



# *Il Ministro dell' Ambiente*

## DI CONCERTO CON IL 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 Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n.1464 di rinnovo della composizione della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale; 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 riguardante la strada di grande comunicazione Grosseto Fano - tratto Siena Bettolle presentata in data 27 ottobre 1993 dall'Anas - Compartimento della viabilità della Toscana, con sede a Firenze;

VISTE le integrazioni ed i chiarimenti pervenuti in data 24 febbraio e 18 aprile 1994;

VISTO il parere formulato in data 30 maggio 1994 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Anas;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:  
preso atto che:

- il progetto in esame prevede l'adeguamento a quattro corsie dell'infrastruttura esistente e, conseguentemente, la realizzazione degli svincoli a piano sfalsato per garantire adeguate relazioni con la viabilità esistente. Il programma realizzativo prevede inoltre il ripristino per un breve tratto della ss.73 nella zona compresa tra le località di Croce del Chiantino e S.Fabio, in Comune di

Castelnuovo Berardenga;

- le caratteristiche geometriche della sezione sono quelle previste per il tipo III CNR, a cui corrispondono i seguenti valori numerici:
  - corsie n.2 x 3,50 m per senso di marcia;
  - spartitraffico centrale m.1.10;
  - banchine laterali m.1.75;
  - dimensione totale della piattaforma 18.60 m.
- Consegue da ciò un range delle velocità di progetto compreso tra il valore minimo di 80 km/h ed il massimo di 100 km/h;
- l'ampliamento di sezione interessa prevalentemente il lato nord dell'attuale arteria e poichè non sono previste sostanziali modifiche di livelletta, le pendenze sono coerenti con il profilo dell'infrastruttura esistente modificandosi solo in corrispondenza degli svincoli e dei sovrappassi ed il loro valore massimo (6%) è compatibile con i limiti indicati dalle vigenti istruzioni del CNR (BU n.78 del 28.7.80);
- le opere d'arte principali previste dal progetto, oltre a quelle necessarie per realizzare alcuni sovrappassi, riguardano la realizzazione di un nuovo ponte sul Torrente Bozzone e la galleria artificiale di Armaiolo dello sviluppo complessivo di circa 240 m;
- dall'esame della documentazione fornita dal proponente non emergono per tali opere significative problematiche ambientali che non siano governabili tramite una adeguata conduzione dei lavori;
- il territorio interessato dall'infrastruttura in progetto gode dei caratteri tipici del paesaggio collinare toscano. La zona denuncia una vocazione prevalentemente agricola e risulta fortemente urbanizzata, soprattutto in adiacenza e lungo l'asse dell'infrastruttura esistente.  
Questa per un primo tratto si sviluppa pressochè parallela al collegamento ferroviario Siena-Chiusi; successivamente, in località Croce di Chiantino se ne discosta proiettandosi prima verso la ss.73 che conduce ad Arezzo (bivio Colonna del Grillo) e inserendosi quindi lungo la valle del Fiume Ombrone, finchè a Rapolano Terme strada e ferrovia si accostano nuovamente interessando lo stesso ambito vallivo;
- per effetto di un sistema idrografico particolarmente diffuso, la strada si sviluppa in prossimità o interessa numerosi corpi idrici minori sin quando, dalla località Colonna di Grillo sino a Terme Querciolane (per uno sviluppo di circa 7 km), si sviluppa nella valle del Fiume Ombrone, a sud del Poggio Capanne che, raggiungendo la quota di circa 630 m.s.m. rappresenta il rilievo più elevato della zona;
- i centri abitati posti nelle immediate vicinanze della direttrice viaria sono molteplici ed in gran parte di suggestiva memoria storica (Abbadia Monastero, Monteaperti, Rigomagno, ecc.);



# Il Ministro dell'Ambiente

- lungo il tracciato oggetto di studio, inoltre, si devono citare numerose emergenze di particolare valore paesaggistico tra cui Castelnuovo Berardenga, Rapolano, Sinalunga e, nelle immediate vicinanze, il nucleo di Asciano, Rigomagno e Torrita di Siena;

## osservato che:

gli interventi previsti per la realizzazione degli svincoli, sono molto impegnativi, e inoltre si è rilevata una incongruenza tra il numero delle relazioni previste dal progetto e quelle indicate nello studio d'impatto ambientale. A seguito dei chiarimenti esposti dal proponente, procedendo da Siena verso Bettolle sono previsti nell'ordine:

- lo svincolo di Ruffolo;
- lo svincolo di Le Ropole;
- lo svincolo di Presciano;
- lo svincolo di Casetta;
- lo svincolo di S.Fabio;
- lo svincolo del Grillo;
- lo svincolo di Armaiolo;
- lo svincolo Serre di Rapolano;
- lo svincolo di Rigomagno;
- lo svincolo di Sinalunga/Poggiolo;
- lo svincolo di Bettolle Ponterosso/A1;

Per quanto riguarda la frequenza delle relazioni con la viabilità esistente questa appare del tutto ingiustificata se si tiene conto del modesto sviluppo dell'infrastruttura. La media di uno svincolo ogni quattro chilometri può essere coerente con le esigenze di una tangenziale urbana, non si può accettare invece, nè sotto il profilo dei costi, nè dal punto di vista della funzionalità viaria, per una infrastruttura extraurbana che pur incontrando lungo il suo sviluppo numerosi centri minori raccoglie e distribuisce un traffico locale certamente limitato. Inoltre, in ordine alle soluzioni adottate, queste spesso non appaiono coerenti con le buone regole della progettazione stradale e soprattutto comportano rilevanti occupazioni di suolo.

Il progetto e lo studio di impatto non forniscono riferimenti significativi in ordine alle motivazioni che hanno suggerito la realizzazione di così frequenti relazioni tra la strada in progetto e la rete esistente, se non quella relativa alla necessità di garantire un più elevato livello di sicurezza in esercizio.

Ovviamente questo aspetto del problema merita particolare attenzione: tuttavia la sua soluzione può essere garantita anche tramite la realizzazione di semplici cavalcavia, concentrando in pochi punti del tracciato le relazioni con l'infrastruttura principale; tale diversa impostazione progettuale comporterebbe ovviamente un allungamento dei percorsi per il traffico locale (pari mediamente a 5 km nell'ipotesi che si dimezzi il numero degli svincoli). Ciò tuttavia non comporta una compromissione del servizio offerto, mentre appare più coerente con le esigenze di quel traffico di lunga distanza che qualifica l'infrastruttura come parte di un collegamento di più ampio raggio ("strada dei due mari" tra Grosseto e Fano);

**considerato che:**

- il progetto non recepisce né sviluppa alcuna delle indicazioni relative alle opere di mitigazione previste dall'analisi ambientale;
- il progetto, limitandosi a prevedere il raddoppio in sede di una infrastruttura stradale esistente, non comporta rischi d'impatto di particolare rilevanza, escluse ovviamente le problematiche relative alla realizzazione degli svincoli;

**osservato che:**

- il previsto incremento di capacità e la conseguente riduzione della densità veicolare comportano una sensibile riduzione del carico inquinante per effetto della fluidificazione del traffico attuale e per la possibilità di sopportare a parità delle condizioni attuali incrementi di mobilità particolarmente elevati. Per lo stesso motivo, anche tenuto conto dell'incremento delle velocità di esercizio, non si pongono problemi significativi nei riguardi dell'inquinamento fonico;
- inoltre, sempre escludendo gli svincoli, non si evidenziano situazioni che possano aggravare l'incidenza ambientale dell'infrastruttura esistente nei riguardi delle altre componenti ambientali e lo stesso impatto in esercizio può facilmente essere tenuto sotto controllo tramite un'adeguata conduzione dei lavori;
- la Siena-Bettolle, pur facendo parte di un programma infrastrutturale di più ampio respiro relativo alla realizzazione del collegamento Grosseto Fano, ha una valenza autonoma come lotto funzionale per il collegamento di Siena con l'Autostrada A1. Inoltre il tronco in oggetto è caratterizzato da un'alta congestione, in particolare di traffico pesante di lunga percorrenza, misto ai traffici locali di breve percorrenza;
- per quanto riguarda la descrizione delle fasi costruttive e la conseguente valutazione dell'impatto in costruzione, lo studio d'impatto non fornisce indicazioni significative.



# Il Ministro dell'Ambiente

La breve descrizione fornita per le singole aree di cantiere non permette di valutare gli aspetti relativi alla realizzazione di eventuali opere provvisorie (strade di cantiere, ecc.) ne' consente di valutare le possibili interferenze con i corsi d'acqua. Inoltre non vengono forniti elementi adeguati alla verifica dei programmi per il recupero e ripristino delle aree di cantiere;

- in ordine all'approvvigionamento dei materiali occorrenti per la costruzione vengono individuate aree di cava compatibili col "Piano Provinciale delle aree estrattive", tuttavia non si forniscono indicazioni nei riguardi delle entità dei prelievi. Lo studio d'impatto si limita a verificare un ampio margine nei riguardi delle disponibilità complessive e sottolinea come il problema del movimento terre, anche con riferimento ai siti di discarica, non sia di rilevante impegno ambientale in quanto è previsto il riutilizzo delle terre provenienti dagli scavi.

Lo studio fa presente inoltre che una più precisa definizione della cantierizzazione sarà possibile solo a valle di una approvazione da parte dei Comuni dei siti di cava e discarica;

- dal punto di vista ambientale si deve rilevare che le cave vengono individuate solo in funzione della cantieristica e della loro vicinanza ai poli di utilizzazione. Pertanto almeno alcune di quelle individuate non appaiono condivisibili in quanto localizzate nelle fasce alluvionali dei torrenti e tali quindi da comportare un rischio non trascurabile di modifica dell'attuale equilibrio idrogeologico. Va rilevato infine che alcune cave risultano localizzate in aree soggette a vincolo (L.431/85).

Non potendosi giovare di una precisa localizzazione dei siti di cava e discarica, lo studio d'impatto non individua il reticolo viario interessato dalla fase di trasporto, ne' considera gli impatti imputabili al transito dei mezzi di cantiere;

**valutato che il progetto e lo studio d'impatto ambientale sono in alcune parti carenti:**

in ordine al progetto si rileva:

- una elaborazione del tutto sordinata rispetto allo studio d'impatto, come dimostra la discordanza tra il numero degli svincoli previsti nei due elaborati ed il mancato recepimento delle indicazioni suggerite dallo studio per le mitigazioni d'impatto e l'inserimento ambientale;
- l'assunzione di scelte tecniche (localizzazione degli svincoli) che non trovano giustificazione in una adeguata valutazione delle esigenze di relazione;
- l'adozione di soluzioni tipologiche per gli svincoli stessi che sollecitano alcune perplessità d'ordine tecnico in ordine alla loro funzionalità.

In ordine allo studio d'impatto si rileva:

- l'impianto formale del documento che non articola la trattazione per quadri di riferimento;
- una trattazione sommaria ed approssimativa delle problematiche ambientali;
- la mancata trattazione di alcune questioni ambientali di sicura rilevanza, quali l'impatto in costruzione, le interferenze col sistema idrico di superficie, ecc;

valutato che:

- è realmente necessario prevedere un potenziamento dell'itinerario in oggetto e che il minor carico ambientale sul territorio è rappresentato dalla tipologia progettuale scelta dal proponente;
- fatte salve le problematiche relative alla realizzazione degli svincoli, non si sono evidenziate condizioni d'impatto tali da motivare una incompatibilità del progetto nei riguardi dei luoghi interessati;
- tenuto conto dei lavori da effettuare, anche l'impatto in fase di costruzione può essere agevolmente tenuto sotto controllo tramite una adeguata programmazione e conduzione dei cantieri;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**VISTA** la nota della Regione Toscana pervenuta in data 4 agosto 1994 in cui si esprime parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta a condizione che il progetto esecutivo nel tratto Casetta-Bettolle venga integrato con l'approfondimento progettuale dei seguenti argomenti:

- descrizione progettuale degli accorgimenti che si intendono adottare allo scopo di non modificare il regime idraulico delle zone interessate da opere di difesa dell'arteria dalle esondazioni;
- progettazione a scala esecutiva delle opere di mitigazione dell'impatto acustico da realizzare a protezione dei centri abitati o di case sparse poste a meno di ml.200 dal nastro stradale salvo per i casi in cui sia dimostrata l'oggettiva non necessità di tali elementi di mitigazione;
- progettazione di un sistema di contenimento e raccolta provvisoria di eventuali sversamenti accidentali;
- l'ordine di priorità nella scelta delle cave da aprire effettivamente dovrà essere il seguente:
  - Ravaneti;
  - Cava S. Carlo;



# *Il Ministro dell'Ambiente*

- Cave di prestito;
- progettazione del ripristino relativo alle eventuali alterazioni della situazione ambientale attuale e dei fondi stradali derivanti dalla realizzazione della infrastruttura; si dovranno specificare in tale sede le scelte architettoniche, di finitura delle opere d'arte, l'impiego delle tecnologie che si intendono utilizzare ai fini della mitigazione di inquinamento acustico e il progetto specifico delle opere a verde con l'indicazione puntuale delle specie arboree e arbustive da utilizzare;

Ai fini di una corretta realizzazione dell'inserimento ambientale dell'opera, si ritiene inoltre opportuno che:

- le barriere realizzate con opere a verde utilizzino specie arboree, arbustive ed erbacee (per la protezione di rilevati e trincee) autoctone e già presenti nelle zone attraversate quindi sicuramente adatte alle varie caratteristiche pedoclimatiche. In tale ottica si ritiene inammissibile l'ipotesi di impianto di *Quercus palustris* (quercia originaria del Nord America), del lauroceraso o di varietà di ligustro diverse dal *Ligustrum vulgare*. E' da evitare l'uso di gruppi consistenti di specie resinose che costituiscono una facile esca per gli incendi;
- per la realizzazione di elementi destinati ad indirizzare lo sguardo o a marcare rilevanze paesaggistiche dovranno essere utilizzate le stesse specie già presenti, in situazioni simili, lungo il tracciato; è da escludere l'impianto, ad esempio, di cipressi lungo gli argini;
- per la salvaguardia della fauna del luogo, soprattutto per ciò che riguarda la mortalità degli individui a causa dell'attraversamento dell'arteria, lo studio di VIA propone l'uso di una rete affiancata alla strada che impedisca il passaggio degli animali. Nonostante che la strada in questione esista come barriera territoriale già da anni, e quindi si vada ad intervenire su di una situazione presumibilmente stabilizzata, ci sembra comunque opportuno vagliare la possibilità di inserire, in alcuni punti, sotto la strada, a spinta, dei tubi in c.a. al fine di creare una permeabilità territoriale che faciliti lo spostamento della piccola fauna, che continua ad avvenire comunque e soprattutto a scopi riproduttivi;
- si valuti la possibilità della messa a dimora di piante già nella fase di cantierizzazione dell'opera per poter ottenere, almeno in parte, l'effetto di mitigazione voluto, già dall'inizio di fruizione dell'arteria;

VISTA la nota pervenuta in data 30 agosto 1994, con cui il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali ha espresso parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale del progetto presentato a condizione che venga redatto un progetto esecutivo delle opere di minimizzazione dell'impatto sul paesaggio e sul contesto storico - ambientale.

In particolare dovranno essere descritte in dettaglio:

- la soluzione architettonica degli accorgimenti indicati nello studio d'impatto ambientale per le opere di maggior impatto (sistemazione degli svincoli, rilevati e trincee, opere di contenimento, ecc.);
- i manufatti relativi ai fenomeni di esondazione anche nei riguardi delle sistemazioni verso l'alveo fluviale sia, più in generale, la individuazione delle essenze vegetazionali che concorrono alla realizzazione dei ripristini;
- siano adottati criteri di dislocazione a "macchia" delle essenze arboree, anzichè a "filare" al fine di creare, con l'ausilio delle essenze arbustive il cosiddetto "effetto dissolvenza";
- le suddette opere di minimizzazione e ripristino ambientale dovranno essere attivate, ovunque tecnicamente possibile, contestualmente alle opere di cantierizzazione;
- la scelta dei siti di cava, inoltre, nell'ambito di quelli indicati nello Studio Impatto Ambientale, dovrà avvenire d'intesa con le competenti Soprintendenze e dovrà essere redatto al riguardo uno specifico studio di ripristino ambientale;

PRESO ATTO CHE non sono pervenute osservazioni o pareri da parte del pubblico ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera proposta.

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;

#### E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla strada di grande comunicazione Grosseto Fano, tratto Siena Bettolle a condizione che:

**si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

**lotto Ruffolo/Casetta:**

- a) deve modificarsi la soluzione progettuale della rotatoria introdotta in prossimità dello svincolo di Ruffolo (zona Molino della Morte) che non è adeguata a garantire gli obiettivi perseguiti. L'introduzione di una elevata curvatura locale può



# Il Ministro dell'Ambiente

- indurre gli utenti abituali della strada a rallentare, ma introduce un forte elemento di rischio per il traffico di lunga distanza;
- b) per lo svincolo di Ruffolo deve ricercarsi una diversa soluzione per il collegamento con la "strada Fiume" di futura realizzazione in quanto nella configurazione prevista lo svincolo comporta un "consumo" di territorio eccessivo rispetto ai benefici funzionali che realizza;
  - c) deve abolirsi lo svincolo di "Le Ropole" garantendo la continuità della viabilità locale al fine di concentrare le relazioni con la Siena Bettolle solo in corrispondenza del successivo svincolo di Presciano;
  - d) il progetto deve recepire integralmente le indicazioni dello studio d'impatto in ordine agli interventi di mitigazione e di inserimento ambientale computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria;
  - e) dovrà predisporre e successivamente sottoporre al Ministero dell'Ambiente un adeguato piano di cantierizzazione atto a consentire la verifica degli impatti in costruzione;

## lotto Casetta/Bettolle:

- a) dovrà provvedersi alla elaborazione di uno studio dell'idrografia di superficie che giustifichi in modo adeguato le esigenze di protezione della strada dagli allagamenti e consenta di verificare che le nuove opere non comportino una significativa modifica del regime idraulico di superficie;
- b) si dovranno individuare con maggior dettaglio gli eventuali ricettori sensibili all'impatto fonico verificando in modo adeguato sia gli attuali livelli di rumore che quelli prevedibili in funzione degli incrementi di traffico; ciò al fine di recepire in progetto gli accorgimenti eventualmente necessari (barriere acustiche, pavimentazione fonoassorbente, ecc.);
- c) si dovrà integrare il progetto con la previsione degli interventi per il recupero e restauro ambientale, fatto particolare riferimento alle aree ed ai siti di cantiere;
- d) il progetto dovrà recepire integralmente le indicazioni dello studio d'impatto in ordine agli interventi di mitigazione ed inserimento ambientale computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria. Per quanto attiene alle specifiche tecniche degli interventi di mitigazione dovranno essere rispettate le prescrizioni del parere della Regione Toscana e del Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali;
- e) dovrà predisporre e successivamente essere sottoposto al Ministero dell'Ambiente un adeguato piano di cantierizzazione che oltre a rispettare l'ordine di priorità nella scelta delle cave previsto nel parere regionale, consenta la verifica degli impatti in

costruzione e le reali esigenze di recupero e restauro ambientale;  
f) in prossimità dei corpi idrici superficiali dovranno studiarsi  
opportuni accorgimenti progettuali al fine di garantire un adeguato  
sistema di contenimento e raccolta di eventuali sversamenti  
accidentali;

**DISPONE**

che il presente provvedimento sia comunicato all'Anas - Direzione  
Generale e Compartimento della viabilità della Toscana, al Ministero  
dei Lavori Pubblici ed alla Regione Toscana che provvederà a  
depositarlo presso l'Ufficio istituito 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

**21 SET. 1994**

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**

**IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI**

