

Michele Greco

CN = Greco Michele
O = non presente
C = IT

m. ante DVA REGISTRO UFFICIALE.I.0001832-30-01-2017

**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.

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

Via Caraci 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 Giuliano Martinozzi e Maria Barbetti

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in nome e per conto di **Giuliano Martinozzi** (C.F. MRTGLN35M17F6771), nato a Montieri il 17.8.1935 e **Maria Barbetti** (C.F. BRBMRA44A69A461P), nata ad Asciano il 29.1.1944, coniugati in regime di comunione dei beni (i quali sottoscrivono la nota di deposito cui il presente documento è allegato facendolo proprio in ogni sua parte), entrambi residenti in Orbetello, nella qualità di proprietari di immobili interessati dagli espropri per la realizzazione

dell'Autostrada A12 (lotto 5B – piano particellare d'esproprio n. 174), 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. 174), 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

Giuliano Martinozzi e Maria Barbetti sono proprietari di un immobile sito in Orbetello Scalo, lungo la via Aurelia.

Il bene in questione è catastalmente censito al Comune di Orbetello, foglio 62, part. 422 sub 3 come da relazione del Geom. Tellini allegata alla presente, di cui deve ritenersi parte integrante, nella quale sono meglio descritte la consistenza e le specificità dell'immobile **(all. 1)**.

L'immobile di cui si tratta - destinato originariamente ad accogliere l'abitazione del direttore del grande insediamento industriale limitrofo, ormai dismesso da decenni - è stato edificato nella prima metà del secolo scorso con tecniche costruttive di primissima qualità e con uno stile architettonico di indubbio pregio, ciò che conferisce all'edificio un indiscutibile valore aggiunto sotto il profilo storico-culturale (trattasi di uno dei rari esempi ancora oggi esistenti dei tipi di edilizia signorile toscana primo-novecentesca; *cf.* all. 1).

L'immobile è stato fatto oggetto di una completa ristrutturazione, finalizzata a valorizzare il profilo signorile del palazzo che oggi, di fatto - come dimostrato dalla documentazione fotografica allegata alla relazione del Geom. Tellini -, si è trasformato in una vera e propria villa con parco (trattasi in effetti di una intera palazzina di 430 mq di superficie coperta, interamente recintata e circondata da una corte/giardino).

La presenza della S.S. Aurelia che scorre di fronte è sostanzialmente impercettibile, essendo la stessa stata schermata con alte siepi coprenti.

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; travisamento dello stato dei luoghi - violazione e falsa applicazione del D.M. n. 6792 del 5.11.2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade)

Entrando nel merito dei profili di lesività del progetto per gli esponenti, come dimostrato nella relazione del Geom. Tellini alla quale si rinvia per ogni dettaglio, rileva in primo luogo la mancata previsione di alcuna opera che consenta l'ingresso e/o l'uscita in sicurezza nella proprietà degli esponenti (corsia di accelerazione/decelerazione), essendo lasciati in essere gli attuali ingressi a raso (*cf.* all. 1).

L'attuale condizione di estremo pericolo già oggi esistente pertanto non solo non è risolta, ma è aggravata dal fatto che i veicoli in entrata/uscita dalle proprietà degli esponenti si immetteranno (nella denegata ipotesi di realizzazione dell'opera di cui si tratta) alla cieca su una viabilità a doppio senso di circolazione ad alto scorrimento.

Si consideri peraltro che la complanare di cui si tratta è destinata ad accogliere tutto il traffico locale tra Orbetello e la zona a nord (tra cui l'area produttiva-commerciale di Campolungo ed Albinia) non destinato a transitare sull'autostrada (traffico, vale la pena di ricordare, che nel periodo estivo raggiunge picchi di altissima intensità).

Sotto altro profilo, rileva il fatto che la carreggiata effettiva delle complanari in questione è larga appena 2,50/2,75 metri per ogni corsia di marcia (7 se si considera l'intera sezione); se si considera

che nella complanare dovranno transitare inevitabilmente anche veicoli pesanti e mezzi agricoli, la cui larghezza può arrivare a superare i 2,75 metri, si comprende chiaramente come la strada sia addirittura inidonea a consentire lo scorrimento del traffico in sicurezza tra le due corsie di marcia, rendendo ancora più pericoloso l'ingresso a raso nella proprietà degli esponenti.

E' evidente la violazione delle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade di cui D.M. n. 6792 del 5.11.2001.

Sotto altro profilo, occorre contestare la mancata previsione, negli elaborati depositati da SAT, di un marciapiede o qualsiasi altra opera che consenta agli esponenti di transitare di fronte alla propria abitazione senza rischiare di essere travolti dal traffico che interesserà la complanare.

Date l'esiguo spazio esistente tra il muro perimetrale degli immobili e la S.S. Aurelia, anche soltanto l'esproprio di una piccola porzione di corte di proprietà degli esponenti determinerà inevitabilmente la definitiva soppressione di un qualsiasi franco di sicurezza in grado di consentire ai proprietari di transitare di fronte alla propria abitazione.

In altre parole, la complanare a doppio senso di circolazione entrerà di fatto dentro alla proprietà degli esponenti i quali, oltre a rischiare tutti i giorni la vita per entrare ed uscire dalle proprie abitazioni, subiranno tutte le immissioni moleste di cui un tracciato a doppio senso di circolazione altamente trafficato è portatore (immissioni che si sommano a quelle provenienti dall'autostrada e dalla

complanare posta nel lato opposto, per complessive 8 corsie; sul punto v. più diffusamente la relazione del Geom. Tellini allegata).

Sotto il profilo acustico, rileva inoltre la totale assenza di barriere antirumore e/o ogni altra misura di mitigazione.

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 (danno non patrimoniale), parimenti meritevoli di tutela .

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 VIA 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: [...]*”

5. *per il passaggio ad Orbetello Scalo, in fase di progettazione definitiva siano ulteriormente sviluppati gli elementi di riqualificazione ambientale dell'intervento, garantendo la massima mitigazione dell'interferenza con gli insediamenti anche verificando le possibilità di allungamento della galleria artificiale;*

6. *“la progettazione definitiva dei lotti mancanti dovrà garantire l'adeguatezza delle complanari rispetto alle esigenze della mobilità locale e dovrà altresì prevedere le opere necessarie a garantire la continuità e la sicurezza della viabilità locale in coerenza con le norme generali, i criteri di sicurezza e quanto già prescritto nelle precedenti deliberazioni, attraverso una viabilità complanare di caratteristiche tali da consentire i collegamenti con i porti e le aree a forte valenza turistica”.*

Valeva la pena riportare integralmente le conclusioni della delibera G.R. Toscana n. 916/2013 riguardanti la progettazione delle complanari e l'attraversamento di Orbetello Scalo, 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.

Punto 5: interferenza con gli insediamenti di Orbetello Scalo

La prescrizione di cui al punto 5 della D.G.R. 916/2013 (finalizzata ad imporre, per il passaggio a Orbetello Scalo, la “*massima mitigazione dell’interferenza con gli insediamenti?*”) viene da molto lontano.

Al termine di un lungo iter che, dal progetto ANAS del 2000 - passando per la proposta della Regione Toscana del 2003 - aveva portato nel 2005 SAT alla redazione di un’ipotesi progettuale che aveva trovato l’accordo di tutti gli enti locali e aveva ricevuto giudizio di compatibilità ambientale (con prescrizioni) da parte del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, il 18 dicembre 2008 il CIPE approvava il progetto preliminare.

Uno dei nodi che il progetto preliminare era riuscito a sciogliere era quello della tratta Fonteblanda – Ansedonia (l’odierno lotto 5B).

Su tale tratta, invero, si erano concentrate le attenzioni della Commissione VIA già al tempo del progetto ANAS del 2000, in relazione al quale la Commissione aveva richiesto di fornire

“soluzioni alternative” proprio con riferimento al lotto Fonteblanda/Ansedonia, nella necessità di evitare l’attraversamento di Orbetello Scalo e di Albinia.

Senonché, per effetto della sopravvenuta indisponibilità del governo a finanziare l’opera con fondi statali, ANAS abbandonava il proprio progetto, omettendo così di fornire alla Commissione VIA le integrazioni richieste.

Nella volontà di portare a termine il lavoro avviato da ANAS e di risolvere le problematiche evidenziate dalla Commissione VIA (tra le quali proprio quella relativa alla tratta Fonteblanda-Ansedonia), la Regione Toscana - con l’accordo delle Province di Grosseto e Livorno - nel 2002 elaborava una propria proposta di completamento del corridoio tirrenico.

Uno dei punti cardine del progetto, che si sviluppava per la più gran parte sulla sede dell’Aurelia (come il progetto ANAS), era costituito dalla previsione di una variante fuori sede nel tratto Fonteblanda-Torba, proprio al fine di *“evitare l’attraversamento degli insediamenti di Albinia e Orbetello Scalo”*.

E’ sulla falsariga della proposta della Regione Toscana testé menzionata, che nel 2005 SAT predisponeva il progetto preliminare poi approvato nel dicembre 2008 dal CIPE.

Come noto, il progetto preliminare prevedeva, per la zona sud, due ipotesi di tracciato: “costiero” e “misto”.

Con deliberazione della Giunta Provinciale n. 184 del 5 settembre 2005, la Provincia di Grosseto rilasciava il proprio parere sul progetto preliminare, esprimendosi a favore dell’ipotesi “costiera”.

Con delibera n. 470 del 26.6.2006 la Regione Toscana esprimeva a sua volta parere favorevole sul progetto preliminare di SAT (ipotesi costiera), facendo proprie le scelte progettuali, le prescrizioni, le raccomandazioni di cui al parere del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e ribadendo la necessità della *“messa in sicurezza dell'attuale Aurelia, da realizzarsi prioritariamente alla realizzazione della stessa autostrada”*.

L'ipotesi costiera del progetto riceveva quindi dal MATTM giudizio di compatibilità ambientale con prescrizioni, pedissequamente riprese dal CIPE nella delibera di approvazione del dicembre 2008.

In buona sostanza, il tracciato costiero di cui al progetto preliminare trovava risposta favorevole da tutte le amministrazioni interessate; in particolare, la variante prevista nella tratta Fonteblanda-Ansedonia sembrava aver risolto le problematiche evidenziate dalla Commissione Via nel 2001, atteso che - tra le altre cose - veniva evitato il transito nelle aree urbane di Albinia e Orbetello Scalo.

La previsione della trasformazione dell'Aurelia in strada parco - uno dei capisaldi del progetto preliminare - risultava inoltre in perfetta sintonia con quanto previsto nella proposta della Regione Toscana del 2003.

Senonché, come noto, nel progetto definitivo depositato nel giugno 2011 SAT rinunciava a dare seguito al tracciato di cui al progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2008 predisponendo per la tratta Fonteblanda-Ansedonia una variante consistente nell'adeguamento in sede della S.S. Aurelia con trasformazione in

sezione di tipo autostradale, ed il conseguente transito all'interno dei centri abitati di Albinia ed Orbetello Scalo.

Il 3 agosto 2011 si teneva la prima riunione della conferenza dei servizi, alla quale il Comune di Orbetello, la Provincia di Grosseto e la Regione Toscana manifestavano espressa contrarietà alla variante in sede nella tratta Fonteblanda-Ansedonia.

La Regione Toscana - che, come si è visto, fin dal 2003 per la tratta Fonteblanda-Ansedonia aveva promosso soluzioni finalizzate ad evitare in ogni modo i centri abitati di Albinia ed Orbetello Scalo - con provvedimento n. 682 del 1 agosto 2011 deliberava di condizionare il proprio parere sul progetto definitivo al recepimento, tra l'altro, della seguente condizione: *“1. In merito al tracciato autostradale occorre approfondire le soluzioni progettuali, con particolare riferimento al tratto a Sud di Grosseto, garantendo adeguati livelli di vivibilità negli insediamenti adiacenti al tracciato ed elevati livelli di sicurezza per gli utenti, valutando ipotesi alternative per il tratto in Comune di Orbetello...”*.

A seguito dello stralcio dei lotti 5B e 4 da parte di SAT avvenuto nel novembre 2011, come già accennato in narrativa, la Regione Toscana (come vi è visto sopra) predispondeva numerose delibere di Giunta nelle quali forniva a SAT indicazioni in ordine alla riprogettazione della variante relativa al lotto 5B, fino ad arrivare alla delibera 916/2013.

Coerentemente con quanto fino a quel momento sostenuto a proposito della necessità di evitare l'attraversamento di Orbetello Scalo, in tutte le delibere che hanno preceduto la 916/2013 (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) la Regione Toscana ha sempre rappresentato la necessità di salvaguardare l'abitato di Orbetello Scalo.

E' per questo motivo che la delibera 916/2013 al punto 5 delle prescrizioni conclusive contiene una espressa richiesta, in tal senso.

Ancora una volta, come nei punti precedenti, occorre rilevare la sorprendente sfrontatezza di SAT nel violare, in un sol colpo, la prescrizione in questione e tutti gli atti presupposti, sopra richiamati.

Ignorando i reiterati appelli di Regione Toscana, Comune di Orbetello e Provincia di Grosseto ad evitare l'attraversamento di Orbetello Scalo e, in ogni caso, a garantire la *“massima mitigazione dell'interferenza con gli insediamenti”* (punto 5 DGR 916/2013), SAT non solo ha riproposto, per Orbetello Scalo, il medesimo tracciato bocciato da tutte le amministrazioni nel 2011 senza prevedere alcuna forma di mitigazione ed anzi con soluzioni se possibile ancora più invasive, ma ha addirittura confermato tutte le interferenze sugli immobili attualmente posti a fianco dell'Aurelia che erano state oggetto di censura a seguito del deposito del progetto di variante nel 2011.

Punto 6: adeguatezza delle complanari rispetto alle esigenze della mobilità locale

Uno dei temi più delicati che il progetto di SAT avrebbe dovuto tenere nella massima considerazione, considerate le peculiarità dell'area e l'esigua (se non nulla) disponibilità di territorio utilizzabile

per realizzare nuova viabilità, è quello delle complanari (tema sul quale sono naufragati tutti i precedenti progetti proposti da SAT, da ultimo quello del 2011).

E' per questo motivo che la Regione Toscana, recependo le indicazioni provenienti dai propri uffici interni, dal Comune di Orbetello e dalla Provincia di Grosseto, nella prescrizione di cui al punto 6 della delibera G.R. 916/2013 ha preteso la garanzia dell' *“adeguatezza delle complanari rispetto alle esigenze della mobilità locale”* e *“le opere necessarie a garantire la continuità e la sicurezza della viabilità locale in coerenza con le norme generali, i criteri di sicurezza e quanto già prescritto nelle precedenti deliberazioni [...]”*.

Come si è visto nel punto che precede, è evidente come SAT abbia manifestamente disatteso la prescrizione in parola.

Il fatto che tutto il traffico locale in direzione nord scorrerà su una complanare di soli 5/5,50 metri, senza che peraltro siano state previste opere idonee a consentire l'ingresso/l'uscita in sicurezza alle abitazioni poste sul ciglio della complanare (ciò che comporterà, come nel caso degli esponenti, la previsione di accessi a raso sulla complanare medesima, riproponendo così i rischi che oggi questo tipo di accessi determinano sulla S.S. Aurelia, aggravati dal doppio senso di circolazione) non può infatti essere certo ritenuta una misura idonea a garantire *“adeguatezza delle complanari rispetto alle esigenze della mobilità locale”* e *“le opere necessarie a garantire la continuità e la sicurezza della viabilità locale”*, come richiesto dalla Regione Toscana nella D.G.R. 916/2013, che ne risulta pertanto insanabilmente violata.

Detta inottemperanza manifesta dovrà essere inevitabilmente rilevata dalla Regione Toscana e dal MATTM, ognuno per quanto di rispettiva conseguenza, con conseguente giudizio negativo di compatibilità ambientale (pena, in caso contrario, il manifesto vizio di eccesso di potere per sviamento, carenza di istruttoria, travisamento dei presupposti di fatto e di diritto oltre che – ovviamente – per violazione della delibera n. 916/2013 e di tutti gli atti presupposti sopra richiamati).

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: “*il tracciato è altrettanto devastante dal punto di vista della mobilità locale, essendo proposta una viabilità complanare (piattaforma di 7 metri, che non può essere classificata in categoria C1) inadeguata a sostenere la fluidità del traffico alternativo alla A12 (punto 13)*”.

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 di Orbetello Scalo e per la mobilità locale, stante l'inadeguatezza e la contrarietà alle norme di cui al D.M. n. 6792 del 5.11.2001 dell'intera rete delle complanari progettate.

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 programmatici”.

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, Albina, 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", intitolato "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 coresponsabile 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; 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 (*cfr.* 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 negativa 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”*.

Adirittura, 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", "modifica 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 pasticciato 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** cosperso 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 allegate 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 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 allegare 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 allegare alla presente e di rinunciare, per l'effetto, all'attuazione della previsione della viabilità che interessa gli esponenti, e quindi 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 allegare 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.

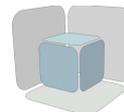
In allegato:

1. relazione tecnica Geom. Tellini;

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



Relazione tecnica

Quella che segue è una relazione tecnica in accompagnamento alle osservazioni redatte dall'avv. Michele Greco per conto dei sig.ri Barbetti Maria e Martinozzi Giuliano riguardo il progetto definitivo del lotto 5b Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia tratto Fonteblanda-Ansedonia.

INDICE DOCUMENTO

1. Immobili interessati dagli espropri
2. Individuazione espropri
3. Conseguenze degli espropri e dell'opera sulle proprietà

1. Immobili interessati dagli espropri



Immobile interessato

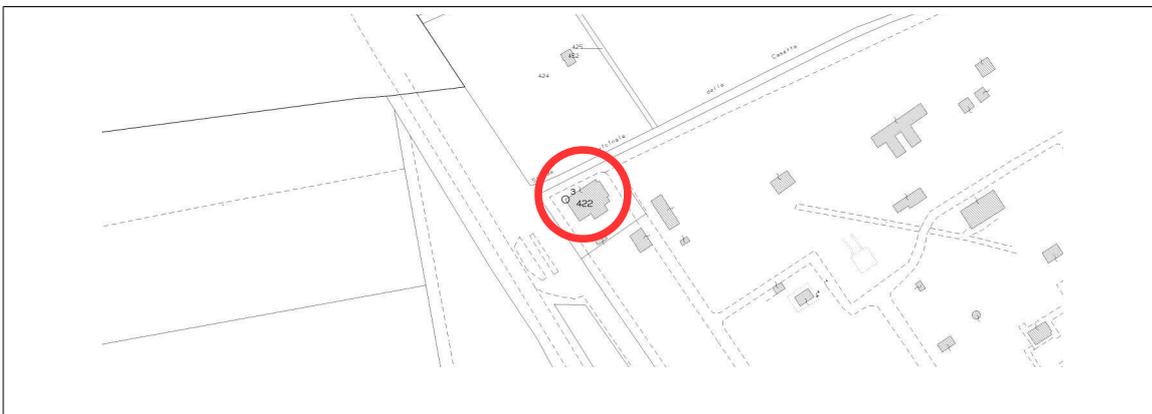
Individuazione immobile

N. ordine ELENCO DITTE: 174

Proprietà: Barbetti Maria, Martinozzi Giuliano

Riferimenti catastali: Comune di Orbetello F.62 P.IIa 422¹

¹ V. Allegato 1 -Estratti catastali



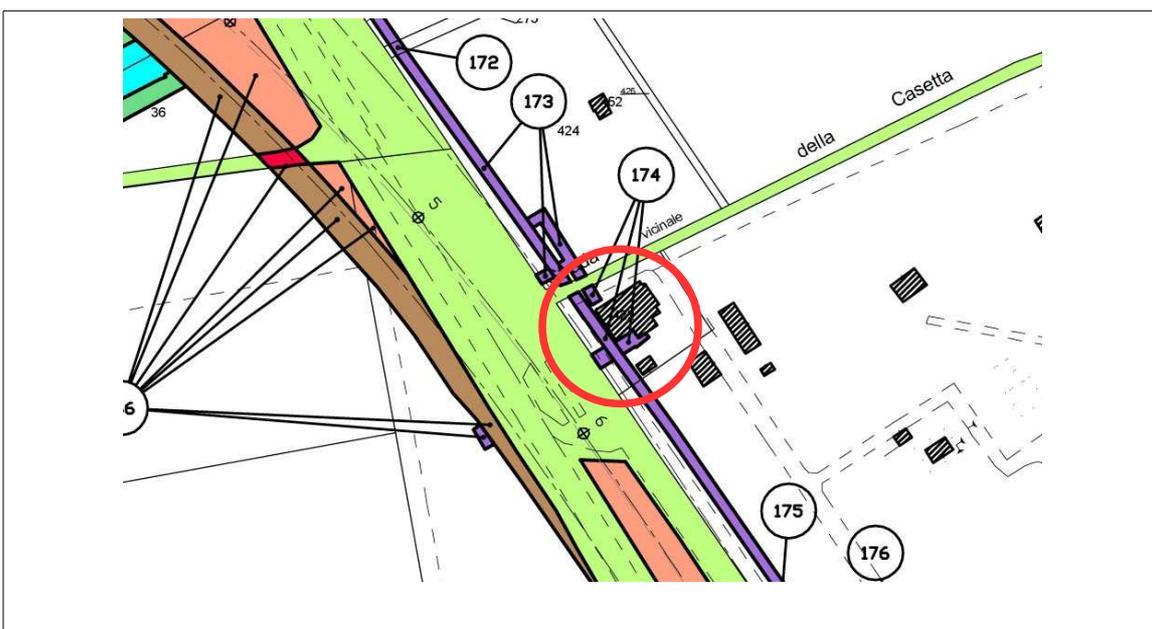
Estratto catastale

Martinuzzi Giuliano e Barbetti Maria

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO						DATI DERIVANTI DA	
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza	Superficie Catastale		Rendita
1	Urbana	62	422	2			B/1	U	432 m ²	Totale: 100 m ²	Euro 468,53	Variazione del 09/11/2015 - Inserimento in visura dei dati di superficie.
Indirizzo STRADA STATALE 1 AURELIA piano: T-1;												

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO						DATI DERIVANTI DA	
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza	Superficie Catastale		Rendita
1	Urbana	62	422	3			A/2	1	6 vani	Totale: 163 m ² Totale escluse aree scoperte*: 163 m ²	Euro 790,18	Variazione del 09/11/2015 - Inserimento in visura dei dati di superficie.
Indirizzo STRADA STATALE 1 AURELIA piano: 1;												

Per l'effettiva consistenza degli immobili interessati si rimanda alle letture delle schede di cui sopra ed alle visure allegate



Estratto ESC017 piano particellare di esproprio



2. Individuazione espropri

Per l'immobile interessato si prevede l'introduzione di ben tre servitù perenni:

Linea telefonica, Gasdotto interrato Enel Bassa Tensione aerea

L'accesso alle proprietà avverrà tramite viabilità alternativa (2 corsie, doppio senso).

3. Conseguenze degli espropri e dell'opera sulle proprietà

Innanzitutto non si capisce la motivazione per la quale si introducono codeste servitù perenni su proprietà privata in luogo di un posizionamento delle stesse su parti pubbliche di sicuro più agevole accesso per manutenzioni e/o interventi futuri.

Viabilità e aggravio carico di traffico

Solleva moltissime perplessità la scelta di non individuare accesso alla autostrada (in direzione nord) per i veicoli provenienti dall'abitato di Orbetello Scalo; la conseguenza che si avrà per l'immobile in oggetto sarà un consistente aggravio del carico di traffico che transiterà sulla viabilità alternativa di accesso. E' facilmente intuibile che tutto il traffico pesante che dovrà giungere verso la limitrofa zona artigianale e commerciale di Campolungo passerà su codesto tratto di viabilità.

Oggi la S.S. Aurelia, nella parte prospiciente l'immobile, è ad un unico senso di marcia (sud-nord) e composta da due corsie, con l'introduzione di questo radicale cambio di viabilità il carico di traffico locale (soprattutto pesante) sarà spostato molto più vicino all'immobile per entrambi i sensi di marcia.

Se poi consideriamo l'intera nuova progettazione, nel tratto immediatamente prospiciente l'immobile avremo 8 corsie (tra complanari ed autostrada) senza la previsione di barriere anti rumore od altre opere di mitigazione sia dell'inquinamento acustico sia dell'inquinamento da polveri sottili.

Valore immobiliare

Le conseguenze immediate saranno un depauperamento del valore dell'immobile, verrà pesantemente compromessa la capacità edificatoria per l'intero lotto di proprietà con la conseguenza che ogni manutenzione all'edificato esistente dovrà tenere conto dell'introduzione della nuova viabilità autostradale con le limitazioni che la legge impone per gli interventi ammissibili in zone limitrofe alle infrastrutture autostradali.

Fruizione servizi essenziali

Altro aspetto gravemente inficiante il valore dell'immobile ed il suo pieno utilizzo sarà la difficoltà di raggiungimento dei servizi essenziali; sarà più difficile raggiungere i centri abitati limitrofi, i



servizi sanitari, scolastici e commerciali. Sarà oltremodo difficoltoso utilizzare la nuova infrastruttura autostradale in direzione nord in quanto per poterla percorrere si dovrà arrivare o ad Ansedonia sud o ad Albinia; in questo caso quindi il progetto autostradale andrebbe contro uno dei suoi scopi principali: rendere fruibile l'infrastruttura per le popolazioni interessate dal posizionamento territoriale dell'infrastruttura stessa.

Le conseguenze fortemente negative per l'immobile in oggetto non si esauriranno con l'introduzione delle servitù indicate, vi saranno danni diretti dovuti al depauperamento del valore commerciale dell'edificio, aggravio dei danni diretti dovuti alla costruzione delle 8 corsie di viabilità alternativa ed autostradale sopra citate, danni derivanti dalla aumentata difficoltà di raggiungimento dei centri abitati limitrofi e dei servizi (sanitari, scolastici etc), forte diminuzione della qualità dell'aria e della qualità della "vita" stessa per l'aggravio dell'inquinamento da rumore.

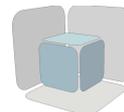
Opere di mitigazione

Infine si rileva una grave carenza di progettazione in ordine alle opere di mitigazione previste dal progetto autostradale, per la porzione di territorio riguardante l'immobile in oggetto non viene prevista nessuna opera di mitigazione ambientale.

Pur essendo allegata alle osservazioni giuridiche dell'Avv. Michele Greco, la presente relazione ha comunque valenza di osservazione tecnica separata e distinta rispetto a quella del legale (contenendo rilievi non necessariamente ivi ricompresi) e dovrà pertanto essere controdedotta autonomamente.

Orbetello lì 20/01/2017

Il tecnico
Geom. Andrea Tellini



ALLEGATO 1



Direzione Provinciale di Grosseto
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Visura per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 20/01/2017

Data: 20/01/2017 - Ora: 11.05.04 Fine

Visura n.: T100204 Pag: 1

Dati della richiesta	Comune di ORBETELLO (Codice: G088)
Catasto Fabbricati	Provincia di GROSSETO Foglio: 62 Particella: 422 Sub.: 2

Unità immobiliare

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO				DATI DERIVANTI DA			
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe		Consistenza	Superficie Catastale	Rendita
1		62	422	2			B/1	U	432 m³	Totale: 100 m²	Euro 468,53	Variazione del 09/11/2015 - Inscrimto in visura dei dati di superficie.
Indirizzo STRADA STATALE 1 AURELIA piano: T-1;												

INTESTATI

N.	DATI ANAGRAFICI				CODICE FISCALE				DIRITTI E ONERI REALI			
1	BARBETTI Maria nata a ASCIANO il 29/01/1944				BRBMRA44A69A461P*				(1) Proprietà` per 1/2 in regime di comunione dei beni con MARTINOZZI GIULIANO			
2	MARTINOZZI Giuliano nato a MONTIERI il 17/08/1935				MRTGLN35M17F6771*				(1) Proprietà` per 1/2 in regime di comunione dei beni con BARBETTI MARIA			

Unità immobiliari n. 1

Tributi erariali: Euro 0,90

Visura telematica

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria

Visura per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 20/01/2017

Data: 20/01/2017 - Ora: 11.06.03 Fine

Visura n.: T100906 Pag: 1

Dati della richiesta	Comune di ORBETELLO (Codice: G088)
Catasto Fabbricati	Provincia di GROSSETO Foglio: 62 Particella: 422 Sub.: 3

Unità immobiliare

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO				DATI DERIVANTI DA			
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe		Consistenza	Superficie Catastale	Rendita
1		62	422	3			A/2	1	6 vani	Totale: 163 m ² Totale escluse aree scoperte** : 163 m ²	Euro 790,18	Variazione del 09/11/2015 - Inscrittamento in visura dei dati di superficie.
Indirizzo STRADA STATALE 1 AURELIA piano: 1;												

INTESTATI

N.	DATI ANAGRAFICI		CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	BARBETTI Maria nata a ASCIANO il 29/01/1944		BRBMRA44A69A461P*	(1) Proprieta` per 1/2 in regime di comunione dei beni con MARTINOZZI GIULIANO
2	MARTINOZZI Giuliano nato a MONTIERI il 17/08/1935		MRTGLN35M17F6771*	(1) Proprieta` per 1/2 in regime di comunione dei beni con BARBETTI MARIA

Unità immobiliari n. 1

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).

Michele Greco

CN = Greco Michele

O = non presente

C = IT

**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 Caracci 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 Giuliano Martinozzi e Maria Barbetti

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in nome e per conto di **Giuliano Martinozzi** (C.F. MRTGLN35M17F6771), nato a Montieri il 17.8.1935 e **Maria Barbetti** (C.F. BRBMRA44A69A461P), nata ad Asciano il 29.1.1944, coniugati in regime di comunione dei beni, **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 allegare sono state predisposte, su incarico di Giuliano

Martinozzi e Maria Barbetti, da:

- lo scrivente Avv. Michele Greco per la parte giuridica;
- Geom. Andrea Tellini 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 procedurali a venire.

Si deposita:

- osservazioni Avv. Michele Greco;
- relazione tecnica Geom. A. Tellini.

Orbetello, li 28 gennaio 2017

Avv. Michele GRECO

Sottoscrivono il presente atto,
facendolo proprio in ogni sua parte,
Giuliano Martinozzi

Giuliano Martinozzi

Maria Barbetti

Maria Barbetti