

**Michele Greco**

CN = Greco Michele  
O = non presente  
C = IT

**m\_ante DVA REGISTRO UFFICIALE.I.0001819-30-01-2017**

**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](mailto: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](mailto:autostradatirrenica@pec.tirrenica.it)

Spett.le

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

Piazza Duomo 10  
50123 – Firenze

PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:protocollo@pec.comuneorbetello.it)

**OGGETTO: Autostrada A12 (lotto 5B) – 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 per il Consorzio Campolungo 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.**

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in nome e per conto di **Consorzio Campolungo** (C.F. 91019230530), in persona del Presidente e legale rappresentante *pro tempore* Arch. Lindo Bondoni, il quale sottoscrive la nota di deposito cui il presente documento è allegato facendolo proprio in ogni sua parte, 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 l'esponente intende presentare osservazioni sotto un duplice profilo:

- a)* nella qualità di Consorzio che riunisce numerosi soggetti espropriandi, 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 soggetto portatore 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***

La società Ittica Commerciale srl; la società I.C.I. Finanziaria spa; la società Danei snc di Danei Nunzio e Anichini Vittoria; il Sig. Lubrano Luigi; la società I.P.A.T. snc di Grisostomi, Giunti & Bibbiani; la società Plurigest srl; la società Principe Uno dei F.lli Carrino snc; la ditta individuale Punto Infissi di Barbini Fabio; la

ditta individuale R.C. di Bracci Carlo; la società G.I.A.V.A. srl; la società Collezioni srl; la società G.I.A. gestione immobiliare argentario srl; la società Immobiliare Vela srl; la società Bini Fulvio di Bini Lorella & C. sas; il Sig. Sclano Enzo nato a Monte Argentario (GR) il 15.10.1952 residente in Monte Argentario (GR) (C.F.SCLNZE52R15F437Z); Tre.Ci srl, proprietaria delle particelle; Agrileasing – banca per il leasing delle banche di credito cooperativo/casse rurali ed artigiane – spa con sede in Roma Via Lucrezia Romana nn.41/47 (C.F.02820100580), per una superficie complessiva di mq 84.905, tutte site in Orbetello (GR) loc. Campolungo, fanno parte del Consorzio Campolungo.

Il Consorzio rappresenta oltre il 75% delle proprietà dell'area Campolungo ed è stato costituito (con atto rep. n. 68889 racc. n. 13985 del 17.03.2006 rogato dal dr. Ugo Panuccio notaio in Orbetello) allo scopo - tra l'altro - di coordinare le attività finalizzate alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria a servizio delle strutture artigianali e/o commerciali dell'area di Campolungo (oltre che assistere i consorziati fino al momento in cui le stesse saranno consegnate al Comune di Orbetello; *cf.* statuto, art. 3.2. lettere *f*) e *g*).

In ossequio agli scopi statutari, il Consorzio Campolungo ha predisposto un progetto di Piano di recupero finalizzato a: la realizzazione di un'adeguata rete infrastrutturale e di servizi; il reperimento delle aree necessarie per soddisfacimento degli standard minimi previsti dal D.M. 1444/68 in conformità con le prescrizioni urbanistiche vigenti; gli interventi di messa in sicurezza

della viabilità (realizzazione di corsia di decelerazione e accelerazione con eliminazione delle immissioni a raso sulla S.S. Aurelia; realizzazione di viabilità interna a doppio senso di marcia). Con delibera C.C. n. 57 del 06.09.2007 il Piano di recupero per la messa in sicurezza e la riqualificazione urbanistica ambientale dell'area è stato adottato dal Comune di Orbetello ai sensi dell'art. 69 della LR 1/2005; l'approvazione dello stesso è arrivata con delibera C.C. n. 7 del 10.03.2008.

Come specificato nella relazione dell'Arch. Lindo Bondoni, Presidente del Consorzio, allegata alle presenti osservazioni (alla quale si rinvia per ogni dettaglio), i proprietari delle singole attività - per il tramite del Consorzio - si sono fatti carico della progettazione e realizzazione delle opere previste nel Piano di recupero (**all. 1**).

Il tutto, per un costo complessivo di euro 1.778.273,98, con impegno di spesa (assoggettato a fidejussione bancaria il cui costo è pari a euro 10.000,00/anno) distribuito tra gli aderenti al Consorzio attraverso l'individuazione di quote millesimali determinate sulle singole superfici di proprietà (ciò che ha determinato uno straordinario sforzo economico per i singoli imprenditori aderenti al Consorzio, i quali sono peraltro stati costretti a farsi carico in corso d'opera anche delle quote che alcuni di loro non sono stati in grado di sostenere, causa la sopravvenuta gravissima crisi economica).

Nonostante tutte le difficoltà, i lavori si possono considerare conclusi; l'area è oggi perfettamente agibile e pronta a rispondere alle esigenze di sviluppo imprenditoriale delle attività che in essa hanno finalmente trovato una adeguata sistemazione (*cf.* all. 1).

Alcuni degli aderenti al consorzio hanno già sfruttato la possibilità di dare vita a nuove attività commerciali, grazie alle opere realizzate ed agli standards urbanistici soddisfatti, mentre altri hanno già depositato istanze in tal senso.

*Profili di lesività del progetto - grave danneggiamento delle proprietà immobiliari - illogicità e ingiustizia manifesta della scelta progettuale - carenza di istruttoria; travisamento dei presupposti; illogicità; contraddittorietà; travisamento dello stato dei luoghi; erronee misurazioni; erronea progettazione; violazione e falsa applicazione delle Linee Guida ITALFERR 1999 per la sicurezza nell'affiancamento strada-ferrovia, così come riprese dal Manuale di progettazione di RFI, parte 2, sez. 3 – violazione e falsa applicazione del D.M. n. 6792 del 5.11.2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade)*

Il pregiudizio che sarà arrecato agli immobili di proprietà dei consorziati ed alle loro attività sarà potenzialmente irreparabile, giacché il progetto di SAT ha previsto il transito del tracciato autostradale esattamente al di sopra delle opere di urbanizzazione recentemente realizzate dal Consorzio Campolungo, con conseguente:

- perdita degli standards urbanistici, *sub specie* di parcheggi pubblici indispensabili per la realizzazione di nuove attività artigianali e commerciali e per la prosecuzione di quelle esistenti, così come previsto dal D.M. 1444/1968 (per un

totale di mq 3.747,86 di standard di verde pubblico e 1778,07 mq di parcheggi soppressi. Con la precisazione che, a fronte di detta soppressione, non è possibile in alcun modo reperire altrove detti standards in considerazione della quasi completa saturazione dell'area (per i conteggi dettagliati v. relazione Bondoni allegata; *cfr.* all. 1);

- riduzione della quota commerciale realizzabile sul terreno residuo, come risultante dalla sottrazione delle opere di urbanizzazione;
- soppressione della viabilità posta tra gli immobili e la ferrovia, indispensabile per consentire l'accesso alle attività produttive ivi collocate (alcune delle quali rimarranno, di fatto, intercluse);
- demolizione di tutte le opere di urbanizzazione primaria collocate nella fascia posta tra i fabbricati e la ferrovia tra cui, oltre all'illuminazione, l'intera fognatura e la relativa stazione di pompaggio.

Ciò nonostante, nel piano particellare d'esproprio e negli elaborati progettuali che inquadrano il tracciato nell'area di Campolungo, SAT non ha dato minimamente atto dell'intervenuta realizzazione delle predette opere ed anzi ha proceduto a censire ogni singolo lotto come se si trovasse nella condizione preesistente, e cioè in assenza di tutte le opere realizzate in esecuzione del piano di recupero dell'area.

In altre parole, SAT è intenzionata ad appropriarsi delle opere di urbanizzazione appena realizzate (pronte ad essere cedute al

Comune di Orbetello, come da convenzione sottoscritta tra le parti), indennizzando i proprietari dei singoli lotti sulla base del mero valore attribuito al terreno, senza tenere minimamente conto non solo della perdita di potenzialità data dalla sensibile riduzione degli standards, ma neanche delle cospicue somme investite dagli imprenditori per la realizzazione delle opere.

C'è di più.

Dal punto di vista strutturale, l'intervento previsto viola non soltanto le regole tecniche vigenti in materia di costruzione di opere infrastrutturali, ma anche i principi minimi di sicurezza nella progettazione di opere stradali in affiancamento alla linea ferroviaria. A rilevare, in particolare, sono le Linee Guida ITALFERR 1999 per la sicurezza nell'affiancamento strada-ferrovia, così come riprese dal Manuale di progettazione di RFI, parte 2, sez. 3, oltre al D.M. n. 6792 del 5.11.2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade).

Sotto altro profilo, le misurazioni contenute negli elaborati progettuali depositati da SAT, sul punto, risultano peraltro manifestamente erranee.

La violazione della normativa tecnica testé richiamata e le erranee misurazioni (con conseguente erronea progettazione) sono dimostrate nella relazione tecnica a firma del Dr. Simone La Spada, ingegnere civile specializzato in infrastrutture e trasporti con dottorato di ricerca nella stessa materia conseguito presso l'Università degli Studi Roma Tre ed esperienza consolidata in progetti di ingegneria stradale a supporto delle attività svolte da

organizzazioni internazionali, al quale l'Associazione Colli e Laguna di Orbetello, da tempo impegnata nella difesa del territorio, ha chiesto di sottoporre a valutazione critica, sotto il profilo strutturale, gli elaborati depositati da SAT (la relazione dell'Ing. La Spada è stata depositata in allegato alle osservazioni presentate dall'Associazione Colli e Laguna e ad essa si rinvia).

Ebbene, con riferimento all'attraversamento dell'area di Campolungo, l'Ing. La Spada – a seguito di rilievi svolti sul posto – ha dimostrato che, sovrapponendo i dati del rilievo effettuato con le distanze riportate negli elaborati progettuali, emerge una chiara incompatibilità tra lo spazio disponibile e quello richiesto per la realizzazione del tracciato autostradale (e opere complementari).

In particolare, la distanza minima misurata dall'Ing. La Spada tra alcuni fabbricati posti nel complesso di Campolungo ed il binario esterno della linea ferroviaria Roma-Pisa *“risulta pari a 38,43 metri, a fronte di 40,5 metri identificati nell'elaborato progettuale “sezioni caratteristiche (STD400)”*.

Come dato vedere, molto semplicemente, non vi è lo spazio fisico necessario per accogliere un'opera di tale ampiezza.

Anche ad ammettere che spazio vi sia (e così non è) per incastrare (letteralmente) l'autostrada tra ferrovia e fabbricati di Campolungo (all'interno dei quali, è opportuno precisare, lavorano tutti i giorni decine e decine di persone), non vi sarebbe comunque alcuno spazio residuo per ricollocare le opere di urbanizzazione attualmente presenti nell'area che sarà occupata dalla sede autostradale, ivi compresa la fognatura (escludendo, per ovvi motivi, che

quest'ultima possa essere collocata al di sotto degli immobili a ridosso dei quali – a poche decine di centimetri – sarà realizzata la corsia nord dell'autostrada, senza alcuna possibile via di fuga o margine di sicurezza in caso di incidenti).

Insomma, la realizzazione dell'autostrada nella zona posta tra gli immobili e la ferrovia avrà come effetto diretto e immediato quello di distruggere completamente la rete infrastrutturale sopra menzionata, essendo l'opera in progetto collocata proprio sopra l'area destinata ad accogliere i parcheggi, l'anello di collegamento al resto dell'area e gli accessi alle singole proprietà.

Quanto alla normativa tecnica in materia di affiancamento strada-ferrovia sopra richiamata, l'Ing. La Spada rileva il mancato rispetto delle prescrizioni contenute nel manuale di progettazione di RFI, dal momento che il progetto “*non sembra contenere nessuna evidenza rispetto ai temi dell'interferenza visuale cinetica e dell'invasione della sede ferroviaria*”.

L'illogicità e l'ingiustizia manifesta del progetto oggi osservato (unite a tutti i profili di illegittimità che si andranno *infra* ad esaminare) risultano ancor più inaccettabili, avuto in mente quello che il progetto preliminare prevedeva per le proprietà dei consorziati, *id est* – come accennato – la trasformazione dell'Aurelia in strada parco (con riduzione da 4 a 2 corsie), la definitiva riconversione cioè dell'area ad oasi recettiva di alta qualità con profili di unicità dal punto di vista ambientale-paesaggistico (considerata la presenza di aree protette nell'immediata vicinanza e di siti di interesse regionale e comunitario a poche centinaia di metri).

Per quanto concerne il danno che – nella denegatissima ipotesi di approvazione – tale progetto comporterebbe alle proprietà degli esponenti, questo è difficilmente quantificabile, tanta e tale ne è l'entità.

E' francamente inammissibile la distruzione di una gran parte delle opere di urbanizzazione primaria, del costo di quasi due milioni di euro interamente sostenuto da privati, quando – ripetesi - il progetto preliminare (sommo paradosso) prevedeva la trasformazione della s.s. Aurelia in strada parco.

Non solo con il definitivo si sovverte la filosofia portante del progetto preliminare (ciò che di per sé vizia insanabilmente il progetto oggi osservato, come avremo modo di vedere in seguito) ma si violano tutti gli strumenti di pianificazione comunale (Piano strutturale; regolamento urbanistico), provinciale (PTC) e regionale che avevano recepito al proprio interno gli interventi realizzati (e realizzandi) nell'area, oggi sostanzialmente annullati per effetto dell'opera in progetto (sul punto v. più diffusamente *infra*).

Oltre ed indipendentemente dal pregiudizio patrimoniale causato dagli atti ablativi e dalla localizzazione delle opere in progetto *per se*, la maggiore voce di danno che sarà causata alle attività degli osservanti è data dallo stravolgimento complessivo dell'assetto urbanistico dell'area, che da zona produttiva e commerciale di massimo pregio (pregio acquisito - beninteso - per effetto dei cospicui investimenti dei consorziati) verrà trasformata in corridoio ad alta densità di traffico di scorrimento (che mal si concilierà con il flusso degli utenti delle strutture ivi presenti, considerata anche la

mancanza di spazio per i parcheggi e per l'accesso alle attività poste lato-ferrovia).

Tenuto conto della forte esposizione con gli istituti di credito maturata per sostenere gli investimenti effettuati per la realizzazione delle opere sopra menzionate, è evidente che una seppur minima flessione del fatturato annuo dei consorziati potrà rivelarsi potenzialmente irreparabile (e inevitabilmente, nella denegata ipotesi di approvazione del progetto osservato, tale flessione si verificherà).

*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)*

Come noto, 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, 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 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: [...] nel tratto Albinia-Orbetello, in caso di interferenza con gli insediamenti ed in particolare nell'area di Campolungo rispetto alle attività artigianali e industriali presenti, dovranno essere verificate a livello di progettazione definitiva le soluzioni più idonee a mitigare l'impatto con alcuni edifici più direttamente interessati.*”

Valeva la pena riportare integralmente le conclusioni della delibera G.R. Toscana n. 916/2013, 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 consulenti tecnici di parte incaricati dall'Associazione Colli e Laguna, 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 la prescrizione sopra richiamata, estremamente chiara: con riferimento alle attività artigianali presenti nell'area di

Campolungo, SAT avrebbe dovuto verificare a livello di progettazione definitiva *“le soluzioni più idonee a mitigare l'impatto con alcuni edifici più direttamente interessati”*, e così non è stato.

Tale previsione viene da lontano: invero in tutte le delibere che hanno preceduto la 916/2013, nelle quali la Regione Toscana ha dato a SAT indicazioni precise su come avrebbe dovuto essere sviluppata la variante sul lotto 5B, quella della **salvaguardia dell'insediamento di Campolungo** è stata una previsione univoca e costante (ribadita anche dal Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio con la nota prot. 154713, richiamata nella delibera 916/2013, nella quale tra le criticità del progetto in affiancamento alla ferrovia è espressamente indicata *“la forte interferenza con il paesaggio quotidiano delle aree urbane, in particolare con l'area di Campolungo”*).

Il motivo di tale attenzione da parte della Regione Toscana all'area di Campolungo è autoevidente: trattasi di zona di valore strategico dal punto di vista produttivo e artigianale considerati anche i fortissimi investimenti che i proprietari delle attività ivi presenti – riuniti in consorzio – hanno effettuato allo scopo di mettere in sicurezza l'area, dal punto di vista della viabilità di complemento alla S.S. Aurelia, e di dotarla di strutture idonee a garantire gli standards urbanistici necessari per il suo ulteriore sviluppo.

D'altra parte, come avremo modo di vedere più diffusamente nel punto che segue, sono stati proprio il Comune di Orbetello e la Provincia di Grosseto a richiamare l'attenzione della Regione Toscana sul valore strategico dell'area di Campolungo, nelle delibere

dell'ottobre 2013.

*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, questi sono contenuti nella delibera n. 291 del 4 ottobre 2013, e di seguito schematicamente riassunti:

- il tracciato è devastante rispetto ai contesti urbani poiché prevede la demolizione di molte abitazioni in loc. Orbetello Scalo, “*si sovrappone pericolosamente all'area artigianale di Campolungo*”, demolendo le urbanizzazioni (punto 8);
- la zona di Campolungo è citata anche ai punti 11 e 12 della delibera del Comune di Orbetello, nella quale si denunciava – già nel 2013 – il rischio che il tracciato proposto non consentisse più “*i piani di lottizzazione già previsti (Campolungo)*”;
- ancora su Campolungo, al punto 17 della delibera si torna a denunciare il mancato rispetto delle distanze di sicurezza tra ferrovia e attività artigianali esistenti e la inevitabile demolizione dei parcheggi e dei piazzali “*fondamentali per le attività produttive*”.

E' curioso notare come **tutti** i punti testé richiamati – che sono peraltro presenti anche nella delibera della Provincia di Grosseto n. 182 del 1 ottobre 2013 – siano stati sistematicamente disattesi 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'area di Campolungo.

*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 Brancazzi, 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 co-responsabile scientifico dell'invariante IV: i caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali).

Il Prof. Baldeschi ha svolto uno studio di straordinario valore dal punto di vista scientifico, passando al setaccio tutti gli elaborati depositati da SAT aventi rilevanza, dal punto di vista paesaggistico; gli stessi sono stati inoltre messi a confronto con la realtà territoriale, a seguito di sopralluoghi effettuati lungo il tracciato del lotto 5B (*cf.* 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, il quale ha dimostrato come SAT non abbia predisposto alcuno strumento di effettiva tutela, dal punto di vista idraulico ed idrogeologico, per tutta la fascia che va da Albinia ad Ansedonia (nella quale è ricompresa l'intera area di riferimento del Consorzio Campolungo).

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 allegata 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”, “modificazione dell’assetto percettivo...”, “dei caratteri strutturanti del territorio agricolo”) non tiene assolutamente conto dell’impatto degli svincoli, riportando l’assenza di impatti anche quando questi sono palesi. Rispetto alle carenze dei riferimenti al Piano paesaggistico fin qui richiamate, si ricorda che il Piano paesaggistico regionale comprende fra diversi documenti un apposito elaborato dedicato a ciascun Ambito di paesaggio, in questo caso l’Ambito Bassa Maremma e Ripiani tufacei. Rispetto ai contenuti di valenza esplicitamente normativa dell’elaborato*

*d'Ambito, nella Relazione paesaggistica vengono riportati soltanto gli obiettivi di sintesi definiti dal piano per l'ambito di paesaggio in questione, ma non le relative direttive, che sono assai più incisive e dettagliate, e nemmeno gli indirizzi per le politiche riferiti a ciascuna invariante strutturale (a questo proposito è scorretta anche la continua citazione del fatto che il Pit avrebbe assunto valenza paesaggistica soltanto a partire dal 2015, dal momento che le salvaguardie del piano adottato sono diventate operative nel luglio 2014). Che si tratti di un 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** cosparso di resti archeologici.

A dimostrazione di come SAT non abbia minimamente considerato lo straordinario patrimonio archeologico presente nell’area, arrivando in alcuni casi a progettare il transito di complanari immediatamente a ridosso ovvero addirittura sopra reperti archeologici di grande valore, si consideri il tracciato della complanare in uscita da Orbetello direzione Ansedonia.

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

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

Per maggiori dettagli (anche fotografici) si rinvia alle relazioni tecniche dell'Ing. La Spada e del Geom. Tellini 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 allegate alle presenti osservazioni (dalle quali emerge una verità diametralmente opposta rispetto a quella rappresentata da SAT, e cioè che per limiti fisici, territoriali, ambientali, urbanistici, paesaggistici, naturalistici e normativi l'unica soluzione praticabile, nel caso di specie, sia proprio quella dell'opzione zero).

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

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

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

Tale mancanza non appare di poco conto, traducendosi, al

contrario, in un gravissimo difetto dell'intera istruttoria del procedimento VIA.

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

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

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

Tuttavia, tale eventualità non è stata in alcun modo presa in considerazione dalla proponente.

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

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 co. 6 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., preso atto di tutto quanto sopra emancipato, tenuto conto dei pareri sfavorevoli espressi dalle amministrazioni locali, considerato lo straordinario valore ambientale e paesaggistico dell'area interessata dal progetto e gli interessi sociali coinvolti, si chiede l'indizione di un'inchiesta pubblica per l'esame dello studio di impatto ambientale, dei pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini e delle associazioni quali quella esponente. In subordine, ex art. 24 co. 8 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., si chiede che il proponente venga chiamato, prima della conclusione della fase di valutazione, ad un sintetico contraddittorio con i soggetti che hanno presentato osservazioni.

\*\*\*

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

**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 e di rinunciare, per l'effetto, all'attuazione della previsione della viabilità che interessa i terreni 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 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 procedurali a venire, senza acquiescenza alcuna agli atti fin qui adottati.

In allegato:

- relazione tecnica di supporto Arch. Lindo Bondoni.

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

Proprietà: Consorzio Campolungo

Località: Campolungo

## **RELAZIONE**

## **Descrizione storica, fisica, sociale e patrimoniale**

La vicenda dell'area di Campolungo si snoda attraverso un arco temporale che vede i suoi inizi nella stesura del P.R.G. del Comune di Orbetello, risalente agli ultimi anni '70.

In tale Piano l'autorizzazione agli interventi edilizi nella zona, fu subordinata alla redazione e successiva approvazione di uno strumento urbanistico preventivo (Piano di Lottizzazione) che definisse l'assetto complessivo dell'area, individuandone all'interno le quantità minime di spazi pubblici previsti dal D.M. 1444/68.

Con l'approvazione di tale strumento fu, in qualche modo, imposto ai proprietari delle aree interessate dal Piano di procedere, prima al frazionamento (se pur non alla immediata cessione) delle aree che nello stesso concorrevano al soddisfacimento degli standard pubblici, successivamente alla sottoscrizione di apposita fideiussione a garanzia degli adempimenti previsti nella Convenzione allegata al Piano.

La funesta prassi di rilasciare le autorizzazioni alla edificazione prima della realizzazione delle opere di urbanizzazione, determinò le condizioni per un progressivo saturamento edilizio dell'area senza che si procedesse in alcun modo alla attuazione delle previsioni del Piano di Lottizzazione (se non rispettando la perimetrazione dei lotti edificatori), lasciando quindi l'area priva di un qualsivoglia sistema di rete infrastrutturale.

Ciò nella colpevole assenza della Amministrazione Comunale che non provvedendo, in tale situazione, né alla sospensione del rilascio delle autorizzazioni alla edificazione, né alla revoca delle agibilità, né alla escussione della fideiussione, lasciò che i termini di validità del Piano di Lottizzazione decadessero.

Con la redazione della Variante Generale al P.R.G. del Comune di Orbetello l'intera zona, classificata come Nucleo 11 – Zona D2, fu sottoposta a norme che ne regolamentavano la edificazione, assentendola tramite intervento edilizio diretto.

L'area, non più assoggettata quindi a strumento urbanistico preventivo, continuò ad essere edificata sulla base di singole concessioni edilizie rispettando comunque, in qualche modo, i frazionamenti scaturenti dal richiamato Piano di lottizzazione.

In una situazione, quindi, generalmente degradata, tale fatto permise di mantenere almeno un certo ordine edilizio, che non serviva comunque a recuperare un livello accettabile di qualità dell'insediamento, se non rispetto a parte dei lotti sul fronte Aurelia.

Ciò era ancor più aggravato dalla pericolosità rappresentata dagli accessi a raso sulla stessa S.S. n°1 Aurelia, soprattutto in relazione alle caratteristiche dei mezzi che hanno spesso necessità di spazi di manovra non certo esigui.

Con l'elaborazione del Piano Strutturale, l'elemento di palese contraddizione, sia rispetto ai valori ambientali dell'area che alla qualità dell'insediamento produttivo, determinato dalle caratteristiche di zona non urbanizzata ma, ormai, quasi completamente edificata, indusse l'Amministrazione Comunale a sospendere il rilascio dei Permessi a costruire.

Su tale provvedimento, il TAR della Toscana, accolse l'impugnativa avanzata dai proprietari.

L'Amministrazione Comunale sollecitò, quindi, la presentazione di un progetto complessivo teso alla riqualificazione dello schema insediativo, alla individuazione degli standard pubblici e alla messa in sicurezza dell'intera area, rispetto al traffico veicolare da e per l'Aurelia.

Su tale sollecitazione gran parte dei proprietari delle aree provvidero alla costituzione di un Consorzio che si fece carico della elaborazione di una prima ipotesi progettuale, immediatamente presentata alla attenzione della Amministrazione per la acquisizione di un parere preventivo sulla sua coerenza con i presupposti di cui sopra.

Il Piano di Recupero, approvato con Del. C.C. n°7 del 10/03/2008, si poneva quindi l'obiettivo, pur parziale, di una riqualificazione dell'area, mettendo in atto una serie di operazioni che consistevano essenzialmente in:

- interventi di dotazione di una adeguata rete infrastrutturale e di servizi
- reperimento delle aree per il soddisfacimento degli standards minimi di legge
- interventi di messa in sicurezza della viabilità

In particolare, passando al dettaglio degli interventi, si prevedeva:

### **Interventi di dotazione di una adeguata rete infrastrutturale e di servizi**

Era prevista la realizzazione di una viabilità interna di larghezza di ml. 8,00 adeguatamente pavimentata con marciapiedi laterali di dimensioni e caratteristiche tali da consentirne la percorribilità anche alle persone diversamente abili; al di sotto di questa era prevista la posa in opera della rete dei servizi che consisteva essenzialmente nelle seguenti opere :

- rete di smaltimento delle acque nere con allaccio alla pubblica fognatura già realizzata lungo l'argine della ferrovia
- rete di smaltimento delle acque bianche e loro collettamento ai corpi ricettori individuati nei due fossi lungo la statale Aurelia e lungo l'argine della ferrovia
- rete della pubblica illuminazione
- rete di distribuzione acqua potabile con allaccio all'acquedotto pubblico
- rete di distribuzione energia elettrica per utenze private
- rete di distribuzione gas metano
- rete di distribuzione Telecom

### **Reperimento delle aree per il soddisfacimento degli standards minimi di legge**

Al fine di valutare la quantità di spazi pubblici effettivamente necessari, si era proceduto alla determinazione della superficie fondiaria dell'area perimetrata dal Piano di Recupero.

All'interno di ognuno dei lotti individuati nell'area era stata inoltre ipotizzata la realizzazione di una attività commerciale di vicinato, con superficie di vendita, quindi, inferiore a mq. 250, decurtando la superficie complessiva di tali attività da quella fondiaria.

All'area artigianale così risultante si era applicato il parametro 0,10 per il soddisfacimento degli standards, mentre a quella commerciale il parametro 0,80 con la dotazione minima del 50% della superficie così ottenuta, per parcheggi pubblici.

I risultati di tali operazioni evidenziavano il rispetto degli standards relativi alle aree per parcheggi pubblici e la carenza, invece, dell'area pubblica complessivamente richiesta a fronte, comunque, di una consistente

quota di aree per la viabilità che, pur non potendo concorrere alla formazione degli standards, dovevano essere oggetto di cessione alla Pubblica Amministrazione.

Considerando, quindi, le caratteristiche dell'area oggetto di intervento dove il realizzato sviluppo urbanistico lascia pochi spazi alla definizione di un tessuto edilizio organico rispetto alla completa dotazione di standards, si ritenne giustificato adottare la monetizzazione di quella parte degli stessi, il cui reperimento risultava del tutto impossibile, procedendo alla stesura di specifica Perizia di stima del valore delle aree da monetizzare, di seguito dettagliata.

“

#### ***CALCOLO DELLA SUPERFICIE DEL LOTTO***

*Catastralmente l'area è distinta al NCEU al Fg. 39 p.lle 100-101-282-381-382-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-479-480-481-482-483-484-487-488-491-492-493-496-497-498-499-500 per una superficie complessiva di mq.84.905,00 così quantificata:*

<i>Particelle</i>	<i>Superficie lotto</i>
<i>100-101-282</i>	<i>10.030,00</i>
<i>479-480</i>	<i>9.940,00</i>
<i>499 - 500</i>	<i>4.450,00</i>
<i>496-497-498</i>	<i>4.840,00</i>
<i>464</i>	<i>4.301,00</i>
<i>465</i>	<i>1.469,00</i>
<i>468-469</i>	<i>4.090,00</i>
<i>491-492-493</i>	<i>4.090,00</i>
<i>472-473-474</i>	<i>3.670,00</i>
<i>466-467</i>	<i>5.690,00</i>
<i>481-482</i>	<i>4.770,00</i>
<i>487-488</i>	<i>9.990,00</i>
<i>483-484</i>	<i>5.220,00</i>

470-471	9.765,00
381-382	2.725,00
Totale	84.905,00

## **DATI METRICI**

### **CALCOLO DELLA SUPERFICIE E DELLA VOLUMETRIA DI INTERVENTO**

Al fine della determinazione degli standards devono essere prese in considerazione le varie tipologie di attività insistenti e previste nell'area, attribuendo loro la quantità di dotazioni minime previste dal D.M. 1444/68, secondo il seguente schema:

VERIFICA STANDARD URBANISTICI (ai sensi del D.M. 1444/68)

Superficie lotti (v. Tabella) mq. 84.905,00

Superficie commerciale ammissibile mq. 250,00 x n° 15 lotti = mq. 3.750,00

Superficie artigianale/industriale mq. 84.905,00 – mq. 3.750,00 = mq. 81.155,00

Standards artigianali mq. 81.155,00 x 0.10 = mq. 8.116,00

Standards commerciali mq. 3.750,00 x 0.8 = mq. 3.000,00

TOTALE STANDARDS RICHIESTI mq. 11.116,00

Superficie minima da destinare a parcheggi mq. 3.000,00/2 = mq. 1.500,00

STANDARDS DI PIANO

Totale parcheggi da 1 a 9 = mq. 3.513,50

Totale verde da 1 a 18 = mq. 5.165,15

TOTALE SPAZI PUBBLICI DI PIANO mq. 8.678,65 (esclusa la viabilità)

DIFFERENZA DA MONETIZZARE mq. 2.437,35

### **CRITERIO DI STIMA**

La stima che segue viene condotta tenendo conto dell'edificabilità dell'area in oggetto in relazione all'entità del volume edilizio; quindi si ricercherà il valore di mercato del terreno che ha la potenzialità edificatoria pari al terreno oggetto del PdR.

Il **Valore Venale** del bene è rappresentato dal giusto prezzo che avrebbe avuto l'immobile in una libera contrattazione di vendita.

Per ricercare tale giusto prezzo si adotterà il procedimento analitico di stima delle aree edificabili che si elaborerà considerando l'area come un bene di produzione dal quale, con l'applicazione di un capitale equivalente al costo di trasformazione, si ottiene il prodotto edilizio.

Se pertanto si esprime con **VA** il valore dell'area, con **K** il costo di trasformazione e con **RM** il valore dei fabbricati, risulta :

$$VA = RM - K$$

Per quanto sopra questa relazione esprimerà il criterio di trasformazione di un bene economico.

Quindi nell'ipotesi di regime perfettamente concorrenziale e di equilibrio di lungo periodo, il valore di mercato di un'area edificabile coincide con il valore di trasformazione.

In sintesi, il più probabile valore di mercato di un'area edificabile risulterà dalla differenza tra i ricavi di mercato dei fabbricati finiti (**RM**) ed il costo di costruzione (dei fabbricati stessi e delle opere di urbanizzazione) comprensivi di interessi e del "**PROFITTO NORMALE**", scontando all'attualità tale differenza in previsione della durata della trasformazione e cioè del tempo di costruzione.

Quanto sopra in formula sarà espresso da :

$$VA = \frac{RM \times (1-U) - (CC+CUP)}{0,105 + (1+r)^{\circ}}$$

dove :

VA : Valore dell'area edificabile

RM : Ricavi di mercato

U : Utile dell'imprenditore (variabile dal 10% al 30%, si assumerà il 15%)

CC : Costo di Costruzione

r : tasso di remunerazione di investimenti ordinari a medio termine = 0,085

° : numero degli anni necessari per la realizzazione dell'intervento, in condizioni ordinarie (si assume uguale alla durata del Permesso di Costruire)

In particolare per la determinazione dei ricavi di mercato (**RM**) occorre conoscere la superficie utile vendibile (**SUV**) alla quale verrà applicato il prezzo medio di vendita in dipendenza del tipo di destinazione.

Dai dati del PdR abbiamo che la superficie utile assomma a mq. 365.02

Il calcolo del più probabile ricavo di mercato è dato da :

$$RM = SUV \times P$$

Dove :

SUV = Superficie utile vendibile

P = prezzo medio di vendita al mq. di superficie utile di un edificio di nuova costruzione rilevabile da indagini di mercato, per immobili con caratteristiche simili ed in dipendenza dalla destinazione

A tal fine si determina in € 1.250,00 il prezzo medio di vendita al mq. di superficie utile, della costruzione chiavi in mano, compresi allacci e mq. 67.744,00 (area complessiva edificabile come da planimetria allegata) x 35% (rapporto di copertura) = mq. 23.710,00 la superficie utile vendibile .

Quindi :

$$RM = mq. 23.710,00 \times €/mq 1.250,00 = € 29.637.500,00$$

Il costo di costruzione (CC) per fabbricati simili ammonta a €/mq 900,00 comprensivo di sistemazioni esterne, spese tecniche progettuali e direzione dei lavori, adempimenti legge sismica, D.Lgs 494/96, oneri per l'allacciamento, oneri concessori e quanto altro necessario.

Pertanto :

$$CC = mq. 23.710,00 \times €/mq 900,00 = € 21.339.000,00$$

L'incidenza delle opere di urbanizzazione primaria, spese tecniche ed oneri fiscali ammonta a

€ 1.754.976,60 (v. Quadro Economico di Spesa).

Tenuto conto di quanto sopra esposto, il valore complessivo dell'area edificabile (VA) risulta :

$$€ 29.637.500,00 \times (1 - 0,15) - (€ 21.339.000,00 + € 1.754.976,60)$$

$$VA = \frac{\quad}{\quad} = € 1.490.858,70$$

4

$$0,105 + (1 + 0,085)$$

$$VA/mq = € 1.490.858,70 : mq 84.905,00 = €/mq 16,58$$

Pertanto il valore di mercato della superficie di terreno da adibire a standards urbanistici (verde pubblico) ex D.M. 1444/68, da monetizzare, risulta complessivamente :

$$mq. 2.437,35 \times €/mq 16,58 = € 40.411,26$$

"

### **Nuove costruzioni**

Era previsto il completamento dei lotti non ancora edificati con la conferma, per i progetti non ancora presentati, delle indicazioni e prescrizioni delle N.T.A. dello strumento urbanistico allora vigente.

Per i progetti già presentati ed in corso di definizione, se ne subordinava l'approvazione alla sola verifica del non interessamento delle aree di cui al punto precedente, dei parametri riferiti alla L.122/89 ed ai rapporti di permeabilità così come definiti dalla D.C.R. 21/06/1194 n° 230, secondo gli schemi allegati al Piano di Recupero in una specifica Tavola.

### **Interventi di messa in sicurezza della viabilità**

Il progetto, come già detto, aveva preso in particolare attenzione l'aspetto relativo alla pericolosità di connessione da e per la statale Aurelia.

In tal senso si operò per la costituzione di un unico accesso e di una unica uscita sulla stessa statale, dotati di corsia di decelerazione e accelerazione, eliminando, quindi, la gran parte delle immissioni a raso.

Da tale sistema ingresso/uscita si diramava la viabilità interna a doppio senso (larghezza ml. 8,00) che permetteva la fruizione di tutto il sistema dei parcheggi pubblici e l'agevole accesso ai lotti interni e a quelli lungo la ferrovia.

Al limite nord del Piano, sempre lungo la ferrovia, era prevista una rotatoria per la inversione di marcia.

### **La progettazione ambientale**

Rappresentando una tipica configurazione di insediamento produttivo per la gran parte già edificato , il rapporto tra aree coperte e aree scoperte permetteva solo un marginale livello di progettazione ambientale tesa all'inserimento (negli spazi per il verde pubblico e nelle frange inedificate degli stessi) delle qualità vegetazionali tipiche della zona, privilegiando quelle essenze, come l'ulivo o gli alberi da frutta che potevano rappresentare sia un facilmente dimostrabile livello di continuità culturale che un adeguato ornamento delle aree libere.

Anche nella perimetrazione dei lotti edificabili si dava indicazione di tener conto di un elevato grado di

inserimento ambientale, riducendo al minimo le parti edificate rispetto a quelle naturali, caratterizzate da siepi in alloro, corniolo, biancospino che riproponessero, nella loro variazione ed articolazione, elementi di spontaneità.

La previsione degli spazi per parcheggi pubblici con pavimentazione in masselli di calcestruzzo autobloccanti su strato di allettamento in sabbia, dovevano contribuire a recuperare un certo grado di naturalità all'intero insediamento.

Nel corpo della Delibera di approvazione del Piano di Recupero fu predisposto anche uno schema di Convenzione per la esecuzione delle opere in esso previste, sottoscritto successivamente nella seguente e definitiva forma:

REPUBBLICA ITALIANA

COMUNE DI ORBETELLO – PROVINCIA DI GROSSETO

CONVENZIONE RELATIVA AL PIANO DI RECUPERO IN LOC. CAMPOLUNGO ZONA D2 - INDUSTRIALI E/O ARTIGIANALI SATURE – NUCLEO 12 – PER LA MESSA IN SICUREZZA E LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA AMBIENTALE DELL'AREA

Rep. 4830

L'anno duemilanove il giorno 4 del mese di agosto in Orbetello nella casa Comunale sita in piazza del plebiscito avanti a me Ruggiero Dott. Angelo, Segretario Comunale del Comune suddetto, autorizzato per legge a ricevere i contratti che vengono stipulati per conto e nell'interesse del Comune, senza l'assistenza dei testimoni per espressa rinuncia fattavi di comune accordo tra le parti e con il mio consenso, si sono personalmente costituiti:

Dr. Arch. Silvia Viviani nata a Firenze il 19.06.1959 che interviene al presente atto non in proprio ma in rappresentanza del Comune di Orbetello nella sua qualità di Dirigente del settore pianificazione territoriale del Comune suddetto autorizzata ai sensi dell'art.107 del Dlgs 267/2000 (C.F. 82001470531);

Sig. Lindo Bondoni, nato a Orbetello (GR) il 01.10.1950 residente in Orbetello (GR) in SP 128 loc. Parrina n.50 (C.F. BNDLND50R01G088F) che interviene al presente atto non in proprio ma nella qualità di procuratore speciale nominato, dai seguenti proprietari delle aree interessate, con i seguenti atti:

sottoscrive il presente atto in nome e per conto della società MCI Consulting srl proprietaria delle particelle NCEU 499 sub 2 e sub 3 foglio 39 giusta procura speciale rep. n. 39232 del 30.04.2009 rogata dal dr. Nicola Raiti notaio in Roma allegata al presente atto sotto la lettera "A"

sottoscrive il presente atto in nome e per conto della società Immobiliare Campolungo srl proprietaria delle particelle NCT 497 - 498 - 500 foglio 39 e NCEU foglio 39 p.la 499 sub 1 giusta procura speciale rep. n. 72972 del 14.05.2009 rogata dal dr. Ugo Panuccio notaio in Orbetello allegata al presente atto sotto la lettera "B"

sottoscrive il presente atto in nome e per conto dei seguenti soggetti:

società Ittica Commerciale srl proprietaria delle particelle NCT 479-480 foglio 39 e al NCEU p.la 523 foglio 39

società I.C.I. Finanziaria spa proprietaria delle particelle NCEU 481 sub 2,sub 3 e sub 4 e n.482 foglio 39

società Danei snc di Danei Nunzio e Anichini Vittoria proprietaria delle particelle NCT 483-484 foglio 39

sig. Lubrano Luigi proprietario delle particelle NCEU 496 sub 2 e 7 graffati foglio 39

società I.P.A.T. snc di Grisostomi, Giunti & Bibbiani proprietaria delle particelle NCEU 491 sub 1-3 graffate, 491 sub 2-4 graffate, 492 sub 1 e sub 2, 493 tutte del foglio 39

società Plurigest srl proprietaria della particella NCEU 499 sub 5 foglio 39

società Principe Uno dei F.lli Carrino snc proprietaria della particella NCEU 499 sub 4 foglio 39

ditta individuale Punto Infissi di Barbini Fabio proprietaria della particella NCEU 496 sub 3 e 6 graffati foglio 39

ditta individuale R.C. di Bracci Carlo proprietaria delle particelle NCEU 487 sub 6, sub 7, sub 8 e sub 9 , p.lla n.488 tutte del foglio 39

società G.I.A.V.A. srl proprietaria delle particelle NCT 470-471 foglio 39

società Collezioni srl proprietaria della particella NCEU 464 sub 1 e 3 graffate foglio 39

società G.I.A. gestione immobiliare argentario srl proprietaria delle particelle NCT 100-101-282 foglio 39

società Immobiliare Vela srl proprietaria delle particelle NCEU 468 sub 2 e 5 graffate, 468 sub 3 e 6 graffate, 468 sub 4 e sub 7 tutte del foglio 39

società Bini Fulvio di Bini Lorella & C. sas proprietaria delle particelle NCT 382 foglio 39 e NCEU 381 sub 2 e sub 3, 466 e 467 tutte del foglio 39

giusta procura speciale rep. n. 72947-72960/2009 rogata dal dr. Ugo Panuccio notaio in Orbetello allegata al presente atto sotto la lettera "C"

3.sig. Sborchia Massimiliano nato a Montefiascone (VT) il 04.03.1969 il quale sottoscrive il presente atto in qualità di procuratore speciale in nome e per conto della società Fineco leasing spa con sede in Brescia Via Marsala 42/A (C.F. 01582970172), giusta procura speciale rep. n. 34644 racc. n. 9999 del 01.03.2005 rogata dal dr. Corrado Defendi notaio in Brescia che si allega al presente atto sotto la lettera "D", quale proprietaria delle particelle NCEU 472 sub 7 e sub 8, 496 sub 4-5 graffate tutte del foglio 39;

4.sig. Bartoli Alberto nato a Empoli (FI) il 25.03.1948 il quale sottoscrive il presente atto qualità di procuratore speciale in nome e per conto della "Agrileasing – banca per il leasing delle banche di credito cooperativo/casse rurali ed artigiane – spa" con sede in Roma Via Lucrezia Romana nn.41/47 (C.F.02820100580) giusta procura notarile rep. n. 146616 rogito n. 27929 del 1.04.2008 rogata dal dr. Alfio Grassi notaio in Roma che si allega al presente atto sotto la lettera "E" quale proprietaria delle particelle NCEU 496 sub 11, 496 sub 9-10 graffate tutte del foglio 39;

5.sig. Sclano Enzo nato a Monte Argentario (GR) il 15.10.1952 residente in Monte Argentario (GR) (C.F.SCLNZE52R15F437Z) quale proprietario della particella NCT 469 foglio 39

Componenti della cui identità personale e capacità giuridica io Segretario Generale sono personalmente certo.

Di comune accordo le parti, così come costituite e rappresentate, in possesso dei requisiti di legge, rinunciano all'assistenza di testimoni con il mio consenso.

#### PREMESSO

che in data 17.03.2006 i proprietari delle aree di seguito indicate:

Catasto terreni foglio 39 p.lle 100-101-282-382-469-470-471-479-480-483-484-497-498-500

Catasto fabbricati foglio 39 p.lla 381 sub 1 (bene comune non censibile) p.lla 381 sub 2 e 3 – 466 – 467 –

464 sub 1 e 3 graffate – 464 sub 2 e 5 graffate - 465 – 468 sub 1 (bene comune non censibile)– 468 sub 2 e 5 graffate – 468 sub 3 e 6 graffate – 468 sub 4 – 468 sub 7 – 472 sub 5 (bene comune non censibile) - 472 sub 6 (bene comune non censibile)– 472 sub 7 – 472 sub 8 – 496 sub 4 e 5 graffate – 473 (ex 325) – 474 (ex 325) – 523 – 481 sub 1 (bene comune non censibile)– 481 sub 2, 3 e 4 – 482 – 487 sub 10 (bene comune non censibile)– 487 sub 6, 7, 8 e 9 – 488 – 491 sub 1 e 3 graffate – 491 sub 2 e 4 graffate – 492 sub 1 e 2 – 493 – 499 sub 1, 2, 3, 4 e 5 -496 sub 2 e 7 graffate – 496 sub 3 e 6 graffate – 496 sub 11 – 496 sub 9 e 10 graffate

per una superficie complessiva di mq 84.905, giusta planimetria catastale in atti e allegata alla delibera cc 57/2007, site in loc. Campolungo hanno costituito, ad eccezione della società Copaim spa e della Fineco Leasing spa, il Consorzio Campolungo, giusto atto costitutivo rep. n. 68889 racc. n. 13985 del 17.03.2006 rogato dal dr. Ugo Panuccio notaio in Orbetello in atti, il quale rappresenta oltre il 75% delle proprietà e che ha tra l'altro lo scopo di coordinare le attività finalizzate alla realizzazione del progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione primaria a servizio delle strutture artigianali e/o commerciali dell'area di Campolungo;

che il Consorzio Campolungo ha predisposto un progetto di Piano di Recupero riguardante l'intervento di messa in sicurezza dell'area, di realizzazione della rete infrastrutturale e dei servizi, nonché di dotazione degli standard minimi previsti dal D.M. 1444/68 interessante l'intera proprietà sopra descritta in conformità con le prescrizioni urbanistiche vigenti;

che con delibera CC 57 del 06.09.2007 è stato adottato ai sensi dell'art.69 della LR 1/2005 il piano di recupero in località Campolungo zona D2 – industriali e/o artigianali sature – nucleo 12 – per la messa in sicurezza e la riqualificazione urbanistica ambientale dell'area;

che con delibera CC n. 7 del 10.03.2008 il piano di che trattasi è stato regolarmente approvato;

che con delibera CC n.23 del 31.03.2009 il consiglio comunale ha preso atto del parere favorevole espresso dall'ufficio tecnico del genio civile sulle integrazioni alle indagini geologico – tecniche redatte relative all'area di che trattasi;

che per la realizzazione dei predetti interventi, la proprietà, così come sopra rappresentata e costituita, è pronta ad assumere i relativi impegni previsti dalle vigenti disposizioni legislative e amministrative in ordine all'attuazione del piano di recupero di che trattasi e che a tal fine si considerano parte integrante e sostanziale del presente atto, anche se non materialmente allegati, i seguenti documenti:

Tav. 1 Corografia, estratto PRG e catastale, foto aerea

Tav. 2 Planimetria di progetto – Verifica delle dotazioni minime ex DM 1444/68

Tav. 2 bis Quotatura delle dotazioni minime ex DM 1444/68

Tav. 3 Schema delle opere di urbanizzazione

Tav. 4 Particolari fognature acque bianche e nere,acquedotto e rete di distribuzione energia elettrica

Tav. 5 Indicazioni di adeguamento alle previsioni di Piano - progetti in corso di definizione

Documentazione fotografica

Relazione tecnica

Norme tecniche di attuazione

Computo metrico estimativo delle opere di urbanizzazione primaria

## Quadro Economico di spesa

Perizia di stima relativa alla monetizzazione degli standard urbanistici

che con delibera GM n. 204 del 01.06.2009, dichiarata immediatamente eseguibile, sono stati approvati la perizia di stima e il quadro tecnico economico alla stessa allegati;

tutto ciò premesso, la proprietà, come sopra rappresentata e costituita, stipula con il comune di Orbetello, come sopra rappresentato e costituito, apposita convenzione del seguente, sostanziale tenore.

Art. 1) La narrativa che precede, nonché tutti gli atti relativi uniti alla presente Convenzione, formano parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2) Il Consorzio individua nell'Arch. Lindo Bondoni il referente predisposto per tenere i rapporti con il Comune di Orbetello. La eventuale sostituzione dovrà essere tempestivamente notificata, in ogni caso, al Comune di Orbetello.

Art. 3) Il Comune, in esecuzione delle delibere consiliari n. 57/2007 e 7/2008, autorizza il piano di recupero dell'area di intervento zona D2 Nucleo 12 – in loc. Campolungo redatto dall'arch. Bondoni Lindo i cui elaborati formalmente approvati come in premessa sono depositati presso il settore pianificazione territoriale - ufficio urbanistica del comune. Il complesso di fabbricati ed aree libere di che trattasi ricade all'interno del Nucleo 12 - zona D2" attualmente priva delle dotazioni minime di legge, ed è pertanto necessario il reperimento degli standard urbanistici previsti dal D.M. 1444/68.

Art. 4) Il consorzio si obbliga a provvedere completamente a propria cura e spese, con l'osservanza delle condizioni e delle modalità più avanti precisate, alla realizzazione delle seguenti opere di urbanizzazione primaria:

Rete di smaltimento delle acque nere con allaccio alla rete della pubblica fognatura;

Rete di smaltimento delle acque bianche e loro collettamento nei corpi ricettori individuati nei fossi lungo la sede stradale pubblica e lungo la ferrovia;

Rete della pubblica illuminazione;

Rete di distribuzione acqua potabile con allaccio all'acquedotto pubblico;

Rete di distribuzione energia elettrica per utenze private;

Rete di distribuzione gas metano;

Rete di distribuzione Telecom;

Viabilità e parcheggi pubblici;

Verde pubblico.

Oltre a quanto sopra esposto il Consorzio si impegna a sostenere le spese di progettazione, direzione dei lavori, contabilità delle opere anzidette, collaudo e frazionamenti catastali delle aree interessate dalle stesse.

Art. 5) Considerato che le opere di cui sopra riguardano ambiti privati su cui si rende obbligatoria la cessione al Comune di Orbetello, senza corrispettivi, delle aree, delle opere, impianti e manufatti di cui alle precedenti opere di urbanizzazione primaria corrispondenti alle voci individuate alle lettere da a) a i), individuate nelle tavole 2bis e 3 allegate al progetto depositato presso il settore pianificazione territoriale, il Consorzio si impegna a provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere, impianti e manufatti relativi alle voci di cui sopra, fino alla cessione gratuita al Comune di Orbetello delle aree e delle

opere stesse.

Art. 6) Tutte le opere di urbanizzazione primaria di cui al precedente art. 4), saranno eseguite sulla base di elaborati grafici esecutivi con relativo computo metrico – estimativo, quadro economico di spesa e aggiornamento della perizia di stima relativa alla monetizzazione degli standard pubblici presentati dal Consorzio ed approvati dai competenti organi tecnici comunali e dalla Giunta Municipale.

Art. 7) Tutte le opere di urbanizzazione primaria dovranno essere eseguite in conformità del grado qualitativo in uso per opere pubbliche comunali, entro il termine massimo di due anni a partire dalla data di stipulazione della presente convenzione.

La direzione dei lavori, l'assistenza, il collaudo delle opere di cui sopra, i frazionamenti catastali e le spese inerenti gli atti di cessione gratuita saranno a totale carico del Consorzio, riservandosi il Comune di Orbetello, la sorveglianza sulla esecuzione dei lavori e la nomina del collaudatore.

Prima dell'inizio dei lavori di cui sopra dovrà essere data comunicazione al Comune di Orbetello mediante lettera raccomandata, affinché esso possa eseguire tutti i controlli necessari durante il corso dei lavori, indipendentemente dal collaudo finale.

In caso di non corrispondenza delle opere ai disegni di progetto o di deficienza di qualità e quantità dei materiali, la direzione dei servizi tecnici comunali, che avrà libero accesso ai cantieri, può ordinare l'immediata sospensione dei lavori, nonché la demolizione e ricostruzione delle opere non eseguite a regola d'arte, l'allontanamento dai cantieri dei materiali non ritenuti idonei, così come può ordinare una diversa esecuzione delle opere in dipendenza del loro inserimento nell'insieme dei servizi di tutto il comprensorio.

Tutte le opere potranno essere collaudate a richiesta sia del Comune che del Consorzio, in corso d'opera, comunque sempre a spese del Consorzio.

Art. 8) Le strade dovranno essere realizzate in modo da garantire l'agibilità e la sicurezza del traffico ed il rapido deflusso delle acque piovane. Il collaudo avverrà entro un anno dall'avviso di ultimazione dei lavori da darsi da parte del Consorzio a mezzo lettera raccomandata. Il collaudo dovrà comunque essere propedeutico al rilascio del Certificato di Abitabilità e/o d'uso degli immobili.

Art. 9) Con l'approvazione degli atti di collaudo da parte dell'Amministrazione comunale si determina la presa in consegna ed il passaggio nella piena disponibilità giuridica del Comune delle opere di urbanizzazione di pertinenza comunale realizzate, con l'annesso obbligo di manutenzione.

Sino alla data della cessione, la rete stradale ricadente nel terreno di proprietà ed i parcheggi di natura pubblica saranno soggetti a regime di strade private gravate da diritto di pubblico transito e il consorzio dovrà provvedere alle spese di manutenzione necessarie a garantire la sicurezza e la fruizione delle suddette opere.

Il Consorzio dovrà provvedere alla localizzazione e costruzione degli idranti antincendio secondo le indicazioni dell'ufficio tecnico comunale e del Comando dei Vigili del Fuoco.

L'esecuzione della rete e degli impianti necessari alla distribuzione dell'energia elettrica per uso privato dovrà avvenire su progetto esecutivo redatto o comunque approvato dall'ENEL Distribuzione spa, con esonero del Comune da qualsiasi responsabilità od onere.

L'esecuzione dei lavori sarà effettuata dall'ENEL Distribuzione spa medesima o, qualora questi lo consenta,

dal Consorzio sotto il controllo tecnico del predetto ente, secondo le vigenti norme di legge e le vigenti modalità operative. Tutte le opere eseguite per tali servizi elettrici rimarranno di proprietà dell'ente distributore interessato o saranno ad esso cedute senza corrispettivo dal Consorzio. Le predisposizioni telefoniche afferenti il piano di recupero saranno realizzate da parte del Consorzio prendendo accordi con la locale agenzia Telecom Italia spa ed operando di concerto con essa.

Art.10) Le obbligazioni e le clausole sopra indicate si applicano e si estendono anche ad eventuali modifiche del progetto di cui nelle premesse, che si rendessero necessarie ed opportune in corso di esecuzione, purché preventivamente concordate con l'ufficio comunale competente e regolarmente concesionate o autorizzate dal Comune di Orbetello.

Art.11) I singoli proprietari delle aree si impegnano ad inserire negli atti di trasferimento delle unità immobiliari le clausole seguenti da riportare nella nota di trascrizione inviando al Comune di Orbetello, a mezzo lettera raccomandata, copia autentica della nota stessa; la dichiarazione che dovrà essere contenuta nell'atto di trasferimento di proprietà, avrà il seguente tono: "L'acquirente dichiara di essere a perfetta conoscenza di tutte le clausole contenute nella Convenzione stipulata con il Comune di Orbetello in data \_\_\_\_\_ trascritta il \_\_\_\_\_ e che accetta i relativi effetti formali e sostanziali e tutte le obbligazioni stabilite nella convenzione stipulata dalla proprietà dante causa con il Comune di Orbetello il \_\_\_\_\_ ; l'acquirente in particolare, prende atto che le opere di urbanizzazione primaria saranno realizzate contestualmente alla costruzione dei fabbricati; l'acquirente si impegna pertanto ad osservare in proprio le norme circa l'edificazione ed utilizzazione, delle clausole di cui ai precedenti articoli, nel contratto di ulteriore trasferimento delle unità immobiliari, nonché ad inviare al Comune di Orbetello, a mezzo raccomandata, copia autentica della relativa nota di trascrizione".

Tali clausole dovranno essere specificatamente approvate dall'acquirente ai sensi dell'art. 1341 del C.C.

In caso di inadempienza del Consorzio ad una qualsiasi clausola della presente Convenzione, il Comune di Orbetello, previa messa in mora, potrà sospendere i lavori ed il rilascio dei permessi e/o autorizzazioni edilizie nella zona che, a suo giudizio, riterrà interessata dalle inadempienze, nonché procedere di ufficio in danno della parte inadempiente, previo formale preavviso di quindici giorni.

Avvenuto l'adempimento o l'esecuzione in pristino e previo rimborso delle spese sostenute dal Comune, saranno revocati i provvedimenti di sospensione del rilascio delle autorizzazioni edilizie.

Il Comune potrà inoltre dichiarare, in danno del Consorzio, la decadenza della presente convenzione, per la parte non eseguita, nei seguenti casi:

il ritardo di oltre due anni rispetto ai termini fissati dal precedente art. 7) per l'attuazione di quanto ivi previsto, salvo casi di forza maggiore ampiamente dimostrati;

l'esecuzione delle opere di urbanizzazione in sostanziale difformità dai progetti approvati, con mancata ottemperanza a quanto richiesto dal Comune per il rilascio della Convenzione;

il rifiuto a stipulare gli atti di cessione dei beni e dei servizi come previsto nella Convenzione;

la mancata reintegrazione, nei termini fissati dal Comune, della fideiussione di cui al seguente art.13;

il mancato adempimento reintegrante degli obblighi in materia di imposta di registro inerente alla presente Convenzione o ad essa conseguente;

il ripetuto mancato inserimento, nei contratti di vendita dei beni, delle clausole suddette;

le reiterate e gravi violazioni delle norme contenute nella presente Convenzione.

La dichiarazione di decadenza totale o parziale comporterà la perdita di tutti i diritti derivati al Consorzio per effetto della Convenzione, determinando altresì l'acquisizione di diritto da parte del Comune di Orbetello della piena proprietà e disponibilità delle aree e delle opere di urbanizzazione previste, così come individuate nella Tav. 3 senza alcun obbligo da parte del Comune stesso a compensi o rimborsi di qualsiasi natura, salvo in caso di risarcimento danni.

Art.12) Considerato che con la progettazione in oggetto non vengono soddisfatti nella totalità, nelle aree disponibili e libere, tutti gli standard pubblici previsti dal D.M. n° 1444/68, ad eccezione di quelli inerenti i parcheggi, il Consorzio ha provveduto alla monetizzazione dei suddetti standard non reperiti e pertanto non ceduti, versando la cifra pari a € 40.411,26 come da perizia allegata alla delibera GM n. 204/2009, giusta attestazione di avvenuto pagamento in atti.

Art.13) A garanzia dell'adempimento delle obbligazioni nascenti dalla presente Convenzione, il Consorzio ha costituito fideiussione bancaria n.002/10228 rilasciata dalla Banca della Costa d'Argento Credito Cooperativo di Capalbio in data 27.07.2009, per l'importo di EURO 1.754.976,60 (dicesi euro unmilionesettecentocinquantaquattromilanovecentoset tantasei/60) corrispondente al costo complessivo delle opere di urbanizzazione primaria così come definite al precedente art.4 e delle spese accessorie illustrate nel Quadro Economico di Spesa, acquisita agli atti.

In riferimento a detta polizza le parti dichiarano che la stessa potrà essere estinta completamente al momento in cui sarà adempiuto a tutti gli obblighi derivanti dalla presente Convenzione.

Il Consorzio si impegna comunque a reintegrare la fideiussione medesima, qualora essa venisse utilizzata in tutto o in parte a seguito di inadempienza.

Si dà atto che nel contratto fideiussorio è inserita la specifica clausola che impegna l'istituto garante a soddisfare l'obbligazione su semplice richiesta del Comune di Orbetello, con esclusione del beneficio di cui al secondo comma dell'art. 1944 del C.C. e senza attendere la pronuncia del Giudice.

Art.14) La presente Convenzione avrà la propria scadenza al termine di cinque anni decorrenti dalla data odierna, con conseguente sospensione del rilascio dei permessi edilizi e delle certificazioni di Abitabilità/Agibilità, salvo che le parti prima della scadenza non si accordino per prorogarla o rinnovarla con eventuali modifiche ed integrazioni, per un ulteriore periodo di tempo.

Art.15) Tutte le contestazioni che potessero sorgere sulla entità e sulla esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, saranno decise da un collegio arbitrale composto da un magistrato, nominato dal Tribunale di Grosseto e da due arbitri nominati rispettivamente dal Comune di Orbetello e dal Consorzio.

Art.16) La presente Convenzione sarà trascritta. Il Sig. Conservatore dei Registri immobiliari è dispensato espressamente dall'iscrivere ipoteca legale con l'esonero da qualsiasi responsabilità

Art.17) Tutte le spese del presente atto, nonché quelle del successivo atto notarile per il trapasso delle aree e degli impianti al Comune di Orbetello, saranno a carico del Consorzio. I compensi e le spese, compresi gli oneri tributari per il rilascio della fideiussione, faranno carico al Consorzio o dei suoi aventi causa.

E richiesto io segretario rogante ho ricevuto questo atto scritto parte a mano e parte con mezzo elettronico da persona di mia fiducia su n. \_\_\_\_\_ pagine intere e la \_\_\_\_\_ fin qui ne ho dato

pubblicità mediante lettura alle parti, compresi gli atti richiamati, che trovandolo conforme alla loro volontà assieme a me lo sottoscrivono.

P. Il Comune \_\_\_\_\_

Arch. Bondoni Lindo \_\_\_\_\_

p. Fineco leasing spa \_\_\_\_\_

p. Agrileasing spa \_\_\_\_\_

Sclano Enzo \_\_\_\_\_

Il Segretario rogante \_\_\_\_\_

Con il rilascio del Permesso di Costruire relativo alla approvazione del progetto esecutivo delle opere di cui sopra, avvenuto nel settembre del 2010, si dette finalmente inizio alla realizzazione delle stesse, che prevedevano il seguente, approvato con il Piano in sede di Delibera C.C., Quadro Economico di Spesa:

Importo delle opere	€	1.449.615,03
D.Lgs. 494/96            4%	€	57.984,60
Progettazione, Direzione Lavori, Assistenza collaudo 3.5%	€	52.765,98
Collaudo	€	3.500,00
Frazionamenti ed accatastamenti	€	3.500,00
Totale    parziale	€	1.567.365,61
Imprevisti	€	22.634,39
Totale generale	€	1.590.000,00
I.V.A. 10% sulle opere + imprevisti	€	153.023,40
I.V.A. 20% sulle spese tecniche	€	11.953,20
TOTALE	€	1.754.976,60

Tale impegno di spesa (assoggettato a stipula di fidejussione bancaria a garanzia della esecuzione delle stesse, che ha comportato un esborso economico pari a circa € 10.000/anno) fu distribuito fra gli aderenti al Consorzio, prevalentemente piccoli artigiani e commercianti, attraverso la individuazione di quote millesimali determinate sulle singole superfici di proprietà.

La crisi economica che attanaglia da anni il nostro paese ha, perlomeno nella nostra zona, colpito prevalentemente le piccole imprese, costituenti la gran parte del tessuto produttivo ed imprenditoriale, che hanno visto ridursi drasticamente margini operativi ed accesso al credito.

Tale situazione ha determinato in alcuni Soci del Consorzio, la impossibilità a far fronte agli impegni economicamente assunti nei confronti del Consorzio stesso, rispetto alle scadenze determinate dal maturare degli Stati di Avanzamento Lavori.

A fronte di quanto sopra, si dovette procedere preventivamente con un forte rallentamento nella esecuzione dei lavori, al fine di non esporsi in maniera eccessiva nei confronti delle Ditte esecutrici e

successivamente, al maturare di un debito pari a circa 400.000 €, alla interruzione degli stessi.

In relazione a tali debiti accumulati verso le Ditte, pari, come dicevamo, a circa 400.000 € per lavori già eseguiti ed un impegno di circa 300.000 € per lavori da eseguirsi, si arrivò a concordare con l'Associazione Temporanea di Imprese incaricata della loro esecuzione, una rateizzazione del complesso di tali somme, in 24 rate procedendo alla ripartizione, fra gli altri soci, del maggior onere economico risultante dal mancato introito delle quote millesimali di quelli che, loro malgrado, non riuscivano a far fronte agli impegni economici originariamente assunti.

Purtroppo l'aggravarsi della situazione economica generale finì per incidere anche sui soci in regola con i pagamenti, non permettendo a tutti, costantemente e regolarmente, di rispettare le scadenze determinate dalla nuova ripartizione di spesa.

In ragione di ciò accadde alcune volte di non avere la copertura sufficiente per far fronte al pagamento delle rate mensili, con conseguenti richieste all'ATI dello slittamento dei termini di pagamento, al fine di sopperire alla momentanea mancanza di fondi sul conto corrente che il Consorzio aveva appositamente aperto presso una Banca locale.

Tale situazione creò un clima di sfiducia nel rapporto con l'ATI, tale da indurre quest'ultima prima a temporeggiare, rispetto alla ormai prossima conclusione dei lavori prevista entro il 30 settembre 2013 (termine di validità del Permesso a Costruire rilasciato), al fine di evitare una maggiore esposizione creditizia non supportata dalle dovute garanzie di regolare e costante pagamento, ed infine ad interrompere la esecuzione degli stessi, lasciandoli, a tale scadenza, incompiuti.

Peraltro durante tale esecuzione furono apportate delle leggere modifiche alle ipotesi progettuali che, pur rispettando le quantità di spazi pubblici (parcheggi e aree verdi), così come individuati nel Piano di Recupero approvato, rappresentavano alcune minime correzioni alle originarie indicazioni, in forma assolutamente non sostanziale, rese necessarie per adeguarle sia ad esigenze operative delle attività esistenti, non adeguatamente valutate, sia a specifiche richieste degli Enti interessati dalla esecuzione dei lavori, sia infine a condizioni impreviste, normalmente emergenti durante la esecuzione degli stessi.

Tali variazioni possono essere così sintetizzate:

Il progetto originario, come detto in premessa, aveva preso in particolare attenzione l'aspetto relativo alla attuale pericolosità di connessione da e per la statale Aurelia.

In tal senso era stata confermata la costituzione di un accesso e di una uscita sulla stessa statale, dotati di corsia di decelerazione e accelerazione concordate con l'ANAS, ma per la corsia di accelerazione, in particolare, si era dovuto tener conto della presenza di un accesso a terreno privato, esterno ai limiti del Piano, che aveva imposto la realizzazione, sempre su indicazione dell'ANAS, di una separata corsia, in modo da evitare qualsiasi interferenza con la viabilità pubblica.

Ciò, avendo comunque determinato una significativa contrazione del verde pubblico previsto ai margini della stessa, fino a farne perdere la originaria valenza, aveva suggerito la eliminazione dello stesso e la sua individuazione (in misura del tutto equivalente) ai margini della viabilità di penetrazione, verso sud, rimasta del tutto sprovvista di spazi pubblici.

Per tale sistema ingresso/uscita era stato imposto, sempre dall'ANAS, in sede di sopralluogo effettuato durante la realizzazione dei lavori, il rivestimento totale in calcestruzzo della fossetta di scolo dell'Aurelia, in luogo del rivestimento parziale previsto in progetto.

Lungo la viabilità di penetrazione est, a ridosso dell'Aurelia, erano state eliminate alcune piccole penisole pavimentate che intervallavano le aree a parcheggio lungo strada, recuperandole all'uso di spazi sosta per i veicoli.

L'ampio parcheggio pubblico sul fronte Aurelia (davanti al secondo accesso) era stato ridisegnato in modo da permettere il mantenimento sia della recinzione esistente del primo fabbricato che, conseguentemente, del minimo spazio pertinenziale ad esso prospiciente, in modo da non penalizzare le possibilità operative della attività svolta al suo interno.

Anche in questo caso la riduzione dell'area era stata compensata dalla individuazione di analoga superficie, destinata a parcheggio pubblico, in sostituzione di quello privato precedentemente previsto, alla testata ovest del fabbricato gemello, verso la ferrovia.

Di fronte a quest'ultimo, sul lato opposto della viabilità, era stata individuata una "isola ecologica", al fine di evitare, attraverso la piantumazione di idonea barriera vegetazionale, la esposizione visiva dei cassonetti per la raccolta differenziata.

Al limite ovest del Piano, nel sistema viario lungo la ferrovia, le modifiche al posizionamento degli accessi ai lotti, resesi necessari a garantire il continuamento delle attività presenti, avevano comportato una modesta redistribuzione degli spazi per parcheggi pubblici, in modo da adeguarli alla nuova partizione degli accessi stessi.

Anche qui furono eliminate alcune piccole penisole pavimentate che intervallavano le aree a parcheggio lungo strada, recuperandole all'uso di spazi sosta per i veicoli.

Per "sanare" le sopradette difformità fu necessario presentare una istanza di Accertamento della Compatibilità Paesaggistica (ai sensi dell'art. 167 comma 5 del D.Lgs. n° 42/2004, essendo l'area sottoposta a vincolo) ed Accertamento di Conformità (in ordine al rispetto delle norme di natura edilizia ed urbanistica) che ebbero esito positivo con il rilascio degli atti autorizzativi in data 12 aprile 2016.

A seguito della realizzazione delle sopradette modifiche il Quadro Economico di Spesa fu così modificato:

Importo delle opere	€	1.472.980,64
D.Lgs. 494/96 4%	€	58.919,22
Progettazione, Direzione Lavori, Assistenza collaudo 3.5%	€	53.616,49
Collaudo	€	3.500,00
Frazionamenti ed accatastamenti	€	3.500,00
Totale parziale	€	1.592.516,35
Imprevisti	€	17.483,65
Totale generale	€	1.610.000,00
I.V.A. 10% sulle opere + imprevisti	€	154.938,35
I.V.A. 22% sulle spese tecniche	€	13.335,63
TOTALE	€	1.778.273,98

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							
	<b>LAVORI A MISURA</b>							
1 260.1.1.0 08/09/2008	SCOTICO DEL PIANO DI CAMPAGNA, compreso l'asportazione delle piante con relative radici, ma escluse ceppaie d'albero di alto fusto, compreso altresì l'allontanamento dei materiali di risulta alle pubbliche discariche od aree indicate dalla D.L. fino alla distanza di 20 km: per profondità media di 20 cm Intera area pubblica - dorsale principale * (par.ug.=17692,9-1280)	16412,90			0,200	3'282,58		
	SOMMANO mq					3'282,58	2,49	8'173,62
2 360.3.2.1 08/09/2008	SCAVO A LARGA SEZIONE OBBLIGATA eseguito con mezzi meccanici in terreno di media consistenza compreso carico, trasporto e scarico alle pubbliche discariche o in aree indicate dalla Direzione dei Lavori fino alla distanza di 20 km: * fino ad una prof. di 1,50 m Sede stradale e parcheggi Marciapiedi Percorso natura/area attrezzata	13226,48 659,94 3079,12			0,400 0,400 0,400	5'290,59 263,98 1'231,65		
	SOMMANO mc					6'786,22	8,18	55'511,28
3 264.5.2.1 08/09/2008	FORNITURA di materiali A1, A2/4, A2/5 provenienti da cave di prestito aperte a cura e spese dell'appaltatore, misura a volume in opera Strada lungo S.S. Aurelia		225,00	10,500	0,800	1'890,00		
	SOMMANO mc					1'890,00	18,10	34'209,00
4 264.5.3.1 08/09/2008	FORMAZIONE DI RILEVATO STRADALE con materiale (escluso dal prezzo) proveniente da cava di prestito o da scavi di sbancamento, steso a strati non superiori a 30 cm, compattato con idonei rulli: fino al raggiungimento della densità non inferiore all'80% della densità massima della prova AASHO modificata negli strati inferiori ed al 95% in quello superiore Strada lungo S.S. Aurelia		225,00	10,500	0,800	1'890,00		
	SOMMANO mc					1'890,00	3,09	5'840,10
5 NP26 12/11/2008	TOMBATURA DEL FOSSO lungo la S.S. Aurelia, necessaria per la realizzazione delle corsie di decelerazione ed accelerazione, eseguita con posa in opera di tubazione in cls d=1000 mm e successivo interrimento fino alla quota stradale, compreso ogni onere per la fornitura e posa in opera dei materiali, i trasporti, lo scarico e quant'altro per dare l'opera compiuta corsia di decelerazione corsia di accelerazione		56,00 71,50			56,00 71,50		
	SOMMANO ml					127,50	135,00	17'212,50
6 361.1.3.1 08/09/2008	SCARIFICA DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE costituita da rippatura della superficie, asportazione della pavimentazione stradale e della sottostante massicciata per una profondità di 5 cm, e dell'eventuale asportazione di radici, eseguita con mezzo meccanico, compreso ogni onere per il riutilizzo del materiale asportato ed il trasporto in discarica autorizzata dei materiali di risulta eventualmente in esubero Dorsale principale		190,00	8,000		1'520,00		
	SOMMANO mq					1'520,00	0,50	760,00
7 374.1.2.3	MASSICCATA STRADALE dello spessore di 30 cm, di materiale steso con motolivellatore, compreso rullatura con							
	A R I P O R T A R E							121'706,50

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							121'706,50
08/09/2008	rullo compattatore vibrante: eseguita con pietrisco calcareo di cava, pezzatura 4/7 cm Sede stradale e parcheggi Marciapiedi Percorso natuta/area attrezzata	13226,48 659,94 3079,12			0,300 0,300 0,300	3'967,94 197,98 923,74		
	SOMMANO mc					5'089,66	36,30	184'754,66
8 375.1.2.3 08/09/2008	STRATO DI BASE in conglomerato bituminoso, steso con vibrofinitrice, previa mano d'attacco con 0,80 kg/mq di emulsione bituminosa al 55%, compresa rullatura con rullo vibrante: di collegamento (binder) pezzatura 0/20 mm, spessore compresso 6 cm Sede stradale Marciapiedi					9'965,87 659,94		
	SOMMANO mq					10'625,81	9,59	101'901,52
9 NP27 17/11/2009	SOVRAPPREZZO PER LA REALIZZAZIONE DEL BINDER con incremento dello spessore compresso di 4 cm, per un totale di 10 cm					9'965,87		
	SOMMANO mq					9'965,87	1,72	17'141,30
10 375.1.3.1 08/09/2008	TAPPETO DI USURA steso con vibrofinitrice, previa mano d'attacco con emulsione bituminosa al 55% in ragione di 0,80 kg/mq compresa rullatura: in conglomerato bituminoso pezzatura 0/10, spessore finito compresso 3 cm Superficie stradale Marciapiedi					9'965,87 659,94		
	SOMMANO mq					10'625,81	9,73	103'389,13
11 379.4.1.3 08/09/2008	CORDONATO LISCIO PREFABBRICATO in cls vibrocompressato murato con malta cementizia a 3,5 q di cemento R 32,5, compresa la stuccatura dei giunti con malta cementizia a 4,5 q di cemento R 32,5, compreso fondazione in cls Rck 15: diritto 12x25x100 cm Cordonato marciapiedi *(lung.=1662+21)		1683,00			1'683,00		
	SOMMANO m					1'683,00	19,40	32'650,20
12 382.2.3.2 08/09/2008	SEGNALETICA ORIZZONTALE con vernice spartitraffico rifrangente bianca o gialla, in strisce continue o discontinue: di larghezza 15 cm					1'200,00		
	SOMMANO m					1'200,00	0,50	600,00
13 382.2.3.4 08/09/2008	SEGNALETICA ORIZZONTALE con vernice spartitraffico rifrangente bianca o gialla, in strisce continue o discontinue: di larghezza superiore a 25 cm per scritte, frecce, zebraure ecc. Passaggi pedonali Spartitraffico	56,00 100,00	3,00 3,00	0,500 0,500		84,00 150,00		
	SOMMANO mq					234,00	0,72	168,48
14 267.5.1.1 08/09/2008	TESSUTO DRENANTE O DI CONTENIMENTO compreso sfridi, sovrasmisizioni e bloccaggi: con tessuto non tessuto polipropilene o poliestere con resistenza non inferiore a 500 N/5 cm, peso minimo 350 g/mq Parcheggi					3'260,61		
	SOMMANO mq					3'260,61	1,54	5'021,34
	A R I P O R T A R E							567'333,13

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							567'333,13
15 275.1.2.1 08/09/2008	PAVIMENTAZIONE IN MASSELLI PER GRIGLIATO ERBOSO colore grigio con strato antiusura al quarzo, compreso strato uniforme di sabbia di alloggiamento, intasamento giunti e compattazione . Parcheggi					3'260,61		
	SOMMANO mq					3'260,61	18,10	59'017,04
16 NP11 08/09/2008	REALIZZAZIONE DI AREE VERDI mediante fornitura e semina di prato permanente, compreso riempimento in terra, rastrellatura e rullatura per il perfetto affondamento del seme e spolvero in terriccio organico Aree a verde a detrarre viottoli pedonali Parcheggi					5'074,09 -486,96 3'260,61		
	Sommano positivi mq Sommano negativi mq					8'334,70 -486,96		
	SOMMANO mq					7'847,74	2,50	19'619,35
17 307.1.1.3 08/09/2008	CONGLOMERATO CEMENTIZIO per magroni o getti non armati o debolmente armati, senza sollevamento. Con Rck 20. Sottofondo per muro di sottoscarpa lungo fosso di scolo Aurelia		225,00	1,220	0,100	27,45		
	SOMMANO mc					27,45	173,00	4'748,85
18 307.7.2.1 08/09/2008	CASSEFORME IN LEGNO PER GETTI DI CALCESTRUZZO IN ELEVAZIONE, a profilo rettilineo con tavole a filo sega, comprese opere di puntellatura e di sostegno, di altezza massima m 4,50 dal piano di appoggio e il disarmo : per travi, pareti, pilastri, solette e muri di sostegno (lung.=0,3+0,3+1,6+ ,86+ ,85)		3,91	225,000		879,75		
	SOMMANO mq					879,75	40,50	35'629,88
19 307.1.3.2 08/09/2008	CONGLOMERATO CEMENTIZIO per travi, pilastri, solette di spessore non inferiore a cm. 12, muri di sostegno, muretti o simili. Con Rck 25. Muro di sottoscarpa lungo fosso di scolo Aurelia	0,84	225,00			189,00		
	SOMMANO mc					189,00	231,00	43'659,00
20 307.10.2.4 08/09/2008	ACCIAIO ad aderenza migliorata per armatura di strutture in cls, in barre di lunghezza commerciale. Fe B 44 K controllato Fodazione kg 60/mc Muro kg 80/mc					10'545,59		
	SOMMANO kg					10'545,59	2,52	26'574,89
21 220.1.5.6 08/09/2008	TUBAZIONE IN P.V.C. NORMALE data entro scavi, compreso letto di posa e rinfianco fino a meta' diametro, con calcestruzzo Rck 15: d. mm 160 Tronchetti di allaccio fognatura nera Tronchetti di allaccio caditoie fognatura bianca *(lung.=28*4+5*9+4)		307,56 161,00			307,56 161,00		
	SOMMANO ml					468,56	13,40	6'278,70
22 369.3.1.1	TUBAZIONI IN P.V.C. RIGIDO, secondo norma UNI-EN 1401-1 con giunto a bicchiere ed anello elastomerico,							
	A R I P O R T A R E							762'860,84

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							762'860,84
08/09/2008	classe SN 8, posta su letto di sabbione e materiale sciolto con sp. minimo 20 cm; d. 200 mm Collettore fognatura bianca *(lung.=43+18*4)		115,00			115,00		
	SOMMANO mi					115,00	24,20	2'783,00
23 369.3.1.2 08/09/2008	TUBAZIONI IN P.V.C. RIGIDO, secondo norma UNI-EN 1401-1 con giunto a bicchiere ed anello elastomerico, classe SN 8, posta su letto di sabbione e materiale sciolto con sp. minimo 20 cm; d. 250 mm Collettore fognatura nera		224,39			224,39		
	SOMMANO mi					224,39	32,90	7'382,43
24 369.3.1.6 08/09/2008	TUBAZIONI IN P.V.C. RIGIDO, secondo norma UNI-EN 1401-1 con giunto a bicchiere ed anello elastomerico, classe SN 8, posta su letto di sabbione e materiale sciolto con sp. minimo 20 cm; d. 630 mm Collettore fognatura bianca dorsale principale Collettore fognatura bianca lato Aurelia Collettore fognatura bianca lato ferrovia		176,93 146,34 117,83			176,93 146,34 117,83		
	SOMMANO mi					441,10	181,00	79'839,10
25 369.3.1.6 08/09/2008	TUBAZIONI IN P.V.C. RIGIDO, secondo norma UNI-EN 1401-1 con giunto a bicchiere ed anello elastomerico, classe SN 8, posta su letto di sabbione e materiale sciolto con sp. minimo 20 cm; d. 630 mm Collettore fognatura bianca lato Aurelia Collettore fognatura bianca lato ferrovia		122,79 132,01			122,79 132,01		
	SOMMANO mi					254,80	181,00	46'118,80
26 369.3.1.6 08/09/2008	TUBAZIONI IN P.V.C. RIGIDO, secondo norma UNI-EN 1401-1 con giunto a bicchiere ed anello elastomerico, classe SN 8, posta su letto di sabbione e materiale sciolto con sp. minimo 20 cm; d. 630 mm Collettore fognatura bianca dorsale principale		91,29			91,29		
	SOMMANO mi					91,29	181,00	16'523,49
27 NP17 08/09/2008	POZZETTO IN CALCESTRUZZO GETTATO IN OPERA per ispezione condotte, dim. interne 100x100 cm, h variabile, spessore pareti 20 cm, eseguito con getto di conglomerato cementizio di classe Rck25, completo di soletta di copertura prefabbricata carrabile; compreso: il fondo in calcestruzzo gettato in opera, ogni onere per le casseforme, il getto ed il disarmo Fognatura nera Fognatura bianca					13,00 24,00		
	SOMMANO cadauno					37,00	445,00	16'465,00
28 372.5.4.1 08/09/2008	CHIUSINO IN GHISA LAMELLARE PERLITICA murato a malta cementizia; d. 600, telaio d. 850x850xh100 (65 kg), a chiusura ermetica, dotato di telaio con guarnizione d'insonorizzazione antirumore e coperchio con chiave di chiusura, classe D resistenza 400 KN Pozzetti di ispezione fognatura nera Pozzetti di ispezione fognatura bianca					13,00 24,00		
	SOMMANO cadauno					37,00	255,00	9'435,00
29 319.4.1.4 08/09/2008	POZZETTI PREFABBRICATI in calcestruzzo armato dotati di sifone, dimensioni interne: 50x50x60 cm. Pozzetti di allaccio fognatura nera					22,00		
	SOMMANO cadauno					22,00	189,00	4'158,00
	A R I P O R T A R E							945'565,66

COMMITTENTE: Consorzio Campolungo

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							945'565,66
30 319.4.2.4 08/09/2008	POZZETTI PREFABBRICATI in calcestruzzo armato sprovvisti di sifone, dimensioni interne: 50x50x50 cm Pozzetti di allaccio fognatura bianca					23,00		
	SOMMANO cadauno					23,00	161,00	3'703,00
31 372.5.3.2 08/09/2008	CHIUSINO IN GHISA LAMELLARE PERLITICA con telaio intero, salvo diversa indicazione, posato su supporto perimetrale in calcestruzzo Rck 25 armato, murato a malta cementizia: dim. 370x370 mm, telaio 500x500xh50 mm (24 kg) classe C resistenza 250 kN Pozzetti di allaccio fognatura nera Pozzetti di allaccio fognatura bianca					22,00 28,00		
	SOMMANO cadauno					50,00	102,26	5'113,00
32 NP18 08/09/2008	POZZETTO IN CALCESTRUZZO ARMATO predisposto per la posa in opera di caditoia carrabile in ghisa, alloggiata su controtelaio in ferro angolare, (esclusa la caditoia in ghisa), dell'altezza netta fino a cm 100, con piattabanda di fondazione in calcestruzzo dello spessore di cm 20 e spessore delle pareti di almeno cm 15, fornito e posto in opera. Sono compresi: lo scavo, il rinfianco con materiale arido compattato, l'allaccio alla fogna di scarico, il carico, il trasporto e lo scarico a rifiuto dei materiali di risulta fino a qualsiasi distanza. E' inoltre compreso quant'altro per dare l'opera compiuta e funzionante. E' esclusa la caditoia in ghisa. Dimensioni interne 40x40 cm. Caditoie fognatura bianca					67,00		
	SOMMANO cadauno					67,00	70,00	4'690,00
33 372.1.3.5 08/09/2008	GRIGLIA IN GHISA LAMELLARE PERLITICA posata su supporto perimetrale in calcestruzzo Rck 25 armato, murata a malta cementizia: dim. 380x380 mm, telaio 560x560x65 mm (50 kg) classe C Griglie caditoie fognatura bianca					67,00		
	SOMMANO cadauno					67,00	132,22	8'858,74
34 260.4.1.1 09/09/2008	SCAVO A SEZIONE RISTRETTA OBBLIGATA CONTINUA eseguito con mezzi meccanici in terreno di media consistenza con accumulo nell'area di reimpiego nell'ambito del cantiere; eventuali armature sono da valutarsi a parte escluso * fino a 1,50 m che sono comprese: * fino alla prof. di 1,50 m Fognatura bianca Fognatura nera	1,76 1,35	1071,70 531,95			1'886,19 718,13		
	SOMMANO mc					2'604,32	6,28	16'355,13
35 264.3.2.1 09/09/2008	RIEMPIMENTO buche o scavi stradali eseguito con mezzi meccanici, con materiali lapidei scevri da sostanze organiche, compreso costipazione, spianamento, pillatura in strati non superiori a 30 cm, bagnatura e ricarichi fino ad ottenere un grado di compattazione del 95% della prova AASHO modificata (misurato secondo il volume dello scavo al netto del manufatto posto in opera): con inerti provenienti dalla cernita del materiale escavato in cantiere. Fognatura bianca Fognatura nera	0,80 0,76	1071,70 531,95			857,36 404,28		
	SOMMANO mc					1'261,64	14,25	17'978,37
36 264.1.1.1 09/09/2008	RINFIANCHI di condutture eseguito a mano, compreso compattazione bagnatura e spianamento, misurato al netto della condotta: con sabbia di frantumazione							
	A R I P O R T A R E							1'002'263,90

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							1'002'263,90
	Fognatura bianca Fognatura nera	0,96 0,59	1071,70 531,95			1'028,83 313,85		
	SOMMANO mc					1'342,68	61,43	82'480,83
37 262.1.1.0 09/09/2008	CARICO E TRASPORTO DI MATERIALI TERROSI, sciolti o simili di qualsiasi natura e provenienza giacenti in cantiere eseguito con mezzi meccanici, compreso scarico alle pubbliche discariche per distanze fino a 20 Km Scavi fognature					1'342,68		
	SOMMANO mc					1'342,68	5,30	7'116,20
38 394.2.2.3 08/09/2008	TUBAZIONE IN PEHD POLIPROPILENE corrugata, a doppia parete, colorata, in rotoli da 25 m per cavidotti, compreso letto di posa, rinfianchi e strato superiore all'estradosso tutti in sabbia, di spessore non inferiore a 10 cm: con d. 90 mm Cavidotto pubblica illuminazione		1081,97			1'081,97		
	SOMMANO m					1'081,97	7,16	7'746,91
39 501.8.3.23 09/09/2008	LINEA IN CAVO PER BASSA TENSIONE posate entro tubazione (questa esclusa dal prezzo) compreso quotaparte capocorda a pressione: CAVO FG70R MULTIPOLARE: sezione 2x6 mmq Linee pubblica illuminazione		338,00			338,00		
	SOMMANO m					338,00	3,17	1'071,46
40 501.8.3.25 08/02/2010	LINEA IN CAVO PER BASSA TENSIONE posate entro tubazione (questa esclusa dal prezzo) compreso quotaparte capocorda a pressione: CAVO FG70R MULTIPOLARE: sezione 3x6 mmq Linee pubblica illuminazione		87,00			87,00		
	SOMMANO m					87,00	3,82	332,34
41 501.8.3.27 08/02/2010	LINEA IN CAVO PER BASSA TENSIONE posate entro tubazione (questa esclusa dal prezzo) compreso capocorda a pressione: CAVO FG70R MULTIPOLARE: sezione 4x6 mmq Linee pubblica illuminazione		745,00			745,00		
	SOMMANO m					745,00	4,74	3'531,30
42 501.8.1.7 09/09/2008	CONDUTTORE DI PROTEZIONE PER IMPIANTO DI TERRA in cavo N07V-K, posato entro tubazione, compreso quota parte capocorda a pressione: sezione 1x16 mmq (lung.=1182,92+102,04)		1284,96			1'284,96		
	SOMMANO m					1'284,96	2,50	3'212,40
43 371.5.1.2 09/09/2008	POZZETTO PREFABBRICATO in cls, senza fondo e lapide, per derivazione e di linea, compreso letto di posa su sabbia spessore 10 cm, rinfianchi in cls Rck20 di spessore non inferiore a 10 cm, calo eseguito con mezzi meccanici; escluso: chiusino, lapide o soletta di copertura: dim. int. 50x50x48 h cm					48,00		
	SOMMANO cadauno					48,00	58,10	2'788,80
44 372.5.3.2 09/09/2008	CHIUSINO IN GHISA LAMELLARE PERLITICA con telaio intero, salvo diversa indicazione, posato su supporto perimetrale in calcestruzzo Rck 25 armato, murato a malta							
	A R I P O R T A R E							1'110'544,14

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							1'110'544,14
	cementizia: dim. 370x370 mm, telaio 500x500xh50 mm (24 kg) classe C resistenza 250 kN					48,00		
	SOMMANO cadauno					48,00	102,26	4'908,48
45 503.1.1.1 09/09/2008	PICCHETTO A CROCE NORMALE in profilato d'acciaio zincato sp. 5 mm, infisso manualmente o con utensili manuali in terreni ordinari, compreso collegamento al conduttore, già predisposto, per l'interconnessione fra i diversi elementi del dispersore, per impianto di messa a terra, disposti in intimo contatto con il terreno, comprensivi di cartello applicato a parete, esclusi: scavi, pozzetti e ripristino: lunghezza 1,5 m , 50x50 mm					45,00		
	SOMMANO cadauno					45,00	58,80	2'646,00
46 NP10 09/09/2008	PLINTO DI FONDAZIONE per pali pubblica illuminazione, realizzato in cls Rck25, dimensioni 110x100x100 cm, armato con n. 8 barre a staffa d=10 mm, compreso ogni onere per le casseforme ed il disarmo					45,00		
	SOMMANO cadauno					45,00	115,00	5'175,00
47 NP8.3 09/09/2008	PALO PER PUBBLICA ILLUMINAZIONE con palo conico diritto, 138/60/3 mm, in acciaio zincato S235JR (Fe360/B), UNI-EN 10025, d=150 mm h=9,00 m f.t. H=9,80 m, dotato di asola per passaggio cavi, asola per morsetteria e bullone di messa a terra, completo di corpi illuminanti tipo AEC KAOS 2 o similari, con telaio inferiore in pressofusione di alluminio, lega UNI-EN 1706, copertura superiore in tecnopolimero plastico incernierata anteriormente con chiusura posteriore tramite gancio ad apertura rapida realizzato in acciaio inox dotato di fermo di sicurezza antiapertura, per formare un palo composto con singolo corpo illuminante, cablaggi del corpo in doppio isolamento per una lampada tipo SHP (sodio) da 150 w; compresi: lampade, portella e morsetteria quadripolare per cavi da 16 mmq (per entra-esce cavi di alimentazione), cavi di alimentazione tipo FG7OR della sezione di 2x2,5 mmq per il collegamento dei cablaggi alla morsetteria di alimentazione, collegamento equipotenziale verso sistema disperdente di terra realizzato con cavo in rame nudo da 1x25 mmq e morsetti a granchio					45,00		
	SOMMANO cadauno					45,00	654,00	29'430,00
48 NP14 09/09/2008	FORNITURA E POSA IN OPERA DI QUADRO ELETTRICO per pubblica illuminazione tipo "LA CONCHIGLIA" o similare, della potenza massima di 3x16,7 kVA composto dai seguenti elementi: carpenteria in resina con grado di protezione minimo IP44 secondo CEI EN 60529 in esecuzione con porta chiusa, vano superiore per gruppo di misura ENEL, telaio di ancoraggio in acciaio zincato a caldo con ferramenta di fissaggio in acciaio inox, interruttore generale magnetotermico con bobina di sgancio, relè differenziale a due tempi di intervento (apertura mediante contattore o mediante interruttore generale se guasto persistente) con controllo automatico ripristino, interruttori magnetotermici differenziali per protezione di quattro circuiti afferenti, interruttore magnetotermico per circuiti ausiliari, selettore manuale/ automatico di by-pass fotocellula crepuscolare con regolazione di soglia da 2 a 200 lux, controllore elettronico di potenza programmabile con varie funzioni (accensioni , attenuazioni , misurazioni di parametri elettrici utili alla gestione e manutenzione), autotrasformatore trifase monoalbero motorizzato realizzato in classe H,							
	A R I P O R T A R E							1'152'703,62

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							1'152'703,62
	predisposizione per l'installazione di apparecchiature che consentano la telegestione dell'impianto. Il tutto in opera compreso ogni altro accessorio necessario per rendere l'opera funzionante					1,00		
	SOMMANO cadauno					1,00	10'000,00	10'000,00
49 NP28 12/12/2009	FORNITURA E POSA IN OPERA DI INTERRUTTORE MAGNETOTERMICO modulare 4P, 16A, 10 KA, curva C, conforme alla Norma CEI-EN 60898					2,00		
	SOMMANO					2,00	152,50	305,00
50 260.4.1.1 09/09/2008	SCAVO A SEZIONE RISTRETTA OBBLIGATA CONTINUA eseguito con mezzi meccanici in terreno di media consistenza con accumulo nell'area di reimpiego nell'ambito del cantiere; eventuali armature sono da valutarsi a parte escluso * fino a 1,50 m che sono comprese: * fino alla prof. di 1,50 m	0,32	1081,97			346,23		
	SOMMANO mc					346,23	6,28	2'174,32
51 264.3.2.1 09/09/2008	RIEMPIMENTO buche o scavi stradali eseguito con mezzi meccanici, con materiali lapidei scevri da sostanze organiche, compreso costipazione, spianamento, pillatura in strati non superiori a 30 cm, bagnatura e ricarichi fino ad ottenere un grado di compattazione del 95% della prova AASHO modificata (misurato secondo il volume dello scavo al netto del manufatto posto in opera); con inerti provenienti dalla cernita del materiale escavato in cantiere	0,20	1081,97			216,39		
	SOMMANO mc					216,39	14,25	3'083,56
52 264.1.1.1 09/09/2008	RINFIANCHI di condutture eseguito a mano, compreso compattazione bagnatura e spianamento, misurato al netto della conduttura: con sabbia di frantumazione	0,12	1081,97			129,84		
	SOMMANO mc					129,84	61,43	7'976,07
53 262.1.1.0 09/09/2008	CARICO E TRASPORTO DI MATERIALI TERROSI, sciolti o simili di qualsiasi natura e provenienza giacenti in cantiere eseguito con mezzi meccanici, compreso scarico alle pubbliche discariche per distanze fino a 20 Km					129,84		
	SOMMANO mc					129,84	5,30	688,15
54 292.2.1.8 09/09/2008	TUBAZIONE IN PE80 rigida UNI 7611-7615, PN16 con righe blu per condotte di liquidi in pressione, posta su fondo scavo ben livellato: con tubo d. 110 mm		1214,06			1'214,06		
	SOMMANO ml					1'214,06	14,70	17'846,68
55 371.5.1.2 09/09/2008	POZZETTO PREFABBRICATO in cls, senza fondo e lapide, per derivazione e di linea, compreso letto di posa su sabbia spessore 10 cm, rinfianchi in cls Rck20 di spessore non inferiore a 10 cm, calo eseguito con mezzi meccanici; escluso: chiusino, lapide o soletta di copertura: dim. int. 50x50x48 h cm Pozzetti di allaccio acquedotto					32,00		
	SOMMANO cadauno					32,00	58,10	1'859,20
	A R I P O R T A R E							1'196'636,60

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							1'196'636,60
56 372.5.3.2 09/09/2008	CHIUSINO IN GHISA LAMELLARE PERLITICA con telaio intero, salvo diversa indicazione, posato su supporto perimetrale in calcestruzzo Rck 25 armato, murato a malta cementizia: dim. 370x370 mm, telaio 500x500xh50 mm (24 kg) classe C resistenza 250 kN Pozzetti di allaccio acquedotto					32,00		
	SOMMANO cadauno					32,00	102,26	3'272,32
57 260.4.1.1 09/09/2008	SCAVO A SEZIONE RISTRETTA OBBLIGATA CONTINUA eseguito con mezzi meccanici in terreno di media consistenza con accumulo nell'area di reimpiego nell'ambito del cantiere; eventuali armature sono da valutarsi a parte escluso * fino a 1,50 m che sono comprese: * fino alla prof. di 1,50 m	0,32	1214,06			388,50		
	SOMMANO mc					388,50	6,28	2'439,78
58 264.1.1.1 09/09/2008	RINFIANCHI di condutture eseguito a mano, compreso compattazione bagnatura e spianamento, misurato al netto della conduttura: con sabbia di frantumazione	0,12	1214,06			145,69		
	SOMMANO mc					145,69	61,43	8'949,74
59 262.1.1.0 09/09/2008	CARICO E TRASPORTO DI MATERIALI TERROSI, sciolti o simili di qualsiasi natura e provenienza giacenti in cantiere eseguito con mezzi meccanici, compreso scarico alle pubbliche discariche per distanze fino a 20 Km					145,69		
	SOMMANO mc					145,69	5,30	772,16
60 264.3.2.1 09/09/2008	RIEMPIMENTO buche o scavi stradali eseguito con mezzi meccanici, con materiali lapidei scevri da sostanze organiche, compreso costipazione, spianamento, pillatura in strati non superiori a 30 cm, bagnatura e ricarichi fino ad ottenere un grado di compattazione del 95% della prova AASHO modificata (misurato secondo il volume dello scavo al netto del manufatto posto in opera): con inerti provenienti dalla cernita del materiale escavato in cantiere	0,20	1214,06			242,81		
	SOMMANO mc					242,81	14,25	3'460,04
61 294.2.1.4 09/09/2008	TUBAZIONE IN POLIPROPILENE corrugata, in rotoli da 25 ml., compreso giunti, letto di posa, rinfianchi e strato superiore all'estradosso tutti in sabbia con spessore non inferiore a 10 cm: con d. 110 mm. Cavidotto rete ENEL					885,77		
	SOMMANO ml					885,77	6,87	6'085,24
62 371.5.1.3 09/09/2008	POZZETTO PREFABBRICATO in cls, senza fondo e lapide, per derivazione e di linea, compreso letto di posa su sabbia spessore 10 cm, rinfianchi in cls Rck20 di spessore non inferiore a 10 cm, calo eseguito con mezzi meccanici; escluso: chiusino, lapide o soletta di copertura: dim. int. 60x60x63 h cm Pozzetti rete ENEL					25,00		
	SOMMANO cadauno					25,00	74,00	1'850,00
63 372.5.2.12	CHIUSINO IN GHISA LAMELLARE PERLITICA con telaio intero, salvo diversa indicazione, posato su supporto							
	A R I P O R T A R E							1'223'465,88

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							1'223'465,88
08/02/2010	perimetrale in calcestruzzo Rck 25 armato, murato a malta cementizia: dim. 600x600 mm, telaio 700x700x50 mm (73 kg), a chiusura ermetica classe B					25,00		
	SOMMANO cadauno					25,00	229,45	5'736,25
64 260.4.1.1 09/09/2008	SCAVO A SEZIONE RISTRETTA OBBLIGATA CONTINUA eseguito con mezzi meccanici in terreno di media consistenza con accumulo nell'area di reimpiego nell'ambito del cantiere; eventuali armature sono da valutarsi a parte escluso * fino a 1,50 m che sono comprese: * fino alla prof. di 1,50 m	0,32	885,77			283,45		
	SOMMANO mc					283,45	6,28	1'780,07
65 264.3.2.1 09/09/2008	RIEMPIMENTO buche o scavi stradali eseguito con mezzi meccanici, con materiali lapidei scevri da sostanze organiche, compreso costipazione, spianamento, pillatura in strati non superiori a 30 cm, bagnatura e ricarichi fino ad ottenere un grado di compattazione del 95% della prova AASHO modificata (misurato secondo il volume dello scavo al netto del manufatto posto in opera); con inerti provenienti dalla cernita del materiale escavato in cantiere	0,20	885,77			177,15		
	SOMMANO mc					177,15	14,25	2'524,39
66 264.1.1.1 09/09/2008	RINFIANCHI di condutture eseguito a mano, compreso compattazione bagnatura e spianamento, misurato al netto della conduttura: con sabbia di frantumazione	0,12	885,77			106,29		
	SOMMANO mc					106,29	61,43	6'529,39
67 262.1.1.0 09/09/2008	CARICO E TRASPORTO DI MATERIALI TERROSI, sciolti o simili di qualsiasi natura e provenienza giacenti in cantiere eseguito con mezzi meccanici, compreso scarico alle pubbliche discariche per distanze fino a 20 Km					106,29		
	SOMMANO mc					106,29	5,30	563,34
68 294.2.1.4 09/09/2008	TUBAZIONE IN POLIPROPILENE corrugata, in rotoli da 25 ml., compreso giunti, letto di posa, rinfianchi e strato superiore all'estradosso tutti in sabbia con spessore non inferiore a 10 cm; con d. 110 mm. Cavidotto rete TELECOM		800,91			800,91		
	SOMMANO ml					800,91	6,87	5'502,25
69 NP19 09/09/2008	POZZETTO PREFABBRICATO in calcestruzzo tipo TELECOM, dim 60x120, in opera, compreso platea e rinfianchi in cls Rck 15 di spessore non inferiore a 10 cm Pozzetti rete TELECOM					23,00		
	SOMMANO cadauno					23,00	350,00	8'050,00
70 NP20 09/09/2008	CHIUSINO IN GHISA LAMELLARE PERLITICA per pozzetti di ispezione rete TELECOM, dimensioni 60x120 Pozzetti rete TELECOM					23,00		
	SOMMANO cadauno					23,00	350,00	8'050,00
71 260.4.1.1	SCAVO A SEZIONE RISTRETTA OBBLIGATA CONTINUA eseguito con mezzi meccanici in terreno di							
	A R I P O R T A R E							1'262'201,57

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							1'262'201,57
09/09/2008	media consistenza con accumulo nell'area di reimpiego nell'ambito del cantiere; eventuali armature sono da valutarsi a parte escluso * fino a 1,50 m che sono comprese: * fino alla prof. di 1,50 m	0,32	800,91			256,29		
	SOMMANO mc					256,29	6,28	1'609,50
72 264.3.2.1 09/09/2008	RIEMPIMENTO buche o scavi stradali eseguito con mezzi meccanici, con materiali lapidei scevri da sostanze organiche, compreso costipazione, spianamento, pillatura in strati non superiori a 30 cm, bagnatura e ricarichi fino ad ottenere un grado di compattazione del 95% della prova AASHO modificata (misurato secondo il volume dello scavo al netto del manufatto posto in opera); con inerti provenienti dalla cernita del materiale escavato in cantiere	0,20	800,91			160,18		
	SOMMANO mc					160,18	14,25	2'282,57
73 264.1.1.1 09/09/2008	RINFIANCHI di condutture eseguito a mano, compreso compattazione bagnatura e spianamento, misurato al netto della conduttura: con sabbia di frantumazione	0,12	800,91			96,11		
	SOMMANO mc					96,11	61,43	5'904,04
74 262.1.1.0 09/09/2008	CARICO E TRASPORTO DI MATERIALI TERROSI, sciolti o simili di qualsiasi natura e provenienza giacenti in cantiere eseguito con mezzi meccanici, compreso scarico alle pubbliche discariche per distanze fino a 20 Km					96,11		
	SOMMANO mc					96,11	5,30	509,38
75 NP21 09/09/2008	FORNITURA SFILAMENTO E POSA TUBO PE50A S.8 DE 125 mm: tubazioni in polietilene ad alta densità PE50A tipo 316 (secondo Norme UNI 7614 e 7615) con marchio "IIP", compresa la fornitura e messa in opera dei pezzi speciali necessari, nel prezzo si intende compensato, oltre all'onere per i pezzi speciali, il taglio la pulizia delle teste, l'accoppiamento con manicotti elettrosaldati, la posa della condotta nello scavo, il collaudo della condotta a norma del D.M. 24.11.1984. Si intende pure compensato l'onere per lo scarico dei camion dei tubi e l'accatastamento secondo le raccomandazioni "IIP" ed il trasporto dei tubi dalla catasta al cantiere, nel raggio di 5 Km. Tubazione principale		800,33			800,33		
	SOMMANO ml					800,33	57,00	45'618,81
76 NP22 09/09/2008	FORNITURA SFILAMENTO E POSA TUBO PE50A S.8 DE 63 mm: tubazioni in polietilene ad alta densità PE50A tipo 316 (secondo Norme UNI 7614 e 7615) con marchio "IIP", compresa la fornitura e messa in opera dei pezzi speciali necessari, nel prezzo si intende compensato, oltre all'onere per i pezzi speciali, il taglio la pulizia delle teste, l'accoppiamento con manicotti elettrosaldati, la posa della condotta nello scavo, il collaudo della condotta a norma del D.M. 24.11.1984. Si intende pure compensato l'onere per lo scarico dei camion dei tubi e l'accatastamento secondo le raccomandazioni "IIP" ed il trasporto dei tubi dalla catasta al cantiere, nel raggio di 5 Km. Diramazioni di allaccio		160,00			160,00		
	SOMMANO ml					160,00	48,00	7'680,00
77 NP23	FORNITURA E POSA IN OPERA DI CAVO ELETTRICO TIPO "BUTILE" 1X1,5 mmq - ml: cavo unipolare composto							
	A R I P O R T A R E							1'325'805,87

COMMITTENTE: Consorzio Campolungo

Num.Ord. TARIFFA	DESIGNAZIONE DEI LAVORI	DIMENSIONI				Quantità	IMPORTI	
		par.ug.	lung.	larg.	H/peso		unitario	TOTALE
	R I P O R T O							1'325'805,87
09/09/2008	da conduttore in rame isolato con gomma butilica sotto guaina in resina tipo G5R/4 secondo Norme CEI 120-13. Nel prezzo si intende compresa la saldatura a stagno protetta con manicotto termorestringente, la posa al di sotto della tubazione nel suo letto di posa in sabbia per tutto lo sviluppo della condotta, compresi gli allacciamenti in corrispondenza delle prese stradali; il cavo va portato fuori terra per una lunghezza di circa 30 cm secondo le indicazioni della DD.LL. (lung.=800,33+160)		960,33			960,33		
	SOMMANO mi					960,33	0,90	864,30
78 NP24 09/09/2008	FORNITURA E POSA IN OPERA NASTRO SEGNALETICO "ATTENZIONE TUBO GAS"- mi: posa che dovrà avvenire tra la superficie dello scavo e la tubazione, dopo parziale reinterro		960,33			960,33		
	SOMMANO mi					960,33	0,55	528,18
79 NP25 09/09/2008	ESECUZIONE DI ALLACCIAMENTO MEDIANTE FORNITURA E POSA IN OPERA DI TUBO IN PE50A LUNGH. 6,00 m con giunto ME/PE per l'esecuzione di allacciamenti stradali, compreso la fornitura di collare di presa a saldatura elettrica, pezzi speciali, manicotti elettrici e quant'altro necessario per dare l'opera finita, compresa la fornitura e posa del rubinetto arresto colonna e del tappo zincato. L'uscita fuori strada dell'allacciamento verrà eseguita con giunto polietilene acciaio DE 32/63 mm, la cui fornitura è compresa nel prezzo					24,00		
	SOMMANO cadauno					24,00	290,00	6'960,00
80 260.4.1.1 09/09/2008	SCAVO A SEZIONE RISTRETTA OBBLIGATA CONTINUA eseguito con mezzi meccanici in terreno di media consistenza con accumulo nell'area di reimpiego nell'ambito del cantiere; eventuali armature sono da valutarsi a parte escluso * fino a 1,50 m che sono comprese: * fino alla prof. di 1,50 m	0,32	960,33			307,31		
	SOMMANO mc					307,31	6,28	1'929,91
81 264.3.2.1 09/09/2008	RIEMPIMENTO buche o scavi stradali eseguito con mezzi meccanici, con materiali lapidei scervi da sostanze organiche, compreso costipazione, spianamento, pillatura in strati non superiori a 30 cm, bagnatura e ricarichi fino ad ottenere un grado di compattazione del 95% della prova AASHO modificata (misurato secondo il volume dello scavo al netto del manufatto posto in opera); con inerti provenienti dalla cernita del materiale escavato in cantiere	0,20	960,33			192,07		
	SOMMANO mc					192,07	14,25	2'737,00
82 264.1.1.1 09/09/2008	RINFIANCHI di condutture eseguito a mano, compreso compattazione bagnatura e spianamento, misurato al netto della conduttura: con sabbia di frantumazione	0,12	960,33			115,24		
	SOMMANO mc					115,24	61,43	7'079,19
83 262.1.1.0 09/09/2008	CARICO E TRASPORTO DI MATERIALI TERROSI, sciolti o simili di qualsiasi natura e provenienza giacenti in cantiere eseguito con mezzi meccanici, compreso scarico alle pubbliche discariche per distanze fino a 20 Km					115,24		
	A R I P O R T A R E					115,24		1'345'904,45

COMMITTENTE: Consorzio Campolungo



Il Computo Metrico sopra allegato, rappresenta il dettaglio delle opere eseguite e la loro reale contabilizzazione.

Ad oggi i lavori si possono considerare completamente conclusi configurando un'area perfettamente agibile e pronta a rispondere alle esigenze di sviluppo imprenditoriale delle attività che in essa hanno finalmente trovato una adeguata ed idonea sistemazione.

Ciò è stato reso difficile dal perdurare della situazione di crisi economica e dalla conseguente impossibilità di un concreto utilizzo, anche a fronte dei limiti imposti alla destinazione d'uso commerciale (max mq. 250), di parte di quei fabbricati realizzati come mero investimento immobiliare.

L'interesse dimostrato da alcuni imprenditori verso l'insediamento di attività commerciali nell'area di Campolungo, di dimensioni chiaramente superiori a quelle attualmente previste, ha posto il problema di valutare tale opportunità sia in ragione della possibilità di superamento della situazione di crisi, sia ancora della riqualificazione dell'area diversificando le attività in essa presenti, sia infine del rilancio occupazionale.

Al di là di un primo approccio che prevedeva l'inserimento di un ampliamento delle possibilità di utilizzo commerciale fino alle medie strutture di vendita (max mq. 1.500) all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione di una Variante al Piano di Recupero, sottoposta all'esame della Amministrazione, è parso ad essa più congruo, per i motivi sottoelencati, il ricorso alla Richiesta di Deroga rispetto alle Norme stesse.

Il primo motivo prende spunto dal disposto dal comma 2 dell'art. 31 del D.L. 6 dicembre 2011 n° 201, convertito con modificazioni, dalla L. 22 dicembre 2011 n° 214, richiamante l'obbligo del rispetto della disciplina dell'Unione Europea in materia di concorrenza, libertà di stabilimento e libera prestazione di servizi, che cita testualmente:

*2. Secondo la disciplina dell'Unione Europea e nazionale in materia di concorrenza, libertà di stabilimento e libera prestazione di servizi, costituisce principio generale dell'ordinamento nazionale la libertà di apertura di nuovi esercizi commerciali sul territorio senza contingenti, limiti territoriali o altri vincoli di qualsiasi altra natura, esclusi quelli connessi alla tutela della salute, dei lavoratori, dell'ambiente e dei beni culturali. Le Regioni e gli enti locali adeguano i propri ordinamenti alle prescrizioni del presente comma entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.*

L'altro motivo è quello relativo alla sussistenza di un interesse pubblico ai sensi dell'art. 140 comma 6 della L.R.T. 10 novembre 2014 n° 65, in quanto l'ampliamento delle possibilità di utilizzo commerciale configura interventi *".....finalizzati al mantenimento delle attività produttive ed al mantenimento od incremento dell'occupazione"* in quanto interessanti edifici per i quali, come dicevamo sopra, i limiti alle destinazioni d'uso previste impediscono, in ragione della dimensione degli stessi e della crisi economica che colpisce soprattutto le piccole attività imprenditoriali, ogni possibilità di concreto utilizzo e di conseguente realizzazione delle opere previste nella Convenzione sottoscritta in data 04/08/2009.

Il terzo ed ultimo motivo è quello che, estrapolando tale previsione dall'impianto normativo del Piano di Recupero, si afferma un principio generale, già sancito dalla legislazione vigente e, per questo, valido su

tutto il territorio, subordinandone la percorribilità alla sola dimostrazione della disponibilità di spazi, per il soddisfacimento degli standards, all'interno del lotto di pertinenza della attività da insediare, in modo da non gravare sulle dotazioni già previste e dimensionate dagli strumenti urbanistici vigenti.

Al fine della corretta comprensione del tipo di impatto determinabile dall'accoglimento della Richiesta di Deroga, si allega tabella di valutazione delle massime superfici commerciabili ammissibili all'interno dei lotti inseriti nel Piano di Recupero in loc. Campolungo.

Per il calcolo di tali superfici massime si è proceduto ( in ossequio alla dimostrabile disponibilità di spazi per standards, di cui al punto precedente) ipotizzando che se si sottraeva alla superficie fondiaria di ogni singolo lotto, quella occupata dai fabbricati, quella necessaria al soddisfacimento della quota di parcheggi privati ai sensi della L.122, quella relativa ai parcheggi stanziali e di relazione e quella relativa agli standard previsti dal D.M. 1444/68, il risultato dovesse essere uguale a zero.

Quindi indicando con:

**A**= superficie fondiaria del terreno detratti gli spazi per opere di urbanizzazione del PdR

**B**= superficie coperta dai fabbricati

**C**= superficie necessaria al soddisfacimento della quota di parcheggi privati ai sensi della L.122

**D**= superficie relativa ai parcheggi stanziali

**E**= superficie relativa ai parcheggi di relazione

**F**= standard previsti dal D.M. 1444/68

**G**= massima superficie commerciale

avremo:

$$\mathbf{A - (B+C+D+E+F) = 0}$$

da cui considerando che:

$$\mathbf{C = B \times 6,50 \text{ (altezza degli edifici ai fini del calcolo volumetrico) } \times 0,10}$$

**D = G x 3,50 (altezza virtuale ai fini del calcolo volumetrico) x 0,10 x 47%** (quota ridotta per utilizzo dei parcheggi pubblici previsti dal PdR, in base alle NTA del PdR stesso)

$$\mathbf{E = G \times 1,5}$$

$$\mathbf{F = G - 250 \text{ (quota commerciale già prevista nel PdR) } \times 80\%}$$

$$A - (B + B \times 6,50 \times 0,10 + G \times 3,50 \times 0,10 \times 0,47 + G \times 1,5 + (G - 250) \times 0,8) = 0$$

quindi :

$$A - (B + 0,65B + 0,16G + 1,5G + 0,8G - 200) = 0$$

e ancora :

$$2,46G = A - (1,65B - 200)$$

Da cui :

$$G = \frac{A - (1,65B - 200)}{2,46}$$

Allegata tabella riassuntiva relativa ai lotti interessati

Lotto	Proprietà	Sup.fondiarìa	Sup.coperta	G=commerciale
1	G.I.A.	7.787,79	2.792	1.431,04
2	Bracci	7.970,97	1.600	2.248,36=1.500
3	Ittica Comm.	7.611,27	2.729,14	1.400,38
4	I.C.I.Immob.	3.935,90	1.247	307,74
5	Danei	3.867	1.764	470,08
6	Bini	6.827	2.126	1.430,52
7	Varie	6.139,91	2.695,68	769,12*
8	Collezioni	2.000	430	605,89
9	COPAİM	2.285	985	349,49
10	IPAT	6.660	1.545	1.752,34=1.500
11	Varie	3.410	1.050	763,21*
12	G.I.A.V.A.	9.412	3.416	1.616,09=1.500

\* Tale quota di commerciale va distribuita fra tutte le proprietà

A compimento della presente relazione ed al fine della corretta comprensione del tipo di impatto determinabile dalla sovrapposizione delle aree "autostradali" su quelle del Piano di Recupero e sulle proprietà fondiariè, si allega nuova tabella di valutazione delle massime superfici commerciabili ammissibili all'interno dei lotti interessati dal progetto della Tirrenica, lungo la ferrovia.

Dalla applicazione della formula già illustrata precedentemente :

$$G = \frac{A - (1,65B - 200)}{2,46}$$

In cui:

**A**= superficie fondiaria del terreno residua (tolto l'ingombro autostradale)

**B**= superficie coperta dai fabbricati

**G**= massima superficie commerciale

Deriva la seguente tabella riassuntiva, di raffronto con quella sopra riportata, relativa ai lotti interessati

Lotto	Proprietà	Sup.fond.	Sup.coperta	G=comm.le	Sup.residua	G residuo
1	G.I.A.	7.787,79	2.792	1.431,04	7.315,52	1.182,41
2	Bracci	7.970,97	1.600	2.248,36	7.531,22	2.069,60
3	ItticaComm.	7.611,27	2.729,14	1.400,38	7.351,20	1.239,07
4	I.C.I.Immob.	3.935,90	1.247	307,74		
5	Danei	3.867	1.764	470,08	3.721,81	411,06
6	Bini	6.827	2.126	1.430,52		
7	Varie	6.139,91	2.695,68	769,12*		
8	Collezioni	2.000	430	605,89		
9	COPAİM	2.285	985	349,49		
10	IPAT	6.660	1.545	1.752,34	5.409,37	1.243,95
11	Varie	3.410	1.050	763,21*		
12	G.I.A.V.A.	9.412	3.416	1.616,09	8.635,88	1.300,60

\* Tale quota di commerciale va distribuita fra tutte le proprietà

Appare già evidente come, per alcune proprietà, il percorso già avviato con la Amministrazione per la realizzazione di medie strutture di vendita, venga sostanzialmente vanificato dalla riduzione, di fatto, della quota commerciale realizzabile sul terreno residuo, come risultante dalla "sottrazione" delle aree autostradali.

Ma la tabella di raffronto dice anche, per chi come la proprietà Bracci sembra non penalizzata verso la quota dei mq. 1500 di commerciale, un'altra cosa.

Bracci infatti ha una superficie attualmente coperta dall'unico fabbricato esistente a destinazione artigianale, pari a mq.1.600.

Nella situazione precedente, se nella formula

$$G = \frac{A - (1,65B - 200)}{2,46}$$

Metto **G = 1.500 mq** (la superficie della media struttura di vendita che avevo intenzione di realizzare) e lascio **B** come incognita, avrei avuto:

$$1.500 \text{ mq.} = \frac{7.970,97 \text{ mq.} - (1,65 B - 200)}{2,46}$$

Da cui :

$$1.500 \text{ mq} \times 2,46 = 7.970,97 \text{ mq.} - 1,65 B$$

Ed ancora :

$$3.690 \text{ mq.} = 7.970,97 - 200 \text{ mq.} - 1,65 B$$

$$1,65 B = (7.770,97 - 3.690) \text{ mq.}$$

$$B = 4.080,97 \text{ mq.} : 1,65 = \text{mq.} 2.473,32$$

Con un incremento di superficie coperta ancora realizzabile, mantenendo la possibilità di fare una media struttura di vendita, pari a **mq. 2.473,32-1.600 = mq. 873,32**

Nella situazione determinata dalla sovrapposizione autostradale avrò, invece :

$$1.500 \text{ mq.} = \frac{7.531,22 \text{ mq.} - (1,65 B - 200)}{2,46}$$

$$1.500 \text{ mq} \times 2,46 = 7.531,22 - 200 \text{ mq.} - 1,65 B$$

$$3.690 \text{ mq.} = 7.331,22 - 1,65 B$$

$$1,65 B = (7.331,22 - 3.690) \text{ mq.}$$

$$B = 3.641,22 \text{ mq.} : 1,65 = \text{mq.} 2.206,80$$

Con un incremento di superficie coperta ancora realizzabile, mantenendo la possibilità di fare una media struttura di vendita, pari a **mq. 2.206,80-1.600 = mq.606,80** con una perdita, quindi, in reali termini di capacità edificatoria pari a **mq. 873,32-606,80 = mq.266,52**

Questo l'aspetto relativo all'impatto sulle singole proprietà e sulle loro "aspettative" commerciali che, come dicevamo, vengono soffocate dal progetto autostradale.

Ma questo potrebbe addirittura passare in secondo ordine se si considera i possibili riflessi sulle attuali ed esistenti attività, la cui sopravvivenza potrebbe essere legata al nuovo reperimento delle quote di standards obbligatori, ai sensi del D.M. 1444/68, nella quantità sotto indicata, considerando esclusivamente la fascia lungo la ferrovia.

Standard Soppressi

Verde Pubblico mq. 3.747,86

Parcheggi pubblici mq. 1.778,07

Tale nuovo reperimento sarebbe di fatto impossibile in loco, in considerazione della avvenuta, ormai quasi completa, “saturazione edilizio/urbanistica” dell’area di Campolungo.

Ciò anche considerando una “declassazione” delle aree individuate dall’ingombro autostradale di progetto, pari a circa mq. 12.600, dalla originaria destinazione artigianale, presa a parametro per la individuazione degli standard obbligatori.

Tale declassazione determinerebbe, infatti, una minore necessità di standard, tra verde pubblico e parcheggi, pari a mq.  $12.600 \times 0,10 =$  mq. 1.260 decisamente inferiori a quelli sottratti che sono pari a mq. 5.525,93, con necessità

di un nuovo reperimento di aree pari a mq. 4.265,93.

A conclusione di quanto sopra va detto che, ad oggi, all’interno dell’area di Campolungo, le proprietà interessate al massimo sfruttamento della superficie commerciale eventualmente ammissibile (medie strutture di vendita non superiori a mq. 1.500) sono già 3 o 4.

Orbetello, 27 gennaio 2017

Arch. Lindo Bondoni

**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](mailto: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](mailto:autostradatirrenica@pec.tirrenica.it)

Spett.le

**Regione Toscana**

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

Piazza Duomo 10

50123 – Firenze

PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto: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](mailto:m_inf@pec.mit.gov.it)

---

58015 – Orbetello (GR), via Buonarroti 16

tel. 0564/850078 - fax 0564/868955

e.mail: [greco@grecostudiolegaleorbetello.it](mailto:greco@grecostudiolegaleorbetello.it)

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

C.F. GRCMHL71D08E202F

P.IVA 05037660486

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

Piazza Dante 35  
58100 – Grosseto

PEC: [provincia.grosseto@postacert.toscana.it](mailto: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](mailto:protocollo@pec.comuneorbetello.it)

**OGGETTO: Autostrada A12 (lotto 5B) - procedimento di approvazione del progetto definitivo depositato da SAT il 1 dicembre 2016 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 Consorzio Campolungo**

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in nome e per conto di **Consorzio Campolungo** (C.F. 91019230530), con sede legale in Porto Ercole (Monte Argentario – GR) al Viale Caravaggio n. 31, in persona del Presidente e legale rappresentante *pro tempore* Arch. Lindo Bondoni, il quale sottoscrive 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 del lotto 5B depositato da SAT il 1 dicembre 2016 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 Consorzio Campolungo, da:

- lo scrivente Avv. Michele Greco per la parte giuridica;
- Arch. Lindo Bondoni per la parte contabile e tecnica.

Con la precisazione che tutte le relazioni allegate, sia giuridiche che contabili e 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, contraddittorio oltre che viziato per violazione di legge 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, violazioni 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), 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 e relazioni allegate alla presente e di rinunciare, per l'effetto, all'attuazione della previsione progettuale di cui trattasi, 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 nelle osservazioni e relazioni allegate;

- 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, senza con ciò mostrare alcuna acquiescenza agli atti del procedimento.

\*\*\*

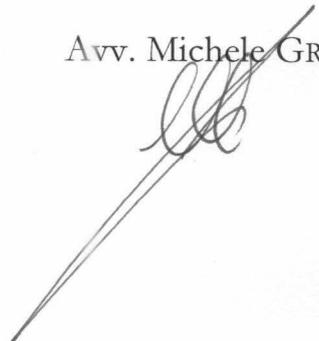
**Si depositano** osservazioni/relazioni predisposte da:

- Avv. Michele Greco;
- Arch. Lindo Bondoni,

i cui contenuti devono intendersi qui integralmente richiamati.

Orbetello, lì 28 gennaio 2017

Avv. Michele GRECO



Sottoscrive il presente atto,  
facendolo proprio in ogni sua parte,  
Lindo Bondoni,  
nella qualità di Presidente di Consorzio Campolungo

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lindo Bondoni', written in a cursive style.