

Contributi e Osservazioni

Al Regolamento Urbanistico e Variante al piano di Classificazione Acustica, nonché alla Valutazione Integrata e alla Valutazione Ambientale Strategica, come da avviso a firma dell'Architetto R. Chionsini del 09/08/2010, allegato n. 4 alla Del G.C. Di Grosseto N 426/2010 e contestuale richiesta formale di intervento in Autotutela del Comune di Grosseto .

Egr. Sig. Sindaco del Comune di Grosseto, i sottoscritti, con riferimento alla delibera sopra menzionata, ai relativi allegati, ed in particolare all'avviso del 09/08/2010 a firma dell'Architetto R. Chionsini, chiedono che le presenti **Osservazioni e Contributi**, nonché la contestuale formale richiesta di **intervento in Autotutela** da parte del Comune di Grosseto, siano inseriti negli atti relativi ai procedimenti sopra indicati.

PREMESSA

Il procedimento sopra indicato è stato avviato con la D.G.C. n. 426 del 03/08/2010 “Regolamento Urbanistico e Variante al Piano di Classificazione Acustica Comunale – avvio del procedimento di Valutazione Integrata (VI) e di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)”.

L’avviso pubblicato dal Responsabile del Procedimento in data 09/08/2010 (allegato n.4 alla citata delibera) consente a chiunque, entro il termine di 30gg dalla pubblicazione, l’inserimento agli atti dei procedimenti in oggetto di propri contributi e/o osservazioni.

Rispondendo positivamente alla possibilità offertaci di partecipare alla procedura, produciamo le nostre osservazioni di carattere generale, rispetto alle trasformazioni che il Regolamento Urbanistico intende apportare all’UTOE n. 10 Braccagni (i cui contenuti sono specificati nell’art. 110 del Piano Strutturale del Comune di Grosseto), riservandoci di approfondire tali osservazioni sulla base del Rapporto Ambientale, parte integrante del Piano, nelle successive fasi del procedimento, delle quali chiediamo di essere prontamente e adeguatamente informati.

Appare superfluo ricordare che la principale finalità della VAS è quella di “*garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e di contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione e dell’adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile*”, e che il PTC della Provincia di Grosseto, norma di riferimento di rango superiore e vincolante per il Comune di Grosseto, nel dettare i criteri per il governo del

territorio provinciale, specifica i principi e i criteri cui gli strumenti urbanistici del Comune devono adeguarsi, ed in particolare decreta che: “ *L'identità del territorio provinciale è una risorsa primaria del patrimonio collettivo, da tutelare INVARIABILMENTE al variare dei processi di sviluppo* ” ed ancora: “ *All'intera estensione del territorio provinciale si riconosce una qualità diffusa, espressione dei caratteri distintivi delle diverse componenti locali, da tutelare, sviluppare e valorizzare in ogni intervento. All'insieme di tali qualità e caratteri si conferisce attributo di “irregredibilità”*”; continua poi specificando che: “ *Alla qualità complessiva e all'identità del territorio provinciale si attribuisce un ruolo primario nella costituzione del “CAPITALE FISSO SOCIALE” locale.è interesse e dovere di tutti contribuire alla tutela, allo sviluppo e alla valorizzazione di tale patrimonio collettivo.* ”
Fatte queste necessarie premesse, di seguito riportiamo le nostre osservazioni.

CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

a) Considerazioni preliminari

Appare opportuno citare Paolo di Tarso, *Prima Lettera ai Corinzi*, 13-12: “*Videmus nunc per speculum in aenigmate, tunc autem facie ad faciem*” (“ora vediamo come in uno specchio, in maniera confusa; ma allora vedremo faccia a faccia”). Il brano, che in realtà si riferiva alla morte e al congiungimento dell'uomo con Dio, fu ripreso da Johan Huizinga nel suo “*Autunno del Medioevo*” (Haarlem 1919) dove ne estende il concetto rappresentando la visione simbolico-allegorica che nel medioevo veniva data all'universo e la grande attenzione che, in quel periodo, veniva attribuita ai simboli ed alla loro interpretazione, questo ben rappresenta ciò che stiamo vivendo e sentendo come cittadini residenti a Braccagni e dintorni, in ragione delle note vicende riguardanti la richiesta (avanzata dalla PILT S.p.a.) di costruire, a ridosso del nostro paese, in un'area a vocazione solo artigianale e agricola, un complesso industriale logistico. Nel caso specifico, a fronte di una confusa e insufficiente informazione riservataci come cittadini, abbiamo dovuto necessariamente affidarci all'interpretazione dei segni che ci giungono ‘dall'esterno’ e che ci possono far capire cosa accadrà in agro di Braccagni nei prossimi mesi.

I “segni” che ci giungono sono rappresentati dai contenuti dei seguenti documenti ed eventi:

1. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Grosseto.
2. Delibera di Giunta Comunale n. 397 del 17/06/2008 “*Atto di indirizzo per la promozione della realizzazione di un'area industriale a specializzazione logistica in loc.*”

Braccagni e per l'avvio della valutazione della proposta di Piano complesso di intervento presentato dalla Soc. PILT".

3. Variante al P.R.G. per la previsione di un Polo Logistico Intermodale nell'area a Nord del centro abitato di Braccagni – D.G.C. 359/09.
4. Relazione dell'Architetto G. Gorelli, e del Dirigente dell'Ufficio Tecnico del Comune di Grosseto Architetto M. de Bianchi, allegato n.1 alla D. G.C. 359/2009, in cui viene espresso parere favorevole alla realizzazione della variante.
5. Delibera di G.C. N 426/2010 e relativi allegati.
6. Regolamento Urbanistico – Carta dello stato di diritto dei suoli dei centri abitati – luglio 2009/bozza.
7. Relazione dal titolo “*Profilo strategico del primo Regolamento Urbanistico del Comune di Grosseto*”, a firma dell'Architetto G. Gorelli (allegato n. 2 alla D.G.C. N 426/2010).
8. “*Il Polo logistico della Maremma: un sistema per crescere*” - Presentazione dello studio di fattibilità - Venerdì 23 luglio, Sala Pegaso del Palazzo della Provincia.
9. Relazione sugli obiettivi generali e specifici della variante al vigente Piano di classificazione acustica (allegato n. 2 alla Del G.C. N 426/2010).
10. Interventi sui giornali locali da parte del Presidente della Provincia, del Sindaco di Grosseto, improntati tutti alla necessità di costruire un Polo Logistico-Agroalimentare-Intermodale in corrispondenza dell'abitato di Braccagni.
11. Report conclusivo, giugno 2009, del processo partecipativo per l'elaborazione del R.U. di Grosseto, curato dal Dipartimento di urbanistica e pianificazione territoriale, Università di Firenze.

Tali “*segni e/o simboli*”, messaggi più o meno nascosti e subliminali, ci rappresentano (con una certa ponderata sicurezza) ciò che nel prossimo futuro accadrà, a seguito delle trasformazioni che Codesta Amministrazione Comunale intende attuare in connessione all'abitato di Braccagni, di fronte a Montepescali, centro storico di sommità, nonché unico punto panoramico strategico per la Maremma a nord di Grosseto (così risulta individuato nella cartografia ufficiale del nostro Comune) del X° secolo (con cinta muraria e posizione dominante), visivamente interconnesso con la pianura e che, per questo, si è guadagnato nei secoli il nome di “*Balcone della Maremma*”.

L'oggetto della trasformazione è ancora cosa oscura ai nostri occhi, e ci chiediamo se lo sia ancor più ai Vostri, poiché parlate ora di “*un'area industriale a specializzazione logistica*”, ora

di un “polo logistico agro-alimentare”, ma anche di un “polo logistico intermodale” (e chi più ne ha, più ne metta); oppure ciò che avete già deciso per il nostro futuro, come dice Paolo di Tarsi “*tunc autem facie ad faciem*”, lo vedremo quando accadrà... ?

Per evitare questa evenienza, per capire che cosa accadrà ed esercitare i nostri diritti di cittadini, siamo costretti (nostro malgrado) a dedicarci all’interpretazione dei “segni che ci giungono dall’esterno”; dai vostri complicatissimi atti amministrativi e dalle contraddittorie interviste sui giornali dei dirigenti politici del Comune e della Provincia, e tutto questo ci induce a credere che **sarà realizzata un’area industriale** a specializzazione logistica attaccata al paese di Braccagni.

Ciò che assume caratteri più nitidi e preoccupanti, per gli scriventi e per la gente del posto, è la dimensione del progetto; questi i dati più riduttivi: 34 ettari di suolo agricolo trasformato in industriale, sui quali insisteranno 17 ettari di capannoni, oltre a linee ferroviarie, strade e piazzali per stoccaggio container.

b) Motivi per cui si contesta la previsione, nel Regolamento Urbanistico e nella Variante in atto, di un Polo Logistico e/o Intermodale e/o Agroalimentare a ridosso del centro abitato di Braccagni, e se ne chiede lo stralcio, invitando il Comune ad agire in Autotutela

Dagli atti e documenti citati in premessa, si evince la volontà del Comune di Grosseto di permettere la costruzione di un Polo Intermodale e/o Logistico e/o Agroalimentare, a ridosso del paese di Braccagni; di seguito indichiamo i motivi per cui tale previsione viene contestata e se ne chiede il definitivo abbandono, anche in Autotutela.

1) Motivi di ordine economico:

Poiché un Polo Logistico rappresenta un grande investimento (sia pubblico che privato) e poiché ha un grosso impatto sia sull’economia locale che sul territorio, è assolutamente necessario che se ne dimostri A PRIORI non solo la sua fattibilità dal punto di vista strettamente logistico (mera movimentazione di merci con analisi dei flussi qualitativi e quantitativi), ma anche dal punto di vista economico, al fine di garantirne funzionalità ed esistenza nel corso del tempo. Infatti, in mancanza di “giustificazioni” economiche, gli operatori privati non popoleranno mai l’area adiacente al Polo stesso.

Non è chiaro cosa si voglia realizzare nell'area di Braccagni, ma dall'estensione delle superfici (quasi 34 ha), si ritiene che si voglia considerare nel suo insieme sia l'area che strettamente afferisce ad un Polo logistico (nel senso stretto del termine, che non necessita di più di un paio di ettari), sia l'area necessaria agli insediamenti industriali che verranno attratti dal Polo logistico stesso, una volta in funzione. Questi insediamenti saranno realizzati da imprese private, attratte dalle opportunità di business create dal Polo stesso.

Ma quanto sopra riportato, in una corretta implementazione, deve essere verificato sia dal punto di vista strettamente economico-finanziario, per i privati che vi intervengono (al fine di scongiurare abbandoni che porterebbero inevitabilmente a rallentare, se non a bloccare, lo sviluppo dell'iniziativa o, peggio, all'assenza di insediamenti ad iniziativa privata) ma anche dal punto di vista più ampio di una analisi costi-benefici, per i soggetti pubblici (per valutarne l'opportunità in un contesto più esteso rispetto a quello di interesse meramente privato).

Intervento dei privati: poiché le strutture che compongono il progetto del Polo Logistico non verranno presumibilmente completate prima del 2013-2015, occorre sapere se è stata fatta una analisi di mercato AGGIORNATA A TALE DATA sulla domanda di imprese disposte ad insediarsi nel Polo.

Infatti un Polo Logistico è ben poca cosa se nessuna azienda vi si insedia e se lo stesso non crea indotto e valore aggiunto, oltre alla sua naturale funzione di facilitare la movimentazione delle merci, soprattutto se consideriamo la natura della nostra provincia, sia dal punto di vista economico, che antropico.

Non dobbiamo quindi invertire il naturale rapporto di causa/effetto: un Polo Logistico serve se c'è una domanda adeguata che lo sollecita (sia da parte di imprese esistenti, sia con progetti imprenditoriali futuri - es: imprese che intendono impacchettare, distribuire, trasformare materie prime che arrivano da fuori ecc...); non è la costruzione fisica di un Polo Logistico che crea tale domanda.

Intervento dei soggetti pubblici: dal punto di vista dei soggetti pubblici si può senz'altro sostenere che un Polo Logistico può agire da catalizzatore nello sviluppare l'economia locale, ma il suo effetto, osservato attraverso una corretta analisi costi/benefici, evidenzia costi altissimi in termini di benessere collettivo, se non supportato sul territorio da una adeguata domanda già presente e coerente con le dimensioni pensate per il Polo stesso.

E' infatti palese che l'implementazione fisica della struttura in sé non solo non è garanzia della sua funzionalità, ma necessita di adeguata valutazione circa la possibilità di implementarla. (E' come fare un'autostrada per collegare Ribolla a Roccastrada: sicuramente porterebbe dei

benefici agli abitanti delle due frazioni e zone limitrofe, favorirebbe anche un limitato sviluppo economico, ma a che prezzo per la collettività?)

Da tutto ciò si evince che un Polo logistico deve avere a monte una adeguata ANALISI DI MERCATO più una ANALISI COSTI-BENEFICI. Dove sono questi studi?

- La localizzazione

Immaginando il Polo Logistico come una porta, attraverso la quale merci arrivano per essere poi distribuite sul territorio e dove altre merci vi convergono per essere a loro volta distribuite su un altro territorio (in tutto o in parte convergente con il primo); è evidente che la scelta della localizzazione del Polo Logistico rappresenta una scelta importantissima.

La condizione ideale affinché un Polo Logistico possa al meglio esercitare la sua funzione di interscambio di merci massimizzando la sua efficienza è che esso sia situato nella prossimità di vie o centri di comunicazione importanti, preparati ad accogliere il suo flusso di merci in ingresso ed in uscita.

Ci riferiamo a strade, ferrovie, porti ed aeroporti. E' ovvio che al Polo Logistico di cui stiamo parlando mancano sicuramente due gambe: porti ed aeroporti: il porto non esiste e l'aeroporto stenta a decollare come semplice scalo civile, figuriamoci immaginarcelo attrezzato ad accogliere grossi volumi di merci!

Altra condizione fondamentale affinché un Polo logistico possa massimizzare la sua efficienza è quello della presenza di un grosso bacino di utenza (popolazione, industrie) nelle vicinanze.

Questa vicinanza porta infatti a minimizzare i percorsi che le singole merci devono effettuare, in ingresso ed in uscita, prima di raggiungere la loro destinazione finale.

La Provincia di Grosseto, con la sua bassa antropizzazione e con la sua scarsissima industrializzazione, non sembra assolutamente il bacino di utenza ideale del quale stavamo parlando.

In difetto di queste due condizioni (1- prossimità di vie o centri di comunicazione importanti; 2- presenza di un grosso bacino di utenza nelle vicinanze) Il Polo Logistico di Braccagni rischia di essere una Cattedrale nel Deserto.

A titolo di esempio, immaginiamo una collocazione ideale per un Polo Logistico che ha ambizioni regionali ed extra regionali. Immaginiamo Livorno dove la condizione 1 è appieno verificata e dove la 2 trova giustificazione dell'area a più alta densità di popolazione ed industrializzazione della Toscana (LI-PI-FI-PO-PT-LU). Immaginiamo anche Civitavecchia dove entrambe le condizioni sono altrettanto bene verificate. Sono località adiacenti alla Provincia di

Grosseto dove un Polo Logistico avrebbe sicuramente più successo e quindi ragione di esistere.

Effettuate queste semplici e piane considerazioni, è ovvio che il Polo che si intende implementare a Braccagni non può avere ambizioni regionali; deve essere qualcosa ad uso locale. Ma a tal fine non servono certo quasi 33 ha di superficie.

Concludiamo osservando che una infrastruttura non porta di per sé sviluppo (per il solo fatto di esistere) se non è giustamente dimensionata sul territorio che è destinata ad accoglierla, se non è ben integrata sul contesto nel quale opera. Ciò perché essa stessa non riuscirà a consolidarsi, a svilupparsi. I primi ad abbandonarla saranno gli operatori privati che, attratti esclusivamente, come è ovvio, da motivazioni economico-finanziarie, si sposteranno in aree più profittevoli; l'area destinata inizialmente al Polo Logistico verrà quindi riconvertita, per quanto possibile e con costi enormi, in area per insediamenti urbani, commerciali ed artigianali, configurando l'intera operazione soltanto come una maldestra speculazione edilizia.

- Commento alla variante richiesta al PRG

Effettuate queste considerazioni, vediamo nel dettaglio che cosa si intende implementare nell'area adiacente a Braccagni.

Nella variante al PRG per la previsione di un Polo logistico intermodale nell'area a nord del centro abitato di Braccagni, si legge che il Comune di Grosseto si è a tal fine impegnato con la Delibera G.M. n. 397 del 17/06/2008 *“Atto di indirizzo per la promozione della realizzazione di un'area industriale a specializzazione logistica in loc. Braccagni per l'avvio della valutazione della proposta di Piano complesso di intervento presentato dalla Soc. PILT”*

La Soc. PILT prevede la realizzazione di un Polo Logistico e/o Agroalimentare. Gli edifici produttivi saranno di tipologia “intermedia” e “grande”. Gli edifici di tipologia “grande” dovranno rappresentare almeno il 75% della superficie coperta.

Non solo. A nord del centro abitato di Braccagni si prevede il completamento dell'insediamento produttivo artigianale posto tra il vecchio tracciato dell'Aurelia e il tracciato ferroviario per Siena, ammettendo edifici produttivi di tipologia “intermedia” per complessivi 7,5 ettari di superficie coperta (pari a mq. 150.000 di s.l.p.); tale insediamento comprende il P.I.P. di cui all'art. 82/5b della pianificazione previgente; inoltre nell'area di frangia ricompresa tra i due tracciati dell'Aurelia potranno essere insediate ulteriori attività espositive, artigianali e commerciali (per attività non alimentari fino alla media distribuzione), il tutto per 3 ettari di superficie coperta (pari a mq. 60.000 di s.l.p.).

In totale si prevede di costruire capannoni per 20,5 ettari !!!! Ovvero, a titolo di esempio, oltre 400 capannoni da 500 mq ciascuno, su un'area di oltre 40 ettari, ovvero un'area industriale in grado da far impallidire quella di Livorno !!!!

Ma tutte queste chiacchiere (perché sono solo parole) non sono supportate da analisi di mercato. Dove è la domanda di 400 capannoni, se è ancora incompleta l'area industriale accanto al Madonnino?

Si dice *“la previsione del polo logistico mira a potenziare e riqualificare le aree industriali del capoluogo, nonché a creare le necessarie disponibilità di spazi da destinare ad aree retroportuali per i porti limitrofi (Piombino, Livorno, Civitavecchia), ed attrarre nuovi investimenti produttivi; in tale ambito saranno localizzate superfici coperte dedicate alla produzione e/o a fasi di trasformazione, aree per la logistica di materie locali o aree di stoccaggio”*. Si afferma inoltre che *“in relazione al sistema socio-economico sono stati indagati il tessuto imprenditoriale, il mercato del lavoro, i principali risultati economici, l'apertura verso i mercati e la competitività del territorio”*. MA MANCANO I DATI E GLI STUDI CHE LI DIMOSTRINO.

Inoltre, le affermazioni PILT sono in netto contrasto con lo *Studio* presentato da Invitalia Anche se non riportando i dati in dettaglio, Invitalia (correttamente) cita le fonti alla base della sua analisi (Agri-Istat); poi li riferisce ad un'area che non comprende solo la Provincia grossetana, ma anche quelle di Arezzo, Siena e Viterbo. Si suppone, quindi, di studiare la fattibilità di un Polo logistico a servizio non solo della Provincia di Grosseto, ma anche di quelle di Arezzo, Siena e Viterbo, ma non certo a livello regionale o addirittura nazionale. Invitalia sa, per le considerazioni precedentemente effettuate, che non è sostenibile diversamente e bada bene a non affermare ‘mostruosità’ indifendibili. Quello che meraviglia è che Comune, Provincia, CCIAA ecc.. presentino pubblicamente questa relazione che è in contrasto con quello che loro sostengono!!

Giustamente, data la vocazione agroalimentare della ns provincia, Invitalia dichiara di aver focalizzato l'attenzione sulle filiere ortofrutticola, olivicola, vitivinicola e florovivaistica.

Se possono apparire discutibili e superficiali le motivazioni che portano a preferire l'area di Braccagni a quella del Madonnino, la cosa incoerente è IL DIMENSIONAMENTO di tale polo, dimensionamento suffragato da analisi di mercato nelle quali si valutano le potenzialità del bacino dato dalle province sopra elencate.

Invitalia sostiene che “a partire dai volumi complessivi di produzione, si è calcolato il possibile grado di assorbimento della piattaforma nella catchment area in questione, partendo da una

percentuale pressoché completa per Grosseto, intermedia per le province di Siena e Arezzo ed inferiore per il viterbese. Considerando le dimensioni ridotte delle aziende locali e la loro spiccata tendenza a conservare in house le attività di trasporto e di magazzinaggio, è stato ipotizzato che, almeno in un periodo iniziale, la piattaforma possa intercettare circa il 20% dei flussi della catchment area, pari a 111.756,5 tonnellate” (pari a 306 tonnellate al giorno su 365gg/anno, ovvero circa 10-15 tir/giorno)

Continua Invitalia: “a seconda che si voglia fare una piattaforma intermodale o una monomodale (con o senza ferrovia) le superfici dedicate ad aree coperte variano. Esse comunque comprendono magazzini, aree di carico/scarico delle merci, uffici e palazzina servizi. Il fabbisogno complessivo di superfici coperte è pari a 5.643 mq. nell’ipotesi monomodale, e di 6.057 m.q. nell’ipotesi intermodale”. Quindi, anche nell’ipotesi più ampia si reputano sufficienti due ettari compresi parcheggi, area a verde, raccordo ferroviario, piazzali x la manovra ecc.... Il tutto per un costo stimato in 5.5 mln euro.

Dato che questi sono i fatti, **rileviamo che mancano gli studi che portano da 2 a oltre 32,87 gli ettari necessari per tale Polo logistico.**

Per questi motivi e per gli ulteriori che seguono, una modifica del piano strutturale effettuata del tutto ‘al buio’, così come una variante con lo stesso contenuto, non devono e non possono essere fatte.

2) Tutela del territorio ed impedimento dello spreco di risorse pubbliche

Il Piano Strutturale di Grosseto, concordemente con il PTC della Provincia, già prevede la localizzazione di un Polo logistico, agroalimentare e intermodale in località Madonnino. Tale scelta è stata oggetto di approfonditi studi che hanno portato a modificare l'originaria localizzazione fatta negli anni '70 dal PRG (Art. 83/2 PRG).

L'art. 110 del P.S. di Grosseto (che definisce i contenuti qualitativi e quantitativi dell' UTOE 110 – Braccagni) è chiaro: *“In continuità dell’insediamento produttivo già indicato nel Piano Strutturale di Roccastrada si prevede la realizzazione di un Polo Logistico e/o Agroalimentare. Tale Polo è delimitato dal confine con il Comune di Roccastrada, dal tracciato della nuova Aurelia, dalla S.P. n. 19 per Montemassi e dalla Via del Madonnino. Gli edifici produttivi saranno di tipologia “intermedia” e “grande” per una superficie coperta di mq. 100.000 (pari a mq. 200.000 di s.l.p.)”*. Peraltro nella zona del Madonnino sono già stati spesi circa 8 milioni di Euro per la messa in sicurezza idraulica, e altri 8 milioni sono stati stanziati, per un

totale di 16 milioni di fondi pubblici, investiti per realizzare, tra i vari obiettivi, anche il Polo Logistico e Agroalimentare.

Se il Comune oggi concedesse o aderisse alle richieste della PILT S.p.a., di delocalizzare il Polo permettendone (con una variante o con un Regolamento Urbanistico), la costruzione in altra zona, si renderebbe responsabile di un atto che renderebbe vani gli investimenti di fondi pubblici per la zona del Madonnino, e che contrasta con i principi di una gestione oculata dei fondi pubblici, ed in più permettendo una inutile distruzione del territorio agricolo comunale, distogliendolo dalla sua principale destinazione, che secondo i criteri dettati dal P.S e dal PTC sopra richiamati, è da considerare Capitale Fisso Sociale che tutti abbiamo il dovere di tutelare. Inoltre il Comune, così facendo, non solo disattenderebbe ogni precedente previsione, senza che ce ne siano fondati e provati motivi di utilità sociale, ma contravverrebbe all'obbligo di strumento di salvaguardia e tutela del territorio che (a norma degli strumenti urbanistici in vigore e che ne vincolano l'azione) è fondato sui valori agro-ambientali, turistici, archeologici e storico insediativi, che costituiscono il patrimonio identitario del Comune e della sua comunità di cittadini, e che non può essere strumentalizzato per soddisfare interessi privati e di pochi industriali, che peraltro non hanno addotto a giustificazione delle loro richieste nessun documento giustificativo sul piano dello studio dei mercati e delle tendenze economiche e future della economia del nostro Comune e della provincia grossetana.

3) Illegittimità ed inopportunità delle varianti anticipatorie del R.U.

Nell'allegato n. 1 alla DGC 462/2010, l'Architetto Gorelli, nel paragrafo delle considerazioni sintetiche finali, alla lettera *i*) specifica che la procedura permette di ricorrere alle Varianti anticipatorie (del R.U.) esclusivamente nei casi di interesse sovracomunale, prevalentemente pubblico, di scadenza di finanziamenti e simili; al paragrafo successivo, "varianti al P.S.", indica le modifiche al P.S. che discendono da esigenze manifestatesi nel periodo di vigenza, necessariamente contenute nel minimo indispensabile a dare legittimità e attuabilità a previsioni che devono avere come comune tratto l'interesse pubblico assolutamente prevalente. Nell'individuare tali modifiche necessarie, vi inserisce la Variante al P.S. per la costruzione del Polo Logistico di Braccagni fatta a seguito della richiesta della società PILT.

Noi contestiamo fermamente queste valutazioni e questo modo di procedere, perché a nostro avviso non è coerente né con le norme in vigore (Piano Strutturale e norme regionali), né con i principi di logica valutativa che dovrebbero presiedere alla stesura di atti di tale natura.

La variante di cui si tratta non è assolutamente confortata da un interesse pubblico prevalente (mai provato), né c'è la prova (mediante atti formali depositati in Comune e di libero accesso agli scriventi per poterne valutare l'attendibilità e la coerenza) della sussistenza di finanziamenti pubblici in scadenza.

Il procedimento per la variante è già stato avviato dal Comune, con documento valutativo circa la sua possibile fattibilità, compilato dallo stesso professionista che oggi è chiamato a scrivere il regolamento Urbanistico, e che fa le considerazioni sopra riportate. Riteniamo inopportuno (per ovvie ragioni di coerenza ed imparzialità amministrativa) che il soggetto chiamato a scrivere il R.U. e quello incaricato di valutare la coerenza delle varianti già iniziate al PRG e al P.S. che detta le regole per scrivere il R.U., sia la stessa persona che si è già favorevolmente espressa sulle varianti stesse. Riguardo poi alla legittimità di una simile variante, riteniamo che questa sia improcedibile per contrasto con la disciplina regionale, che impedisce l'adozione delle varianti di tal natura nelle more del Regolamento Urbanistico.

Per tutti i motivi sopra indicati, chiediamo che il Comune intervenga in Autotutela e ponga rimedio annullando o congelando fino a R.U. adottato la procedura di variante già avviata.

4) Strumentalizzazione della disciplina acustica per anticipare gli effetti delle varianti

Sul piano della disciplina acustica del territorio, si denuncia l'avvenuto passaggio da classe IV a classe V di tutta l'area agricola corrispondente al terreno richiesto dalla società PILT per edificare il Polo Logistico. Questo fatto è gravissimo ed indica chiaramente la volontà del Comune di Grosseto di anticipare gli effetti di una variante che sembra praticamente già concessa, anche se il progetto che la giustifica, avente ad oggetto la costruzione del Polo Logistico attaccato al paese di Braccagni, come stiamo dimostrando, non è supportato da quei minimi elementi economici, normativi, sociali, e di sicurezza, che ne giustifichino la realizzazione. Anche questo potrebbe essere letto come una inopportuna ingerenza di interessi non pubblici nella stesura di uno strumento pubblico di controllo e pianificazione del territorio, che noi formalmente stigmatizziamo, chiedendo che tali atti vengano rivisti.

5) Rischi geologici e di sprofondamento (sinkholes)

L'area su cui è stata chiesta la costruzione del Polo Logistico e su cui è stata avviata la variante del Comune, presenta gravi problemi riguardanti comprovati rischi geologici e idrologici. La documentazione relativa è depositata negli archivi del Comune e non si sta a richiamar-

la, dovendo essere ben conosciuta dall'ente che l'ha commissionata a suo tempo all'università di Roma.

Nell'area in questione è presente un altissimo rischio di fenomeni di sprofondamento, essendo presente nel sottosuolo acqua calda in quantità elevata. Infatti, nei terreni dove si vorrebbe costruire il Polo logistico vi è un sistema molto articolato di vene acquifere sotterranee, che sfrutta la consistenza 'calcareo cavernosa' del sottosuolo, ed esattamente al centro di tale area sono presenti due faglie tettoniche che si incontrano, rendendo altamente probabili (in un futuro non prevedibile), eventi tellurici importanti. Tutti questi elementi, come sostenuto nella Relazione di autorevoli docenti universitari agli atti negli archivi del Comune (commissionata in occasione dello sprofondamento dei terreni in località "Gli Acquisti", a pochi chilometri in linea d'aria e nell'ambito della stessa struttura geomorfologica della zona), concorrono a determinare un altissimo grado di pericolosità riguardante fenomeni di sinkholes (improvvisi sprofondamenti del terreno). Inoltre i lavori preparatori al Piano Strutturale hanno evidenziato un simile problema, ed in quella sede veniva deciso che il Comune avrebbe effettuato ulteriori ed approfonditi studi, cosa auspicata anche dal Geologo dott. Ubaldo Guastini nella sua perizia geologica commissionata dalla PILT e allegata ai documenti depositati in Comune dalla stessa Società.

Nonostante la 'minimizzazione' fatta sia dall'architetto Gorelli che dall'ing. I. D'Urso nelle rispettive relazioni, l'uno per il Comune e l'altra per la PILT, tutti concordano con la necessità di studi approfonditi ed ulteriori al fine di scongiurare simili problemi in tale zona. Studi che ad oggi non sono stati realizzati. Non si comprende come mai, il Comune, pur già essendo presente negli strumenti urbanistici una localizzazione prevista da anni nella zona del Madonnino, si presti ad avviare una Variante che sposta il Polo Logistico in una zona così esposta a rischi gravissimi, e così a ridosso di una importante frazione densamente popolata, arrivando addirittura a postulare la possibilità di una trasformazione di una zona artigianale (la vecchia PIP del PRG e l'attuale UTOE 10 del P.S.) in zona industriale, senza nessun elemento valido e giustificativo di una simile azione, che va contro la volontà della popolazione (a titolo di esempio si veda l'esito del sondaggio effettuato dal quotidiano La Nazione che raccolse il 95% di NO al polo logistico a ridosso di Braccagni su 709 voti espressi, consultabile alla pagina <http://sondaggi.quotidiano.net/?sondaggio=3340>), e contro le leggi attualmente in vigore, tanto da prestarsi a riscriverle in modo da permettere simile pianificazione.

6) Rischi idraulici e presenza di reperti archeologici

Anche sul piano delle acque superficiali una simile localizzazione incontra problemi difficilmente sormontabili senza alterare irrimediabilmente il suolo. E' la stessa PILT (nelle perizie che allega a sostegno della sua richiesta edificatoria), a suggerire, per mano dell'Ing. Moretti, che per lei ha fatto la perizia di fattibilità idraulica, di sopraelevare parte dei terreni di due metri per preservarli dal pericolo di alluvioni, abbastanza ricorrenti in quella zona. Il problema è che oltre ad intervenire in modo irreversibile sul cambiamento del profilo paesaggistico millenario della zona, così facendo si mette il paese di Braccagni in una posizione di pericolo, poiché lo si viene ad abbassare di due metri rispetto all'insediamento industrial-logistico, creando una diga artificiale a nord, che impedisce ogni possibile deflusso di eventuali acque meteoriche che scendono dal poggio di Montepescali favorendone la concentrazione verso il centro abitato.

A questo si aggiunga che l'innalzamento dei terreni di due metri avverrebbe sopra una zona dove potrebbero essere presenti rilevanti reperti archeologici.

7) Problemi viari

Ulteriore nota dolente del progetto PILT è l'assoluta mancanza di previsione di una struttura viaria adeguata sia allo smaltimento del traffico cittadino, che di quello che si verrebbe a creare con la costruzione di una zona industriale di simili proporzioni a ridosso del paese. Nei documenti della PILT ed in quelli Comunali che trattano del Polo Logistico, non si fa cenno alla necessità di un sottopasso per risolvere il problema del traffico da e verso la strada castiglione (necessità espressa chiaramente anche nel P.S. e confermato dalla recente sentenza del Consiglio di Stato i cui contenuti ed estremi sono citati a conclusione delle presenti osservazioni), che superi e risolva definitivamente il problema annoso del passaggio a livello che divide in due il paese. L'aumento del traffico previsto in caso di costruzione di un Polo logistico creerà problemi che agli atti non vengono né presi in considerazione né tantomeno risolti.

L'attuale traffico urbano della frazione è assolutamente congestionato da un sistema di sensi unici deleterio che non risponde alle più minime necessità di viabilità e sicurezza. Nei due anni di sperimentazione, infatti, si sono avuti più incidenti che nei dieci anni precedenti. Occorre ripristinare il doppio senso su Via Malenchini; creare la possibilità di parcheggiare in Via dei Garibaldini e creare zone di parcheggio a servizio degli impianti sportivi. Inoltre occorre creare una struttura viaria esterna al paese in modo da evitare che questo si congestioni

per via del traffico locale che aumenterà di intensità quando la nuova Aurelia verrà trasformata in autostrada.

Il progetto della PILT per cui il Comune ha aperto una variante, è stato giudicato coerente come strumento anticipatorio del R.U. per il Comune dall'Architetto Gorelli; questo prevede che a servizio del Polo logistico venga costruito un binario che partendo dalla stazione di Braccagni arrivi nella zona davanti al Podere Spiga. Chiediamo quindi se il Comune abbia pensato a coordinare questa scelta (che comporta notevoli sacrifici per la collettività), con le esigenze di viabilità sopra riportate, riguardanti anche la futura eliminazione del passaggio a livello che attualmente divide in due il paese.

8) Dogana, diminuzione dei diritti e aumento dei disagi per i cittadini residenti

La costruzione di una zona logistica che, secondo le interviste rilasciate dai responsabili politici comunali, avrebbe come supporto anche una Dogana per le merci, crea un serio problema di sicurezza per l'intero Paese, ed anche un gravissimo maggior disagio derivante dalla sottoposizione di tutta l'area ad una disciplina specifica e speciale per le aree adiacenti alle zone doganali, dove i diritti della persona ricevono una diminuzione fastidiosissima nella componente oggi determinata della riservatezza, esponendo tutta l'area ad un controllo maggiore da parte della Guardia di finanza, cui verrebbero conferiti maggiori poteri rispetto alle aree non soggette a tale regime (mirato ad impedire il verificarsi di operazioni illecite ma, al contempo, incidente sulla qualità della vita degli abitanti, che si troverebbero a vivere in una zona di confine).

9) Danno economico ai cittadini

La costruzione di un Polo a ridosso del paese comporterà un impatto ambientale e paesaggistico talmente negativo da diminuire i valori delle abitazioni e degli immobili degli abitanti; questo aspetto non è stato preso in considerazione nei costi sociali che comporta una simile operazione, costi derivanti dalle inevitabili azioni risarcitorie nei confronti del Comune.

Il principio di danno ai cittadini, che deriverebbe da una struttura altamente impattante sulla vita e sul paesaggio, è stato quest'anno confermato dal Consiglio di Stato, nella sentenza di cui riportiamo più avanti contenuti ed estremi.

10) Perequazione e danni ai cittadini

Nei documenti riguardanti la variante in questione, non si prende in debita considerazione che nel momento di valutazione della perequazione tra i diversi interessi, devono essere presi in considerazione anche i costi sociali che gravano sulla comunità, e non solo sulla P.A., come ad esempio i pericoli, i disagi, e la svalutazione degli immobili oltre al peggioramento della qualità della vita. Tutte cose che si invita a prendere in considerazione da parte della P.A. che dovrà operare in Autotutela, salvo rischiare azioni di risarcimento da parte della generalità dei cittadini.

11) Vizi della fase partecipativa alla formazione del R.U.

Nel documento di VI e di VAS, si fa riferimento ad una fase partecipativa per la formazione del R.U. nella quale la cittadinanza sarebbe stata chiamata a dire la propria sui temi dello stesso R.U.. Purtroppo però a Braccagni non si è parlato di Polo Logistico, né in quelle occasioni partecipative la gente presente si è potuta mai esprimere a favore o contro. Per questo contestiamo i documenti che dovessero riportare il contrario, invitando la P.A. ad intervenire in Autotutela per correggerli, onde impedire conseguenze negative. Scopriamo infatti adesso che il R.U. potrà contenere anche una regolamentazione diversa degli spazi dedicati al Polo logistico, rispetto a quelli previsti dal Piano Strutturale, ma di questa nuova localizzazione non v'è stata nessuna attività informativa in sede partecipativa.

c) Normative e regolamenti a sostegno delle nostre osservazioni e richieste, nonché a giustificazione dell'intervento in Autotutela del Comune di Grosseto.

Ai fini dell'accoglimento delle nostre note ed osservazioni nell'ambito del procedimento per la formazione del R.U. e del loro recepimento nello strumento di governo del nostro territorio in fase di scrittura (nella speranza che vengano prese in considerazione, con il conseguente blocco delle varianti in corso, ed anche ai fini dell'intervento in Autotutela che si chiede al Comune di Grosseto); al fine di evitare danni, disagi e irregolarità che porterebbero inevitabilmente ad inutili e costosi contenziosi con esiti incerti per la P.A., gravanti sulle casse della stessa, si riportano le norme di riferimento a sostegno delle richieste e delle osservazioni svolte:

Il Piano Strutturale all'art. 58 - Pi2.3.6 La pianura insediata di Braccagni, recita:

“Nella sub Unità ricade la porzione dell’U.T.O.E. “Braccagni” relativa al centro abitato dove sono previsti interventi di completamento edilizio e di riassetto delle aree di frangia, lo spostamento dello scalo merci dal Capoluogo.

Quest’area è caratterizzata da situazioni idrogeologiche importanti dove la circolazione idrica profonda si miscela con il sistema delle acque termali di circolazione regionale. Quest’ultimo è controllato da numerose discontinuità tettoniche, in parte seppellite dai sedimenti. A questa situazione tettonica e di circolazione di acque calde e probabilmente con valori alterati di acidità, si riconnette l’occorrenza di fenomeni ad elevata pericolosità tipo Sinkhole, quale quello avvenuto al Bottegone. Pur trattandosi di fenomeni rari e che avvengono in situazioni particolari, per tutta la fascia ove è accertata la presenza di un substrato calcareo di tipo cavernoso ed in coincidenza di faglie (aree pericolosità geologica P3 e P4).”

Sempre dall’interpretazione dei “simboli”, nell’area oggetto della richiesta avanzata dalla Soc. PILT, se non attentamente studiata, possono essere presenti le condizioni di cui sopra.

Inoltre, viene aggiunto:

“Il Piano Strutturale annulla l’intervento di cui all’art. 83/1 del precedente Piano, in quanto sostituito dalle nuove previsioni in loc. Madonnino, destinando tale area a Territorio Aperto.”

Mentre all’art. 46 - Pi2.1.1 La Conca di Lattaia – Madonnino, recita:

“Nella sub Unità ricade la porzione dell’U.T.O.E. “Braccagni” dove è prevista la realizzazione del Polo Logistico e/o Agroalimentare (in luogo dell’intervento previsto all’art. 83/2 del precedente Piano, la cui area viene destinata a Territorio Aperto), il Polo espositivo della Toscana interna e meridionale (Centro Fieristico del Madonnino), la sede provinciale del Consorzio Agrario in Località Casetta Grottanelli.”

Sempre il Piano Strutturale all’art. 110 – U.T.O.E. n. 10 Braccagni, recita:

“In continuità dell’insediamento produttivo già indicato nel Piano Strutturale di Roccastrada si prevede la realizzazione di un Polo Logistico e/o Agroalimentare. Tale Polo è delimitato dal confine con il Comune di Roccastrada, dal tracciato della nuova Aurelia, dalla S.P. n. 19 per Montemassi e dalla Via del Madonnino”

Inoltre, aggiunge:

“A sud del centro abitato di Braccagni è previsto il trasferimento dello scalo merci di Grosseto che potrà rappresentare, eventualmente, anche il supporto al Polo Logistico e/o Agroalimentare.”

Il Quadro Conoscitivo per il Piano Strutturale della Città di Grosseto nel “Documento per l’individuazione delle aree di decisione” riporta le seguenti schede:

N° 14 BRACCAGNI

“La frazione posta lungo la SS.N°1 Aurelia attualmente ospita funzioni residenziali e produttive. Il PRG Vigente prevede completamento residenziale con alcune piccole espansioni. Necessita affrontare la problematica relativa all’individuazione di nuove aree per insediamenti produttivi dove eventualmente posizionare il polo intermodale in alternativa a quanto già proposto nella scheda relativa alla stazione ferroviaria. Potranno prevedersi interventi di completamento, di ricucitura urbana e modeste espansioni residenziali. Ulteriore problema è rappresentato da una dotazione di servizi carente sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo.”

N° 40 SINKHOLES

“Nel 1999, nell’area del Bottegone in prossimità della frazione di Braccagni si è verificato un improvviso sprofondamento (sinkhole) di notevoli proporzioni. Gli studi sino ad ora effettuati indicano che l’area potenzialmente soggetta al ripetersi del fenomeno è notevolmente più ampia rispetto ai dintorni specifici. Si tratta perciò di individuarne i limiti per evitare insediamenti non compatibili.

OPZIONI

- 1. Valutazione degli studi effettuati sull’area del Bottegone e formulazione di una zonizzazione in funzione della possibile fragilità-pericolosità della fascia di pianura da Braccagni a Roselle.*
- 2. Nuovi studi e rete di monitoraggio per la corretta definizione della pericolosità e gestione dei processi di instabilità. Modificazione dei piani urbanistici e territoriali; interventi sulla Aurelia e linea ferroviaria Pisa-Roma.”*

N° 50 POLO LOGISTICO

“Il P.R.G. vigente prevede la realizzazione di un polo intermodale, a Nord di Braccagni all’altezza della diramazione della linea ferroviaria per Siena. Tale previsione è stata oggetto di un rilevante stralcio Regionale che ne ha comportato una forte riduzione della superficie da destinarsi a tale funzione. Si rende necessario valutare la ridefinizione delle funzioni di tale area trasformandola in parte o totalmente in un polo logistico di supporto al sistema impen-

ditoriale industriale. Il polo logistico dovrà intendersi come struttura diversa e separata dal polo agro-alimentare sempre previsto a Braccagni.”

Vediamo ora gli obiettivi di carattere ambientale contenuti nelle Norme del PTC:

Art. 11 - Acqua e suolo: assetti idrogeologici

1. Ai fini delle politiche territoriali provinciali si ritiene essenziale perseguire la migliore compatibilità tra le aspettative di utilizzo e di sviluppo del territorio e la naturale dinamica degli assetti idrogeologici, nel rispetto della tutela ambientale e della sicurezza delle popolazioni, degli insediamenti e delle infrastrutture.

2. In quest'ottica i terreni instabili, subsidenti, soggetti a dissesti, le aree a maggiore pericolosità sismica, le aree esondabili e gli alvei in evoluzione sono considerati elementi di vulnerabilità dell'intero sistema territoriale e in quanto tali devono essere fatti oggetto di azioni per il ripristino degli assetti compromessi e di norme generali di sicurezza, con specifico riferimento alle opportune limitazioni degli usi.

Art. 17 - Caratteri identitari ed evoluzione del territorio

1. Si riconoscono come obiettivi primari del governo del territorio provinciale:

- mantenere, rafforzare e valorizzare l'identità territoriale riconosciuta e condivisa a partire dai caratteri di seguito specificati;*
- promuovere, sostenere e indirizzare lo sviluppo del territorio, in coerenza con le sue vocazioni, verso l'assetto ottimale condiviso prefigurato dalla Vision di cui alla Tavola 1 del presente P.T.C..*

2. Si riconoscono come caratteri distintivi del territorio provinciale nel suo complesso:

- a. l'ampio patrimonio di spazi aperti;*
- b. la molteplice interrelazione fra terre e acque;*
- c. l'abbondanza della copertura vegetale;*
- d. la varietà e ricchezza degli ecosistemi;*
- e. la presenza vitale delle memorie storiche diffuse nel paesaggio;*
- f. il ruolo preminente del mondo rurale e del suo retaggio culturale;*
- g. la ridotta densità insediativa;*
- h. il carattere prevalentemente concentrato e circoscritto degli insediamenti;*
- i. la ricorrenza di un rapporto significativo fra insediamento e sito naturale;*
- j. un modello di uso delle risorse fondato su un'elevata mobilità;*

- k. una struttura insediativa policentrica a elevata complementarità;*
- l. uno stile di vita qualificato da una pluralità di opzioni individuali;*
- m. la vocazione a sperimentare assetti e modelli innovativi.*

3. L'identità complessiva del territorio provinciale, corrispondente all'insieme dei sopraelencati caratteri distintivi, costituisce la risorsa primaria del patrimonio collettivo, da tutelare invariabilmente al variare dei processi di sviluppo.

Quest'assunto risulta prioritario rispetto a qualsiasi altra valutazione inerente il governo del territorio.

4. All'intera estensione del territorio provinciale si riconosce una qualità diffusa, espressione dei caratteri distintivi delle diverse componenti locali, da tutelare, sviluppare e valorizzare in ogni intervento.

All'insieme di tali qualità e caratteri si conferisce attributo di "irregredibilità", come definito dalle Norme.

Di conseguenza le trasformazioni del territorio provinciale non devono comunque menomare il significato complessivo di tale insieme, ma semmai arricchirlo e incrementarlo. Risulta a tal fine essenziale valutare e monitorare ogni intervento in funzione dei suoi effetti sulle costanti qualitative, sia generali che locali, del territorio.

5. Le valutazioni di cui al precedente c. 4 devono pertanto verificare in via prioritaria che ogni azione di trasformazione concorra a perseguire entrambi questi obiettivi:

- mantenere, estendere e valorizzare i caratteri identitari locali e complessivi;*
- avvicinare lo stato attuale dei luoghi, delle relazioni antropiche e dei paesaggi sociali a quello tratteggiato nella suddetta Vision.*

Il rispetto di tale requisito viene considerato fondamentale ai fini del principio di "evolutivezza virtuosa", di cui all'art. 5 delle Norme.

6. Nel governo delle trasformazioni urbanistiche si riconosce priorità ai caratteri identitari "a", "g" e "h" di cui al precedente 2..

Obiettivo primario delle politiche insediative è pertanto garantire il mantenimento di tali caratteri, precludendo ogni riferimento a modelli di urbanizzazione diffusa.

I pochi episodi di insediamento sparso (o campagna urbanizzata) presenti nel territorio provinciale sono ritenuti atipici, da contenere e riqualificare.

Ai fini del mantenimento dei caratteri identitari è pertanto indispensabile che lo sviluppo del territorio provinciale si fondi sulla distinzione fra territorio aperto e insediamenti densi, in quanto sistemi complementari da sottoporre a disciplina differenziata.

7. *Ai fini delle politiche insediative, si conviene che i fenomeni in atto nel territorio provinciale determinano l'esigenza di articolarne le modalità evolutive in relazione alle due categorie antinomiche, T.E.R.A. - Territori a Elevato Rischio di Abbandono e T.E.T.I. - Territori a Elevata Tensione Insediativa, definite all'art. 5 delle Norme.*

INVARIANTI STRUTTURALI

Art. 18 - Morfologia territoriale

1. *Alla qualità complessiva e all'identità del territorio provinciale si attribuisce un ruolo primario nella costituzione del "capitale fisso sociale" locale. Di conseguenza è interesse e dovere di tutti contribuire alla tutela, allo sviluppo e alla valorizzazione di tale patrimonio collettivo.*

2. *Nell'impostare le modalità di governo del territorio provinciale si ritiene che l'identità del territorio provinciale corrisponda anzitutto ai caratteri strutturali della sua morfologia ivi incluso, in modo esaustivo, quanto attiene alla materia paesaggistica.*

3. *In quanto risorsa identitaria imprescindibile, l'intera morfologia territoriale della provincia è pertanto soggetta a tutela generica, pur restando pienamente disponibile a processi di "evoluitività virtuosa".*

4. *Più in particolare le forme visibili che identificano e qualificano le diverse componenti del territorio provinciale sono considerate caratteristiche "irregredibili", sia individualmente che nel loro insieme, in coerenza con i principi di "conservazione attiva" del P.I.T..*

Art. 19 - Emergenze morfo-ambientali

1. *Nell'ambito della qualità diffusa dell'intero territorio provinciale si riconoscono, a seguito di una circostanziata individuazione e classificazione in conformità alle "Schede dei Paesaggi e Definizione degli Obiettivi di Qualità" del P.I.T., specifiche emergenze morfologiche e/o ambientali, costituenti autonome concentrazioni di valori identitari. A tali emergenze si attribuisce un valore di risorsa strategica da tutelare in via prioritaria.*

2. *A prescindere dai contesti così individuati, il governo del territorio è tenuto anche a una specifica considerazione delle emergenze morfo-ambientali di interesse più circoscritto, corrispondenti a:*

- particolari sistemazioni agrarie;*
- situazioni vegetazionali caratteristiche;*
- episodi di antropizzazione storica dotati di valore di insieme o documentale;*

- emergenze geologiche (geotopi e geositi) di cui all'art. 10 delle Norme;
- altri siti di pregio naturalistico o insediativo comunque ritenuti meritevoli di tutela dalla comunità locale.

3. In quanto zone sensibili ai fini della protezione degli assetti, le emergenze di cui ai precedenti commi 1 e 2 sono fatte oggetto di specifica tutela, nonché di azioni tese ad ottimizzarne la condizione oggettiva e le modalità di fruizione, garantendone la condizione di “invarianza puntuale” .

- Tali azioni sono disciplinate da uno specifico regime normativo, cui si affiancano in certi casi particolari modalità di gestione.

4. Si attribuisce un ruolo prioritario alla fruizione e alla percezione ottimale dei caratteri emergenti della morfologia territoriale. Risulta conseguentemente essenziale mantenere integri anche i principali rapporti visuali e le prerogative di visione panoramica, sia attive (dai siti di osservazione), che passive (verso i siti di pregio).

Art. 20 - Permanenze storico-culturali

1. Le tracce e gli elementi di permanenza nella storia del territorio costituiscono risorse primarie sia in quanto patrimonio della cultura collettiva, sia in quanto riferimenti qualificanti per un'evoluzione degli assetti in chiave di rafforzamento dell'identità.

2. Ogni intervento di trasformazione è pertanto chiamato a:

- mantenere e, ove possibile, incrementare la leggibilità di tali elementi;
- assumerli come matrice insediativa o valorizzarli come principio ordinatore.

3. Si ritiene opportuno incentivare ogni tipo di azione che possa rafforzare il ruolo e la fruibilità di tracce, segni e permanenze storiche di qualsiasi natura.

4. Ai beni territoriali di interesse storico-culturale viene riconosciuto un ruolo insostituibile come fattori di caratterizzazione e fondamenti della memoria collettiva. In quanto tali, esigono condizioni di “invarianza puntuale”, come definita al precedente art. 5. Gli interventi di trasformazione territoriale devono pertanto garantirne la sostanziale integrità, mantenendoli nello stato e nel luogo in cui si trovano.

5. Tali beni sono considerati parte integrante del patrimonio ambientale complessivo della provincia. In quanto tali sono soggetti prioritariamente a politiche integrate di intervento e ad azioni coordinate di gestione.

6. I beni storico-culturali sono ritenuti elementi di arricchimento dell'offerta territoriale. Le azioni ammesse devono dunque coniugare il mantenimento e la riqualificazione con la valo-

rizzazione e l'ottimizzazione della fruizione anche in termini di economia di mercato, purché secondo assunti di sviluppo sostenibile.

Art. 21 - Demani civici

1. Nel quadro della pianificazione provinciale viene attribuito un ruolo strategico alle terre di uso collettivo gestite dalle comunità locali, in quanto contenitori ecologici e beni paesaggistici dotati di rilevante valore sociale.

2. Si ritiene pertanto imprescindibile che le scelte e le prassi di governo del territorio dedichino la massima attenzione a consolidare sia le valenze ambientali che le modalità di utilizzazione condivisa, caratteristiche di questi ambiti.

Art. 27 - Criteri qualitativi

1. Ai fini del governo del territorio provinciale si riconosce nella qualità dello sviluppo insediativo lo strumento primario per perseguire l'obiettivo generale di rafforzare l'identità territoriale, di cui all'art. 17, in coerenza con la Vision condivisa (Tavola 1 e Scheda 1).

2. Più in generale lo sviluppo insediativo è subordinato al requisito di incrementare i livelli di razionalità, funzionalità, economicità e sostenibilità degli assetti territoriali alla scala provinciale, secondo un'ottica integrata conforme ai principî della Nuova Carta di Atene.

3. Come specificazione dei caratteri identitari h e i di cui all'art. 17, si considera rilevante ai fini della qualità insediativa la netta distinzione e la separatezza fra centro urbano e territorio aperto. Il modello della "città murata" viene considerato un riferimento di validità generale.

4. Si riconosce come prerogativa fondamentale di tutti i centri del territorio provinciale la rispondenza a uno specifico principio insediativo che lega il costruito alle caratteristiche orografiche e paesistiche del sito.

5. In aderenza ai principî condivisi di cui ai precedenti artt. 17 e 18, alla qualità morfologica del costruito si attribuisce un ruolo portante ai fini del successo delle politiche di sviluppo.

Art. 28 - Centri storici e altri tessuti di pregio

1. I centri storici e gli altri tessuti urbani di particolare valore sono considerati risorsa primaria ai fini dell'identità culturale e del benessere attuale e futuro della popolazione provinciale. Pertanto ne devono essere conservati integralmente i caratteri costitutivi di interesse generale.

Tali caratteri sono individuati essenzialmente nella forma e nella qualità percettiva e relazionale dello spazio collettivo. Si assumono invece come variabili storiche e come caratteri di interesse individuale, nella misura in cui non inficino gli aspetti succitati, le destinazioni d'uso e le suddivisioni immobiliari, nonché la forma di quelle componenti di cui non si possa avere percezione significativa dallo spazio pubblico.

2. Ai fini del coordinamento delle politiche urbanistiche nel territorio provinciale, più specificamente si individuano come soggetti a invarianza:

– il principio insediativo e l'interfaccia col paesaggio circostante, con particolare riferimento alle mura ove esistenti, agli assetti ortivi di origine storica e alle infrastrutture ad essi connesse;

– il sistema dei percorsi, delle piazze e del verde pubblico, ivi inclusi gli aspetti materico cromatici e l'arredo urbano di valore storico-culturale;

– i caratteri distintivi dei prospetti edilizi visibili dallo spazio pubblico (attacco a terra, spartito di facciata e attacco al cielo), con inclusione dei dettagli architettonici e delle finiture, nonché degli elementi di arredo –anche mobile– a carattere persistente;

– le coperture, nella misura in cui concorrono a definire l'identità dell'immagine urbana.

L'azione di tutela si intende estesa alle iniziative di eliminazione delle superfetazioni di recupero degli assetti storici compromessi.

3. Peraltro i centri storici sono considerati componenti insediative a tutti gli effetti, da mantenere vitali sotto ogni riguardo.

In quanto tali, sono dunque soggetti, così come sempre lo sono stati nel corso della loro storia passata, a trasformazioni anche significative.

Tali trasformazioni, per essere coerenti, oltre a garantire la tutela delle invarianti sopra elencate, risponderanno a criteri di evolutività virtuosa, in modo da non inficiare la leggibilità e la qualità complessiva del contesto.

4. In particolare si riconosce oggi ai centri storici la vocazione di assolvere funzioni di supporto sinergico alla fruizione dei beni ambientali, storico-archeologici, culturali, naturalistici e paesaggistici.

CONCLUSIONI

L'intervento proposto dalla Soc. PILT risulta in contrasto con quanto sopra esposto, facente parte sia degli strumenti di pianificazione di cui si è dotato Codesto Comune (ed ai quali si deve attenere), sia con i principi del PTC sopra esposti, ai quali Codesto Comune si deve attenere nella formazione degli strumenti di pianificazione.

Inoltre, l'intervento, se perseguito con le caratteristiche della variante al PRG di cui alla D.G.C. 359/2009 (previsione di un Polo logistico intermodale nell'area a nord del centro abitato di Braccagni), connesso al tessuto urbano della frazione, che si è nel tempo consolidato, con le relative aree artigianali interconnesse e ben integrate, ormai, con l'edilizia residenziale presente e la conseguente viabilità, potrebbe determinare una alterazione degli assetti urbanistici ed insediativi complessivi della frazione, snaturandone le caratteristiche e le identità territoriali.

Pertanto, si ritiene che le indicazioni formulate dal P.S. siano mantenute e perseguite nella loro formulazione originaria, allontanando dal contesto urbano il Polo logistico, viste anche le sue connotazioni strutturali, impiantistiche e infrastrutturali di collegamento, di carattere quantomeno sovracomunale; confermando e dando attuazione, nell'adozione del Regolamento Urbanistico, alle attuali previsioni del Piano Strutturale approvato.

Altro aspetto da mettere in evidenza, e che da' forza a quanto sopra esposto, è la Sentenza del Consiglio di Stato n. 01952/2010 REG.DEC., sul ricorso proposto dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., contro la Provincia di Grosseto, per la riforma della sentenza del TAR TOSCANA - FIRENZE: Sezione III, n. 06190/2003, concernente la soppressione dei passaggi a livello in loc. Braccagni.

Nella sentenza si legge: *“il cavalcaferrovia, proprio per le sue dimensioni e le sue caratteristiche di <sovrastuttura>, non presenta connotazioni idonee circa il rispetto dei caratteri insediativi e rurali del contesto territoriale di riferimento, ponendosi come elemento di criticità”*.

Si afferma inoltre che *“la sua ubicazione in prossimità dell' abitato dequalifica il contesto insediativo generale, con particolari effetti negativi nei confronti della popolazione insediata e da insediare (impatto visivo e percettivo, deprezzamento fondiario e immobiliare)”* Con riguardo al contesto paesaggistico si sottolinea il *“vulnus” ... con connotazioni di territorio rurale di pianura bonificata, uniforme e con configurazione di vasta continuità, per il quale la crescita insediativa e infrastrutturale secondo il P.T.C. non deve comprometterne i caratteri”, nonché alla “visuale da e verso l'insediamento di Montepescali ... quale centro storico di sommità, con cinta muraria, in posizione dominate sulla piana ... visivamente interconnesso con l' abitato di Braccagni”*.

Se questo vale per un modesto cavalcaferrovia che, oltretutto, rappresenta un intervento di interesse pubblico, figuriamoci cosa può significare per un intervento privato, delle dimensioni decisamente più impattanti, quale quello richiesto dalla Soc. PILT.

Per quanto sopra espresso si invita l'Amministrazione Comunale, anche in via di AUTOTUTELA, a non prevedere nel Regolamento Urbanistico l'intervento proposto dalla Soc. PILT ed a non adottare la Variante Urbanistica richiesta dalla stessa Società, la cui fattibilità, peraltro, è da valutare ai sensi dell'ex art. 39 della L.R. 5/95, rimasto in vigore ai sensi dell'art. 200 della L.R. 1/2005.

Si chiede inoltre di rispondere positivamente a tutti i rilievi e i suggerimenti formulati in ordine alla viabilità del paese.

Cordiali saluti.

Grosseto 6 settembre 2010