



Società Autostrada Tirrenica p.A.

GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA

LOTTO 5A

TRATTO: ANSEDONIA – PESCIA ROMANA

PROGETTO DEFINITIVO

INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE LE CUI PROCEDURE DI APPROVAZIONE SONO REGOLATE DALL' ART. 161 DEL D.LGS. 163/2006

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

RELAZIONE

IL RESPONSABILE PROGETTAZIONE SPECIALISTICA Ing. Ferruccio Bucalo Ord. Ingg. Genova N. 4940 RESPONSABILE UFFICIO MAM-SUA	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Alessandro Alfì Ord. Ingg. Milano N. 20015 COORDINATORE GENERALE APS	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Maurizio Torresi Ord. Ingg. Milano N. 16492 RESPONSABILE DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURE
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

RIFERIMENTO ELABORATO					DATA:	REVISIONE		
-	DIRETTORIO			FILE		FEBBRAIO 2011	n.	data
	codice	commessa	N.Prog.	unita'	n. progressivo		1	GIUGNO 2011
-	1	2	12	14	06	SUA100-1	SCALA:	

 ingegneria europea	ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI :	
	ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI :	Arch. Mario Canato – O.A. Venezia N.1294
CONSULENZA A CURA DI :	IL RESPONSABILE UFFICIO/UNITA'	Ing. Ferruccio Bucalo – O.I. Genova N.4940

RESPONSABILE DI COMMESSA Ing. Giambattista Brancaccio Ord. Ingg. Roma N. 15710 COORDINATORE OPERATIVO DI PROGETTO	VISTO DEL COMMITTENTE 	VISTO DEL CONCELENTE 
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

INDICE

1. PREMESSA.....	2
2. STRATEGIE, OBIETTIVI ED ATTUALITÀ DELL'OPERA	2
2.1 Obiettivi nazionali.....	2
2.2 Obiettivi locali.....	3
3. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE	5
3.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.) Regione Toscana	5
3.2 Programma Regionale di Sviluppo 2006-2010 (P.R.S.) della Regione Toscana	6
3.3 Piano Regionale di Azione Ambientale 2007-2010	6
3.4 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale P.T.C. Provincia di Grosseto	8
3.5 Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico.....	9
3.6 Piano Regionale delle Attività Estrattive	10
3.7 Piano provinciale gestione dei Rifiuti – Provincia di Grosseto.....	11
4. PIANIFICAZIONE DI SETTORE	12
4.1 Il piano generale dei trasporti e della logistica.....	12
4.2 La Rete Stradale del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (Snit)	12
4.3 Atti di programmazione e concertazione	13
4.4 Lo Scenario Trasportistico: gli interventi programmati.....	14
5. ANALISI DEL SISTEMA VINCOLISTICO	19
6. PIANIFICAZIONE COMUNALE	19
6.1 Il Piano Strutturale del comune di Capalbio.....	19
6.2 Il Piano Strutturale del comune di Orbetello	20
6.3 Il Piano regolatore di Montalto di Castro.....	20
7. CONCLUSIONI	20
8. TEMPI DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO.....	21

ELENCO ELABORATI

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	SCALA	FILE
Corografia generale	1:25.000	SUA101
PTCP GROSSETO: infrastrutture e insediamenti	1:10.000	SUA102
PTCP GROSSETO: azioni strategiche	1:10.000	SUA103
PAI: Aree sottoposte a tutela per dissesto idrogeologico	1:10.000	SUA104
Carta dei vincoli e delle aree di tutela	1:10.000	SUA105
Carta dello stato di attuazione del PRG – Comuni di Capalbio, Montalto di Castro e Orbetello	1:10.000	SUA106

1. PREMESSA

Finalità del Quadro di Riferimento Programmatico è quella di inquadrare il progetto nel contesto complessivo delle previsioni programmatiche e della pianificazione territoriale, paesaggistica e di settore, alle diverse scale di riferimento: da quella generale a quella di area vasta a quella locale. Al suo interno vengono individuate le relazioni, la congruenza e le eventuali interferenze che l'opera stabilisce e determina con i diversi livelli della programmazione e della pianificazione, sia sotto il profilo formale, ovvero la coincidenza con le indicazioni vigenti delle diverse strumentazioni, sia sotto quello sostanziale, cioè la congruenza delle finalità e degli obiettivi dell'opera con le strategie generali e locali.

La presente relazione è stata redatta con lo scopo di analizzare e sviluppare il cosiddetto "lotto 5" dell'autostrada A12, che ricade, per la maggior parte nella regione Toscana nei Comuni di Capalbio e Orbetello in provincia di Grosseto, e per circa 600 metri nella Regione Lazio, nel comune di Montalto di Castro, in Provincia di Viterbo.

2. STRATEGIE, OBIETTIVI ED ATTUALITÀ DELL'OPERA

2.1 Obiettivi nazionali

La rete stradale che fa parte del SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) è formata dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità. La rete (stradale e autostradale) nazionale si estende per 22.108 km e si connette alle reti dei paesi esteri mediante 13 valichi alpini, -appartenenti alle reti TEN e ai corridoi paneuropei-così suddivisi: Francia (Ventimiglia, Limone Piemonte - traforo Col di Tenda, Bardonecchia – Frejus, Courmayeur - Monte Bianco, St. Oyen); Svizzera (Gran San Bernardo, Ponte Tresa, Domodossola, Como); Austria (Brennero, San Candido, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste-Villa Opicina). Attraverso i valichi stradali del SNIT transitano annualmente (dati 1996) 64,7 milioni di tonnellate di merce (58,8% del totale dei valichi stradali e ferroviari). All'interno della rete stradale (SNIT), il Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL) ha individuato una sottorete, chiamata **rete stradale SNIT di primo livello**, formata dagli assi della rete portante italiana, della quale fanno parte le strade e autostrade che collegano fra loro le varie regioni, e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi, e che sono quindi prevalentemente interessate da flussi di traffico a lunga percorrenza (> 300 km). L'ossatura fondamentale della rete SNIT di primo livello è formata, nella parte continentale del Paese, da 3 assi longitudinali, che percorrono la penisola in direzione Nord-Sud, e da 1 asse che attraversa in direzione est-ovest tutta la Pianura Padana. La rete è completata da un insieme di infrastrutture stradali ed autostradali che collegano gli assi principali lungo tutto il loro sviluppo, garantendone l'interconnessione. L'asse longitudinale occidentale è formato, in successione, da: A3 da Reggio Calabria a Napoli, A1 da Napoli a Roma, **A12 da Roma a Civitavecchia, quindi SS1 Aurelia da Civitavecchia a Cecina, A12 da Cecina a Genova** e A10 fra Genova e il confine francese a Ventimiglia. Alla direttrice tirrenica viene assegnato il carattere di asse sul quale intervenire prioritariamente nell'ambito dei progressivi completamenti della rete SNIT di primo livello; costituisce infatti un corridoio importante a cui è affidato il compito di **garantire le connessioni funzionali interne ed esterne al Paese**.

Nel PGTL viene previsto il riassetto del Corridoio Tirrenico con caratteristiche autostradali. In particolare si prevedono il completamento della A12 tra Rosignano e Civitavecchia e il potenziamento della A3 Salerno-Reggio Calabria.

I principali obiettivi che gli interventi prioritari in ambito SNIT devono perseguire sono i seguenti:

- **Riduzione dell'incidentalità**, riducendo il numero di incidenti, morti e feriti sulle strade dello SNIT. E' purtroppo noto a tutti come la SS1 Aurelia nel tratto compreso tra Civitavecchia e Grosseto sia uno dei tratti maggiormente pericolosi in tutto il panorama nazionale.
- **Miglioramento della funzionalità trasportistica**, adeguando le capacità e le caratteristiche geometriche ai volumi di traffico e alla sua tipologia del traffico.
- **Riduzione dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti**, in un'ottica sia nazionale che locale.
- **Riduzione degli impatti territoriali delle nuove infrastrutture.**
- **Redditività economica dell'intervento**, intesa come capacità di apportare benefici economici commisurati ai costi di costruzione e gestione dell'infrastruttura.
- **Redditività finanziaria dell'intervento**, intesa come capacità di generare risorse finanziarie in grado di coprire totalmente, o in parte, i costi di investimento e quelli di esercizio (in caso di pedaggiamento).
- **Riequilibrio territoriale del Mezzogiorno.**

Nello specifico, all'infrastruttura in esame si possono assegnare ulteriori obiettivi globali di fondamentale importanza:

- **Riequilibrio del sistema nazionale di grande mobilità su gomma**, che vede attualmente la presenza di due grandi direttrici longitudinali, A1 e A14, una centrale e l'altra lungo l'Adriatico, con l'aggiunta della E45, sempre ad est dell' Autosole. Il miglioramento delle prestazioni sulla direttrice tirrenica potrà rendere consistente l'alternativa alla dorsale interna lungo la direttrice Roma – Bologna e successive diramazioni verso ovest. Sarà in questo modo possibile ridurre i livelli di congestione, soprattutto nel tratto appenninico della A1 e della E45, con conseguenti vantaggi in termini di riduzione dei tempi di spostamento, di incidentalità, di inquinamento acustico ed atmosferico, di usura delle infrastrutture.
- **Riequilibrio intermodale tra la gomma e il ferro**: nell'ottica di un quadro generale di politica intermodale, che punta ad un riequilibrio tra gomma e ferro, riveste grande importanza la scelta dell'autostrada a pedaggio, affinché sia il traffico su gomma, e in particolar modo quello merci, a pagare direttamente il costo e la gestione dell'infrastruttura, come accade per il traffico su ferro.

2.2 Obiettivi locali

Anche importanti obiettivi di carattere regionale e locale vengono assegnati all'opera in progetto. Pur inserendosi in un contesto insediativo più di quello delle direttrici centrale ed adriatica, la direttrice in esame garantisce i collegamenti interregionali sull'asse tirrenico, tra la Liguria, la Toscana settentrionale e centrale (incentrata sul polo Pisa-Livorno) e le aree a forte valenza ambientale e turistica della Maremma e dell'Alto Lazio.

I principali compiti regionali e locali assegnati a questa infrastruttura sono riassunti nel seguito:

- **Migliorare i collegamenti nord-sud**: il P.I.T. della Regione Toscana assegna al completamento del corridoio tirrenico la funzione di :
 - collegamento nord-sud ai fini del servizio al traffico merci e passeggeri di attraversamento e di origine destinazione nel principale nodo infrastrutturale, costituito dal Porto di Livorno e dall'aeroporto di Pisa;
 - collegamento nord-sud tra gli insediamenti costieri, anche a fini turistici, e tra i principali poli attrattori di traffico;
 - collegamento nord-sud in funzione di itinerari turistici di attestamento sulla costa, razionalizzazione degli accessi, rete a servizio dei sistemi territoriali locali.
- **Migliorare i collegamenti locali**, tramite svincoli e adeguamenti stradali locali che garantiscano un raccordo ottimale con la rete viaria regionale e locale e consentano di gerarchizzare e razionalizzare i flussi di traffico;
- **Completare i collegamenti con i porti**, in un'ottica di riequilibrio modale teso ad incentivare il cabotaggio marittimo, riqualificando i collegamenti con i porti di Livorno, Punta Ala, Castiglion della Pescaia, Marina di Grosseto, e più a sud fino a Civitavecchia e Fiumicino.

3. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE

3.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.) Regione Toscana

Il Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.) è l'atto di programmazione con il quale la Regione Toscana, in attuazione della LR n.1 del 3 gennaio 2005 "Norme per il governo del territorio" ed in conformità con le indicazioni del programma regionale di sviluppo, stabilisce gli orientamenti per la pianificazione degli enti locali e definisce gli obiettivi operativi della propria politica territoriale

Il Consiglio Regionale ha approvato il PIT con Deliberazione n. 72 del 24 luglio 2007, pubblicato sul BURT n.42 del 17 ottobre 2007.

Il P.I.T. è uno strumento di pianificazione, così articolato:

a) Documento di piano contenente:

- l'agenda per l'applicazione dello statuto del territorio toscano;
- i metaobiettivi del PIT (unitamente agli obiettivi conseguenti ai medesimi);
- l'agenda strategica;
- la strumentazione di cui il PIT si dota per presidiare l'efficacia delle sue opzioni;

b) Disciplina di piano che:

- definisce le invarianti strutturali e individua i principi cui condizionare l'utilizzazione delle risorse essenziali di cui all'articolo 3 della LR 1/2005;
- contempla come sua parte integrante la disciplina dei paesaggi che assumerà valore di piano paesaggistico ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio, una volta concluso il procedimento recante l'intesa con le competenti autorità statali ai sensi dell'articolo 143 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della L. 6 luglio 2002, n. 137), come da ultimo modificato con il DLgs 157/2006,

c) il quadro conoscitivo costituito da:

- i quadri analitici di riferimento;

- il quadro aggiornato allo stato di fatto degli elementi territoriali del Piano regionale della mobilità e della logistica;
- l'atlante ricognitivo dei paesaggi.

Il Piano è integrato da:

- a) l'elaborato intitolato «La Toscana nel quadro strategico nazionale 2007 – 2013» che definisce le connessioni tra le strategie dello sviluppo territoriale della Regione ed il Quadro strategico nazionale ai sensi della lettera a) del comma 3 dell'articolo 48 della LR 1/2005;
- b) gli indirizzi e le prescrizioni per la pianificazione delle infrastrutture dei porti e degli aeroporti toscani, in questo contesto designati come «Master plan dei porti toscani» e «Master plan del sistema aeroportuale toscano», che recano l'insieme delle prescrizioni per il coordinamento delle politiche dei settori portuale ed aeroportuale della Regione in funzione dello sviluppo territoriale ai sensi della lettera b) e della lettera c bis) del comma 4 dell'articolo 48 della LR1/2005.

Riguardo alle infrastrutture stradali il PIT riporta una classificazione secondo l'aspetto funzionale, dividendole in:

- grandi direttrici nazionali e regionali
- direttrici primarie di interesse nazionale
- direttrici primarie di interesse regionali
- direttrici primarie di interesse locale.

Tra le direttrici primarie sono presenti anche l'Autostrada A12 Sestri Levante – Livorno Rosignano e SS1 Aurelia da Rosignano al confine regionale Lazio.

Nella Disciplina dei beni paesaggistici, oltre alle direttive, prescrizioni e salvaguardie contenute nella disciplina generale del PIT, avente valenza di piano paesaggistico, sono definiti gli obiettivi di qualità e le azioni orientate al loro perseguimento relativi ad ogni bene paesaggistico, nonché i valori naturalistici, storico-culturali ed estetico-percettivi degli elementi costitutivi di ciascun ambito di paesaggio. Detti obiettivi di qualità e dette azioni costituiscono, con riferimento ai beni paesaggistici, prescrizioni d'uso ai sensi dell'art.143 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, per gli strumenti della pianificazione dei comuni e per gli atti di governo del territorio. Il territorio attraversato dal tratto oggetto di studio ricade nell'Ambito n.26 "Argentario" e nell'Ambito n.25 "Colline dell'Albegna". Per la descrizione degli ambiti si rimanda alla Componente Paesaggio del Quadro di Riferimento Ambientale.



3.2 Programma Regionale di Sviluppo 2006-2010 (P.R.S.) della Regione Toscana

Il PRS 2006-2010 è stato approvato con risoluzione n°13 del Consiglio Regionale il 19/07/2006 e si pone come un atto di indirizzo e programmazione che individua le scelte strategiche dell'azione regionale e le priorità di legislatura, i Progetti integrati regionali, per introdurre significativi cambiamenti nel sistema toscano, puntando ad un rinnovato dinamismo nel contesto di un'elevata qualità del proprio sviluppo. Il quadro di riferimento programmatico in esso contenuto prende le norme dai nuovi indirizzi europei e dagli interventi legati agli Accordi di programma quadro con il Governo nazionale e si raccorda con le scelte strategiche del Piano di indirizzo territoriale; assume inoltre il ruolo di strumento di indirizzo per l'utilizzo delle risorse finanziarie, a partire da quelle direttamente regionali, fino a quelle nazionali e comunitarie, allocate in termini previsionali tra le varie priorità individuate con i Progetti integrati regionali.

Alla luce della revisione della Legge sulla programmazione (L.r. 49/1999 rivista dalla L.r. 61/2004) e di quella sul governo del territorio (L.r.1/2005) gli indirizzi territoriali delineati nella prima parte del PIT informano in maniera vincolante la strategia territoriale del PRS.

Obiettivo specifico è quello di potenziare il corridoio autostradale, in particolare: completamento della variante di valico dell'autostrada A1, realizzazione della terza corsia autostradale da Barberino di Mugello fino a Incisa, integrazione dei collegamenti stradali con i porti tramite il completamento del Corridoio Tirrenico, dei collegamenti Livorno-Pisa-Firenze e dei collegamenti Grosseto-Siena-Arezzo-Fano. Nel Programma è inoltre prevista la messa in sicurezza delle strade regionali.

3.3 Piano Regionale di Azione Ambientale 2007-2010

Il Piano Regionale di Azione Ambientale (PRAA), approvato dal Consiglio Regionale con delibera n. 32 del 14 marzo 2007, si propone di orientare i comportamenti della popolazione e delle imprese verso l'eco efficienza.

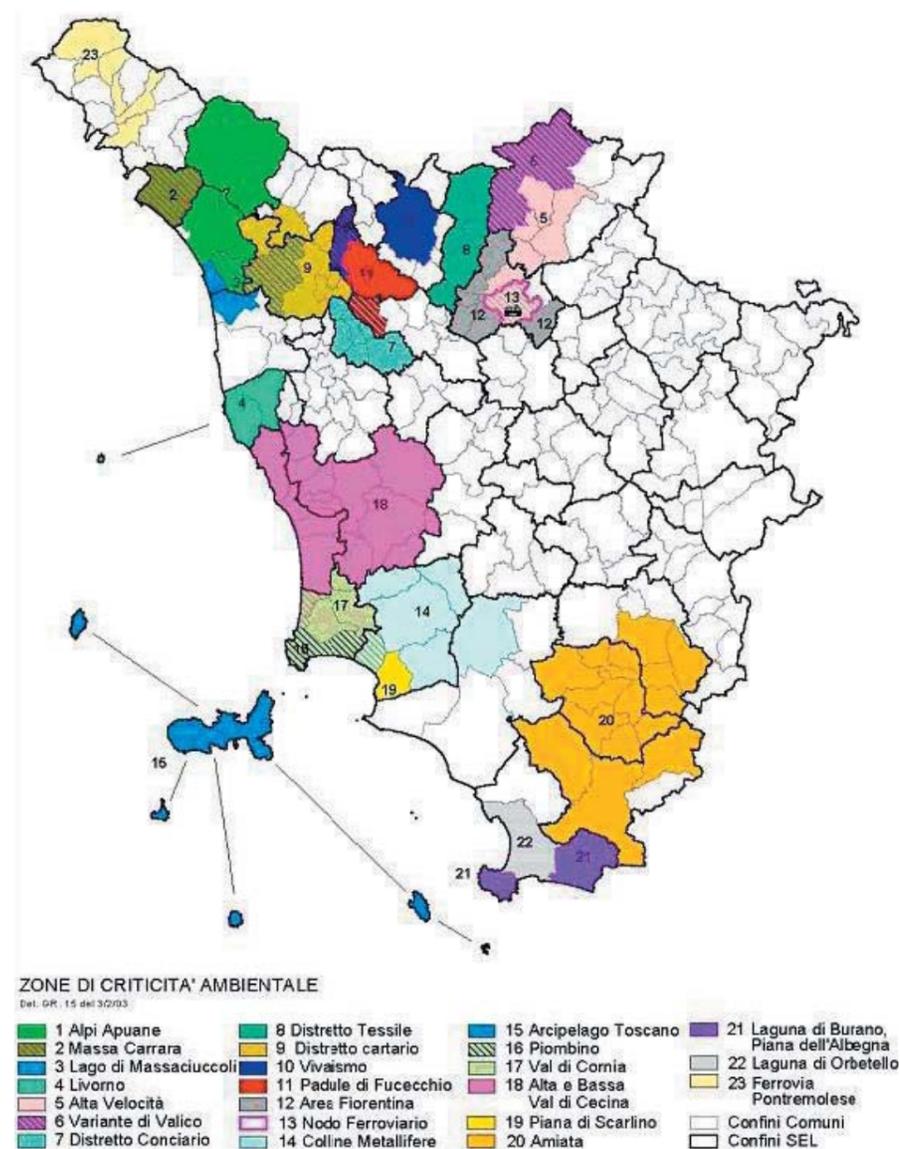
Il PRAA 2007-2010 si fonda su un quadro conoscitivo ormai consolidato (Segnali Ambientali in Toscana 2006) e prevede per ciascuno dei 14 macro-obiettivi e dei macro-obiettivi trasversali, obiettivi specifici ed interventi determinati per raggiungerli. In questo senso il PRAA, anche in conformità con il PRS, costituisce per i piani di settore in essere ovvero per quelli in via di aggiornamento o di elaborazione sia Piano di Indirizzo, in quanto individua gli obiettivi a cui la programmazione settoriale deve richiamarsi, sia Piano operativo che aggiunge, integra ed anticipa la pianificazione di settore così come prevista dalle varie norme di dettaglio.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il PRAA prevede una vasta gamma di strumenti, azioni e sostegni finanziari e si caratterizza in parte come piano d'indirizzo per le politiche settoriali (energia, aria, inquinamento acustico, rifiuti, bonifiche dei siti inquinati, acqua, biodiversità, parchi e aree protette, difesa del suolo ed erosione costiera, inquinamento elettromagnetico, rischi industriali, prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento, rischio sismico, valutazione ambientale), e in parte come programma di azioni trasversali (tra cui incentivi, comunicazione, educazione ambientale, fiscalità ambientale, ricerca e innovazione tecnologica, cooperazione internazionale).

Oltre agli aspetti che interessano l'intera regione, il piano individua alcune zone di criticità ambientale per le quali vengono fissati obiettivi specifici perseguibili attraverso una serie di azioni alcune delle quali già attuate o in via di attuazione.

Per l'area in cui si inserisce il progetto, il PRAA individua due zone di criticità ambientale: la n. 21 – Lago di Burano, Piana dell'Albegna e la n. 22 – Laguna di Orbetello.



Il valore naturalistico dell'area del Lago di Burano giustifica gli interventi mirati a garantire un sufficiente livello di ossigenazione ed un buon ricambio delle acque, oltre ad impedire l'immissione di acque torbide ed inquinate nelle acque lacustri; dato che il lago di Burano è soggetto ad eutrofizzazione. In tutta la pianura dell'Albegna le acque di falda sono utilizzate principalmente per scopo irriguo. La fascia prossima alla costa è interessata da intensi emungimenti nel periodo estivo, che provocano fenomeni di intrusione

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

salina nelle falde idriche. Anche lo stesso Fiume Albegna veicola l'acqua marina verso l'interno durante le mareggiate, il che comporta un ulteriore aumento della salinizzazione dell'acqua di falda.

Per la Laguna di Orbetello le criticità ambientali sono essenzialmente riconducibili alla dinamica di circolazione delle acque, assai modesta, ed ai fenomeni di distrofismo, legati alle notevoli concentrazioni di nutrienti nelle acque e nei sedimenti lagunari.

Il Piano si pone ad un livello intermedio tra la pianificazione strategica del Piano Regionale di Sviluppo ed i piani di settore, perseguendo come previsto dallo stesso PRS 2003-2005, una logica d'integrazione attraverso l'individuazione di obiettivi condivisi con i settori.

Il PRAA applica questo approccio di coordinamento ambientale anche alle politiche della mobilità presupponendo, così come previsto dal recente Piano regionale della mobilità e della logistica, disposizioni rivolte a:

- moderare la domanda di trasporto;
- riequilibrare la domanda a favore del mezzo pubblico;
- limitare le esternalità negative.

Altre categorie di analisi sono utilizzabili nell'ambito di queste politiche, utili ad una sistematizzazione:

- di natura tecnologica (sui veicoli e sui collegamenti), organizzativa (sull'offerta dei mezzi pubblici sull'organizzazione dei tempi e delle scuole), finanziaria (fiscale, incentivi economici all'introduzione di veicoli ecologici, finanziamento di servizi pubblici);
- preventive o d'emergenza;
- coercitive (di breve periodo), di persuasione (di medio), di prevenzione (di lungo termine)
- di mercato, che agiscono attraverso i prezzi (dalle misure fiscali al car e park pricing), e non di mercato.

3.4 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale P.T.C. Provincia di Grosseto

Il Piano è stato approvato con DCP n. 20 dell'11/06/2010. Il P.T.C. è formato ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. 267/2000 e della L.R. 3/1/2005 n. 1 «Norme per il governo del territorio» e s.m.i., con particolare riferimento ai disposti dell'art. 51 in materia di Statuto del Territorio provinciale e Strategia dello Sviluppo Territoriale. Esso declina e sviluppa alla scala provinciale, in un quadro di coerenza generale, i contenuti del vigente Piano di Indirizzo Territoriale regionale (P.I.T.), con particolare riferimento agli obiettivi e metaobiettivi nella loro duplice valenza, statutaria e strategica e in particolare:

- definisce lo statuto del territorio provinciale;

- individua le prescrizioni per la finalizzazione e il coordinamento delle politiche di settore degli strumenti della programmazione della provincia, oltre alla definizione degli ambiti
- territoriali per la localizzazione di interventi di competenza provinciale;
- dispone le salvaguardie di cui all'art. 51, c. 3 della L.R. 1/05;
- formula indirizzi e criteri per lo sviluppo del territorio provinciale.

Tra gli obiettivi prefissati dal PTC della Provincia di Grosseto si sottolinea l'importanza di:

- Interpretare le esigenze collettive come motore di innovazione concettuale e operativa
- Ottimizzare l'efficacia degli indirizzi nella ricerca di qualità territoriale per tutti
- Complementarità funzionale, integrazione delle risorse e accessibilità diffusa come fattori di valore aggiunto da sviluppare con impegno comune
- Scolpire nell'immaginario collettivo la nuova dimensione culturale del territorio maremmano
- Grosseto come hub dell'interconnessione "locale"- "globale" in grado di proiettare la provincia in nuovi circuiti mediterranei, europei e mondiali
- Specificare e riarticolare in aderenza alle nuove esigenze e potenzialità i criteri evolutivi del "distretto rurale"
- Accrescere il ruolo della Provincia come centro di servizi per i Comuni
- Collegamento sempre più stretto fra pianificazione e atti concreti grazie a un dialogo sempre più efficace tra Enti e soggetti di governo

Azioni strategiche

Il PTC ritiene di interesse strategico a livello nazionale e internazionale l'adeguamento della S.S.1 Aurelia alle esigenze dei grandi traffici internazionali e locali attraverso progetti che tengano conto delle particolari problematiche urbanistiche ed ambientali dell'intero territorio. Viene comunque previsto il riassetto del Corridoio Tirrenico (con caratteristiche autostradali) in modo da incentivare lo sviluppo dell'integrazione territoriale. La componente stradale del Corridoio Tirrenico è attualmente costituita dall'autostrada A12 e dalla Statale Aurelia nella tratta Rosignano-Civitavecchia. Nel Corridoio Tirrenico, da intendersi come sistema plurimodale, sono compresi anche la ferrovia, i porti e gli aeroporti della Toscana costiera. Il Corridoio Tirrenico fa parte della rete transeuropea dei Trasporti (T.E.N.) prevista dal Parlamento Europeo con Decisione n° 1692/96 e dal Consiglio Europeo del 23/07/1996, in quanto asse portante dell'Arc Sud European (le regioni costiere mediterranee di Spagna, Francia ed Italia). Nel tratto toscano e laziale vi si sovrappongono il traffico passeggeri e merci di lunga percorrenza, il traffico merci

dei Porti di Livorno e Civitavecchia e il traffico del turismo balneare locale. Il percorso complessivo di riferimento è Palermo-Rotterdam. (rete primaria di transito e scorrimento del PIT). Inoltre risulta prioritario contemperare le esigenze trasportistiche del Corridoio Tirrenico con le esigenze funzionali e le valenze paesistico-ambientali ai fini del mantenimento dei caratteri identitari del territorio. Oltre ai requisiti di ordine generale sulle infrastrutture per la mobilità (art.31 Norme di Piano) si richiede di offrire una percezione significativa e qualificante del territorio.

Infrastrutture e Insediamenti

Nel sistema insediativo provinciale si riconoscono sottosistemi caratterizzati dalla condivisione sia in termini sostanziali che di appartenenza culturale di determinate risorse-chiave di tipo ambientale. Questi sottosistemi insediativi individuano dunque distinti ambiti in ciascuno dei quali vigono modalità sostanzialmente omogenee di comportamento e di sfruttamento delle risorse territoriali. Questa marcata convergenza di caratteri ed omogeneità porta a definire tali sistemi come "aree omonomiche" (aree "omogenee" per caratteristiche insediative, funzionali, culturali e produttive – art. 5 Norme di Piano), ovvero soggette a regole insediative condivise. Ai fini del coordinamento provinciale si individuano 7 di queste ambiti denotati dal termine metaforico "Città della Maremma". Il tracciato oggetto di studio ricade nella area A "Città di acqua e di pietra", nel quale oltre alla conservazione e tutela del territorio legate alle risorse idriche di questo ecosistema delicato, è prevista una riqualificazione degli insediamenti produttivi e dei collegamenti. Il programma dei grandi ambiti industriali – artigianali nella *Città d'Acqua e Pietra* sarà imperniato sullo sviluppo dell'insediamento produttivo di Albinia e sulla riqualificazione e ridimensionamento delle aree artigianali e commerciali lungo l'Aurelia. Si promuoveranno azioni tra tutti i soggetti interessati per la definizione di un sistema integrato della mobilità, al fine di garantire un efficace collegamento tra il "Corridoio Tirrenico" ed il sistema della "portualità" con particolare riferimento alla integrazione con il sistema lagunare e con il Centro Storico e l'abitato di Orbetello.

3.5 Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico

Relativamente agli aspetti connessi alla difesa del suolo, l'area interessata dalle opere in progetto ricade nell'ambito territoriale di competenza dell'Autorità di Bacino Regionale del Fiume Ombrone.

Con il D. Lgs. N° 180/98 sono state individuate le aree a maggior rischio idrogeologico e, in base all'atto di indirizzo approvato con DPCM 29.09.1998, sono state perimetrate quelle a pericolosità idraulica elevata e molto elevata e quelle a pericolosità di frana elevata e molto elevata con i relativi rischi.

Con il D. Lgs. n° 279/2000 (Decreto Soverato), convertito con Legge n° 365/2000, si aggiornavano nuovamente i termini stabilendo che entro il 30.04.2001 si doveva provvedere all'adozione del Progetto di Piano per l'assetto Idrogeologico (P.A.I.), ed entro i successivi 6 mesi (30 ottobre 2001), si dovevano predisporre ed adottare i Piani.

Le perimetrazioni di cui sopra sono state approvate, unitamente alle misure di salvaguardia, dalla Giunta Regionale Toscana con Deliberazione n° 1212 in data 02.11.1999 ed il Consiglio Regionale, con Deliberazione n° 348 in data 23.11.1999, ha approvato il piano straordinario degli interventi risultati con carattere di priorità e finanziabili con le disponibilità economiche predisposte secondo un accordo di programma fra Stato e Regione Toscana.

Scopo del Piano Stralcio è, quello di sottoporre a verifica tutte le aree perfezionandone il perimetro in base ad analisi di dettaglio e quindi più approfondite.

I contenuti del PAI sono:

1. quadro conoscitivo di ciascun Bacino;
2. descrizione delle problematiche presenti, della loro origine e delle possibili evoluzioni ivi compresa la individuazione delle aree a pericolosità molto elevata e elevata distinte in pericolosità geomorfologica e pericolosità idraulica;
3. definizione degli obiettivi del Piano stralcio in relazione agli obiettivi generali di Piano di Bacino;
4. indicazione delle strategie di intervento e dei risultati attesi sia in riferimento alle condizioni che devono essere soddisfatte dal Piano nel suo complesso sia in relazione alle esigenze locali, ivi compreso indicazioni per la verifica e il superamento delle condizioni di criticità;
5. definizione degli strumenti di Piano e delle procedure di attuazione ivi compreso limiti e condizioni d'uso del territorio in funzione della pericolosità e del rischio;
6. valutazione ex-ante (verifica economico-finanziaria e di fattibilità organizzativa /procedurale) e criteri di monitoraggio.

Sul territorio del Bacino Regionale Ombrone vigono le norme impartite dal Piano di Indirizzo Territoriale, approvato dalla Regione Toscana con Deliberazione del Consiglio n° 12 in data 25.01.2000, dai Piani Territoriali di Coordinamento delle Province di Siena e di Grosseto.

Dal quadro conoscitivo disponibile è già possibile determinare con buona approssimazione le principali situazioni di squilibrio nel Bacino, riconducibili a condizioni di pericolo idraulico e di frana che possono comportare rischio per la pubblica incolumità e per le principali infrastrutture, sia a più generali situazioni di necessaria attenzione alle dinamiche evolutive in funzione degli obiettivi di difesa del suolo.

Conseguentemente per il Bacino Regionale Ombrone sono state redatte le perimetrazioni delle aree a pericolosità elevata e molto elevata e relativi rischi, sia per l'aspetto idraulico che per quello geomorfologico, che vanno ad integrare le aree a pericolosità media (Classe 3) e pericolosità elevata (Classe 4) già contenute negli strumenti urbanistici comunali in attuazione delle normative regionali vigenti dal 1985.

Per le aree perimetrate a pericolosità elevata e molto elevata, per le fasce di pertinenza fluviale e per le aree strategicamente importanti per la prevenzione, si applicano direttive prescrizioni e vincoli.

A riferimento per le indagini necessarie all'individuazione delle aree pericolose sono stati assunti i risultati dei piani territoriali di coordinamento delle province di Siena e Grosseto, con riferimento alla situazione delle aree in frana e delle aree a rischio di esondazione e, inoltre, la perimetrazione delle aree esondate della Regione Toscana reperite dal SIT regionale.

Per una puntuale valutazione delle interferenze con le aree previste dal PAI è possibile consultare l'elaborato "PAI: aree sottoposte a tutela per dissesto idrogeologico" (SUA_104).

Il tracciato interferisce, in diversi punti, con aree a pericolosità idraulica molto elevata, così come definito dal PIT della Regione Toscana, e più precisamente:

- Dal km 3+500 fino al km 4+900 il tracciato interferisce con la zona a pericolosità molto elevata del fosso del Melone;
- Dal km 6+500 fino al km 8+200 il tracciato interferisce con la zona a pericolosità molto elevata del Canale della Bassa;
- Dal km 10+450 fino al km 10+950 il tracciato interferisce con la zona a pericolosità molto elevata del fosso Madonna Nicola;
- Dal km 11+750 fino al km 12+300 il tracciato interferisce con la zona a pericolosità molto elevata del fosso del Pelagone;
- Dal km 13+450 fino al km 13+800 il tracciato interferisce con la zona a pericolosità molto elevata del fosso Chiarone

3.6 Piano Regionale delle Attività Estrattive

L'attività estrattiva nel territorio della regione Toscana è disciplinata da apposita Legge regionale n. 78 del 3 novembre 1998 "Testo unico in materia di cave, torbiere, miniere, recupero di aree escavate e riutilizzo di residui recuperabili" (BU n.37, parte prima, del 12.11.98 – GU 24 aprile 1999, n. 17). Tale legge tratta in modo unitario i vari aspetti del settore delle attività estrattive, quali la programmazione e gestione delle attività ordinarie, le attività straordinarie collegate alle opere pubbliche e le attività minerarie in attuazione del D.lgs n.112/98. Il principio fondamentale è quello dello sviluppo sostenibile, da attuarsi tramite un attento uso delle risorse territoriali; in tale prospettiva, l'attività estrattiva si rivolge anche al recupero delle aree dismesse e al riutilizzo dei materiali di recupero.

Le istruzioni tecniche, in attuazione dell'articolo 6 della l.r. 78/1998, così come modificata dalla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio), stabiliscono i contenuti degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio di competenza provinciale e comunale in materia di cave e torbiere, di recupero di cave dismesse o in abbandono e di riutilizzo dei materiali recuperabili assimilabili. Con l/r 1/2005, la Regione con riferimento al Piano di Indirizzo Territoriale formula un nuovo Piano delle attività estrattive denominato P.R.A.E.R. approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 27 del 27 febbraio 2007, che definisce sia gli obiettivi e gli indirizzi di riferimento per la pianificazione degli Enti Locali, ponendo a loro disposizione il quadro conoscitivo generale delle risorse, dei vincoli, delle limitazioni d'uso del territorio e dei fabbisogni, sia il dimensionamento dei materiali prelevabili dall'escavazione e di quelli provenienti dal recupero necessari al loro soddisfacimento.

La Provincia attua gli indirizzi e le prescrizioni del P.R.A.E.R. tramite il Piano delle attività estrattive, di recupero delle aree escavate e riutilizzo dei residui recuperabili della provincia (P.A.E.R.P.) approvato con Del.n.49 del 27/10/2009.

Il prodotto del P.A.E.R.P. si basa essenzialmente su due tipologie tematiche:

- 1) Le "risorse" sono sostanzialmente le aree nelle quali si rileva la presenza dei diversi materiali lapidei di interesse estrattivo.
- 2) I "giacimenti", costituiscono una depurazione del censimento delle risorse in base a vincoli ostativi all'attività estrattiva accertati sul territorio e a condizionamenti determinati dall'applicazione delle normative vigenti. I giacimenti sono dunque le aree effettivamente coltivabili secondo un'adeguata progettazione dell'attività estrattiva che tenga conto dell'impatto sull'ambiente e sul paesaggio.

3.7 Piano provinciale gestione dei Rifiuti – Provincia di Grosseto

Il Piano provinciale di gestione dei rifiuti è stato approvato con deliberazione del consiglio provinciale n.77 del 16/12/2002.

La Regione Toscana ha adottato il Piano regionale di gestione dei rifiuti che non definisce nel dettaglio le singole soluzioni tecnologiche necessarie per ogni Ambito Territoriale ma ha determinato i criteri generali della pianificazione e fissato alcuni divieti, vincoli e obiettivi che dovranno essere comunque rispettati dai piani provinciali e industriali. Per la provincia di Grosseto il Piano ha suddiviso il territorio provinciale in 4 Sottobacini (I°, II°, III°, IV°) le cui previsioni di smaltimento sono così riassumibili:

Sottobacino I° (Follonica, Massa Marittima, Gavorrano, Scarlino, Monterotondo, Montieri) - smaltimento presso l'inceneritore di Valpiana con trasferimento della parte eccedente presso la discarica delle "Strillaie", nel comune di Grosseto. Le ceneri e scorie dell'impianto di incenerimento da conferire presso la discarica di "Montioni" nel comune di Follonica.

Sottobacino II° (Grosseto, Castiglione della Pescaia, Scansano, Cinigiano, Campagnatico, Roccastrada, Civitella Paganico) - smaltimento presso la discarica delle "Strillaie", di Grosseto e la discarica di "Cannicci" nel comune di Civitella Paganico. E' in esercizio un impianto di selezione mobile con imballaggio della frazione secca di sopravaglio presso la discarica delle "Strillaie".

Sottobacino III° (Orbetello, Capalbio, Isola del Giglio, Magliano in T., Manciano, Monte Argentario) - smaltimento presso la stazione di pressatura ed imballaggio dei RU in loc. "Torba" nel comune di Orbetello con conferimento del pressato presso la discarica comprensoriale del "Tafone", nel comune di Manciano. Smaltimento presso la discarica "Le Porte" all'Isola del Giglio e la discarica di "Poggio Golino" a Sorano.

Sottobacino IV° (Arcidosso, Castell'Azzara, Pitigliano, Sorano, Seggiano, Castel del Piano, Semproniano, Roccalbegna, S. Fiora) - smaltimento dei RU presso la discarica di "Spolveravolpi" nel comune di S. Fiora, "Cannicci" nel comune di Civitella Paganico e "Aiaccia" nel Comune di Semproniano.

Ne consegue che le aree di raccolta vengono divise in 4 zone corrispondenti ai sottobacini.

Sotto il profilo delle previsioni impiantistiche la scelta è quella di non procedere alla individuazione di nuovi siti da destinare alla realizzazione dell'impiantistica di supporto, privilegiando e valorizzando al massimo il patrimonio impiantistico e di discariche attualmente disponibili, anzi prevedendo condizioni gestionali più rigorose in linea con le più evolute norme in materia.

Vengono pertanto previsti gli opportuni interventi di adeguamento dell'impianto in loc. "Strillaie" nel comune di Grosseto e la stazione di pressatura in loc. "Torba", nel comune di Orbetello, viene trasformata in piattaforma di trasferimento dei vari flussi di rifiuto.

Attraverso il principio della valorizzazione delle strutture esistenti, l'intero sistema industriale consente di liberare risorse economiche, altrimenti necessarie per la costruzione e gestione di impianti a tecnologia complessa, da destinare alla realizzazione di un sistema "aggressivo" di raccolta differenziata sull'intero territorio provinciale e delle connesse strutture di supporto (isole ecologiche, stazioni ecologiche, impianti di valorizzazione).

4. PIANIFICAZIONE DI SETTORE

Nel presente capitolo vengono riportati i principali contenuti e le finalità degli strumenti di pianificazione vigenti nel settore dei trasporti nonché degli Atti ufficiali intrapresi dal Governo, dall'Anas S.p.A. e dagli Enti Regionali interessati. Il lotto 5a si inserisce nell'ambito più generale della realizzazione dell'autostrada A12 tra Civitavecchia e Rosignano, dunque per un'analisi in questo settore è opportuno considerare l'intero tratto.

4.1 Il piano generale dei trasporti e della logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica individua l'organizzazione e lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture di trasporto del Paese, attraverso la definizione di un insieme di corridoi plurimodali. I corridoi plurimodali sono le direttrici sulle quali si svolgono le principali relazioni internazionali e nazionali a lunga distanza. In questo contesto il collegamento autostradale tra Livorno e Civitavecchia rappresenta il completamento del corridoio tirrenico che si sviluppa lungo il litorale occidentale della penisola. Secondo gli indirizzi del PGTL i corridoi si dovranno integrare con assi trasversali, per consentire interrelazioni funzionali tra gli ambiti territoriali del Paese caratterizzati da assetti economici e sociali ancora in fase di sviluppo.

Il Piano inserisce l'**Autostrada A12** nella rete nazionale delle strade di grande comunicazione ed indica, tra le opere di primaria realizzazione, il completamento di tale infrastruttura.

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato. In alcuni casi, dove vincoli orografici o ambientali non lo consentono, sono state considerate varianti ai tracciati esistenti. L'individuazione degli interventi da realizzarsi sulla rete SNIT non di primo livello, è rimandata, invece, allo specifico programma di settore, dando comunque priorità al superamento di situazioni di evidenti criticità funzionali e di sicurezza della rete (colli di bottiglia) e/o al miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale e regionale.

Gli interventi considerati, coerenti con le strategie generali sopra descritte, riguardano tra gli altri:

- messa in sicurezza degli assi autostradali fuori norma e delle strade statali non coerenti con le norme del Codice della Strada per circa 2.000 km;
- potenziamento ed omogeneizzazione delle caratteristiche dei corridoi lungo il Tirreno e l'Adriatico;

- potenziamento o creazione di *bypass* di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali;

Per il settore stradale è stato individuato un primo insieme di interventi prioritari rispondenti ad evidenti criticità funzionali (livelli di saturazione) e di sicurezza (livelli di pericolosità) della rete. Le criticità sono in molti casi già presenti ad oggi o sono da attendersi anche nelle ipotesi più prudenziali di crescita del traffico stradale (scenario di domanda basso e riequilibrio modale). I rimanenti interventi formeranno oggetto di approfondimento sulla base di parametri di efficienza economica e di efficacia tecnica, quali la pericolosità ed il grado di saturazione.

Tale approfondimento potrà consentire ad alcuni interventi di rientrare nel novero di quelli prioritari, anche in considerazione della particolare rilevanza strategica degli stessi.

Gli interventi prioritari, per i quali si è manifestata la volontà e l'impegno a operare per la più sollecita attuazione, anche attraverso la rimozione del divieto alla costruzione di nuove autostrade e l'affidamento di nuove concessioni, sono risultati i seguenti:

- messa a norma delle principali autostrade;
- completamento e potenziamento dei corridoi longitudinali **tirrenico** ed **adriatico** e delle dorsali Napoli-Milano (Variante di Valico) e Roma-Venezia (E 45 - E 55, in particolare il tratto Ravenna-Venezia).

4.2 La Rete Stradale del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (Snit)

Per quanto concerne il traffico stradale, va innanzitutto evidenziata la scarsa disponibilità di dati riferiti alle strade statali: l'ultimo censimento ANAS pubblicato risale al 1985. Dai dati disponibili, pur con la dovuta cautela, risulta che il traffico sulla rete complessiva è in costante aumento. Sulle strade e autostrade statali, nel periodo 1985-'90, il traffico totale misurato in miliardi di veicoli*km è aumentato dell'8%, e sulle autostrade in concessione del 43%. Mentre sulla rete statale l'incidenza del traffico pesante appare in leggero calo, sulla rete delle autostrade in concessione il traffico pesante è in aumento e ha raggiunto il 28% del totale dei veicoli*km.

La rete stradale che fa parte dello SNIT attuale è formata dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità. La rete (stradale e autostradale nazionale) si estende per 22.108 km. Essa si connette a quelle dei paesi esteri mediante 13 valichi alpini, appartenenti alle reti TEN e ai corridoi paneuropei, così suddivisi: Francia (Ventimiglia, Limone Piemonte - traforo Col di Tenda, Bardonecchia - Frejus, Courmayeur - Monte Bianco, St. Oyen); Svizzera (Gran San Bernardo, Ponte Tresa, Domodossola, Como); Austria (Brennero, San Candido, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste-Villa Opicina). Attraverso i valichi stradali

del SNIT transitano annualmente (dati 1996) 64,7 milioni di tonnellate di merce (58,8% del totale dei valichi stradali e ferroviari). L'estensione della rete SNIT è elevata nelle regioni del Sud, (49,6% del totale nazionale), ma con elevata presenza di strade ad una corsia per senso di marcia (57,6% del totale nazionale). Nelle regioni del Centro la rete è costituita prevalentemente da strade con caratteristiche più elevate (autostrade e strade a due corsie per senso di marcia). Nelle regioni del Nord si concentra il 51% della rete autostradale nazionale. Le dotazioni unitarie per abitante e superficie, distinte per macroregioni, risultano maggiori nel Sud; nelle tre macroregioni lo scarto rispetto alla media nazionale è tuttavia contenuto, specie in relazione alla superficie. Confrontando i rapporti tra l'estensione delle reti viarie e la domanda annuale totale passeggeri e merci terrestri, per la rete equivalente un maggiore utilizzo potenziale si verifica ancora una volta nelle regioni del Nord; il Centro presenta valori prossimi alla media nazionale, il Sud presenta indici molto più alti. Gli indici riferiti alla sola rete autostradale presentano un andamento analogo; gli scarti tra le tre realtà sono tuttavia meno accentuati.

4.3 Atti di programmazione e concertazione

Programma Triennale Anas

Con decreto del 19 agosto 2002 n.3629/dicoter, in conformità a quanto disposto dall'art.3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994 n.143, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha approvato il **Programma triennale presentato dall'ANAS per il triennio 2002-2004** per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione.

Il Piano Triennale riporta, al p.to 10 degli *"Interventi Strategici di preminente interesse Nazionale"*, l'Asse Autostradale Cecina – Civitavecchia in quanto si ritiene che l'opera, costituendo il completamento del corridoio tirrenico, rappresenti elemento prioritario per il potenziamento degli spostamenti nelle direttrici Nord Sud.

Accordo di Programma tra Ministero, Regioni Lazio e Toscana, Anas – 5 Dicembre 2000

Il documento riporta l'analisi economico finanziaria del potenziamento dell'itinerario tirrenico attraverso il collegamento alla tipologia autostradale tra Livorno e Civitavecchia, compresi i necessari adeguamenti alla viabilità esistente al fine di ricostituire un sistema viario di interesse locale. Tra gli obiettivi si definisce il potenziamento del corridoio tirrenico attraverso l'adeguamento viario e la realizzazione di nuove opere di connessione anche ai porti. Per quanto concerne l'itinerario Livorno Civitavecchia si riporta quanto segue:

- Il tratto Livorno – Rosignano è già adeguato con tipologia autostradale.
- Il tratto Rosignano – Grosseto è costituito dalla variante Aurelia avente sezione a quattro corsie.

- Il tratto Grosseto – Civitavecchia per i restanti 96 Km è costituito dalla strada statale Aurelia avente sezioni stradali di differente larghezza.

Dall'accordo si evidenzia la necessità di potenziare il corridoio tirrenico con la realizzazione di un collegamento avente tipologia autostradale per l'intero tratto Livorno – Civitavecchia.

Le ipotesi emerse sono di due tipi: nella prima fondata sugli studi dell'ANAS è previsto un itinerario a percorrenza gratuita e sostanzialmente coincidente o quasi con l'attuale Aurelia; la seconda ipotesi, prodotta viceversa dalla soc. SAT, comporta il pedaggio per l'intero itinerario e si snoda secondo un tracciato che propone una variante interna nel tronco Fonteblanda - Nunziatella.

Gli studi sono stati portati avanti entrambi, partendo da dei presupposti comuni:

- Le caratteristiche tecniche dell'intervento devono fare riferimento alla tipologia autostradale 2° CNR.
- Da Rosignano a Grosseto sud, l'adeguamento dell'attuale tracciato già in variante alla statale Aurelia.
- Da Grosseto sud a Fonteblanda, un tracciato coincidente con l'attuale, operando opportuni allargamenti ed adeguamenti.
- Da Fonteblanda a Nunziatella, seguire un percorso interno in variante, definito dalla provincia di Grosseto.

Nel protocollo di intesa si evidenzia, che per il tratto toscano l'attuale corridoio è composto da diversi sistemi stradali ed autostradali che si possono riassumere come segue:

- Autostrada A12 fra il confine regionale con Liguria e Livorno gestita dalla società S.A.L.T.
- L'autostrada Livorno – Rosignano Marittimo gestita dalla S.A.T.
- La nuova variante Aurelia tra Rosignano e Grosseto sud con caratteristiche del tipo 3° CNR.
- L'attuale statale fra Grosseto sud e confine regionale con il Lazio che presenta per circa 40 Km (fra Grosseto sud ed Ansedonia) una tipologia a quattro corsie con svincoli a raso.
- Il tratto laziale caratterizzato da una situazione mista con tipologia a quattro corsie (due per senso di marcia) senza spartitraffico e svincoli a raso dal confine regionale fino al Km 91 in provincia di Viterbo, una tipologia a due corsie (una per senso di marcia) al Km 91 fino a Civitavecchia e dall'autostrada A12 fra Civitavecchia e Roma.
- Il tratto da Livorno a Civitavecchia è in atto, sospesa dal Governo con la legge finanziaria 1998, una concessione autostradale alla Società S.A.T. per la progettazione, costruzione e gestione di un collegamento autostradale fra le due città.

Intesa Generale Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Toscana (18 Aprile 2003)

L'Intesa ribadisce che le opere interessanti il territorio toscano, comprese nel 1° programma di cui alla Legge Obiettivo, rivestono carattere strategico a livello sia nazionale che regionale. Relativamente al completamento dell'autostrada Cecina-Civitavecchia, si stabilisce che le parti si impegnano ad approfondire congiuntamente, anche attraverso incontri con la Regione Lazio, ipotesi di tracciato compatibili con i caratteri ambientali, storici, culturali e trasportistici del territorio interessato.

Piano Regionale Integrato Dei Trasporti – Regione Toscana (Prit – D.C.R. N° 254 del 30/05/1989)

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Toscana, con diverso grado di priorità, inserisce la realizzazione della Livorno Civitavecchia fra le linee fondamentali dello sviluppo infrastrutturale, facendo proprie le direttive del Piano Generale dei Trasporti. Secondo tali indicazioni, i benefici acquisibili con la realizzazione dell'infrastruttura, possono venire avvicinati nel tempo, attraverso l'integrazione di alcune tratte prioritarie di Autostrada con tratti in variante della Statale Aurelia. Il PRIT costituisce punto di riferimento per successivi elaborati ed interventi di potenziamento delle direttrici trasversali di integrazione della A 12 con le aree su di essa gravitanti e con i centri urbani dell'interno. Il PRIT definisce le interrelazioni tra il settore dei trasporti e le politiche ambientali ed economiche perseguite dalla Regione tramite l'attuazione del Piano Regionale di Sviluppo. Tra le priorità sono indicate, quindi, sia la definizione progettuale che la realizzazione dell'autostrada tirrenica Cecina Civitavecchia riflettendo un'impostazione programmatica regionale in base alla quale, lungo la direttrice tirrenica è necessario operare sia sulla grande viabilità autostradale che sulla viabilità regionale. Il PRIT evidenzia sul versante delle infrastrutture la debolezza delle relazioni stradali della direttrice e l'inadeguatezza della SS1 Aurelia e l'interruzione della A12 nella tratta di 237 Km tra Livorno e Civitavecchia; questa debolezza dell'itinerario stradale tirrenico come definisce il PRIT deve essere superata con integrazioni ed ammodernamenti stradali ed autostradali. Dal 1995 al 1998 la Regione Toscana è tornata più volte sul problema ponendo le basi per la definizione del protocollo di intesa con Governo, Regione Lazio ed ANAS poi stipulato nel 1999.

Piano Regionale Della Mobilità E Della Logistica Della Regione Toscana (Approvato Con Del. G.R. Il 07/07/2003 – Proposta Del Consiglio Regionale Con Del. C.R. 890 Del 11/07/2003)

Il Piano costituisce l'atto di programmazione del sistema infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico del Piano di Indirizzo Territoriale; relativamente alle infrastrutture stradali il Piano individua tra le criticità l'incompleta gerarchizzazione delle infrastrutture con conseguenti situazioni di congestione; traffico di attraversamento nei centri abitati nonché standard di sicurezza da adeguare.

Relativamente al Corridoio Tirrenico si riportano di seguito gli interventi previsti.

CORRIDOIO TIRRENICO: COMPLETAMENTO AUTOSTRADALE CECINA - CIVITAVECCHIA

Completamento a tipologia autostradale del Corridoio Tirrenico da Rosignano Marittimo a Civitavecchia con ipotesi di tracciato che tengano conto delle proposte elaborate dalla Regione Toscana, da approfondire nel quadro dell'Intesa Generale con il Governo

- Intervento programmato
Progettazione preliminare entro ottobre 2003
- Da definire nel quadro dei finanziamenti della Legge Obiettivo (70 M euro già finanziati con il fondo autostradale 2001)
- Intervento inserito nell'Intesa Generale Quadro di attuazione della Legge Obiettivo del 18-4-2003.

INTERVENTI DI COLLEGAMENTO CON I PORTI CONNESSI AL COMPLETAMENTO DEL CORRIDOIO TIRRENICO:

- Completamento variante Aurelia da Maroccone a Chioma in Comune di Livorno con realizzazione, nella prima fase, di unica carreggiata in galleria con interventi di sicurezza; 120M euro da finanziare contestualmente all'autostrada; - Collegamento con il porto di Piombino con progettazione in corso e finanziato con programma Triennale ANAS 2002-2004 per 27 M euro; Progettazione definitiva entro il 2004;
- Collegamento con i porti del Puntone di Scarlino e di Punta Ala tramite interventi nei comuni di Follonica e Scarlino;
- Collegamento con i porti di Castiglione della Pescaia e Marina di Grosseto tramite nuovo tratto di viabilità nel Comune di Grosseto che consentirà di evitare l'attraversamento del centro.
- Collegamento con i porti in Provincia di Grosseto – 15M euro da finanziare contestualmente all'autostrada.

4.4 Lo Scenario Trasportistico: gli interventi programmati

Al fine di valutare correttamente sia le funzioni che l'infrastruttura dovrà svolgere che il traffico che è destinato ad utilizzarla nelle diverse condizioni di rete che si configureranno nel tempo, non ci si è limitati ad una attenta e completa ricognizione dei programmi contenuti negli strumenti precedentemente illustrati, ma si sono considerati anche i progetti che, per quanto definiti ed in avanzata fase di studio, non hanno ancora completato il percorso decisionale.

Sono stati presi in esame anche interventi su altri modi di trasporto (in particolare ferroviari) che possono influire sulla ripartizione dei flussi che insistono sulla direttrice tirrenica.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Dall'insieme degli interventi sulla viabilità primaria, considerati significativi per gli obiettivi dello studio, sono stati identificati più scenari infrastrutturali, caratterizzati da diversi stati di avanzamento degli interventi stessi (nell'iter attuativo o in quello decisionale) e quindi da diversi orizzonti temporali; si sono pertanto identificati:

- uno **scenario tendenziale**, costituito dalla situazione attuale integrata dagli interventi già in fase di realizzazione;
- uno **scenario programmatico di breve termine**, costituito dall'inserimento nello scenario tendenziale degli interventi il cui completamento è previsto intorno all'anno 2010;
- uno **scenario programmatico di lungo termine**, nel quale, allo scenario programmatico di breve termine si sono aggiunti gli interventi il cui completamento è più lontano nel tempo; l'orizzonte temporale è stato fissato 10 anni più tardi, ovvero nel 2020.

Di seguito si riportano gli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione e programmazione di settore riguardanti sia le infrastrutture stradali la cui realizzazione influenza direttamente la domanda di trasporto dell'Autostrada Livorno – Civitavecchia, sia quelle ferroviarie, facendo presente che uno degli obiettivi degli strumenti di pianificazione riguarda proprio la 15drovia rio15tura tra le diverse modalità di trasporto.

Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano, come già accennato precedentemente, definisce in primo luogo un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) "attuale" (in riferimento al momento della redazione del Piano), ovvero l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale. In base alla modalità di trasporto lo SNIT è suddiviso in:

- rete stradale;
- rete ferroviaria;
- porti e sistema idroviario;
- aeroporti;
- centri merci.

Rete stradale

La direttrice in esame fa parte della rete SNIT di primo livello, la cui ossatura è costituita, nella parte continentale del paese, da:

- asse longitudinale orientale;
- asse longitudinale dorsale;

- asse longitudinale occidentale;
- asse Est-Ovest;
- principali assi trasversali di connessione.

L'opera in esame rientra nell'asse longitudinale occidentale che è attualmente formato, in successione, dall'A3 da Reggio Calabria a Napoli, dalla A1 da Napoli a Roma, da un tratto del G.R.A. di Roma, dalla A12 da Roma a Civitavecchia, quindi dalla SS1 fino a Cecina, dalla A12 da Cecina a Genova e dalla A10 fra Genova e il confine francese a Ventimiglia.

Rete ferroviaria

Anche per ciò che riguarda il trasporto su ferro, la direttrice in esame fa parte della rete SNIT attuale, che è composta da:

- direttrice longitudinale dorsale;
- direttrice longitudinale adriatica;
- direttrice longitudinale tirrenica;
- trasversali di collegamento delle direttrici longitudinali;
- trasversale Est-Ovest;
- direttrici di accesso ai valichi alpini.

Tra gli interventi del primo gruppo di priorità sulla rete stradale vi è il completamento e il potenziamento del corridoio longitudinale tirrenico e in particolare della tratta Rosignano – Grosseto – Civitavecchia dove si registra un grado di saturazione pari a S3 (il più alto).

Per le altre arterie stradali che hanno influenza su tale direttrice il PGTL prevede:

- completamento e potenziamento delle dorsali Napoli-Milano (Variante di Valico) e Roma-Venezia (E45-E55, in particolare il tratto Ravenna-Venezia);
- potenziamento o creazione di bypass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali ed in particolare del G.R.A. di Roma e del Nodo di Genova;
- potenziamento della trasversale Toscana-Umbria-Marche con il collegamento Grosseto-Fano.

Nel settore ferroviario, per la direttrice tirrenica non sono previste nuove linee, bensì interventi sia di tipo tecnologico che di tipo infrastrutturale tesi al potenziamento della rete esistente in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno; sono inoltre stati considerati anche interventi di maggiore impatto economico sulle linee esistenti, sui nodi quali raddoppi e quadruplicamenti.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Legge Obiettivo e delibera CIPE

Nella Legge Obiettivo si delega al Governo, l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. Nella delibera CIPE n.°121 del 21/12/2001 viene approvato, ai sensi della Legge Obiettivo, ed ai fini dell'accelerazione delle procedure previste dalla stessa, il programma delle "infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi".

Negli allegati della delibera, fra gli altri, vengono riportati una prima valutazione dei dati di costo e degli importi disponibili già esistenti per i singoli investimenti inclusi nel programma e l'elenco degli interventi trasportistici individuati articolato per Regione. Si riporta di seguito uno stralcio dell'allegato della delibera in cui vengono elencati, divisi per Regione, gli interventi individuati dalla Legge Obiettivo e considerati di interesse per la caratterizzazione dei vari scenari infrastrutturali.

Emilia Romagna

- Corridoio ferroviario Tirreno – Brennero (Ti – Bre); tratta emiliana La Spezia – Fornovo – Parma – Suzzara – Verona
- Corridoi autostradali e stradali:
 - variante di Valico Bologna – Firenze;
 - ampliamento A 1 (tratta A 22 – Borgo Panigale);
 - corridoio Tirreno – Brennero (Ti – Bre), tratta emiliana La Spezia – Parma – Verona;
 - tratta Ravenna – Venezia (Nuova Romea E 45 – E 55);
 - riqualificazione tratta emiliano-romagnolo E45 Orte – Cesena.

Lazio

- Corridoi autostradali e stradali:
 - • completamento corridoio tirrenico settentrionale, tratta laziale Autostrada Civitavecchia – Cecina;
 - • completamento G.R.A. di Roma;
 - • completamento Corridoio Tirrenico meridionale (Pontina – A 12 – Appia);
 - • bretella autostradale Cisterna – Valmontone;
 - • completamento trasversale Nord Orte – Civitavecchia (tratta Viterbo – Civitavecchia).

Liguria

- Nodo autostradale e stradale di Genova.

Lombardia

- Corridoio ferroviario Milano – Bologna – Tratta AV;
- collegamento autostradale Tirreno – Brennero (Ti – Bre).

Toscana

- Corridoi ferroviari:
 - • tratta AV Firenze – Bologna;
 - • corridoio Ti-Bre (tratta Pontremolese, compreso nodo di Pisa).
- Corridoi autostradali e stradali:
 - • variante di valico A 1;
 - • corridoio tirrenico: completamento autostradale Cecina – Civitavecchia;
 - • collegamento Grosseto – Fano.

Umbria

- Corridoio stradale Grosseto – Fano (tratta Le Ville – Parnacciano)

Veneto

- Corridoi autostradali e stradali:
 - • tratta Venezia – Ravenna (Nuova Romea E 45 – E 55);
 - • raccordo autostradale Verona – Cisa (Ti-Bre).

Piano Triennale Anas (2002-2004)

L'orizzonte temporale del Piano non è esaustivo per le opere previste negli scenari di medio e lungo termine; comunque, per completezza di informazione, di seguito sono riportati gli interventi riguardanti le arterie di interesse per l'opera allo studio:

- E78 "Due Mari"; tratto 1° (Grosseto – Siena) – Lotto 3° (da Km 20+350 al Km 27+200), ampliamento della sezione stradale da 2 a 4 corsie; il piano mette a disposizione risorse per circa 47 milioni di euro da distribuire nel triennio e fissa in 49 mesi dalla data di approvazione del programma il termine dei lavori (l'intervento era già compreso nel precedente Piano del 2001 – 2003);
- E45; tratta Toscana – 1° stralcio, adeguamento sezione stradale e messa in sicurezza; il costo complessivo è quantificato in circa 31 milioni di euro;
- - lotto 1° - stralcio "A" è prevista la costruzione di un nuovo lotto funzionale alla eliminazione della congestione del traffico e l'adeguamento della sede stradale esistente.

Piano regionale della Mobilità e della Logistica (Regione Toscana)

Il Piano è stato predisposto dalla Regione Toscana, ed è aggiornato ad Aprile 2003. Per la direttrice tirrenica e per gli altri assi stradali che hanno influenza su di essa, all'interno degli obiettivi di Piano è previsto il completamento, entro il 2015, degli interventi relativi alle infrastrutture stradali ed autostradali tra cui il Corridoio Tirrenico.

Nello specifico dei diversi obiettivi del Piano si riportano di seguito alcune indicazioni sintetiche:

– *Superare il deficit infrastrutturale*: in ambito ferroviario è quasi concluso il collegamento Alta Velocità con Bologna, mentre è pronto il progetto per la nuova stazione fiorentina e il trasporto ferroviario metropolitano vede avviati i lavori per il primo tratto di tranvia urbana fiorentina Scandicci-Firenze Stazione e in avvio i lavori per il secondo collegamento Careggi-Stazione. Sulla Pontremolese sono conclusi alcuni lavori di adeguamento, mentre sono stati rinviati gli impegni più onerosi al fine di convogliare risorse e impegno sul nodo fiorentino e costiero.

In ambito stradale la variante di valico e la terza corsia sul nodo fiorentino sono ad un buono stadio di avanzamento, mentre **per il completamento del Corridoio Tirrenico è stato espresso parere favorevole per la compatibilità ambientale del tracciato costiero** e l'adeguamento della Grosseto Fano è finanziato solo in parte. Gli impegni che il Governo ha sottoscritto, e su cui ad oggi permangono incertezze finanziarie e costituiscono le priorità della Regione sono: il nodo ferroviario di Firenze, la piattaforma logistica, la E78 Due Mari Grosseto-Fano, l'adeguamento dei valichi appenninici. Queste priorità infrastrutturali sono state confermate dal Quadro Strategico Regionale.

In ambito di viabilità regionale si può considerare che: 1) senza gli effetti del Patto di Stabilità la maggioranza degli interventi sarebbe ad oggi già appaltata; 2) comunque nell'arco del 2006 la quasi totalità degli interventi saranno appaltati. Sono 14 i progetti, gestiti dalle province a seguito del trasferimento della viabilità ex Anas, che hanno completato i lavori per un costo totale di 10,7 milioni di euro; tra questi gli interventi sulle SGC Firenze-Pisa-Livorno (viabilità connessa alla superstrada e installazione delle barriere fonoassorbenti nel comune di Scandicci), SRT 435 Lucchese, SRT 445 Garfagnana, SRT 2 Cassia (consolidamento della Galleria "Le Chiavi" e 2 interventi di messa in sicurezza), e sulla prima tangenziale di Prato.

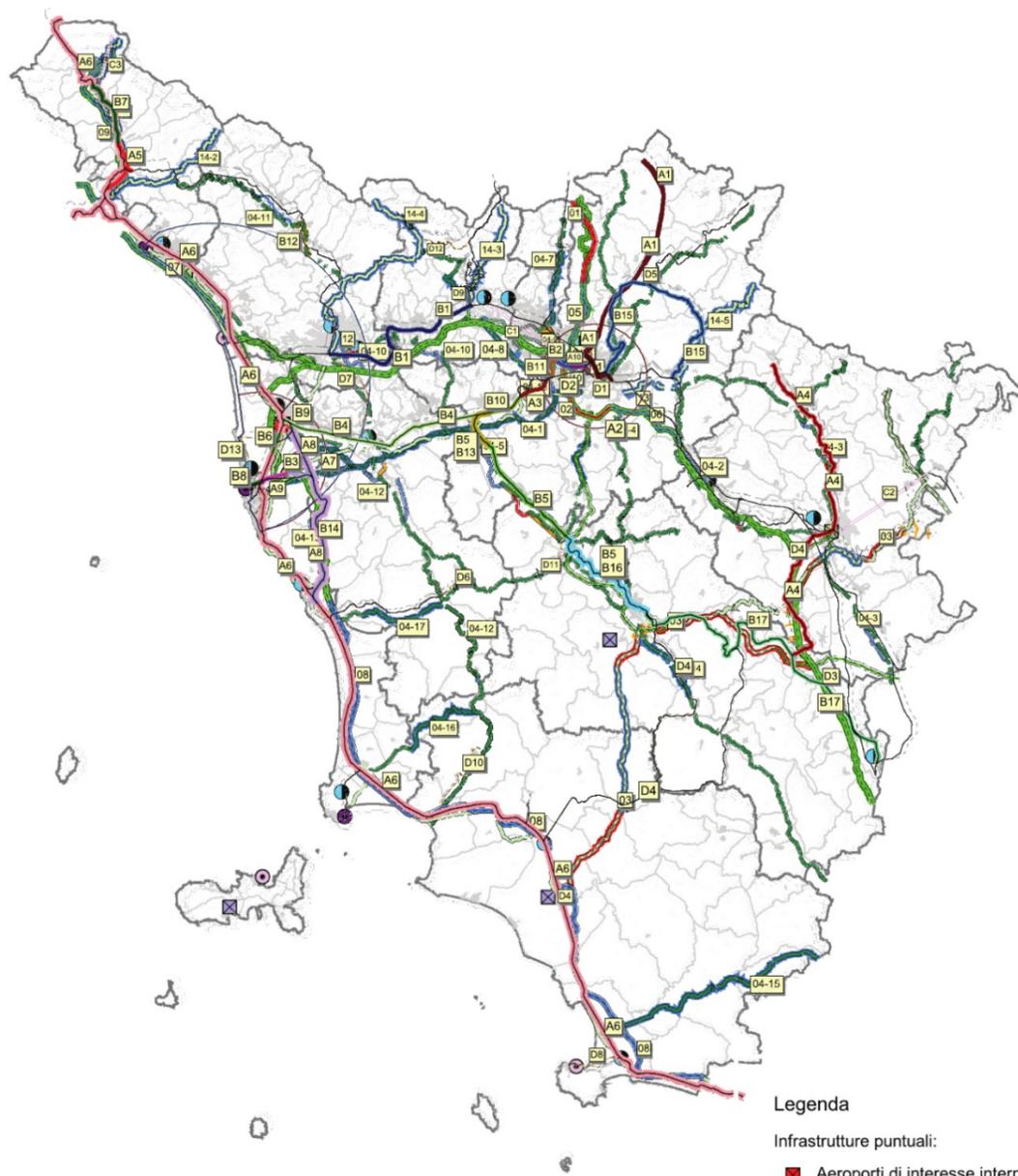
– *Aumentare la sicurezza stradale*: Progrediscono lentamente le sperimentazioni di sistemi di rilevazione e monitoraggio dell'incidentalità (progetto SIRSS), come quelli di sperimentazione della pavimentazione; più efficaci risono rivelati gli interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture finanziati attraverso il Piano Straordinario degli investimenti. Al Piano si è aggiunto il progetto di Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale e Consulta.

– *Porti commerciali, aeroporti, interporti*: nonostante il Piano si esprimesse in termini generali su queste questioni e nota l'importanza assunta nell'ultimo periodo all'interno della programmazione regionale.

Attraverso l'APQ e il Programma Regionale degli Investimenti sono stati finanziati interventi sul sistema dei porti e degli aeroporti e degli interporti regionali e di secondo livello. Oltre che sulle vie navigabili.

AUTOSTRADA A12 Rosignano - Civitavecchia
 Progetto Definitivo Tratto Ansedonia – Pescia Romana - Lotto 5A
 Studio di Impatto Ambientale

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO



INTERVENTI	Nuova autostrada	Ampliamento autostradale a terza corsia	Nuova extraurbana primaria	Nuova extraurbana secondaria	Adeguamento a extraurbana principale	Riqualificazione
Approvati						
Programmati						
Da approfondire						

- Legenda**
- Infrastrutture puntuali:**
- Aeroporti di interesse internazionale
 - Aeroporti per collegamenti di terzo livello
 - Aeroporti di aviazione generale
 - Interporti
 - Scali merci
 - Porti commerciali con autorità portuale istituita
 - Porti commerciali
- Linee ferroviarie**
- Centri abitati
 - Confini provinciali
 - Confini comunali

- CODIFICA INTERVENTI**
- 01 - Variante di Valico
 - 02 - Terza corsia A1 Firenze Nord-Firenze Sud
 - 03 - E78 Grosseto-Fano
 - 04 - Interventi del programma sulla viabilità di interesse regionale:
 - 04-1 - Messa in sicurezza S.G.C. FI-PI-LI
 - 04-2 - SRT69 del Valdarno
 - 04-3 - SRT71 Umbro Casentinese Romagnola
 - 04-4 - SRT222 Chiantigiana
 - 04-5 - SRT429 Val d'Elsa
 - 04-6 - Mezzana-Perfetti Ricasoli
 - 04-7 - SRT325 di Val di Setta e Val di Bisenzio
 - 04-8 - SRT66 Pistoiese
 - 04-9 - Declassata di Prato
 - 04-10 - SRT435 Lucchese e SRT436 Francesca
 - 04-11 - SRT445 della Garfagnana
 - 04-12 - SRT439 Sarzanese Valdara
 - 04-13 - SRT206 Pisana Livornese
 - 04-14 - SRT2 Cassia
 - 04-15 - SRT74 Maremmana
 - 04-16 - SRT398 Val di Cornia
 - 04-17 - SRT68 Val di Cecina
 - 04-18 - Bretella autostradale Prato-Signa
 - 05 - Terza corsia A1 Barberino Mugello-Firenze Nord
 - 06 - Terza corsia A1 Firenze Sud-Incisa V.no
 - 07 - Terza corsia A12 Confine Liguria-Viareggio
 - 08 - Completamento A12 Rosignano-Conf. regionale (sol.costiera) con sistemazione viabilità locale e collegamenti ai porti
 - 09 - Adeguamento A15 Autocisa
 - 10 - Terza corsia A11 tratto Firenze Peretola-Prato Est
 - 11 - Raddoppio Mezzana-Perfetti Ricasoli
 - 12 - Diramazione di collegamento Valle del Serchio con nuovo casello A11 in Comune di Capannori
 - 13 - Riclassificazione SP34 quale SS67 con interventi di adeguamento e variante a Vallina
 - 14 - Adeguamento Viabilità Nazionale Appenninica:
 - 14.1 - Adeguamento SS62
 - 14.2 - Adeguamento SS63
 - 14.3 - Adeguamento SS64
 - 14.4 - Adeguamento SS12
 - 14.5 - Adeguamento SS67
- INTERVENTI APPROVATI**
- A1. Alta Velocità tratta
 - A3. Collegamento veloce Empoli-Signa
 - A4. L.F.I.
 - A5. Pontremolese: Raddoppio S. Stefano di Magra-Chiesaccia e raccordo Garfagnana
 - A6. Sistema Comando Controllo Genova-Roma e Pontremolese
 - A8. Elettificazione Pisa-Collesalveti-Vada
 - A9. Collegamento Livorno-Interporto di Guasticce
 - A10. Collegamento Olmatello-Osmannoro
 - A2. Alta Velocità: Nodo
 - A7. Potenziamento Area Livorno-Pisa
- INTERVENTI PRIORITARI**
- B1. Potenziamento e raddoppio linea Pistoia-Lucca
 - B2. Completamento linea Campi-Osmannoro con doppio binario
 - B3. Collegamento Interporto di Guasticce-Pisa-Collesalveti-Vada
 - B4. Potenziamento tecnologico linea Pisa-Empoli
 - B5. Potenziamento ed elettificazione linea Siena-Empoli
 - B6. Razionalizzazione bivio Mortellini
 - B7. Raddoppio tratta Chiesaccia-Pontremoli
 - B8. Completamento connessione Interporto di Guasticce con la Darsena Toscana
 - B9. Raccordo Pisa-Collesalveti-Vada con Firenze-Pisa
 - B10. Quadruplicamento linea Empoli-Montelupo
 - B11. Collegamento Signa-Campi
 - B13. Raddoppio tratta Empoli-Granaiole
 - B14. Punti di incrocio ed adeguamento tecnologico linea Pisa-Vada
 - B15. Elettificazione Faentina
 - B16. Raddoppio tratta Poggibonsi-Siena
 - B17. Velocizzazione Siena-Chiusi con adeguamenti in sede
 - B12. Sistema integrato area vasta Pisa-Livorno-Lucca-Massa C.
- CORRIDOI PRIORITARI DA APPROFONDIRE**
- C1. Collegamento Campi-Prato-Pistoia
 - C2. Collegamento Arezzo-S.Sepolcro
 - C3. Tunnel Pontremolese
- ULTERIORI INTERVENTI DA APPROFONDIRE NEL CORSO DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO (CORRIDOI DA SALVAGUARDARE)**
- D1. Collegamento Firenze Cascine-Firenze P.Prato
 - D2. Quadruplicamento tratta Signa-Olmatello
 - D3. Velocizzazione Siena-Chiusi con rettifiche
 - D4. Velocizzazione Arezzo-Siena-Grosseto
 - D5. Interconnessione Faentina-A.V.
 - D6. Recupero linea Volterra-Saline di Volterra
 - D7. Recupero linea Lucca-Pontedera
 - D8. Recupero linea Orbellio - Porto S. Stefano
 - D9. Raddoppio Pistoia-Capostrada e collegamento diretto linea Lucca
 - D10. Recupero linea Follonica-Massa Marittima
 - D11. Recupero linea Poggibonsi-Colle Valdelsa
 - D12. Recupero linea Pracchia-San Marcello-Mammiano
 - D13. Recupero linea Pisa-Tirrenia-Livorno

5. ANALISI DEL SISTEMA VINCOLISTICO

L'analisi vincolistica è stata svolta attraverso i dati del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT Regione Toscana) e di quelli del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC Provincia di Grosseto).

Un'ulteriore fonte è stata la mappatura dei siti Rete Natura 2000 (Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" e dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat"), del Ministero dell'Ambiente. Inoltre sono state messe in evidenza le *Important bird areas* (IBA) ovvero zone che ospitano percentuali significative di uccelli di specie rare o minacciate o eccezionali concentrazioni di uccelli di altre specie.

Il tracciato si sviluppa principalmente nella sede della SS1 Aurelia, e gli allargamenti e le deviazioni nella maggior parte sono all'interno della fascia di rispetto stradale. Attraversa comunque alcune aree con presenze di criticità: il progetto fino al km 4 è inserito all'interno del **vincolo paesaggistico** (art. 136 del D.Lgs. 42/2004) codificato come 86-1977. La zona ha notevole interesse pubblico perché costituisce il naturale completamento e ricongiungimento del vincolo della costa, in adiacenza ad Ansedonia, con la zona montuosa dell'entroterra già vincolata. A livello territoriale e paesaggistico importanti sono i valori figurativi di contrasto tra la zona collinare, prevalentemente boscosa, e la configurazione costiera, i cui requisiti naturali formano un complesso organico con le alture. La zona appare inoltre ancora sostanzialmente integra ed è interessata da ruderi e strutture perfettamente inserite nell'ambiente al quale aggiungono una inconfondibile fisionomia. In questo tratto saranno da applicarsi le disposizioni di tutela contenute nel D.Lgs 42/2004. Vi è la presenza di aree protette **Rete Natura 2000** e un **IBA** anche se il tracciato non interferisce direttamente con esse; nonché di diversi **pozzi**. A nord del tracciato si prevede la riqualifica della S.P. Pedemontana n°93 la quale è limitrofa ad un Sito di importanza comunitaria **SIC IT51A0030** Lago di Acquato Lato di San Floriano e ad un Sito di interesse regionale. Le aree di cantiere sono libere da vincoli. Infine, l'area dove si inserisce il tracciato è a **rischio idraulico** e molte fasce a rischio molto elevato attraversano il progetto. Per la descrizione si rimanda al paragrafo "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico".

6. PIANIFICAZIONE COMUNALE

La Regione Toscana con la legge regionale 3 gennaio 2005 n.1 "Norme per il Governo del Territorio" detta le norme per il governo del territorio promovendo, nell'ambito della Regione, lo sviluppo sostenibile delle attività pubbliche e private che incidono sul territorio medesimo. A tal fine lo svolgimento di tali attività e l'utilizzazione delle risorse territoriali ed ambientali deve avvenire nella salvaguardia e il mantenimento dei beni comuni, garantendone l'uguaglianza di diritti all'uso ed il godimento nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future.

Il "Piano Strutturale Comunale" è lo Strumento della Pianificazione Territoriale di competenza del Comune. Con la L.R.T.n.1 /2005 i Comuni, individuate le risorse 'naturali' ed 'essenziali' presenti nel proprio territorio, definiscono i principi e le grandi strategie per la loro salvaguardia, il loro sviluppo e la loro valorizzazione, dettando indirizzi e prescrizioni per la pianificazione operativa e di dettaglio

La L.R.T. n°1/2005 ha introdotto forti innovazioni anche nei procedimenti di formazione e di approvazione degli strumenti urbanistici comunali, in particolare per quanto riguarda il ruolo della Regione e della Provincia. L'articolazione degli strumenti di pianificazione definita dalla legge regionale (P.I.T. regionale, P.T.C. provinciale, P.R.G. comunale suddiviso in P.S. e R.U.) configura una chiara "gerarchia tra piani" - con una precisa definizione degli ambiti di competenza di ciascuno strumento. Nel nuovo modello di pianificazione la Regione, anziché intervenire a posteriori in modo "autoritativo" operando stralci o dettando prescrizioni a posteriori sul P.R.G. già elaborato dal Comune, partecipa con le proprie strutture tecniche (così come la Provincia) all'elaborazione del Piano Strutturale per verificare che faccia propri gli indirizzi e le prescrizioni della pianificazione regionale e provinciale e garantisca il conseguimento di ogni altro obiettivo di interesse sovra comunale già prefissato.

6.1 Il Piano Strutturale del comune di Capalbio

Il Piano Strutturale del Comune di Capalbio è stato approvato dal Consiglio Comunale con Delibera n. 25 del 03/07/2008, ed è efficace dal 03/09/2008.

L'intervento si sviluppa principalmente in aree agricole (E1) e in alcune aree E2 ovvero aree agricole in aree protette ai sensi della Del.Reg. n.296/89, L.431/1985 e L.1497/1939. Per queste zone non sussistono particolari prescrizioni di divieto. Il tracciato è limitrofo anche ad altri tipi di zone e sono:

- A5 di rispetto ambientale
- D6 Turistica per campeggi esistenti
- D3 Produttiva di espansione con strumento urbanistico attuativo
- F2.1 Ippodromo della Torricella

- HC e HP Turistica per attrezzature ricettive alberghiere di completamento e di progetto
- B1 Di conservazione del vecchio tessuto urbanistico ed edilizio

Gli interventi previsti nelle zone A5 ai sensi dell'art.36 delle N.T.A. "dovranno contribuire alla valorizzazione delle aree ed essere pienamente compatibili con le finalità di tutela delle stesse. Pertanto gli interventi non potranno in ogni caso prevedere la realizzazione di attrezzature quali nuove viabilità di accesso e parcheggi. Le opere previste dovranno comunque garantire il rispetto della D.C.R. 230/94".

Per le altre zone non ci sono particolari impedimenti alla realizzazione della viabilità.

6.2 Il Piano Strutturale del comune di Orbetello

Il Consiglio Comunale, nella seduta del 19 Marzo 2007, con Del. C.C. n. 16, ha approvato il Piano Strutturale di Orbetello.

Il tratto di progetto che interessa zone E e, precisamente, E10 "Pianura di Ansedonia".

In questa zona è prevista la tutela e la valorizzazione dei manufatti storici, e archeologici, garantendone un'adeguata manutenzione ed accessibilità, la conservazione e il restauro delle pinete e delle fasce dunali, la riorganizzazione di tutta l'area, integrando e razionalizzando gli usi attuali; il controllo e il miglioramento delle caratteristiche idrogeochimiche della falda nella fascia costiera.

6.3 Il Piano regolatore di Montalto di Castro

Il Piano regolatore di Montalto di Castro è stato adottato con Delibera della G.R. n°4248 del 20/11/1974. Attualmente è in deposito presso l'ufficio urbanistica del comune la deliberazione di C.C. n°40 del 19/05/2009. In questo Comune ricadono i cinquecento metri terminali del progetto che occupano interamente aree "H" ad uso agricolo.

7. CONCLUSIONI

Il progetto prevede l'ampliamento della piattaforma, prevalentemente di tipo simmetrico della SS1 Aurelia. In alcuni punti si rendono necessarie deviazioni fuori sede rispetto alla SS1 Aurelia e allacci alla viabilità locale con la riqualificazione di alcune strade esistenti.

Dall'analisi e dalle prescrizioni delle varie pianificazioni, emerge quanto segue:

- il SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) prevede nell'asse longitudinale occidentale anche la A12 da Roma a Civitavecchia, quindi la SS1 Aurelia da Civitavecchia a Cecina ed infine la A12 da Cecina a Genova. Assegna inoltre alla direttrice tirrenica il carattere di asse sul quale intervenire prioritariamente nell'ambito della rete SNIT di primo livello, al fine di contribuire a garantire le connessioni funzionali interne ed esterne al Paese.
- Il Piano Generale dei trasporti e della logistica inserisce l'Autostrada A12 nella rete nazionale delle strade di grande comunicazione ed indica, tra le opere di primaria realizzazione, il completamento di tale infrastruttura.
- Il P.I.T. della Regione Toscana assegna al completamento del corridoio tirrenico la funzione di miglioramento dei collegamenti nord-sud e dei collegamenti locali.
- IL PRS (Programma regionale di sviluppo) ha come obiettivo specifico il potenziamento del corridoio autostradale, nonché l'integrazione dei collegamenti stradali con i porti tramite il completamento del Corridoio Tirrenico.
- Il PTC di Grosseto ritiene di interesse strategico l'adeguamento della S.S.1 Aurelia.
- relativamente agli aspetti vincolistici il progetto ricade nei primi 4 km all'interno del vincolo paesaggistico (art.136 Dlgs 42/2004); pertanto al presente studio è allegata la Relazione Paesaggistica. Si segnala che in questo tratto il tracciato è stato deviato rispetto all'attuale dal km0+900 al km 2+485, consentendo di allontanarsi anche dalla IBA (Important Bird Area) posta in adiacenza alla via del Mare.
- Dal km13+000 al km13+800, il tracciato è stato modificato per evitare l'interferenza con una zona coperta da Foreste e boschi (lett.g, art. 142 del codice dei Beni Culturali).
- Relativamente ai Piani comunali sono interessate solo aree agricole.

In base a quanto sopra, si ritiene che l'adeguamento della SS1 sia compatibile con le prescrizioni dei Piani esaminati.

Relativamente alla riqualificazione della Pedemontana SP93, è da segnalare l'interferenza con un'area a vincolo paesaggistico, per la quale è stata redatta la Relazione Paesaggistica prevista dalle vigenti

norme. Tale progetto è anche adiacente alla Rete Natura 2000 (SIC IT 51A0030) e ZPS (IT51A0029).

Tuttavia il cambio tipologico della sezione stradale non modifica le condizioni esistenti.

8. TEMPI DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

I tempi totali previsti per la realizzazione dell'opera sono 30 mesi.