



Comune di Campiglia Marittima

Segreteria Generale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Atto n° 85 del 26/08/2011

OGGETTO: Progetto definitivo Autostrada Tirrenica A12. Presa d'atto delle valutazioni tecniche inviate alla Regione Toscana.

Il giorno **26/08/2011** alle ore **10:00** nella sede comunale, si riunisce la Giunta Comunale per trattare gli argomenti posti all'ordine del giorno.

Presiede l'adunanza **il Sindaco** **Avv. Soffritti Rossana**

Sono intervenuti i Signori:

		Presente	Assente
Soffritti Rossana	Sindaco	*	-
Fossi Elena	Assessore	*	-
Bertocchi Jacopo	Assessore	*	-
Paladini Mario	Assessore	-	*
Del Seppia Barbara	Assessore	*	-
Casini Simona	Assessore	-	*

Assiste **Il Segretario Dott.ssa Paradiso Teresa Teodolinda**

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti per poter deliberare, dichiara aperta la seduta.

La Giunta Comunale

Dato atto che con nota del 22/06/2011, assunta al protocollo generale di questo Comune al n. 0012639 del 30 giugno 2011, la SAT, Società Autostrada Tirrenica, ha trasmesso il progetto definitivo del completamento autostradale della A12, tratto San Pietro in Palazzi – Tarquinia, lotti 2,3,4, 5A,5B e 6B, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006;

Dato atto che con nota del 22/06/2011, assunta al protocollo generale di questo Comune al n. 0013111 del 7 luglio 2011, la SAT, Società Autostrada Tirrenica, ha trasmesso il progetto definitivo del "corridoio tirrenico", in preparazione della conferenza di servizi e per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA;

Ricordato che:

- l'approvazione dei progetti delle infrastrutture ed insediamenti di cui al D.lgs. n. 190 del 20 Agosto 2002, di attuazione della legge n. 443 del 21 Dicembre 2001 in materia di rilancio delle attività produttive, avviene d'intesa tra lo Stato e le regioni nell'ambito del CIPE allargato ai presidenti delle regioni e province autonome interessate;
- con delibera n. 121 del 21/12/2001 il CIPE, ai sensi della citata legge 443/2001, approvata il 1° programma delle opere strategiche includendo in esse l'asse autostradale "Cecina – Civitavecchia";
- l'ANAS Spa, quale soggetto aggiudicatore, in data 7 Luglio 2005 trasmise al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto preliminare approvato dell'asse autostradale "Rosignano – Civitavecchia", nonché lo studio di impatto ambientale redatto dalla SAT;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota del 11/04/2006, trasmise il proprio parere favorevole sul progetto preliminare condizionato a prescrizioni e raccomandazioni;
- la Regione Toscana espresse il proprio parere favorevole con delibera della Giunta n. 470 del 26/06/2006, anch'essa contenente prescrizioni;
- il CIPE, recependo le prescrizioni e raccomandazioni sopra richiamate, con propria delibera n. 116 del 18/12/2008, approvò il progetto preliminare della nuova autostrada tirrenica;

Premesso altresì che risultano facenti parte di accordi separati e distinti le seguenti opere complementari:

- accordo di programma fra Istituzioni e SAT per la SS 398;
- accordo Stato/Regione per il Lotto 0 Maroccone-Chioma;

Vista la nota della Regione Toscana, Direzione Generale delle Politiche Territoriali Ambientali per la Mobilità, del 5 luglio 2011, nostro prot. n. 0013436 del 13 luglio 2011, con la quale si chiedeva agli enti interessati l'espressione di apposito parere tecnico;

Vista altresì la nota della Regione Toscana, Direzione Generale della Presidenza, dell'11 luglio 2011, nostro prot. n. 0013971 del 22 luglio 2011, con la quale si comunicava l'avvio del procedimento in materia di V.I.A. nonché l'espressione di apposito parere tecnico;

Vista, per questo ultimo aspetto, la successiva richiesta di chiarimenti formulata al Ministero dell'Ambiente da parte della Regione Toscana, Direzione Generale della Presidenza, in data 1 agosto 2011, in merito al procedimento di V.I.A. e alla verifica di ottemperanza;

Visto altresì che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con propria n. 27714 del 13/07/2011, convocava ai sensi del citato art. 166 del D.lgs. 163/2006 la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo per il giorno 3 Agosto 2011;

Ritenuto di dover far emergere, in ordine generale, le seguenti considerazioni di merito:

- la realizzazione del corridoio tirrenico attraverso il completamento autostradale Livorno/Civitavecchia rappresenta un obiettivo strategico d'interesse regionale e nazionale;
- l'Autostrada A12 è perciò un'opera nazionale per le sue ricadute economiche e sociali, la cui realizzazione pertanto deve porsi quale obiettivo primario all'interno degli atti di programmazione nazionale delle infrastrutture e della mobilità, anche attraverso specifici impegni finanziari da parte del Governo;
- il completamento del corridoio autostradale tirrenico radica il suo presupposto non tanto nel collegamento più veloce tra il nord e il sud del paese, quanto piuttosto nel divenire occasione di radicamento sui territori di nuove imprese e nuove opportunità di lavoro, per incrementare i traffici commerciali con i paesi del nord Europa sfruttando le potenzialità del sistema portuale del tirreno e di conseguenza il trasporto via mare che deve essere incentivato;
- la scelta iniziale per la tratta Rosignano/Civitavecchia di utilizzare il tracciato esistente della strada statale Aurelia, così da ridurre l'impatto ambientale, il consumo del territorio e contenere i costi, contemperava l'esigenza dei residenti di muoversi nelle brevi e medie percorrenze senza pagamento di pedaggio;
- la cancellazione del presupposto della gratuità per gli spostamenti all'interno di tratte di 30/40 km di percorrenza cambia radicalmente l'impostazione progettuale e pertanto il giudizio complessivo finale, potendosi prevedere che una parte consistente del traffico leggero e pesante si riverserà inevitabilmente sulla viabilità ordinaria, i cui effetti, anche di carattere ambientale, non sono stati né quantificati né analizzati dal progetto definitivo;
- il piano tariffario del pedaggiamento, pertanto, diviene il solo strumento che garantisce finanziariamente l'investimento di SAT nell'arco temporale di validità della concessione ministeriale. Ma le tariffe annunciate, e non presenti all'interno del progetto definitivo, circa 0,17 €/km per i veicoli di classe A, preannunciano un costo di percorrenza così elevato da non trovare alcun paragone di confronto in tutta la rete autostradale italiana, neanche là dove i percorsi autostradali di vera montagna presentano una significativa presenza di gallerie e viadotti;
- le richieste formulate dal Comune di Campiglia Marittima in sede di progetto preliminare fondavano la loro ragione sulle presunte conseguenze dell'infrastruttura sulla vita sociale, ambientale ed economica dei cittadini residenti;
- le opere compensative previste nel territorio del Comune di Campiglia Marittima sono del tutto insufficienti a garantire la sostenibilità del nuovo corridoio autostradale in ragione degli spostamenti di volume di traffico sulla viabilità ordinaria;
- la prevista chiusura di gran parte delle aree di servizio non affronta la problematica della ricollocazione al lavoro di coloro che attualmente risultano occupati, e il previsto mantenimento delle due aree di servizio nel territorio di Campiglia Marittima non risolve affatto il tema della salvaguardia delle attività economiche esistenti, che nel caso dell'autogrill attualmente presente in corsia sud della SS1 Aurelia assume connotati paradossali e difficilmente comprensibili;

Dato atto che il Comune di Campiglia Marittima ha inoltrato alla Regione Toscana, Direzione Generale delle Politiche Territoriali Ambientali per la Mobilità, con nota prot. n. 0014094 del 27 luglio 2011, le proprie valutazioni di merito;

Dato atto che il Comune di Campiglia Marittima ha inoltrato alla Regione Toscana, Direzione Generale della Presidenza, con nota prot. n. 0014095 del 27 luglio 2011, le proprie valutazioni di merito;

Dato atto che il Sindaco del Comune di Campiglia Marittima ha partecipato alla conferenza di servizi convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi del citato art. 166 del D.lgs. 163/2006, nella quale ha espresso le proprie valutazioni negative sul progetto definitivo del corridoio tirrenico così come presentato dalla società proponente;

Rilevato, alla luce delle modifiche sostanziali al progetto preliminare indotte dal nuovo sistema di esazione nonché dalla assenza o dalla mancanza di opere compensative presenti, non è possibile procedere positivamente alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA;

Visto il parere, in ordine alla regolarità tecnica/contabile espresso a riguardo - in forma favorevole - dal dirigente responsabile del servizio interessato e dal dirigente responsabile di ragioneria ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 - 1° comma - del D.Lgs. 18 agosto 2000, n.267, T.U.E.L.;

A voti unanimi espressi in modo palese

DELIBERA

- 1) di condividere e fare proprie le valutazioni contenute nei documenti predisposti dagli uffici comunali, allegati al presente atto, ed inviati alla Regione Toscana nell'ambito dei procedimenti aperti per l'approvazione del completamento autostradale della A12, tratto San Pietro in Palazzi – Tarquinia, lotti 2, 3, 4, 5A, 5B e 6B;
- 2) di dare atto che il progetto definitivo depositato agli atti comunali presenta elementi di forte impatto sul territorio, sui fattori sociali e ambientali, sui requisiti di vivibilità e sicurezza, tali da configurare un parere complessivamente negativo;
- 3) di dare atto che, alla luce delle modifiche sostanziali al progetto preliminare indotte dal nuovo sistema di esazione nonché dalla assenza o dalla mancanza di opere compensative presenti, non è possibile procedere positivamente alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA;
- 4) di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri finanziari.
- 5) di dare atto che lo stesso sarà pubblicato ai sensi di legge all'Albo Pretorio Telematico nonché sul sito web istituzionale.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

il Sindaco Avv.
Soffritti Rossana

IL SEGRETARIO GENERALE

Il Segretario Dott.ssa Paradiso
Teresa Teodolinda

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Copia della presente deliberazione è pubblicata all'albo pretorio ai sensi del 1° comma dell'art. 124 del T.U.E.L approvato con D.Lgs. n° 267/2000 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi.

Campiglia Marittima, li _____

Il Segretario Generale
Dott.ssa Teresa Teodolinda Paradiso

ESTREMI PER L'ESECUTIVITA'

Divenuta esecutiva il _____ ai sensi del 3° comma dell'art. 134 del T.U.E.L approvato con D.Lgs. n° 267/2000.

IL SEGRETARIO GENERALE
Dott.ssa Teresa Teodolinda Paradiso



Comune di
CAMPIGLIA MARITTIMA

Provincia di Livorno

SETTORE ASSETTO DEL TERRITORIO

Prot. n° _____

Campiglia, 26 LUGLIO 2011

Spett.le
REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale
Settore Grandi Infrastrutture
di Trasporto Strategiche
Via Bardazzi, 19/21
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.

1) 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 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”, e 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 ulteriormente 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.

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'Areoport;
- arretramento della rotatoria prevista in via dell'Areoport;

2) 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.

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;

3) approvvigionamento inerti e discariche

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, e quindi l'impatto sulla viabilità locale..

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.

INTERVENTI RICHIESTI:

- controllo e gestione dei mezzi d'opera provenienti dalle cave di Campiglia;
- utilizzo del materiale inerte proveniente dalla piattaforma TAP di Piombino;
- programma di smaltimento delle terre da scavo;

4) 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 vegetazionale, 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"*.

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;

5) 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.

Il piano tariffario annunciato da SAT prefigura un costo chilometrico non inferiore a **0,17 €** 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 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 carreggiata 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.

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;

6) stazioni di servizio oil e non oil

Nel territorio comunale sono presenti due aree di servizio che il progetto definitivo prevede di confermare. Tuttavia la conferma della previsione di tali aree di servizio passa attraverso l'esproprio delle aree e degli impianti e la successiva gara per l'affidamento della gestione.

Nell'ambito della stazione di servizio posta in corsia sud è presente, disgiuntamente dalla stazione di rifornimento carburanti, una struttura privata destinata a self service e autogrill, realizzata nel 2001 dagli stessi gestori, e dotata di apposita concessione ANAS . Le caratteristiche sia costruttive sia di prodotti esposti di tale struttura commerciale la rendono unica nel panorama di attività collegate ad arterie stradali, la cui perdita rappresenterebbe per il territorio della Val di Cornia una fortissima penalizzazione sotto il profilo occupazionale (21 addetti) e di promozione del territorio.

L'ipotesi che si prospetta nel progetto definitivo è il completo isolamento funzionale dell'autogrill esistente, derivante sia dall'impossibilità di accesso diretto dalla nuova autostrada, sia dalla realizzazione di una nuova attività *non oil* nell'ambito della concessione di SAT per la gestione dell'area di servizio.

Si sottolinea con forza che l'autogrill esistente **non ha alcuna possibilità di una futura utilizzazione autonoma**, poiché la sua progettazione e realizzazione è avvenuta esclusivamente in funzione degli utenti della SS1 Variante Aurelia e unitariamente con la stazione di rifornimento carburanti.

Si segnala inoltre che tale isolamento potrebbe, in parte, riguardare anche il Motel che se pur autonomo dalla SS1, risulta funzionalmente connesso con la stessa area di servizio attraverso una permeabilità pedonale.

INTERVENTI RICHIESTI:

- mantenimento dell'autogrill esistente nell'ambito dell'area di servizio e affidamento tramite concessione dei soli servizi oil;
- mantenimento del collegamento funzionale pedonale con il Motel;

7) conformità urbanistica e vincoli sovraordinati

Le opere complementari e compensative previste dal progetto definitivo, nonché quelle richieste, sono conformi alla strumentazione urbanistica comunale e interessano beni sottoposti a tutela dal D.Lgs 42/2004.

In conclusione, visto il progetto definitivo del nuovo corridoio tirrenico depositato agli atti e per quanto sopra esposto, questo comune ritiene che non sussistano i presupposti per esprimere un parere favorevole.

**Il Sindaco
Rossana Soffritti**



Comune di
CAMPIGLIA MARITTIMA

Provincia di Livorno

SETTORE ASSETTO DEL TERRITORIO

Prot. n° _____

Campiglia, 26 LUGLIO 2011

Spett.le
REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale
Settore Valutazione Impatto
Ambientale
Piazza dell'Unità Italiana, 1
50123 FIRENZE

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

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 da ritenersi **sostanziali** e perciò tali da configurare come necessaria una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, e non solo la verifica di ottemperanza alle prescrizioni emerse in sede di progetto preliminare.

In particolare:

1) **Pedaggiamento e viabilità locale**

Posto che ancora oggi non si ha la chiara rappresentazione del sistema tariffario del pedaggio nonché le modalità di esenzione 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 carreggiata sia per gli interventi di riqualificazione a ZTL effettuati nei centri abitati attraversati.

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 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 che il Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione di nuove strade*" prevede per le nuove strade di quartiere.

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 ancor più 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** (oggi, in realtà, stazione della Val di Cornia, in considerazione della progressiva dismissione operata da RFI delle corse da e verso Piombino e sostituite con trasporto su gomma) attraverso la contemporanea realizzazione di un sovrappasso autostradale in corrispondenza di via dell'Areoporto. 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. A tale proposito 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 per tutti i raccordi 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 discariche**

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;

6) stazioni di servizio oil e non oil

Nel territorio comunale sono presenti due aree di servizio che il progetto definitivo prevede di confermare. Tuttavia la conferma della previsione di tali aree di servizio

passa attraverso l'esproprio delle aree e degli impianti e la successiva gara per l'affidamento della gestione.

Nell'ambito della stazione di servizio posta in corsia sud è presente, disgiuntamente dalla stazione di rifornimento carburanti, una struttura privata destinata a self service e autogrill, realizzata nel 2001 dagli stessi gestori, e dotata di apposita concessione ANAS .

L'ipotesi che si prospetta nel progetto definitivo è il completo isolamento funzionale dell'autogrill esistente, derivante sia dall'impossibilità di accesso diretto dalla nuova autostrada, sia dalla possibilità di realizzare una nuova attività *non oil* nell'ambito della concessione di SAT per la gestione dell'area di servizio.

L'isolamento potrebbe riguardare anche il Motel che risulta funzionalmente connesso con la stessa area di servizio.

Effetti ambientali da valutare nel progetto definitivo:

- duplicazione del servizio ristorante e autogrill ;

INTERVENTI RICHIESTI:

- mantenimento dell'autogrill esistente, come unico presidio funzionalmente connesso con l'area di servizio a Venturina, corsia sud;
- possibilità del collegamento pedonale tra l'area di servizio e il Motel esistente;

**Il dirigente
Alessandro Grassi**
