

DEC. VIA/573

MODULARIO
Ambiente - 14

Mod. 14



Il Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTI l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n.67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, tronco Grosseto - Civitavecchia, da realizzarsi nei comuni di Grosseto, Manciano (GR), Magliano (GR), Montalto di Castro (VT), Tarquinia (VT) e Civitavecchia (Roma), presentata dalla S.A.T. S.p.A. (Società Autostrada Tirrenica), con sede in Grosseto, Via Cairoli 10, in data

26 luglio 1990;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa S.A.T. in data 31 luglio 1990;

VISTO il parere formulato in data 16 ottobre 1990 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria, sul progetto presentato dalla S.A.T;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la realizzazione di una infrastruttura viaria a carattere autostradale che si connette a nord con la costruenda tangenziale di Grosseto ed a sud con l'autostrada Roma-Civitavecchia, per uno sviluppo di 94 Km;
- la S.A.T. è concessionaria per la costruzione e la successiva gestione trentennale dell'autostrada Livorno- Civitavecchia sulla base della convenzione stipulata con l'A.N.A.S il 14 ottobre 1987;
- la realizzazione dell'opera è prevista dalla legge 531/82 (art. 9) ed il contributo dello stato è stato autorizzato con la legge 910/86 (art. 7);
- la convenzione di concessione prevede che l'opera sia costruita per tronchi funzionali nell'ambito di un piano decennale di realizzazione;
- il primo tronco funzionale è costituito dalla tratta Livorno-Cecina,



Il Ministro dell'Ambiente

attualmente in fase di costruzione, mentre il secondo tronco funzionale è costituito dalla tratta Grosseto-Civitavecchia per corrispondere, prioritariamente ed in via transitoria, alla domanda di mobilità sul corridoio tirrenico mediante la temporanea integrazione di tratte autostradali (Livorno-Cecina e Grosseto-Civitavecchia) e di Aurelia in variante (Cecina-Civitavecchia);

rilevato che:

- il progetto presentato rientra tra quelli disciplinati dall'art. 2 lettera e) del DPCM n. 377 del 10 agosto 1988.

Tale norma, contenente prescrizioni tecniche sulle comunicazioni dei progetti, stabilisce testualmente che: "Per progetti delle autostrade e delle vie di rapida comunicazione si intendono quelli, riferiti all'intero tracciato, previsti dalle Istruzioni per la redazione dei progetti di strade pubblicate nel Bollettino Ufficiale - Norme tecniche - del C.N.R. - Anno XIV n. 77 del 5 maggio 1980, concernenti il progetto di massima, ovvero nei casi in cui tale documentazione non sia disponibile per cause oggettive, riferiti a tronchi funzionali da sottoporre alle procedure di riferimento, purchè siano comunque definite le ipotesi di massima concernenti l'intero tracciato nello studio di impatto ambientale".

- il progetto della tratta Grosseto-Civitavecchia avrebbero dovuto pertanto accompagnarsi alle ipotesi di massima relative all'intero tracciato od almeno a quella parte, peraltro cospicua di esso, che interessa la tratta immediatamente a Nord di quella in esame. La carenza segnalata costituisce senza dubbio una esplicita contraddizione alle esigenze poste dal DPCM 377/88, non consentendo

quell'inquadramento, sia pure ipotetico e di massima, richiesto dalle norme.

In tal modo il profilo programmatico dell'opera risulta, in una sua parte fondamentale e largamente condizionante il tratto in esame, pressochè oscurato - sia nelle sue linee essenziali, sia nei suoi rapporti - nelle interconnessioni con gli indirizzi, gli atti ed i documenti di pianificazione regionali o, comunque, di area vasta.

Tale esigenza risulta, se possibile, ancora meno soddisfatta quando si consideri che di tale oscuramento la S.A.T non dà alcun conto, nè offre argomenti perchè in sede di valutazione possa essere considerato argomento di maggiore o minor rilievo..

Ciò rafforza la constatazione, già rilevata, che i profili programmatici risultano nettamente sottostimati, proprio per un'opera come quella in esame, dove la complessità dei temi e degli interessi pubblici coinvolti, la delicatezza delle preesistenze, l'articolazione progettuale e temporale tanto prolungate avrebbero dovuto imporre uno sforzo particolare diretto a garantire, per quanto possibile, l'omogeneità delle scelte e dei risultati sotto il profilo ambientale;

considerato che:

- il progetto riguarda una tratta autostradale il cui sviluppo è di poco superiore a 94 Km. La larghezza della piattaforma pavimentata è pari a 32,0 metri con 3 corsie e corsia d'emergenza per senso di marcia e spartitraffico invalicabile.

A Sud l'innesto con l'autostrada in esercizio Roma-Civitavecchia (A12) pone in evidenza una serie di questioni di notevole rilievo che derivano dalla significativa discontinuità delle caratteristiche viarie dell'infrastruttura in progetto con quella esistente.

Il diverso dimensionamento, in particolare il numero delle corsie di



Il Ministro dell'Ambiente

marcia, attribuisce alle due infrastrutture diversi valori di capacità di smaltimento del traffico. La sezione trasversale della A12 risulta composta infatti da due corsie per senso di marcia, dalla corsia per la sosta d'emergenza e da uno spartitraffico invalicabile. Ciò pone un ovvio quesito in ordine ad un possibile sovradimensionamento della sezione per l'autostrada in progetto ovvero di una limitazione funzionale della connessione sud, proprio per la tratta ove è facile supporre che risulterà più rilevante la futura domanda di traffico;

- lungo lo sviluppo della tratta autostradale è prevista la realizzazione di 3 svincoli, siti rispettivamente a la "Marsiliana", a Montalto di Castro e a Tarquinia. Le connessioni con la viabilità esistente non sono risolte;
- all'altezza dell'abitato di Albinia l'autostrada si connette con la via Maremmana (ss. 74) che collega da un lato la fascia costiera dell'Argentario, innestandosi sull'Aurelia, e dall'altro si proietta verso le aree interne della Toscana (Comune di Manciano). In questo caso la realizzazione del progetto renderebbe indispensabile un adeguamento dell'infrastrutturazione viaria esistente che, per il tratto in esame, potrebbe porre rilevanti questioni di natura ambientale che non vengono affrontate dallo studio e dal progetto;
- come detto il progetto si inserisce su un percorso di ben maggiore sviluppo che è problematico individuare con precisione in quanto la funzionalità dell'opera coinvolge:
 - tratte già realizzate e in corso di costruzione (Civitavecchia-Roma per 60 Km e Livorno -Cecina per 30 km);

- tratte, ancora da progettare, per garantire la continuità del collegamento (tratta da Cecina a Grosseto per circa 100 Km);
- tratte funzionali prevedibilmente necessarie per consentire la soluzione di rilevanti situazioni di carattere locale, in ordine ai quali non si dispone di riferimenti certi (ad esempio bretella ovest del nodo di Roma);

- per quanto riguarda l'occupazione di territorio i dati sintetici più espressivi sono:
 - la superficie pavimentata che copre un' area pari a circa 2.900.000 mq;
 - il sedime del corpo stradale stimabile - con esclusivo riferimento a rilevati e trincee - in prima approssimazione pari a circa 4.000.000 mq;
 - l'ingombro fisico delle aree di servizio e dei parcheggi stimabile in circa 420.000 mq;
 - l'ingombro totale pari a circa 5,7 kmq.;
 - altri 750.000 mq saranno impegnati, sia pur transitoriamente, per la realizzazione dalle aree di cantiere al netto delle opere provvisionali;

- l'opera viene classificata come una infrastruttura viaria del tipo "1/B" con riferimento alle istruzioni del C.N.R. relative alla progettazione della viabilità extraurbana riferita ad un intervallo di velocità di progetto compreso tra 110 e 140 km/orari.
Le caratteristiche di tale tipologia stradale, la massima fra quelle classificate, vengono aumentate per altri standard di progetto relativi alla geometria d'asse. In particolare risultano sovradimensionati, rispetto ai tipi C.N.R.: il raggio minimo



Il Ministro dell'Ambiente

planimetrico, la pendenza longitudinale massima e la pendenza trasversale massima della piattaforma stradale (standard di progetto: Rmin. 1.100 m; i%max 2,9; j% max 5,3; valori istruzioni C.N.R.: Rmin 550m; i%max 5,0; j%max 7,0);

- un cenno particolare merita la scelta delle pendenze longitudinali il cui valore massimo dichiarato è pari al 2,9 %. Tale valore si riscontra per un tratto pressochè trascurabile dell'intero sviluppo del progetto (circa 400 m.);
- più significativa risulta pertanto la lettura del profilo longitudinale della strada, da cui risulta che lo sviluppo autostradale con pendenze superiori al 2% è, nel suo complesso, assai modesto e pari a circa il 10% del collegamento tra Grosseto e Civitavecchia;
- la scelta progettuale è pertanto per una pendenza di tipo ferroviario;
- tali caratteristiche comportano una rigidità geometrica che provoca l'impossibilità di adattare il nastro stradale alla plastica dei luoghi, ad emergenze di tipo naturalistico, paesaggistico ed idrogeologico e determina rilevantissimi scavi e riporti;
- la grande quantità complessiva di inerti pregiati (pari a circa 2.000.000 mc. in mucchio) necessaria per le sole sovrastrutture, che rappresentano una frazione del corpo stradale, è conseguenza ulteriore di una progettazione rigida e standardizzata, che non

tiene conto delle caratteristiche dei luoghi e dei sottofondi;

- una infrastruttura di tali caratteristiche costituisce di per sé un problema ambientale di rilievo, per la sua stessa concezione progettuale. Tali profili critici assumono eccezionale portata se si considerano le qualità e le caratteristiche del territorio interessato.

Esso comprende il Parco naturale della Maremma tra Grosseto ed il litorale, le aree di interesse paesaggistico e naturalistico del Monte Bottigli (naturale completamento del Parco della Maremma), le aree di elevato interesse paesaggistico ed archeologico intorno a Magliano, il complesso delle aree di elevato interesse paesaggistico ed ecosistemico ed i rilievi appenninici compresi tra La Marsiliana e Capalbio e si estende verso il mare fino alle eccezionali emergenze del Monte Argentario e delle lagune costiere esistenti dall'Uccellina fino a Burano; comprende i sistemi ambientali collegati ai principali corsi d'acqua (Ombrone, Fiora, Arrone, Marta, Mignone), le aree archeologiche di eccezionale importanza di Vulci e di Tarquinia, le aree di elevato interesse paesaggistico ed ecologico delle estreme propaggini del complesso vulcanico della Tolfa;

Conseguenze dell'alto grado di interferenza di un'opera così proposta con un territorio tanto complesso si manifestano in rilevanti condizioni di impatto talora riconosciute anche nello studio.

- peraltro lo studio di impatto ambientale individua solo parte degli impatti potenziali temibili.

Per la fase di cantiere vengono in particolare trascurati:

- lo studio dell'impatto degli impianti fissi destinati alle



Il Ministro dell'Ambiente

- lavorazioni in sito, alcune delle quali possono determinare conseguenze dirette sulla salute umana; la stima del carico dei servizi per le forniture energetiche ed idriche, nonchè dello smaltimento dei carichi inquinanti conseguenti ad insediamenti antropici temporanei;
- l'analisi delle interferenze con l'idrologia di superficie durante l'esecuzione delle opere per effetto dei presidi idraulici, per le lavorazioni in alveo e/o in prossimità dei colatori naturali, per l'attraversamento dei fossi e per le opere provvisionali;
 - non sono stati previsti interventi per ridurre l'ingombro territoriale dell'opera conseguente all'inclusione di rilevanti porzioni di territorio tra l'autostrada e le altre infrastrutture esistenti;
 - il livello degli studi e delle proposte per la realizzazione di specifici provvedimenti di mitigazione non appare adeguato alla gravità degli effetti prodotti ed indotti sul territorio. Inoltre non vengono esaminate le possibili evoluzioni dinamiche;
 - la scelta di particolari soluzioni progettuali induce rischi sulla sicurezza per gli utenti;
 - in riferimento alle fasi di realizzazione ed esercizio si deve rilevare che, oltre alle occupazioni ed agli ingombri prima citati, si riscontrano cospicui consumi di risorse fisiche, esemplificabili dagli scavi (per trincee e gallerie) per 10,5 milioni di metri cubi, di cui 6,1 milioni di metri cubi di materiali dovranno essere conferiti a discarica. Le modalità di realizzazione di tali attività

non sono affrontate dallo studio con sufficiente approfondimento sotto il profilo delle garanzie ambientali.

Inoltre per la confezione dei calcestruzzi, per il rivestimento delle gallerie, per l'approvvigionamento dei misti granulari e per la confezione dei materiali bituminosi si renderanno necessari circa 3,9 milioni di metri cubi di inerti pregiati, oltre ai 2.000.000 di metri cubi per la sovrastruttura, la cui provenienza non viene risolta dalla documentazione di riferimento, così come i rapporti con la pianificazione delle attività estrattive delle regioni interessate e le modalità di recupero delle cave utilizzate;

- gli elevati consumi di terre ed inerti risultano ingiustificati dal momento che il progetto e lo studio d'impatto non dimostrano la necessità delle soluzioni proposte, anche in rapporto a possibili soluzioni alternative;

valutato che comunque, sulla base della documentazione disponibile, si rileva che:

- sono consistenti gli impatti negativi sulla vegetazione non risolti dal progetto. Il consumo di aree boscate di elevato pregio botanico ed ecosistemico è rilevante;
- l'opera comporta parimenti un rilevante consumo di suoli ad elevato valore agrario. Nella zona di Tarquinia il consumo è riferito ad aree oggetto di programmi di finanziamento da parte di pubbliche amministrazioni e comporta l'ulteriore frantumazione di unità aziendali di piccole dimensioni che ne risulteranno compromesse;
- l'opera produce consistenti impatti negativi sulla fauna, riconosciuti dal medesimo studio di impatto e non risolti dal



Il Ministro dell' Ambiente

progetto; tali impatti si verificano soprattutto là ove vengono attraversati corsi d'acqua (in particolare il torrente Rucupaglia, il fiume Albegna ed il fiume Fiora), Zone di ripopolamento e cattura, Aziende faunistico-venatorie, Zone di regolamento specifico, aree con presenza di complessi faunistici di elevato valore. L'opera sottrae ambienti che costituiscono habitat per specie, quali il lupo, la lontra, l'istrice, inserite nell' "Allegato II - specie di fauna strettamente protette" della Convenzione di Berna, ratificata con Legge 5 agosto 1981 n. 503;

- le previsioni di progetto modificano in senso fortemente negativo le condizioni di equilibrio del complesso degli ecosistemi attraversati; tale ecosistema presenta attualmente ampie zone con discreti livelli di naturalità e con basse condizioni di criticità, condizione ormai rara, a quote analoghe, nel panorama italiano;
- l'informazione idrogeologica di base è particolarmente carente e, considerate le caratteristiche dell'opera, risultano sottostimate le interferenze in termini di modificazione delle caratteristiche qualitative e quantitative della circolazione delle acque sotterranee e del reticolo di superficie. Parimenti sottostimata è la problematica attinente ai possibili effetti idrogeologici sui terreni di impianto, nè si può condividere l'opinione che le normali opere di presidio idraulico della strada possano essere considerate alla stregua di interventi idonei di mitigazione;
- per quanto riguarda gli inquinamenti atmosferico, idrico ed acustico non sono risolti gli effetti negativi talora evidenziati nello studio;

- scarse o nulle sono le interconnessioni tra gli studi di carattere ambientale effettuati dal proponente ed il progetto presentato, che si presenta refrattario alle più ovvie suggestioni e possibilità di inserimento ambientale;

- l'infrastruttura, infine, attraversa paesaggi di indiscusso valore culturale e ne provoca lo snaturamento attraverso la realizzazione di elementi di elevatissimo ingombro (tratti in rilievo di grandi dimensioni, tra l'altro non giustificati sul piano tecnico). In particolare sono interessate le colline della Toscana meridionale alla quali sono universalmente riconosciute caratteristiche di unicità per la mirabile combinazione di elementi naturali ed antropici. Tra i siti interessati, alcuni si distinguono per elevata importanza archeologica;

osservato inoltre che sarebbe stato opportuno, insieme alle caratteristiche del progetto ed ai suoi più diretti impatti sull'ambiente direttamente interessato, considerare gli effetti indotti dall'autostrada e conseguenti alla diminuzione dei tempi di percorrenza attualmente necessari per raggiungere gli eccezionali complessi naturalistici ed ambientali prima richiamati.

Il vasto tratto di costa servito dalla nuova autostrada costituisce infatti un raro esempio di territorio litoraneo in parte sostanzialmente integro e, anche dove urbanizzato, non del tutto compromesso.

Tra Montalto di Castro e Follonica la pressione turistica e degli insediamenti per il tempo libero si è aggregata e consolidata, nell'ultimo decennio, sul Monte Argentario ed in alcune limitatissime



Il Ministro dell' Ambiente

fasce litoranee. I centri turistici del Monte Argentario e del grossetano e le vaste fasce di campeggio presenti su tutto il litorale hanno manifestato, negli anni più recenti, vistose tendenze alla saturazione ed hanno prodotto gravi fenomeni di degrado ambientale, particolarmente con riguardo all'inquinamento marino ed al diffondersi degli incendi.

Se avvicinare tale costa alle grandi conurbazioni padane e all'area laziale e napoletana può rappresentare un'indubbia suggestione sotto il profilo degli investimenti turistici e della maggiore comodità per milioni di persone, dall'altro lato è evidente che la nuova, massiccia pressione e richiesta di infrastrutture per il tempo libero (case, alberghi, strade, parcheggi, spiagge attrezzate, porti ecc.) costituirebbe, in assenza di riferimenti inequivocabili di tutela ambientale e territoriale, la condanna degli attuali cospicui valori naturalistici della costa e, nel lungo periodo, dell'entroterra.

Analoghe preoccupazioni possono essere espresse circa gli effetti dell'innesto dei nuovi flussi di traffico nell'area romana, per i quali la soluzione idonea viene in più sedi ventilata come una bretella che interesserebbe aree di chiaro rilievo ambientale.

Sotto lo stretto profilo tecnico, va osservato infine che non sono mai state compiutamente approfondite le possibilità di ampliamento dell'attuale sede della SS 1 Aurelia tra Grosseto e Civitavecchia, la quale presenta tuttora tratti a due corsie e tratti con caratteristiche di palesi ed elevati rischi di incidentalità, eliminabili con interventi di impegno tecnico e finanziario non proibitivi;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha espresso parere negativo in merito

alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

VISTE la nota del 15 ottobre n. 5179/5.1 del Servizio Geologico Nazionale e la nota del 15 ottobre n. 3827 del Servizio Conservazione della Natura del Ministero dell'Ambiente che, ciascuno per le rispettive competenze, riportano osservazioni e rilievi in merito al progetto ed allo studio, recepiti nell'istruttoria effettuata dalla Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale;

VISTO il parere del Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali pervenuto in data 25 ottobre 1990 in cui si rileva che:

- lo studio è riferito alla sola tratta autostradale Grosseto-Civitavecchia. Ciò oltre a risultare in contrasto con il D.P.C.M. 377/88 (art. 2, primo comma lettera e), costituisce un evidente limite all'inquadramento generale del problema, in rapporto alle esigenze di una valutazione complessiva di compatibilità ambientale dell'opera, da riferirsi all'intero tracciato;

- la documentazione inoltre, presenta carenze, non solo formali, per quanto riguarda in particolare la materia di competenza. L'esame del progetto ha, comunque, evidenziato che l'autostrada verrebbe ad attraversare ambiti territoriali di elevatissimo pregio ambientale, in parte sottoposti a disciplina di tutela ai sensi delle leggi n.1497/39, n.1089/39 e n.431/85, nonché alle prescrizioni degli strumenti di pianificazione paesistica regionale.

Tali ambiti territoriali, che comprendono vaste aree ancora integre e non urbanizzate, sono caratterizzati dall'alternarsi di distese pianeggianti e modellazioni collinari attraversate da una fitta rete di corsi d'acqua, coperte da vegetazione spontanea e disegnate



Il Ministro dell'Ambiente

dall'orditura tipica degli impianti colturali, e si distinguono per una successione di aspetti del territorio storicamente consolidati in immagini di peculiare valore paesistico ambientale.

In tali contesti la percezione della nuova infrastruttura verrebbe ad interferire visivamente, con forte effetto intrusivo, con specifici elementi di valore storico-testimoniale, costituiti dalla pluralità degli insediamenti storici, dalle emergenze architettoniche e da siti archeologici rappresentativi della più antica antropizzazione del territorio;

- in considerazione degli impatti negativi diretti ed indotti dalla realizzazione della infrastruttura sul patrimonio storico-ambientale e tenuto anche conto dell'elevato consumo delle risorse ambientali derivante dal ricorso alle attività di estrazione e di discarica richiesto dalle caratteristiche tecniche dell'opera, il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali, sentito il parere delle Soprintendenze competenti per territorio, ritiene di dover esprimere un giudizio di non compatibilità dell'intervento e sottolinea contestualmente l'esigenza di un'attenta riconsiderazione dell'opera in argomento, nel quadro anche di una revisione delle scelte programmatiche di settore, che prenda in esame la possibilità di perseguire le finalità che l'opera stessa si propone attraverso il ricorso a diversi sistemi modali ed alla alternativa offerta dal potenziamento della S.S. 1 Aurelia, già in parte sottoposta ad adeguamento funzionale;

VISTA la deliberazione del 1 ottobre 1990 della Regione Toscana pervenuta il 10 ottobre 1990 in cui si osserva in sintesi:
per gli aspetti formali si rilevano carenze riguardo a:

A) quadro di riferimento programmatico:

- la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti urbanistici dei Comuni di Grosseto e di Capalbio;
- la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi della programmazione nazionale e regionale e della pianificazione locale;
- l'indicazione dei tempi di attuazione dell'opera e delle infrastrutture a servizio e complementari;
- la descrizione degli elementi circa l'attualità del progetto e le eventuali disarmonie tra strumenti programmatori;

B) quadro di riferimento progettuale:

- i criteri che hanno guidato le scelte del progettista in relazione alle trasformazioni territoriali indotte;
- le motivazioni tecniche della scelta progettuale e delle principali alternative;
- la descrizione relativa agli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente ed agli interventi tesi a riequilibrare eventuali scompensi indotti sull'ambiente;

C) quadro di riferimento ambientale:

- l'indagine e la valutazione delle interrelazioni tra le diverse componenti e i fattori ambientali considerati e la prevedibile evoluzione del sistema ambientale complessivo.

per i contenuti dello studio:

A) quadro di riferimento programmatico e progettuale:

- la mancata considerazione di atti di pianificazione cui fare



Il Ministro dell'Ambiente

riferimento (Piano Generale dei Trasporti relativamente al corridoio plurimodale tirrenico ed ai relativi progetti di corridoio; PRIT relativamente agli obiettivi generali ed ai criteri di attuazione, oltre che agli interventi previsti; Conferenza di Programmazione della provincia di Grosseto del maggio 1989 relativamente ai contenuti dei protocolli di intesa e degli schemi operativi; obiettivi definiti nella bozza di schema strutturale prevista dall'art. 9 della L.R. n. 4/1990; obiettivi previsti dagli strumenti urbanistici comunali; direttive per la costa - delib. C.R. n. 47 del 1990);

- adeguata valutazione dell'effetto che l'insieme degli interventi previsti sulle varie modalità di trasporto avrà sulla ripartizione modale dei traffici;
- inoltre, anche nello specifico della modalità stradale, non si ha un corretto confronto fra ipotesi alternative. In particolare la situazione ipotizzata "senza intervento" non può essere fatta coincidere con l'assenza assoluta di interventi, bensì con l'ipotesi di potenziamento dell'Aurelia a sud di Grosseto.

L'alternativa prospettata nel protocollo d'intesa Regione-Enti locali (A 12, Aurelia depotenziata destinata a traffici turistici e locali, ovvero Aurelia potenziata) ha implicazioni rilevanti non solo sotto il profilo ambientale, ma anche sotto il profilo economico (effetti sulle attività turistiche e produttive, interventi di connessione riordino della viabilità esistente) e dunque avrebbe richiesto un'attenta considerazione anche nella parte dello studio riservata all'analisi costi-benefici, che dichiaratamente presume di essere inquadrata "nella rete plurimodale di trasporto attuale e futura".

In definitiva si può quindi affermare che le conclusioni delle

indagini relative alla domanda di trasporto sulla A12 e sulle infrastrutture stradali tra Cecina e Roma sono notevolmente sovrastimate. In particolare non appare giustificata la previsione di 6 corsie per l'autostrada di progetto.

- per quanto attiene gli aspetti territoriali ed urbanistici in riferimento alla realizzazione delle infrastrutture di progetto devono essere analizzate e verificate numerosi temi attinenti le modifiche indotte dal progetto sul sistema di mobilità, sull'assetto territoriale, storico-culturale, economico e sociale dell'area;

B) quadro di riferimento ambientale

- gli effetti delle scelte progettuali sul tratto Grosseto-Civitavecchia non potranno non riflettersi sull'intero corridoio tirrenico, oggetto di scelte infrastrutturali da definire in modo coordinato, secondo tutte le indicazioni dei documenti di programma nazionali e locali.

Lo studio di impatto ambientale quindi dovrà essere riferito allo stesso ambito territoriale e pertanto l'ambito proposto dovrà essere ampliato fino ad indagare il complesso dei sistemi ambientali tra Cecina e Civitavecchia e, in senso longitudinale, fra la costa e i sistemi collinari retrostanti;

- comunque, per quanto attiene all'ambito individuato dalla SAT, i perimetri non appaiono conseguenti ai criteri enunciati nello studio. In particolare non corrispondono nè ai confini del Parco Naturale della Maremma, nè alle aree archeologiche, nè alle zone classificate b, c, d, dalla delib. C.R. 296/1988, nè infine alla conformazione orografica del territorio;
- riguardo al contenuto delle analisi effettuate per l'area vasta si rileva inoltre che tra i vincoli paesistico-ambientali non



Il Ministro dell'Ambiente

sono stati considerati quelli derivanti dalla L. 431/89 (aree protette ex L.R. 52/82) in quanto non è stata riportata l'area protetta n. 150 "fiume Albegna";

- per quanto riguarda i corridoi di transitabilità si rileva che le cosiddette alternative di tracciato, altro non sono che un unico tracciato al quale sono state apportate una serie di varianti. Considerata la complessità delle problematiche generate da una infrastruttura di questo tipo, si ritiene necessario che siano studiate e progettate, con "criteri ambientali", reali alternative di tracciato: innanzi tutto l'alternativa Aurelia a 4 corsie protette rispetto all'alternativa Autostrada tra Cecina e Civitavecchia, più Aurelia per i traffici locali e turistici;
- un elemento di rigidità nel valutare lo studio effettuato deriva dal fatto che i corridoi di transitabilità hanno carattere di progetti preliminari.

Ciò comporta che l'area in esame si restringe alla larghezza della piattaforma autostradale e che vengono già indicate le opere d'arte. Si ritiene invece necessario che i corridoi abbiano dimensioni tali da consentire flessibilità di risposta tecnica rispetto ai problemi evidenziati dal confronto con le componenti e di fattori ambientali;

- per quanto riguarda la valutazione dei livelli di compatibilità settoriale occorre integrare lo studio con una più chiara esplicitazione dei giudizi soggettivi dei singoli esperti di settore. Analogamente occorre conoscere i pesi in base ai quali sono state definite le strutture di preferenza infrasettoriali e intersettoriali. Il metodo può anche essere condivisibile, ma le informazioni messe a disposizione dagli elaborati non consentono di verificare se i risultati nelle diverse fasi di giudizio sono

A handwritten signature or mark in the bottom left corner.

A handwritten mark or signature in the bottom right corner.

corrispondenti alle premesse conoscitive;

- si sottolinea infine la difficile comprensione degli elaborati del Quadro di Riferimento Ambientale;
- un ultimo aspetto è la carenza dello studio riguardo alla precisa descrizione degli interventi di mitigazione degli impatti accertati sull'ambiente in relazione al corridoio di massima compatibilità; in generale lo studio si limita ad indicare teoriche possibilità di riduzione degli impatti, da attuare con opportuni interventi che però vengono previsti per la successiva fase esecutiva, anche per quanto riguarda la loro effettiva localizzazione e le loro caratteristiche; lo studio è pertanto carente in ogni precisa indicazione (qualitativa e quantitativa) sulla effettiva capacità di ridurre o eliminare gli impatti accertati nelle diverse specifiche situazioni territoriali e ambientali;

e in conclusione la Regione Toscana propone di prendere atto della incompletezza della documentazione richiedendo le necessarie integrazioni.

VISTA la deliberazione n. 7818 del 16 ottobre 1990 della Giunta regionale del Lazio, pervenuta in data 17 ottobre 1990, in cui si osserva in sintesi che:

- nel documento politico programmatico della Giunta regionale approvato dal Consiglio Regionale il 27 luglio 1990 è previsto che "la realizzazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia debba avvenire tenendo conto, da una parte, dei notevoli problemi di carattere ambientale che tale costruzione comporterà sul territorio laziale, d'altra parte, e in particolare, delle complesse implicazioni che siffatta arteria determinerà sulla già difficile



Il Ministro dell'Ambiente

- mobilità dell'hinterland romano";
- riconosciuto il ruolo sovraregionale di collegamento tirrenico nord-sud al tracciato autostradale della Livorno-Civitavecchia e, per contro, la inadeguatezza delle soluzioni progettate proposte per una compiuta valutazione degli effetti indotti sui già precari equilibri urbanistici ed ambientali dell'area romana;
 - la legge dell'8 giugno 1990, n. 142 sull'ordinamento delle autonomie locali, assegna alle regioni, per la definizione di opere di tale entità, il compito di promuovere accordi di programma con lo Stato e gli Enti Locali interessati;

in conclusione la Regione Lazio, sottolineando anche la rilevanza urbanistica ed ambientale dell'intervento proposto sull'area romana, delibera che, allo stato, non si possa esprimere parere favorevole nei riguardi del progetto presentato dalla S.A.T.

PRESO ATTO che durante la fase istruttoria sono pervenute 96 istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, circa la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata.

Sono pervenute in sintesi n.4 istanze presentate da enti territoriali, n. 32 istanze presentate da associazioni ambientaliste, organizzazioni sindacali e di categoria, comitati, rappresentanti politici e n.60 istanze sottoscritte da 728 privati cittadini.

Circa il merito delle osservazioni i rilievi avanzati in ciascuna istanza, possono così sintetizzarsi:

- a. rilievi formali;
- b. rilievi circa i criteri e la metodologia adottati per dimostrare la necessita' dell'opera, il mancato esame dell'alternativa "zero", i

- criteri e la metodologia adottati per definire il dimensionamento, le scelte tipologiche e di tracciato;
- c. rilievi circa gli impatti sulle attivita' agricole, gli impatti economico/occupazionali;
 - d. rilievi circa la metodologia ed i criteri adottati per l'analisi costi/benefici;
 - e. rilievi circa l'inquinamento atmosferico e da rumore;
 - f. rilievi circa l'impatto sull'ambiente naturale e sulle aree di particolare interesse dal punto di vista ecosistemico, paesaggistico e della presenza di beni culturali ed archeologici;
 - g. rilievi circa l'impatto sul sistema idrogeologico;
 - h. rilievi circa i rischi d'incidentalita' connessi con le scelte di progetto effettuate ed i rischi di incendio;
 - i. rilievi sugli impatti in fase di cantiere;
 - l. rilievi sulla inadeguatezza delle opere di mitigazione;
 - m. rilievi sulla assenza di adeguate valutazioni sugli effetti dell'opera sull' assetto urbanistico territoriale delle aree interessate, nonche' sulla viabilita' preesistente;
 - n. rilievi circa presumibili danni alla proprieta' privata;

PRESO ATTO che la Commissione per la Valutazione dell'Impatto Ambientale ha provveduto all'esame dettagliato di ciascuna istanza ritenendo ammissibili le argomentazioni ad esclusione dell'istanza riguardante il precedente punto n);

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;



Il Ministro dell' Ambiente

ESPRIME

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, tronco Grosseto-Civitavecchia da realizzarsi nei Comuni di Grosseto, Manciano (GR), Magliano (GR), Montalto di Castro (VT), Tarquinia (VT) e Civitavecchia (ROMA) presentato dalla S.A.T. (Società Autostrada Tirrenica).

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autostrada Tirrenica, all'A.N.A.S., alla Regione Toscana ed alla Regione Lazio. La Regione Toscana e la Regione Lazio provvederanno a depositare copia del provvedimento presso gli Uffici istituiti ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 29 OTT. 1990

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Giuseppe

IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI

[Signature]

GC

[Signature]

GP