

Michele Greco

CN = Greco Michele

O = non presente

C = IT

m. ante DVA REGISTRO UFFICIALE.I.0001829-30-01-2017

**STUDIO LEGALE
GRECO**

MAGISTRATURE SUPERIORI

Orbetello, 28 gennaio 2017

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
DG Salvaguardia Ambientale**

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 – Roma

PEC: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Spett.le

**SAT – Società Autostrada Tirrenica
n.p. del Direttore Generale
(n.q. responsabile del procedimento)**

Via A. Bergamini, 50

00159 – Roma

PEC: autostradatirrenica@pec.tirrenica.it

Spett.le

**Regione Toscana
in persona del Presidente p.t.**

Piazza Duomo 10

50123 – Firenze

PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

e, p.c.

58015 – Orbetello (GR), via Buonarroti 16

tel. 0564/850078 - fax 0564/868955

e.mail: greco@grecostudiolegaleorbetello.it

webpage: <http://www.grecostudiolegaleorbetello.it>

C.F. GRCMHL71D08E202F

P.IVA 05037660486

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
in persona del Ministro *p.t.***

Via Caracci 36
00157 – Roma
PEC: m_inf@pec.mit.gov.it

**Provincia di Grosseto
in persona del Presidente *p.t.***

Piazza Dante 35
58100 – Grosseto
PEC: provincia.grosseto@postacert.toscana.it

**Comune di Orbetello
in persona del Sindaco *p.t.***

Piazza del Plebiscito, 1
58015 – Orbetello (GR)
PEC: protocollo@pec.comuneorbetello.it

OGGETTO: Autostrada A12 – procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale, formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli artt. 165-166 co. 2, 167 co. 5 e 183 D. Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 – Osservazioni ex artt. 165, 166 co. 2, 167 comma 5, 183 comma 4 D. Lgs. n. 163/2006; art. 24 co. 4 D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per Amedeo Lambrilli e Bruna Pelliccia

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in nome e per conto di **Amedeo Lambrilli,**

e Bruna Pelliccia,

, i quali sottoscrivono la nota di deposito cui il presente documento è allegato facendolo proprio in ogni sua parte, nella qualità di proprietari di beni immobili interessati dagli espropri per la realizzazione dell'Autostrada A12 (lotto 5B – piano particellare d'esproprio n. 31),

sia sul progetto definitivo ai fini della localizzazione dell'opera e della dichiarazione di pubblica utilità, ex artt. 166 co. 2 D. Lgs 163/2006 e s.m.i., che sullo studio di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 183 co. 4 D. Lgs. 163/2006, *si osserva quanto segue.*

Con il presente atto gli esponenti intendono presentare osservazioni sotto un duplice profilo:

- a) nella qualità di espropriandi (piano particellare n. 31), ex art. 166 co. 2 D. Lgs 163/2006 e s.m.i., sul progetto definitivo depositato da SAT il 1 dicembre 2016 ai fini della localizzazione dell'opera e della dichiarazione di pubblica utilità. All'uopo le presenti sono indirizzate a SAT e, per l'opportuna conoscenza, alle amministrazioni in intestazione;
- b) nella qualità di soggetti portatori di un interesse qualificato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 183 co. 4 D. Lgs. 163/2006, sullo studio di impatto ambientale. Destinatario delle presenti il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare nonché, per l'opportuna conoscenza, le altre amministrazioni in intestazione.

SUB a): OSSERVAZIONI AI FINI DELLA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA E DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ

La consistenza dei beni interessati dal progetto e dagli espropri

Gli esponenti sono proprietari di beni immobili siti in Orbetello, la cui esatta consistenza è specificata nella relazione tecnica del Geom. Maurizio Angelini allegata alle presenti osservazioni, di cui

costituisce parte integrante ed alla quale si rinvia per ogni dettaglio **(all. 1)**.

La proprietà, collocata in aperta campagna (Loc. Bagnacci, a ridosso delle Terme dell'Osa), è composta da vari appezzamenti di terreno della superficie complessiva di ha 7.85.60 (censiti al Catasto Terreni del Comune di Orbetello al Foglio 13, Particelle 137, 780, 867, 868, 1043, 1044) e da un fabbricato ad uso abitativo con corte esclusiva (censito al Catasto Fabbricati del Comune di Orbetello al Foglio 13, Particella 778, Sub. 4; Categoria catastale A/2; Classe 3[^], Consistenza Vani 9,5; Rendita catastale Euro 1717,22).

Vale la pena di precisare fin da subito che trattasi di fabbricato abitativo di pregio, riconducibile alla fattispecie del più classico casale toscano, circondato da ampio giardino e siepe; si consideri che la particella 778 del Foglio 13, sulla quale insiste il fabbricato e le sue pertinenze, ha una estensione di mq 1340.

Il casale, essendo collocato in posizione strategica leggermente rialzata sul piano di campagna, gode di una straordinaria visuale su tutta la distesa di Bagno Regio, le pianure interne verso San Donato e soprattutto sulla laguna di Orbetello, sul promontorio del Monte Argentario fino ad arrivare addirittura all'Isola del Giglio (con un ampio scorcio di mare Tirreno).

Quanto ai terreni, si tratta di due appezzamenti divisi fra loro da una strada consortile denominata "Strada Vicinale dei Bagnacci" ed entrambi coltivati a seminativi.

Profili di lesività del progetto - grave danneggiamento della proprietà immobiliare - illogicità e ingiustizia manifesta della scelta progettuale - carenza di istruttoria; travisamento dei presupposti; illogicità; contraddittorietà

Entrando nel merito dei profili di lesività del progetto per gli esponenti, rileva un triplice ulteriore ordine di criticità efficacemente riassunto nella relazione del Geom. Angelini, alla quale si rinvia per ogni dettaglio (anche fotografico), sotto i titoli “*limitazione della veduta panoramica*”; “*danneggiamenti derivanti dalle vibrazioni*”; “*riduzione superficie fondiaria*” (cfr. all. 1).

Quanto alla prima, e certamente più importante, criticità, ci troviamo di fronte al sostanziale annullamento della suggestiva veduta panoramica fino ad oggi goduta dall’immobile.

L’imponente viadotto che sarà realizzato a pochi metri dalla proprietà degli esponenti solleverà infatti il piano dell’autostrada portandolo proprio al livello della visuale, creando così una barriera che impedirà a coloro che si trovano nel giardino e nell’abitazione Lambrilli-Pelliccia di godere dello splendido panorama sulla vallata e sul mare, diritto di veduta goduto da decenni che l’ordinamento ritiene meritevole di tutela.

Vale la pena di richiamare, a questo proposito, le numerose pronunce della Corte di Cassazione nelle quali sono state precisate le caratteristiche della servitù di panorama come un “[...] qualunque vantaggio, anche non economico, che assicuri al fondo dominante una maggiore

amenità, comodità o un migliore panorama o prospetto [...]” cfr., ex plurimis, Cassazione civile, 12 luglio 1979, n. 4042; in termini Cassazione civile, 13 giugno 1995, n. 6683, ove è previsto l’obbligo per il titolare del fondo servente non solo di “non collocare nel fondo alberi che impedissero la visuale del panorama dal fondo vicino”, ma addirittura “di rimuovere o potare gli alberi già esistenti che ostacolassero l’esercizio della veduta”), anche sotto l’ulteriore profilo del minor godimento di aria e luce a favore del fondo dominante che ne consegue (“il più ampio panorama assicurato al fondo dominante, da valutarsi in relazione alle condizioni ambientali in atto al momento della costituzione della servitù [...], non esaurisce il requisito della utilitas, che ricorre anche in relazione al maggior godimento di aria e luce garantito a detto fondo”; v. così Cassazione civile, 6 marzo 1980, n. 1522).

Nel caso di specie, come detto, la proprietà degli esponenti si vedrà di fatto totalmente oscurato il panorama da un’opera gigantesca, del tutto avulsa dal contesto, sormontata peraltro da ulteriori strutture (come le barriere antirumore) che ne elevano la portata impattante a circa 15 metri.

Per ogni dettaglio si rinvia alla relazione del Geom. Angelini, arricchita da preziosi **fotoinserimenti e rendering**, grazie ai quali si comprende perfettamente l’impatto che l’opera avrà sulla proprietà (e sulle vite) degli esponenti.

Venendo al secondo ordine di criticità, questo è intrinsecamente connesso alla ridottissima distanza esistente (peraltro, come vedremo nel punto che segue, in chiara violazione della normativa

di settore) tra l'opera in costruzione e la proprietà Lambrilli-Pelliccia.

Come precisato dal Geom. Angelini, è infatti certo che le opere di costruzione genereranno importanti vibrazioni, in particolare nelle opere di fondazione delle pile (*cf.* all. 1).

Il problema non si esaurirà peraltro con la realizzazione dell'opera, dal momento che lo stesso transito dei veicoli (in particolare quelli pesanti) sul tracciato autostradale (a velocità sostenuta) genererà importanti vibrazioni le quali, tramite i piloni, saranno scaricate a terra.

Quanto infine al terzo ordine di criticità (riduzione della superficie fondiaria), occorre precisare che la normativa regionale consente a chi è proprietario di terreni agricoli, previa presentazione di un Piano aziendale di miglioramento agricolo e ambientale (PAPMAA) di durata decennale, di edificare (o ampliare, se già esistenti) immobili (anche abitativi).

Detta possibilità edificatoria è subordinata al possesso di determinate caratteristiche soggettive in capo al richiedente, oltre alla necessaria conduzione di un fondo di determinate dimensioni.

Considerato che la superficie fondiaria interessata dall'esproprio (oltre 12.000 metri, su un totale di neanche 8 ettari) dovrà essere sottratta dal computo delle superfici potenzialmente inseribili nel P.A.P.M.A.A., tale circostanza avrà come conseguenza per gli esponenti la possibile perdita di alcune potenzialità edificatorie future, con conseguente rilevantissimo danno economico.

Rileva inoltre il fatto che SAT non abbia previsto alcuna opera di mitigazione per proteggere i fabbricati in oggetto, i quali - in piena zona agricola - saranno investiti da un'opera di proporzioni straordinarie, in termini di ingombro e impatto.

Si consideri infatti che, come già accennato, ad una distanza di meno di 15 metri, sorgerà l'intera struttura autostradale, con tutte le emissioni ed immissioni conseguenti, derivanti dall'inevitabile inquinamento atmosferico, luminoso, olfattivo, acustico, etc.

Da tutti gli elementi di criticità sopra rappresentati consegue una rilevante perdita di valore degli immobili (danno patrimoniale), alla quale si aggiungono disagio abitativo e sofferenze che saranno patite dagli esponenti (danno non patrimoniale), parimenti meritevoli di tutela.

Violazione e falsa applicazione delle distanze minime previste dal Codice della Strada e dal relativo regolamento d'attuazione

Le distanze minime che devono intercorrere tra strade e fabbricati sono disciplinate dal Codice della strada (D. Lgs 285/1992) e dal relativo decreto attuativo (Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

L'articolo 26 del citato D.P.R. chiarisce le “*fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati*”. Al comma 2, detto articolo stabilisce che, fuori dai centri abitati, la distanza minima dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade è di 60m nel caso di autostrade,

da ridurre a 30 m. all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi.

Considerato che nel caso di specie l'opera sarà collocata a meno di 15 metri dal confine della proprietà degli esponenti, a circa 30 metri dall'abitazione e meno di 30 metri dall'annesso esistente, è evidente la violazione e falsa applicazione delle distanze minime previste dal Codice della Strada e dal relativo regolamento d'attuazione, siccome sopra ricostruite.

Manifesta violazione e falsa applicazione della deliberazione G. R. Toscana 4.11.2016 n. 916 (e di tutte le deliberazioni presupposte, tra cui: D.G.R. 9.4.2013 n. 241; D.G.R. 21.6.2012 n. 546; D.G.R. n. 247 del 2.4.2012; D.G.R. n. 225 del 20.3.2012 e parere n. 80 del Nucleo VIA della Regione Toscana)

Con nota del 10 novembre 2011 SAT - preso evidentemente atto delle insostenibili criticità del progetto definitivo depositato nel giugno dello stesso anno denunciate da numerose associazioni ambientaliste, oltre che dal Comune di Orbetello, dalla Provincia di Grosseto e dalla stessa Regione Toscana – ha volontariamente richiesto di stralciare dall'istruttoria i lotti 4 e 5B.

Per effetto del predetto stralcio il procedimento di approvazione del progetto definitivo sui lotti 5B e 4 si è interrotto nel 2011 per riprendere oggi, con la pubblicazione (avvenuta il 1 dicembre 2016)

da parte di SAT dell'avviso di avvio del procedimento finalizzato all'approvazione del nuovo progetto definitivo in variante con valutazione di impatto ambientale, formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli artt. 165-166 co. 2, 167 co. 5 e 183 D. Lgs. 12 aprile 2006 n. 163.

Preso atto della richiesta di SAT di stralciare dall'istruttoria i lotti 4 e 5B, con le delibere di Giunta nn. 225 e 247/2012 la Regione Toscana ribadiva il proprio parere sfavorevole ad ogni ipotesi di adeguamento in sede dell'attuale S.S. Aurelia avuto riguardo al lotto 5B (*“in quanto non risponde a sufficienti condizioni di sicurezza, non garantisce la continuità della viabilità alternativa, è di rilevante impatto sul sistema insediativo”*) e richiedeva un approfondimento progettuale.

Con la delibera n. 546 del 21.6.2012 la Giunta Regionale Toscana rinnovava la volontà di perseguire l'unicità infrastrutturale dell'opera (evitare cioè che i lavori sui lotti 2 e 3 fossero realizzati prima dell'effettivo inizio dei lavori sui lotti 4 e 5B) e poneva una serie di prescrizioni in ordine al pedaggio.

Con la delibera n. 241 del 9 aprile 2013, preso atto delle varie ipotesi progettuali presentate da SAT (nella forma di mere ipotesi di lavoro), la Giunta manifestava quindi una “preferenza” per la soluzione che al tempo era definita *“in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati”*; detta preferenza era sottoposta alla seguente condizione: *“purché sia tenuto conto, nelle successive fasi progettuali, delle condizioni e delle valutazioni fornite dai pareri sopra richiamati e che in particolare, per gli aspetti di tipo idraulico, siano effettuati*

specifici approfondimenti ed individuate idonee soluzioni progettuali anche tenendo conto degli eventi alluvionali del novembre 2012”.

Nell’agosto del 2013 SAT trasmetteva alla Regione Toscana un aggiornamento della proposta di corridoio con gli approfondimenti conseguenti alla predetta delibera regionale (proposta di tracciato “*ottimizzato*”, sulla base della quale è poi stato realizzato il progetto di cui oggi si tratta), studio che – su sollecitazione della Regione Toscana medesima – veniva successivamente inviato da SAT anche alla Provincia di Grosseto ed ai Comuni di Capalbio e Orbetello.

Con deliberazione n. 182 del 1 ottobre 2013 la Provincia di Grosseto esprimeva parere contrario alla “*soluzione sull’ottimizzazione del corridoio*”, ribadendo il parere contrario già espresso alla “*soluzione in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati (tracciato blu) relativo alla proposta di corridoio del marzo 2013*” e ritenendo “*meritevole di attenzione e di approfondimento il tracciato di colore arancione “variante a monte del massiccio di Orbetello”, in quanto rispondente “ai principi del preliminare approvato nel 2008 e ai principi di tutela e salvaguardia del territorio*”.

Con deliberazione n. 291 del 4 ottobre 2013 il Comune di Orbetello ribadiva sostanzialmente tutto quanto affermato dalla Provincia di Grosseto nella delibera di cui al punto che precede, sollevando ulteriori elementi di contestazione sulla proposta di tracciato ottimizzato.

Si arrivava così alla delibera G.R. 4.11.2013 n. 916 (il cui ruolo per quanto qui interessa, come vedremo, è decisivo), con la quale la Regione Toscana, preso atto delle deliberazioni sfavorevoli del

Comune di Orbetello e della Provincia di Grosseto oltre che di una serie di criticità segnalate dai propri uffici interni e da ARPAT, precisato che l'ipotesi progettuale proposta da SAT “*rappresenta solo una sintesi qualitativa dei confronti per cui, per una adeguata valutazione ambientale dell'opera in oggetto, nello studio di impatto ambientale [...] dovranno essere evidenziati e ponderati gli impatti su tutti i recettori presenti nel corridoio individuato dal proponente*”, ai fini “*della progettazione definitiva e della documentazione per la VLA e localizzazione per l'espressione del CIPE*” richiedeva l'approfondimento di “*tutti gli elementi segnalati dagli enti locali e dall'istruttoria regionale con una particolare attenzione verso le seguenti considerazioni conclusive: [...]*”

1. *il progetto dovrà tenere conto degli studi e progetti degli interventi urgenti e indifferibili di ripristino e messa in sicurezza sviluppati a seguito dell'evento alluvionale verificatosi nel novembre 2012; tra gli aspetti da tenere in considerazione si segnala che nel tratto tra il fiume Osa e l'Albegna è in fase di progettazione una cassa di espansione per la messa in sicurezza dell'abitato di Albinia; nella fase di progettazione definitiva è necessario quindi che la localizzazione definitiva del tracciato sia coordinata con gli uffici regionali ai fini di una progettazione integrata che contempli le varie esigenze e garantisca la riduzione del consumo di suolo, anche verificando la possibilità di utilizzare il rilevato autostradale con funzioni di contenimento idraulico per il lato a monte della cassa e di espansione; e ciò sia allo scopo di ridurre gli elementi di divisione del territorio, sia di contenere le spese di realizzazione della cassa di espansione;*
2. *in coerenza con le segnalazioni degli enti locali e le indicazioni della stessa SAT, è necessario che in fase di definizione finale del tracciato siano approfonditi gli effetti sul sistema idrogeologico e sia garantito che gli scavi non determinino alcuna interferenza con la circolazione idrica sotterranea in particolare con le terme dell'Osa [...].*

Valeva la pena riportare integralmente le conclusioni della delibera G.R. Toscana n. 916/2013 riguardanti l'area di nostro interesse, dal momento che in tutti gli elaborati dello studio di impatto ambientale oggi osservato SAT ripete ossessivamente che le proprie scelte progettuali sono state dettate dalla necessità di rispettare le predette conclusioni.

In realtà, com'è evidente dalla lettura della documentazione di progetto e come dimostrato dai rilievi di cui al punto che precede, SAT non ha minimamente ottemperato a quanto richiesto dalla Regione Toscana nella delibera 916/2013 ed anzi ha adottato soluzioni progettuali che contrastano insanabilmente con le prescrizioni sopra richiamate.

Sub 1: utilizzo del rilevato autostradale con funzioni di contenimento idraulico

Quanto al profilo idraulico/idrogeologico, nel **punto 1** della delibera 916/2013 si afferma chiaramente che la possibilità di “*utilizzare il rilevato autostradale con funzioni di contenimento idraulico*” avrebbe dovuto essere valutata “*per il lato a monte della cassa di espansione*”, riprendendo così sul punto quanto richiesto espressamente dal Comune di Orbetello e dalla Provincia di Grosseto nelle rispettive delibere dell'ottobre 2013.

In realtà, nel progetto depositato da SAT il 1 dicembre 2016, il rilevato autostradale viene utilizzato con funzioni di contenimento non per il lato a monte ma per il lato a valle della cassa di espansione.

A proposito di questa scelta, manifestamente contraria rispetto alle indicazioni della Regione Toscana, sia nella sintesi non tecnica (elaborato SUA-0400-1, pagg. 14 e ss.) che nella relazione generale di progetto (elaborato PCC-002-2; pagg. 11 e ss.), SAT afferma di avere optato per l'utilizzo del rilevato con funzioni di contenimento a valle della cassa per ottenere i seguenti vantaggi: minore consumo di territorio; minore divisione del territorio; minori costi.

L'unica motivazione reale, delle tre richiamate da SAT, è invero quella economica (come avremo modo di vedere, la riduzione dei costi è il motivo informatore dell'intera progettazione, con conseguenze insostenibili per il territorio¹).

La scelta di collocare il tracciato a valle della cassa di espansione non consente infatti di ottenere i risultati dichiarati da SAT in termini di minore consumo e divisione del territorio, ed anzi interferisce massicciamente con il sistema di interventi di messa in sicurezza idraulica progettati dalla stessa Regione Toscana riducendone sensibilmente la potenziale efficacia.

Dette interferenze sono state puntualmente osservate nella relazione predisposta dal consulente idraulico dell'Associazione Colli e Laguna Ing. Andrea Sorbi, consulente tecnico del Tribunale Regionale per le acque di Firenze, con grande esperienza proprio

¹ Vi è un fatto che ha inciso - e continua ancora oggi ad incidere - in modo decisivo sulla decisione di SAT di modificare il tracciato: ci si riferisce alla delibera con la quale il 13 maggio 2010 il CIPE ha rinnovato a SAT la concessione per la costruzione e gestione dell'autostrada A12 fino al 2046, con un valore di subentro pari a zero (diversamente da quanto previsto nella precedente concessione, nella quale il valore di subentro era pari al costo di realizzazione dell'opera, stimato in circa 3,8 miliardi). Con l'azzeramento del valore di subentro l'intero costo dell'opera sarà a carico di SAT, che non ha mai fatto mistero di voler ridurre sensibilmente i costi ed anzi, tale previsione è stata inserita espressamente nel Protocollo di intesa sottoscritto con le amministrazioni nel maggio 2015.

nella progettazione di casse di espansione ed opere di contenimento idraulico, e allegata alle osservazioni depositate dall'Associazione Colli e Laguna.

Così l'Ing. Sorbi, sul punto: *“la scelta del tracciato a valle della CE Campo Regio comporta:*

- *la riduzione del volume disponibile della cassa per circa 3000 m (lunghezza affiancamento) × 50 m (spostamento argine) × 3.2 (altezza max di invaso) = 480.000 mc pari a oltre il 7% del volume statico disponibile nella cassa (pioggia 12 h – Tr 200 anni);*
- *la necessità di eseguire un doppio rilevato, uno argine di cassa e l'altro stradale. Il passaggio a monte avrebbe consentito di assegnare al rilevato stradale anche la funzione di argine della CE con risparmio di territorio. A monte infatti si verificano minori livelli e sollecitazioni idrauliche pertanto sarebbe stato sufficiente un potenziamento del rilevato AU per adempiere entrambi gli scopi;*
- *un allungamento del percorso stradale. Gli attraversamenti dell'Osa e dell'Albegna sono infatti più interni rispetto alla ferrovia e il loro collegamento ideale segue indicativamente il lato di monte della CE Campo Regio. La scelta di passare a valle ha portato alla necessità di fare due flessi allungando il tracciato;*
- *la potenziale interferenza con la falda collegata alle sorgenti termali dell'Osa e con la falda idropotabile lungo la CE Campo Regio” (cfr. all. 1).*

Perché le contestazioni dell'associazione Colli e Laguna rilevano anche nel caso di specie?

Per un duplice ordine di motivi: in primo luogo perché gli esponenti sono proprietari di terreni (proprio quelli che saranno espropriati) posti immediatamente a ridosso della zona posta a valle della cassa di espansione; la scelta di ridurre il volume della cassa potrebbe pertanto causare gravi allagamenti ai terreni in parola (per quanto posti oltre il Fiume Osa; come noto, durante l'alluvione del 2012, e non soltanto in tale occasione, il Fiume Osa ha tracimato inondando i terreni limitrofi - tra cui quelli degli esponenti - con metri di acqua e sedimenti).

In secondo luogo perché, se SAT avesse rispettato la prescrizione della Regione Toscana, utilizzando il rilevato autostradale con funzioni di contenimento idraulico nel lato a monte della cassa, la proprietà Lambrilli/Pelliccia, posta proprio sulla direttrice del lato a valle, non sarebbe stata minimamente toccata dall'esproprio.

Sub 2: interferenze con il sistema idrogeologico; interferenza con le terme dell'Osa

Quanto al **punto n. 2** (“*siano approfonditi gli effetti sul sistema idrogeologico e sia garantito che gli scavi non determinino alcuna interferenza con la circolazione idrica sotterranea, in particolare con le terme dell'Osa*”), alla pagina 14 della sintesi non tecnica SAT circoscrive tale ambito di indagine sul sistema idrogeologico alla piana dell'Albegna, richiamando ancora una volta – quale soluzione idonea, da sola, a risolvere ogni problema non soltanto sotto il profilo idraulico ma anche idrogeologico – l'utilizzo del rilevato autostradale con funzioni di contenimento a valle della cassa.

Esattamente al contrario di quanto affermato da SAT, tale soluzione in realtà determina il passaggio del tracciato a poche decine di metri dalle terme dell'Osa, con interferenza che in nessun modo può essere evitata dal mero rialzamento del piano stradale per l'attraversamento del fiume Osa o dalla previsione della galleria sulla collina prospiciente.

Per quanto concerne il viadotto sull'OSA, detta opera richiederà comunque importanti opere di scavo e movimento terra in una zona in cui, di fatto, la falda è affiorante (essendo collocato a poche decine di metri dalle terme).

L'Ing. Sorbi smentisce categoricamente che il passaggio a valle della cassa di espansione garantirà l'assenza di interferenze con la falda e, in particolare, con le terme dell'Osa, avuto riguardo alle quali anzi il consulente di Colli e Laguna precisa che: *“il tracciato AU a partire dalla galleria artificiale Fonteblanda fino all'inizio del viadotto sull'Osa corre sopra la formazione Cv – Calcare Cavernoso, altamente porosa e in collegamento con le sorgenti termali dell'Osa. L'esecuzione dell'AU prevede nel tratto citato la realizzazione di pali di grande diametro per la formazione della galleria e rilevati con altezze fino a 10 m nel tratto successivo. Nel caso dei pali, le tecniche di trivellazione prevedono l'utilizzo di fanghi bentonitici a sostegno dello scavo. Tali fanghi, liquidi e ad alta densità, penetrano facilmente nelle porosità del terreno e a maggior ragione nelle cavità tipiche della formazione geologica Cv. E' quindi altamente probabile che l'esecuzione di tale intervento, oltre a essere sconsigliata in concomitanza di terreni carsici, vada ad interferire con il regime della falda modificandone i percorsi di filtrazione. Nel caso del rilevato, considerando il solo peso del terreno asciutto (1800 Kg/mc), si ha che*

la colonna di terreno di riporto esperisce un'azione sull'attuale piano di campagna fino a 18 t/mq. oltre all'azione dinamica dei carichi stradali. Nel progetto dell'AU non è indagato se tale azione, applicata su una formazione carsica quale il Cv, possa portare a cedimenti localizzati e/o alterazioni significative della porosità interstiziale del terreno cui conseguirebbe una modifica del comportamento della falda con concreto rischio per le sorgenti termali dell'Osa (cfr. all. 1).

E ancora: “La falda acquifera per l'area in questione è una risorsa di alto valore per motivi turistici (terme dell'Osa) e di approvvigionamento idrico estivo. Il progetto è carente di indagini e approfondimenti circa i possibili scenari, assolutamente realistici, di modifica del regime di falda che potrebbero asciugare le fonti termali e ridurre la possibilità di prelievo estivo di acque dolce per avanzamento del cuneo salino” (ib.).

Violazione e falsa applicazione delle delibere di Giunta della Provincia di Grosseto (n. 182 del 1 ottobre 2013) e del Comune di Orbetello (n. 291 del 4 ottobre 2013)

Nella parte in deliberato della D.G.R. Toscana 916/2013 si afferma chiaramente che SAT, nello sviluppo della progettazione definitiva e della documentazione per la VIA, avrebbe dovuto approfondire “*tutti gli elementi segnalati dagli enti locali e dagli uffici regionali*”.

Quanto agli elementi segnalati dal Comune di Orbetello avuto riguardo alla mobilità locale, questi sono contenuti nella delibera n. 291 del 4 ottobre 2013, nei seguenti inequivocabili termini, **riferiti peraltro proprio alla località Bagnacci dell'Osa**, in cui si trova la proprietà degli esponenti (riferimento più chiaro, non è possibile

immaginare): *“il tracciato va ad interessare l’ambito territoriale delle Terme dell’Osa andando ad interessare direttamente le formazioni carbonatiche permeabili sedi di punti di prelievo delle acque utilizzate dalla Concessione terminal Bagnacci dell’Osa (vedere piano strutturale comunale; esiste un’area di protezione ambientale della risorsa idrica termale per la concessione bagnacci dell’Osa presente nella Banca dati concessioni acque termali CDCAMM della Regione Toscana prevista anche nel PTC) (punto 16)”*.

E’ curioso notare come tale esplicito richiamo – che è peraltro presente anche nella delibera della Provincia di Grosseto n. 182 del 1 ottobre 2013 – sia stato sistematicamente disatteso da SAT nel progetto depositato il 1 dicembre 2016.

In altre parole, SAT ha dimostrato di non aver tenuto minimamente conto di quanto richiesto dagli enti locali e dalla Regione Toscana, la quale - in sede di conferenza dei servizi - non potrà pertanto non denunciare tale insanabile omissione rifiutando l’intesa sulla localizzazione dell’opera.

Intanto il Comune di Orbetello, nelle proprie osservazioni del 10 gennaio 2017 (di cui alla delibera di G.C. n. 2 dello stesso giorno) inviate alla Regione Toscana e nella relazione tecnica-contributo istruttorio depositata alla prima seduta della conferenza dei servizi del 23 gennaio 2017 (allegato B alla deliberazione G.C. n. 9 del 20.1.2017), ha già anticipato una nutrita serie di contestazioni. Coerentemente con la propria delibera del 2013 sopra richiamata, il Comune ha denunciato le insostenibili criticità che l’opera determinerà per l’attraversamento dell’Osa.

Sub b): OSSERVAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE***Quadro di riferimento programmatico (SUA 0100 e ss.)***

Ai sensi di quanto previsto dal D.M. 27 dicembre 1988, art. 3, il quadro di riferimento programmatico per lo studio di impatto ambientale “fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l’opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale...2. Il quadro di riferimento programmatico in particolare comprende: a) la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso; per le opere pubbliche sono precisate le eventuali priorità ivi predeterminate; b) la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all’area interessata: 1) le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni; 2) l’indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto, con le eventuali previsioni temporali di realizzazione; c) l’indicazione dei tempi di attuazione dell’intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari. 3. Il quadro di riferimento descrive inoltre: a) l’attualità del progetto e la motivazione delle eventuali modifiche apportate dopo la sua originaria concezione; b) le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori”.

Avuto riguardo alle relazioni tra l’opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale relativi al lotto 5B, rilevano il PIT con valenza di piano paesaggistico della Regione Toscana, il PTC della Provincia di Grosseto ed il Piano Strutturale/Regolamento urbanistico del Comune di Orbetello.

Senonché, tutti gli atti di pianificazione in questione sono stati

costruiti per forza di cose intorno a (ovvero hanno recepito) l'ipotesi di tracciato autostradale di cui al progetto preliminare, con conseguente trasformazione - tra le altre cose - dell'Aurelia in strada-parco; è pertanto inevitabile che il progetto definitivo oggi osservato – nonostante SAT nel quadro di riferimento programmatico affermi il contrario – si ponga in netto contrasto con quanto ivi disposto.

Quanto al PTC, sono molteplici i momenti di incongruenza tra il progetto definitivo ed il piano provinciale.

Il *casus belli* è rappresentato ancora una volta dall'attraversamento degli abitati di Albinia e Orbetello (sia con l'opera principale che con le complanari).

La scelta di convogliare il traffico all'interno dei centri abitati viola infatti sia la parte programmatica che la parte normativa del PTC.

Con riferimento alla prima, risultano disattesi gli assunti fondamentali delle Carte dei Principi, con particolare riferimento a:

“- il comma 1 dell'art.9 che prevede che la qualità dell'aria costituisce fattore primario di caratterizzazione dell'identità territoriale e deve essere difesa e migliorata con ogni mezzo disponibile. Dispone altresì che nel perseguire il principio dello sviluppo sostenibile e nell'interesse della tutela paesistico-ambientale e sanitaria deve essere garantito il contenimento anche delle emissioni gassose, acustiche, luminose. - il comma 2 dell'art.9 che, ai fini della qualità dell'aria, comprende tra i principali fattori di criticità nella Provincia di Grosseto il traffico urbano nei centri maggiori. - il comma 1 dell' art. 27 che, ai fini del governo del territorio provinciale, riconosce alla qualità dello sviluppo insediativo lo strumento primario per perseguire l'obiettivo generale di rafforzare l'identità dei caratteri distintivi del territorio provinciale. - il comma 2 dell' art. 27 che,

più in generale, subordina lo sviluppo insediativo al requisito di incrementare i livelli di razionalità, funzionalità, economicità e sostenibilità degli assetti territoriali alla scala provinciale’.

Avuto riguardo alla parte normativa, risulta violato il comma 6 dell’art. 27 (Norme) che, *“al fine di garantire più efficaci risultati in termini di qualità urbana, prevede di fare riferimento, per le valutazioni di sostenibilità, ai seguenti obiettivi generali: – riordinare il sistema della mobilità secondo una chiara gerarchia delle infrastrutture viarie, sia in termini di ruolo trasportistico che di caratterizzazione funzionale e formale; – incrementare varietà e vitalità dei tessuti urbani moltiplicando gli usi compatibili in rapporto al tempo e allo spazio; raccordare e integrare gli interventi in modo da esaltare il carattere dei luoghi e accrescerne il patrimonio identitario; – promuovere l’aumento di spazi pubblici funzionali alle relazioni sociali e alle attività culturali e ricreative; – sviluppare il trasporto collettivo, le piste ciclabili e le aree pedonali; – diffondere le tecnologie più avanzate in tema di infrastrutture e servizi, anche ai fini della sicurezza pubblica; – garantire la coerenza dei singoli interventi con i Piani del Commercio e del Traffico e con la programmazione delle Opere Pubbliche”.*

E’ per questo motivo che la Provincia di Grosseto, con la nota tecnica del 1 agosto 2011 (depositata alla prima seduta della conferenza dei servizi convocata sul progetto definitivo depositato da SAT nel giugno dello stesso anno, progetto dal quale nel successivo novembre SAT avrebbe poi stralciato i lotti 4 e 5B), si opponeva con forza ad ogni ipotesi progettuale che prevedesse l’attraversamento dei centri urbani: *“è necessario prevedere le varianti autostradali al tracciato per le frazioni ed i sistemi insediativi di Fonteblanda, Osa, Albinia, Orbetello Scalo e Ansedonia, così come occorre trasformare la*

viabilità complementare in categoria C1 di almeno ml. 10,50 (nuova SR1) senza attraversamento dei centri urbani. Occorre inoltre un adeguato ed efficiente collegamento con i porti commerciali, militari e turistici di Talamone, Porto Santo Stefano, Porto Ercole, Cala Galera, Isole del Giglio e Giannutri (art. 33 delle Norme e Scheda 12 A –Infrastrutture viarie del P.T.C.). Inoltre occorre risolvere le questioni connesse alla attività produttive presenti, commerciali, artigianali, turistico-ricettive e agricole, comprese le attività di acquacoltura nonché, alla previsione produttiva del Grande Ambito Strategico di Albinia. Inoltre occorre disimpegnare il traffico non autostradale e non pedaggiato dai centri urbani di Fonteblanda, Albinia, Case Brancazzzi, l'area produttiva Le Topaie, Le Quattro Strade, l'area produttiva di Campolungo ed Orbetello Scalo, progettando una effettiva viabilità complementare alla A12, svincolando tali frazioni e sistemi insediativi dal traffico non autostradale, così come occorre risolvere in maniera più adeguata gli svincoli di tutti i sistemi insediativi esistenti. Infine occorre adeguatamente svincolare gli ambiti a forte valenza turistica, caratterizzati dalla presenza di località insediative di pregio quali Talamone, Le Terme dell'Osa, la Laguna di Orbetello, Il Promontorio dell'Argentario, nonché le coste e i litorali di notevole attrazione turistica come i Tomboli Osa-Albegna e Giannella-Feniglia.

In definitiva, la Provincia affermava la totale incompatibilità con il PTC di ogni ipotesi progettuale finalizzata ad attraversare le aree richiamate nella nota e l'inammissibilità di una viabilità complanare con dimensioni inferiori a metri 10,50.

Riproponendo, il tracciato oggi osservato, le medesime criticità con riferimento all'attraversamento dei centri abitati ed alla viabilità

complanare presentate dal progetto del 2011, SAT è pertanto nuovamente incorsa nell'insanabile violazione del PTC.

Per quanto riguarda il Piano strutturale del Comune di Orbetello (approvato con deliberazione C.C. n. 17 del 19 marzo 2007), all'art. 11 della "Disciplina", titolato "*Sistemi e sottosistemi funzionali*", al punto 1 ("*Il sistema della città e dei servizi (SF- CS) Sottosistemi: La rete dei servizi e della mobilità (SSF-CS- SM)*") si afferma espressamente la necessità della "*tutela della Via Aurelia fino al mantenimento della sua prestazione quale sede del traffico nazionale, e il suo adeguamento in "strada parco" nell'eventuale realizzazione del tratto del corridoio tirrenico finalizzato a tale uso*".

Come è dato vedere, nel piano strutturale non è neanche ipotizzata la sovrapposizione del tracciato autostradale sull'Aurelia ma è anzi valorizzata la sua destinazione a strada parco (come previsto nel progetto preliminare del 2008).

Quanto al regolamento urbanistico del Comune di Orbetello, adottato con Del. C.C. n° 26 del 12/04/2010 e approvato con Del. C.C. n. 8 del 7 marzo 2011, trattandosi di strumento di attuazione delle previsioni del Piano strutturale, questo non fa altro che confermare – riportandole concretamente e puntisticamente sul territorio – quanto ivi disposto.

Sul completamento del corridoio tirrenico, nella *Relazione* allegata al Regolamento si afferma: "*In data 31.03.2006 la Commissione VIA ha espresso parere di compatibilità ambientale positivo sul progetto di tracciato costiero. Fino alla realizzazione di tale tratto, la Via Aurelia deve garantire le*

prestazioni di asse di grande traffico...In caso di realizzazione del corridoio tirrenico, la Via Aurelia potrà assumere le caratteristiche di “strada parco”.

E' sulla base di tale previsione (Aurelia come strada parco) che il regolamento urbanistico articola sul territorio le previsioni generali del piano strutturale: è evidente pertanto che ogni modifica del tracciato nei termini previsti dal progetto oggi osservato comporterebbe lo stravolgimento delle previsioni del regolamento medesimo, con ogni conseguenza ipotizzabile.

La contrarietà del progetto depositato da SAT con il Piano strutturale e con il R.U. è specificata in ogni singolo dettaglio nelle osservazioni del Comune di Orbetello datate 10 gennaio 2017, alle quali si rinvia.

Avuto riguardo al Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico della Regione Toscana (PIT), nelle osservazioni depositate nel presente procedimento l'Associazione Colli e Laguna di Orbetello - al fine di valutare la congruenza dell'opera con le previsioni di piano - ha dato incarico al **Prof. Paolo Baldeschi** (già ordinario di Urbanistica presso la facoltà di Architettura dell'Università di Firenze; membro del comitato scientifico del ciclo post-laurea in Urbanistica della Facoltà di Architettura dell'Università di Ginevra; membro del collegio dei docenti del Dottorato in Progettazione urbanistica, territoriale, ambientale, dell'Università di Firenze), uno dei “padri” del PIT stesso (in quanto Responsabile scientifico dell'intero progetto del PIT per conto del Centro interuniversitario di Scienze del territorio, nonché co-

responsabile scientifico dell'invariante IV: i caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali).

Il Prof. Baldeschi ha svolto uno studio di straordinario valore dal punto di vista scientifico, passando al setaccio tutti gli elaborati depositati da SAT aventi rilevanza, dal punto di vista paesaggistico; gli stessi sono stati inoltre messi a confronto con la realtà territoriale, a seguito di sopralluoghi effettuati lungo il tracciato del lotto 5B (cfr. relazione Prof. Baldeschi allegata alle osservazioni di Colli e Laguna). Il tutto, al fine di rispondere alla domanda “*se e in che misura il Progetto sottoposto a Via abbia tenuto conto delle indicazioni e delle prescrizioni sovraordinate del Piano paesaggistico contenute nella “Disciplina del piano”, nella Scheda d’ambito “Bassa maremma e ripiani tufacei” e nella “disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico”, anch’essa parte integrante del Piano paesaggistico (ib.).*”

Le conclusioni cui è giunto il Prof. Baldeschi non lasciano dubbi: il progetto depositato da SAT il 1 dicembre 2016 non ha tenuto minimamente conto delle prescrizioni del Piano paesaggistico sopra indicate.

Con riferimento al quadro di riferimento programmatico, il Prof. Baldeschi denuncia in particolare la totale “*assenza una ricognizione sistematica ed esplicita dell’insieme dei contenuti del Piano paesaggistico si riflette nei contenuti carenti o palesemente errati di numerosi altri elaborati del Progetto:*”

- *la “Carta dei caratteri del paesaggio”, ad esempio (SUA 339 e SUA 340, scala 1:10.000), alla categoria “elementi areali del paesaggio” riporta semplicemente le diverse destinazioni funzionali (tessuto insediativo, tessuto agricolo, tessuto industriale, verde attrezzato), con un*

linguaggio in parte decisamente improprio e senza nulla dire nel merito delle diverse caratteristiche paesaggistiche. Viene inoltre riportata la dizione “ambiti di paesaggio omogeneo” e come fonte il Pit – Piano di indirizzo territoriale con valenza di Piano Paesistico: non solo è sbagliato il nome del Piano, ma il Piano non contiene ambiti di paesaggio “omogeneo” (bensì Ambiti di paesaggio), né ha in alcuna sua parte legende come quelle qui utilizzate. Si tratta quindi di una vera e propria falsificazione;

- *la questione del fatto che vengano minuziosamente citati i contenuti degli altri piani e non quelli del Piano paesaggistico è ancora più grave in quanto i piani locali non sono stati ancora adeguati al Piano paesaggistico stesso; pertanto la prima operazione necessaria sarebbe stata quella di analizzare alla scala di dettaglio il paesaggio (i paesaggi) interferito dall’opera secondo le modalità dettate alla scala regionale dal Piano (norme e abachi) e locale (ambiti di paesaggio). Di tutto ciò non c’è traccia;*
- *per quanto riguarda il Codice del paesaggio, sono citati soltanto gli articoli relativi ai beni vincolati, e non quelli riferiti al Piano paesaggistico nella sua interezza, come piano sovraordinato rispetto agli altri strumenti” (ib.).*

Quadro di riferimento progettuale (SUA – 0200 e ss.)

SAT, nel quadro di riferimento progettuale, ripropone le medesime argomentazioni contenute nella relazione generale di progetto, a proposito del fatto che il nuovo tracciato del lotto 5B sarebbe stato progettato in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella delibera

G.R. Toscana 916/2013, nelle delibere degli enti locali oltre che nella delibera CIPE 85/2012.

Sul punto specifico, si rinvia pertanto alle diffuse contestazioni sopra evidenziate a proposito della sostanziale erroneità/falsità di tale affermazione.

Quadro di riferimento ambientale (SUA - 0300 e ss.)

L'Associazione Colli e Laguna ha conferito mandato ai propri consulenti tecnici al fine di sottoporre a valutazione critica gli elaborati dello studio di impatto ambientale depositati da SAT anche avuto riguardo al quadro di riferimento ambientale, con particolare riferimento alle componenti idrogeologia, paesaggio e percezione visiva, zonizzazione acustica.

Sulla componente idrogeologia si rinvia alla relazione dell'Ing. Sorbi, della quale ampi stralci – avuto riguardo al rapporto opera/falda – sono stati già richiamati nei punti che precedono.

Quanto alla componente paesaggio, questa è stata affrontata dal Prof. Baldeschi, alla cui relazione nuovamente si rinvia, il quale, nel ribadire che il Piano paesaggistico non è stato affatto preso in considerazione, per quanto riguarda *“l'analisi della intervisibilità”*, rileva come essa si limiti ad *“un'analisi parziale della sola visibilità, negando di fatto il concetto di territorio quale patrimonio paesaggistico complessivo, la cui qualità è data dalle relazioni multiple fra elementi caratterizzanti il paesaggio, che è alla base del piano paesaggistico stesso”* (ib).

Della componente acustica si è occupato il **Dr. Rossano Mastacchi**, tecnico competente in acustica ambientale con

esperienza ventennale in materia, il quale ha sottoposto a puntuale analisi lo studio di impatto ambientale relativamente alla componente rumore.

Ebbene, anche in questo caso è sorprendente la quantità di contestazioni – tutte sostenute da rigorosa dimostrazione scientifica e supporto normativo – che il Dr. Mastacchi ha sollevato, tutte fondate sull'assoluta inattendibilità/erroneità delle stime eseguite da SAT, con conseguente sottostima dell'impatto sui recettori e insufficienti misure di mitigazione ed insanabile violazione della normativa di settore.

Si rinvia alla relazione del Dr. Mastacchi – i cui contenuti devono ritenersi qui integralmente richiamati, al pari di tutte le altre relazioni tecniche allegate alle osservazioni di Colli e Laguna - per ogni dettaglio.

Valutazione di incidenza (SUA-0700-1)

Il progetto osservato interessa direttamente un parco naturale (Parco Naturale della Maremma) e numerosi siti di interesse comunitario, siti di interesse regionale, zone di protezione speciale, zone speciali di conservazione (SIC-SIR-ZPS-ZSC), siti inseriti nella Rete ecologica europea denominata “*Natura 2000*”, oltre alla zona umida di Campo Regio, i promontori di Bengodi, Talamonaccio e Ansedonia, Zone di Protezione lungo le rotte di Migrazione (ZPM), Oasi Naturalistiche, Ambiti a Ridotto Potenziale Antropico (ARPA, di cui al PTC della Provincia di Grosseto).

Quanto all'area di diretto interesse ai fini delle presenti osservazioni,

vale a dire il territorio orbetellano, come noto questo è caratterizzato dalla presenza di un'area di straordinaria e riconosciuta importanza ambientale, dove insistono SIR-SIC-ZPS-ZSC.

Nell'area si riscontra, come è ovvio, un ecosistema floro-faunistico di rara importanza ed estremamente delicato; nella laguna di Orbetello è presente inoltre una delle prime e più importanti oasi del WWF (a pochi metri ove si vorrebbe realizzare l'opera in progetto).

Rileva inoltre il fatto che la laguna di Orbetello è inserita nella *Ramsar List* quale zona umida avente funzione ecologica fondamentale, come regolatore dei cicli idrici e come habitat di una flora e una fauna caratteristiche, da ritenersi per ciò solo risorsa internazionale meritevole di tutela il cui utilizzo deve essere informato ai principi della prudenza e della sostenibilità.

La Convenzione di Ramsar è stata ratificata e resa esecutiva dall'Italia con il DPR n. 448 del 13 marzo 1976 e con il DPR n. 184 dell'11 febbraio 1987; la laguna di Orbetello è una delle quattro zone umide toscane inserite dall'Italia nella Ramsar List, insieme al Lago di Burano, alla Palude della Diaccia Botrona e alla Palude di Bolgheri.

L'inserimento della Laguna di Orbetello nella lista di cui alla Convenzione di Ramsar comporta l'obbligo generale di conservazione e di utilizzazione razionale della zona umida in questione e delle sue risorse, oltre ad alcuni obblighi specifici con riferimento all'istituzione di riserve naturali ed agli obblighi di sorveglianza.

Nella prescrizione n. 50 della delibera con la quale il CIPE, nel dicembre 2008, ha approvato il progetto preliminare, si richiedeva espressamente di approfondire “*per un opportuno intorno*” ai siti ZPS, SIC, SIR gli “*effetti delle azione di progetto sullo stato delle componenti ambientali in esame*”.

La valutazione di incidenza depositata da SAT in allegato allo studio di impatto ambientale (documento SUA-0700-1) nega ogni effetto negativo su ZPS, SIC e SIR interessati dal tracciato, sul presupposto che questo non coinvolga direttamente le superfici di cui ai Siti Natura 2000, ma si mantenga ai margini di essi.

Ebbene, oltre ed indipendentemente dal fatto che il tracciato non si mantiene ai margini ma in alcuni punti entra all’interno dei siti Natura 2000 (oltre che dell’area del Parco della Maremma), è evidente che la prescrizione 50 della delibera CIPE richiedeva un di più, rispetto alla mera valutazione del coinvolgimento diretto (dal punto di vista territoriale), è cioè la valutazione (come specificato) degli effetti dell’azione di progetto “*per un opportuno intorno*” ai siti Natura 2000 (come peraltro richiesto dall’art. 6 della Direttiva Habitat), ciò che non è stato fatto.

In sede di commento allo studio per la valutazione di incidenza predisposto da SAT, non ci si può inoltre esimere dal sottolineare come anche detto studio – al pari di tutti gli altri elaborati progettuali – risulti intrinsecamente viziato per aver fatto proprio il tautologico assunto (riproposto da SAT ossessivamente) secondo cui il carattere di affiancamento alla ferrovia (e a breve distanza dalla S.S. Aurelia) del progetto in esame comporterebbe una riduzione

consistente delle interferenze rispetto a quelle che avrebbe determinato la realizzazione di un nuovo corridoio viario.

L'errore di fondo, a ben vedere, è sempre lo stesso: non è assolutamente vero infatti che l'affiancamento del tracciato dell'autostrada alla Ferrovia determini - come affermato da SAT - una riduzione delle interferenze ed anzi, è vero esattamente il contrario.

L'Associazione Colli e Laguna – così com'è stato fatto per tutti gli altri comparti fin qui esaminati – ha chiesto al **Dr. Carlo Scoccianti** (biologo, docente universitario, progettista e direttore scientifico di numerose oasi e aree protette toscane, autore di numerose pubblicazioni scientifiche in materia, tra l'altro, proprio di mitigazione dell'impatto delle infrastrutture viarie sulla fauna, oltre che grande conoscitore dell'area di cui si tratta dal punto di vista naturalistico) di sottoporre a valutazione critica lo studio di incidenza depositato da SAT.

Le conclusioni cui è giunto il Dr. Scoccianti sono inequivocabili: lo studio in questione è privo di ogni dignità scientifica, essendo interamente costruito sul già richiamato assunto - del tutto "*inverosimile dal punto di vista ecologico scientifico*" - secondo cui il progetto sarà sostanzialmente privo di interferenze soltanto perché inserito in un fascio infrastrutturale esistente (*cf.* relazione Dr. Scoccianti allegata alle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna).

Il Dr. Scoccianti spiega per quale motivo tale apodittico assunto sia totalmente fallace con ricchissimi riferimenti bibliografici e con

argomentazioni scientifiche inoppugnabili, demolendo letteralmente lo studio di incidenza depositato da SAT e giungendo alla inequivocabile conclusione che: *“da un lato l’alterazione dell’equilibrio ecosistemico del territorio attraversato, dall’altro il connesso rischio anche sugli utenti della futura infrastruttura si ritengono essere motivi sufficienti affinché tutta l’infrastruttura venga ripensata e riprogettata completamente rispetto alla questione dell’effetto ‘barriera ecologica’”* (ib.).

Il Dr. Scoccianti, in altre parole, non ritiene che il tracciato in questione - così come sviluppato nel progetto depositato da SAT il 1 dicembre 2016 - abbia alcuna possibilità di essere realizzato nella localizzazione prescelta.

Ad ulteriore dimostrazione della scarsa (per non dire nulla) cura con la quale è stato predisposto, oltre ad uno *“scarso grado di approfondimento”* ed una *“carenza anche rispetto alla consultazione delle fonti bibliografiche e/o dei vigenti strumenti di pianificazione del territorio”*, il Dr. Scoccianti rileva inoltre – *ad abundantiam* – una gravissima omissione nello studio di incidenza di SAT, *i.e.* la totale assenza di ogni tipo di valutazione sul sito di interesse regionale (SIR) IT 51°0101 *“Campo Regio”* (ib.).

Infine, il Dr. Scoccianti denuncia:

- la mancata considerazione degli impatti cumulativi – così come richiesto dalla normativa di settore, che ne risulta pertanto insanabilmente violata - con il progetto redatto nel dicembre 2014 dal Commissario Delegato ex L. 228/2012 (Regione Toscana – Settore Difesa del Suolo *‘Realizzazione della cassa di espansione di Campo Regio – I Stralcio – Progetto*

definitivo) che va a interessare proprio l'area limitrofa al SIR IT51A0101 'Campo Regio';

- l'omessa considerazione dell'avvenuto riconoscimento dei SIC e delle ZPS coinvolti nell'area di progetto quali *Zone Speciali di Conservazione (ZSC)*; parimenti omessa è stata la valutazione della coerenza dell'opera con le specifiche *misure di conservazione obbligatorie* per le ZSC di cui alla Del. G.R. 1223/2015;
- l'omessa specifica analisi dei possibili fattori di incidenza negativa rispetto agli habitat e alle specie presenti nelle ZSC;
- l'omessa valutazione delle possibili interazioni negative sulla qualità delle acque della Laguna di Orbetello, la cui fragilità è a tutti nota.

Si rinvia, per ogni dettaglio, alla relazione del Dr. Scoccianti, i cui contenuti devono intendersi qui integralmente richiamati.

Analisi costi-benefici (SUA-0800) - studio del traffico (STD-0050)

Al paragrafo 3.3.1. dell'elaborato contenente l'analisi costi-benefici (SUA 0800) è descritta l'analisi dei flussi di traffico, sulla base dei quali sono stati estratti i dati di base che hanno consentito la determinazione del risparmio di tempi (uno dei benefici maggiormente enfatizzati da SAT nell'elaborato in parola).

Con riferimento ai veicoli leggeri, i flussi all'attualità sono stati proiettati agli scenari futuri adottando un tasso di incremento annuo

pari al 3% per il periodo 2022-2030 (stesso valore per i veicoli pesanti) e pari all'1% (2% per i veicoli pesanti) per il periodo 2030-2040 (dal 2040 al 2046, anno di scadenza della concessione, il flusso è stato ritenuto costante sia per i veicoli leggeri che per quelli pesanti).

Trattasi di valutazione priva di ogni fondamento scientifico: come noto, infatti, i dati del traffico risentono di una serie di variabili che rendono estremamente difficile un calcolo statistico.

Certamente, considerato anche il momento di crisi economica che sta attraversando il nostro paese, non vi è alcun indicatore (né SAT specifica da dove ha tratto tale ottimistico dato) che possa fondare la stima dell'incremento del 3% del traffico su base annua per il periodo 2022-2030.

Già in passato SAT ha prodotto dati relativi alla stima dei flussi di traffico attesi sulla A12 che si sono rivelati clamorosamente errati.

La contraddizione risulta oggi ancora più evidente, se si considera che nello stesso studio sul traffico oggi depositato da SAT (elaborato STD-0050) la società incaricata di sviluppare il modello, *Steer Davies Gleave*, afferma nel disclaimer iniziale che, non essendo stato possibile eseguire nuove indagini, lo studio si basa sui modelli sviluppati nel periodo 2009-2010, permangono pertanto “*termini di incertezza per via della scarsità di dati disponibili al momento delle elaborazioni*”; eventi esterni, non considerati nello studio, “*possono produrre scostamenti, anche rilevanti, fra i dati previsti nello studio e quelli reali*”.

Addirittura, a pag. 10 dello studio sul traffico, si afferma

espressamente che “*negli anni successivi all’ultimo rilevamento i livelli di traffico nell’area di studio hanno subito un forte calo dovuto alla crisi economica [...]*”.

Ancora a proposito del traffico, rilevano inoltre le sorprendenti incongruenze tra quanto affermato nella sintesi non tecnica (fin dalla pag. 2) e nella relazione generale a proposito dell’aumento del traffico e quanto affermato non solo nello studio del traffico di cui sopra, ma anche nella delibera 14.7.2015 n. 734 della Regione Toscana nella quale, nel recepire il protocollo di intesa del maggio 2015, la Regione richiama la “*necessità avanzata da SAT di un ridimensionamento del progetto approvato dal CIPE per non mettere in crisi il Piano Economico Finanziario in considerazione di una serie di elementi, quali il crollo della domanda di trasporto e le mutate condizioni finanziarie, nonché il venir meno della garanzia di un ipotizzato contributo pubblico per la realizzazione dell’asse autostradale*”.

Come dato vedere, vi è una intrinseca contraddittorietà tra quanto affermato da SAT nella valutazione costi-benefici e gli stessi documenti depositati dalla proponente aventi ad oggetto le stime del traffico.

La questione è stata affrontata nella relazione dell’Ing. La Spada allegata alle osservazioni dell’Associazione Colli e Laguna nella quale, a proposito dello studio del traffico depositato da SAT, si dimostra con dovizia di particolari come, al contrario di quanto affermato dalla proponente, “*non è prevedibile un aumento dei flussi, sia per il perdurare della crisi economica, sia per il previsto inserimento di pedaggi, sia per la modesta diminuzione*”.

dei tempi di percorrenza tra lo stato ante e post-operam, soprattutto in considerazione del fatto che il pedaggio verrà realizzato mediante sistema aperto, il quale implica l'obbligo di fermarsi ad ogni barriera dislocata lungo il percorso: a velocità libera, con l'attuale tracciato, il percorso Ansedonia - Fonteblanda può essere effettuato in circa 18 minuti (fonte dati google); ipotizzando di effettuare lo stesso percorso ad una velocità costante di 130 km/h si impiegherebbero invece circa 11 minuti, ma inserendo il perditempo dovuto ai tre caselli da attraversare (considerando un perditempo di poco più di un minuto tra sosta al casello e manovra di decelerazione e accelerazione), il tempo di percorrenza autostradale salirebbe a circa 14,5 minuti, con un beneficio di soli 3,5 minuti, a fronte del pagamento di un pedaggio (cfr. relazione Ing. La Spada allegata alle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna).

Da ultimo (certo non per ordine di importanza), giova rilevare una carenza dell'analisi costi benefici – se possibile – ancor più grave rispetto a quanto fin qui segnalato, laddove non considera minimamente (alla voce “costo sociale dell'opera”, a ben vedere neanche riportato): la demolizione di numerosi immobili abitativi (specialmente nel lotto 5B); la distruzione di opere di urbanizzazione con conseguente perdita degli standards urbanistici per l'intera zona produttiva di Campolungo; l'interclusione di numerose abitazioni che si ritroveranno di fatto rinchiusi tra complanari e ferrovia; la creazione di una serie di barriere visive che comprometteranno per sempre il paesaggio; il sovraccarico della viabilità pubblica non soggetta a pedaggiamento, con conseguente difficoltà negli spostamenti locali; la definitiva alterazione morfologica dell'area con compromissione del patrimonio culturale, archeologico e

paesaggistico; la preclusione dello sviluppo e riassetto urbanistico previsto dagli strumenti di pianificazione; la preclusione di ogni possibilità di sviluppo per numerose aziende di medie/piccole dimensioni, le quali non raggiungeranno più la minima unità fondiaria richiesta; etc. etc.

Relazione paesaggistica (AUA – 001)

La fascia costiera circostante la Laguna di Orbetello risulta essere una delle zone della Regione Toscana maggiormente sottoposta a vincoli paesaggistici.

Sono ben 5 i decreti ministeriali con i quali sono state dichiarate zone di notevole interesse pubblico le aree in questione (Si tratta di: Pineta della Feniglia (D.M. 22.8.1959), Tombolo della Giannella (D.M. 4.12.1964), l'intero Monte Argentario (D.M: 21.2.1958), il centro urbano di Orbetello (D.M. 6.2.1976); uno di questi (D.M. 14.4.1989), interessa *“il sistema montuoso al limite Est della laguna di Orbetello da località Sette Finestre a Località Parrina”* - vale a dire proprio la zona sovrastante l'area interessata dall'opera *de qua* -, in relazione al quale impone che *“qualunque progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della zona in questione”* deve essere presentato alla competente soprintendenza, per la preventiva approvazione.

SAT ha affrontato il tema nella relazione paesaggistica (AUA – 001), elaborato sottoposto a valutazione critica nella relazione del Prof. Baldeschi allegata alle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna, il quale ha rilevato ancora una volta una sorprendente serie di omissioni, errori di valutazione e macroscopiche inesattezze, oltre

alla consueta totale elusione delle prescrizioni del Piano paesaggistico: *“I riferimenti al Piano paesaggistico sono anche in questo documento assai pasticciati e non sempre conformi e coerenti. A pag. 39 e seguenti, ad esempio, laddove si citano le “invarianze strutturali del paesaggio” riferite ai “caratteri idrogeomorfologici” “ecosistemici” e ai “morfotipi rurali” (liquidando velocemente e impropriamente i morfotipi insediativi in quanto avrebbero fatto emergere alcune incongruenze del Progetto) vengono riportate varie immagini e stralci descrittivi tratti dal piano, ma nessuna delle indicazioni di carattere normativo, delle quali evidentemente, così come dell’impianto complessivo del piano, non si è assolutamente tenuto conto. E in effetti, nelle schede di valutazione degli impatti, si può leggere - ad esempio a pag. 98 - che le “modificazioni dell’assetto insediativo storico” nel tratto Orbetello Scalo-Ansedonia vengono risolte con “campagna e sondaggi archeologici preventivi”, dimostrando una totale incomprensione relativa agli stessi concetti basilari della pianificazione paesaggistica. Nel tratto a monte è ancora peggio: le “modificazioni all’assetto insediativo storico” vengono rilevate solo con riferimento ai beni vincolati (frintendendo con ciò il significato attribuito dal Codice ai Piani paesaggistici e con i limiti evidenziati ante) e non viene peraltro riportata alcuna scelta progettuale finalizzata a trattare il problema. In tutti i tratti, peraltro, la valutazione degli impatti con riferimento a diverse voci (in particolare “suddivisione”, “frammentazione”, “modificazione dell’assetto percettivo...”, “dei caratteri strutturanti del territorio agricolo”) non tiene assolutamente conto dell’impatto degli svincoli, riportando l’assenza di impatti anche quando questi sono palesi. Rispetto alle carenze dei riferimenti al Piano paesaggistico fin qui richiamate, si ricorda che il Piano paesaggistico regionale comprende fra diversi documenti un apposito elaborato dedicato a ciascun*

Ambito di paesaggio, in questo caso l'Ambito Bassa Maremma e Ripiani tufacei. Rispetto ai contenuti di valenza esplicitamente normativa dell'elaborato d'Ambito, nella Relazione paesaggistica vengono riportati soltanto gli obiettivi di sintesi definiti dal piano per l'ambito di paesaggio in questione, ma non le relative direttive, che sono assai più incisive e dettagliate, e nemmeno gli indirizzi per le politiche riferiti a ciascuna invariante strutturale (a questo proposito è scorretta anche la continua citazione del fatto che il Pit avrebbe assunto valenza paesaggistica soltanto a partire dal 2015, dal momento che le salvaguardie del piano adottato sono diventate operative nel luglio 2014). Che si tratti di un pasticcio taglia-incolla è palesemente denunciato dal fatto che a pag.13 della Relazione Paesaggistica si riporta che “La proposta di modifica del PIT del 2014, ad oggi in fase di approvazione...”).

Sull'approvvigionamento degli inerti

Riguardo ai circa 1,9 milioni di mc. di inerti necessari per la realizzazione della massicciata autostradale e delle opere ingegneristiche connesse del lotto 5B, lo studio di impatto ambientale riporta esclusivamente il censimento dei siti di cava (attivi o dismessi) presenti in un areale compatibile con le possibilità di trasporto.

A conferma di quanto precedentemente evidenziato, anche in tema di “approvvigionamento di inerti” è assente, tra le elaborazioni progettuali, il necessario riferimento al contenuto delle direttive di cui alla Disciplina d'uso della scheda ambito di paesaggio n. 20 “*Bassa maremma e ripiani tufacei*” del Piano paesaggistico, relativa ai territori interessati dal progetto autostradale.

Nello specifico, all’obiettivo n. 4 “*salvaguardare e valorizzare i rilievi dell’entroterra e l’alto valore iconografico e naturalistico dei ripiani tufacei, reintegrare le relazioni ecosistemiche, morfologiche, funzionali e visuali con le piane costiere*” sono correlate 15 direttive di cui la n.4.7 prevede di “*migliorare i livelli di sostenibilità ambientale e paesaggistica delle attività estrattive [...] anche evitando l’apertura di nuovi siti estrattivi e riqualificando quelli dismessi*”.

In manifesta violazione della direttiva testé richiamata SAT, ritenendo evidentemente non necessario valutare gli effetti negativi conseguenti all’approvvigionamento di una così rilevante quantità di inerti, omette ogni motivazione in ordine alle scelte progettuali effettuate rispetto ai contenuti della Disciplina d’uso del Piano paesaggistico, che ne risulta pertanto insanabilmente violato.

Studio archeologico

Con riferimento allo studio archeologico, deve essere contestata l’assoluta illogicità della scelta di SAT nel momento in cui abbandona il tracciato di cui al progetto preliminare per non incorrere nel rischio (meramente ipotetico, trattandosi di territorio “inesplorato”) di interferenze archeologiche, prediligendo un tracciato (come quello di cui oggi si tratta) che interessa un territorio **sicuramente** cosparso di resti archeologici.

A dimostrazione di come SAT non abbia minimamente considerato lo straordinario patrimonio archeologico presente nell’area, arrivando in alcuni casi a progettare il transito di complanari immediatamente a ridosso ovvero addirittura sopra reperti

archeologici di grande valore, si consideri il tracciato della complanare in uscita da Orbetello direzione Ansedonia.

Ebbene, la complanare, dopo aver compiuto una curva (di cui peraltro sembra non esserci alcuna necessità dal punto di vista strutturale, ciò che fa pensare che SAT non abbia neanche effettuato sopralluoghi in loco), va a transitare esattamente nel punto in cui sono presenti resti di origine romana e spagnola (tra cui un arco, perfettamente conservato), distruggendo peraltro una parte del tracciato della vecchia aurelia.

E' evidente che tale sito, rilevante dal punto di vista storico-culturale, conterrà in tutto il suo intorno una quantità rilevante di resti archeologici che SAT non ha minimamente considerato.

Per maggiori dettagli (anche fotografici) si rinvia alle relazioni tecniche dell'Ing. La Spada e del Geom. Tellini allegata alle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna.

Mancata rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate dal CIPE

Nella relazione di sintesi al progetto definitivo, si è visto come SAT giustifichi le proprie scelte progettuali come adottate in ottemperanza a quanto previsto dalla DGR 916/2013 e dalla delibera CIPE 85/2012.

Si è visto sopra come così non è, dal momento che le prescrizioni contenute sia nella delibera 916/2013 che nella delibera 85/2012 sono state manifestamente disattese.

Come noto, già nel 2011 SAT aveva affermato di essere stata

costretta a rivedere il tracciato di tutta la tratta toscana del tronco sud in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella delibera con la quale il CIPE, nel dicembre 2008, aveva approvato il progetto preliminare.

Trattasi di affermazione inveritiera: come ormai noto a tutti, le scelte progettuali di SAT - totalmente difformi, e per certi versi antitetiche, rispetto al preliminare - sono state dettate dalla semplice volontà di ridurre all'osso i costi di realizzazione dell'opera, a seguito dell'azzeramento del valore di subentro.

Così come nel 2011, ancora una volta oggi ci troviamo di fronte al tentativo di SAT di giustificare le proprie scelte richiamando - a sproposito - le delibere del CIPE (in questo caso, la 85/2012) e della Regione Toscana, copertura che tuttavia non può valere dal momento che tutte le prescrizioni provenienti dall'uno e dall'altra sono state manifestamente disattese.

La conseguenza è che il nuovo progetto di variante sul lotto 5B non potrà ricevere approvazione da parte del CIPE, per un duplice ordine di motivi: *i*) lo stesso è contrario alle prescrizioni imposte dal CIPE stesso e dalla Regione Toscana in sede di approvazione del progetto definitivo sugli altri lotti, con le delibere sopra richiamate (85/2012 e 9116/2013); *ii*) il progetto contrasta inoltre chiaramente con le previsioni di cui alla delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare del dicembre 2008.

Non è consentito infatti al proponente in sede di progettazione definitiva di stravolgere, come nel caso di specie, la filosofia progettuale complessiva del preliminare (già sottoposto a

valutazione di impatto ambientale, con esito positivo) dando vita ad un progetto completamente nuovo, per di più falsamente ottemperando alle prescrizioni date dal CIPE sul preliminare medesimo.

Non sarà sufficiente, in un siffatto caso, sottoporre il nuovo progetto a valutazione di impatto ambientale, giacché il progetto contrasta con l'intera filosofia del tracciato di cui il preliminare approvato nel 2008.

Nel caso di specie, peraltro, come abbiamo avuto modo di vedere sopra, lo studio di impatto ambientale predisposto da SAT è carente, contraddittorio, erroneo e pertanto assolutamente inattendibile.

Violazione e falsa applicazione dell'art. 22 D. Lgs 152/2006 e s.m.i. co. 3 lettera d) – opzione zero

L'art. 22 D. Lgs 152/2006 e s.m.i. co. 3 lettera d) prevede che lo studio di impatto ambientale contenga “*una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale*”.

Nel caso di specie le motivazioni che la proponente ha portato a sostegno della propria iniziativa progettuale - con riferimento alla valutazione delle principali alternative prese in esame - appaiono a dir poco tautologiche e apodittiche (la qual cosa risulta ancor più grave, se considerata con riferimento all'incredibile serie di omissioni, incongruenze ed errori di valutazione rilevati nelle presenti osservazioni).

Dal momento che la D.G.R. 916/2013 ha recepito le indicazioni delle precedenti delibere regionali nelle quali erano stati valutati una serie di tracciati alternativi, affermando di aver rispettato la predetta delibera SAT si libera in un sol colpo dell'onere di cui all'art. 22 D. Lgs. 152/2006.

Senonché, come si è visto, ciò non corrisponde al vero, come dimostrato dalle molteplici perizie a firma di autorevolissimi esperti allegate alle presenti osservazioni (dalle quali emerge una verità diametralmente opposta rispetto a quella rappresentata da SAT, e cioè che per limiti fisici, territoriali, ambientali, urbanistici, paesaggistici, naturalistici e normativi l'unica soluzione praticabile, nel caso di specie, sia proprio quella dell'opzione zero).

Né può la proponente trincerarsi dietro il solito mantra dell'opera di interesse strategico nazionale: la normativa speciale in materia di VIA per le "grandi opere" in nessun modo consente infatti di derogare a quanto previsto dall'art. 22 D. Lgs 152/2006 e s.m.i. co. 3 lettera *d*).

La verità è che il procedimento fin qui seguito non individua un unico e completo progetto assoggettato a VIA, non individua la soluzione di minor impatto, e non realizza uno studio neanche sommario delle alternative di tracciato o di altre soluzioni né esamina l'opzione zero.

La VIA oggetto di contestazione, dal punto di vista procedurale, appare manchevole della pur minima e necessaria descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, sotto il profilo dell'impatto ambientale e, soprattutto, per quanto

riguarda l'intera tratta.

Tale mancanza non appare di poco conto, traducendosi, al contrario, in un gravissimo difetto dell'intera istruttoria del procedimento VIA.

Il relativo procedimento, per assolvere alla prioritaria funzione di tutela ambientale, deve consentire la verifica e la valutazione delle varie possibilità progettuali di realizzazione dell'intero intervento, ivi inclusa la c.d. opzione zero, ossia la possibilità di non realizzare l'intervento medesimo, in una visione ampia che tenga conto del rapporto costi-benefici in termini fisici, sociali, economici, paesaggistici ed ambientalistici, di ogni opzione possibile.

Anzi, proprio al fine di rendere più efficace la comprensione e la partecipazione delle istituzioni e dei cittadini, le normative comunitarie prescrivono di partire dall'opzione zero, vale a dire utilizzare lo *status quo* apportandovi le minime ed essenziali correzioni ed aggiornamenti.

Da quanto suesposto va da sé, come logica conseguenza, che se si fosse proceduto a ripetere la VIA sull'intero tracciato si sarebbe imposto anche l'esame della "alternativa zero", ovvero il mantenimento dell'Aurelia, con le opportune modificazioni e messa in sicurezza, lasciandola comunque come strada statale, senza alcuna necessità di privatizzarla e pedaggiarla come autostrada (così come SAT ha già fatto, del resto, con riferimento a tutto il tronco a nord di Grosseto; *cfr.* Protocollo di intesa sottoscritto con le amministrazioni nel maggio 2015).

Tuttavia, tale eventualità non è stata in alcun modo presa in

considerazione dalla proponente.

Richiesta di inchiesta pubblica e di convocazione di sintetico contraddittorio con il proponente

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 co. 6 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., preso atto di tutto quanto sopra emancipato, tenuto conto dei pareri sfavorevoli espressi dalle amministrazioni locali, considerato lo straordinario valore ambientale e paesaggistico dell'area interessata dal progetto e gli interessi sociali coinvolti, si chiede l'indizione di un'**inchiesta pubblica** per l'esame dello studio di impatto ambientale, dei pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini e delle associazioni quali quella esponente.

In subordine, ex art. 24 co. 8 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., si chiede che il proponente venga chiamato, prima della conclusione della fase di valutazione, ad un sintetico contraddittorio con i soggetti che hanno presentato osservazioni.

Tutto ciò osservato, preso atto che il progetto definitivo depositato da SAT è manifestamente incompleto, erroneo, carente e contraddittorio e che lo Studio di impatto ambientale ad esso allegato è parimenti viziato da numerosissime carenze/errori di metodo e di merito, omissioni, anomalie, contraddizioni, profili di violazione di legge e tratti evidenti di illogicità, tutti precisati nelle osservazioni e nelle relazioni allegate, riservata ogni iniziativa giudiziaria nella denegatissima ipotesi di approvazione del progetto medesimo (anche sotto il profilo strettamente risarcitorio) l'esponente, per il tramite

dello scrivente legale,

CHIEDE:

- a) **a SAT**, cui sono indirizzate ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 co. 2 D. Lgs. 163/2006, di fornire esaustiva risposta a tutte le contestazioni sollevate nelle presenti osservazioni e nelle relazioni allegate e di rinunciare, per l'effetto, all'attuazione della previsione della viabilità che interessa i beni di cui trattasi, e quindi per detti beni annullare l'avvio del procedimento e/o in ogni caso interrompere il procedimento finalizzato all'approvazione del progetto definitivo, alla localizzazione dell'opera, all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ed alla dichiarazione di pubblica utilità in quanto il progetto medesimo è illegittimo ed insanabilmente viziato per le ragioni illustrate nel presente atto;
- b) al **Ministero dell'ambiente e delle tutela del territorio**, cui le presenti sono indirizzate ai sensi dell'art. 183 co. 4 D. Lgs. 163/2006, tenuto conto ai fini delle valutazioni di propria competenza delle osservazioni giuridiche e delle relazioni tecniche allegate alla presente, considerato che il progetto definitivo è inadempiente alle prescrizioni di cui alla D.G.R. 916/2013 ed alle delibere presupposte Comune di Orbetello n. 291 del 4 ottobre 2013 e Provincia di Grosseto n. 182 del 1 ottobre 2013, preso atto che lo studio di impatto ambientale predisposto da SAT sul progetto definitivo è gravemente carente, erroneo, contraddittorio e, per ciò solo, illegittimo, provveda a dare notizia dell'inottemperanza testé denunciata in sede di Conferenza dei servizi, al fine dell'eventuale rinnovo

- dell'istruttoria previa declaratoria di irricevibilità dello Studio di impatto ambientale medesimo ed esprima, in ogni caso, il proprio **giudizio negativo** di compatibilità ambientale;
- c) alla **Regione Toscana**, considerato che il progetto definitivo è manifestamente inadempiente rispetto alle prescrizioni di cui alla D.G.R. Toscana n. 916/2013 ed alle delibere presupposte Comune di Orbetello n. 291 del 4 ottobre 2013 e Provincia di Grosseto n. 182 del 1 ottobre 2013, di **negare l'intesa** sulla localizzazione dell'opera;
- d) che, ai sensi dell'art. 24 co. 6 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., sia indetta un'**inchiesta pubblica** per l'esame dello studio di impatto ambientale, dei pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini e delle associazioni. Ai sensi dell'art. 24 co. 8 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., qualora non abbia luogo l'inchiesta testé richiesta, si chiede che il proponente venga chiamato, prima della conclusione della fase di valutazione, ad un **sintetico contraddittorio** con i soggetti che hanno presentato osservazioni.
- e) ai sensi dell'art. 167 co. 2 D. Lgs. 163/2006, attesa l'incompletezza, la contraddittorietà e l'illogicità del progetto definitivo, peraltro carente degli elementi progettuali prescritti, che le amministrazioni competenti dispongano il rinvio del progetto a nuova istruttoria e che il CIPE, valutata la rilevanza delle carenze/errori/omissioni/contraddizioni/ profili di illogicità sopra segnalati, disponga la chiusura della procedura e il rinvio del progetto a SAT.

Riservata ogni ulteriore osservazione alla lettura delle controdeduzioni, si chiede che le presenti osservazioni e le relazioni allegate siano acquisite agli atti del procedimento e si esprime la volontà degli osservanti di partecipare - in ossequio a quanto previsto dagli artt. 9 e 10 l. 241/1990 e s.m.i. - a tutte le fasi a venire, senza acquiescenza alcuna agli atti procedurali.

In allegato:

- relazione tecnica di supporto Geom. Maurizio Angelini.

Con **rinvio esplicito a tutti gli allegati alle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna di Orbetello menzionati in narrativa**, i cui contenuti devono intendersi qui integralmente richiamati.

Orbetello, lì 28 gennaio 2017

Avv. Michele GRECO

Studio tecnico Geom. MAURIZIO ANGELINI

FONTEBLANDA – Via Montianese, 6 – GR – Tel. 0564-885363

Codice Fiscale : NGL MRZ 57L01 G088D - Partita I.V.A. : 00880130539

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO
DELL'AUTOSTRADA (A12)
ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA - LOTTO 5B
TRATTO FONTEBLANDA - ANSEDONIA**

RELAZIONE TECNICA

Proprietà : LAMBRILLI Amedeo e PELLICCIA BRUNA

Il Tecnico : Geom. Maurizio Angelini

Fonteblanda,

Firmato digitalmente da

Maurizio Angelini

CN = Angelini Maurizio
O = Collegio dei Geometri di
Grosseto/0004930539
C = IT

RELAZIONE TECNICA

1. PREMESSA

La presente relazione tratta gli aspetti tecnici relativi alle osservazioni da presentare riguardo al progetto per la realizzazione del tracciato autostradale Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia Lotto 5B tratto Fonteblanda-Ansedonia, per una proprietà posta nel Comune di Orbetello.

Le osservazioni hanno lo scopo di evidenziare la consistente diminuzione del valore di mercato degli immobili di proprietà dei signori Lambrilli Amedeo e Pelliccia Bruna in conseguenza della realizzazione dell'opera in oggetto

La diminuzione del valore di mercato degli immobili in esame è dovuta da almeno 3 tipologie di danno: da diminuzione della veduta panoramica, da vibrazioni, da diminuzione della superficie fondiaria, che saranno descritti più ampiamente nel seguito della presente relazione.

2. UBICAZIONE E DATI CATASTALI

La proprietà in esame è posta in Località Bagnacci, a circa 2 km da Fonteblanda che è il centro abitato più vicino e vi si accede dal numero civico 21 della Strada Vicinale dei Bagnacci.

Essa è composta da vari appezzamenti di terreno, della superficie complessiva di ha 7.85.60, censiti al Catasto Terreni del Comune di Orbetello al Foglio 13, Particelle 137, 780, 867, 868, 1043, 1044 e da un fabbricato ad uso abitativo con corte esclusiva. **(Cfr. All. "A")**

Il fabbricato ad uso abitativo è censito invece al Catasto Fabbricati del Comune di Orbetello al Foglio 13, Particella 778, Sub. 4; Categoria catastale A/2; Classe 3[^], Consistenza Vani 9,5; Rendita catastale Euro 1717,22. **(Cfr. All. "B")**

La particella 778 del Foglio 13 sulla quale insiste il fabbricato e le sue pertinenze ha una estensione di mq 1340.

La proprietà è intestata ai signori:

- LAMBRILLI Amedeo, nato a Santa Fiora il 10.6.1944, Codice Fiscale LMB MDA 44H10 I187W, proprietario per ½.
- PELLICCIA Bruna, nata a Roma, il 31.5.1958, Codice Fiscale PLL BRN 58E71 H501T, proprietaria per ½. **(Cfr. All. "B")**

3. DESCRIZIONE DEGLI IMMOBILI IN ESAME

Per quanto riguarda i terreni in esame essi sono due appezzamenti divisi fra loro da una strada consortile denominata "Strada Vicinale dei Bagnacci" ed entrambi coltivati a seminativi.

Una porzione, quella a valle della strada consortile suddetta ha giacitura più pianeggiante e termina nella zona della controfossa del Torrente Osa, mentre l'altra, con

caratteristiche più collinari si trova a monte della stessa strada. **(Cfr. All. "C" - Doc. Fotografica – Foto nn. 3 e 4)**

Nella porzione a monte è ubicato anche un fabbricato ad uso abitativo circondato da una corte esclusiva, completamente recintata, sulla quale è presente anche un manufatto che ha natura pertinenziale, composto da alcuni ripostigli. **(Cfr. All. "C" – Foto nn. 1 e 2)**

L'edificio ad uso abitativo si sviluppa su due livelli fuori terra: al piano terra è ubicata la zona giorno composta da 3 vani oltre ad accessori diretti mentre al primo piano, che si raggiunge mediante una scala interna è ubicata la zona notte composta da 3 vani oltre ad accessori diretti.

La consistenza immobiliare è completata da una tettoia posta sul retro dell'edificio, al piano terra e da un vano sottoscale nel quale è ubicato un accessorio indiretto.

Il fabbricato si trova in una buona posizione panoramica e gode di un'ottima vista che spazia verso le pianure interne verso san Donato e sulla pianura tra i fiumi Osa e Albegna, ma soprattutto verso il Promontorio del Monte Argentario, la Laguna di Orbetello ed un ampio scorcio di mare fino quasi all'Isola del Giglio. **(Cfr. All. "C" – Foto n. 6)**

Un'altra caratteristica importante della proprietà è la vicinanza ad importanti vie di comunicazione, come la Strada Statale n. 1 Aurelia che dista circa 1 km dalla proprietà e che viene raggiunta agevolmente mediante una strada consortile asfaltata in buono stato di conservazione.

La situazione è pertanto ottimale per godere la tranquillità di un posto isolato, ma, allo stesso tempo, con ampia capacità di spostamento per raggiungere velocemente i più importanti centri della bassa Maremma, come Orbetello ed anche il Capoluogo provinciale Grosseto, raggiungibile in 15 minuti.

La proprietà si trova anche ad una distanza di soli 2 km di strada dalla spiaggia attrezzata più vicina.

4. DESCRIZIONE DEI DANNI ARRECATI ALLA PROPRIETA' DERIVANTI DALLA COSTRUZIONE DELL'AUTOSTRADA

Si ravvisano tre tipologie di danni derivanti dalla costruzione dell'autostrada che diminuiranno sensibilmente il valore di mercato degli immobili di proprietà dei signori Lambrilli e Pelliccia:

1. Danni arrecati alla proprietà derivanti dalla limitazione della veduta panoramica.
2. Danni arrecati alla proprietà derivanti dalle vibrazioni per la costruzione di un viadotto.
3. Danni arrecati alla proprietà derivanti dalla riduzione della superficie fondiaria a seguito di esproprio

4.1 DANNI ARRECATI ALLA PROPRIETA' DERIVANTI DALLA LIMITAZIONE DELLA VEDUTA PANORAMICA

Tra i danni che potrà senz'altro subire la proprietà in esame dalla costruzione di questa imponente infrastruttura senza dubbio i più rilevanti sono quelli derivanti dalla limitazione della veduta panoramica che si gode dal fabbricato e dalle sue pertinenze.

L'edificio, come si può vedere dalla documentazione fotografica allegata **(Cfr. All. "C" – Foto nn. 5, 6 e 7)**, gode di un'invidiabile vista che spazia da est ad ovest (verso la piana fra i fiumi Osa ed Albegna, verso le pianure agricole della zona di San Donato e fino alla Laguna di Orbetello ed il Promontorio di Monte Argentario, in parte anche verso l'Isola del Giglio per concludersi verso il Colle di Talamonaccio.

Tutto questo, o in gran parte, sarà impedito dalla costruzione dell'infrastruttura e, in particolare, dalla costruzione dell'imponente viadotto che sarà realizzato ad una distanza di circa m 35 dal fabbricato e di circa m 12 dalla recinzione di proprietà verso il fosso di confine e che ha origine a poche decine di metri dalla zona dove è ubicato il fabbricato a uso abitativo. **(Cfr. All. "D" – Foto inserimento – Foto n. 5a)**

L'imponenza del viadotto è evidente. Si tratta di una struttura della lunghezza di circa 800 m denominato "Viadotto sul Torrente Osa", che ha origine alla progressiva km 3+500,37 e prosegue fino a scavalcare il Torrente Osa.

Come è descritto nell'elaborato STR 0001 (Opere d'arte maggiori) Relazione Tecnico Descrittiva, il viadotto presenta uno schema statico di trave continua su diciassette appoggi denominati "pile" e sedici campate con luci varianti da m 35 a m 50 e a m 65. **(Cfr. All. "D" – Foto nn. 6a e 7a)**

La caratteristica più impattante della struttura è senza dubbio, la sua altezza. Prendendo in esame la sezione P2 (Pila 2) posta alla progressiva 3+585,37, ubicata proprio di fronte al fabbricato dei signori Lambrilli e Pelliccia, ad una distanza di circa m 35, si nota, dalla lettura del profilo longitudinale rappresentato nell'elaborato STD 0402-2 – "Planimetria e Profilo longitudinale di progetto dal km 3+541,15 al km 5+300,00" **(Cfr. All. "E")** come la quota di progetto del piano viario sia posta a + 16,24 m rispetto alla quota del terreno sottostante di + 5,71 m, quindi con un'altezza della struttura di ben 10.53 m. **(Cfr. All. "D" – Foto n. 5a)**

Tale altezza resta invariata, o con poca differenza, fino all'attraversamento del Torrente Osa.

Anche l'elaborato STD 550 – Sezioni Trasversali, evidenzia la situazione appena descritta per quanto riguarda le sezioni P1, P2, P3 e seguenti. **(Cfr. All. "F")**

Pertanto tutta la proprietà interessata dal viadotto in oggetto sarà sormontata da una struttura di oltre 10 m di altezza, ai quali si deve aggiungere anche l'altezza della barriera antirumore per altri m 3.00 (m 2.50 di barriera oltre a m 0.50 di basamento di sostegno per la barriera)

4.2. DANNI ARRECATI ALLA PROPRIETA' DERIVANTI DALLE VIBRAZIONI PER LA COSTRUZIONE DI UN VIADOTTO

Un altro serio problema che potrebbe causare danni importanti al fabbricato di proprietà dei signori Lambrilli e Pelliccia deriva dalla fase di costruzione del Viadotto sul Torrente Osa, soprattutto la Fase 1 – Scavi e preparazione piani di lavoro e aree di cantiere (si veda Relazione tecnica descrittiva – Opere d'arte maggiori, Elaborato STR 00001)

Tale fase prevede un'intensa attività di scavo per la realizzazione del plinto posto alla base di tutte le pile, delle dimensioni di m 6.00 x m 25 x m 1.80, fondato su 14 pali di grande diametro (m 1.20), della profondità non indicata negli elaborati tecnici, ma stimabile in alcune decine di metri, se si effettua una comparazione con le strutture di fondazione delle vicine Terme dell'Osa.

La zona dove sorge il fabbricato potrebbe essere interessata sensibilmente dalle vibrazioni dovute alle fasi lavorative di almeno 4 opere di fondazione delle pile.

Si rilevano tre fasi delle attività di cantiere che sicuramente possono emettere vibrazioni importanti:

- Gli scavi
- La formazione dei rilevati per mezzo di vibro compattatori
- Lo scavo dei pali di fondazione (sistemi a scalpello o a percussione): pali di grande diametro e micropali

Di queste tre componenti solo quella relativa alla formazione dei rilevati può essere considerata trascurabile.

Un'altra attività che comporta emissione di vibrazioni significative, ma inferiore alle precedenti, è quella della movimentazione dei materiali di approvvigionamento o di risulta lungo la viabilità di cantiere.

Del resto il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), descritto nell'elaborato Relazione Generale (MAM 001) analizzando al paragrafo 3.2.3 la Componente Vibrazione ammette che lo studio vibrazionale è stato solo aggiornato ed integrato rispetto a quello contenuto nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) e rimanda l'esecuzione di un monitoraggio reale alla fase lavorativa in corso d'opera.

Nel caso specifico invece si ritiene che la Componente Vibrazioni possa effettivamente causare seri danni alla costruzione dei signori Lambrilli e Pelliccia e la presenza nel sottosuolo del Calcare Cavernoso è proprio la caratteristica peggiore per la propagazione delle vibrazioni dovute alle fasi lavorative relative agli scavi di fondazione e alla infissione dei micropali o dei pali di grandi dimensioni.

4.3 DANNI ARRECATI ALLA PROPRIETA' DERIVANTI DALLA RIDUZIONE DELLA SUPERFICIE FONDIARIA A SEGUITO DI ESPROPRIO

La terza tipologia di danno che produrrà, senza dubbio, una diminuzione del valore di mercato della proprietà Lambrilli-Pelliccia, è quella derivante dalla riduzione della superficie fondiaria dovuta ad esproprio.

Come si può rilevare dall'esame dell'elaborato ESC 0001 "Espropri - Elenco ditte" (**Cfr. All. "G"**) e dell'elaborato ESC 011 "Espropri - Piano Particellare" (**Cfr. All. "H"**), la superficie di proprietà dei signori Lambrilli e Pelliccia, interessata dalla realizzazione dell'opera in esame è di complessivi mq 12154; di questi mq 9006 occupati da "Sede Autostradale" ed il resto distribuito fra sistemazioni idrauliche e servitù varie, su particelle censite ad Catasto Terreni ed aventi capacità produttive.

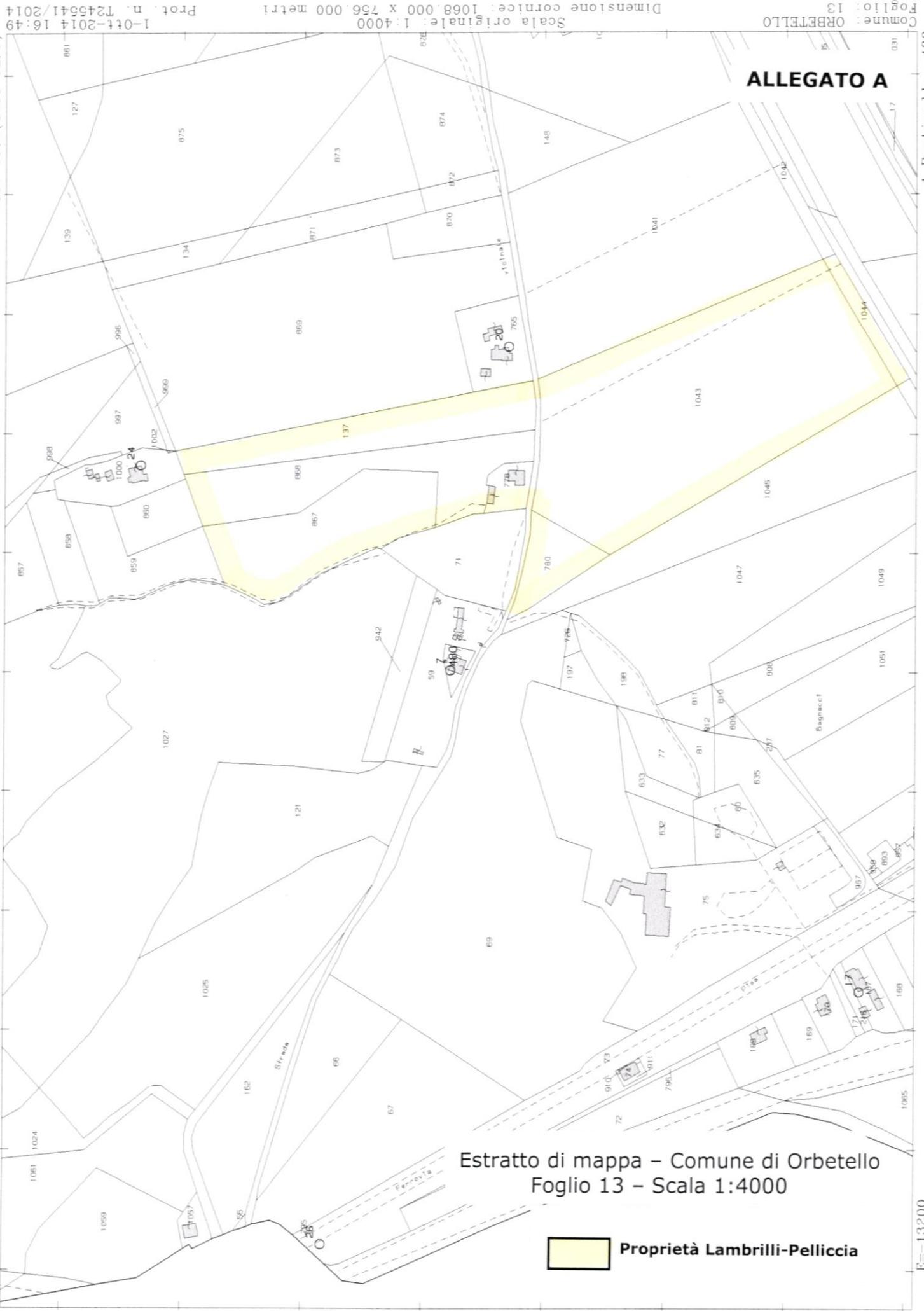
Anche l'area dove insiste il fabbricato ad uso abitativo, di complessivi mq 1340 (rif. Catastali Foglio 13, Particella 778) risulta penalizzata dall'occupazione di mq 233 per servitù varie e sistemazione idraulica.

Oltre all'evidente ed immediato danno economico causato dalla riduzione della superficie fondiaria e dovuto all'esproprio di superfici destinate alla costruzione dell'autostrada, se ne ravvisa un altro consequenziale e cioè quello relativo al fatto che la diminuzione della superficie fondiaria della proprietà influisca anche sulla capacità edificatoria del fondo nel suo complesso, riducendone la sua potenzialità per quanto riguarda la possibile futura costruzione di annessi agricoli.

Risultano, infatti, penalizzati quelli che sono i "Rapporti massimi fra volumi edilizi e superfici fondiarie" indicati nel vigente Regolamento Urbanistico del Comune di Orbetello nel paragrafo dei nuovi annessi agricoli di cui all'art. 63 dello stesso R.U. che, sua volta, recepisce i parametri stabiliti dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) provinciale vigente ed illustrati all'allegato "Schede" - Scheda 9.4 "Criteri per lo sviluppo delle attività agricole" punto 5.

ALLEGATI

- Allegato A : Estratto di mappa – Foglio 13 - Comune di Orbetello - Scala 1:4000
- Allegato B : Visura catastale aggiornata al 7.11.2016
- Allegato C : Documentazione fotografica
- Allegato D : Foto inserimento
- Allegato E : Estratto Elaborati STD 0401-2 e STD 402-2 – Planimetrie e profilo longitudinale di progetto
- Allegato F : Estratto Elaborato STD 550 – Sezioni trasversali
- Allegato G : Estratto Elaborato ESC 0001 – Espropri – Elenco ditte
- Allegato H : Estratto Elaborato ESC 0011 – Espropri – Piano particellare

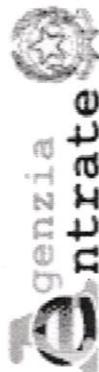


ALLEGATO A

Estratto di mappa - Comune di Orbetello
Foglio 13 - Scala 1:4000

 **Proprietà Lambrilli-Pelliccia**

Comune: ORBETELLO
Foglio: 13
Scala originale: 1:4000
Dimensione cornice: 1068.000 X 756.000 metri
Prot. n. T24541/2014
1-Ott-2014 16:49



Direzione Provinciale di Grosseto
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Visura per soggetto

limitata ad un comune

Situazione degli atti informatizzati al 07/11/2016

Data: 07/11/2016 - Ora: 18.11.06

Segue

Visura n.: T362018 Pag: 1

Dati della richiesta	PELLICCIA BRUNA
Soggetto individuato	Terreni e Fabbricati siti nel comune di ORBETELLO (Codice: G088) Provincia di GROSSETO PELLICCIA BRUNA nata a ROMA il 31/05/1958 C.F.: PLLBRN58E71H501T

1. Unità Immobiliari site nel Comune di ORBETELLO(Codice G088) - Catasto dei Fabbricati

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO				ALTRE INFORMAZIONI				
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza	Superficie Catastale	Rendita	Indirizzo	Dati ulteriori
1		13	778	4			A/2	3	9,5 vani	Totale: 203 m ² Totale escluse aree scoperte**: 202 m ²	Euro 1.717,22	STRADA VICINALE DEI BAGNACCI piano: T-1; Variazione del 09/11/2015 - Inserimento in visura dei dati di superficie.	

Intestazione degli immobili indicati al n. 1

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	LAMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944	LMBMDA44H10187W*	(1) Proprieta' per 1/2
2	PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958	PLLBRN58E71H501T*	(1) Proprieta' per 1/2

Visura per soggetto

limitata ad un comune

Situazione degli atti informatizzati al 07/11/2016

Data: 07/11/2016 - Ora: 18.11.06

Segue

Visura n.: T362018 Pag: 2

2. Immobili siti nel Comune di ORBETELLO(Codice G088) - Catasto dei Terreni

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO				ALTRE INFORMAZIONI		
	Foglio	Particella	Sub	Porz.	Qualità Classe	Superficie(m²)	Deduz.	Reddito	Dati derivanti da	Dati ulteriori	
1	13	867		-	PASC CESPUG	1 12 00 ha are ca		Dominicale Euro 3,47 L. 6.720	Agrario Euro 1,74 L. 3.360	VARIAZIONE D'UFFICIO in atti dal 02/02/1995 198800000000000000 (n. 900024.1/1991)	Annotazione
2	13	868		-	SEMINAT IVO	1 07 70		Euro 47,28 L. 91.545	Euro 47,28 L. 91.545	VARIAZIONE D'UFFICIO in atti dal 02/02/1995 198800000000000000 (n. 900024.1/1991)	Annotazione

Immobile 1: Annotazione: deriva dal n. 61

Immobile 2: Annotazione: deriva dal n. 61

Totale: Superficie 02.19.70 Redditi: Dominicale Euro 50,75 Agrario Euro 49,02

Intestazione degli immobili indicati al n. 2

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERE REALI
1	L'AMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944	LMBMDA44H101187W*	(1) Proprieta' per 1/2
2	PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958	PLLBRN58E71H501T*	(1) Proprieta' per 1/2

Visura per soggetto limitata ad un comune

Situazione degli atti informatizzati al 07/11/2016

3. Immobili siti nel Comune di ORBETELLO(Codice G088) - Catasto dei Terreni

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO				ALTRE INFORMAZIONI									
	Foglio	Particella	Sub	Potz	Qualità Classe	Superficie(m²)	Deduz.	Reddito	Dati derivanti da	Dati ulteriori								
1	13	137		-	SEMINAT IVO	95	20	<table border="0"> <tr> <td>Dominicale</td> <td>Euro 41,79</td> <td>Agrario</td> <td>Euro 41,79</td> </tr> <tr> <td>L. 80,920</td> <td>L. 80,920</td> <td></td> <td>L. 80,920</td> </tr> </table>	Dominicale	Euro 41,79	Agrario	Euro 41,79	L. 80,920	L. 80,920		L. 80,920	VARIAZIONE D'UFFICIO in atti dal 02/02/1995 198800000000000000 (n. 900024.1/1991)	
Dominicale	Euro 41,79	Agrario	Euro 41,79															
L. 80,920	L. 80,920		L. 80,920															
2	13	780		-	VIGNETO	65	00	<table border="0"> <tr> <td>Dominicale</td> <td>Euro 57,07</td> <td>Agrario</td> <td>Euro 55,39</td> </tr> <tr> <td>L. 110,500</td> <td>L. 107,250</td> <td></td> <td>L. 107,250</td> </tr> </table>	Dominicale	Euro 57,07	Agrario	Euro 55,39	L. 110,500	L. 107,250		L. 107,250	ISTRUMENTO (ATTO PUBBLICO) del 09/04/1939 in atti dal 14/09/1993 (n. 1642.1/1993)	
Dominicale	Euro 57,07	Agrario	Euro 55,39															
L. 110,500	L. 107,250		L. 107,250															

Totale: Superficie 01.60.20 Redditi: Dominicale Euro 98,86 Agrario Euro 97,18

Intestazione degli immobili indicati al n. 3

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	L.AMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944	LMBMDA44H101187W*	(1) Proprieta' per 1/2
2	PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958	PLLBRN58E71H501T*	(1) Proprieta' per 1/2
DATI DERIVANTI DA ISTRUMENTO (ATTO PUBBLICO) del 09/04/1993 protocollo n. 20811 Voltura in atti dal 18/02/2003 Repertorio n.: 30791 Rogante: BERNARDINI ENZO Sede: MANCIANO Registrazione: Sede: ESEGUITA AI SOLI FINI DELLA CONTINUITA' STORICA (n. 2976.1/1993)			

4. Immobili siti nel Comune di ORBETELLO(Codice G088) - Catasto dei Terreni

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO				ALTRE INFORMAZIONI						
	Foglio	Particella	Sub	Potz	Qualità Classe	Superficie(m²)	Deduz.	Reddito	Dati derivanti da	Dati ulteriori					
1	13	1043		-	SEMINAT IVO	3	77	95	<table border="0"> <tr> <td>Dominicale</td> <td>Euro 165,92</td> <td>Agrario</td> <td>Euro 165,92</td> </tr> </table>	Dominicale	Euro 165,92	Agrario	Euro 165,92	FRAZIONAMENTO del 05/10/2009 protocollo n. GR0124170 in atti dal 05/10/2009 presentato il 02/10/2009 (n. 124170.1/2009)	
Dominicale	Euro 165,92	Agrario	Euro 165,92												
2	13	1044		-	SEMINAT IVO	3	14	35	<table border="0"> <tr> <td>Dominicale</td> <td>Euro 6,30</td> <td>Agrario</td> <td>Euro 6,30</td> </tr> </table>	Dominicale	Euro 6,30	Agrario	Euro 6,30	FRAZIONAMENTO del 05/10/2009 protocollo n. GR0124170 in atti dal 05/10/2009 presentato il 02/10/2009 (n. 124170.1/2009)	
Dominicale	Euro 6,30	Agrario	Euro 6,30												

Visura per soggetto

limitata ad un comune

Situazione degli atti informatizzati al 07/11/2016

Totale: Superficie 03.92.30 Redditi: Dominicale Euro 172,22 Agrario Euro 172,22

Intestazione degli immobili indicati al n. 4

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	LAMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944	LMBMDA44H10187W*	(1) Proprieta' per 1/2
2	PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958	PLLBRS58E71H501T*	(1) Proprieta' per 1/2

Totale Generale: vani 9,5 Rendita: Euro 1.717,22

Totale Generale: Superficie 07.72.20 Redditi: Dominicale Euro 321,83 Agrario Euro 318,42

Unità immobiliari n. 7

Tributi erariali: Euro 0,90

Visura telematica

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria

** Si intendono escluse le "superfici di balconi, terrazzi e aree scoperte pertinenziali e accessorie, comunicanti o non comunicanti" (cfr. Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate 29 marzo 2013).

ALLEGATO C (1)

Foto n. 1 – Fabbricato ad uso abitativo di proprietà dei signori Lambrilli Amedeo e Pelliccia Bruna. Lati ovest e sud del fabbricato.



1

Foto n. 2 – Fabbricato ad uso abitativo di proprietà dei signori Lambrilli Amedeo e Pelliccia Bruna. Lati est e sud del fabbricato.



2

ALLEGATO C (2)

Foto n. 3 – Terreni pianeggianti di proprietà dei signori Lambrilli e Pelliccia, posti a valle della Strada Vicinale dei Bagnacci.



3

Foto n. 4 – Terreni collinari di proprietà dei signori Lambrilli e Pelliccia, posti a monte della Strada Vicinale dei Bagnacci.



4

ALLEGATO C (3)

Foto n. 5 – Vista della zona dove sarà realizzato il Viadotto sul Torrente Osa presa dal primo piano dell'edificio dei signori Lambrilli e Pelliccia. Sullo sfondo il Colle di Talamonaccio.



5

Foto n. 6 – Vista dei terreni a valle della Strada Vicinale dei Bagnacci dove sarà realizzato il Viadotto sul Torrente Osa presa dall'ingresso al fabbricato dei signori Lambrilli e Pelliccia. Sullo sfondo il Promontorio del Monte Argentario.



6

ALLEGATO C (4)

Foto n. 7 – Vista panoramica del fabbricato dei signori Lambrilli e Pelliccia presa dai terreni collinari posti a monte della Strada Vicinale dei Bagnacci. Sullo sfondo il Promontorio del Monte Argentario ed una porzione dell’Isola del Giglio.



7

ALLEGATO D (1)

Foto n. 5a – Foto inserimento del Viadotto sul Torrente Osa come sarà visibile dal primo piano dell'edificio dei signori Lambrilli e Pelliccia. **(Si confronti con foto n. 5 della Documentazione Fotografica in Allegato "C")**



5a

Foto n. 6a – Foto inserimento del Viadotto sul Torrente Osa come sarà visibile dall'ingresso al fabbricato dei signori Lambrilli e Pelliccia. **(Si confronti con foto n. 6 della Documentazione Fotografica in Allegato "C")**



6a

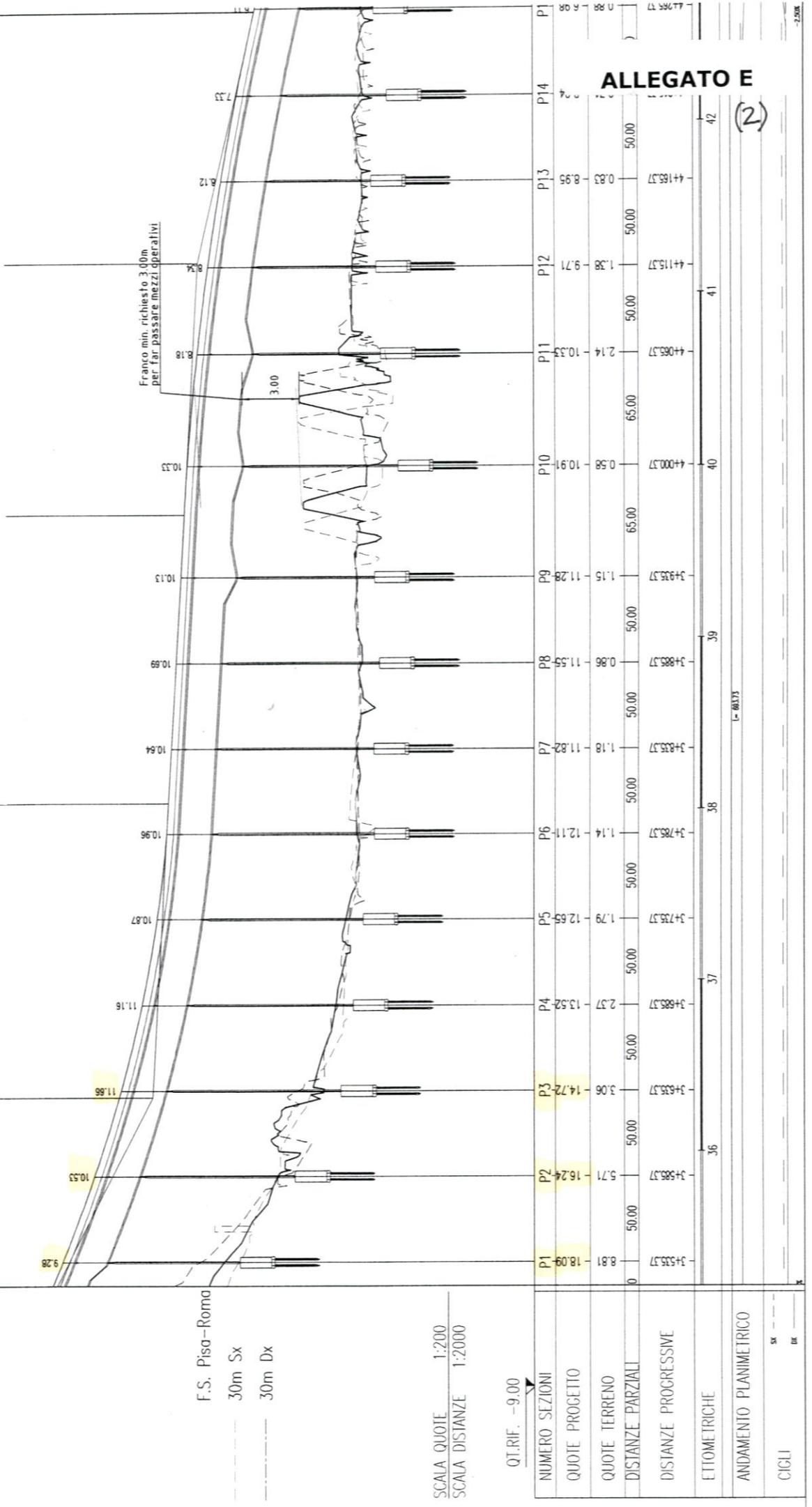
ALLEGATO D (2)

Foto n. 7a – Foto inserimento del Viadotto sul Torrente Osa come sarà visibile dai terreni collinari posti a monte della Strada Vicinale dei Bagnacci, dai quali si nota anche il fabbricato dei signori Lambrilli e Pelliccia. **(Si confronti con foto n. 7 della Documentazione Fotografica in Allegato "C")**



7a

Estratto Elaborati STD 0401-1 STD 0402-2
PLANIMETRIA E PROFILO LONGITUDINALE DI PROGETTO



ALLEGATO E

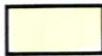
(2)

L-00173

-2,008

Estratto Elaborati STD 0401-1 STD 0402-2
PLANIMETRIA E PROFILO LONGITUDINALE DI PROGETTO

TA 3-7

 Proprietà Lambrilli-Pelliccia

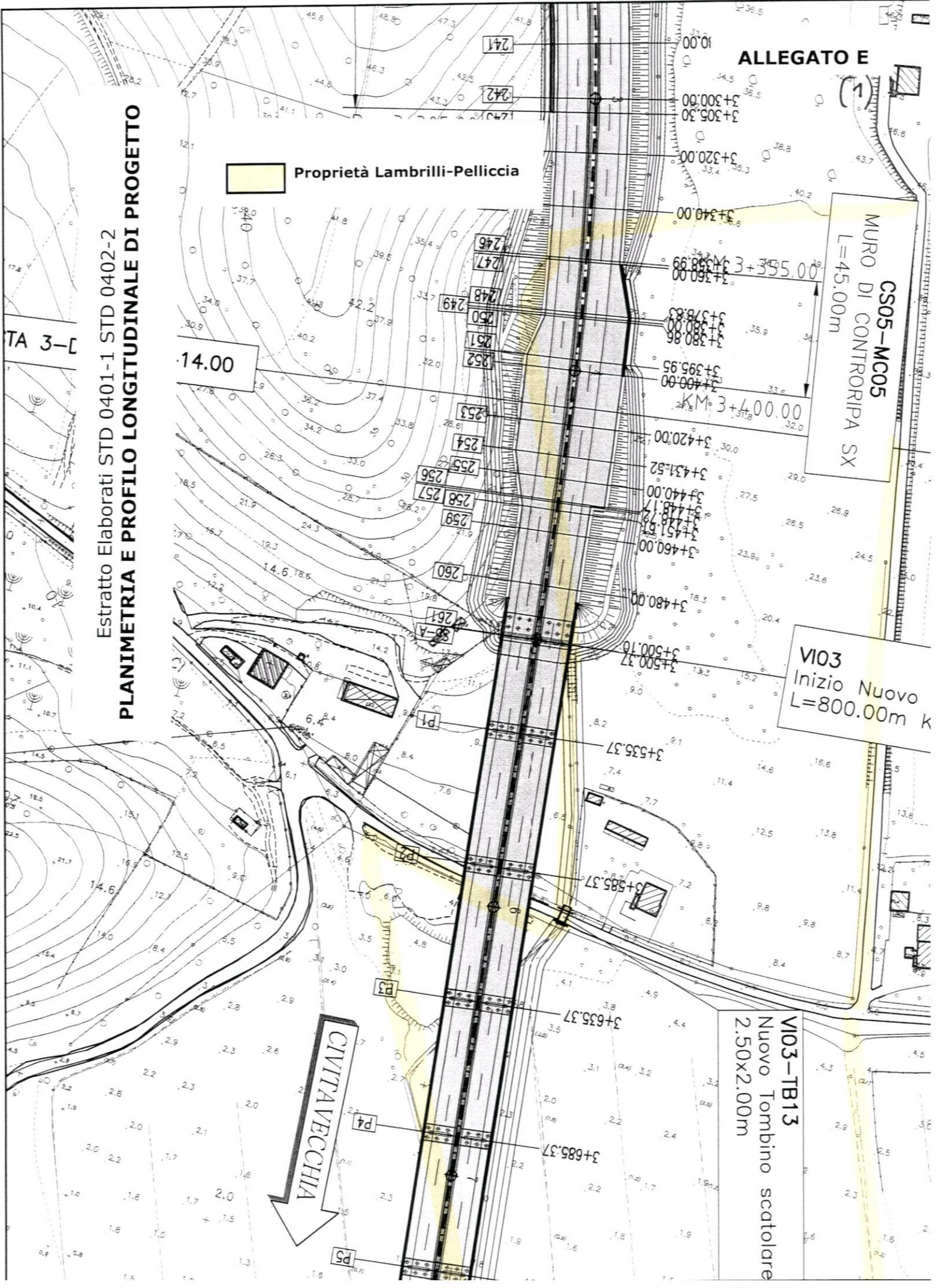
14.00

CS05-MC05
MURO DI CONTRORIPA SX
L=45.00m

VI03
Inizio Nuovo
L=800.00m K

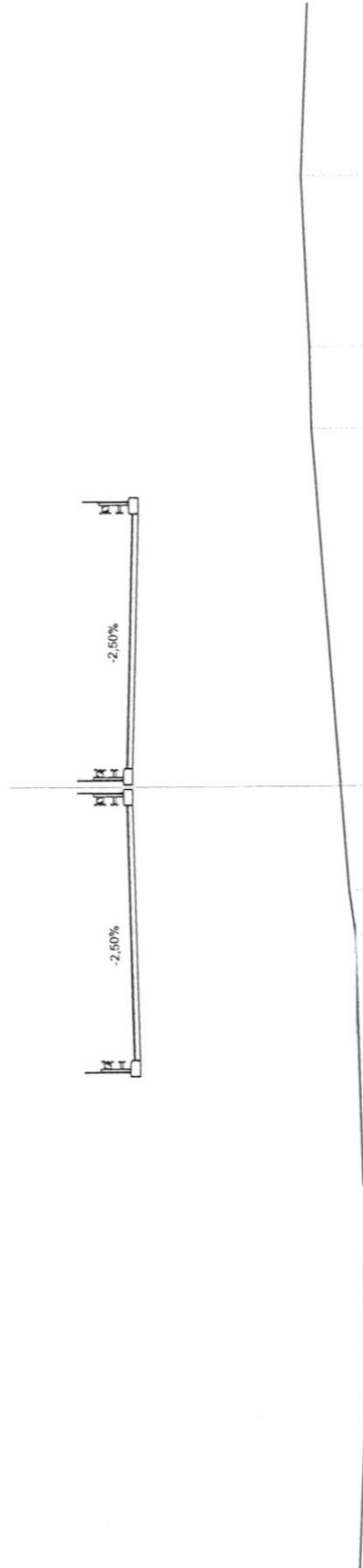
VI03-TB13
Nuovo Tombino scatolare
2.50x2.00m

CIVITAVECCHIA



(1)

SEZIONE N. : P1
 Q.T. PROGETTO : 18.09
 DIST.PROG. : 3+535.37
 DIST.PREC. : 35.00
 DIST.SUCC. : 50.00



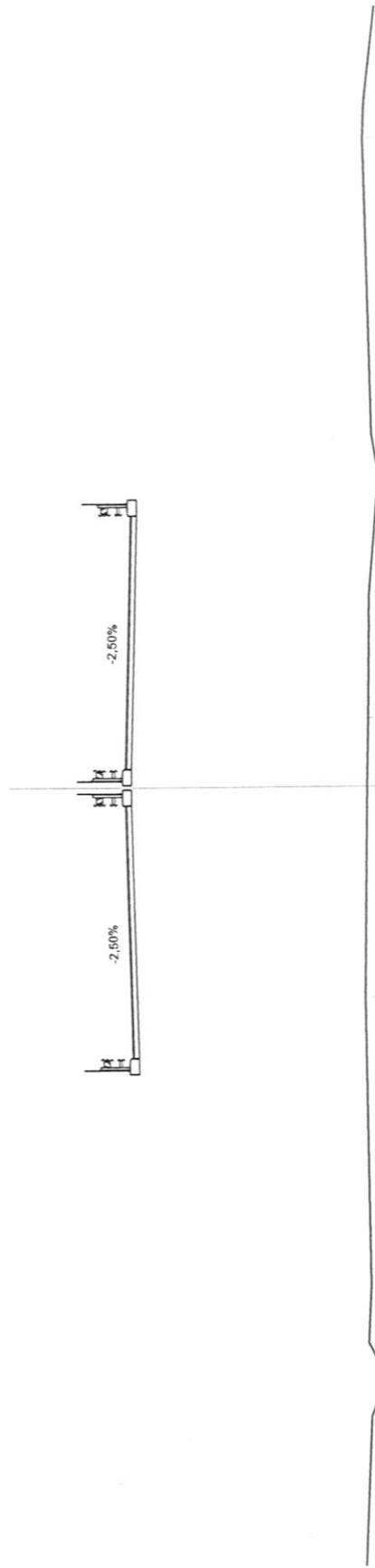
Scala 1:200

Q.T. RIF. -6.000

QUOTE TERRENO	7.91	6.60	7.91	7.06	7.78	7.94	10.99	8.20	1.96	8.46	4.55	8.81	18.09	0.70	18.10	18.09	17.99	15.67	17.82	3.00	11.12	
DIST.PARZIALI TERRENO				1.45	1.29																	
QUOTE PROGETTO																						
DIST.PARZIALI PROGETTO																						

Estratto Elaborato STD 550
SEZIONI TRASVERSALI

SEZIONE N. : P2
 Q.T. PROGETTO : 16.24
 DIST.PROG. : 3+585.37
 DIST.PREC. : 50.00
 DIST.SUCC. : 50.00



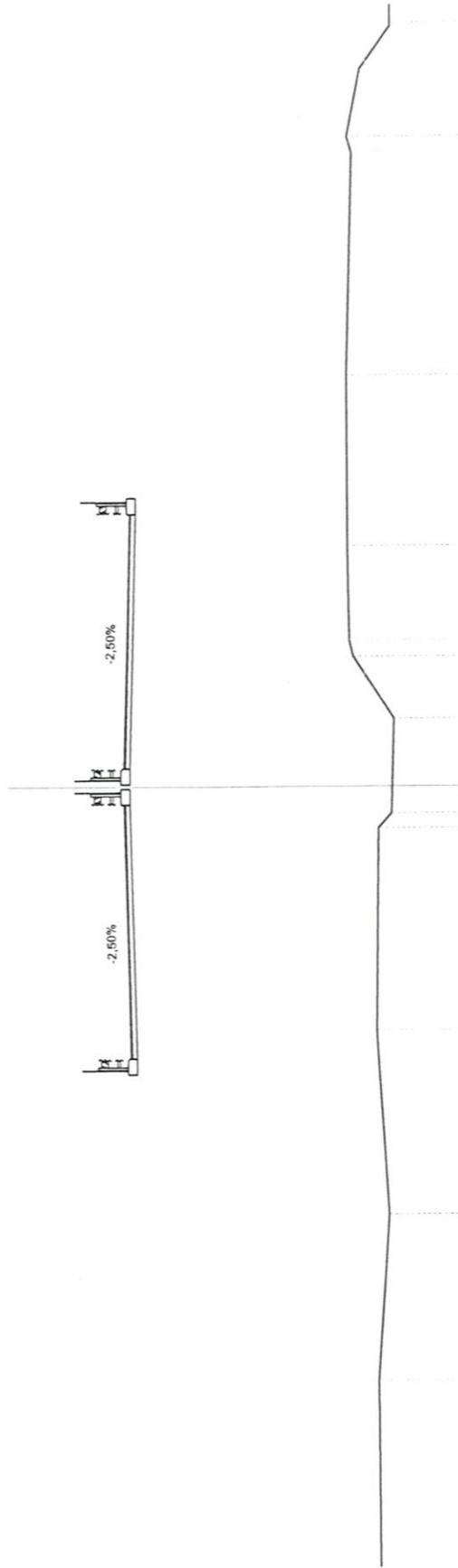
Estratto Elaborato STD 550
SEZIONI TRASVERSALI

Scala 1:200

Q.T.RIF. -8.000

QUOTE TERRENO	DIST.PARZIALI TERRENO	QUOTE PROGETTO	DIST.PARZIALI PROGETTO
15.98	3.00	16.05	3.00
5.84	12.70	16.15	3.75
5.71	9.34	16.26	3.75
5.65	3.03	16.26	3.75
5.58	5.36	16.26	3.75
5.23	4.12	16.26	3.75
5.08	10.2	16.26	3.75
5.72	1.97	16.26	3.75
5.69	13.02	16.26	3.75
5.63	1.49	16.26	3.75
	5.52	16.26	3.75

SEZIONE N. : P3
 Q.T. PROGETTO : 14.72
 DIST.PROG. : 3+635.37
 DIST.PREC. : 50.00
 DIST.SUCC. : 50.00



SCALA 1:200

Q.T.RIF. -10.000

QUOTE TERRENO	DIST.PARZIALI TERRENO	QUOTE PROGETTO	DIST.PARZIALI PROGETTO
3.78	3.78	3.78	3.78
3.28	7.29	3.28	7.29
8.10	8.10	8.10	8.10
3.77	3.77	3.77	3.77
14.46	14.46	14.46	14.46
14.53	14.53	14.53	14.53
14.63	14.63	14.63	14.63
3.66	3.66	3.66	3.66
3.10	3.10	3.10	3.10
3.06	3.06	3.06	3.06
14.72	14.72	14.72	14.72
3.01	3.01	3.01	3.01
2.98	2.98	2.98	2.98
14.63	14.63	14.63	14.63
4.75	4.75	4.75	4.75
0.71	0.71	0.71	0.71
4.90	4.90	4.90	4.90
14.53	14.53	14.53	14.53
4.12	4.12	4.12	4.12
4.97	4.97	4.97	4.97
14.46	14.46	14.46	14.46
7.48	7.48	7.48	7.48
4.96	4.96	4.96	4.96
9.76	9.76	9.76	9.76
4.88	4.88	4.88	4.88
6.90	6.90	6.90	6.90
2.95	2.95	2.95	2.95
4.29	4.29	4.29	4.29
2.96	2.96	2.96	2.96
1.89	1.89	1.89	1.89

Estratto Elaborato STD 550
SEZIONI TRASVERSALI

Elenco Ditte

N. ORDINE : 34

Commessa : 121214_02

Autostrada : (A12): ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA

Tratto : FONTEBLANDA _ ANSEDONIA Lotto 5/B

Comune : [I3AT] ORBETELLO (GR)

DITTA CATASTALE : LAMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944 C.F. LMBMDA44H101187W NON RESIDENTE AD ORBETELLO (proprietà' 1/2) - PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958 C.F. PLLBRN58E71H501T NON RESIDENTE AD ORBETELLO (proprietà' 1/2) -

PROPRIETA' REALE : LAMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944 C.F. LMBMDA44H101187W NON RESIDENTE AD ORBETELLO (proprietà' 1/2) - PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958 C.F. PLLBRN58E71H501T NON RESIDENTE AD ORBETELLO (proprietà' 1/2) -

REFERENTE :

OSSERVAZIONI :

Terreni Agricoli									
N.Piano	Foglio	Mappale	Qualità catastale	Classe	Red. Dom.	Red. Agr.	Sup. cat.	Sup. occ.	Titolo Occ.
34	13	778	ENTE URBANO		0,00	0,00	1340	149	Sistemazione Idraulica
34	13	778	ENTE URBANO		0,00	0,00	1340	74	Serv. Telefonica
34	13	778	ENTE URBANO		0,00	0,00	1340	10	Serv. Enel B. T. Aerea
								233	

Subalterni			
Foglio	Mappale	Sub.	Categ.
13	778	4	A/2 - ABITAZIONE DI TIPO CIVILE

Classe	Consist.	Rendita €	Proprietario
3	9,5	1.717,22	LAMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944 PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958

Totale Superficie occupata

mq

233

Elenco Ditte

N. ORDINE : 31

Commissa : 121214_02

Autostrada : (A12): ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA

Tratto : FONTEBLANDA _ ANSEDONIA Lotto 5/B

Comune : [I3AT] ORBETELLO (GR)

DITTA CATASTALE : LAMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944 C.F. LMBMDA44H10I187W NON RESIDENTE AD ORBETELLO
(proprietà' 1/2) - PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958 C.F. PLLBRN58E71H501T NON RESIDENTE AD ORBETELLO
(proprietà' 1/2) -

PROPRIETA' REALE : LAMBRILLI Amedeo nato a SANTA FIORA il 10/06/1944 C.F. LMBMDA44H10I187W NON RESIDENTE AD ORBETELLO
(proprietà' 1/2) - PELLICCIA Bruna nata a ROMA il 31/05/1958 C.F. PLLBRN58E71H501T NON RESIDENTE AD ORBETELLO
(proprietà' 1/2) -

REFERENTE :

OSSERVAZIONI :

Terreni Agricoli										
N.Piano	Foglio	Mappale	Qualità catastale	Classe	Red. Dom.	Red. Agr.	Sup. cat.	Sup. occ.	Titolo Occ.	
31	13	1043	SEMINATIVO	3	165,92	165,92	37795	2676	Sede Autostrada	
31	13	1043	SEMINATIVO	3	165,92	165,92	37795	1049	Sistemazione Idraulica	
31	13	1043	SEMINATIVO	3	165,92	165,92	37795	105	Serv. Gasdotto Interrata	
31	13	1043	SEMINATIVO	3	165,92	165,92	37795	43	Serv. Enel B. T. Aerea	
31	13	780	VIGNETO	1	57,07	55,39	6500	1227	Sede Autostrada	
31	13	780	VIGNETO	1	57,07	55,39	6500	42	Sistemazione Idraulica	
31	13	780	VIGNETO	1	57,07	55,39	6500	14	Serv. Telefonica	
31	13	780	VIGNETO	1	57,07	55,39	6500	256	Serv. Enel M. T. Interrata	
31	13	780	VIGNETO	1	57,07	55,39	6500	22	Serv. Acquadotto Interrata	
31	13	780	VIGNETO	1	57,07	55,39	6500	90	Serv. Gasdotto Interrata	
31	13	867	PASC CESPUG	3	3,47	1,74	11200	5103	Sede Autostrada	
31	13	867	PASC CESPUG	3	3,47	1,74	11200	31	Sistemazione Idraulica	
31	13	867	PASC CESPUG	3	3,47	1,74	11200	697	Mitigazione Ambientale	

31	13	867	PASC CESPUG	3	3,47	1,74	11200	91	Serv.Enel M.T.Interrata
31	13	868	SEMINATIVO	3	47,28	47,28	10770	95	Sistemazione Idraulica
31	13	868	SEMINATIVO	3	47,28	47,28	10770	14	Serv.Telefonica
31	13	868	SEMINATIVO	3	47,28	47,28	10770	58	Serv.Enel M.T.Interrata
31	13	1043	SEMINATIVO	3	165,92	165,92	37795	71	Occupazione Temporanea
31	13	780	VIGNETO	1	57,07	55,39	6500	470	Occupazione Temporanea
								12154	

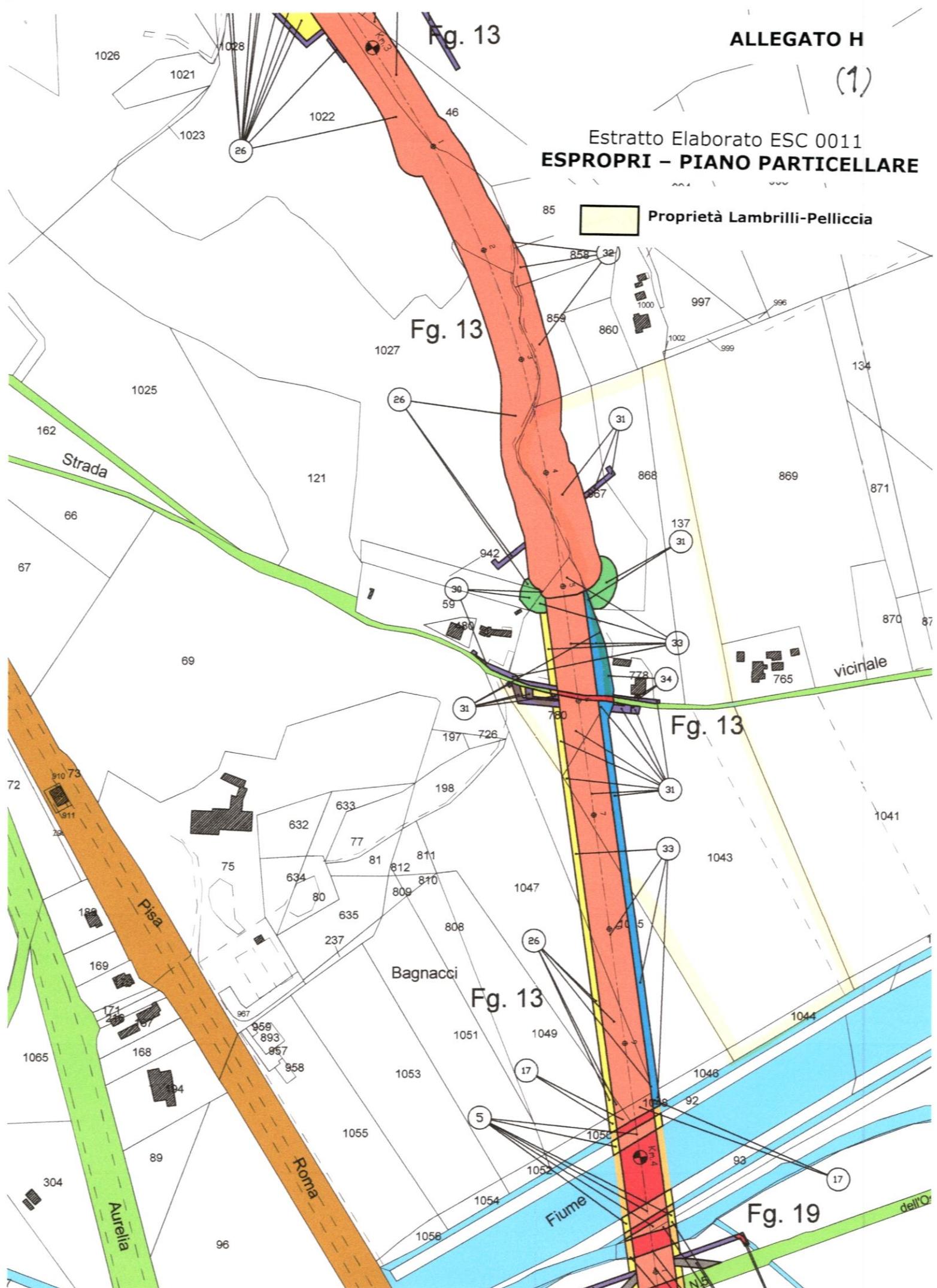
Totale Superficie occupata

mq

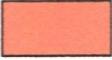
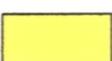
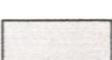
12154

Estratto Elaborato ESC 0011
ESPROPRI - PIANO PARTICELLARE

 Proprietà Lambrilli-Pelliccia



LEGENDA

	Sede autostrada, pertinenze autostradali, ecc.
	Deviazione fosso, sede strada deviazione strada, difesa spondale, ecc.
	Servitù di passo
	Servitù di drenaggio - Sistemazione idraulica, ecc.
	Reliquato
	Mitigazione Ambientale
	Occupazione temporanea
	Servitù per Interferenze
	Area Demaniale soggetta a Occupazione Permanente
	Area Demaniale soggetta a Occupazione Temporanea
	Aree Lotto 4 - 5A
	Autostrada, strade catastalmente pubbliche, particelle di proprietà ANAS / Demanio Pubblico Ramo Strade
	Sede Variante Aurelia
	Strade esistenti
	Rete Ferroviaria Italiana - Società' Per Azioni _ RFI S.P.A
	Acque catastalmente pubbliche e particelle appartenenti al Demanio Pubblico Opere Idrauliche

**STUDIO LEGALE
GRECO**
MAGISTRATURE SUPERIORI

Orbetello, 28 gennaio 2017

Spett.le
**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
DG Salvaguardia Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 – Roma
PEC: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Spett.le
**SAT – Società Autostrada Tirrenica
n.p. del Direttore Generale
(n.q. responsabile del procedimento)**
Via A. Bergamini, 50
00159 – Roma
PEC: autostradatirrenica@pec.tirrenica.it

Spett.le
**Regione Toscana
in persona del Presidente p.t.**
Piazza Duomo 10
50123 – Firenze
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

e, p.c.

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
in persona del Ministro p.t.**
Via Caraci 36

58015 – Orbetello (GR), via Buonarroti 16
tel. 0564/850078 - fax 0564/868955
e.mail: greco@grecostudiolegaleorbetello.it
webpage: <http://www.grecostudiolegaleorbetello.it>
C.F. GRCMHL71D08E202F
P.IVA 05037660486

00157 – Roma
PEC: m_inf@pec.mit.gov.it

Provincia di Grosseto
in persona del Presidente p.t.
Piazza Dante 35
58100 – Grosseto
PEC: provincia.grosseto@postacert.toscana.it

Comune di Orbetello
in persona del Sindaco p.t.
Piazza del Plebiscito, 1
58015 – Orbetello (GR)
PEC: protocollo@pec.comuneorbetello.it

OGGETTO: Autostrada A12 – procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale, formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli artt. 165-166 co. 2, 167 co. 5 e 183 D. Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 – Osservazioni ex artt. 165, 167 comma 5, 183 comma 4 D. Lgs. n. 163/2006; art. 24 co. 4 D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per Amedeo Lambrilli e Bruna Pelliccia

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in nome e per conto di **Amedeo Lambrilli**, nato a Santa Fiora il 10 giugno 1944 (C.F. L;BMDA44H10I187W) e **Bruna Pelliccia**, nata a Roma il 31 maggio 1958 (C.F. PLLBRN58E71H501T), i quali sottoscrivono la presente facendola proprio in ogni sua parte, ivi compreso il contenuto di tutti gli allegati che ne costituiscono parte integrante, si inviano *osservazioni* sia sul progetto definitivo (ai fini della localizzazione dell'opera e della dichiarazione di pubblica utilità), ex artt. 166 co. 2 D. Lgs 163/2006 e s.m.i., che sullo studio di impatto ambientale (ai sensi dell'art. 183 co. 4 D. Lgs. 163/2006).

Le osservazioni allegate sono state predisposte, su incarico degli

esponenti, da:

- lo scrivente Avv. Michele Greco per la parte giuridica;
- Geom. Maurizio Angelini per la parte tecnica.

Con la precisazione che entrambe le relazioni allegate, sia giuridiche che tecniche, sono da intendersi quali osservazioni autonome, ognuna valevole *per se* ed anche in correlazione con l'altra; le contestazioni ivi contenute dovranno essere pertanto oggetto una ad una di distinte controdeduzioni.

Tutto ciò osservato, preso atto che il progetto definitivo depositato da SAT è manifestamente incompleto, erroneo, carente e contraddittorio e che lo Studio di impatto ambientale ad esso allegato è parimenti viziato da numerosissime carenze/errori di metodo e di merito, omissioni, anomalie, contraddizioni e tratti evidenti di illogicità, tutti precisati nelle osservazioni e nelle relazioni allegate, riservata ogni iniziativa giudiziaria nella denegatissima ipotesi di approvazione del progetto medesimo (anche sotto il profilo strettamente risarcitorio), gli esponenti, per il tramite dello scrivente legale,

CHIEDONO:

- a) **a SAT**, cui sono indirizzate ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 co. 2 D. Lgs. 163/2006, di fornire esaustiva risposta a tutte le contestazioni sollevate nelle osservazioni/relazioni allegate alla presente e di rinunciare, per l'effetto, all'attuazione della previsione della viabilità che interessa i beni di cui trattasi, e quindi per detti beni annullare l'avvio del procedimento e/o in ogni caso interrompere il procedimento finalizzato all'approvazione del progetto definitivo, alla localizzazione dell'opera, all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ed

alla dichiarazione di pubblica utilità in quanto il progetto medesimo è illegittimo ed insanabilmente viziato per le ragioni illustrate nel presente atto;

- b) al **Ministero dell'ambiente e delle tutela del territorio**, cui le presenti sono indirizzate ai sensi dell'art. 183 co. 4 D. Lgs. 163/2006, tenuto conto ai fini delle valutazioni di propria competenza delle osservazioni giuridiche e delle relazioni tecniche allegate alla presente, considerato che il progetto definitivo è inadempiente alle prescrizioni di cui alla D.G.R. 916/2013 ed alle delibere presupposte Comune di Orbetello n. 291 del 4 ottobre 2013 e Provincia di Grosseto n. 182 del 1 ottobre 2013, preso atto che lo studio di impatto ambientale predisposto da SAT sul progetto definitivo è gravemente carente, erroneo, contraddittorio e, per ciò solo, illegittimo, provveda a dare notizia dell'inottemperanza testé denunciata in sede di Conferenza dei servizi, al fine dell'eventuale rinnovo dell'istruttoria previa declaratoria di irricevibilità dello Studio di impatto ambientale medesimo ed esprima, in ogni caso, il proprio **giudizio negativo** di compatibilità ambientale;
- c) alla **Regione Toscana**, considerato che il progetto definitivo è inadempiente alle prescrizioni di cui alla D.G.R. Toscana n. 916/2013 ed alle delibere presupposte Comune di Orbetello n. 291 del 4 ottobre 2013 e Provincia di Grosseto n. 182 del 1 ottobre 2013, di negare l'intesa sulla localizzazione dell'opera;
- d) che, ai sensi dell'art. 24 co. 6 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., sia indetta un'**inchiesta pubblica** per l'esame dello studio di impatto ambientale, dei pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini e delle associazioni. Ai sensi

dell'art. 24 co. 8 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., qualora non abbia luogo l'inchiesta testé richiesta, si chiede che il proponente venga chiamato, prima della conclusione della fase di valutazione, ad un **sintetico contraddittorio** con i soggetti che hanno presentato osservazioni.

- e) ai sensi dell'art. 167 co. 2 D. Lgs. 163/2006, attesa l'incompletezza, la contraddittorietà e l'illogicità del progetto definitivo, peraltro carente degli elementi progettuali prescritti, che le amministrazioni competenti dispongano il rinvio del progetto a nuova istruttoria e che il CIPE, valutata la rilevanza delle carenze/errori/omissioni/contraddizioni/ profili di illogicità sopra segnalati, disponga la chiusura della procedura e il rinvio del progetto a SAT.

Riservata ogni ulteriore osservazione alla lettura delle controdeduzioni, si chiede che le osservazioni/relazioni allegate siano acquisite agli atti del procedimento e si esprime la volontà degli osservanti di partecipare - in ossequio a quanto previsto dagli artt. 9 e 10 l. 241/1990 e s.m.i. - a tutte le fasi a venire, senza prestare acquiescenza alcuna agli atti procedurali.

Si deposita:

- osservazioni Avv. Michele Greco;
- relazione tecnica Geom. Maurizio Angelini.

Orbetello, li 28 gennaio 2017

Avv. Michele Greco



Sottoscrive la presente, facendola propria in ogni sua parte,
il Sig. Amedeo Lambrilli



E LA SIG. RA BRUNA RELICCA

