



Comune di Campiglia Marittima

Segreteria Generale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Atto n° 14 del 29/02/2012

OGGETTO: Progetto definitivo Autostrada A12, lotto 2 e 3. Proponente Società Autostrada Tirrenica spa. Valutazioni e osservazioni in materia di VIA. Analisi della documentazione integrativa. Parere del Comune di Campiglia Marittima. Presa d'atto.

Il giorno **29/02/2012** 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 | * | - |
| Pedroni Paolo | Assessore | * | - |
| Benedettini Gianfranco | 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

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, approva 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;

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;

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;

Vista la delibera di Giunta Comunale n° 85 del 26 Agosto 2011 con la quale si esprime parere negativo al progetto definitivo presentato dal soggetto proponente;

Vista la richiesta di integrazioni al progetto definitivo formulata dalla Regione Toscana con proprio atto di Giunta Regionale n° 990 del 16/11/2011;

Viste le integrazioni elaborate dalla soc. SAT spa, depositate in data 9/02/2012 e trasmesse al Comune di Campiglia Marittima con posta PEC dalla Regione Toscana in data 14/02/2012, prot. n° 0003093;

Visto, in particolare, le integrazioni formulate per i punti 11, 14, 77a, 77b, 77c, 77d delle prescrizioni CIPE 2008;

Ritenuto di dover far emergere, a seguito delle integrazioni formulate dalla soc. SAT spa, le seguenti e ulteriori considerazioni di merito:

- 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;
- le integrazioni al punto 11 delle prescrizioni CIPE formulate dal soggetto proponente in tema di pedaggio, eludono totalmente le richieste avanzate dalla Regione Toscana;
- le integrazioni ai punti 77a, 77b, 77c, 77d, formulate dal soggetto proponente in riferimento al territorio comunale, riconfermano senza alcuna modifica migliorativa la natura delle opere compensative già inserite nel progetto definitivo presentato;
- 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;

Vista, in particolare, la proposta irricevibile avanzata dal soggetto proponente di voler separare completamente i progetti e le relative procedure VIA dei lotti a nord di Grosseto da quelli a sud di Grosseto, poiché per questi ultimi la soc. SAT spa non è riuscita a formulare una proposta progettuale in linea con le richieste della Regione Toscana e dei territori locali;

Preso atto, perciò, che per la tratta a sud di Grosseto le integrazioni formulate dalla soc. SAT spa rimandano ad una tempistica progettuale e realizzativa indefinita, tale da non escludere anche la permanenza, in tutto o in parte, dell'attuale assetto viario e, in definitiva, di un corridoio autostradale ancora incompleto e quindi depotenziato nella sua motivazione fondativa;

Visto il documento tecnico predisposto dal Dirigente competente, allegato come parte integrante e sostanziale;

Rilevato che, alla luce delle integrazioni elaborate dalla soc. SAT spa al progetto definitivo, non possono considerarsi ottemperate le prescrizioni VIA di cui ai punti 11, 14, 77a, 77b, 77c, 77d della delibera CIPE n. 116 del 18/12/2008;

Visto in tal senso lo Statuto Comunale ed il Decreto Legislativo 267/2000;

Visti i pareri resi ai sensi dell'art. 49, comma 1 del D.Lgs. 267/2000 in merito alla regolarità tecnica e contabile;

Con voti unanimi, espressi per alzata di mano

DELIBERA

- 1) di prendere atto e fare proprie le valutazioni contenute nel documento predisposto dagli uffici comunali, allegato al presente atto, ed inviato in data odierna alla Regione Toscana nell'ambito del procedimento di VIA nazionale;

- 2) di dare atto che il progetto definitivo, anche dopo le integrazioni formulate dal soggetto proponente, conserva 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 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

Campiglia, 28 febbraio 2012

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

oggetto: Procedimento di valutazione di impatto ambientale nazionale. Progetto definitivo completamento Autostrada A12, lotto 2 e 3. Proponente Società autostrada Tirrenica spa. Valutazioni e osservazioni in materia di VIA ai sensi del comma 4, art. 167 del D.Lgs n. 163/2006. DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA. PARERE.

Visto il progetto definitivo del nuovo Corridoio Tirrenico depositato dal soggetto concessionario SAT per gli adempimenti previsti dal D.Lgs n. 163/2006;

Visto la richiesta di integrazioni formulata dalla Regione Toscana con proprio atto di Giunta Regionale n° 990 del 16/11/2011, anche sulla base dei pareri emessi dalle singole amministrazioni provinciali e comunali;

Viste le integrazioni formulate dalla soc. SAT spa, depositate in data 9 febbraio 2012 e trasmesse al Comune di Campiglia Marittima con posta PEC dalla Regione Toscana in data 14/02/2012, prot. n° 0003093;

Visti, in particolare, i punti 11, 14, 77a, 77b, 77c, e 77d delle prescrizioni CIPE sul progetto preliminare, ed il nuovo parere del Comune di Campiglia M.ma di seguito riportato;

Prescrizione 11

formulazione prescrizione CIPE

“in merito al sistema di esazione presentato, confermare la scelta della gratuità di tutti gli svincoli compresi tra Rosignano Sud e Riotorto, e tra Follonica Nord e Grosseto Sud”;

valutazione Regione Toscana

Non è possibile affermare che la prescrizione è ottemperata. Per l'ottemperanza è necessario che in merito al sistema di esazione, nel caso in cui venga confermata la scelta della non gratuità di tutti gli svincoli compresi tra Rosignano Sud e Riotorto, e tra Follonica Nord e Grosseto Sud, sia presentato, previo idoneo studio degli impatti che tale scelta genera sui flussi di traffico nella viabilità locale e conseguentemente sulle matrici ambientali coinvolte, il progetto delle opere complementari in grado di garantire la mitigazione di detti impatti, soprattutto in relazione alla sicurezza, alla salute pubblica e ai livelli di servizio delle infrastrutture locali interessate. Ciò anche attraverso un sistema di esazione compatibile con l'esigenza di evitare lo spostamento del traffico di attraversamento dell'autostrada verso la viabilità locale.

Tale sistema potrà prevedere forme di esenzione per i residenti, nonché sistemi di riduzione progressiva del pedaggio per gli utenti che fanno un uso ricorrente dell'autostrada stessa. Il sistema di esazione eventualmente individuato deve essere descritto in maniera esauriente anche attraverso l'esemplificazione delle molte modalità di utenza dell'infrastruttura, illustrando, se necessario, più soluzioni alternative e tenendo conto della presenza di centri di servizio (ospedali, scuole, ecc) attrattori di traffico intercomunale. Per l'individuazione delle problematiche di cui trattasi si veda a titolo di esempio l'estratto dei pareri dei Comuni di Campiglia Marittima e Gavorrano di cui all'Allegato C, rispettivamente punti 1 e 3

Integrazione SAT

Come esposto nell'elaborato STP002 – Integrazione alla verifica di ottemperanza dei lotti 2 e 3”, consegnato da SAT al Ministero dell'Ambiente in data 10.XI.2011, si precisa che il sistema di controllo e pedaggiamento previsto dal progetto definitivo, in sostituzione di quello contemplato dal progetto preliminare, risponde all'obiettivo di assicurare una maggiore equità della leva del pedaggio, una gestione più innovativa del controllo del traffico, la riduzione dei tempi di attesa per le operazioni di esazione del pedaggio con minori emissioni inquinanti in atmosfera e relativo risparmio di carburante; ottenendo al contempo una significativa riduzione dei costi di investimento dell'opera e dei costi di gestione della stessa.

Va sottolineato che fittizia e non rispondente al vero è l'affermazione che con il “sistema aperto”, previsto dal progetto preliminare, si assicurava la gratuità degli spostamenti tra Rosignano e Rio Torto e tra Follonica Nord e Grosseto. Il sistema ipotizzato prevedeva la realizzazione di tre barriere a Rosignano, Follonica e Grosseto ed il controllo degli svincoli nelle immediate vicinanze delle barriere, con l'imposizione di un pedaggio forfettario, a cominciare dalla nuova barriera di Rosignano Nord, imposto a prescindere dai chilometri effettivamente percorsi (in contrasto con quanto previsto dalla Direttiva Europea Eurovignette). Tale sistema fa pagare all'utente in attraversamento ai punti di esazione il pedaggio proprio e il costo della gratuità riconosciuta agli altri utenti.

Il nuovo sistema che verrà realizzato utilizzando le più avanzate tecnologie per l'identificazione automatica del veicolo e per il tele pedaggio, consente così la tracciabilità di ogni singolo spostamento, consente di attribuire un pedaggio strettamente correlato alla percorrenza effettuata e nel contempo spalma l'onerosità

dello stesso in maniera da renderlo più sostenibile. Peraltro proprio l'adeguamento delle viabilità esterne consente percorsi alternativi. Tale operazione è integrata con una previsione di esenzione, per le brevi percorrenze, per gli utenti muniti di Telepass per un periodo di cinque anni rivedibile. Con il nuovo sistema il controllo del pedaggiamento non avverrà agli svincoli, ma sarà un sistema aperto ma virtualmente chiuso, con l'installazione di portali "Free Flow Multilane" su tutto il tracciato, dotati di speciali apparecchiature di controllo. Tali portali, installati in itinere tra uno svincolo e l'altro, integrano le barriere di esazione poste ad una interdistanza media di circa 40/50 km. Le stesse barriere di esazione, oltre ai prudenti sistemi di controllo tradizionali (piste tlp, automatiche e manuali) saranno dotate di piste Free – Flow, senza canalizzazioni in corsie, con le stesse apparecchiature di controllo dei portali.

PARERE Comune di Campiglia Marittima

L'integrazione elaborata da SAT spa su tale punto elude la richiesta di chiarimenti formulata dalla Regione Toscana e dal Comune di Campiglia Marittima.

Innanzitutto occorre ricordare che la Valutazione di Impatto Ambientale effettuata sul progetto preliminare fonda il proprio parere favorevole anche sulla gratuità del tratto Cecina – Venturina.

Infatti, è vera l'affermazione che per gli svincoli aperti di tale tratta il progetto preliminare prevedeva la totale gratuità, mentre per gli svincoli semi-aperti erano progettati sistemi di dissuasione che avrebbero impedito l'uscita e l'immediato rientro in autostrada prima della barriera di esazione.

E' per questo motivo che è stato richiesto, e previsto, l'allargamento a 10,50 mt. della SP 39 Aurelia nel tratto Venturina-Riotorto; proprio perché gli utenti abituali sarebbero usciti allo svincolo di Venturina per non transitare né dallo svincolo semiaperto di Riotorto né dalla barriera di Follonica.

In questa sede non rileva affatto la presunta maggiore equità del sistema del pedaggio proposto da SAT nel progetto definitivo, così come non rileva l'applicazione di sistemi avanzati di rilevamento e controllo ai fini della tracciabilità del veicolo e dell'applicazione del relativo pedaggio.

Qua rileva solo il fatto che le analisi valutative condotte sul progetto preliminare escludevano qualsiasi tipo di osservazione delle matrici ambientali sulla viabilità ordinaria, sui centri urbani e le frazioni attraversate, non essendo, questi, interessati da fenomeni di riversamento di traffico, se non in corrispondenza delle barriere e degli svincoli semiaperti sopra richiamati.

A ciò si aggiunge che nel progetto preliminare, così come del resto anche nel progetto definitivo, non vi è alcun riferimento al sistema tariffario (costo €/km suddiviso per classe di veicoli) così come non vi è oggi, nel progetto definitivo, l'esplicazione delle modalità di esenzione o riduzione del pedaggio in favore dei residenti.

A tale proposito, pertanto, chiediamo che il progetto definitivo dimostri – e valuti – l'indifferenza del sistema tariffario verso il trasferimento di traffico dall'autostrada alla viabilità ordinaria. Chiediamo inoltre che sia applicato il principio della maggiore equità della leva del pedaggio, che il proponente pone alla base delle modifiche progettuali, anche alla gestione tariffaria complessiva dell'opera. Chiediamo cioè che le tariffe di tale nuova autostrada siano paragonabili con quelle applicate sul resto della rete autostradale italiana, o quantomeno equivalenti con quelle oggi applicate dalla stessa soc. SAT spa nelle tratte gestite in concessione. Ciò dovrebbe risultare tanto più semplice quanto effettivamente l'innovazione tecnologica che SAT propone di voler applicare al controllo del transito comporterà *“una significativa riduzione dei costi di investimento dell'opera e dei costi di gestione della stessa”*.

Verifica di ottemperanza

In considerazione della natura delle integrazioni formulate dal proponente e sulla base di quanto sopra esposto, si ritiene che la prescrizione di cui al punto 11 del documento CIPE non sia stata ottemperata. Pertanto si chiede la modifica del progetto definitivo o, in alternativa, l'avvio di una nuova procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sulla base della modifica apportata.

Effetti ambientali da sottoporre a nuova valutazione

- Effetti dovuti all'aumento del traffico veicolare nella viabilità minore per effetto sia dell'eliminazione della gratuità del pedaggio nella tratta Cecina-Venturina, sia del costo estremamente elevato del pedaggio nonché dei benefici tariffari solo temporanei a favore dei residenti;
- Effetti dovuti alla mancanza di opere complementari previste nel progetto preliminare o di caratteristiche tecnico-funzionali insufficienti;
- Effetti sul clima acustico e atmosferico nei centri abitati e nei nuclei attraversati dalla SP 39;
- Effetti di congestionamento della viabilità locale;

Prescrizione 14

formulazione prescrizione CIPE

“approfondire il progetto di cantierizzazione teso a minimizzare gli effetti sulle componenti ambientali, sul paesaggio, sulla socioeconomia, sul traffico anche in relazione all'uso e all'adeguamento della viabilità locale, prevedendo i conseguenti adeguamenti strutturali e delle pavimentazioni delle strade locali.

A tal fine, deve essere approfondito lo studio della mobilità con particolare riferimento agli scenari relativi ai flussi turistici anche sulle viabilità secondarie. Il progetto di cantierizzazione deve garantire il mantenimento dell'attuale capacità di traffico della Variante Aurelia fino a Grosseto Sud e dell'Aurelia a sud di Grosseto, e deve prevedere un cronoprogramma dei lavori che riporti l'organizzazione della viabilità locale nelle diverse fasi di esecuzione degli stessi, tenendo in considerazione prioritaria la vocazione turistica dei luoghi”;

valutazione Regione Toscana

Per entrambi i lotti 2 e 3 il Proponente non fa riferimento alla movimentazione dei materiali nei cantieri attraverso l'utilizzo di mezzi pesanti, né fornisce informazioni riguardanti il traffico indotto dai cantieri, costituito tipicamente da veicoli pesanti che trasportano i materiali sia di costruzione che di scavo derivanti dalle attività dei cantieri soprattutto per i cantieri mobili. Non è stato valutato l'impatto complessivo di questo traffico soprattutto sulla viabilità secondaria che permette di raggiungere sia i cantieri principali fissi (cantieri operativi) che i cantieri mobili (“lungo linea” e “opere d'arte”) oppure i flussi da/per le cave utilizzate per le operazioni di costruzione. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 sono necessari: - lo studio della mobilità che tenga conto del traffico indotto dai cantieri sia mobili che fissi (cantieri operativi);

Integrazione SAT

All'interno del documento “Risposta alla richiesta di Integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)”, precisamente nel capitolo ATMOSFERA – 3, è riportato il “traffico veicoli di cantiere” calcolato per i lotti 2 e 3. Tale documento viene allegato e si

riporta di seguito una sintesi riguardante gli aspetti specifici dell'osservazione ricevuta.

LOTTO 2: TRAFFICO VEICOLI DI CANTIERE

• Movimentazione Massima Terre per ampliamenti autostradali per tratte pari a 15-20 Km:

Produzione Rilevato Asimm. 1500 mc/g, eq. a 10 transiti /h (1500 /10h /15mc)

Produzione Rilevato Simm. 1000 mc/g, eq. a 7 transiti/h (1000/10h /15mc)

Produzione Trincea Asimm. 1400 mc/g, eq. a 9 transiti/h (1400 /10h /15mc)

Produzione Trincea Simm. 800 mc/g, eq. a 5 transiti/h (800 /10h /15mc)

• Movimentazione Massima Calcestruzzi per ampliamenti autostradali tratte pari a 20 Km:

Produzione opere d'Arte 200 mc/g, equivalenti a 2 transiti/h (200 / 10h / 10mc)

• Fabbisogno Terre:

Sistemazione rilevati 1.055.000 mc (20% tratta A - 30% B - 15% C - 35% D)

Sbancamenti 820.000 mc (20% tratta A - 20% B - 20% C - 40% D)

Fabbisogno materiali da Cava 300.000 mc (28% delle terre) eq. a 5 transito/h

PARERE Comune di Campiglia Marittima

I rilievi avanzati anche da questo Comune con riferimento alle fasi di cantierizzazione non si riferivano solamente agli impatti sul clima "atmosferico". L'integrazione della soc. SAT su tale punto tende prevalentemente alla dimostrazione della sostenibilità degli impatti sulla matrice "aria".

La conoscenza del numero dei passaggi dei mezzi d'opera, unitamente alla conoscenza dei flussi origine/destinazione, risulta fondamentale anche per la valutazione degli effetti sul clima acustico e sulla sostenibilità del sistema viario ordinario. A tale proposito si deve rilevare che dall'analisi del documento "Risposta alla richiesta di Integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)", la Strada Provinciale 39 Vecchia Aurelia, non sembra interessata dai passaggi dei mezzi di cantiere.

Se tale lettura fosse confermata, ciò significherebbe che le risorse terrigene, lapidee e bituminose di Monte Valerio non potranno essere interessate in alcun modo dai lavori della nuova autostrada, ma tutto il materiale inerte necessario provverrà dalle cave di Monte Calvi e di San Carlo (in riferimento alla tratta "C").

Non solo, quindi, si deve dedurre l'esclusione di qualsiasi apporto di materiale inerte dagli impianti della soc. SALES spa, ma il progetto definitivo esclude, di fatto, anche la possibilità che la medesima impresa possa essere cooptata per lavori in subappalto, come già avvenuto per il primo cantiere di Rosignano.

Analogamente, per le cave di Monte Calvi e San Carlo si deduce che i mezzi d'opera non transiteranno sulla SP 39 ma saranno subito indirizzati sulle carreggiate della costruenda autostrada.

Chiediamo che sia confermata tale interpretazione del documento citato. Se tale lettura fosse invece errata, si renderà necessario esplicitare e valutare il peso del traffico di cantiere sulla SP 39 nel tratto San Vincenzo-Riotorto.

Verifica di ottemperanza

In considerazione della natura delle integrazioni formulate dal proponente e sulla base del presupposto che la SP 39 tra San Vincenzo e Riotorto non sarà interessata dal transito dei mezzi di cantiere, si ritiene che la prescrizione di cui al punto 14 del documento CIPE sia stata ottemperata.

Viceversa, qualora si fosse male interpretato il documento "Risposta alla richiesta di Integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)" e quindi anche la SP 39 fosse interessata dal passaggio dei mezzi di cantiere, si deve ritenere non ottemperata la prescrizione di cui al punto 14 del documento CIPE.

Effetti ambientali da sottoporre a nuova valutazione

- Effetti dei mezzi d'opera e di cantiere nella viabilità minore
- Effetti sul clima acustico e atmosferico nei centri abitati e nei nuclei attraversati dalla SP 39;

Prescrizione 77.a 77.b 77.c 77.d

formulazione prescrizione CIPE

“77.a - prevedere per il tratto Venturina-Riotorto della SP39 Vecchia Aurelia, oltre alla realizzazione delle rotatorie previste nelle integrazioni progettuali, l'adeguamento funzionale fino a 10,50 m”;

“77.b - prevedere l'adeguamento funzionale della SP23-ter "delle Caldanelle" fino all'intersezione con la bretella di Venturina”;

“77.c - prevedere la realizzazione della rotatoria tra SP39 e SP23 delle Caldanelle”;

“77.d - prevedere la revisione dell'ipotesi progettuale della bretella di Venturina, collocandola in adiacenza al rilevato autostradale per rendere possibile le azioni comunali di tutela idraulica del territorio, e che deve prolungarsi oltre Via Cerrini per raccordarsi con lo svincolo sulla SS398;

valutazione Regione Toscana

Secondo la stessa risposta del proponente, nel progetto è presente soltanto la Complanare tra S.P. Caldanelle e S.S. 398 (zona Venturina) di lunghezza 2.800 m con le rotatorie di intersezione. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d.lgs.163/2006, si ribadisce quanto richiesto dalle prescrizioni in questione. Per quanto riguarda la dichiarazione del proponente circa l'accordo con gli Enti Locali, si fa presente che il Comune di Campiglia Marittima, nel parere espresso, rileva la non rispondenza del progetto definitivo alle prescrizioni di cui trattasi. Il Comune svolge inoltre nel parere le osservazioni e valutazioni riportate per estratto nell'allegato C, punto 1.

Integrazione SAT

Per quanto concerne le **prescrizioni 72 , 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81 e 82**, che illustrano le richieste specifiche, per ciascun Comune, sulla viabilità locale, si precisa in linea generale quanto già detto in riferimento alla Prescrizione CIPE n°1, vale a dire che gli interventi che non risultano essere funzionalmente connessi al progetto dell'autostrada non sono stati presentati. La decisione è legata all'esito della delibera CIPE del 13.V.2010, con la quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'approvare la convenzione tra SAT e ANAS, respingeva il costo di subentro a fine concessione e ne fissava un valore pressoché nullo. Gli interventi sulla viabilità locale presentati, discussi nel dettaglio con gli enti locali e sintetizzati in un'apposita tabella nella relazione generale di ciascun lotto, non si discostano planimetricamente dagli interventi previsti nel progetto preliminare e nelle integrazioni al progetto preliminare. Essi si possono considerare una riduzione della totalità degli interventi previsti originariamente.

PARERE Comune di Campiglia Marittima

La cancellazione di opere compensative già previste nel progetto preliminare, unitamente alla modifica di quelle comunque inserite nel progetto definitivo, inducono l'espressione complessiva del parere di non ottemperanza.

In questa sede affermiamo che le opere previste nel territorio comunale sono da considerarsi funzionalmente connesse alla realizzazione del nuovo corridoio autostradale: la bretella di Venturina con le sue rotatorie, l'adeguamento della SP

39, la realizzazione di una rotatoria sulla SS 398, sono indiscutibilmente collegate funzionalmente con il futuro assetto autostradale.

L'Amministrazione comunale ha sempre posto in evidenza, sin dal progetto preliminare, la necessità della realizzazione di alcune opere infrastrutturali per evitare effetti disastrosi sulla viabilità ordinaria e sui centri abitati. Questa Amministrazione comunale non ha mai in alcun modo condiviso con la soc. SAT scelte progettuali diverse da quelle inserite nel progetto preliminare.

Il fatto poi che le opere, quando inserite nel progetto definitivo, "*non si discostano planimetricamente dal progetto preliminare*" (ad esempio la complanare di Venturina), assume valore del tutto nullo poiché la progettazione di quest'opera specifica risulta inappropriata rispetto alle esigenze concrete di viabilità e sicurezza. Ricordiamo, infatti, che tale bretella, tutta collocata in aperta campagna, è stata progettata come **Strada urbana di servizio**, (D.M. 5 novembre 2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione di nuove strade*"), con carreggiate di **2,75 metri** che risultano addirittura inferiori a quelle previste per le strade urbane di quartiere. Ricordiamo inoltre che il progetto definitivo non prevede l'adeguamento funzionale della SP delle Caldanelle sulla quale è posto il divieto di transito per mezzi di portata superiore alle 6,5 tonnellate a motivo della scarsa tenuta del rilevato stradale.

Verifica di ottemperanza

In considerazione della natura delle integrazioni formulate dal proponente e sulla base di quanto sopra esposto, si evidenzia che le prescrizioni di cui ai punti 77°, 77b, 77c, 77d del documento CIPE non sono state ottemperate. Pertanto si chiede la modifica del progetto definitivo o, in alternativa, l'avvio di una nuova procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sulla base della modifica apportata.

Per poter considerare ottemperate le prescrizioni CIPE, il progetto definitivo dovrà contenere:

- La realizzazione della complanare di Venturina secondo le caratteristiche geometriche e funzionali indicate dal D.M. 5/11/2001 per le Strade Extraurbane secondarie;
- La trasparenza idraulica della complanare di Venturina in corrispondenza della vasca di laminazione di via dell'Areoportò;
- L'adeguamento funzionale e strutturale della SP 23ter delle Caldanelle e la realizzazione di uno svincolo a rotatoria all'intersezione con la SP 39 Vecchia Aurelia;
- La realizzazione di uno svincolo a rotatoria all'intersezione tra la SS 398, la SP 39 e la SR 398;
- La realizzazione del sovrappasso di via dell'Areoportò;
- L'arretramento della rotatoria prevista in via dell'Areoportò;

Effetti ambientali da sottoporre a nuova valutazione

- Effetti di congestionamento dovuti all'aumento del traffico veicolare nella viabilità ordinaria e nei centri abitati di Venturina e Lumiere per effetto dell'eliminazione delle opere complementari;
- Effetti sul clima acustico e atmosferico nei centri abitati e nei nuclei attraversati dalla SP 39;

Per tutto quanto sopra espresso, si devono ritenere **non ottemperate** le prescrizioni CIPE n° 11, 77°, 77b, 77c, 77d. La prescrizione 14 può ritenersi ottemperata solo nel caso in cui sia confermata l'esclusione della SP 39 dal transito dei mezzi di cantiere.

A tal fine si chiede alla Regione Toscana di prescrivere al soggetto proponente la modifica del progetto definitivo con l'inserimento di tutte le opere così come previste dal progetto preliminare approvato.

In subordine si chiede alla Regione Toscana di prescrivere l'avvio di una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo poiché le modifiche apportate sono tali da configurare uno scenario completamente diverso da quello posto alla base dell'approvazione VIA del progetto preliminare.

**Il Dirigente del Settore
Assetto del Territorio
Arch. Alessandro Grassi**
