



Comune di  
**CAMPIGLIA MARITTIMA**

Provincia di Livorno

SETTORE ASSETTO DEL TERRITORIO

---

Prot. n° \_\_\_\_\_

Campiglia, 6 LUGLIO 2011

Spett.le  
REGIONE TOSCANA  
Giunta Regionale  
Settore Grandi Infrastrutture  
di Trasporto  
Via Bardazzi, 19  
50127 FIRENZE

**oggetto: Autostrada A12 Rosignano Civitavecchia. Tratto Tarquinia San Pietro in Palazzi. Lotti 2, 3, 4, 5A, 5B, 6B. PROGETTO DEFINITIVO. Contributo ai sensi del D.Lgs n. 163/2006, articoli 165 e 167.**

In merito al progetto del nuovo Corridoio Tirrenico depositato dal soggetto concessionario SAT per gli adempimenti previsti dal D.Lgs n. 163/2006, si evidenzia, in via preliminare, la **non rispondenza alle prescrizioni** descritte ai punti 78.a, 78.b, 78.c, 78.d, del documento "Allegato A, Foglio Condizioni" del progetto preliminare approvato che interessano esclusivamente il territorio comunale di Campiglia Marittima.

Più in generale si deve necessariamente sottolineare che le modifiche complessive al progetto preliminare, in particolare la disapplicazione del punto 11 del citato documento del progetto preliminare che prevedeva la gratuità completa nel tratto Palazzi/Venturina, sono tali da configurare come necessaria una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, e non solo la verifica di ottemperanza alle prescrizioni.

1) **Pedaggiamento e viabilità locale**

Posto che ancora oggi non si ha la chiara rappresentazione del sistema di esenzione del pedaggio che SAT vorrà attuare a favore dei residenti, rimane la certezza che una quota di traffico che oggi transita sulla Variante Aurelia, si riverserà sulla viabilità ordinaria.

Il fenomeno del trasferimento di quote di traffico dall'autostrada alla viabilità ordinaria sarà direttamente proporzionale al costo della tariffa di pedaggio. Con livello di tariffa superiore a **0,10 €/km** sarà inevitabile che una quota rilevante del

---

volume complessivo di traffico leggero si trasferirà sulla SP 39 e sulla SR 206.

Questo fenomeno riguarderà sicuramente gli spostamenti di breve raggio, ma anche **il pendolarismo estivo e del fine settimana**, fino a ieri emblematicamente rappresentato dalle code per entrare sulla SR n. 206 all'altezza dell'uscita di Vada, così da evitare il transito sulla bretella autostradale Rosignano-Collesalveti.

Se è vero che il progetto definitivo è privo di qualsiasi riferimento al costo del pedaggio, lo scenario che si prospetta, annunciato informalmente dalla società SAT, prefigura una tariffa per l'utente non inferiore a **0,17 €/km**, e quindi un pedaggio, per esempio, nella tratta Venturina/Rosignano di **8,33 euro** per i non residenti e di **5,78 euro** per i residenti nel comune di Campiglia M.ma.

In questo quadro ipotetico, il nuovo Corridoio Tirrenico rappresenterà per i territori attraversati un elemento di fortissima penalizzazione dagli effetti ambientali devastanti e insostenibili.

In ordine a ciò non appare affatto convincente la tesi più volte espressa dalla società concessionaria secondo cui, con il tempo e l'abitudine, gli spostamenti di media e lunga percorrenza aventi per destinazione la costa livornese avverranno esclusivamente sulla sede autostradale. Convince di più l'ipotesi che delinea una quota fissa di traffico trasferito dalla futura autostrada alla SP Aurelia, costituito dal traffico commerciale e da coloro che conoscono la viabilità ordinaria del territorio poiché abituali utilizzatori di servizi turistici e residenze in loco.

Capitolo a parte merita la valutazione delle dinamiche del traffico pesante che trova nel polo siderurgico e portuale di Piombino motivo di origine e destinazione. Tale traffico pesante, che per una buona parte opera nel raggio di 30/50 km, in presenza di un sistema tariffario economicamente insostenibile, inevitabilmente troverà la naturale collocazione sulla viabilità ordinaria.

La viabilità ordinaria sulla quale si riverserà la quota aggiuntiva di traffico, è rappresentata unicamente dalla strada provinciale n. 39 Aurelia, la quale **non è in grado di sopportare incrementi di volume di traffico** sia per le ridotte dimensioni di banchina sia, soprattutto, per gli interventi di riqualificazione a ZTL effettuati nei centri abitati attraversati. Da questo punto di vista le dimensioni insufficienti della complanare di Venturina aggravano ulteriormente la situazione di sostenibilità della viabilità ordinaria.

#### **Effetti ambientali da valutare nel progetto definitivo:**

- aumento del traffico veicolare nella viabilità minore per effetto del costo del pedaggio, della riduzione solo temporanea a favore dei residenti, delle opere complementari assenti o di caratteristiche insufficienti;
- alterazione del clima acustico e atmosferico nei centri abitati e nei nuclei attraversati dalla SP 39;
- congestionamento della viabilità locale;

#### **INTERVENTI RICHIESTI:**

- piano tariffario in linea con il costo medio di tratte autostradali simili;
- adeguamento funzionale della SP 39 Vecchia Aurelia nel tratto San Vincenzo – Riotorto;

#### **2) opere complementari**

Se da una parte si riscontra nel progetto definitivo la presenza della **complanare di Venturina**, dall'altra si deve rimarcare l'assenza totale di qualunque intervento di adeguamento della SP 39 (allargamento a mt. 10,50 e rotatorie alle intersezioni), previsti invece nel progetto preliminare.

---

La prevista complanare di Venturina, comunque, non risponde per caratteristiche funzionali e geometriche alle esigenze cui deve assolvere, ovvero sia quelle di una **Strada extraurbana secondaria di tipo C1 o C2** tale da supportare il traffico leggero e pesante in transito sulla SP39 Aurelia in direzione nord-sud e viceversa non avente per destinazione l'abitato di Venturina.

Invece, inspiegabilmente, la prevista complanare di Venturina viene progettata nella categoria **Strada urbana di servizio**, la cui dimensione di carreggiata, pari a **2,75 metri** per corsia di marcia, risulta addirittura inferiore a quella prevista per le strade di quartiere dal Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione di nuove strade*".

Tale nuova strada, alla fine, anziché risultare una vera alternativa per la viabilità locale, avrà come risultato la totale inefficacia.

Ma la realizzazione della complanare di Venturina, così come configurata nel progetto definitivo, appare un'opera **del tutto inutile** poiché non è accompagnata dalla realizzazione delle opere di adeguamento funzionale e strutturale della SP n. 23ter delle Caldanelle, opere inserite nel progetto preliminare ma non più in quello definitivo.

Se il progetto definitivo dovesse rimanere così come elaborato, tutti i mezzi con portata superiore a 6,5 ton. (limitazione decretata con atto della Provincia di Livorno sulla SP 23ter) saranno costretti a transitare dal centro di Venturina, sia in direzione nord che in direzione sud, e la bretella posta a ridosso dell'autostrada perderebbe totalmente di significato.

La bretella di Venturina avrebbe dovuto assolvere anche come collegamento per la stazione di Campiglia M.ma attraverso la contemporanea realizzazione di un sovrappasso autostradale in corrispondenza di via dell'Areoport. La realizzazione di tale sovrappasso non è stata inserita nel progetto definitivo con il risultato che il traffico veicolare proveniente da nord e diretto alla stazione dovrà necessariamente passare dal centro di Venturina e dal sovrappasso di via Cerrini.

La mancata realizzazione di tale opera indebolirà notevolmente il progetto di recupero funzionale delle aree esterne e di accesso alla Stazione di Campiglia Marittima, cofinanziato dalla Regione Toscana nel 2010.

Nel progetto definitivo non è prevista, inoltre, la realizzazione della rotatoria all'intersezione tra la SS 398 e la SR 398 e la SP 39. Si evidenzia che il tronco della SS 398 che si dirama a partire dalla SP 39 deve essere considerato, di fatto, quale **raccordo del nuovo corridoio tirrenico**, così come è stato progettato per tutti i raccordi degli svincoli con la viabilità locale. Non è proponibile, infatti, che l'uscita e l'accesso all'autostrada avvenga con una intersezione a raso regolata da stop e precedenza.

#### **Effetti ambientali da valutare nel progetto definitivo:**

- aumento del traffico veicolare nella viabilità minore;
- inquinamento acustico e atmosferico;
- congestionamento e deterioramento della viabilità locale;

#### **INTERVENTI RICHIESTI:**

- realizzazione della complanare di Venturina secondo le caratteristiche geometriche e funzionali indicate dal D.M. 5/11/2001 per le Strade Extraurbane secondarie;
  - adeguamento funzionale e strutturale della SP 23ter delle Caldanelle e realizzazione di uno svincolo a rotatoria all'intersezione con la SP 39 Vecchia Aurelia;
  - realizzazione di uno svincolo a rotatoria all'intersezione tra la SS 398, la SP 39 e la SR 398;
-

- realizzazione del sovrappasso di via dell'Areoportò;
- arretramento della rotatoria prevista in via dell'Areoportò;

### 3) **cantierizzazione**

Dall'analisi del progetto definitivo non è ancora chiaro se tutte le operazioni di adeguamento della SS1 potranno avvenire "sotto traffico" oppure se sarà necessario operare anche in situazione di deviazione dei flussi sulla viabilità ordinaria. In tale eventualità si ribadisce che la viabilità ordinaria esistente non è assolutamente in grado di sostenere i volumi di transito derivanti dalla chiusura, anche solo notturna, della SS1 Aurelia.

A ciò si aggiunge la possibilità che parte dei mezzi d'opera impegnati nei lavori autostradali abbiano origine e destinazione dalle due cave presenti nel comune di Campiglia Marittima.

Tale scenario si è già potuto osservare durante i lavori del primo lotto del casello di Rosignano M.mo, nei quali è stata cooptata in subappalto l'impresa SALES spa, che in loc. Monte Valerio e Montorsi gestisce due attività estrattive unitamente ad impianti per la produzione di conglomerati bituminosi e cementizi. Pur se confinato al subappalto, l'impegno dei mezzi d'opera da parte della soc. SALES è stato numericamente importante e, in previsione, quando saranno aperti i cantieri a sud di Venturina, il traffico dei mezzi d'opera avranno tutto l'interesse al transito all'interno dell'abitato di Venturina per ridurre al minimo la percorrenza chilometrica.

#### **Effetti ambientali da valutare nel progetto definitivo:**

- aumento del traffico veicolare nella viabilità minore;
- aumento dei volumi di traffico pesante in uscita dalle cave di Campiglia;
- congestionamento del centro di Venturina;
- inquinamento acustico e atmosferico in ambito urbano;

#### **INTERVENTI RICHIESTI:**

- realizzazione anticipata degli interventi di adeguamento della viabilità minore (SP 23ter delle Caldanelle, SP 39 Vecchia Aurelia, SS 398 e SR 398);
- prevedere in sede di gara d'appalto una voce "*extra oneri per maggiore percorrenza chilometrica dei mezzi d'opera*" per i quali si dovrà prevedere l'obbligo di transito prevalente in sede SS 1;

### 4) **approvvigionamento inerti e scariche**

Mentre nel progetto preliminare si faceva riferimento alla possibilità che gli inerti occorrenti per le opere di adeguamento del corridoio tirrenico provenissero dalle cave della Val di Cornia (Monte Calvi, Monte Valerio, Montorsi, San Carlo), nel progetto definitivo non sembra esserci alcuna affermazione a tale proposito.

Posto che l'utilizzo di nuovo materiale inerte è quantitativamente limitato per effetto della tipologia d'intervento, è indispensabile conoscere le quantità e la provenienza di tale materiale inerte nonché i percorsi origine-destinazione dei mezzi d'opera.

A proposito dell'utilizzo di materiale inerte, si chiede che sia verificata la compatibilità tecnica dell'impiego di materiale proveniente dalla piattaforma TAP di Piombino e, eventualmente, considerata quale risorsa per il materiale da riempimento.

Medesimo ragionamento vale per le terre da scavo, che nel progetto preliminare

---

venivano indicate da recuperare nelle “cave dismesse” o in aree “deprese”, mentre non si ritrovano riferimenti nel progetto definitivo.

**Effetti ambientali da valutare nel progetto definitivo:**

- aumento del traffico pesante da e per le cave di Campiglia;
- interessamento della viabilità locale minore;
- alterazione del clima acustico e atmosferico;
- congestionamento della viabilità locale;

**INTERVENTI RICHIESTI:**

- utilizzo del materiale inerte proveniente dalla piattaforma TAP di Piombino;
- programma di smaltimento delle terre da scavo;

**5) opere di mitigazione**

In coerenza con quanto più volte affermato dalla Regione Toscana per la realizzazione di un'autostrada “ambientalizzata” non appaiono con evidenza quali opere si intendono realizzare per mitigare e ridurre l'impatto del nuovo tratto autostradale: dalle barriere fonoassorbenti in prossimità di abitati e nuclei sparsi; dall'impiego di asfalto a bassa rumorosità; dalla piantumazione di essenze arboree lungo il tracciato e in corrispondenza degli svincoli.

Da questo punto di vista il progetto definitivo è fortemente carente di tutti quegli elementi di valorizzazione ambientale che oggi connotano le più recenti opere autostradali, e che maggiormente dovrebbero connotare un'opera che si autodefinisce a basso impatto ambientale.

Se attualmente, per lunghi tratti della SS1 Variante Aurelia, sono presenti un'alta varietà di essenze arboree e arbustive tali da costituire una vera barriera vegetazionali, per la nuova autostrada si afferma che **“proprio per la presenza dell'infrastruttura ferroviaria affiancata per lunghi tratti a brevissima distanza, gli elementi a verde risultano assai limitati”**. La scarsa considerazione delle barriere vegetazionali è evidente sia lungo tutto il tronco nord dell'autostrada sia in prossimità degli svincoli di entrata e uscita. Per lo svincolo di Venturina si afferma che **“sono stati previsti interventi a verde di estensione limitata: in particolare la costruzione di alcuni tratti di filari alberati e di siepi arbustive”**.

**Effetti ambientali da valutare nel progetto definitivo:**

- alterazione del clima acustico e atmosferico;

**INTERVENTI RICHIESTI:**

- utilizzo di tappeto d'usura stradale fonoassorbente;
  - realizzazione di barriere antirumore in prossimità di tutti i centri abitati e dei nuclei e case sparse poste ad una distanza inferiore a mt. 100 dal corridoio;
  - realizzazione di barriere vegetazionali lungo il corridoio e isole verdi in corrispondenza di tutti gli svincoli;
-