

Spett.le COMUNE DI PIOMBINO
Via Ferruccio 4
57025 Piombino

al Sindaco del Comune

e.p.c. all'Assessore ai Lavori Pubblici
all'ufficio Lavori Pubblici
all'ufficio Tecnico Servizio Edilizia e Gestione Vincoli

OSSERVAZIONI:

alla delibera della Giunta Comunale n. 83 del 20/03/2019; approvazione **progetto preliminare della pista ciclo-pedonale di accesso al golfo di Baratti.**

I sottoscritti:

Lenzi Giuliano, nato a Piombino il 16/05/1947;

Lenzi Giuliana, nata a Piombino il 16/12/1939;

Taddeucci Enio, nato a Campiglia Marittima il 26/05/1931;

Taddeucci Enrico, nato a Piombino il 19/05/1968;

Franceschini Mauro, nato a Piombino il 13/09/1975 (anche in nome e per conto dei contestatari);

proprietari e/o conduttori dei terreni interessati all'esproprio per la realizzazione della pista ciclo pedonale nel tratto dalla strada della Principessa al primo parcheggio di Baratti, come da progetto approvato dalla Giunta con la delibera di cui all'oggetto, avendo esaminato gli atti della delibera contestano il progetto dell'opera sia nella modalità decisionale sia nei presupposti di legittimità e merito.

NELLA MODALITA' DECISIONALE:

i proprietari dei terreni sui quali dovrà insistere l'esproprio, sono venuti a conoscenza della realizzazione di una pista ciclo pedonale a Baratti solo attraverso la stampa. La decisione è stata solo il risultato dell'**autorità impositiva del Comune** che, scavalcando tutte le procedura di condivisione attraverso il consenso partecipato e dell'informazione, ha sottomesso ogni diritto e interesse dei cittadini al suo volere. Questo aspetto è ancor più grave considerato che la comunità abitativa di Baratti è piccola, è agricola, è stabile da decenni sul territorio e conosce benissimo i problemi della viabilità vivendoli e subendoli quotidianamente, soprattutto nella stagione estiva. Il supporto dei residenti a suggerire positivamente indicazioni su tale tematica sarebbe stato fondamentale, almeno quanto la proposta di progettazione pervenuta da una sola società che, direttamente interessata, ha l'unico obiettivo di lucrare e ottenere il miglior risultato a minor costo possibile.

NELLA LEGITTIMITA' DELL'INTERESSE PUBBLICO:

si legge nella relazione tecnica al progetto che l'opera riguarda una nuova **connessione** ciclo pedonale di **uso pubblico** e si inquadra come **completamento** del primo tratto di pista che collega Populonia stazione con la strada della Principessa. La relazione continua, la realizzazione rispecchia le indicazioni previste dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Piombino, il percorso in oggetto permetterà di **connettere** la ciclopista tirrenica lungo la strada della Principessa al golfo di Baratti, alla stazione di Populonia e il relativo centro urbano.

A nostro parere si ritiene che, a tutt'oggi mancando i percorsi a monte delle piste ciclo pedonali, in particolare la tirrenica lungo la strada della Principessa, il collegamento con Baratti è fine a se stesso e la realizzazione del solo troncone di pista dalla strada della Principessa al parcheggio di Baratti non è di alcun interesse generale per la viabilità ciclo pedonale, anzi, si deduce logicamente che **l'interesse prevalente è quello privato** della Soc. Immobiliare Milanese 2006 SRL, che si è fatta carico del progetto di realizzazione, a sue spese e misura, per costruire un accesso al mare quasi a suo esclusivo uso, procurandosi un vantaggio economico poiché rivaluta tutta la sua proprietà di Poggio all'Agnello. L'evidenza di tale considerazione è data dal fatto che, non a caso, il troncone di pista in progetto parte davanti al cancello della proprietà di Poggio all'Agnello e ha fine al primo accesso al mare senza neanche la previsione di una continuazione lungo la strada per il porto di Baratti e successivamente per Populonia alta, lasciando invariata la viabilità dentro Baratti. Non è un caso che la soc. Immobiliare Milanese 2006 srl, proprietaria del Resort Poggio all'Agnello, a seguito della conversione degli immobili da turistico ricettivo ad abitativi per il 40% dell'intera proprietà, concessa dal Comune, ha un'offerta di vendita sul mercato immobiliare di svariati appartamenti sui quali può realizzare un più proficuo guadagno garantendo agli eventuali acquirenti un accesso privilegiato al mare.

Si ritiene, che la realizzazione dell'opera per il percorso di 1 km, della larghezza di 4 metri, in quota differente rispetto la strada e distante oltre 4 metri del ciglio dell'asfalto, assumerebbe le caratteristiche di un'altra strada parallela di dimensioni all'incirca uguali a quella esistente, con un impatto sul territorio pari ad un'autostrada. In zona a **vincolo paesaggistico e archeologico** la realizzazione di un'opera così invadente creerebbe un danno ambientale enorme e non commisurabile. Pertanto, esiste un interesse legittimo di noi tutti a ché la bellezza paesaggistica, in una zona dove l'ambiente naturale deve prevalere su ogni altra cosa, venga mantenuta inalterata e non sacrificata alla speculazione e agli interessi individuali di società immobiliari. Riteniamo che l'opera è in evidente contrasto anche con le politiche di rigore ambientale che il Comune ha sempre imposto sul territorio di Baratti e Populonia, non a caso è stata mantenuta da sempre la destinazione agricola evitando ogni altra possibilità di sfruttamento economico turistico ricettivo, se non connesso alle stesse attività agricole. Si ritiene ancora, che nella progettazione manca una **valutazione costi benefici** rispetto ai vantaggi minimi, che si possono ottenere da un tratto di pista ciclabile, ad uso quasi esclusivo di alcuni, e il disastro enorme che l'opera può creare al paesaggio, in considerazione anche di altre alternative di viabilità già esistenti

Si ritiene che l'utilità pubblica dell'opera non esiste in considerazione della **ragnatela di strade bianche**, tra l'altro **già di proprietà comunale**, esistenti nella stessa area solo a **poche decine di metri** dall'opera da realizzare, che possono benissimo assolvere la stessa funzione di congiunzione di Baratti con l'eventuale pista tirrenica lungo la strada della Principessa, nonché con il centro urbano di Populonia stazione. In particolare si fa riferimento:

alla **strada vicinale di Baratti**, percorso che va dalla strada della Principessa fino al casone di Baratti con più accessi al mare anche attraverso le strade interpoderali;

alla **strada di Piscina degli Olmi** (detta anche della Pozza) anch'essa con partenza dalla stazione di Populonia, attraversamento con la strada della Principessa, e sbocco al mare attraverso la strada vicinale di Baratti;

continuando lungo la strada della Principessa in direzione Piombino, alla **strada di Piscina Torba ed ex Felciaione**, anch'essa con sbocco al mare attraverso la congiunzione con la strada vicinale di Baratti.

Si tratta di **strade storiche** che da centenni hanno sempre collegato le comunità di Baratti e Populonia stazione e che possono completamente soddisfare l'interesse, in questo caso veramente pubblico, della comunità del centro urbano di Populonia stazione a raggiungere il mare a piedi o in bicicletta.

La strada vicinale di Baratti è stata in passato interessata a opere di manutenzione a spese del Comune per garantire una viabilità ciclabile sicura e nel 2006 con ordinanza 35/2006 del settore LL.PP veniva disposta la regolamentazione del traffico automobilistico e ciclabile.

Tra l'altro, si fa menzione che nel 2016 in fase di consultazione propositiva nella redazione del PUMS, sull'utilizzo di detta strada come percorso ciclo pedonale si era espresso anche il Quartiere di Popolonia informando della decisione l'Assessore ai Lavori Pubblici.

NEL MERITO DELL'OPERA:

circa la fattibilità dell'opera non sono state prese in considerazione ipotesi alternative che avrebbero potuto permettere anche di realizzare **economia di spesa**. In particolare si evidenzia che la realizzazione del percorso sul lato destro della strada, in direzione Baratti, ricadrebbe in gran parte su terreno già di proprietà comunale con evidente risparmio di oneri di esproprio.

Riteniamo che l'attraversamento della pista ciclo pedonale a pari strada rappresenta un **pericolo** sia per la viabilità dei mezzi sia per i pedoni e ciclisti. La pista così come progettata attraverserebbe la strada della Principessa, in prossimità di una rotonda ad alta densità di traffico, la strada di Baratti al punto finale del parcheggio, ed un'altra strada podereale a metà percorso. Ciò renderebbe ancor più critico il traffico e maggiore la probabilità d'incidenti.

Si riscontra una **deficienza progettuale** nei punti più critici del percorso che dovrà seguire la nuova strada ciclabile. Nel progetto non viene data alcuna evidenza tecnica del superamento dell'enorme dislivello che persiste nel terreno circa a metà percorso. Sia nella documentazione fotografica sia nella relazione questo tratto di percorso con forte sbalzo nel terreno non è assolutamente rappresentato.

Circa la **quantificazione della giusta indennità** d'esproprio nessuna indicazione è stata data nel progetto, al pari è stata dettagliata ogni altra voce di spesa. Riteniamo che la determinazione forfaitaria in € 100.000,00 di detta indennità sia insufficiente a risarcire i proprietari del danno che subirebbero non solo per la perdita del terreno ma per il deprezzamento dell'intera unità podereale nel suo complesso. La perdita del fronte strada dei terreni adiacenti la nuova pista inibirebbe ogni possibile passo carrabile sulla strada, soprattutto con mezzi agricoli, limitando fortemente alcune coltivazioni ad alta meccanizzazione.

Il **danno dell'esproprio** del terreno è ancora più gravoso nei casi in cui, venendo a mancare il terreno espropriato, l'azienda agricola perde la produttività minima con conseguente perdita dei requisiti oggettivi e soggettivi per l'esercizio d'impresa in forma professionale o diretta di chi la conduce. In quest'ultimo caso nell'impossibilità di ricostituire l'unità podereale per recuperare il terreno perso e quindi la redditività minima, l'imprenditore agricolo o il coltivatore si troverebbero costretti a perdere la qualifica non potendo più svolgere tale attività. Circa quest'ultimo elemento, è stato verificato che alcune aziende agricole interessate dall'esproprio, essendo al limite della superficie produttiva incorrerebbero in tale situazione con una enorme perdita economica, in considerazione anche dell'impossibilità a riconvertire le aziende in altre attività poiché operano in zona vincolata a sola destinazione agricola. La demolizione delle aziende agricole andrebbe in evidente conflitto con l'attuale regolamentazione sulla destinazione del territorio.

IN CONCLUSIONE:

si spera che le susseguite osservazioni in contestazione all'approvazione del progetto portino a riconsiderare la inutile realizzazione dell'opera.

Si è a conoscenza che la Società Immobiliare Milanese 2006 srl ha già presentato la richiesta per l'autorizzazione paesaggistica, domanda K/23/2019 del 01/04/2019, tra l'altro secondo le disposizioni di legge (art. 146 c. 1 e 2, Dlgs 42/04) senza averne il titolo idoneo, qualora l'autorizzazione venisse concessa si proporrà ricorso a tutela dell'interesse individuale leso e si coinvolgeranno anche le associazioni ambientaliste a costituirsi per la tutela dell'interesse legittimo generale della salvaguardia paesaggistica del territorio.

Se il progetto di realizzo dovesse divenire definitivo con la dichiarazione di interesse pubblico dell'opera, ci si riserva di proporre ricorso per i suddetti motivi di legittimità e di merito. Sempre nel merito verrà impugnato il decreto di esproprio per far valere il diritto soggettivo di ogn'uno alla tutela della proprietà privata ed in subordine per la determinazione del giusto indennizzo.

Si farà il possibile perché queste osservazioni vengano rese pubbliche, anche attraverso la stampa locale per interessare tutti i cittadini dell'operato dell'Amministrazione Comunale.

Si interesseranno anche le associazioni di categoria dei coltivatori per esprimere la solidarietà con gli agricoltori dei danni che potrebbero derivare dall'attuazione di tale progetto.

Piombino li 17/04/2019

F.to

Giuliano lenzi

Giuliana Lenzi

Enio Taddeucci

Enrico Taddeucci

Mauro Franceschini