

Spett.le  
**Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (S.A.T)**  
Direttore Generale  
Responsabile del procedimento di SAT  
Via A. Bergamini 50,  
00159 Roma

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO  
Prot. 0002035 DVA del 31/01/2017

Spett.le  
**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**  
Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali ( DVA )  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 – Roma

Spett.le  
**Ministero per i Beni e le Attività Culturali**  
Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte  
Contemporanea  
Servizio II Tutela del Paesaggio  
Via San Michele, 22  
00153 – Roma

Spett.le  
**Regione Toscana**  
Assessorato ai Lavori Pubblici Direzione POLITICHE MOBILITA', INFRASTRUTTURE  
E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
Via di Novoli, 26  
50127 Firenze

Spett.le  
**Comune di Orbetello**  
P.zza del Plebiscito, 1  
58015 Orbetello ( GR )

Roma, 27/01/2017  
**Racc. a/r** 05249907964-4

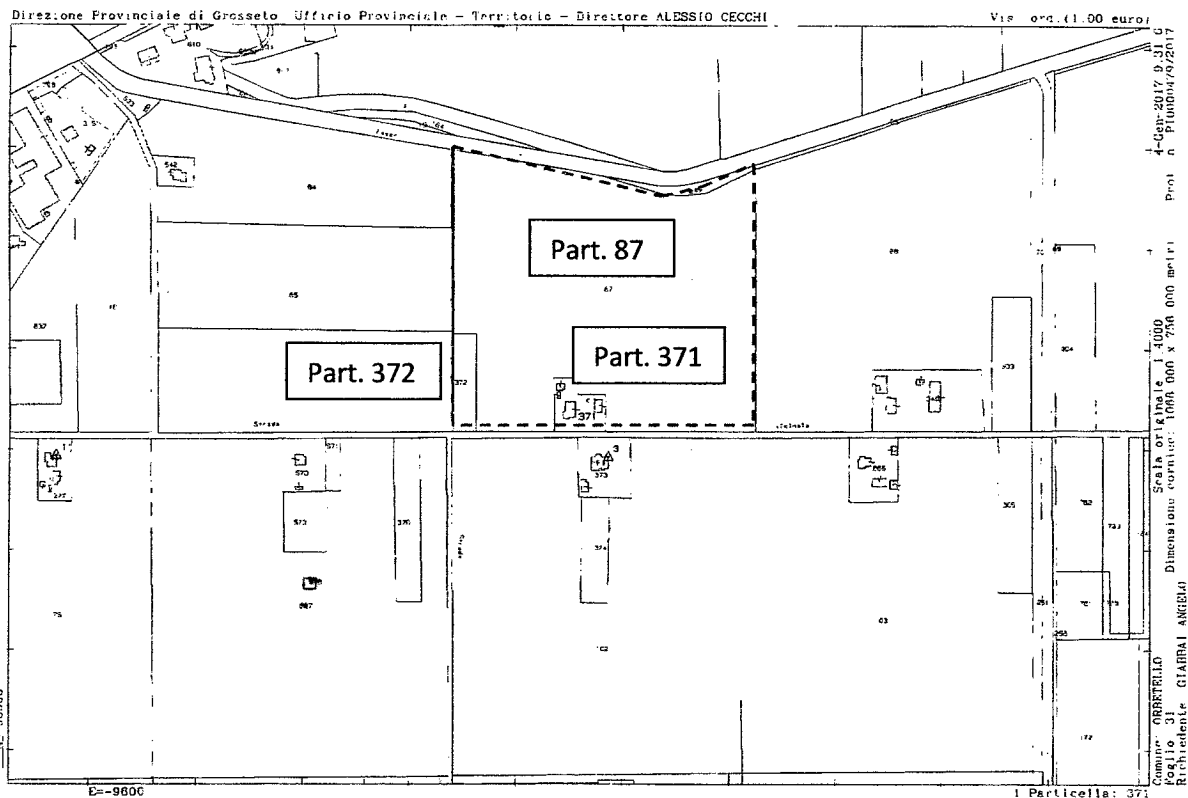


**OSSERVAZIONI** (ART. 165-166, COMMA 2, D.LGS 12 APRILE 2006 N. 163 e dell'art. 10 del D,Lgs. 152/2006 e art. 24 del D.Lgs. 4/2008) IN RELAZIONE ALL'AVVISO DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO CON VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL COMPLETAMENTO A12 Cecina – Civitavecchia, tratto GROSSETO SUD – ANSEDONIA, LOTTO 5B

La sottoscritta:

**Camilla PACI**, nata a Roma, il 24/08/1977 con CF PCACLL77M64H501W e residente a Roma, in Via Due Ponti n. 267, unica proprietaria, a seguito di denuncia di successione del 18.12.2013 di Maria Adele TOSCANI ( usufruttuaria ), degli immobili siti in Albinia ( Comune di Orbetello ) catastalmente individuati al fg.31 map. 87, 372 e 371 sub 2 / 3 / 4 / 5 / 6, e nella sua qualità di imprenditore agricolo dal 20/03/1998 con p. IVA n. 10413090589 variata, nel 2009 in 01232370534.





(di seguito denominato "Istante")

**Premesso che:**

- la **Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (d'ora in avanti "SAT")** concessionaria per la progettazione, costruzione e gestione dell'Autostrada Livorno – Civitavecchia, ha pubblicato in data 01.12.2017 l'avviso di avvio del 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 COMMA 2, 167 COMMA 5 e 183 D.LGS 12 APRILE 2006 N. 163 comunicato al Ministero dell'Ambiente in data 02/12/2016 per cui i termini dei sessanta giorni per poter depositare le osservazioni, scadono il 1 febbraio 2017.
- l'opera di cui all'avviso riguarda i lavori di completamento del tratto Cecina (Rosignano M.mo) - Civitavecchia, tratto **Grosseto sud – Ansedonia, lotto 5B**, nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui al Decreto Legislativo 163/2006 ed alla Deliberazione del CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 (di seguito l'"Opera");
- in particolare, l'intervento di costruzione del tratto tra Grosseto e Orbetello è localizzato nella Regione Toscana, e segnatamente nella provincia di Grosseto e nel Comune di Orbetello (di seguito l'"Intervento");
- il progetto preliminare dell'Opera è stato approvato dal C.I.P.E. con Delibera del 18.12.2008, con la quale è stata disposta la rinnovazione della procedura VIA relativa alla variante di tracciato insistente nel tratto individuato negli elaborati grafici allegati alla medesima delibera.

### **Rilevato che:**

- con l'approvazione del progetto definitivo si determina la valutazione dell'impatto ambientale e perfeziona, ad ogni fine urbanistico, l'intesa Stato – Regione in ordine alla localizzazione dell'Opera ai sensi dell'art. 167 comma 5 D.Lgs. 163/2006, con assoggettamento al vincolo preordinato all'esproprio degli immobili su cui è localizzata l'Opera stessa;

### **Visto:**

- l'elenco delle ditte proprietarie con relativi dati catastali e piani particellari ricadenti nel Comune di Orbetello (GR) che include anche la proprietà della sottoscritta, come indicato alla **scheda n. 57** (relativamente alle part. 87 e 372 della complessiva estensione di mq. 67670 dei quali mq. 8658 soggetti ad esproprio) e nella **scheda n. 63** (relativamente alla part. 371 della estensione di mq. 2170 dei quali mq. 213 soggetti ad esproprio) che, pertanto, ben mq. 8871 sarebbero soggetti ad esproprio, pari a circa **il 12 % della intera proprietà;**

### **Considerato che:**

- gli interessati alle attività espropriative possono far pervenire, entro 60 (sessanta) gg. dalla pubblicazione dell'avviso di cui sopra, osservazioni in merito al progetto definitivo dell'Opera e dell'Intervento, con specifico riferimento alla sua localizzazione.

### **Ritenuto che :**

- il **gravissimo impatto ambientale**, territoriale e sociale dell'Opera e dell'Intervento arreca pregiudizi, non solo economici, fin dalla eventuale cantierizzazione, alla proprietà e alle attività economiche della sottoscritta, analogamente ad altre proprietà di cui all'elenco delle ditte soggette ad esproprio;

- la **qualità del paesaggio, nella configurazione attuale e modificata**, può influenzare: a) la salute e il benessere della popolazione, b) i valori immobiliari, c) la domanda turistica e ricreativa, d) la domanda dei prodotti agroalimentari;

- la **qualità del paesaggio** esercita un effetto positivo maggiore sul prezzo degli immobili nelle aree urbane e periurbane rispetto a quelle rurali ma viene confermato che i parchi e gli altri spazi verdi possono incrementare i valori immobiliari;

- la valutazione dell'impatto e conseguente valore economico **deve tenere conto non tanto della visione biocentrica ma anche di quella antropocentrica, tenendo quindi in considerazione la presenza dell'uomo e delle sue attività;**

- gli **indirizzi per le politiche territoriali del PIT Regione Toscana hanno come obiettivo la realizzazione di " interventi volti a mitigare l'effetto di barriera ecologica causato dagli assi stradali e ferroviari esistenti e dall'urbanizzazione sviluppata tra questi. Nelle previsioni infrastrutturali, favorire soluzioni che garantiscano la permeabilità ecologica e la continuità delle direttrici di connettività";**

- gli **obiettivi del PIT sono, inoltre**, quelli di “ *promuovere la destagionalizzazione e differenziazione della ricettività turistica, integrando il turismo balneare con gli altri segmenti - storico-culturale, naturalistico, rurale, museale - e con i circuiti locali delle produzioni agricole e artigianali di qualità* “; integrando, quindi, la ricettività turistica costiera con forme di ospitalità diffusa e recuperando e valorizzando (anche a tal fine) il patrimonio abitativo dell'entroterra;

- gli **obiettivi di qualità e le direttive del PIT intendono** : “ *assicurare la migliore integrazione paesaggistica del tracciato del corridoio tirrenico e delle opere ad esso connesse, con riferimento agli aspetti idro-geomorfologici, naturalistici, antropici e percettivi attraverso soluzioni progettuali e tecnologiche che ..... non compromettano gli assetti figurativi del paesaggio agrario planiziale (assetto agrari e insediativi di impianto storico) della bonifica, la permeabilità ecologica e visiva tra il territorio costiero-lagunare e l'entroterra e la possibilità di riqualificare le aree degradate* “ ;

- la **relazione ambientale del progetto** , sia carente nella valutazione delle componenti antropiche e socio economiche;



la sottoscritta **Camilla PACI**, presenta le seguenti

### OSSERVAZIONI

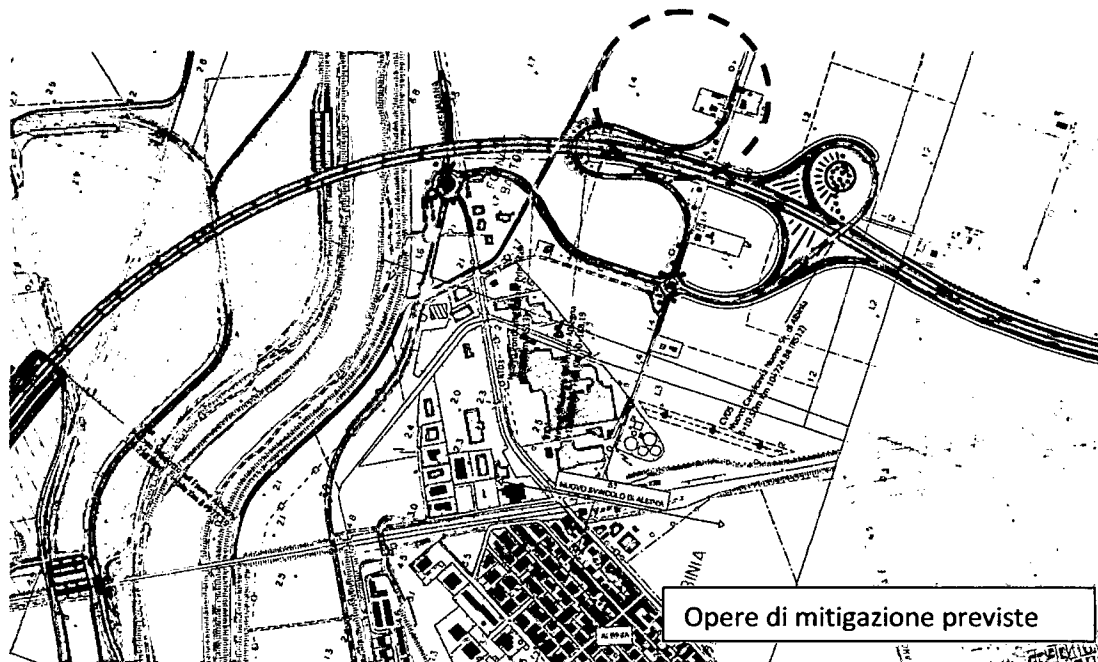
1. La **superficie** delle aree soggette ad esproprio di sua pertinenza risulta essere di mq. 8.658, ovvero il **12 % circa della intera** estensione della proprietà, pari a mq. 69.840, **privandola** sia dell'area circostante i fabbricati ristrutturati per l'esercizio dell'attività ricettiva di agriturismo, sia di una porzione prospiciente la attuale strada di accesso, per consentire la realizzazione della viabilità complanare “ a trombetta “ di raccordo con altra rotatoria dalla parte opposta del tracciato; impedendo, di fatto, l'esercizio della attività ricettiva e di quella agricola;

2. Lo **svincolo** di accesso al viadotto sopra il fiume Albegna , con la sua configurazione di terrapieno e viadotto, della altezza di m. 3,00 - 5,50 costituisce una **barriera** visiva ed un ostacolo alla normale ed attuale circolazione nelle aree agricole, interessate dalla cantierizzazione e realizzazione delle opere.

3. Tra il km 8+000 circa e il Km 11+700 circa, il tracciato realizza un **by-pass** del centro abitato di Albinia, scostandosi dal tracciato ferroviario, con una successione di tre curve planimetriche per cui in corrispondenza della curva destrorsa (nel verso delle progressive crescenti), è prevista la realizzazione di un nuovo viadotto sul fiume

Albegna (L=1.233 m) a circa 400 m dal quale , è prevista la realizzazione del nuovo **svincolo di Albinia, disegnato con una tipologia "a trombetta" ribaltata**, con la parte del cappio ubicata sul lato ovest della nuova autostrada, in corrispondenza della corsia di decelerazione della carreggiata nord ; tale svincolo si collega poi alla SR 74 "Maremmana" ed alla viabilità locale (Strada Vicinale del Guinzone) con una intersezione a rotatoria che insiste, in parte, **sul 12 % dei terreni di mia proprietà, aumentando la consistenza della barriera fisica ai margini della stessa.**

4. Il **profilo longitudinale**, Da Km.8+800 a Km.10+300 Dalla progressiva ~ Km.8+800 alla progressiva alla ~ Km.9+5000 il tracciato autostradale si sviluppa in rilevato fino alla spalla Nord del **viadotto** sul Fiume Albegna lungo 1.200 m. e dalla progressiva ~ Km.10+200 alla progressiva ~ Km.10+300 il tracciato autostradale si sviluppa nuovamente in **rilevato**. I due rilevati di approccio al viadotto sopra descritti raggiungono **altezze massime dell'ordine di ~5.0 m** in corrispondenza della spalla Nord e di **~3.5 m in corrispondenza della spalla Sud, insistendo sulla mia proprietà** ed obbligando la circolazione sulla strada locale a compiere un tortuoso percorso, tracciato a "trombetta", per congiungersi con quella a valle del viadotto, a margine dell'abitato di Albinia, **accentuando gli ostacoli visivi e fisici dell'area interessata.**



5. **Nella valutazione degli impatti** delle componenti ambientali, **NON si tiene conto delle realtà paesaggistiche ed economiche, rappresentate da fabbricati e terreni con attività ricettive agroturistiche**, inserite attualmente come caratteristiche peculiari del paesaggio agrario, come definito nel PIT Toscana, scheda 20, della BASSA MAREMMA E RIPIANI TOSCANI, che ha **inserito l'area di Albinia, nella unità di paesaggio della bassa maremma e ripiani tufacei**, al fine di " *salvaguardare la caratteristiche del territorio, socio ambientali ed i rispettivi valori paesaggistici, da salvaguardare, mediante indirizzi di intervento ai quali adeguarsi nei progetti di qualsivoglia intervento di modifica dello stato attuale; Infatti, la piana di Albinia è riconoscibile come paesaggio modellato dai processi di bonifica e caratterizzati da una maglia insediativa e agricola regolare, da un complesso reticolo viario e idraulico e dalla prevalenza di superfici a seminativo*" .

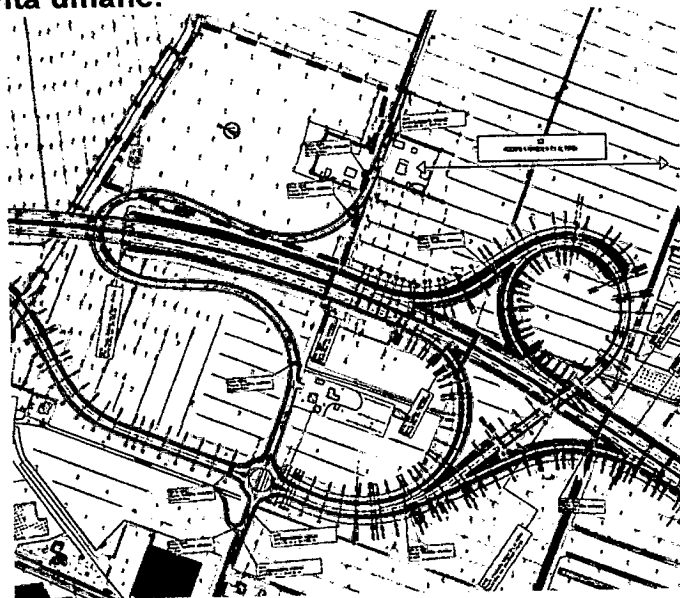
6. Nella valutazione dell'impatto **NON** vengono tenuti in considerazione i caratteri **paesaggistico-ambientali di pregio**, riconducibili al valore storico – testimoniale delle relazioni tra impianto insediativo e paesaggio agrario, ancora caratterizzato da manufatti storico – architettonici legati al controllo delle acque ed alle opere di bonifica.

7. **Non** viene assicurata la **migliore integrazione paesaggistica del tracciato** del corridoio tirrenico e delle opere ad esso connesse, con riferimento agli aspetti idro - geomorfologici, naturalistici, **antropici** e percettivi; anzi, tale integrazione risulta irreversibilmente compromessa, con grave rilevante deterioramento paesaggistico ambientale;

8. **Non** viene **realizzata una integrazione del tracciato** nella trama consolidata della rete viaria esistente della pianura, rispetto alla viabilità storica;

9. In particolare vengono **deturpati e gravemente compromessi, nonché stravolti** gli assetti figurativi del paesaggio agrario plani laziale ( **assetto agrari e insediativi di impianto storico** ) della bonifica, **la permeabilità ecologica e visiva tra il territorio costiero – lagunare e l'entroterra** con l'impossibilità di riqualificare le aree degradate;

10. Il **tracciato dello svincolo si sovrappone** ad una fragile area agricola ove sono attive realtà imprenditoriali che incentivano l'offerta turistico ricettiva, **senza rilevarne la esistenza** e la qualità dei servizi offerti, equiparando l'area di progetto e zone limitrofe ad un deserto antropizzato, da poter modificare con il solo rispetto degli elementi naturali e dell'avifauna, **omettendo assolutamente di valutare anche l'impatto sulle attività umane.**



11. Le **opere di mitigazione** consistenti in piantumazioni ai margini di alcuni elementi del tracciato, in corrispondenza dello svincolo **NON** sono proposte come barriere vegetali fonoassorbenti a salvaguardia dell'edificato, ma solo come allestimento scenografico, con formazione di tappeti erbosi nelle aree residuali, nonostante l'intensità del traffico giornaliero, pari a circa 12.000 / 20.000 automezzi al giorno, parte dei quali, ha la possibilità di immettersi o defluire in corrispondenza dello svincolo di Albinia.

12. Relativamente al **paesaggio antropizzato**, **NULLA è stato previsto per salvaguardare la privacy e la qualità della vita attuale**, con ridotti effetti di rumore, vibrazioni, inquinamento da traffico, da acque di prima pioggia e tenendo conto che l'area del tracciato investe un paesaggio di particolare rilevanza storica, in quanto, **tanto maggiore è il valore paesaggistico di un luogo, tanto meno, in genere, esso può sopportare interventi che lo modifichino**; né sono state valutate le possibili diverse alternative ( **anche opzione ZERO** ) per poter **scegliere la meno impattante**.

13. **manca una valutazione qualitativa delle attività economiche** attuali e del potenziale mercato turistico che verrebbe gravemente compromesso e correlativamente ridotto, ovvero penalizzato dalla realizzazione del Progetto, venendo meno i presupposti del valore / appetibilità di attrazione dei flussi turistici.

14. **manca una valutazione economica del paesaggio antropizzato**, vero e proprio patrimonio, all'interno del quale non solo la vocazione naturale dei terreni, ma anche i beni culturali presenti determinano il **valore delle attività produttive** che vi prosperano in quanto un **crescente rapporto tra l'attività agraria ed il turismo** (agricolo, enogastronomico o culturale) accresce il benessere degli abitanti e garantisce lo sviluppo un'economia sostenibile nel tempo.

15. **manca una valutazione economica ante – post** del paesaggio, in quanto risorsa per uno sviluppo locale sostenibile, come definito dalla Convenzione europea sul paesaggio del Consiglio d'Europa 2000, ove nel preambolo si sostiene che *“Il paesaggio... ..svolge un'importante funzione di interesse generale, sul piano culturale, ecologico, ambientale e sociale .....coopera all'elaborazione delle culture locali e rappresenta una componente fondamentale del patrimonio culturale e naturale d'Europa .....è in ogni luogo un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni....”*

16. **la conseguenza** delle suddette mancanze, profila **un DANNO economico** destinato ad incidere molto significativamente sulla valutazione dell'indennità di esproprio tenendo conto del fatto che, una volta realizzato lo svincolo, scomparirebbero le caratteristiche del paesaggio con perdita del bene paesaggistico ambientale, che **NON consentirebbero la prosecuzione economicamente sostenibile dell'attività agrituristica**, come attualmente avviene, costringendo alla **cessazione** della stessa.

17. Le suddette **motivazioni** erano state rilevate fin dal 2008, da parte di associazioni di categoria, forze politiche, imprenditori e cittadini che, ripetutamente hanno evidenziato l'**incongruenza del tracciato approvato con la realtà economico – sociale del territorio**, ma che non hanno indotto alcuna variazione al tracciato.

18. La **realizzazione degli svincoli cancellerebbe economicamente**, costringendole alla chiusura ed all'abbandono un considerevole numero di strutture turistiche ricettive, **tra le quali quella di proprietà dell'Istante** non solo perché insisterebbe sui terreni attualmente dedicati alla loro attività, ma in futuro renderebbe quanto meno ed eufemisticamente indesiderabile il soggiorno al turista, stretto in una modesta area tra l'autostrada ad alta percorrenza ed il mare, la cui vista sarebbe preclusa dall'altitudine dell'incombente svincolo e dal tracciato autostradale. Inoltre, le attività agro - turistiche della costa, anche se non confinanti con l'autostrada, **nei sei anni annunciati di cantiere aperto, renderebbero tutta l'aera impraticabile** con enormi difficoltà di



collegamento, tali da inibire al turista di soggiornare in quest'area, aumentando i disagi per l'utenza locale che si troverebbe, di fatto, a dover pagare futuri pedaggi anche per raggiungere le località limitrofe al tracciato, che oggi sono invece facilmente raggiungibili mediante la SS 1 Aurelia.

19. **Non sono stati valutati, né rispettati e, quindi violati, i presupposti paesistici deliberati dalla Regione Toscana riferiti alla realtà dell'area periurbana di Albinia, tenendo come riferimenti / invarianti solo quelli relativi all'orografia, idrografia e fattori ambientali quali: aria, suolo, acqua, senza minimamente considerare le aree edificate e relative attività economiche,**

20. **La realizzazione dell'autostrada NON rappresenta, quindi, un'OPPORTUNITA' ma determina solo PENALIZZAZIONI alla struttura socio - economica locale, nonché alle caratteristiche paesistiche in violazione della normativa in materia paesaggistico-ambientale e dei deliberati della Regione Toscana.**

### **Pertanto**

si ritiene che la realizzazione dello svincolo di Albinia, come indicato nel progetto definitivo sottoposto alla valutazione di impatto ambientale, ha come conseguenza un grave **DANNO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE irreversibile, insuscettibile di riparazione e di mero indennizzo del valore residuale per esproprio** di una porzione di aree in proprietà, ma quanto meno da **valutarsi sotto il profilo economico con riferimento ed a ristoro del VALORE COMPLESSIVO del danno per la cessazione forzata della attività** turistico - ricettiva, analogamente a molte altre situazioni esistenti nel territorio del Comune di Orbetello, che verranno pesantemente penalizzate dalla realizzazione del previsto tracciato.

Considerate le sopra estese osservazioni, l'Istante

### **segnala la necessità**

**di non approvare il progetto definitivo dell'Opera e dell'Intervento di cui in premessa, e comunque, di modificare il tracciato degli stessi, facendo salvo l'attuale tracciato dell'Aurelia nel Lotto 5B, Tra il km 8+000 circa e il Km 11+700 circa nel tratto Fonteblanda - Orbetello, svincolo di Albinia nell'area del Guinzone, auspicando migliori e più accurati studi per la progettazione e realizzazione di un percorso alternativo che, salvaguardando il contesto paesaggistico - ambientale, territoriale e socio-economico interessato dall'attuale Opera ed Intervento, non perpetui la violazione delle norme nazionali, delle disposizioni della Regione Toscana in materia paesaggistico - ambientale ed economico-territoriale, né arrechi ingiusto pregiudizio alla proprietà ed alle attività economiche dell'Istante, meglio descritte sopra.**

Ciò, sia nell'interesse pubblico alla realizzazione di una infrastruttura definita strategica con gli interessi (pubblici e) privati, tutti costituzionalmente garantiti e convergenti tra loro, ma con attenzione alla **tutela della proprietà privata, del commercio, dell'industria, dell'agricoltura e del turismo, nonché dei connessi livelli occupazionali**, garantendo salubrità e qualità dell'ambiente e del paesaggio, e

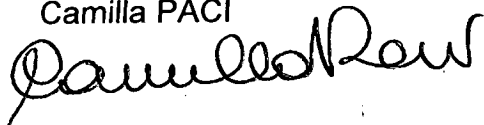
soprattutto preservando la sostenibilità delle iniziative economico-sociali che costituiscono il tessuto del territorio del Comune di Orbetello (GR) e dei comuni limitrofi.

L'Istante, letti gli artt. 165, 166, 167 e 168, del D.Lgs. n. 163/2006, pur consapevole della eccezionalità della richiesta, ma anche dell'ampiezza della rappresentatività socio-economica degli interessi portati nelle presenti osservazioni, **chiede altresì di essere ascoltato nella conferenza di servizi che verrà indetta ed alla quale intende partecipare.**

L'Istante, in ogni caso, si riserva di presentare ulteriori e più dettagliate osservazioni e/o opposizioni successivamente alla non auspicabile pubblicazione del progetto definitivo approvato, ovvero comunque alla conoscenza di ulteriori dettagli dell'Opera e dell'Intervento come da progetto esecutivo, nonché in seguito alla dichiarazione di pubblica utilità e/o all'emissione del decreto di esproprio ovvero all'avvio del procedimento di immissione in possesso e/o di ogni altro atto o provvedimento della procedura espropriativa.

Salvo ogni diritto e azione in sede giurisdizionale avverso i summenzionati atti e/o provvedimenti, e il risarcimento di tutti i danni diretti ed indiretti, patrimoniali e non patrimoniali, anche in ragione delle caratteristiche della proprietà e/o delle attività economiche sopra descritte, al fine di rendere già da oggi edotte le procedenti Autorità e il concessionario / aggiudicatore della dannosità delle loro scelte e relativi comportamenti.

Camilla PACI



Roma, 26 gennaio 2017