

Polo Logistico a Braccagni: si prepara il percorso.

by Fabio Bargelli - martedì, luglio 10, 2012

<http://culturale.braccagni.net/wordpress/polo-logistico-a-braccagni-si-prepara-il-percorso/>

La seconda puntata si apre con una questione che forse ha poco a che fare con il nostro argomento ma che vale la pena ricordare.

In data 2 dicembre 2008, con Delibera di Giunta n. 686, viene adottata la modifica del **Piano Particolareggiato del Traffico Urbano di Braccagni** (Assessore di riferimento era Capperucci Daniele). Viene modificata la circolazione con una serie di sensi unici che creano un anello circolatorio formato dalla vecchia Aurelia, via Malenchini, via A. Garibaldi e via dei Garibaldini, rendendo difficoltosa la mobilità dentro Braccagni.

SERVIZIO PROPONENTE: POLIZIA MUNICIPALE

PARERI ISTRUTTORI

Oggetto: **Adozione Piano Particolareggiato del Traffico Urbano (P.P.T.U.) –**

Territorio Comunale: le frazioni BRACCAGNI. Modifiche alla attuale regolamentazione della circolazione.
Si possono notare due cose: se parla già di traffico di mezzi pesanti (anche notturno) e, altra chicca, di doppio senso su via Malenchini fino a via Sgarallino, mai realizzato nonostante le proteste e le reiterate richieste da parte della popolazione residente. Comunque basta fare due passi per via Malenchini per accorgersi che viene quotidianamente utilizzata a doppio senso, con pericoli evidenti per l'incolumità di chi ci transita (ma questa è un'altra storia).

Parere di regolarità tecnica ex art. 49 D.Lgs. n. 267/2000

Nel mese di febbraio 2009 la PILT esegue i rilievi del traffico dentro Braccagni, e precisamente nelle vie: vecchia Aurelia, via Malenchini e via dei Garibaldini. Proprio quelle vie che appena due mesi prima avevano cambiato regime circolatorio. Sarà stato un caso?

Per capire meglio il progetto che viene proposto dalla PILT ci torna utile la lettura della "Relazione Tecnica di Impatto Trasportistico", redatta sulla base dei dati acquisiti, dove possiamo leggere quelli che sono i traffici attesi: "per i traffici in ingresso con vettori ferroviari, 290 ÷ 330 treni l'anno, l'intermodalità con la gomma si traduce, ..., in un traffico di camion anno compreso nel range 5.900 ÷ 8.300."

IL DIRETTORE
Dr. Felice CARULLO

TRAFFICI IN INGRESSO SU FERRO E IN USCITA SU GOMMA		
MERCI IN ARRIVO	TRENI	CAMION
FERRO PER USI EDILI 30.000 tons - anno	50 ÷ 60 treni anno da 500 ÷ 600 tons	1000 ÷ 1500 camion anno da 20 ÷ 30 tons
CEMENTO 20.00 tons - anno	30 ÷ 40 treni anno da 500 ÷ 600 tons	650 ÷ 1000 camion anno da 20 ÷ 30 tons
LEGNAME 30.00 tons - anno	50 ÷ 60 treni anno da 500 ÷ 600 tons	1000 ÷ 1500 camion anno da 20 ÷ 30 tons
PRODOTTI PETROLIFERI 60.00 tons - anno	100 ÷ 120 treni anno da 500 ÷ 600 tons	2000 ÷ 3000 camion anno da 20 ÷ 30 tons
ALTRO (2 TRENI SETTIMANA)	52 ÷ 62 treni anno da 500 ÷ 600 tons	1200 ÷ 1300 camion anno da 20 ÷ 30 tons
TOTALE	290 ÷ 330 treni anno	5900 ÷ 8300 camion - anno

Inoltre, “*per i traffici in ingresso al Terminal su gomma, stimabile tra i 9.900 ÷ 14.300 camion l’anno, l’intermodalità con il ferro si traduce, ..., in un traffico annuo di treni compreso tra i 490 e i 570 treni annui.*”

TRAFFICI IN INGRESSO SU GOMMA E IN USCITA SU FERRO		
MERCI IN PARTENZA	TRENI	CAMION
CEREALI 30.000 tons - anno	50 ÷ 60 treni anno da 500 ÷ 600 tons	1000 ÷ 1500 camion anno da 20 ÷ 30 tons
PRODOTTI SIDERURGICI 30.000 tons - anno	50 ÷ 60 treni anno da 500 ÷ 600 tons	1000 ÷ 1500 camion anno da 20 ÷ 30 tons
MANUFATTI GESSO 30.000 tons - anno	50 ÷ 60 treni anno da 500 ÷ 600 tons	1000 ÷ 1500 camion anno da 20 ÷ 30 tons
MATERIALE ESTRATTIVO (BASALTO E CARBONATO) 120.000 tons - anno	200 ÷ 240 treni anno da 500 ÷ 600 tons	4000 ÷ 6000 camion anno da 20 ÷ 30 tons
SEMILAVORATI (2 TRENI SETTIMANA)	52 ÷ 60 treni anno da 500 ÷ 600 tons	1200 ÷ 1300 camion anno da 20 ÷ 30 tons
MATERIALE ESTRATTIVO (ROCCAFORZATA) 50.000 tons - anno	80 ÷ 100 treni anno da 500 ÷ 600 tons	1700 ÷ 2500 camion anno da 20 ÷ 30 tons
TOTALE	490 ÷ 570 treni anno	9.900 ÷ 14.300 camion - anno

Sommando i dati minimi stimati (volendo essere ottimisti) si avrà un transito di camion pari a (5.900 + 9.900) 15.800 all'anno che transiteranno nelle strade di Braccagni, soprattutto nelle vie vecchia Aurelia, via Malenchini e via dei Garibaldini (altrimenti i rilievi fatti dalla PILT a cosa sono serviti?). Volendo fare un inciso, la trasformazione della S.S. 1 Aurelia in autostrada, secondo i progettisti della SAT, indurrà un traffico di 7.000 veicoli sulla vecchia Aurelia che passa dentro Braccagni, sommando questi al traffico indotto dal progetto PILT otteniamo la bella cifra di **22.800 automezzi all'anno** che si sommano all'odierno traffico che interessa Braccagni.

Si legge anche che, oltre ad altri prodotti infiammabili, transitano e vengono stoccati prodotti petroliferi, e questo avviene a 150-200 metri dalle abitazioni e a meno di 400 metri dalla scuola materna ed elementare di Braccagni. Pare superfluo ricordare la tragedia di Viareggio, quando per il deragliamento di un treno merci che trasportava gas gpl, hanno perso la vita 32 persone, oppure un episodio occorso nella stazione di Grosseto e segnalato dal Sindaco con una nota, nella quale si legge:

La città di Grosseto ha recentemente corso gravi rischi per la popolazione a causa del grave inconveniente occorso ad un treno merci carico di GPL.

E' bene chiarire che è stata sfiorata una tragedia poiché i carri cisterna del treno merci 50329, trasportavano materiali pericolosi.

Grazie all'attenzione di alcuni automobilisti che hanno notato le ruote infuocate del treno e il forte scintillio dei freni, è stata consentita con l'intervento dei Vigili del Fuoco e del personale FS della Verifica di Grosseto, la messa in sicurezza del treno.

L'evento e le circostanze descritte ripropongono nuovamente tutte le problematiche legate alla sicurezza e all'incolumità dei cittadini. Ritengo quindi necessario che siano posti in essere tutti i dovuti e possibili controlli per prevenire qualsiasi tipo di inconveniente.

Il Comune nel chiedere alla PILT l'avvio del procedimento di un Piano Complesso di Intervento, chiede anche *"l'impegno ad acquisire"* i terreni dove sarà realizzato l'intervento e la PILT provvede con un preliminare di acquisto immobiliare (febbraio 2009), dove i **terreni agricoli** vengono promessi a circa **230.000 Euro ad ettaro**.

Sempre nel 2009 si accorgono che il **Piano Complesso di Intervento** non può essere portato a buon fine, perchè **vietato dalle norme urbanistiche**. Si ricorre, allora, ad una **Variante al PRG**, in quanto il Piano Strutturale, che prevede il polo logistico da un'altra parte, non può essere attuato mancando il Regolamento Urbanistico.

C'è un piccolo particolare: sono scattate le **norme di salvaguardia del P.S.** che, di fatto, impediscono l'adozione di Varianti. Nessuno se ne accorge (noi sì) e nel giugno 2009 la PILT chiede l'avvio del procedimento per una Variante al PRG *"per la previsione di un polo logistico intermodale nell'area a nord dell'abitato di Braccagni"*, che il Comune prontamente accoglie.

Dalla documentazione presentata si capisce che cosa verrà costruito, infatti si legge *"il Polo logistico-intermodale si estende su un'area di circa 330.000 mq e prevede la localizzazione di uno scalo merci ferroviario e la realizzazione di un'area per funzioni produttive (industriali, artigianali, direzionali e di commercio all'ingrosso) di 200.000 mq"*, in pratica **20 ettari di capannoni**.

Si legge, inoltre, che sui 33 ettari, saranno realizzate le seguenti strutture:

1. **Terminal Ferroviario**
2. **Area Doganale:** *"consente di avere depositi allo stato estero, le merci di importazione delle aziende di trasformazione o commerciali potranno godere di uno stoccaggio in esenzione IVA e dazi doganali."*
3. **Polo Agroalimentare:** *"impianti di manipolazione e valorizzazione dei prodotti agricoli (industria agroalimentare), stoccaggi adeguati a temperatura controllata per le materie prime in ingresso e prodotti finiti, impianti di preparazione e lavorazione degli stessi."*
4. **Polo Logistico:** *"quell'infrastruttura che mette a sistema le proprie attività, come quelle sopra descritte ed altre che per brevità non riportiamo, ... realizzando un'area attrezzata per affiancare e promuovere lo sviluppo delle merci sull'aeroporto di Grosseto oppure un'autoporto per eliminare l'ingresso dei mezzi pesanti in città e organizzare la distribuzione delle merci in orari"*

meno impattanti per la viabilità.“

Per brevità (forse per non annoiarci) non riportano il grosso delle attività industriali svolte da quello che la Pilt chiama polo logistico.

Inoltre introduce un nuovo elemento: **l'autoporto** che elimina l'ingresso dei mezzi pesanti in città, dirottandoli dentro Braccagni, e organizzando la distribuzione delle merci in **orari meno impattanti per la viabilità**. Quali saranno questi orari che presentano meno traffico? Durante la notte o all'alba? Quale sarà l'impatto di questi trasporti sulla popolazione di Braccagni, viste le cifre sopra riportate?

Tutto questo non sembra preoccupare i nostri politici che sono ben determinati nel sostenere che questo progetto è utile e non avrà nessun effetto negativo sui paesi di Braccagni e Montepescali. Anzi, con tutto questo traffico, ci sarà da guadagnare per le attività commerciali presenti in zona, peccato che nella documentazione presentata dalla Pilt si legge che sono previsti, all'interno dell'insediamento produttivo, servizi di prima necessità quali ristoranti, bar, banche, asili nido, lavanderie, palestre, ecc.. Chi ci guadagna?

Dall'esposizione può sembrare tutto molto semplice ma non lo è, perchè tutto nasce da voci raccolte in paese, qualcuno si preoccupa, si organizza e da pochi si diventa molti.

[vai alla prima puntata](#)

Fine seconda puntata

[vai alla terza puntata](#)

tutti i diritti riservati culturale.braccagni.net