



OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO
AUTOSTRADA ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA
ANNO 2011 - REGIONE TOSCANA

Confederazione delle Liste Civiche Insieme per Cambiare
Comuni di Pomarance, Monteverdi M.mo, Riparbella, Montescudaio

5 settembre 2011

1 Osservazioni al Progetto Definitivo

1.1 Omessa documentazione - mancanza di uno Studio di Impatto Ambientale relativo al Lotto 2

Il proponente fa la seguente osservazione (*Parte Generale - Relazione di sintesi, Pag. 19*):

Lo Studio di Impatto Ambientale, è stato redatto per ciascuno dei lotti del tronco sud (lotto 4 5 B 5 A 6 B) per i quali si è determinato uno scostamento di tracciato rispetto al progetto preliminare oggetto dello SIA del 2005, e per il progetto definitivo del collegamento tra la SS398 ed il porto di Piombino.

Da cui discende la mancanza di uno Studio di Impatto Ambientale relativo al Lotto 2. La giustificazione apparente di ciò sembra ricercarsi in quanto deliberato dal CIPE (*Delibera CIPE 16/2008*):

In sede di progettazione definitiva, i tratti soggetti a significativa variazione rispetto al progetto preliminare pubblicato dovranno essere ripubblicati con le relative analisi di impatto ambientale.

Va rilevato invece che tale delibera del CIPE nel ratificare il parere ambientale positivo emanava una serie di prescrizioni che non hanno trovato rispondenza, per ragioni di carattere politico economiche nel cui dettaglio non entriamo, nel progetto definitivo. In particolare al numero 11:

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;

e al numero 114

1.1. Omessa documentazione - mancanza di uno Studio di Impatto Ambientale relativo al Lotto 2

le opere connesse costituite dal lotto 0 della s.s. 1 Aurelia tra Maroccone e Chioma in comune di Livorno e dal tratto della s.s. 398 di penetrazione al Porto di Piombino per le quali il soggetto aggiudicatore si è assunto l'onere del finanziamento, della progettazione e costruzione dovranno: essere progettate a livello di definitivo (di classe C extraurbana per il lotto 0 della s.s. 1 Aurelia tra Maroccone e Chioma in comune di Livorno, e di classe B per il tratto della s.s. 398 di penetrazione al Porto di Piombino) e presentate unitamente al progetto definitivo dell'asse principale ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006; su tali progetti verrà effettuata la procedura di VIA;

essere realizzate prima o contestualmente ai lavori per la realizzazione dell'autostrada;

Non avendo adempiuto il proponente a tali prescrizione ne risulta che, se consideriamo la nozione di impatto ambientale come si ritrova nel D.Lgs. 152/2006 (Art. 5 c.c): *l'alterazione qualitativa e/o quantitativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, fisici, chimici, naturalistici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o della realizzazione di progetti relativi a particolari impianti, opere o interventi pubblici o privati, nonché della messa in esercizio delle relative attività*; la mancata ottemperanza di queste due prescrizioni determina un impatto ambientale dell'opera profondamente variato anche nei tratti non interessati da modifiche al progetto.

La mancata gratuità del pedaggio (o una limitazione di tale esenzione) per i residenti determinerà indubbiamente una variazione dei flussi di traffico con conseguenti **problemi di inquinamento, incidentalità, peggioramento della qualità della vita per molte comunità interessate**. E' evidente come tali problematiche debbano essere adeguatamente considerate, di qui la necessità di uno SIA complessivo di tutta l'opera. Analoghe considerazioni si possono fare per la mancanza di opere come il lotto 0 e il completamento della S.S. 398.

E' da ricordarsi come la gratuità del pedaggio per i residenti, rientrando tra le prescrizioni dell'opera, risulti una componente fondamentale del progetto e non una mera scelta aziendale e non dovrebbe essere messa in discussione, senza ovviamente che questo comporti un'ulteriore analisi dell'impatto ambientale dell'opera .

Pesanti ripercussioni si possono avere anche sul sistema economico della zona con i conseguenti ingorghi sulla viabilità locale ormai del tutto inad-

guata e danni alle attività industriali e turistiche con conseguente **perdita di competitività del sistema economico costiero**.

La mancanza di uno studio di traffico nel progetto in questione è un'altra criticità. L'impatto ambientale del progetto dovrebbe essere integrata con un'analisi per scenari che valutino l'elasticità dei flussi di traffico in relazione a vari livelli del pedaggio e a possibili esenzioni o eventualmente con altri modelli predittivi dei futuri flussi. Il giudizio di impatto ambientale senza un'analisi di tali elementi e problematiche risulterà evidentemente falsato e di natura più politica che tecnica.

Un'ulteriore critica alla mancanza di un S.I.A. relativo al lotto 2 è il notevole lasso di tempo tra quando gli elaborati sono stati preparati e l'approvazione del progetto definitivo. I 6-7 anni passati avrebbero dovuto consigliare il proponente a elaborare perlomeno un aggiornamento.

1.2 Prescrizioni richieste dalla Regione Toscana

La Regione Toscana con Delibera di Giunta nr. 470/2006 ha avallato alcune prescrizioni emesse dal Ministero dell'Ambiente, qualificandole come **strategiche**. Citiamo le più rilevanti:

1.2.1 Le opere connesse

Punto b)

le opere connesse costituite dal Lotto 0 della SS 1 Aurelia tra Maroccone e Chioma in Comune di Livorno, dal tratto della SS 398 di penetrazione al Porto di Piombino e dalla Variante SRT 74 Maremmana in località Albinia, inserite nella programmazione ANAS e sulle quali ha definito o sta definendo la progettazione, dovranno essere realizzate **prima o contestualmente** ai lavori per la realizzazione dell'autostrada;

Con i relativi pareri VIA (Fonte: sito Web Regione Toscana, documento *Il parere VIA sul progetto SAT*)

Il progetto della realizzazione del collegamento stradale tra Maroccone e Chioma si configura come un intervento di **fondamentale importanza** per l'alleggerimento del traffico sulla strada Aurelia che in questo tratto si sviluppa sinuosa sulla costa. Le caratteristiche geometriche della viabilità esistente la rendono infatti non adeguata a far fronte ai grossi volumi di

traffico da e per Livorno soprattutto durante il periodo estivo dove lungo la strada si accumulano i veicoli in sosta per il raggiungimento della spiagge sottostanti. Le condizioni di sicurezza allo stato attuale sono quindi scarse e la presenza di flussi elevati di traffico determina un generale scadimento del livello di servizio della strada statale. (*grassetto aggiunto*);

e per la penetrazione al Porto di Piombino

Il progetto di prolungamento della SS398 al porto di piombino si inquadra come un intervento di **fondamentale importanza** per la risoluzione di annose problematiche: unica strada che permette l'accesso al centro abitato di Piombino caratterizzata da flussi di traffico molto elevati che danno luogo a lunghe code soprattutto nel periodo estivo dove l'attività del porto turistico raggiunge il suo apice industrie di grandi dimensioni dislocate nel centro abitato che danno luogo a notevoli flussi di mezzi pesanti da Piombino all'Aurelia e viceversa, che danno luogo ad una serie di criticità con conseguente scadimento del livello di sicurezza di tutta la viabilità (*grassetto aggiunto*);

1.2.2 Pedaggio ed esazione

Punto e)

in merito al sistema di esazione si conferma la scelta della **gratuità di tutti gli svincoli compresi tra Rosignano Sud e Riotorto, e tra Follonica Nord e Grosseto Sud**. Per lo svincolo di Grosseto Sud si prescrive la gratuità per tutte le direzioni e per le problematiche relative alle comunicazioni tra i residenti dei comuni di Cecina e Rosignano, si raccomanda di approfondire ipotesi di gestione informatizzata del casello di Rosignano sud;

Il proponente dichiara così la propria ottemperanza alla prescrizione:

Viene introdotto nel progetto **un più moderno sistema di pedaggiamento** che, in un sistema di controllo virtualmente chiuso, **permette di applicare** esenzioni o agevolazioni per i residenti.

E' evidente come **il proponente non adempia del tutto alla prescrizione (moderno non ci risulta essere sinonimo di gratuito) e trasformi un obbligo in una mera eventualità**. Va segnalato anche come il sistema di pedaggiamento automatico proposto sia costruito in modo di scaricare quasi completamente sugli utenti i costi di riscossione del pedaggio (gli utenti dovranno dotarsi di apparecchi elettronici o pagare con mezzi informatici alternativi di cui ovviamente pagheranno i costi di transazione).

1.2.3 La strada parco

Punto a)

la messa in sicurezza dell'attuale Aurelia, da realizzarsi prioritariamente alla realizzazione della stessa autostrada, dovrà prevedere tutti gli interventi atti ad assicurare la messa in sicurezza dell'attuale viabilità;

la messa in sicurezza dell'Aurelia a Sud di Grosseto avrebbe visto la trasformazione in una strada parco (come si rileva dal sito della Regione Toscana):

Mentre l'Autostrada avrà la funzione di raccogliere il traffico di lunga e media percorrenza, l'Aurelia sarà l'asse della viabilità locale. Sarà trasformata in strada parco, a due corsie, avrà rotatorie agli incroci, conservando e recuperando i suoi caratteri paesaggistici con un adeguato arredo e con spazi di raccordo con la maglia agraria.

La prescrizione non avrà ovviamente più alcun senso in quanto il tracciato autostradale del nuovo progetto ne utilizzerà il corso con grave danno per i residenti.

In conclusione delle tre prescrizioni **fondamentali e strategiche** che la Regione Toscana aveva imposto come obbligo al proponente nessuna verrà

rispettata.

2 Impatti locali

2.1 Emissioni

La prescrizione CIPE nr. 53 così recita:

approfondire, per un opportuno intorno, comunque non inferiore a 10 km, rispetto agli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato connesso e alle opere complementari, gli effetti dovuti alle emissioni in atmosfera sulla vegetazione e sugli ecosistemi, prendendo in esame le concentrazioni al suolo di Polveri, NO_x e SO₂. Particolare attenzione deve essere posta agli imbocchi delle gallerie, quali sorgenti puntuali di emissione. Le valutazioni di cui sopra devono essere particolarmente approfondite, con l'ausilio di specifici rilievi sul campo per la caratterizzazione dello stato attuale di qualità dell'aria, relativamente ai siti ZPS, SIC, pSIC, SIR ed aree naturali protette, ivi incluso le aree contigue

Lo studio atmosferico evidenzia **un notevole aumento degli inquinanti**, con particolare riferimento ai Comuni di Castagneto C.cci e Cecina. Non viene rispettata la prescrizione di approfondire gli effetti in un raggio di 10 km, in quanto vengono analizzati gli impatti dei soli Comuni direttamente interessati dall'Autostrada. **Nessuna analisi sui territori di Montescudaio, Guardistallo e Casale** il cui confine è a poche centinaia di metri dal tracciato. Particolarmente grave è **l'assenza di analisi sull'abitato di Fiorino/Poggio Gagliardo, molto vicino al tracciato ma sito in Comune di Montescudaio**. In tale sito si chiede anche una verifica della possibilità di incrementare gli interventi antirumore in prossimità delle aree abitate.

2.2 Aree protette

Così la prescrizione nr. 50 CIPE:

per le porzioni di territorio non incluse nei siti di cui al punto precedente, approfondire, per un opportuno intorno rispetto agli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato connesso e alle opere complementari, gli effetti delle azioni di progetto sullo stato delle componenti ambientali in esame. A tal proposito, gli studi devono essere approfonditi in riferimento alle aree a maggior valore naturalistico quali: il Parco Naturale della Maremma, ivi inclusa l'area contigua; l'ANPIL Giardino Belora e Fiume Cecina; l'area carsica dei Poggi ad est di Orbetello; i corsi d'acqua. Con riferimento alle singole zone del territorio, approfondire le conseguenze dirette ed indirette provocate dalle opere previste, nonché le necessarie misure di mitigazione, monitoraggio e compensazione, ivi inclusi interventi per la realizzazione di aree di collegamento ecologico;

Lo studio delle componenti ambientali dell'area protetta Giardino-Belora-ANPIL Fiume Cecina (dal 2008 incluse nel Polo Ambientale Bassa Val di Cecina) non è adeguatamente approfondito. Si segnala l'esistenza di un recente documento dal titolo *Approfondimenti conoscitivi su alcune aree d'interesse ambientale del Piano Territoriale di Coordinamento approvato con Del.C.P.n.100 il 27 luglio 2006. Inserimento dei dati raccolti sul patrimonio faunistico e floristico nel data-base informatizzato georeferenziato della Provincia di Pisa; determinazione della naturalità e della ricchezza della biodiversità, valutazioni specifiche sul valore scientifico delle aree e criteri per la tutela, valorizzazione e gestione delle risorse naturalistiche da proporre alla pianificazione territoriale, ambientale e paesaggistica, volti a mitigare criticità derivanti dall'antropizzazione, dalla frammentazione ecologica, dalla banalizzazione del paesaggio.* redatto nell'ambito di una Convenzione tra la Provincia di Pisa e il dipartimento di biologia dell'Università di Pisa che indaga molte aree della Provincia tra cui i cavi di Fiorino a poche centinaia di metri dal tracciato. Gli estensori, vista la particolare ricchezza del popolamento ornitico della zona suggeriscono la creazione di una Riserva Naturale:

Per la specificità di habitat e le potenzialità di incremento e consolidamento degli habitat e delle specie di interesse conservazionistico si giustifica l'istituzione della Riserva Naturale

Valle del Pavone e della Riserva Naturale Cavi di Fiorino(Pag. 62).

e

I bacini artificiali dei Cavi di Fiorino, contigui all'ANPIL Fiume Cecina, sono cave di argilla in fase di dismissione, ubicati sulla sinistra orografica del basso corso del fiume Cecina. Grazie alla progressiva naturalizzazione delle sponde dovuta alla colonizzazione di specie vegetali ripariali [Pioppo bianco (*Populus alba*), Tamerice (*Tamarix africana*), Salice bianco (*Salix alba*)] e dei fondali con bassa profondità dove Canna di palude (*Phragmites australis*) e Tifa (*Tipha latifolia*) hanno consentito la formazione di nicchie importanti per la fauna ornitica, rappresentano **il punto di concentrazione più importante della bassa Provincia di Pisa per le specie legate alle zone umide.** (Pag. 14, grassetto nostro)

Va anche rilevato come le misure di compensazione siano assolutamente insufficienti in quanto si riducono alla creazione di alcune siepi di ridotte dimensioni. Né sembrano essere previsti interventi volti a realizzare aree di collegamento ecologico.

2.3 Monitoraggio ambientale

Così la prescrizione CIPE nr. 64:

predisporre un Piano di Monitoraggio secondo le linee guida della CSVIA del Ministero dell'Ambiente. Per tutti gli habitat di cui alla Direttiva 92/43/CE e di tutte le specie tutelate ai sensi della medesima Direttiva e della Direttiva Uccelli, tale Piano dovrà essere realizzato in concerto con tutti gli Enti preposti alla tutela della biodiversità delle aree interessate; contenere un monitoraggio dello stato ante operam di tutti i corsi d'acqua interessati (con la sola esclusione dei corsi d'acqua che risultano asciutti per periodi stagionali significativi), inserendo nel set dei parametri da analizzare anche il parametro solidi sospesi. Deve altresì essere predisposto un piano di monitoraggio in corso d'opera e post operam; valutare, con i metodi I.B.E. ed IFF, il possibile impatto su ogni corso d'acqua principale (Cecina, Pecora, Cornia, Ombrone, Bruna, Fosso Camilla), e indicare le

idonee misure di mitigazione che devono includere - tra l'altro - gli interventi per il mantenimento della continuità ecologica;

Il Piano di Monitoraggio ambientale esclude senza adeguata giustificazione l'area del Fiume Cecina - Giardino - Belora dalle aree a maggiore naturalità, in contrasto con la prescrizioni e con le evidenze scientifiche (Piano di Monitoraggio Ambientale, cap. 3.3.6. Componente Fauna e Vegetazione). Non è previsto in loco un monitoraggio faunistico.

Per quanto riguarda il monitoraggio delle acque sotterranee si segnala la presenza di un complesso intervento di bonifica ambientale, curato dalla Regione Toscana, negli immediati pressi del tracciato. Tale intervento sembra essere ignorato dal proponente che non ne valuta eventuali interferenze con il progetto (Vedi R.T. Ufficio Tecnico del Genio Civile, Sede di Pistoia, *Progetto di Bonifica di un sito inquinato da organoalogenati in Comune di Montescudaio (PI)*, Nov. 2010).

2.4 Viabilità locale

A tal proposito ricordiamo e sottoscriviamo il giudizio negativo già espresso dal Comune di Cecina, in particolare sui seguenti punti di interesse evidente anche per tutti Comuni collinari:

Accesso all'Ospedale:

per quanto riguarda l'accesso all'ospedale di Zona, si rileva che la soluzione presentata non contempla in carreggiata sud una uscita diretta dei mezzi di soccorso, come richiesto, ma viene determinato un percorso sul quale sono presenti tre intersezioni a rotatoria che non appaiono adeguate alle necessità per le quali si era richiesto una soluzione di uscita dedicata ai mezzi di soccorso.

Mancanza del cavalca ferrovia all'Uscita Cecina Sud:

Si rileva la non previsione nel progetto del nuovo cavalca ferrovia in prossimità dell'uscita sud come previsto in delibera CIPE 2008 del quale chiediamo la realizzazione. Comunque si rileva che l'attuale proposta progettuale in sostituzione di quanto in delibera CIPE 2008 è carente nelle seguenti parti per noi fondamentali: realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la vecchia Aurelia e il cavalca ferrovia esistente in località Cedrino; adeguamento dello stesso sotto il profilo dimensionale della

carreggiata e delle rampe di accesso, in modo da garantire lo scorrimento del traffico veicolare; la viabilità prevista parallela alla vecchia Aurelia, in direzione Cecina Mare, deve essere integrata con un raccordo con il Viale della Repubblica, all'altezza del Cimitero del Capoluogo; il raccordo con la viabilità esistente non deve essere quello indicato con il prolungamento della via Toscana all'altezza del Parco Acquatico, ma deve ricongiungersi all'intersezione a rotatoria, provvisoria, di via Ferrucci. Tale viabilità, inoltre, dovrebbe essere organicamente raccordata con quanto richiesto dal Comune di Bibbona nella sua specifica nota tecnica che qui si intende richiamata.

Strada Parco fino a Saline di Volterra

Completamento della previsione di strada Parco parallela alla tratta ferroviaria Cecina Saline di Volterra così come in delibera CIPE2008 e già prevista dal Regolamento Urbanistico in considerazione della valenza strategica dell'asse in questione, si richiede che il tratto residuo, rispetto a quelli realizzati dalle schede Urbanistiche Dd3 e C17 sia completato a cura del soggetto attuatore così come precedentemente previsto in delibera CIPE 2008.

3 Conclusioni

Il giudizio sul progetto presentato non può che essere negativo per la sostanziale variazione rispetto a quanto approvato dal CIPE in 2008 in merito al differente sistema di esazione e al passaggio da un sistema aperto ad un sistema chiuso con tariffazione puntuale, sia in merito all'assenza delle opere compensative ritenute fondamentali per lo sviluppo del territorio.

Rileviamo altresì una grave sottovalutazione nel progetto degli impatti locali sulle aree protette e sulle popolazioni e la mancanza delle necessarie opere di compensazione previste nel Comune di Cecina.

Rileviamo infine la mancata ottemperanza a molte delle prescrizioni imposte dalla Delibera CIPE 16/2008, invitando a trarre le opportune conclusioni.

Chiediamo dunque a tale ufficio una pronuncia negativa a riguardo della compatibilità ambientale nelle sedi competenti.

Per Insieme per Cambiare - Riparbella
Il Consigliere Comunale ALESSANDRO LUCIBELLO PIANI

Per Insieme per Cambiare - Montescudaio
Il Capogruppo Consiliare FABIO TINELLI RONCALLI