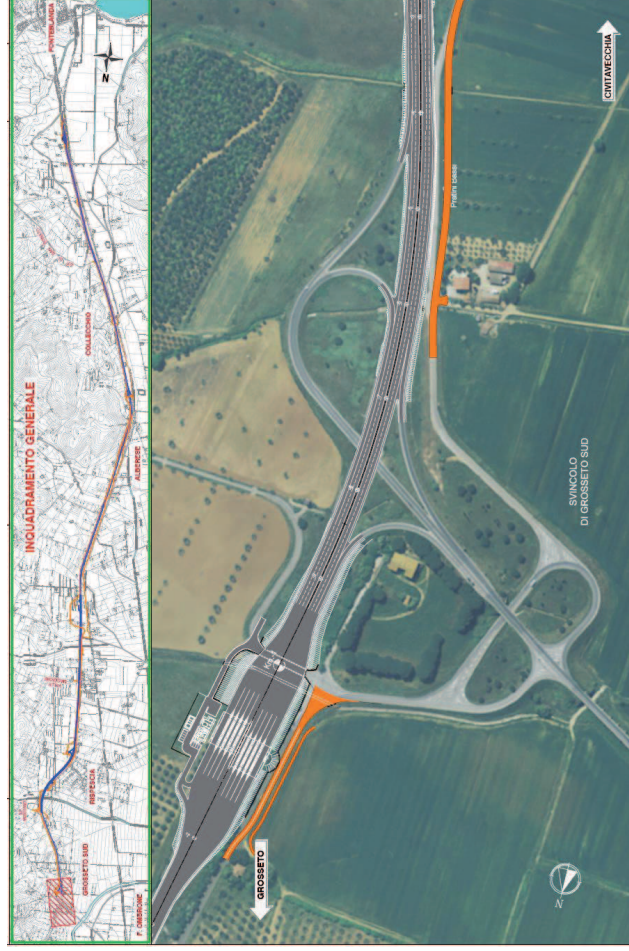
1 Spostamento della barriera di Grosseto

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 chiarimenti del 24-1-2017).



PROGETTO PUBBLICATO

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.

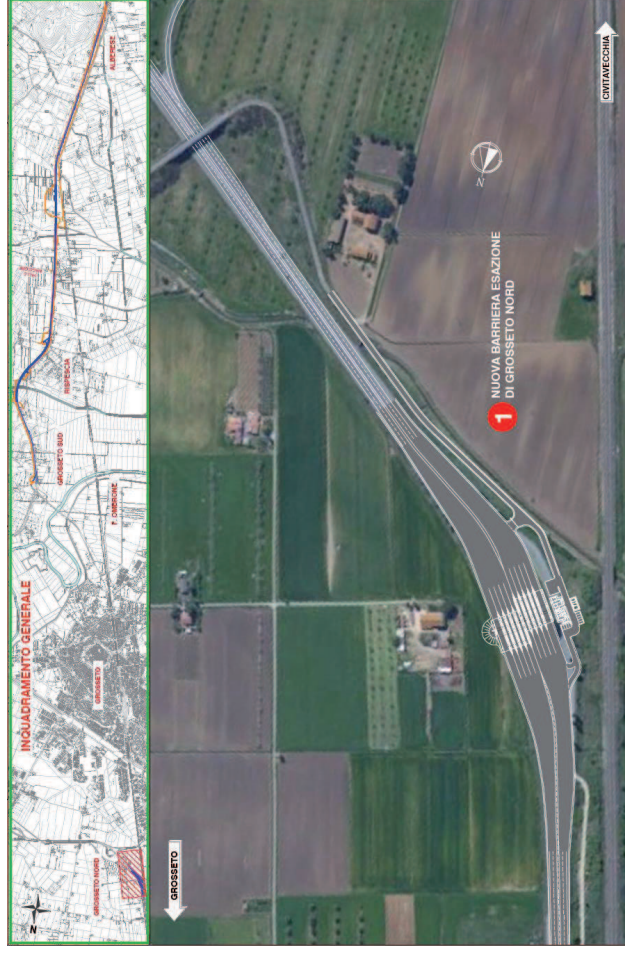


NUOVA SOLUZIONE DELLO SVINCOLO DI GROSSETO SUD

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI



LA NUOVA COLLOCAZIONE DELLA BARRIERA DI ESAZIONE DI GROSSETO



NUOVA BARRIERA DI ESAZIONE A GROSSETO NORD

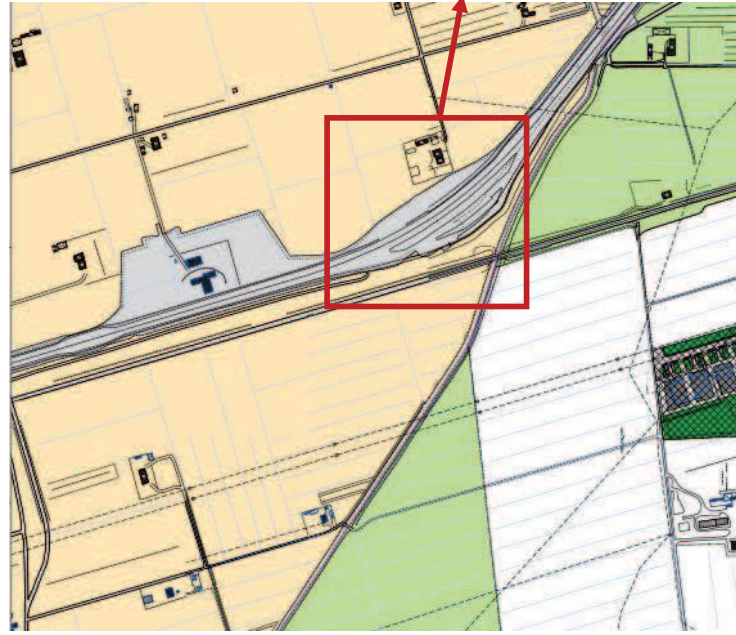
La nuova posizione dell'area di esazione è stata individuata in corrispondenza dell'area di parcheggio presente in carreggiata sud al km 189.

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.

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI



Planificazione residua di PRG
 Elementi Progettuali

Interventi per nuova viabilità

DISCIPLINA DEL TERRITORIO
 APERTO

Arete ad esclusiva funzione agricola

Nuova ubicazione Barriera di Grosseto



USO DEL SUOLO - Fonte: Piani Strutturali Comunali
 CENTRI AMBITI E ZONE ANTROPizzate
 AREE VERDI E ZONE A BOSCO
 ZONE AGRICOLE
 ZONE AGRICOLE SPECIALE

VINCOLI E CONDIZIONAMENTI
 Fonti: P.T. 2005-2010
 P.T.C.P. LIVORNO • P.T.C.P. GROSSETO
 PIANI STRUTTURALI COMUNALI
 VINCOLO ARCHEOLOGICO INALE C.A.R. 42208 art. 14 comma 1 let. a
 VINCOLO ARCHEOLOGICO BUNIFALDI 42208 art. 142 comma 1 let. a
 VINCOLO SANITARIO 42208 art. 14 c. 1 (L. 428/1984)

TESSITURE TERRITORIALI STORICHE -
 Fonte: Cartografie IGM anni 1885 - 1929 - 1943
 VILLAGGI FONDATIVI - PRECEDENTE AL 1885
 VILLAGGI FONDATIVI - PRECEDENTE AL 1942

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO - ANTECEDENTE AL 1942
 Fonti: PIANO STRUTTURALE COMUNI DI GROSSETO e GAVORRANO
 Cartografie IGM anni 1885 - 1929 - 1943
 EDIFICI RILEVANTI - AREE URBANE
 IMMOBILI D'INTERESSE STORICO E RELATIVA AREA D'PERTINENZA IN
 TERRITORIO APERTO • FATTURE

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

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

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 RISPESCIA - STRALCIO 1/2



PROGETTO PUBBLICATO: AMBITO GROSSETO SUD RISPESCIA - 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.

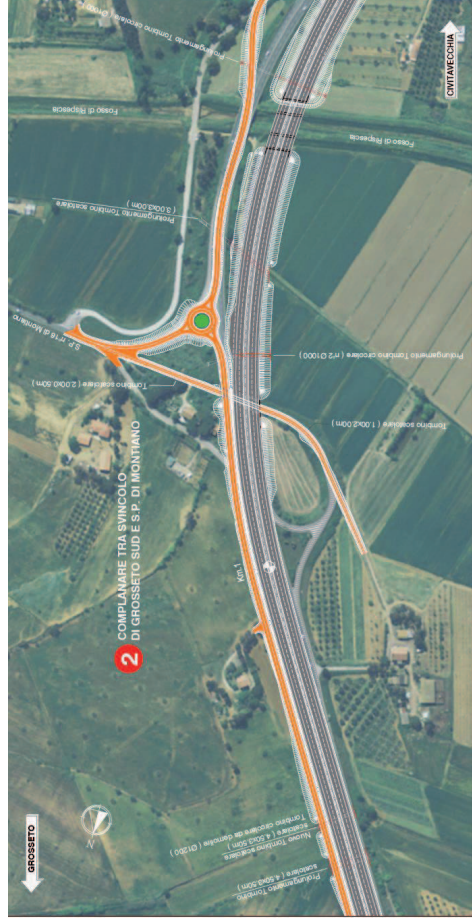
Si prevede la realizzazione di 2 rotonde agli estremi per collegarla a nord con le rampe esistenti dello svincolo di Grosseto Sud e a sud con la SP 16 per Montiano.

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.

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI



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 ridistribuzione 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

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI



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 chiarimenti del 24-1-2017).

Con tale spostamento, il tracciato si allontana anche dalla sughereta di Rispescia, 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 Rispescia, per il collegamento con la carreggiata nord.



NUOVA SOLUZIONE: STRALCIO 2/2

Contestualmente si è provveduto a ottimizzare il tracciato della compianare compreso fra lo svincolo con la SP.16 di Montiano e il nuovo svincolo di Rispescia Nord: eliminando la rotatoria con la *Strada di Valermaggiore* e riallineando il tracciato, in corrispondenza del sottopasso, sulla traccia del vecchio sedime della *Strada di Rispescia*

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

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

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 ridistribuzione 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.

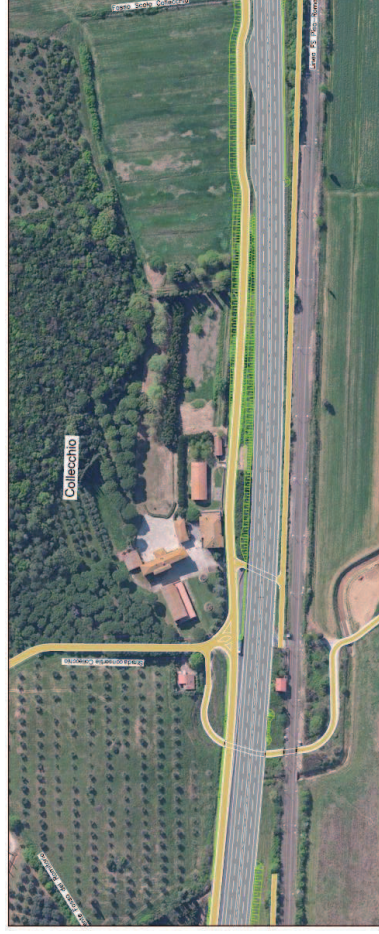
Gli effetti a carico della componente suolo e sottosuolo sono inoltre da considerarsi contenuti, in ragione della assenza di elementi caratterizzati da un elevato livello di sensibilità, la realizzazione di una nuova complanare di collegamento con la strada di Valle Maggiore comporterà comunque l'occupazione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

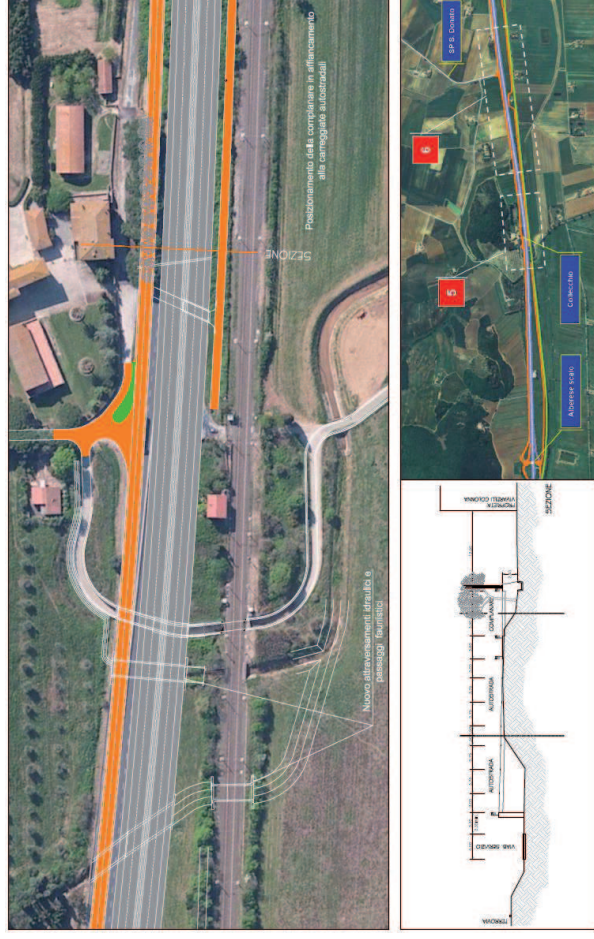
La nuova proposta, studiata in due soluzioni, prevede che per un lungo tratto, da Fonteblanda a Collecchio (circa 4 km), il tracciato autostradale si avvicini alla ferrovia di circa 10 metri in media, con una riduzione dell'area interclusa pari a circa 4 Ha.

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.

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

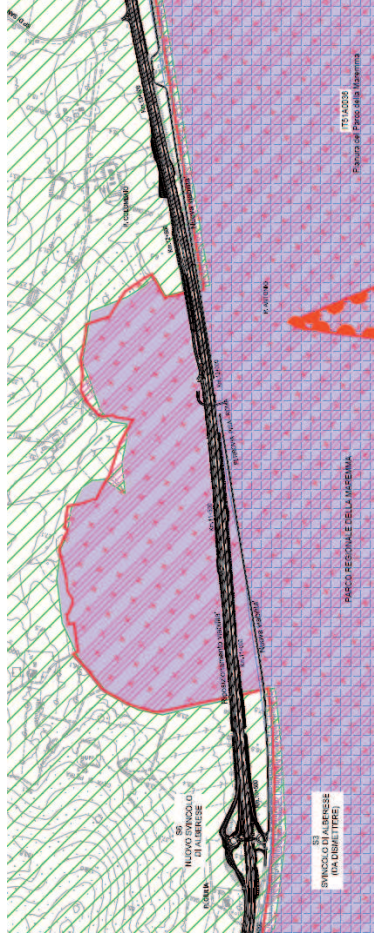


SOLUZIONE ALTERNATIVA

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.



Let. f) Parchi, riserve naturali o regionali, nonché i territori di protezione esterna ai parchi

PARCO DELLA MAREMMA: AREA CONTIGUA

Let. 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.I.N.C.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 compianare 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.

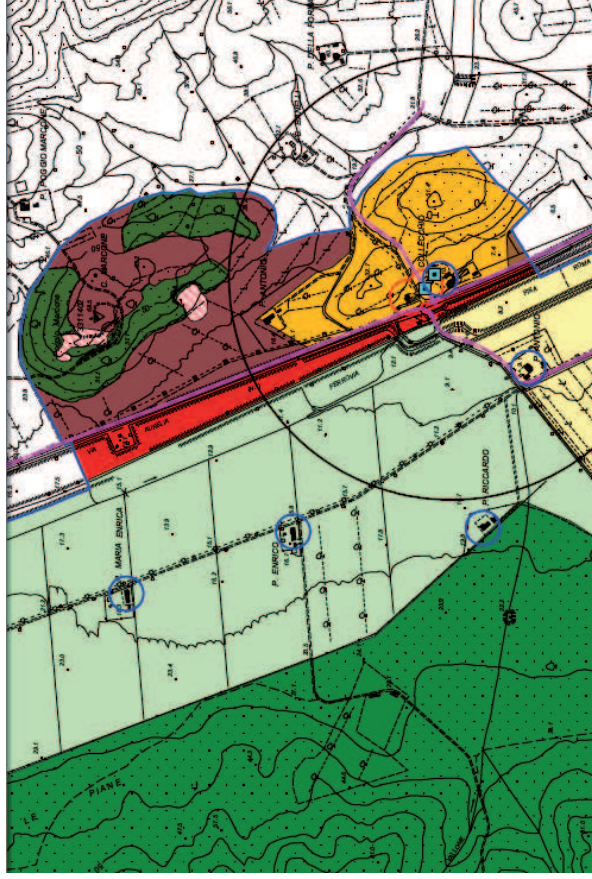
La Relazione per la Valutazione di incidenza approfondisce inoltre la coerenza del progetto presentato con il Piano PER IL PARCO art. 13 Legge Regionale n. 24/1994 e succ. modif..

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

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. 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 Tirrenico) e che preveda, oltre alle necessarie opere di integrazione 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 interramento 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.



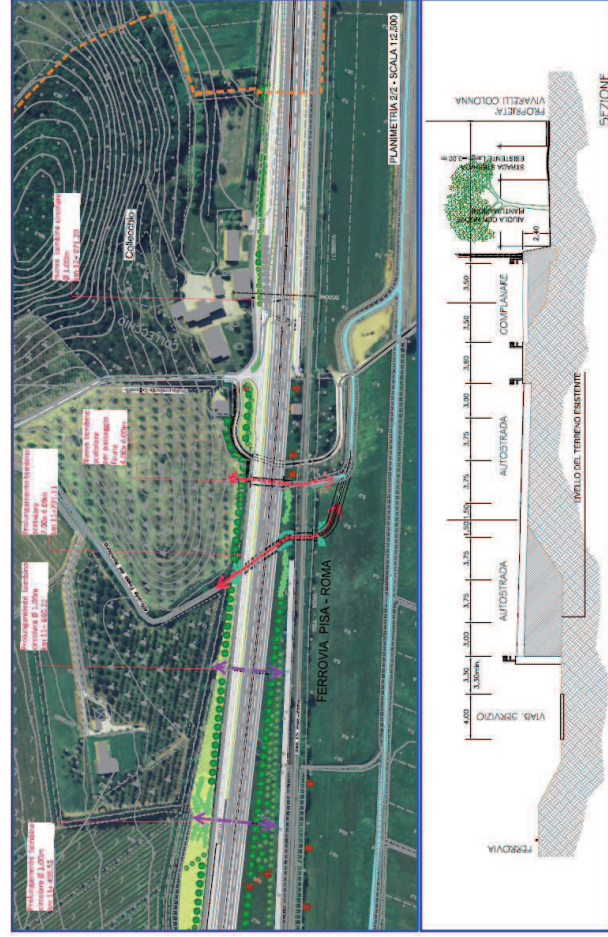
STRALCIO DALLA TAV.29.B.2: AREA DEL PARCO INTERESSATA DAL PROGETTO IN ESAME – NELLA LEGENDA EVIDENZIATE LE CAMPITURE POSTE IN PROSSIMITÀ AL TRACCIATO.

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

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 attraverso 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.

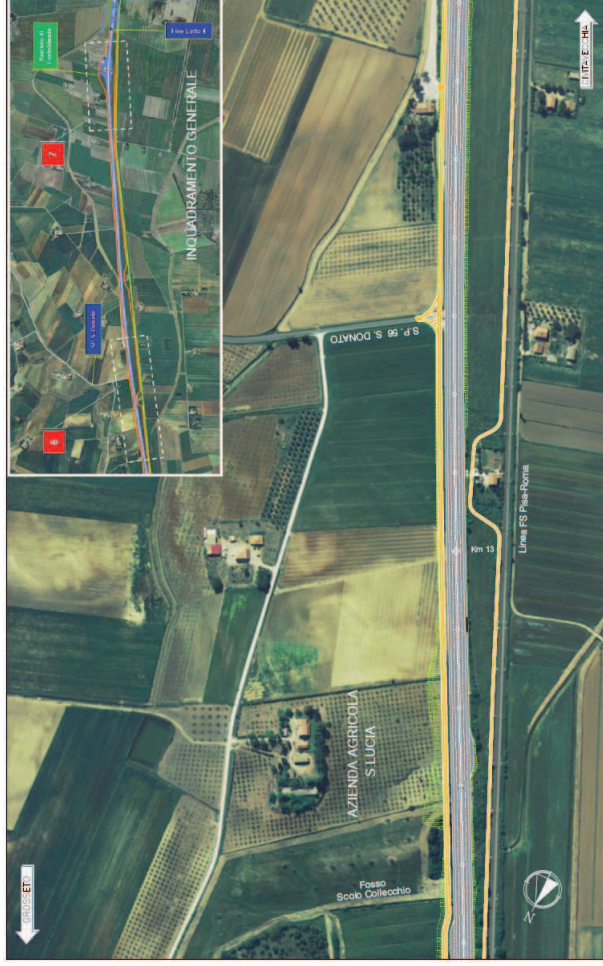
Il posizionamento della complanare in affiancamento alla carreggiata autostradale comporterà **una lieve variazione** a carico della vegetazione presente e sugli ecosistemi. Il nuovo assetto implica l'interferenza con il nucleo arboreo/arbustivo per il quale sono previste opere a verde che andranno nella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

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Pertanto non si evidenziano particolari impedimenti alla sua realizzazione.

L'analisi vincolistica non presenta modifiche rispetto al progetto presentato, la soluzione progettuale della Variante attraverso 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

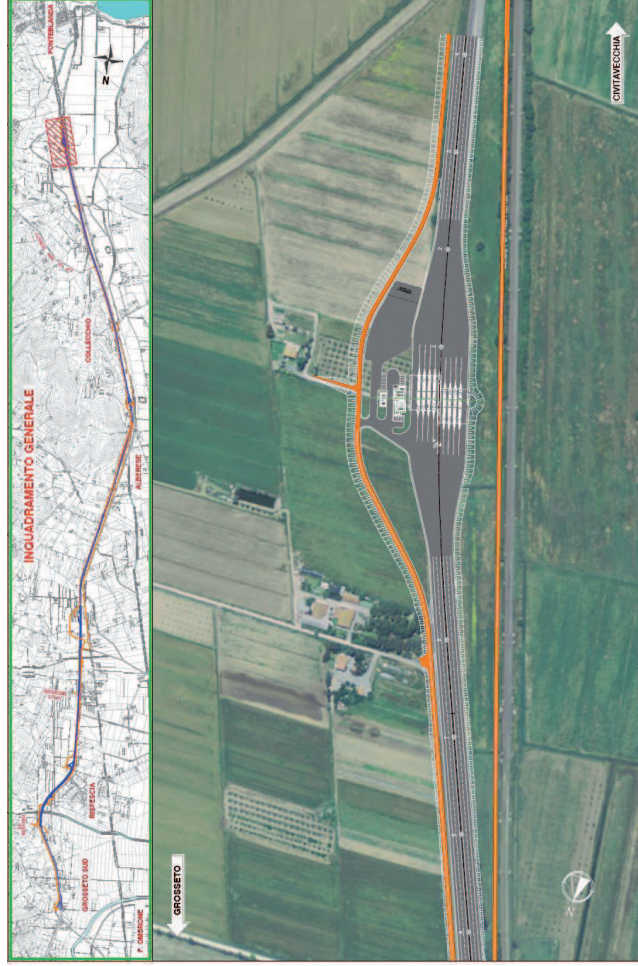
La nuova configurazione progettuale **produce un beneficio in termini di minor consumo di suolo** oltre a determinare **una minore frammentarietà dei suoli** a connotazione agricola e ad eliminare eventuali aree intercluse fra le viabilità di progetto. Il nuovo assetto progettuale comporterà un miglioramento 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 attraverso 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).

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

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.

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

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 trombetta 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 trombetta 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.

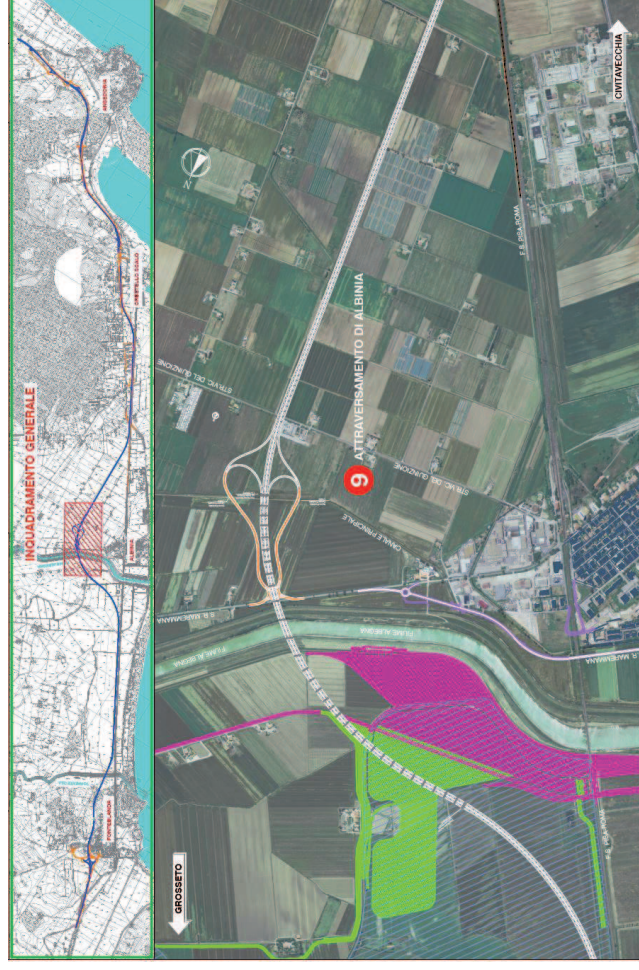
La connessione con la viabilità locale è garantita tramite un nuovo svincolo a trombetta che si collega alla S.R. Maremmana con una rotonda.

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 scatolari. In corrispondenza dello svincolo si ha inoltre

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

l'interferenza con il Canale Principale n°4, che richiede l'inserimento di 2 tombini scatolari (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**.

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

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 Albina, 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 rotonda 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 rotonda 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 rotondina a nord rientra in area agricola E8.2, come la maggior parte delle opere di progetto.
- la rotondina 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).



-  E7.2 Bordo lagunare-sottozona a sud di Orbetello
-  E8.1 Massiccio calcareo-sottozona collinare
-  E8.2 Massiccio calcareo-sottozona pedecollinare
-  F2 Zone per attrezzature pubbliche di interesse urbano e territoriale

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, è equipaggiato anche dall'inserimento della pista ciclabile oltre ad arricchire il progetto infrastrutturale ed a favorirne l'inserimento a livello paesaggistico, contribuendo alla 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)

MODIFICHE INTRODOTTE DURANTE LA CONFERENZA DI SERVIZI E RELATIVE VALUTAZIONI AMBIENTALI

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 conotazione 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 programmi interventi di messa in sicurezza idraulica nella valle dell'Albegna.