

Alla C.A. del MASE
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V -Procedure di valutazione VIA VAS

OGGETTO: art. 19 del D.lgs 152/2006- Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativo AL PROGETTO DEFINITIVO "E78 S.G.C. GROSSETO-FANO. TRATTO NODO DI AREZZO (S. ZENO)-SELCI LAMA (E45). ADEGUAMENTO A 4 CORSIE DEL TRATTO SAN ZENO-AREZZO. LOTTO 2 DI COMPLETAMENTO" - CODICE PROCEDURA 9083.

PREMESSO:

- Che in data 3.11.2022 il Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla E78 Grosseto Fano presenta al Ministero dell'Ambiente, in qualità di preponente, il Progetto definitivo redatto da ANAS "E78 GROSSETO - FANO bretelle di collegamento a 2 corsie tra la E78 raccordo autostradale Arezzo e SR71";
- Che il Progetto elaborato da Anas Spa è presentato per la Verifica di assoggettabilità a VIA delle sole bretelle di collegamento tra la E78 ed il raccordo autostradale Arezzo-Battifolle e la E78 e la SR71 Umbro Casentinese - Codice procedura 9083.
- Che infatti l'opera principale "E78 S.G.C. Grosseto-Fano" presenta una VIA risalente all'anno 2005;
- Che nella procedura di verifica di assoggettabilità a VIA n. 9083 vengono presentate in data 30.01.2023 osservazioni dalla Regione Toscana e, all'esito delle stesse il Ministero, in data 06.02.2023, formula una richiesta di integrazioni della documentazione al preponente.
- Che il Ministero inoltre "Nel rispetto dell'articolo 6, paragrafo 7, della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011 concernente la Valutazione dell'Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati" chiede al preponente "di trasmettere alla Direzione Generale un nuovo avviso al pubblico, predisposto in conformità al comma 2 del predetto articolo, da pubblicare a cura della medesima Direzione Generale sul portale delle Valutazioni Ambientali e dalla cui data di pubblicazione decorre il termine per la presentazione delle osservazioni e la trasmissione dei pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici

che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii”;

- Che in data 27.02.2023 il Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla E78 Grosseto Fano presenta le integrazioni richieste dal Ministero redatte da ANAS che, tuttavia, non risultano pienamente rispondenti alle richieste ministeriali;
- Che in data 27.04.2023 viene pubblicato sul sito del Ministero il nuovo avviso relativo alle bretelle con termine per osservazioni sino al giorno 11.06.2023, avviso rimosso poche ore dopo la sua pubblicazione;
- Che lo stato della procedura n. 9083 è tutt'ora "Istruttoria tecnica CTVIA";
- Che malgrado dunque per il progetto bretelle la procedura sia in corso, sul sito di ANAS viene pubblicato un "Avviso di avvio del procedimento. Apposizione del vincolo preordinato all'esproprio" relativo alle proprietà interessate sia dal progetto bretelle che dal progetto Due Mari, avviso corredato da un lungo elenco di proprietari, tra cui figurano cittadini e aziende dell'area industriale di San Zeno;
- Che nel suddetto avviso è stato previsto un termine di 30 giorni per la presentazione delle osservazioni ed è precisato che il termine decorre dalla data di pubblicazione dell'avviso sul sito di ANAS;
- Che inoltre l'avviso prevede, come dovuto, che gli atti sono consultabili e scaricabili *"dal sito istituzionale di ANAS S.p.A.(www.stradeanas.it) nell'apposita sezione Le strade – I -Commissari (https://www.stradeanas.it/it/icommissari)"* e che il progetto dell'opera è depositato per la consultazione presso: *"ANAS SpA Struttura Territoriale Toscana, via dei Mille 36 – Firenze – U.O. Espropri"*;
- Che tuttavia sul sito ANAS indicato sono disponibili solo gli elaborati del piano particellare di esproprio recanti la data di Novembre 2022;
- Che dunque i suddetti elaborati non tengono neppure conto delle integrazioni presentate dal Commissario Straordinario e da ANAS in data 27.02.2023;

Tutto ciò premesso si rilevano di seguito sia le criticità tecniche del progetto che gli elementi giuridici in forza dei quali chiediamo la sottoposizione a VIA del progetto in oggetto.

A) Criticità tecniche del progetto:

Si rileva che il percorso ipotizzato per la bretella tra la E78 e il raccordo autostradale Arezzo-Battifolle presenta numerose criticità di carattere ambientale e di funzionalità che di seguito elenchiamo.

1. Imponenza dell'opera alta da 5-6 m fino a 15m e larga 40m: ciò comporta un consumo di suolo elevatissimo con correlato danno all'ambiente e un impatto visivo sia rispetto alla collina di San Zeno, Agazzi e Capo di Monte, sia rispetto ai centri abitati di Loc. Chiani – Ponte a Chiani, Loc. San Giuliano e Loc. Le Poggiola, non mitigabile dalla piantumazione di poche piante. L'altezza di questa opera è mediamente più alta di 5 metri rispetto all'infrastruttura ferroviaria dell'alta velocità, già presente. La struttura viaria risulterebbe del tutto avulsa rispetto alla conformazione del territorio e deturperebbe il paesaggio dell'area che presenta numerose colline, boschi e aree verdi e sulla quale insistono immobili di valore storico artistico: ci riferiamo in particolare alla Torre di avvistamento Medioevale a forma rettangolare di mt 9,10 x 11,80 ubicata sul punto più alto della collina di Loc. Le Poggiola a quota 281 . s.l.m. e a due Leopoldine presenti in Loc. San Zeno e risalenti al XVIII secolo. Queste ultime dovrebbero peraltro essere valorizzate come da intendimento della Deliberazione del Consiglio Regionale n. 71 del 25 settembre 2019 "Progetto di paesaggio Le Leopoldine in Val di Chiana di cui all'articolo 34 della disciplina del piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico (art.34 che individua i progetti di paesaggio come strumenti per dare attuazione al piano paesaggistico regionale). Adozione ai sensi dell'articolo 19 della l.r. 65/2014".
2. La realizzazione dell'infrastruttura in rilevato determinerà problemi di deflusso delle acque. Già attualmente le acque che si riversano nella piana ad est di San Zeno raggiungendo il canale Maestro della Chiana, provocano problemi notevoli connessi alla presenza del rilevato ferroviario. La realizzazione di un nuovo rilevato, che per buona parte sarà parallelo e vicino all'esistente, determinerà la formazione di un'intercapedine che contribuirà ad amplificare le problematiche già presenti di smaltimento delle acque dai terreni;
3. Il consumo di suolo ed il danno ambientale dovrà essere anche inteso e valutato nel luogo di provenienza degli **1.226.862 mc** di terreni e inerti necessari per la realizzazione dell'opera. Il numero di camion e mezzi necessari risulta evidentemente difficilmente valutabile ma provocherà ingente e diffuso inquinamento acustico, atmosferico ed un consumo idrico per la pulizia dei mezzi che inciderà pesantemente nei territori interessati del Comune di Arezzo.
4. Il percorso tracciato retto più di ogni altro tratto della E78 di certo non favorisce quanto prescritto dall'allegato 3 all'integrazione paesaggistica del PIT, *Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale*, che costituisce un primo progetto di paesaggio

regionale, finalizzato a:

a. costruire un sistema di corridoi paesaggistici di **fruizione lenta** da sviluppare lungo le principali strutture ambientali e i principali itinerari storico-culturali;

b. **tutelare e valorizzare la rete infrastrutturale storica** come elemento strutturale dei paesaggi regionali

5. A dispetto della denominazione “Bretella di collegamento a 2 corsie tra E78 ed il raccordo autostradale Arezzo-Battifolle” non è realizzata l’interconnessione diretta con il raccordo autostradale nelle due direzioni di marcia ma tale collegamento avviene utilizzando il tratto di provinciale (SP21) tra Ponte a Chiani e Le Poggiola che inevitabilmente costituirà un “collo di bottiglia” nei flussi di traffico. Si rappresenta infatti che la suddetta strada provinciale è stretta, a unica corsia per senso di marcia e attraversa l’abitato di Ponte a Chiani: non è dunque in grado di supportare, oltre alla viabilità ordinaria (rispetto alla quale si presenta, negli orari di punta, già insufficiente) anche quella straordinaria correlata ai mezzi pesanti che saranno impegnati nella costruzione della E78 e relativa al flusso straordinario di mezzi anche civili che verrà deviato su tale tratto durante la realizzazione della Due Mari. Infine si osserva che la mancata diretta interconnessione con il raccordo autostradale renderebbe l’opera scarsamente fruibile ed utile nel tempo successivo all’ultimazione dei lavori della E78.
6. La durata dei lavori per la bretella (Fase 1A e Fase 1B è di 970gg) è superiore alla durata della chiusura svincolo dell’Olmo (Fase 3 stimata in 703gg). Pertanto durante i lavori di realizzazione della bretella, i camion e i mezzi dei cantieri transiteranno per la strada comunale di San Zeno e per la strada comunale lungo il Canale Maestro della Chiana per 970gg, vie che, analogamente alla SP21 hanno dimensioni del tutto insufficienti a garantire un corretto deflusso del traffico che la cantierizzazione comporterà. E’ privo di ogni logica creare un struttura di proporzioni enormi che, per far defluire il traffico locale deviato dalla chiusura dello snodo dell’Olmo per 703gg attraverso la strada di San Zeno, impieghi la stessa viabilità già esistente, per un periodo maggiore di quasi 1 anno (970gg contro 703gg), con mezzi pesanti, ingombranti e lenti come i mezzi di cantiere. Peraltro il suddetto e lungo utilizzo della viabilità già esistente è molto pericoloso data la conformazione del tracciato e porterà ad un deperimento importantissimo delle stesse strade, con un altamente probabile incremento di sinistri stradali, anche gravi.

7. Interferenza con il territorio altamente antropizzato. Il percorso insiste su un'area altamente antropizzata con numerose abitazioni che saranno sia direttamente, che indirettamente coinvolte dall'opera. Sono infatti numerose le abitazioni interessate dal percorso, alcune delle quali dovranno essere addirittura demolite mentre molte altre vedranno drasticamente diminuito il loro valore commerciale: si tratta, nello specifico, delle abitazioni esistenti e già in corso di edificazione (con lavori in stato avanzato) nei tratti CO04-Canale della Chiana, Loc. Le Poggiola, Loc. Chiani e Ponte a Chiani. Nella zona industriale di San Zeno, inoltre, saranno eliminate due attività economiche e le numerose altre presenti saranno fortemente penalizzate: in alcuni casi l'opera comporta la chiusura degli accessi principali all'attività, in altri preclude l'espansione dell'attività e, in generale, la realizzazione del progetto causerà necessariamente complicazioni e difficoltà al regolare svolgimento dell'attività lavorativa incidendo negativamente sulle future rendite.
8. Smembramento di centinaia di metri a mezzacosta della collina di Capo di Monte zona Casa Bianca sottoposta a vincolo paesaggistico aree boscate ed ex incendiate Art.142, co.1, lett. g, del Codice - Aree di tutela
9. Interruzione e modifica sostanziale di strade del catasto lorenese in violazione dell'art. 64 delle NTA del Piano operativo del Comune di Arezzo.
10. La scelta di un territorio fortemente antropizzato per la realizzazione dell'opera si tradurrà inoltre in alti costi correlati alla procedura di esproprio: gli indennizzi dovuti saranno infatti certamente più alti trattandosi di immobili ad uso abitativo e commerciale e dovranno altresì considerare anche la riduzione del valore commerciale che l'opera determinerà per gli immobili presenti nell'area.
11. Le caratteristiche intrinseche dell'opera (dimensioni, altezza, materiale per la realizzazione dei rilevati) lasciano prevedere costi elevatissimi per la sua realizzazione che potrebbero essere abbattuti realizzando le bretelle di collegamento nel percorso alternativo proposto, con risparmio di spesa e nel pieno rispetto del principio di economicità che deve guidare le scelte tecniche dell'amministrazione.

Proposta di percorso alternativo:

Se venisse altrimenti riprogettata la strada lungo il percorso alternativo proposto si potrebbero ottenere numerosi vantaggi di ordine generale e, di conseguenza, anche per i numerosi singoli cittadini interessati.

Vantaggi derivanti dallo spostamento del tracciato:

1. Percorso più breve del 15% circa 3.5Km contro 4Km.
2. Interconnessione con entrambe le direzioni del raccordo autostradale, potendo realizzare una rotatoria in asse con lo stesso o comunque uno svincolo completo considerando sia la distanza maggiore tra il raccordo e la linea della ferrovia locale (115m contro 35m della zona attualmente prevista) sia la differenza di quota tra le due infrastrutture esistenti che concorre a facilitare la realizzazione di quanto indicato senza dover realizzare un viadotto di enormi dimensioni e costi, come quello previsto dall'attuale progetto. Ciò porterebbe anche ad una maggior fruibilità ed utilità dell'opera anche nel periodo successivo alla riapertura del nodo dell'Olmo.
3. Passaggio in territorio pianeggiante, non antropizzato, senza strade né case e vincoli paesaggistici. Si evidenzia che molti dei terreni agricoli sui quali il percorso alternativo si svilupperebbe risultano abbandonati.
4. Opera di dimensione molto ridotta, con rilevato stradale molto ridotto sia in altezza che larghezza. Da ciò consegue un minor consumo di suolo in linea a quanto previsto dal PIT della Regione Toscana. "La Toscana è stata la prima Regione italiana a tradurre in pratica il concetto di 'consumo zero di nuovo suolo' attraverso la legge regionale 65/2014 sul governo del territorio e il PIT con valore di Piano Paesaggistico. Dal varo delle nuove norme ad oggi la Toscana ha copianificato il proprio Piano paesaggistico con il Mibact ed ha avviato la conformazione al PIT degli strumenti urbanistici di tutti i comuni. L'obiettivo di questo enorme lavoro è guidare una corretta trasformazione del territorio, che tuteli il paesaggio pur tenendo conto delle mutate esigenze dei territori." (fonte sito Regione Toscana)
5. Il ponte sul Canale Maestro della Chiana potrebbe essere realizzato tranquillamente alla stessa quota della strada come i ponti già esistenti di Ponte a Chiani, Ponte alla Nave e il ponte sulla Strada Statale 73 Senese-Aretina.
6. Velocità di esecuzione dell'opera per consentire l'inizio dei lavori della 2 Mari E78 in tempi più rapidi.
7. Si eliminano completamente i camion per la strada di San Zeno e lungo la Chiana per i 3 anni dei lavori
8. Costi degli espropri ridottissimi essendo interessati soltanto campi agricoli a cui si unirebbero i costi di realizzazione dell'opera inferiori di almeno 4-5 volte quelli necessari per la realizzazione dell'opera attuale. Infatti realizzando la bretella nel percorso alternativo, non sarebbe necessario costruirla in elevazione per la maggior

parte del suo percorso ma sarebbe possibile realizzarla a terra, con un unico ponte di dimensioni ridotte all'altezza della linea ferroviaria lenta come spiegato al punto 2. Verrebbero inoltre eliminate le numerose opere collaterali previste (quali sottopassi, viabilità alternative, muri a retta enormi, palificate, piloni ecc.) con ulteriore evidente risparmio di spesa.

B) Ragioni che giustificano l'assoggettabilità a VIA del progetto

1. Il Comune di Arezzo sul quale l'opera insiste, con nota pervenuta al protocollo della Regione Toscana in data 12/12/2022 ha espresso quanto segue: *"vista l'importanza dell'opera e delle opere accessorie connesse ai due raccordi di collegamento e tenuto conto di tutti i potenziali impatti ambientali, ritiene che il progetto debba essere assoggettato a VIA"* (si vedano le osservazioni presentate dalla Regione Toscana nella procedura 9083 a pagina 4 punto 2.3). Trattandosi di opera preordinata alla realizzazione della E78, considerando le dimensioni della stessa, si ritiene che la stessa non potrà prescindere da una VIA.

2. La modalità con cui si è sino ad oggi svolta la procedura nel suo complesso, non risulta conforme ai principi espressi dalla Direttiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011, alla normativa vigente e ai principi giurisprudenziali elaborati in materia. In particolare si registra:

- l'assenza di qualunque forma di pubblicità, ulteriore rispetto a quella correlata alla pubblicazione sul sito ministeriale di non agevole consultazione da parte dei comuni cittadini, circa l'avvenuta pubblicazione sul sito del Ministero dell'Ambiente del Progetto definitivo redatto da ANAS "E78 S.G.C. GROSSETO-FANO. TRATTO NODO DI AREZZO (S. ZENO)-SELCI LAMA (E45). ADEGUAMENTO A 4 CORSIE DEL TRATTO SAN ZENO-AREZZO. LOTTO 2 DI COMPLETAMENTO" Verifica di assoggettabilità a VIA delle sole bretelle di collegamento a 2 corsie tra la E78 raccordo autostradale Arezzo e SR71;
- l'assenza nel sito ANAS del progetto nel suo insieme ma la possibilità di scaricare dal sito solo gli elaborati del piano particellare di esproprio peraltro non aggiornati e la previsione della possibilità di visionare il progetto solo recandosi presso gli Uffici ANAS di Firenze (con difficoltà consistenti correlati all'accesso a tali uffici dislocati tra l'altro fuori dalla provincia interessata dal progetto e nei tempi strettissimi previsti per visionare ed elaborare le relative osservazioni);

- La rimozione dell'ulteriore avviso chiesto dal Ministero dell'Ambiente in sede di osservazioni nella procedura 9083, pubblicato sul sito ministeriale in data 27.04.2023 (rimosso già dal 28.04.2023) con conseguente difficoltà per gli interessati di proporre osservazioni;
- La circostanza che le Integrazioni presentate da ANAS a fine febbraio 2023 non rispondono in modo esaustivo alle richieste di integrazioni presentata dal Ministero.

Le criticità sopra evidenziate limitano fortemente la possibilità per gli enti, le persone fisiche e giuridiche interessate di poter esercitare in modo pieno i propri diritti finalizzati anche all'acquisizione di una pluralità di informazioni necessarie e opportune per valutare in modo completo ed esaustivo l'impatto ambientale dell'opera nel territorio in cui si inserisce.

La soluzione progettuale proposta produrrebbe una sostanziale trasformazione del territorio interessato, cancellando gli elementi identitari che lo caratterizzano ed identificano.

Non sembrano essere stati apprezzati i seguenti elementi indicati a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- grado di antropizzazione del territorio;
- elementi identitari storici del tessuto edificato e del paesaggio agrario;
- presenza di opere pubbliche infrastrutturali, come ad esempio il canale maestro della Chiana e delle relative opere ad esso funzionali;
- gli effetti sulle matrici ambientali dell'opera e del suo uso nel tempo.

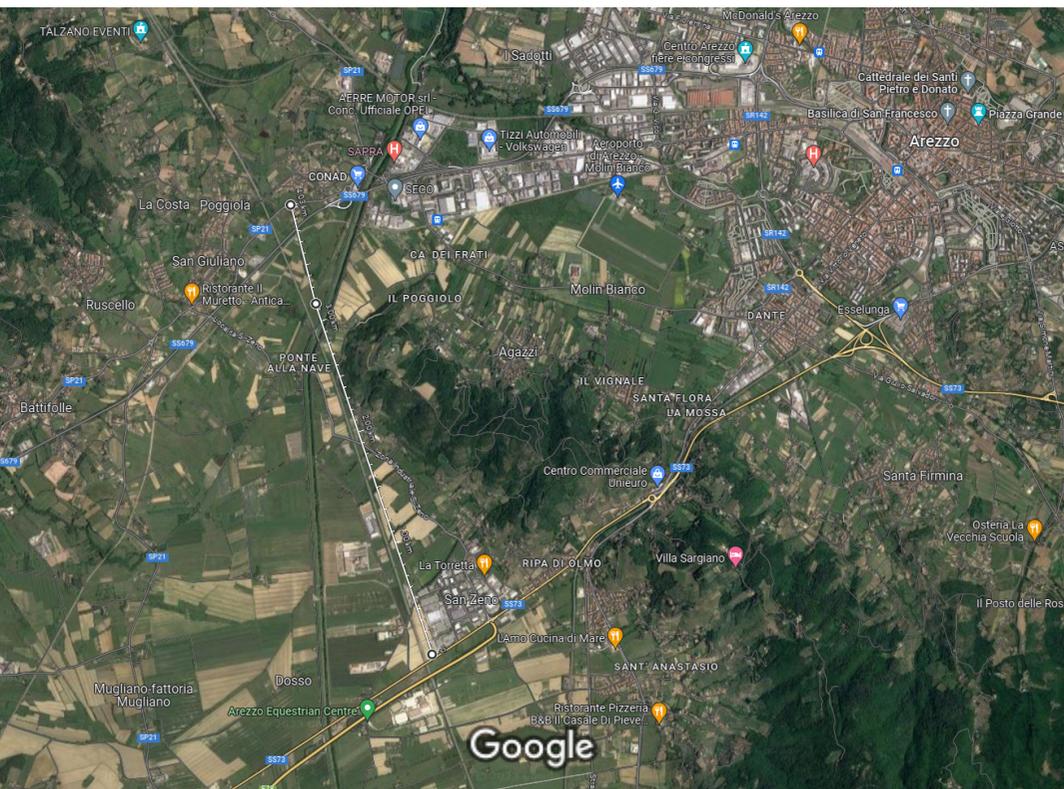
I deficit informativi contribuiscono a rendere ancora più evidente il pregiudizio che si prospetta a carico della collettività insediata e del territorio.

Le informazioni ambientali garantite dal D.LgVo n°152/2006 costituiscono il veicolo insostituibile, per convogliare nell'ambito del procedimento amministrativo, tutte le informazioni anche non tecniche utili alla determinazione del contenuto del provvedimento finale.

Pertanto i sottoscrittori del presente documento, tra cui figurano sia cittadini che aziende in relazione ai quali è già stata avviata la procedura preordinata all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, chiedono che le Autorità competenti dispongano l'apertura della VIA in relazione al progetto in oggetto.

Allegati:

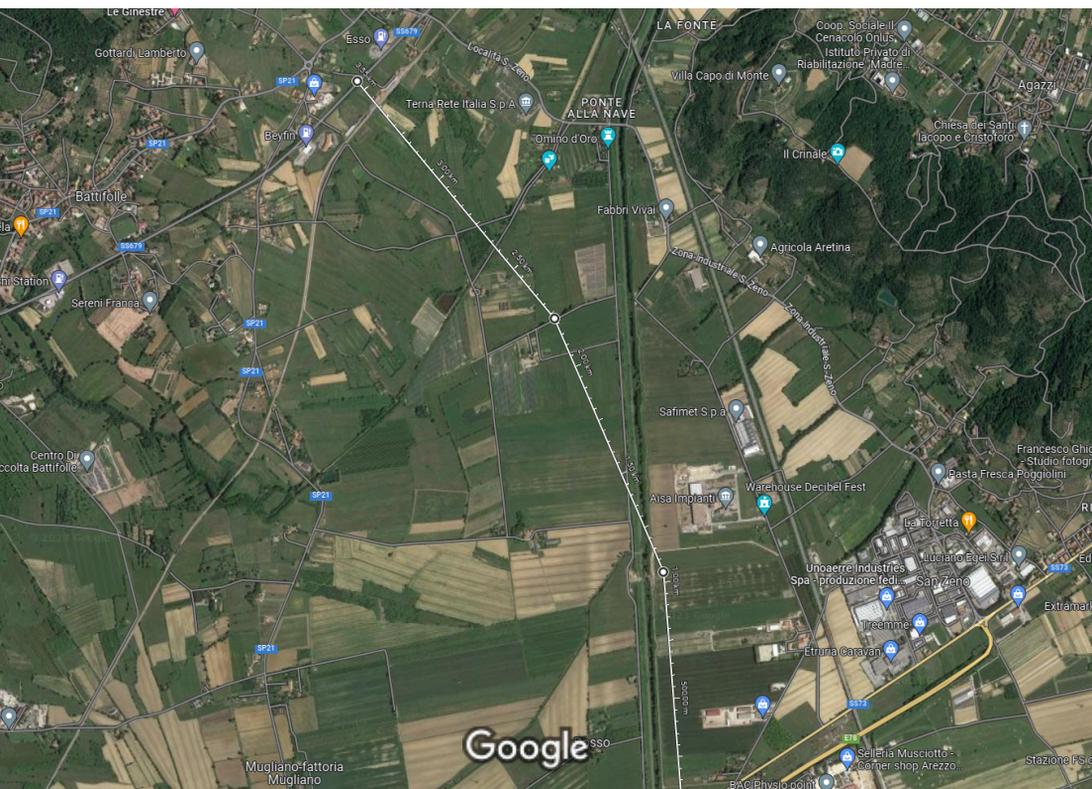
- 1) Individuazione su Google maps del percorso della bretella in progetto con indicazione della lunghezza.
- 2) Individuazione su Google maps del percorso alternativo proposto con indicazione della lunghezza.
- 3) Procure speciali per la sottoscrizione digitale e la presentazione telematica delle osservazioni di cittadini avvisati dell'esproprio
- 4) Procure speciali per la sottoscrizione digitale e la presentazione telematica delle osservazioni di cittadini portatori di interessi diffusi, interessi legittimi e diritti soggettivi lesi in via diretta e/o indiretta dall'opera Bretelle"



Immagini ©2023 CNES / Airbus,Landsat / Copernicus,Maxar Technologies,Dati cartografici ©2023 500 m

Misura distanza
Distanza totale: 4,03 km (2,51 mi)

Percorso Cbis



Immagini ©2023 CNES / Airbus,Landsat / Copernicus,Maxar Technologies,Dati cartografici ©2023 200 m

Misura distanza

Distanza totale: 3,55 km (2,21 mi)