

**Michele Greco**

**m. ante DVA REGISTRO UFFICIALE.I.000184130-01-2017**

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.*

---

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

**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 – 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 Vigneto Soc. Agricola a r.l. 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; artt. 7 e ss. l. 241/1990 e ss.mm.ii.**

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in nome e per conto de **Il Vigneto Soc. Agricola a r.l.** (C.F. 000211560537) con sede in Orbetello alla Strada comunale di Ansedonia n. 4, in persona del legale rappresentante Sig. Christian Guidi, 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 società esproprianda (piano particellare n. 243), 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 società portatrice 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***

Il Vigneto soc. agr. a r.l. (d'ora in avanti più semplicemente Il Vigneto) opera nel settore acquacoltura fin dalla sua costituzione, avvenuta in data 3 febbraio 1975, ed esercita la propria attività presso un allevamento ittico con impianto a terra, localizzato ad

Ansedonia nelle vicinanze della laguna di Orbetello in un'area compresa tra la linea ferroviaria Roma-Pisa e la sede della S.S. Aurelia.

L'impianto è composto da 42 vasche per l'allevamento del pesce, delle dimensioni di circa 500 mq. ciascuna, scavate in terra e rivestite in guaina di PVC, destinate alla produzione intensiva e 9 piccole vasche per una superficie totale di circa 800 mq. con funzioni di *nursery*.

Il ciclo di produzione, in breve sintesi, si articola nelle seguenti fasi: acquisto di novellame da aziende specializzate nella produzione di avannotti; controllo del prodotto in ingresso con richiesta di garanzie e specifiche certificazioni sia sanitarie che di qualità morfologica; accrescimento degli avannotti fino a taglia commerciale per un periodo variabile dai 18 ai 24 mesi, durante il quale si assicura un costante controllo dell'alimentazione, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, come di tutti i parametri biologici e ambientali per ottimizzare la trasformazione alimentare; raccolta del prodotto a taglia secondo le richieste di mercato e commercializzazione, prevalentemente tramite i canali della grande distribuzione organizzata.

L'approvvigionamento idrico è dato da 14 pozzi ubicati presso le vasche di allevamento dai quali, a mezzo elettropompe ad asse verticale, l'acqua viene sollevata e immessa nelle reti idriche che alimentano le vasche di allevamento.

L'acqua utilizzata ha una temperatura costante fra i 20 e i 22 °C e salinità comprese fra 18 e 30<sup>0</sup>/<sub>00</sub>, in ragione dei diversi pozzi.

Il vantaggio della costanza delle caratteristiche chimico fisiche, come temperatura, salinità, pH, consente da una parte un naturale adattamento del pesce ed un tempestivo e puntuale adeguamento delle procedure di produzione e dall'altra una caratterizzazione qualitativa che ha reso il pesce di Orbetello un prodotto molto apprezzato e rinomato sul mercato.

La stessa ha inoltre parametri microbiologici tali da garantire l'insussistenza di rischi di contaminazione del prodotto.

I reflui dell'impianto, percorso il sistema di canali e bacini di decantazione e fito-depurazione che si sviluppa su una superficie di acqua di oltre 4,5 ha (il doppio rispetto alla superficie di acqua destinata all'allevamento), defluiscono nel settore di levante della Laguna di Orbetello tramite il fosso detto "Il Perugino".

Da molti anni ormai l'acqua non defluisce più nel suddetto fosso per caduta e attraverso il tombino ferroviario posto al limite dell'impianto, ma viene pompata forzatamente tramite una condotta che prima passa sotto il rilevato ferroviario e poi scarica nel fosso del Perugino molto più a valle.

Per quanto riguarda il problema dello scarico dell'acqua reflua l'azienda, oltre ad essere sempre stata soggetta a numerosi controlli da parte degli enti preposti, si è inoltre imposta un rigido disciplinare di produzione che prevede periodici e dettagliati campionamenti dell'acqua dai quali, ad oggi, le concentrazioni dei vari elementi determinati sono risultate sempre ampiamente inferiori ai limiti consentiti.

Il personale impiegato in azienda conta 19 dipendenti a tempo indeterminato e 1 a tempo determinato (un dirigente, cinque impiegati tecnici, un amministrativo e 13 operai).

Oggi le produzioni della Vigneto soc. agricola a r.l. ammontano a circa 450/480 ton./anno di specie ittiche eurialine pregiate quali spigole (*Dicentrarchus labrax*), orate (*Sparus aurata*) vendute a taglia commerciale per un fatturato di circa 3,4 - 3,6 milioni di euro/anno.

Negli ultimi anni l'azienda ha dovuto impegnarsi in diversi investimenti per ammodernare l'impianto e incrementarne la produttività, ma anche per soddisfare prescrizioni della pubblica amministrazione in tema di impatto ambientale e rispetto di vincoli normativi.

La società il Vigneto rappresenta una delle aziende storiche del polo produttivo costituitosi intorno alla laguna di Orbetello; i dati relativi alla produzione aziendale raffrontati alle produzioni dell'intero polo, evidenziano come ne rappresenti anche uno dei maggiori protagonisti, partecipando per oltre il 26% della totale produzione lagunare.

Gli impianti di acquacoltura marina e salmastra si sviluppano nell'area di Orbetello nella prima metà degli anni '80 del secolo scorso, affiancando i propri prodotti a quelli dell'attività di pesca tradizionale già molto sviluppata nella Laguna. Oggi l'attività di acquacoltura intensiva, ripartita fra i cinque impianti insistenti nell'area di Orbetello, rappresenta il 10-12% dell'intera produzione nazionale di specie eurialine per un valore di oltre 11 milioni di euro.

Le aziende occupano direttamente circa 70 addetti che rappresentano oltre il 60% degli occupati nel settore acquacoltura salmastra e marina dell'intera regione Toscana.

Negli ultimi anni Il Vigneto soc. agr. a r.l. è stata, tra l'altro, insieme a Cosa società agricola a r.l., una delle capofila nel processo di qualificazione, caratterizzazione e promozione del prodotto di Orbetello.

Il gruppo, formalmente costituitosi soltanto con la nascita della COO.P.A.M. srl, ha rappresentato fin dall'inizio degli anni '80 una significativa realtà nel panorama dell'acquacoltura italiana.

La qualità delle acque di allevamento, le tecnologie di processo e i rigorosi standards adottati hanno consentito all'intero polo di conseguire il successo raggiunto ed imporsi sul mercato nazionale come prodotto ittico di riferimento per qualità ed affidabilità.

Le sinergie sviluppatesi all'interno del polo stesso e la creazione di rigidi disciplinari di produzione, hanno perciò consentito la comune promozione del prodotto di Orbetello che ha ottenuto sul mercato una caratterizzazione qualitativa, un'immediata riconoscibilità e una valorizzazione tali da essere assunto a parametro di riferimento.

Negli ultimi due anni il pesce del gruppo COO.P.A.M. ha ottenuto la certificazione *Friends Of The Sea*.

### **In via preliminare**

*Contraddittoria/omessa indicazione delle aree oggetto di esproprio - carenza di istruttoria - travisamento dello stato dei luoghi*

In via preliminare, occorre rilevare un macroscopico errore nel rilevamento effettuato dai tecnici di SAT riguardo alle vasche di allevamento di proprietà della società esponente.

In particolare, come dimostrato nella relazione predisposta dal gruppo di lavoro all'uopo incaricato da Il Vigneto (composto da: Dr. Geol. Fabrizio Fanciulletti; Dr. Ing. Antonio Gori; D.ssa Chim. Sara Fanciulletti; Dr. Geol. Lorenzo Fanciulletti), in alcune planimetrie-elaborati del progetto definitivo depositati da SAT *“una delle vasche di allevamento ittico dell’azienda ‘Il Vigneto’ (STD205) sembra ‘scomparsa’*. *Dal piano particellare di esproprio non si evince se la superficie che sarà sottratta/espropriata all’azienda ‘Il Vigneto’ comprenda anche la vasca di allevamento oppure no. Mancando inoltre il dimensionamento del muro di contenimento a valle della complanare (comprese le opere di fondazione), non è dato di sapere quali saranno le effettive aree di esproprio e/o aree oggetto di occupazione temporanea soggette ad indennizzi di legge”*.

L'avvio del procedimento è per ciò solo viziato.

L'elevato numero dei destinatari dell'avviso di avvio del procedimento non esonera infatti l'amministrazione dall'utilizzare, in concreto, modalità idonee a garantire agli espropriandi una effettiva ed utile partecipazione.

Come affermato dal Consiglio di Stato in una pronuncia resa in un caso identico a quello di specie, e di cui merita perciò riportare un ampio stralcio, una finalità di effettiva partecipazione dell'interessato può essere perseguita soltanto:

*“ponendo lo stesso in condizioni di valutare l'oggetto del procedimento amministrativo e, quindi, come ed in che misura il provvedimento finale inciderà sulle sue situazioni giuridiche soggettive. E ciò può*

avvenire solo fornendo al destinatario della comunicazione gli elementi volti a renderlo (pur sommariamente) edotto della natura del procedimento amministrativo e della specie e misura del suo coinvolgimento nel medesimo... Con riferimento specifico al procedimento espropriativo, l'avviso di cui all'art. 11 DPR n. 327/2001 deve contenere gli elementi idonei a rendere edotto il destinatario del procedimento ablatorio del sacrificio che gli si intende imporre e dei beni oggetto di tale sacrificio...D'altra parte, lo stesso art. 11, nel prevedere che l'avviso di avvio del procedimento deve essere inviato "al proprietario del bene sul quale si intende apporre il vincolo preordinato all'esproprio", presuppone che l'amministrazione abbia identificato il proprietario, e ciò può avvenire solo per il tramite dei beni (e dei loro dati catastali) da assoggettare a procedimento ablatorio...Tale contenuto dell'avviso - che, come si è già detto, l'art. 11 non esclude né semplifica in caso di comunicazione non personale, ma per avviso pubblico - proprio per le finalità cui lo stesso è preordinato, deve essere a maggior ragione completo ed idoneo a rendere compiutamente edotto il proprietario espropriando, proprio con riferimento al caso di comunicazione non personale. Non è affatto ragionevole che lo stesso proprietario, oltre che seguire quotidianamente gli avvisi pubblicati nelle forme previste dall'art. 11, debba per di più verificare presso l'amministrazione (una volta avuta contezza dell'avviso), se il procedimento possa (o meno) riguardare beni di sua proprietà. Se tale fosse l'interpretazione, l'art. 11 sarebbe irragionevole (ed in sospetto di illegittimità costituzionale per violazione degli articoli 3, 24, 42 e 97 Cost.), in quanto esso imporrebbe ai privati sacrifici non ragionevoli e/o giustificabili in riferimento ad interessi pubblici..Alla luce di quanto esposto, questo Consiglio di Stato ritiene che l'avviso di cui all'art. 11 DPR n. 327/2001 debba contenere, per essere legittimo e coerente con il predetto articolo, oltre che con gli artt. 7 e 8 l. n. 241/1990, gli elementi volti a determinare i soggetti espropriandi ed i beni oggetto del procedimento amministrativo; e ciò sia che la comunicazione avvenga personalmente, sia che essa avvenga in forma collettiva mediante avviso pubblico (e,

*per le ragioni esposte, l'onere di completezza è richiesto a maggior ragione in quest'ultimo caso). Giova osservare che, anche la giurisprudenza che ammette equipollenti, ritiene tuttavia indispensabile una chiara individuazione dei soggetti e dei beni espropriandi” (Consiglio di Stato, 8 luglio 2011, n. 3500).*

Ebbene, nel caso di specie l'avviso pubblicato e gli elaborati depositati da SAT non contengono l'esatta indicazione dei beni di proprietà de Il Vigneto che saranno soggetti ad esproprio.

In accoglimento dell'insegnamento del Consiglio di Stato testé menzionato, il procedimento è pertanto da ritenersi illegittimamente avviato, ciò che si contesta fin d'ora.

### **Nel merito**

*Profili di lesività del progetto: grave danneggiamento della proprietà e dell'attività della società esponente - illogicità e ingiustizia manifesta della scelta progettuale - carenza di istruttoria; travisamento dei presupposti; illogicità; contraddittorietà; travisamento dello stato dei luoghi*

Entrando nel merito dei profili di lesività del progetto, sono numerose le criticità rilevate nella relazione del gruppo di lavoro allegata (da ritenersi parte integrante delle presenti osservazioni), di seguito sinteticamente richiamate (con rinvio alla relazione per ogni dettaglio).

*Incompatibilità dell'opera con l'assetto idrografico e conseguente aggravio del rischio idraulico*

Come certificato dalla carta di pericolosità allegata al Piano di gestione del Rischio Alluvioni (allegato II – Elaborati del piano di gestione Rischio alluvioni – Distretto Settentrionale UOM Ombrone, Toscana Costa e Toscana Nord), approvato dalla Giunta Regione Toscana in data 16.11.2015, l'area sulla quale Il Vigneto svolge la propria attività è fortemente caratterizzata da una elevata vulnerabilità idraulica.

Del resto, come noto, l'evento alluvionale del novembre 2012 non ha colpito soltanto la zona Fonteblanda-Albinia, ma anche - e pesantemente - il tratto che va da Albinia ad Ansedonia (dove si sono registrate anche interruzioni della S.S. Aurelia e della Ferrovia).

In particolare, la zona in cui Il Vigneto svolge la propria attività (di fronte alle località Pitorsino-Provinca e ai piedi di Ansedonia, nella parte terminale del lotto 5B), non solo è stata pesantemente alluvionata ma continua ad esserlo ogni qualvolta c'è un fenomeno meteorologico intenso (l'ultima interruzione della S.S. Aurelia, in quel tratto, si è avuta nello scorso autunno).

Ebbene, come precisato nella relazione del gruppo di lavoro, l'opera in progetto *“produce effetti di riduzione della permeabilità del suolo e modifica la superficie di bacini imbriferi dei corsi d'acqua che inducono la pericolosità idraulica dell'area di interesse [...]; le nuove regimazioni idrauliche introdotte nel progetto di VIA e l'opera stradale stessa, determinano una variazione significativa sia delle superfici dei bacini idrografici, sia del grado di impermeabilizzazione del suolo, con il risultato di aumentare le portate idrauliche attuali afferenti i fossi e gli attraversamenti idraulici del rilevato ferroviario, che già manifestano problemi di deflusso delle acque meteoriche [...];*

*non è stato completamente affrontato il tema progettuale di cosa accada dal punto di vista idraulico alle aree di Proprietà della società "Il Vigneto", ammettendo gli stessi Progettisti, nella relazione idraulica, di procrastinare il dimensionamento/progettazione delle opere di adeguamento idraulico degli attraversamenti ferroviari. Attraversamenti ferroviari, che già oggi denunciano importanti difetti di capacità di deflusso per eventi pluviometrici importanti e che caratterizzano la pericolosità idraulica dell'area, producendo effetti di rigurgito verso "monte" con conseguenti allagamenti delle aree di proprietà de "Il Vigneto srl". Se da un lato la nuova opera, inserita in un contesto di aree a pericolosità idraulica, sembra perseguire l'obiettivo di messa in sicurezza rispetto ad eventi con tempo di ritorno di 200 anni per se stessa, questa sembra non essere raggiunta al momento, nel rispetto delle seguenti condizioni: - dimostrazioni dell'assenza o dell'eliminazione di pericolo per le persone e i beni; - dimostrazione che l'intervento non determina aumento delle pericolosità a monte e a valle. Le opere e il progetto degli adeguamenti idraulici degli attraversamenti esistenti la ferrovia, sono a parere della scrivente strettamente correlati con gli aspetti idraulici dell'intero progetto in oggetto per le ragioni sopra esposte, e questi hanno notevole riflesso per la caratterizzazione della pericolosità idraulica delle aree di proprietà della società "Il Vigneto", pertanto si osserva che questi debbano essere sviluppati contestualmente al progetto definitivo"(cfr. all. 1).*

Come dato vedere, SAT si è preoccupata di prevedere una serie di opere di contenimento e raccolta delle acque limitatamente all'area del tracciato, senza curarsi minimamente di dove queste acque saranno recapitate, senza verificare se le opere di valle siano in grado di recepire il soprappiù di acque provenienti dall'autostrada e dalle complanari e, più che altro, se il corpo recettore (in questo caso la

laguna) è in grado di accogliere dette acque senza riceverne un impatto insostenibile (sia dal punto di vista fisico che ecologico).

Leggendo attentamente gli elaborati progettuali depositati, viene da pensare che - per la fascia che va da Orbetello ad Ansedonia - il problema di prevedere misure di messa in sicurezza non solo per il rilevato autostradale, ma anche per le zone a valle, SAT non se lo sia minimamente posto.

La proponente si è preoccupata infatti di prevedere misure di sicurezza sotto il profilo idraulico esclusivamente per l'area di Campo Regio e del Guinzone (misure peraltro discutibili), ignorando tutto il resto del tracciato.

Adirittura, a pag. 60 della relazione generale di progetto (elaborato PCC-002-2), SAT individua 5 aree nelle quali sono previsti interventi di sistemazione idraulica (anche a valle dell'opera), omettendo completamente la fascia Orbetello-Pitorsino-Provincia-Ansedonia.

La delicatezza dell'area in questione dal punto di vista idrogeologico e idraulico e l'assoluta inesistenza, nel progetto di SAT, di misure idonee ad adeguare i punti critici dell'area all'aumentato carico di acque provenienti dalle nuove opere è stata denunciata anche dal Comune di Orbetello nella relazione depositata in occasione della conferenza dei servizi del 23 gennaio 2017.

Il tema è stato affrontato anche dall'Ing. Andrea Sorbi (consulente tecnico del Tribunale Regionale per le acque di Firenze, con grande esperienza proprio nella progettazione di opere di contenimento idraulico, incaricato dall'Associazione Colli e Laguna al fine di accertare i profili di criticità del progetto dal punto di vista idraulico

e idrogeologico), il quale ha concluso che la più grave mancanza progettuale, sotto questo profilo, sia proprio *“l’assenza di valutazione degli effetti di trasferimento e aggravio del rischio idraulico a valle del nuovo tracciato autostradale”* (si rinvia alla relazione dell’Ing. Sorbi, allegata alle osservazioni di Colli e Laguna).

Con particolare riferimento al tombino ferroviario posto in prossimità dell’allevamento de Il Vigneto, l’Ing. Sorbi (in ciò giungendo a conclusioni perfettamente conformi a quelle del gruppo di lavoro) precisa quanto segue: *“alla Pk 20+500 le acque di piattaforma AU raccolte e convogliate mediante due nuovi manufatti da 6 e 4 m di larghezza per 2 m di altezza vengono scaricate verso un tombino ferroviario di dimensioni approssimative di 1x1.5 m, palesemente insufficiente, rimandando ad una fase successiva la sua verifica. Tale ultimo intervento si configura in sostanza come un trasferimento verso valle di note situazioni di criticità idraulica. Oggi infatti la S.S.1 Aurelia costituisce un ostacolo al libero deflusso da monte a valle delle acque di versante. L’adeguamento dei tombini sana questa situazione consentendo il corretto transito delle portate e mettendo in sicurezza la piattaforma AU di progetto; tuttavia trasferisce a valle la problematica idraulica senza preoccuparsi di effettuare verifiche e adeguamenti del reticolo ricettore. Nel caso del tombino ferroviario di Figura 14 si riporta addirittura nel progetto (TAV IDR015) “da verificare caratteristiche geometriche attraversamento esistente sotto ferrovia e relativa compatibilità idraulica del reticolo di valle” dichiarando palesemente l’assenza di valutazioni idrauliche tese a dimostrare che gli interventi proposti non determinino aumento delle pericolosità nelle aree contermini. Si profila pertanto una violazione della normativa idraulica nonché del c.c.. Tale comportamento è inoltre in contrasto con le dichiarazioni di pag. 3*

*elab IDR001 “Alla base degli interventi vi è l’obiettivo del miglioramento idraulico complessivo delle condizioni attuali del territorio circostante.” (ib.).*

Quanto al fatto che SAT rinvii al progetto esecutivo la descrizione di ogni eventuale intervento mirato a porre rimedio alle criticità idrauliche sopra menzionate (ad oggi neanche accennato), trattasi di chiara ed inaccettabile strategia per evitare di sottoporre le proprie iniziative progettuali alla previa valutazione di impatto ambientale, con conseguente violazione dell’intero complesso normativo di settore.

La VIA si svolge sul definitivo proprio perché le scelte progettuali rilevanti, sotto il profilo delle misure adottate per ridurre, mitigare o annullare i potenziali impatti sulle matrici ambientali, in questa sede devono già essere state fatte dalla proponente; se fosse possibile rinviare ogni opzione potenzialmente impattante all’esecutivo (come SAT sembra voler fare nel caso di specie, in cui non si tratta di selezionare una o più opzioni aventi le medesime ricadute ambientali ma di progettare ex novo un vero e proprio sistema di messa in sicurezza idraulica che potrebbe essere portatore, da solo, di significativi impatti sull’ambiente circostante), la *ratio* stessa della procedura di VIA risulterebbe svuotata di ogni significato.

### *Interferenze opera-falda (profilo idrogeologico)*

Anche sotto il profilo idrogeologico l’area che va da Albinia ad Ansedonia è stata completamente ignorata da SAT, nonostante la stessa sia stata oggetto di numerosi studi idrogeologici (ARSIA, 2015; UNISI, 2009) che hanno evidenziato la presenza di

piezometrie prossime al piano di campagna, facilmente intercettabili dagli scavi necessari per la realizzazione dell'opera.

Quanto alla posizione peculiare della società esponente, il gruppo di lavoro rileva quanto segue: *“considerato che la piezometrica nell'area afferente l'impianto de “Il Vigneto” (svincolo Ansedonia Nord) si attesta su valori oscillanti fra -1 e -2 m.sl.m. (elaborato GEO028) e considerato che le quote piano campagna sono di circa 1 msl.m. (compreso quella della complanare) si rileva l'opportunità di una accurata valutazione delle possibili interferenze opera-falda in questo settore, basando tali valutazioni su modelli numerici e sulle eventuali interferenze con le opere di captazione presenti a valle del tracciato. [...] La realizzazione della complanare di valle prevede la costruzione di un muro di contenimento di lunghezza 240 m ed altezza variabile fino ad un massimo di 5 m. Di tale manufatto non viene data alcuna indicazione circa il dimensionamento delle opere fondazionali e neppure delle eventuali interferenze che i bulbi di pressione indotti nel terreno potrebbero avere con i manufatti già presenti nell'area (ad es. bacino di lagunaggio della Soc. Il Vigneto srl)”. Cfr. all. 1).*

Quello che i tecnici intendono dire è che vi è un fondato rischio che le acque provenienti dal nuovo tracciato (autostrada+complanari), inquinate dalle sostanze presenti nel piano stradale, possano in qualche modo finire in falda e, attraverso questa, nei pozzi (e da lì, per forza di cose, nel pesce).

E' immediatamente evidente che, qualora ciò si verificasse, il danno per la società esponente - che, come sopra precisato, esporta in tutto il mondo un prodotto la cui caratteristiche di eccellenza sono date proprio dallo straordinario contesto ambientale in cui è allevato -

sarebbe enorme.

Il gruppo di lavoro dimostra inoltre l'assoluta inadeguatezza del piano di monitoraggio proposto da SAT sia per le acque superficiali che per le acque sotterranee: inadeguatezza in termini di *range* temporale (1 anno post opera), frequenza dei campionamenti, esiguo numero di punti di monitoraggio (4 su tutto il tratto del lotto 5b) e set di analiti proposti. Questi ultimi, fra l'altro, non tengono conto neppure delle indicazioni contenute in "Inventario Nazionale Emissioni Trasporto su Strada" ISPRA 124/2010 (cfr. all. 1).

Le conclusioni del gruppo di lavoro trovano anche sul punto conferma nella già citata relazione dell'Ing. Sorbi, nella quale si afferma chiaramente che *“la realizzazione del rilevato autostradale che costiperà i terreni, potrà determinare una riduzione della trasmissività con l'innescò di un possibile “effetto barriera”, dal quale potrebbe derivare un innalzamento della piezometrica a monte dell'autostrada ed un abbassamento a valle della stessa” (ib.)*.

Il consulente di Colli e Laguna conferma anche le possibili interferenze inquinanti provenienti dall'opera/falda chiarendo che, a questo proposito, certamente non può essere ritenuto un adeguato sistema di tutela quello dei fossi filtro (FF) individuato da SAT.

Inequivocabili le conclusioni dell'Ing. Sorbi, sul punto: *“l'uso del sistema proposto nel sito di elevata fragilità ambientale della Laguna di Orbetello non è condivisibile in quanto:*

- *i FF tendono ad accumulare nel tempo sostanze inquinanti e metalli pesanti. Nonostante i presunti interventi di manutenzione annuale queste sostanze entrano senz'altro nella catena alimentare. Ricordiamo al*

- proposito che la Laguna offre un ricco mercato di specie ittiche alimentari;*
- *manca un sistema di chiusura dei FF automatico che possa essere attivato anche in remoto a seguito incidente con sversamento di sostanze inquinanti. In subordine, per il sistema manuale, manca una corretta segnalazione dei punti di intervento che tra l'altro sono sparsi nel territorio in maniera eccessiva. Ne consegue che in caso di emergenza l'attivazione del sistema di chiusura manuale possa essere lento nella migliore delle ipotesi o non venga affatto attuato in quanto di difficile reperibilità da parte di personale non istruito” (ib.).*

A quelli fin qui richiamati, si aggiungono inoltre tutti gli ulteriori profili di criticità indagati nella relazione del gruppo di lavoro, alla quale si rinvia (*cf.* all. 1).

Come dato vedere, oltre al danno diretto proveniente dall'esproprio, il pregiudizio che l'opera *per se* è in grado di arrecare alla società esponente è potenzialmente irreparabile.

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 degli esponenti, *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).

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) e provinciale (PTC) 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 della società osservante è data dallo stravolgimento complessivo dell'assetto dell'area, sotto i profili sopra rappresentati.

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

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

Per effetto del predetto stralcio il procedimento di approvazione del progetto definitivo sui lotti 5B e 4 si è interrotto nel 2011 per riprendere oggi, con la pubblicazione (avvenuta il 1 dicembre 2016) da parte di SAT dell'avviso di avvio del procedimento finalizzato all'approvazione del nuovo progetto definitivo in variante con valutazione di impatto ambientale, formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli artt. 165-166 co. 2, 167 co. 5 e 183 D. Lgs. 12 aprile 2006 n. 163.

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

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

Con la delibera n. 241 del 9 aprile 2013, preso atto delle varie ipotesi progettuali presentate da SAT (nella forma di mere ipotesi di lavoro), la Giunta manifestava quindi una “preferenza” per la soluzione che al tempo era definita *“in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati”*; detta preferenza era sottoposta

alla seguente condizione: *“purché sia tenuto conto, nelle successive fasi progettuali, delle condizioni e delle valutazioni fornite dai pareri sopra richiamati e che in particolare, per gli aspetti di tipo idraulico, siano effettuati specifici approfondimenti ed individuate idonee soluzioni progettuali anche tenendo conto degli eventi alluvionali del novembre 2012”*.

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

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

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

Si arrivava così alla delibera G.R. 4.11.2013 n. 916 (il cui ruolo per quanto qui interessa, come vedremo, è decisivo), con la quale la Regione Toscana, preso atto delle deliberazioni sfavorevoli del Comune di Orbetello e della Provincia di Grosseto oltre che di una serie di criticità segnalate dai propri uffici interni e da ARPAT, precisato che l'ipotesi progettuale proposta da SAT *“rappresenta solo una sintesi qualitativa dei confronti per cui, per una adeguata valutazione ambientale dell'opera in oggetto, nello studio di impatto ambientale [...] dovranno essere evidenziati e ponderati gli impatti su tutti i recettori presenti nel corridoio individuato dal proponente”*, ai fini *“della progettazione definitiva e della documentazione per la VLA e localizzazione per l'espressione del CIPE”* richiedeva l'approfondimento di *“tutti gli elementi segnalati dagli enti locali e dall'istruttoria regionale con una particolare attenzione verso le seguenti considerazioni conclusive: [...] in coerenza con le segnalazioni degli enti locali e le indicazioni della stessa SAT, è necessario che in fase di definizione finale del tracciato siano approfonditi gli effetti sul sistema idrogeologico e sia garantito che gli scavi non determinino alcuna interferenza con la circolazione idrica sotterranea”*

Valeva la pena riportare integralmente le conclusioni della delibera G.R. Toscana n. 916/2013 rilevanti *in parte qua*, 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 dal gruppo di lavoro incaricato dagli esponenti (le cui conclusioni, come si è visto, hanno trovato

conferma nei rilievi sollevati dal Comune di Orbetello e dai consulenti tecnici dell'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.

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 cui si tratta, nelle delibere dell'ottobre 2013 più volte richiamate.

*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 dalla Provincia di Grosseto avuto riguardo non solo all'area di nostro interesse, ma specificamente proprio all'attività svolta dalla società Il Vigneto (citata espressamente), questi sono contenuti nella delibera n. 291 del 4 ottobre 2013, e di seguito richiamati: “[...] *La presenza [...] dell'insediamento produttivo di acquacoltura “Il Vigneto”, dell'insediamento residenziale e turistico-ricettivo La Provinca, non consentono*

*assolutamente il passaggio di una ulteriore ed importante infrastruttura quale un'Autostrada in un contesto ove presente l'asse ferroviario, l'attuale Aurelia SS n. 1 a quattro corsie ed un reticolo di ulteriori altre viabilità. Tre infrastrutture di tali dimensioni (quindi tre barriere) genererebbero una congestione insostenibile per un'area fortemente conurbata, producendo gravi fenomeni di inquinamento (acustico, atmosferico, luminoso, etc.), oltre ad incidere negativamente sulle attività produttive, turistiche e sulla qualità della vita delle popolazioni residenti [...]. Infine, non sono stati eseguiti adeguati approfondimenti in ordine agli assetti idrogeologici, che avrebbero potuto determinarne almeno una prima valutazione di fattibilità dell'intervento e di compatibilità con le matrici ambientali coinvolte (acqua e suolo)''.*

E' curioso notare come **tutti** i punti testé richiamati – che sono peraltro presenti anche nella delibera del Comune di Orbetello. 291 del 4 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 interesse della società esponente.

***Sub b): OSSERVAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE***

***Quadro di riferimento programmatico (SUA 0100 e ss.)***

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

Avuto riguardo alle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di

pianificazione e programmazione territoriale e settoriale relativi al lotto 5B, rilevano il PIT con valenza di piano paesaggistico della Regione Toscana, il PTC della Provincia di Grosseto ed il Piano Strutturale/Regolamento urbanistico del Comune di Orbetello.

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

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

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

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

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

*“- il comma 1 dell'art.9 che prevede che la qualità dell'aria costituisce fattore primario di caratterizzazione dell'identità territoriale e deve essere difesa e migliorata con ogni mezzo disponibile. Dispone altresì che nel perseguire il principio dello sviluppo sostenibile e nell'interesse della tutela paesistico-ambientale e sanitaria deve essere garantito il contenimento anche delle emissioni gassose, acustiche, luminose. - il comma 2 dell'art.9 che, ai fini della qualità*

*dell'aria, comprende tra i principali fattori di criticità nella Provincia di Grosseto il traffico urbano nei centri maggiori. - il comma 1 dell' art. 27 che, ai fini del governo del territorio provinciale, riconosce alla qualità dello sviluppo insediativo lo strumento primario per perseguire l'obiettivo generale di rafforzare l'identità dei caratteri distintivi del territorio provinciale. - il comma 2 dell' art. 27 che, più in generale, subordina lo sviluppo insediativo al requisito di incrementare i livelli di razionalità, funzionalità, economicità e sostenibilità degli assetti territoriali alla scala provinciale”.*

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

E' per questo motivo che la Provincia di Grosseto, con la nota tecnica del 1 agosto 2011 (depositata alla prima seduta della conferenza dei servizi convocata sul progetto definitivo depositato da SAT nel giugno dello stesso anno, progetto dal quale nel

successivo novembre SAT avrebbe poi stralciato i lotti 4 e 5B), si opponeva con forza ad ogni ipotesi progettuale che prevedesse l'attraversamento dei centri urbani: *“è necessario prevedere le varianti autostradali al tracciato per le frazioni ed i sistemi insediativi di Fonteblanda, Osa, Albinia, Orbetello Scalo e Ansedonia, così come occorre trasformare la viabilità complementare in categoria C1 di almeno ml. 10,50 (nuova SR1) senza attraversamento dei centri urbani. Occorre inoltre un adeguato ed efficiente collegamento con i porti commerciali, militari e turistici di Talamone, Porto Santo Stefano, Porto Ercole, Cala Galera, Isole del Giglio e Giannutri (art. 33 delle Norme e Scheda 12 A –Infrastrutture viarie del P.T.C.). Inoltre occorre risolvere le questioni connesse alla attività produttive presenti, commerciali, artigianali, turistico-ricettive e agricole, comprese le attività di acquacoltura nonché, alla previsione produttiva del Grande Ambito Strategico di Albinia. Inoltre occorre disimpegnare il traffico non autostradale e non pedaggiato dai centri urbani di Fonteblanda, Albina, Case Brancazzzi, l'area produttiva Le Topaie, Le Quattro Strade, l'area produttiva di Campolungo ed Orbetello Scalo, progettando una effettiva viabilità complementare alla A12, svincolando tali frazioni e sistemi insediativi dal traffico non autostradale, così come occorre risolvere in maniera più adeguata gli svincoli di tutti i sistemi insediativi esistenti. Infine occorre adeguatamente svincolare gli ambiti a forte valenza turistica, caratterizzati dalla presenza di località insediative di pregio quali Talamone, Le Terme dell'Osa, la Laguna di Orbetello, Il Promontorio dell'Argentario, nonché le coste e i litorali di notevole attrazione turistica come i Tomboli Osa-Albegna e Giannella-Feniglia.*

In definitiva, la Provincia affermava la totale incompatibilità con il PTC di ogni ipotesi progettuale finalizzata ad attraversare le aree

richiamate nella nota e l'inammissibilità di una viabilità complanare con dimensioni inferiori a metri 10,50.

Riproponendo, il tracciato oggi osservato, le medesime criticità con riferimento all'attraversamento dei centri abitati ed alla viabilità complanare presentate dal progetto del 2011, SAT è pertanto nuovamente incorsa nell'insanabile violazione del PTC.

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

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

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

Sul completamento del corridoio tirrenico, nella *Relazione* allegata al Regolamento si afferma: *“In data 31.03.2006 la Commissione VIA ha espresso parere di compatibilità ambientale positivo sul progetto di tracciato costiero. Fino alla realizzazione di tale tratto, la Via Aurelia deve garantire le prestazioni di asse di grande traffico...In caso di realizzazione del corridoio tirrenico, la Via Aurelia potrà assumere le caratteristiche di “strada parco”.*

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

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

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

dell'Università di Firenze), uno dei “padri” del PIT stesso (in quanto Responsabile scientifico dell'intero progetto del PIT per conto del Centro interuniversitario di Scienze del territorio, nonché co-responsabile scientifico dell'invariante IV: i caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali).

Il Prof. Baldeschi ha svolto uno studio di straordinario valore dal punto di vista scientifico, passando al setaccio tutti gli elaborati depositati da SAT aventi rilevanza, dal punto di vista paesaggistico; gli stessi sono stati inoltre messi a confronto con la realtà territoriale, a seguito di sopralluoghi effettuati lungo il tracciato del lotto 5B (*cfr.* relazione Prof. Baldeschi allegata alle osservazioni di Colli e Laguna).

Il tutto, al fine di rispondere alla domanda “*se e in che misura il Progetto sottoposto a Via abbia tenuto conto delle indicazioni e delle prescrizioni sovraordinate del Piano paesaggistico contenute nella “Disciplina del piano”, nella Scheda d'ambito “Bassa maremma e ripiani tufacei” e nella “disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico”, anch'essa parte integrante del Piano paesaggistico (ib.).*”

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

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

- la “Carta dei caratteri del paesaggio”, ad esempio (SUA 339 e SUA 340, scala 1:10.000), alla categoria “elementi areali del paesaggio” riporta semplicemente le diverse destinazioni funzionali (tessuto insediativo, tessuto agricolo, tessuto industriale, verde attrezzato), con un linguaggio in parte decisamente improprio e senza nulla dire nel merito delle diverse caratteristiche paesaggistiche. Viene inoltre riportata la dizione “ambiti di paesaggio omogeneo” e come fonte il Pit – Piano di indirizzo territoriale con valenza di Piano Paesistico: non solo è sbagliato il nome del Piano, ma il Piano non contiene ambiti di paesaggio “omogeneo” (bensì Ambiti di paesaggio), né ha in alcuna sua parte legende come quelle qui utilizzate. Si tratta quindi di una vera e propria falsificazione;
- la questione del fatto che vengano minuziosamente citati i contenuti degli altri piani e non quelli del Piano paesaggistico è ancora più grave in quanto i piani locali non sono stati ancora adeguati al Piano paesaggistico stesso; pertanto la prima operazione necessaria sarebbe stata quella di analizzare alla scala di dettaglio il paesaggio (i paesaggi) interferito dall’opera secondo le modalità dettate alla scala regionale dal Piano (norme e abachi) e locale (ambiti di paesaggio). Di tutto ciò non c’è traccia;
- per quanto riguarda il Codice del paesaggio, sono citati soltanto gli articoli relativi ai beni vincolati, e non quelli riferiti al Piano paesaggistico nella sua interezza, come piano sovraordinato rispetto agli altri strumenti” (ib.).

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

SAT, nel quadro di riferimento progettuale, ripropone le medesime argomentazioni contenute nella relazione generale di progetto, a proposito del fatto che il nuovo tracciato del lotto 5B sarebbe stato progettato in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella delibera G.R. Toscana 916/2013, nelle delibere degli enti locali oltre che nella delibera CIPE 85/2012.

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

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

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

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

Quanto alla componente paesaggio, questa è stata affrontata dal Prof. Baldeschi, alla cui relazione nuovamente si rinvia, il quale, nel ribadire che il Piano paesaggistico non è stato affatto preso in considerazione, per quanto riguarda “*l'analisi della intervisibilità*”, rileva come essa si limiti ad “*un'analisi parziale della sola visibilità, negando di fatto il concetto di territorio quale patrimonio paesaggistico*”

*complessivo, la cui qualità è data dalle relazioni multiple fra elementi caratterizzanti il paesaggio, che è alla base del piano paesaggistico stesso” (ib).*

Della componente acustica si è occupato il **Dr. Rossano Mastacchi**, tecnico competente in acustica ambientale con esperienza ventennale in materia, il quale ha sottoposto a puntuale analisi lo studio di impatto ambientale relativamente alla componente rumore.

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

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

### *Valutazione di incidenza (SUA-0700-1)*

Il progetto osservato interessa direttamente un parco naturale (Parco Naturale della Maremma) e numerosi siti di interesse comunitario, siti di interesse regionale, zone di protezione speciale, zone speciali di conservazione (SIC-SIR-ZPS-ZSC), siti inseriti nella Rete ecologica europea denominata “Natura 2000”, oltre alla zona umida di Campo Regio, i promontori di Bengodi, Talamonaccio e

Ansedonia, Zone di Protezione lungo le rotte di Migrazione (ZPM), Oasi Naturalistiche, Ambiti a Ridotto Potenziale Antropico (ARPA, di cui al PTC della Provincia di Grosseto).

Quanto all'area di diretto interesse ai fini delle presenti osservazioni, vale a dire il territorio orbetellano, come noto questo è caratterizzato dalla presenza di un'area di straordinaria e riconosciuta importanza ambientale, dove insistono SIR-SIC-ZPS-ZSC.

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

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

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

L'inserimento della Laguna di Orbetello nella lista di cui alla Convenzione di Ramsar comporta l'obbligo generale di conservazione e di utilizzazione razionale della zona umida in

questione e delle sue risorse, oltre ad alcuni obblighi specifici con riferimento all'istituzione di riserve naturali ed agli obblighi di sorveglianza.

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

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

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

In sede di commento allo studio per la valutazione di incidenza predisposto da SAT, non ci si può inoltre esimere dal sottolineare come anche detto studio – al pari di tutti gli altri elaborati progettuali – risulti intrinsecamente viziato per aver fatto proprio il

tautologico assunto (riproposto da SAT ossessivamente) secondo cui il carattere di affiancamento alla ferrovia (e a breve distanza dalla S.S. Aurelia) del progetto in esame comporterebbe una riduzione consistente delle interferenze rispetto a quelle che avrebbe determinato la realizzazione di un nuovo corridoio viario.

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

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

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

Scoccianti allegata alle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna).

Il Dr. Scoccianti spiega per quale motivo tale apodittico assunto sia totalmente fallace con ricchissimi riferimenti bibliografici e con argomentazioni scientifiche inoppugnabili, demolendo letteralmente lo studio di incidenza depositato da SAT e giungendo alla inequivocabile conclusione che: *“da un lato l’alterazione dell’equilibrio ecosistemico del territorio attraversato, dall’altro il connesso rischio anche sugli utenti della futura infrastruttura si ritengono essere motivi sufficienti affinché tutta l’infrastruttura venga ripensata e riprogettata completamente rispetto alla questione dell’effetto ‘barriera ecologica’”* (ib.).

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

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

Infine, il Dr. Scoccianti denuncia:

- la mancata considerazione degli impatti cumulativi – così come richiesto dalla normativa di settore, che ne risulta

pertanto insanabilmente violata - con il progetto redatto nel dicembre 2014 dal Commissario Delegato ex L. 228/2012 (Regione Toscana – Settore Difesa del Suolo ‘*Realizzazione della cassa di espansione di Campo Regio – I Stralcio – Progetto definitivo*’) che va a interessare proprio l’area limitrofa al SIR IT51A0101 ‘Campo Regio’;

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

Addirittura, a pag. 10 dello studio sul traffico, si afferma espressamente che “*negli anni successivi all’ultimo rilevamento i livelli di traffico nell’area di studio hanno subito un forte calo dovuto alla crisi economica [...]*”.

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

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

La questione è stata affrontata nella relazione dell’Ing. La Spada allegata alle osservazioni dell’Associazione Colli e Laguna nella quale, a proposito dello studio del traffico depositato da SAT, si

dimostra con dovizia di particolari come, al contrario di quanto affermato dalla proponente, “non è prevedibile un aumento dei flussi, sia per il perdurare della crisi economica, sia per il previsto inserimento di pedaggi, sia per la modesta diminuzione dei tempi di percorrenza tra lo stato ante e post-operam, soprattutto in considerazione del fatto che il pedaggio verrà realizzato mediante sistema aperto, il quale implica l’obbligo di fermarsi ad ogni barriera dislocata lungo il percorso: a velocità libera, con l’attuale tracciato, il percorso Ansedonia - Fonteblanda può essere effettuato in circa 18 minuti (fonte dati google); ipotizzando di effettuare lo stesso percorso ad una velocità costante di 130 km/h si impiegherebbero invece circa 11 minuti, ma inserendo il perditempo dovuto ai tre caselli da attraversare (considerando un perditempo di poco più di un minuto tra sosta al casello e manovra di decelerazione e accelerazione), il tempo di percorrenza autostradale salirebbe a circa 14,5 minuti, con un beneficio di soli 3,5 minuti, a fronte del pagamento di un pedaggio” (cfr. relazione Ing. La Spada allegata alle osservazioni dell’Associazione Colli e Laguna).

Da ultimo (certo non per ordine di importanza), giova rilevare una carenza dell’analisi costi benefici – se possibile – ancor più grave rispetto a quanto fin qui segnalato, laddove non considera minimamente (alla voce “costo sociale dell’opera”, a ben vedere neanche riportato): la demolizione di numerosi immobili abitativi (specialmente nel lotto 5B); la distruzione di opere di urbanizzazione con conseguente perdita degli standards urbanistici per l’intera zona produttiva di Campolungo; l’interclusione di numerose abitazioni che si ritroveranno di fatto rinchiusi tra complanari e ferrovia; la creazione di una serie di barriere visive che comprometteranno per

sempre il paesaggio; il sovraccarico della viabilità pubblica non soggetta a pedaggiamento, con conseguente difficoltà negli spostamenti locali; la definitiva alterazione morfologica dell'area con compromissione del patrimonio culturale, archeologico e paesaggistico; la preclusione dello sviluppo e riassetto urbanistico previsto dagli strumenti di pianificazione; la preclusione di ogni possibilità di sviluppo per numerose aziende di medie/piccole dimensioni, le quali non raggiungeranno più la minima unità fondiaria richiesta; etc. etc.

### *Relazione paesaggistica (AUA – 001)*

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

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

SAT ha affrontato il tema nella relazione paesaggistica (AUA – 001), elaborato sottoposto a valutazione critica nella relazione del Prof. Baldeschi allegata alle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna, il quale ha rilevato ancora una volta una sorprendente serie di omissioni, errori di valutazione e macroscopiche inesattezze, oltre alla consueta totale elusione delle prescrizioni del Piano paesaggistico: *“I riferimenti al Piano paesaggistico sono anche in questo documento assai pasticciati e non sempre conformi e coerenti. A pag. 39 e seguenti, ad esempio, laddove si citano le “invarianze strutturali del paesaggio” riferite ai “caratteri idrogeomorfologici” “ecosistemici” e ai “morfotipi rurali” (liquidando velocemente e impropriamente i morfotipi insediativi in quanto avrebbero fatto emergere alcune incongruenze del Progetto) vengono riportate varie immagini e stralci descrittivi tratti dal piano, ma nessuna delle indicazioni di carattere normativo, delle quali evidentemente, così come dell’impianto complessivo del piano, non si è assolutamente tenuto conto. E in effetti, nelle schede di valutazione degli impatti, si può leggere - ad esempio a pag. 98 - che le “modificazioni dell’assetto insediativo storico” nel tratto Orbetello Scalo-Ansedonia vengono risolte con “campagna e sondaggi archeologici preventivi”, dimostrando una totale incomprensione relativa agli stessi concetti basilari della pianificazione paesaggistica. Nel tratto a monte è ancora peggio: le “modificazioni all’assetto insediativo storico” vengono rilevate solo con riferimento ai beni vincolati (frintendendo con ciò il significato attribuito dal Codice ai Piani paesaggistici e con i limiti evidenziati ante) e non viene peraltro riportata alcuna scelta progettuale finalizzata a trattare il problema. In tutti i tratti, peraltro, la valutazione degli impatti con riferimento a diverse voci (in particolare “suddivisione”, “frammentazione”, “modificazione dell’assetto*

*percettivo...”, “dei caratteri strutturanti del territorio agricolo”) non tiene assolutamente conto dell’impatto degli svincoli, riportando l’assenza di impatti anche quando questi sono palesi. Rispetto alle carenze dei riferimenti al Piano paesaggistico fin qui richiamate, si ricorda che il Piano paesaggistico regionale comprende fra diversi documenti un apposito elaborato dedicato a ciascun Ambito di paesaggio, in questo caso l’Ambito Bassa Maremma e Ripiani tufacei. Rispetto ai contenuti di valenza esplicitamente normativa dell’elaborato d’Ambito, nella Relazione paesaggistica vengono riportati soltanto gli obiettivi di sintesi definiti dal piano per l’ambito di paesaggio in questione, ma non le relative direttive, che sono assai più incisive e dettagliate, e nemmeno gli indirizzi per le politiche riferiti a ciascuna invariante strutturale (a questo proposito è scorretta anche la continua citazione del fatto che il Pit avrebbe assunto valenza paesaggistica soltanto a partire dal 2015, dal momento che le salvaguardie del piano adottato sono diventate operative nel luglio 2014). Che si tratti di un pasticcio taglia-incolla è palesamente 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 il preliminare approvato nel 2008.

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

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

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

Nel caso di specie le motivazioni che la proponente ha portato a

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

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

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

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

La verità è che il procedimento fin qui seguito non individua un unico e completo progetto assoggettato a VIA, non individua la soluzione di minor impatto, e non realizza uno studio neanche

sommario delle alternative di tracciato o di altre soluzioni né esamina l'opzione zero.

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

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

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

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

Da quanto suesposto va da sé, come logica conseguenza, che se si fosse proceduto a ripetere la VIA sull'intero tracciato si sarebbe imposto anche l'esame della "alternativa zero", ovvero il mantenimento dell'Aurelia, con le opportune modificazioni e messa

in sicurezza, lasciandola comunque come strada statale, senza alcuna necessità di privatizzarla e pedaggiarla come autostrada (così come SAT ha già fatto, del resto, con riferimento a tutto il tronco a nord di Grosseto; *cf.* Protocollo di intesa sottoscritto con le amministrazioni nel maggio 2015).

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

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

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

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

\*\*\*

Tutto ciò osservato, preso atto che il progetto definitivo depositato da SAT è manifestamente incompleto, erroneo, carente e contraddittorio e che lo Studio di impatto ambientale ad esso

allegato è parimenti viziato da numerosissime carenze/errori di metodo e di merito, omissioni, anomalie, contraddizioni, profili di violazione di legge e tratti evidenti di illogicità, tutti precisati nelle osservazioni e nelle relazioni allegate, riservata ogni iniziativa giudiziaria nella denegatissima ipotesi di approvazione del progetto medesimo (anche sotto il profilo strettamente risarcitorio) l'esponente, per il tramite dello scrivente legale,

**CHIEDE:**

- a) **a SAT**, cui sono indirizzate ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 co. 2 D. Lgs. 163/2006, di fornire esaustiva risposta a tutte le contestazioni sollevate nella presente (e nelle relazioni allegate) 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 contestazioni sollevate nella presente (e nelle relazioni allegate), 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 (il tutto, siccome previsto dall'art. 185 co. 5 D. Lgs. 163/2006) 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 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: osservazioni tecniche Dottori Fanciulletti F. - Fanciulletti S. - Fanciulletti L. – A. Gori.

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

**Comune di Orbetello**  
**Provincia di Grosseto**

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO  
AUTOSTRADA A12: ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA  
LOTTO 5/B TRATTO FONTEBLANDA - ANSEDONIA**

**OGGETTO:** Oggetto: Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia. Lotto 5B - Tratto Fonteblanda – Ansedonia.  
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 - Osservazioni ai sensi degli artt. 165, 166 comma 2, 167 comma 5, 183 comma 4 del D.Lgs. 163/2006, dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 24 del D.Lgs. 4/2008.

**Committente** Il Vigneto Soc. agricola a.r.l,

Orbetello (GR), 20/01/2017

I Tecnici estensori

Dr. Geol. Fabrizio Fanciulletti (coordinatore)  
Dr. Ing. Antonio Gori  
Dr.ssa Chim. Sara Fanciulletti  
Dr. Geol. Lorenzo Fanciulletti



## 1. PREMESSA

Il sottoscritto Christian Guidi nato a Orbetello l'11 Maggio 1963 in qualità Amministratore Unico de "Il Vigneto Soc. agricola a.r.l.," Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00211560537, inoltra la presente per evidenziare le seguenti criticità:

1. **INCOMPATIBILITÀ DELL'OPERA CON L'ASSETTO IDROGRAFICO ESISTENTE CON CONSEGUENTE AGGRAVIO DEL RISCHIO IDRAULICO;**
2. **INCOMPLETA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO COMPLANARE;**
3. **INCOMPLETA VALUTAZIONE INTERFERENZE OPERA FALDA**
4. **RELAZIONE PAESAGGISTICA MANCANZA RENDERING AREA SVINCOLO ANSEDONIA NORD**
5. **MANCANZA VALUTAZIONE RISCHIO SINK-HOLE**
6. **INCONGRUENZA PIANO PARTICELLARE ESPROPRI**
7. **CARENZA PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE**
8. **MANCANZA DEFINIZIONE RIFERIMENTI VALORI DI FONDO PDU**
9. **INCOMPLETA DEFINIZIONE PARAMETRI GEOMECCANICI PER IL DIMENSIONAMENTO DELLE OPERE**

Il tratto denominato "Lotto 5B" fa parte del più ampio Progetto Definitivo per la realizzazione del tratto autostradale A12, da Livorno a Civitavecchia. Tale tratto è stato stralciato dalla prima delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo.

Successivamente, anche con riferimento alla prescrizione n. 4 della stessa delibera, nel 2013, è stata avviata un'operazione di confronto di possibili alternative di tracciati che si è concretizzata in uno studio di fattibilità oggetto di valutazione da parte della Regione Toscana.

In particolare, nel Protocollo di Intesa siglato il 13.05 2015 si è convenuto che:

*".....per i lotti 4 (Grosseto sud – Fonteblanda) e 5B (Fonteblanda - Ansedonia) la progettazione definitiva e il relativo SIA debba essere elaborato secondo lo studio di fattibilità su cui si è espressa la Regione Toscana con Delibera 916 del 4-11-2013, apportando tutti i necessari miglioramenti in funzione del sistema di pedaggio di tipo aperto, ed al fine di ridurre i costi ed il consumo di territorio".*

Nell'ambito delle varianti apportate al progetto è stata studiata una nuova soluzione di tracciato "in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati", oggetto della presente trattazione.

Si chiarisce da subito che l'area di Proprietà del Committente firmatario dell'osservazione, è un allevamento ittico denominato il "Vigneto S.r.l." ubicata tra il rilevato ferroviario Pisa- Roma ed il rilevato stradale della

variante Aurelia in località Ansedonia nel comune di Orbetello. Il tracciato autostradale previsto in progetto, nel tratto di interesse, sarebbe ottenuto mediante un intervento di adeguamento dell'infrastruttura esistente.

## 2. OSSERVAZIONE N.1 – COMPATIBILITÀ IDRAULICA

L'area è interessata dal bacino n.24 della Tavola IDR 004 (Corografia bacini idrografici).

Al fine di valutare la corretta trattazione all'interno del progetto degli aspetti idraulici connessi alla realizzazione del nuovo tratto autostradale si è ritenuto riferirsi alla documentazione in atti che si occupa dell'argomento.

L'opera incide pesantemente sul reticolo idrografico attuale del territorio. Un territorio, come si evince dalle carte di pericolosità allegata al Piano di gestione del Rischio Alluvioni (allegato II – Elaborati del piano di gestione Rischio alluvioni – Distretto Settentrionale UOM Ombrone, Toscana Costa e Toscana Nord), approvato dalla Giunta Regione Toscana in data 16.11.2015, fortemente caratterizzato da una elevata vulnerabilità idraulica.

L'opera in progetto, dalla lettura degli elaborati allegati, produce effetti di riduzione della permeabilità del suolo e modifica la superficie di bacini imbriferi dei corsi d'acqua che inducono la pericolosità idraulica dell'area di interesse del Committente firmatario delle osservazioni.

Infatti, nella Relazione Idrologico – Idraulica allegata al Progetto definitivo (IDR 0001), relativamente all'area di interesse, si riporta: ***“Zona nord di Ansedonia - Dalla Pk 20+00 alla Pk 21+180 i deflussi dei bacini 24, 25 e 43 verranno convogliate attraverso canali a sezione trapezia in gabbioni di dimensioni variabili (da 1 m a 6 m di base e 2 m di altezza), al lato nord del tracciato autostradale verso una serie di tombini scatolari posizionati alle Pk 20+140, Pk 20+360 e 20+620, in grado di convogliare rispettivamente 44, 30 e 14 m<sup>3</sup>/s. Questi attraversamenti sono costituiti da una serie di tre tombini scatolari 6x2m, due tombini scatolari 6x2.5m ed un tombino scatolare 4x3m (Pk 20+140, Pk 20+360 e 20+620 rispettivamente). I manufatti convoglieranno i deflussi attraverso due canali ad “U” in gabbioni fino all'esistente attraversamento ferroviario (posizionato a sud della Pk 20+360), dove sarà necessario prevedere adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa ed opportuni canali fino allo scarico a mare.....”***

Da quanto sopra emerge chiaramente che non è stato completamente affrontato il tema progettuale di cosa accada dal punto di vista idraulico alle aree di Proprietà della società “Il Vigneto”, ammettendo gli stessi Progettisti, nella relazione idraulica, di procrastinare il dimensionamento/progettazione delle opere di adeguamento idraulico degli attraversamenti ferroviari. Attraversamenti ferroviari, che già oggi denunciano importanti difetti di capacità di deflusso per eventi pluviometrici importanti e che caratterizzano la pericolosità idraulica dell'area, producendo effetti di rigurgito verso “monte” con conseguenti allagamenti delle aree di proprietà de “Il Vigneto srl”.

Se da un lato la nuova opera, inserita in un contesto di aree a pericolosità idraulica, sembra perseguire l'obiettivo di messa in sicurezza rispetto ad eventi con tempo di ritorno di 200 anni per se stessa, questa sembra non essere raggiunta al momento, nel rispetto delle seguenti condizioni:

- dimostrazioni dell'assenza o dell'eliminazione di pericolo per le persone e i beni;
- dimostrazione che l'intervento non determina aumento delle pericolosità a monte e a valle.

Le opere e il progetto degli adeguamenti idraulici degli attraversamenti esistenti la ferrovia, sono a parere della scrivente strettamente correlati con gli aspetti idraulici dell'intero progetto in oggetto per le ragioni sopra esposte, e questi hanno notevole riflesso per la caratterizzazione della pericolosità idraulica delle aree di proprietà della società "Il Vigneto", pertanto si osserva che questi debbano essere sviluppati contestualmente al progetto definitivo.

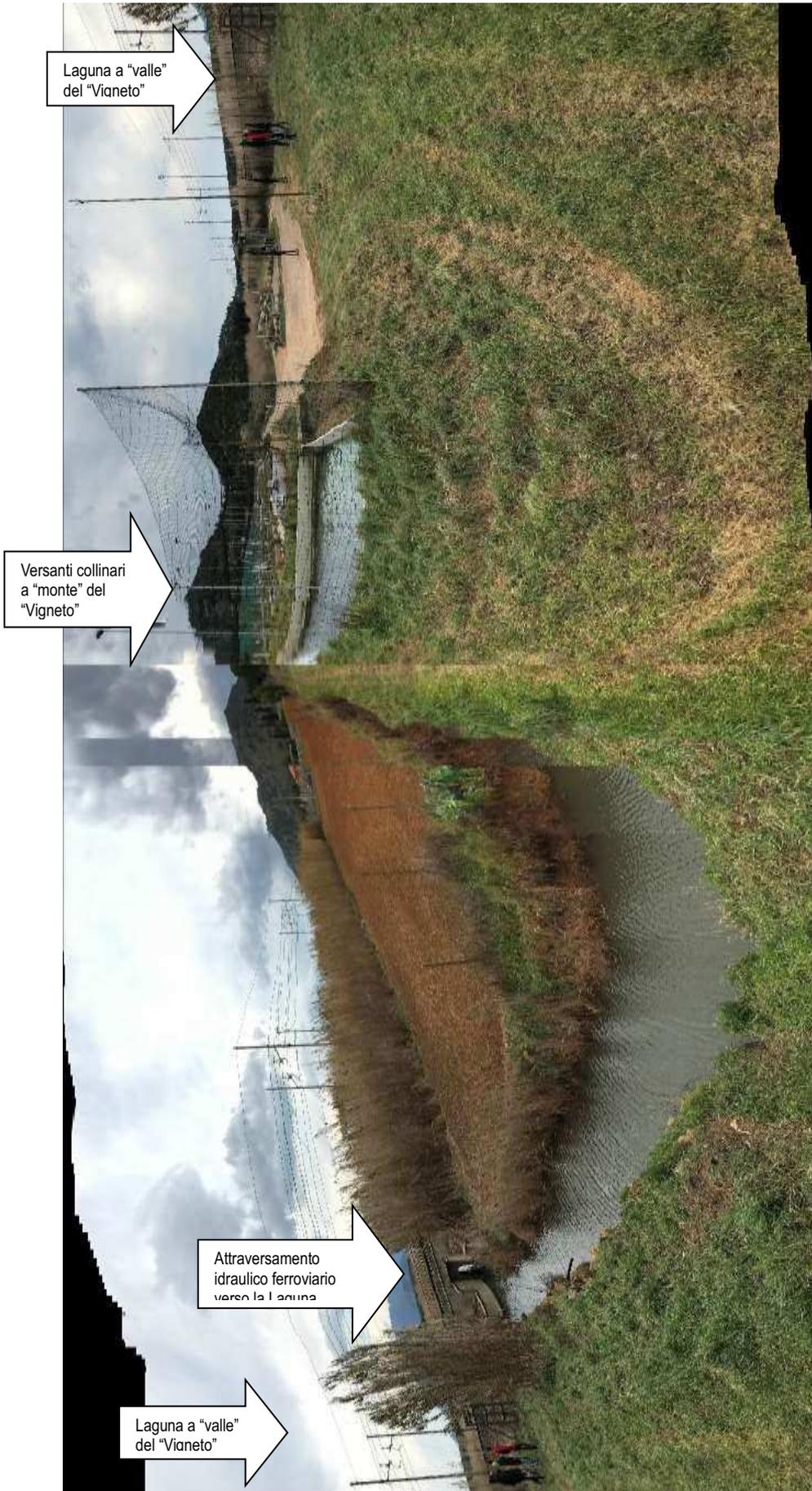
A quanto sopra, va sommato, che le nuove regimazioni idrauliche introdotte nel progetto di VIA e l'opera stradale stessa, determinano una variazione significativa sia delle superfici dei bacini idrografici, sia del grado di impermeabilizzazione del suolo, con il risultato di aumentare le portate idrauliche attuali afferenti i fossi e gli attraversamenti idraulici del rilevato ferroviario, che già manifestano problemi di deflusso delle acque meteoriche.

In sintesi la nuova opera autostradale, deve dimostrare che la sua realizzazione non produce aggravio del rischio idraulico nelle zone circostanti, come peraltro previsto nella normativa tecnica regionale.

A contribuire alla comprensione del fenomeno sopra descritto, si allega immagine che chiarisce come l'enorme quantitativo d'acqua proveniente dal bacino idrografico afferente l'area, trovi già oggi difficoltà a defluire attraverso il passaggio ferroviario e come invece in futuro sarà di gran lunga peggiore la situazione dal momento che la portata d'acqua attesa per eventi meteorici aumenterà a seguito di incrementi di superfici scolanti e di impermeabilizzazioni del suolo.

La foto panoramica allegata, vuole rappresentare, come l'enorme quantità d'acqua meteorica incidente sul bacino idrografico perimetrato verso est dai versanti collinari, trova e troverà in futuro, con la realizzazione del progetto autostradale, con indubbio aumento di carico idraulico, sbocco a mare attraverso canali sul rilevato ferroviario, decisamente sottodimensionati come testimoniato anche da recenti eventi esondivi avvenuti dal 2012 in poi.

Si rileva inoltre la mancanza dell'elaborato progettuale di verifica idraulica dei canali previsti a progetto che contribuiscono allo smaltimento delle portate meteoriche.



### **3. OSSERVAZIONE N.2 – INCOMPLETA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO COMPLANARE**

Il progetto dell'autostrada, così come presentato da SAT, è caratterizzato dalla continua sovrapposizione della nuova infrastruttura sul sedime dell'attuale statale Aurelia, in allargamento a volte simmetrico a volte asimmetrico, a secondo dei vincoli presenti ai margini.

Dalla attenta analisi delle planimetrie e relazioni di progetto, la viabilità complanare prevista in progetto, in parte realizzata su tracciati viari esistenti di campagna, lascia intendere quanto segue:

- non essere compensata in alcun modo dalla realizzazione di adeguate ed idonee strade parallele o complanari di completamento. La trasformazione della S.S. Aurelia da raccordo stradale (gratuito) ad autostrada a pagamento, finirebbe inevitabilmente per escludere dalla circolazione sulla nuova arteria autostradale tutto il traffico locale, che si vedrebbe costretto a dirottare sulle complanari di progetto, mischiandosi con il traffico anche di natura agricola, pertanto fortemente penalizzate ad assorbire una siffatta circolazione. Se pur si intraveda in alcuni elaborati di progetto che alcuni tratti della viabilità alternativa (completamento complanari e non solo) saranno oggetto di riqualificazione, non si riesce a leggere nei documenti messi a disposizione, la composizione e il numero dei veicoli attesi sulle complanari e sulle strade di completamento di quest'ultime, quindi non si riesce a comprendere se quest'ultime siano dal punto di vista geometrico sufficienti ad ospitare il nuovo traffico originato con la realizzazione dell'Autostrada;
- non si conosce la natura strutturale del pacchetto stradale delle strade alternative, a percorrenza gratuita, che parteciperanno insieme alle complanari ad ospitare il nuovo traffico derivante dall'apertura della Autostrada;
- non si conosce la natura strutturale del nuovo pacchetto stradale delle nuove complanari.

Come indicato sopra, il progetto manca di una previsione del traffico atteso sulle complanari e sul loro completamento (numero e tipologia di carico). Il progetto manca inoltre di una verifica strutturale del pacchetto stradale e un elaborato grafico che metta in evidenza la sovrastruttura stradale delle complanari di progetto e del suo completamento.

A valle di questa sommaria descrizione non appare sufficiente – come la SAT pare proporre – la natura documentale messa a disposizione per verificare la validità delle complanari proposte e soprattutto il completamento di quest'ultime sulle strade esistenti, sia geometricamente, sia strutturalmente.

### **4. OSSERVAZIONE N.3 – INCOMPLETA VALUTAZIONE INTERFERENZE OPERA FALDA**

Rif. GEO018 – RELAZIONE DI INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO

L'area di cui trattasi è stata oggetto di diversi studi idrogeologici (Studio ARSIA 2005 e Studio per la valutazione dell'ingressione del cuneo salino – UNISI 2009). Gli studi e le modellazioni numeriche furono

condotte sulla base di numerosi campionamenti di acque di falda e relative misure piezometriche oltre che analisi chimiche ed isotopiche. Di seguito si riporta un estratto delle considerazioni conclusive dello studio ARSIA 2005: *“Le indagini geologiche, idrogeologiche e idrogeochimiche eseguite nell’area di studio .... indicano un’ampia e complessa circolazione idrica nei vari sistemi di aperture dell’acquifero contenuto nel Calcere Cavernoso, a carico del quale avvengono gli emungimenti, che consente il miscelamento in varie proporzioni di acque dolci e salate sia superficiali (recenti) che profonde (vecchie). Il rilevamento piezometrico individua zone a piezometria negativa che, a fine estate, si sviluppano in direzione NW-SE dalla Parrina ad Ansedonia, coincidenti con quelle di ubicazione dei pozzi maggiormente sfruttati (acquedotto, vivai, impianti di piscicoltura); a fine inverno, tali zone sono circoscritte al promontorio di Ansedonia. Il movimento generale del flusso idrico è dapprima da E ad W e poi da NE a SW, suggerendo la presenza di un contributo di circolazione regionale che si aggiunge all’infiltrazione diretta sull’affioramento carbonatico. Il regime di flusso nella fascia costiera è caratterizzato da una zona di miscelamento acqua dolce/acqua salata, in equilibrio dinamico imposto dalla differenza di carico tra il livello della falda e quello medio del mare; il flusso lungo l’interfaccia può provenire da profondità anche notevoli con la risalita di acque di diversa età, salinità e temperatura. Le indagini idrogeochimiche hanno consentito di riconoscere che il principale processo regolatore del chimismo delle locali acque sotterranee è il miscelamento tra la falda contenuta nel Calcere Cavernoso e l’acqua di mare; i dati analitici di elementi ed isotopi indicano che acque di diversa età a composizione solfato-calcica e clorurato-calcica dell’acquifero sono mescolate a vario grado con acqua di mare (intrusione salina), sia vecchia che attuale, dando vita a composizioni intermedie. Tale intrusione proviene essenzialmente dalla zona di Ansedonia ed interessa il settore centro-meridionale dell’acquifero, non solo sul lato prospiciente la laguna”*. Tali conclusioni hanno portato l’Azienda de Il Vigneto ad intraprendere una azione di adeguamento delle opere di captazione consistenti nel rifacimento dei pozzi con criteri idrogeologicamente adeguati alla situazione afferente la circolazione idrica dell’area.

Nelle conclusioni della relazione GEO018 si legge *“Il monitoraggio della falda ha evidenziato piezometrie prossime al piano campagna in corrispondenza delle aree di pianura della bonifica di Talamone, nella pianura dell’Osa e nella piana dell’Albegna: le linee di flusso sono disposte anche perpendicolarmente al tracciato. Pertanto, la realizzazione del rilevato autostradale costiperà i terreni e potrà determinare una riduzione della trasmissività con l’innesco di un possibile “effetto barriera”, dal quale potrebbe derivare un innalzamento della piezometrica a monte dell’autostrada ed un abbassamento a valle della stessa. Tale effetto, se la regimazione delle acque superficiali non fosse concepita con grande attenzione, potrebbe determinare la formazione di accumuli e ristagni di acque a monte tracciato, con un conseguente impatto sulle coltivazioni o sui manufatti eventualmente presenti”*. Considerato che la piezometrica nell’area afferente l’impianto de “Il Vigneto” (svincolo Ansedonia Nord) si attesta su valori oscillanti fra -1 e -2 m.sl.m. (elaborato GEO028) e considerato

che le quote piano campagna sono di circa 1 msl.m. (compreso quella della complanare) si rileva l'opportunità di una accurata valutazione delle possibili interferenze opera-falda in questo settore, basando tali valutazioni su modelli numerici e sulle eventuali interferenze con le opere di captazione presenti a valle del tracciato.

Gli elaborati progettuali proposti in fase di progettazione definitiva non sembrano rispondere neppure alla Delibera RT n° 916 del 4.11.2013 in cui veniva chiesta particolare attenzione alle interferenze opera – circolazione idrica superficiale e sotterranea: *“.....in coerenza con le segnalazioni degli Enti Locali e le indicazioni della stessa SAT, è necessario che in fase di definizione finale del tracciato siano approfonditi gli effetti sul sistema idrogeologico e sia garantito che gli scavi non determinino alcune interferenza con la circolazione idrica sotterranea.....”*.

La realizzazione della complanare di valle prevede la costruzione di un muro di contenimento di lunghezza 240 m ed altezza variabile fino ad un massimo di 5 m. Di tale manufatto non viene data alcuna indicazione circa il dimensionamento delle opere fondazionali e neppure delle eventuali interferenze che i bulbi di pressione indotti nel terreno potrebbero avere con i manufatti già presenti nell'area (ad es. bacino di lagunaggio della Soc. Il Vigneto srl).

#### **5. OSSERVAZIONE N.4 – RELAZIONE PAESAGGISTICA - MANCANZA RENDERING SVINCOLO ANSEDONIA NORD**

L'impianto di acquacoltura de “Il Vigneto” è ubicato in fregio ad un'area classificata dal PIT ad elevato pregio paesistico- ambientale ovvero la Laguna di Orbetello. L'impianto de “Il Vigneto” risulta “perimetrato” a Nord-Est e ad Est dallo svincolo Ansedonia Nord e dalla sede autostradale. Per la realizzazione della complanare è prevista la realizzazione di un muro di contenimento dell'altezza massima di 5 m e lunghezza di circa 240 m.

La relazione paesaggistica tratta tale intervento solo al punto 5.2.7 (analisi degli impatti) svincolando completamente l'analisi delle alterazioni-interferenze dalla presenza delle realtà/attività produttive antropiche pregresse. Non si riscontra l'elaborazione di alcun fotoinserimento atto alla valutazione degli impatti da coni di intervisibilità significativi per pregio ambientale e/o frequentazione. In relazione all'elevato pregio paesistico ambientale e territoriale dell'area, riconosciuto anche a livello di PIT, si auspica una approfondita analisi completa di elaborati di fotomodellazione con coni di vista dalla Laguna.

#### **6. OSSERVAZIONE N.5 – MANCANZA VALUTAZIONE RISCHIO SINK-HOLE**

Rif. GEO017 – NOTA METODOLOGICA PER LA DEFINIZIONE DELLE INDAGINI PER LO STUDIO DI AREE A RISCHIO SINKHOLE.

a) Lo studio preliminare ha riguardato solo il tratto di nuova viabilità fra il T. Osa ed il F. Albegna. Dato che le condizioni predisponenti a tali fenomeni (Sinkhole) sono presenti anche a sud del tratto considerato non è

chiaro il motivo per il quale lo studio non sia stato esteso anche alla porzione meridionale del tracciato del lotto 5b.

b) nel par. 7 vengono proposte le seguenti indagini mirate alla definizione del rischio da Sinkhole:

- indagine idrogeologica
- indagine sismica a riflessione
- indagine georadar
- sondaggi geognostici
- prove geotecniche

Non è chiaro il motivo per il quale tali indagini non siano state effettuate nell'ambito del progetto definitivo, considerato che l'eventuale presenza di condizioni predisponenti a tali fenomeni potrebbero imporre variazioni di tracciato importanti.

## **7. OSSERVAZIONE N.6 – INCONGRUENZA PIANO PARTICELLARE ESPROPRI**

In alcune planimetrie-elaborati del progetto definitivo della Autostrada A12 una delle vasche di allevamento ittico dell'azienda "Il Vigneto" (STD205) sembra "scomparsa". Dal piano particellare di esproprio non si evince se la superficie che sarà sottratta/espropriata all'azienda "Il Vigneto" comprenda anche la vasca di allevamento oppure no.

Mancando inoltre il dimensionamento del muro di contenimento a valle della complanare (comprese le opere di fondazione), non è dato di sapere quali saranno le effettive aree di esproprio e/o aree oggetto di occupazione temporanea soggette ad indennizzi di legge.

## **8. OSSERVAZIONE N.7 – CARENZA PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE**

Rif. MAM001 – PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE- A12-TRATTO FONTEBLAMDA-ANSEDONIA

### **- monitoraggio componente acque superficiali:**

Con riferimento al paragrafo 3.3.4 – componente acque superficiali -, dove si legge: "*Il piano di monitoraggio riguarderà i corsi d'acqua della rete idrografica superficiale principale interagenti con il tracciato autostradale....*" Si rileva quanto segue:

a) il Fosso del Perugino non risulta ricompreso fra i corpi idrici superficiali da monitorare benchè sia interessato in maniera importante dalla realizzazione di opere sia principali che accessorie al tracciato autostradale (Scatolari, muro di contenimento, rilevati, ecc..) e sia di servizio ad una attività produttiva di rilevanza economico sociale.

b) dall'analisi dell'elaborato MAM006 di corredo al MAM001, si evince l'assenza di punti di monitoraggio della matrice acque superficiali in un intorno significativo della realtà produttiva de "Il Vigneto".

c) *il set analitico previsto per le azioni di monitoraggio (rif. Par. 3.4.4 dell'elaborato MAM001) prevede, alla voce parametri chimici e microbiologici acque: "COD, idrocarburi totali, cromo totale, nichel, zinco, cadmio, cloruri, solfati."* Tuttavia in relazione alla tipologia di opera da realizzare ed alla sua funzione, nonché in riferimento all'attività esercitata dall'azienda "Il Vigneto", si rileva come il set analitico non preveda la determinazione dei seguenti: Piombo, Arsenico, Mercurio, Rame, Selenio, IPA, BTEX e PCB essendo questi contaminanti significativi eventualmente presenti nelle emissioni di scarico degli autoveicoli (rif. "Inventario Nazionale Emissioni Trasporto su Strada" ISPRA 124/2010). Si fa presente che tali analiti sono causa di fenomeni di bioaccumulo nell'ittiofauna.

d) la durata prevista per le fasi operative di monitoraggio nelle fasi ante operam., corso d'opera, e post operam è specificata al punto 4 dell'elaborato MAM001 e complessivamente estesa su un periodo di 60 mesi, dei quali 12 mesi nel periodo post operam. Si osserva come il monitoraggio post operam previsto per soli 12 mesi non consenta una valutazione statisticamente significativa circa l'andamento delle concentrazioni degli analiti oggetto di monitoraggio.

#### **- monitoraggio componente acque sotterranee:**

Con riferimento al paragrafo 3.3.5 – componente acque sotterranee, dove si legge: *"I criteri per la definizione degli elementi della rete di monitoraggio sono basati sulla considerazione del rischio di interferenza tra opere in progetto e corpi idrici sotterranei in relazione a quanto emerso dagli studi idrogeologico ed in base alla rilevanza socio economica di ogni captazione"* si rileva quanto segue:

a) le opere di captazione interne al perimetro dell'azienda "Il Vigneto" sono da considerarsi di rilevanza socio economica in relazione all'importanza che l'azienda riveste nell'ambito del contesto occupazionale e produttivo di un ampio settore meridionale della provincia di Grosseto.

b) dall'analisi dell'elaborato MAM006 di corredo al MAM001, si evince l'assenza di punti di monitoraggio della matrice acque sotterranee in un intorno significativo della realtà produttiva de "Il Vigneto".

c) il set analitico previsto per le azioni di monitoraggio (rif. Par. 3.4.5 dell'elaborato MAM001) prevede, alla voce indagini qualitative - parametri chimico fisici, i seguenti "Temperatura, pH, conducibilità" ed alla voce indagini qualitative – parametri chimici e microbiologici, i seguenti: *"Bicarbonati, Calcio, Sodio, Potassio, Magnesio, Idrocarburi totali, Nitrati, E. Coli, Cloruri, Solfati"* Tuttavia in relazione alla tipologia di opera da realizzare ed alla sua funzione, nonché in riferimento all'attività esercitata dall'azienda "Il Vigneto", si rileva come il set analitico non preveda la determinazione dei seguenti: Eh (potenziale redox), Cadmio, Piombo, Cromo totale, Rame, Nichel, Selenio, Zinco, Arsenico, Mercurio, IPA, BTEX, PCB. Per i parametri prima citati compresi fra Cadmio e PCB vale la loro significatività in relazione alle emissioni di scarico degli autoveicoli (rif. "Inventario Nazionale Emissioni Trasporto su Strada" ISPRA 124/2010) ed alla loro tendenza a favorire

fenomeni di bioaccumulo nell'ittiofauna. Il parametro Eh è funzionale alla definizione della speciazione dei metalli nelle acque sotterranee strettamente correlata alla loro biodisponibilità, nonché alla influenza sui fenomeni di biodegradazione di macromolecole inquinanti.

d) la durata prevista per le fasi operative di monitoraggio nelle fasi ante operam., corso d'opera, e post operam è specificata al punto 4 dell'elaborato MAM001 e complessivamente estesa su un periodo di 60 mesi, dei quali 12 mesi nel periodo post operam. Si osserva come il monitoraggio post operam previsto per soli 12 mesi non consenta una valutazione statisticamente significativa circa l'andamento delle concentrazioni degli analiti oggetto di monitoraggio.

- in relazione alla sensibilità ambientale del sito Laguna di Orbetello, con particolare riferimento alla matrice acqua e sedimento (eventuale serbatoio di accumulo di contaminanti), essendo questa il ricettore finale sia delle acque superficiali che sotterranee nel tratto di interesse, si osserva come il piano di monitoraggio proposto sia sottostimato rispetto agli obiettivi di qualità previsti nell'ambito delle attività di monitoraggio di cui al D.M. 260/2010.

## **9. OSSERVAZIONE N.8 – MANCANZA DEFINIZIONE RIFERIMENTI VALORI DI FONDO PDU**

Rif. AMB001 – PIANO DI UTILIZZO DEI MATERIALI E DELLE TERRE DA SCAVO

Con riferimento al

- par. 3.1.1 "cartografia geochemica" dove si legge *"La presenza diffusa di alcuni metalli pesanti nei suoli sottoposti ad analisi chimica può essere perciò attribuita ad origine naturale legata ai tenori di fondo naturale. Il tracciato, infatti, si sviluppa principalmente su suoli evolutisi in presenza di materiale vulcanico e piroclastiti legate all'attività vulcanica dei vicini apparati Vulsini e Vicani."*

- par. 3.4.1 Sintesi dei risultati delle caratterizzazioni, dove si legge: *"Si evidenzia che sulla base dei rilievi di caratterizzazione ambientale buona parte del materiale escavato risulta avere valori di concentrazioni inferiori alle CSC di colonna A o tipici del fondo naturale. [...]esisterà un'ampia disponibilità di terreno proveniente dagli scavi che rispetta i limiti della colonna A o di fondo naturale"*.

Dagli elaborati prodotti non risulta chiaro il riferimento al documento ufficiale di riferimento per la definizione dei citati VFN dei suoli nell'area in esame considerato anche il protocollo vigente per la loro determinazione.

Si rileva inoltre che nell'area oggetto di studio non sono presenti materiali vulcanici e piroclastiti.

## 10. OSSERVAZIONE N.9 – INCOMPLETA DEFINIZIONE PARAMETRI GEOMECCANICI PER IL

### DIMENSIONAMENTO DELLE OPERE

Rif. APE001 – RELAZIONE GEOTECNICA

A pag. 64 dell'elaborato APE001 si legge: *“Per il prolungamento del Sottovia Scatolare (CS12-SC01) alla progressiva Km.14+374, e la costruzione della Nuova Galleria artificiale Orbetello (GA05) tra le progressive Km.17+320 e Km.17+920, si suggerisce di adottare una Classe di sottosuolo D come evidenziato dai valori di VS,30 stimati dall'interpretazione delle prove SPT rispettivamente nei sondaggi 5b-SD32, 5/2-SD13 e 5b-SD38, pertinenti per le opere in oggetto. Nella tratta terminale interessata dall'intervento tra le progressive Km.20+900 e Km.22+000 ca., la ricostruzione stratigrafica effettuata sulla base dei dati disponibili evidenzia in affioramento l'unità geologica Cv costituita dal Calcare Cavernoso. Alla luce dei pochi valori di NSPT misurati e della mancanza di misure dirette dei valori di Vs tale tratta è stata classificata cautelativamente come Categoria di sottosuolo C. Si consiglia, in sede di Progetto Esecutivo, di prevedere una prova Cross-Hole nell'area di interesse al fine di una riqualifica della Categoria di sottosuolo della zona”.*

Negli elaborati proposti viene indicata una categoria sismica di sottosuolo, fra la progressiva 13+380 e 24+285 km, pari a C. La macroarea considerata, ai fini della elaborazione della categoria sismica, comprende sicuramente una serie di sottozone con caratteristiche sismiche diverse. Ad es. in prossimità dell'impianto de “Il Vigneto”, in base a stratigrafie note rilevate durante il rifacimento di alcune opere di captazione (2011), è probabile che il profilo sismico sia di classe D se non addirittura E. Poiché la progettazione delle opere è dipendente dalla categoria sismica del sottosuolo, risulta evidente come tale parametro sia discriminante per il dimensionamento delle opere (muri, fondazioni, ecc) e come questo assuma rilevante importanza ai fini delle interferenze con l'azienda “Il Vigneto”.

Tale caratterizzazione risulta di imprescindibile importanza ai fini del dimensionamento del muro a retta a valle della complanare, di lunghezza 240 m ed altezza massima 5 m. Poiché tale opera avrà una notevole interferenza con la circolazione idrogeologica ipodermica e con l'equilibrio fisico meccanico delle opere esistenti è necessario che venga fornito il dimensionamento e valutato adeguatamente l'impatto sulle matrici suolo e sottosuolo e circolazione idrogeologica.

Negli elaborati proposti non sono riportate le stratigrafie dei singoli sondaggi.

Orbetello 20.01.2017

Soc. Agricola Il Vigneto srl

I Tecnici: Il Coordinatore Dr. Geol. Fabrizio Fanciulletti

**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

---

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

PEC: m\_inf@pec.mit.gov.it

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

Piazza Dante 35  
58100 – Grosseto

PEC: [provincia.grosseto@postacert.toscana.it](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 Il Vigneto Soc. Agricola a r.l.

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in nome e per conto di **Il Vigneto Soc. Agricola a r.l.** (C.F. 000211560537) con sede in Orbetello alla Strada comunale di Ansedonia n. 4, in persona del legale rappresentante Sig. Christian Guidi, 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/relazioni allegare sono state predisposte, su incarico de Il Vigneto Soc. Agricola a r.l., da:

- lo scrivente Avv. Michele Greco per la parte giuridica;
- Dottori Fanciulletti F. - Fanciulletti S. - Fanciulletti L. - A. Gori.

Con la precisazione che tutte le osservazioni/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), l'esponente, per il tramite dello scrivente legale,

**CHIEDE:**

- a) **a SAT**, cui sono indirizzate ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 co. 2 D. Lgs. 163/2006, di fornire esaustiva risposta a tutte le contestazioni sollevate nelle osservazioni/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 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 alla presente 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, la cui illegittimità è contestata per tutte le motivazioni espresse nelle osservazioni allegate).

**Si depositano** osservazioni/relazioni predisposte da: Avv. Michele Greco; **Dottori Fanciulletti F. - Fanciulletti S. - Fanciulletti L. - A. Gori**, i cui contenuti devono intendersi qui integralmente richiamati.

Orbetello, li 28 gennaio 2017

Avv. Michele GRECO



Sottoscrive il presente atto,  
facendolo proprio in ogni sua parte,  
il legale rappresentante di Il Vigneto Soc. Agricola a r.l.  
Sig. Christian Guidi

*Christian Guidi*