



Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione Salvaguardia Ambientale
Via C. Colombo, 44
00147 ROMA

Ministero per i beni e le attività culturali
Direzione generale per la qualità e tutela del paesaggio
Via San Michele, 22
00153 ROMA

Regione Toscana
Settore valutazione di impatto ambientale
Piazza dell'Unità italiana, 1
50123 FIRENZE

p. c. Egregio Ingegnere
Ennio Cascetta
Struttura Tecnica di Missione
per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via Nomentana, 2
00161 ROMA

SAT SpA
Direttore generale – responsabile del procedimento SAT
Via Bergamini, 50
00159 ROMA

Roma, 26 maggio 2017
Prot.DG94/17 - wwf

Oggetto: Osservazioni nell'ambito della procedura di VIA ai sensi dell'art. 216, commi 3 e 27 del decreto legislativo n. 50/2016, alle Integrazioni al progetto definitivo del "Completamento A12 Cecina – Civitavecchia - Tratto Grosseto Sud – Ansedonia, Lotti 4 e 5B",

Le sottoscritte Associazioni di protezione ambientale riconosciute e i sottoscritti comitati e reti di comitati inviano, in allegato, nel termine del 2675/2017 indicato sul sito WEB del Ministero dell'Ambiente, le proprie Osservazioni riguardanti le integrazioni prodotte da SAT dei PD e degli SIA relative al **“Completamento A12 Cecina – Civitavecchia - Tratto Grosseto Sud – Ansedonia, Lotto 4 e 5B”**, nel rispetto di quanto stabilito dagli **artt. 165, 166 c. 2, 167 c. 5 e 183 del decreto legislativo n. 183/2006**.

Le presenti **Osservazioni trasmesse nei termini di legge**, integrano, completano e confermano le **Osservazioni già presentate il 3 febbraio 2017** nell'ambito della la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) **ai sensi dell'art. 216, commi 3 e 27 del decreto legislativo n. 50/2016**, relativa ai Progetti Definitivi e ai relativi studi di impatto ambientale in questione.

Prima di ribadire quanto già osservato il 3 febbraio sulle principali lacune ed omissioni della documentazione presentata da SAT non superate dalle integrazioni qui di seguito sinteticamente esaminate osserviamo che **tale nuova pubblicazione, che impegna la Pubblica Amministrazione, gli enti locali e i cittadini, in un nuovo sforzo di analisi e di valutazione appare inopportuna e, sostanzialmente inutile date le novità registrate a suo tempo e in questi giorni con riguardo a:**

- Quanto stabilito nell'**Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2017 presentato il 12 aprile scorso**, in cui il Governo in carica, nel rispetto della procedura di project review, ai sensi dell'art. 202 del decreto legislativo n. 50/2016, stabilisce che per il Corridoio Tirrenico Livorno-Civitavecchia sia prevista la **“valutazione delle possibili alternative, inclusa la riqualifica dell'attuale infrastruttura xtraurbana principale.”** ;
- Il **deferimento il 17 maggio 2017, del nostro Paese da parte della Commissione Europea alla Corte di Giustizia Europea, a conclusione della Procedura d'infrazione avviata sulla Concessione SAT** per il mancato rispetto da parte del Governo degli impegni assunti nel 2009 e cioè la messa a gara del 100% dei lavori e la riduzione di tre anni della scadenza della concessione fissata al 2046.

Si osserva che se **il deferimento alla Corte di Giustizia Europea** è sopravvenuto dopo l'avvio della procedura di VIA sulla documentazione integrativa, **quanto stabilito nell'Allegato Infrastrutture al DEF** doveva essere a conoscenza dell'Autorità Ambientale competente ben prima della presente pubblicazione, **il ché la dice lunga sul coordinamento tra Amministrazioni dello Stato e sulla mancanza sino ad oggi di una corretta valutazione delle alternative peraltro prevista dalla normativa vigente, come è stato sostenuto da sempre da Associazioni e Comitati e finalmente richiesto nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017.**

Nelle allegate Osservazioni viene confermato quanto già rilevato dalle associazioni e comitati nelle Osservazioni inviate il 3 3 febbraio scorso riguardo alla **coerenza e alla congruità della documentazione presentata da SAT rispetto a quanto richiesto dalla normativa vigente al momento dell'avvio dell'iter autorizzativo dell'opera, ai sensi del D.lgs. 163/2016**, secondo quanto stabilito dalla già richiamata legge 50/2016, per il perfezionamento delle procedure riguardanti la valutazione del Progetto Definitivo e dei suoi impatti avviate prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti.

Per il contrasto con le norme di legge e le procedure qui di seguito evidenziate e per tutte le carenze, lacune e omissioni illustrate nelle Osservazioni del 3 febbraio scorso e in quelle allegate con riguardo ai Quadri Programmatici, Progettuali e Ambientali elaborati da SAT si

chiede un giudizio di compatibilità ambientale negativo sul Progetto Definitivo dei Lotti 4 e 5B elaborato da SAT e il conseguente ritiro dei PD.

Come illustrato nel Capitolo 1 delle allegate Osservazioni, relativo alle Considerazioni normative e procedurali, e meglio argomentato nei Capitoli successivi, gli scriventi rilevano, facendo riferimento alla normativa vigente al momento dell'apertura della complessa procedura amministrativa ex legge Obiettivo, innanzitutto:

- **la mancanza del Piano Economico-Finanziario, richiesto, tra l'altro al momento della progettazione definitiva, dall'art. 164 e dall'Allegato XXI del D.lgs. n. 163/2006 e dall'art. 4, c. 134 della legge n. 350/2003, sin dalla progettazione preliminare;**
- **la mancata considerazione dell'impatto globale sull'ambiente nella fase di progettazione definitiva, richiamata tra l'altro dall'art. 185, c. 5 del D.lgs. n. 163/2006;**
- **il mancato confronto tra le alternative, a cominciare dal progetto definitivo ANAS del 2000, come richiesto dall'art. 183, c. 1 e 2 e dall'art. 184, c. 1 del D.lgs. n. 163/2006**
- **la mancanza della Valutazione di incidenza con i contenuti previsti dall'Allegato G della Direttiva 92/43/CEE, così come recepita dal DPR n. 357/1997 e modificata dal DPR 120/2003.**

Dalle Osservazioni allegate emerge tra l'altro con chiarezza l'opacità e l'arbitrarietà della procedure autorizzative, in vigore dal 2001 al 2015, derivanti dalla legge Obiettivo (legge n. 443/2001) traslate nel vecchio Codice Appalti (D.lgs. n. 163/2006), che il legislatore ha deciso espressamente di superare con le disposizioni contenute nella lettera sss), del comma 1 dell'articolo 1 della legge delega n. 11/2016, riconducendo le grandi opere alle procedure di valutazione ambientale ordinaria, ex D.lgs. n. 152/2006.

Anche per questo motivo più generale si chiede ai Ministeri competenti di rigettare il Progetto Definitivo SAT dei Lotti 4 e 5B Tratto Grosseto Sud – Ansedonia, completamento dell'A12.

Distinti saluti,

Alberto Asor Rosa

Presidente onorario delle Rete dei Comitati per la Difesa del Territorio



Andrea Carandini

Presidente FAI



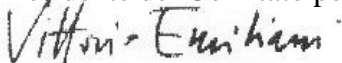
Dante Caserta

Vicepresidente WWF Italia

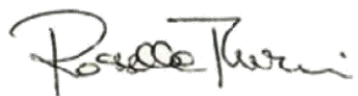


Vittorio Emiliani

Presidente del Comitato per la bellezza



Rossella Muroi
Presidente Legambiente nazionale

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rossella Muroi'. The signature is written in a cursive, flowing style with some loops and flourishes.

Corinna Vicenzi
Comitato Terra di Maremma



**Osservazioni alla documentazione integrativa presentata da SAT sui
progetti definitivi e i SIA del
“Completamento A12 Cecina – Civitavecchia -
Tratto Grosseto Sud – Ansedonia, Lotto 4 e 5B”
ai sensi dell’art. 216, commi 3 e 27 del decreto legislativo n. 50/2016**

Roma, 26 maggio 2017

*In ricordo dell'urbanista e attivista ambientalista Valentino Podestà,
che ha dedicato il suo lungo impegno contro l'Autostrada della Maremma e la
salvaguarda del territorio, scomparso il 30 novembre 2016.*

Il gruppo di lavoro che ha redatto le presenti Osservazioni è composto, tra gli altri da: Fabio Cianchi, naturalista e coordinatore Oasi WWF provincia di Grosseto; Anna Donati, esperta dei trasporti, Green Italia; Leonardo Favilli, Dipartimento di Scienze Fisiche della Terra e dell'Ambiente Sezione di Scienze Ambientali, Università di Siena; Andrea Filpa, Dipartimento di Urbanistica. Università di Roma Tre e delegato WWF Lazio; Anna Giordano, esperta Rete Natura 2000 WWF Italia; Federico Gasperini, direttore Legambiente Toscana; Claudio Greppi, Università di Siena e Coordinatore del Consiglio Scientifico Rete dei Comitati per la Difesa del Territorio; Stefano Lenzi, responsabile dell'ufficio relazioni istituzionali del WWF Italia e coordinatore trasporti e infrastrutture; Giuseppe Manganelli, Dipartimento di Scienze Fisiche della Terra e dell'Ambiente Sezione di Scienze Ambientali, Università di Siena; Valentina Mazzarielli, Circolo Festambiente; Fabio Tognetti, responsabile Mobilità Legambiente Toscana; Maria Rosa Vittadini, professore associato Tecnica e Pianificazione urbanistica presso la Facoltà di Architettura della Università IUAV di Venezia; Giorgio Zampetti, responsabile scientifico Legambiente; Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale Legambiente.

Indice

Capitolo 1

Premessa su aspetti normativi e procedurali pag. 4

Capitolo 2 – Quadri di riferimento progettuale

2.1 Sospendere la procedura VIA ed attuare la *project review* pag. 14

2.2 Il quadro di riferimento progettuale e le integrazioni SAT pag. 15

2.3 La mancanza del PEF e il deferimento alla Corte di Giustizia EU pag. 16

2.4 I dati di traffico SAT confermano l'inutilità dell'autostrada pag. 18

Capitolo 3 – Quadri di riferimento programmatico

3.1 La pianificazione paesaggistica e il progetto di autostrada pag. 22

Capitolo 4 – Quadri di riferimento ambientale

4.1 La carenza dello Studio di Impatto Ambientale pag. 24

4.2 Le lacune della Valutazione di Incidenza pag. 26

4.3 La sottovalutazione del rischio idrogeologico pag. 27

Capitolo 1

Premessa su aspetti normativi e procedurali

Le presenti Osservazioni, a seguito dell'annuncio pubblicato su Il Sole 24 Ore in data 21 aprile 2017 e della pubblicazione sul Sito WEB del Ministero dell'Ambiente che indica per la presentazione delle stesse il termine del 26 maggio 2017, riguardano le integrazioni prodotte da SAT dei PD e degli SIA relative al **“Completamento A12 Cecina – Civitavecchia - Tratto Grosseto Sud – Ansedonia, Lotto 4 e 5B”**, nel rispetto di quanto stabilito dagli **artt. 165, 166 c. 2, 167 c. 5 e 183 del decreto legislativo n. 183/2006**.

Le presenti **Osservazioni trasmesse nei termini di legge**, integrano, completano e confermano le **Osservazioni già presentate il 3 febbraio 2017** nell'ambito della la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) **ai sensi dell'art. 216, commi 3 e 27 del decreto legislativo n. 50/2016**, relativa ai Progetti Definitivi e ai relativi studi di impatto ambientale in questione.

Prima di ribadire quanto già osservato il 3 febbraio sulle principali lacune ed omissioni della documentazione presentata da SAT non superate dalle integrazioni qui di seguito sinteticamente esaminate osserviamo che **tale nuova pubblicazione, che impegna la Pubblica Amministrazione, gli enti locali e i cittadini, in un nuovo sforzo di analisi e di valutazione appare inopportuna e, sostanzialmente inutile date le novità registrate a suo tempo e in questi giorni con riguardo a:**

- Quanto stabilito nell'**Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2017 presentato il 12 aprile scorso**, in cui il Governo in carica, nel rispetto della procedura di project review, ai sensi dell'art. 202 del decreto legislativo n. 50/2016, stabilisce che per il Corridoio Tirrenico Livorno-Civitavecchia sia prevista la **“valutazione delle possibili alternative, inclusa la riqualifica dell'attuale infrastruttura xtraurbana principale.”** ;
- **Il deferimento il 17 maggio 2017, del nostro Paese da parte della Commissione Europea alla Corte di Giustizia Europea, a conclusione della Procedura d'infrazione avviata sulla Concessione SAT** per il mancato rispetto da parte del Governo degli impegni assunti nel 2009 e cioè la messa a gara del 100% dei lavori e la riduzione di tre anni della scadenza della concessione fissata al 2046.

Si osserva che se **il deferimento alla Corte di Giustizia Europea** è sopravvenuto dopo l'avvio della procedura di VIA sulla documentazione integrativa, **quanto stabilito nell'Allegato Infrastrutture al DEF** doveva essere a conoscenza dell'Autorità Ambientale competente ben prima della presente pubblicazione, **il ché la dice lunga sul coordinamento tra Amministrazioni dello Stato e sulla mancanza sino ad oggi di una corretta valutazione delle alternative peraltro prevista dalla normativa vigente, come è stato sostenuto da sempre da Associazioni e Comitati e finalmente richiesto nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017**.

In questa prima parte delle Osservazioni ci occuperemo, come già in quelle da noi trasmesse il 3 febbraio scorso, della coerenza e della congruità della documentazione presentata da SAT rispetto a quanto richiesto dalla normativa vigente al momento dell'avvio dell'iter autorizzativo dell'opera, ai sensi del D.lgs. 163/2016, secondo quanto stabilito dalla già richiamata legge 50/2016, per il perfezionamento delle procedure riguardanti la valutazione del Progetto Definitivo e dei suoi impatti avviate prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti.

Per il contrasto con le norme di legge e le procedure qui di seguito evidenziate, per tutte le carenze, lacune e omissioni illustrate nelle presenti Osservazioni con riguardo ai Quadri

Programmatici, Progettuali e Ambientali si chiede agli organismi competenti una valutazione con esito negativo sulla compatibilità ambientale dei Progetti Definitivi dei Lotti 4 e 5B elaborati da SAT e il conseguente ritiro dei Progetti Definitivi presentati.

Considerazioni normativo-procedurali nel merito

1.1 Frammentazione dell'opera e della valutazione cumulativa degli impatti

Come è noto, dopo l'approvazione del progetto preliminare con **Delibera n. 116/2008** della "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, tratta Cecina-Rosignano Marittima – Civitavecchia", sono stati approvati i progetti definitivi e gli Studi di impatto ambientale (SIA) relativi al Lotto 1, Rosignano M. – S. Pietro in Palazzi e al Lotto 6A, Civitavecchia – Tarquinia e successivamente con **Delibera n. CIPE 85/2012** sono stati approvati il Progetto Definitivo e i SIA dei Lotti 2, 3, 5A, 6B.

A proposito della suddivisione per parti, bisogna ricordare che tra la Delibera n. 116/2008 sul progetto preliminare alla Delibera CIPE n. 85/2012 si è avuta un'ulteriore frammentazione dell'opera e quindi delle valutazioni conseguenti degli impatti.

Infatti, come si legge a pag. 37 della GU – Serie Generale del 14/5/2009 su cui è stata pubblicata la **Delibera CIPE n. 116/2008** il progetto preliminare dell'opera era diviso in due parti, il tronco nord Rosignano-Grosseto e il tronco sud Grosseto-Civitavecchia. Questa suddivisione era funzionale visto che nel tronco nord già esiste una superstrada ANAS a quattro corsie in variante della SS1 Aurelia, mentre nel tronco sud si aveva la SS1 Aurelia in molti tratti a solo due corsie.

E' invece dapprima con la procedura di VIA sui Lotti 1 e 6A e poi con quella sui Lotti 2, 3, 5A, 6B del 2011 che il pubblico apprende della frammentazione in Lotti. Frammentazione che viene definitivamente giustificata a posteriori con la **Delibera CIPE n. 85/2012** di approvazione dei PD dei Lotti 2, 3, 5° e 6B che, come si legge a pagina 12 della GU – Serie generale del 17/12/2012 in cui si informa il pubblico che *la citata autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia (206) chilometri risulta suddivisa nei seguenti Lotti: Lotto 1 Rosignano-S. Pietro; Lotto 2 S. Pietro Palazzi-Scarlino, Lotto 3 Scarlino-Grosseto Sud, Lotto 7 Bretella di Piombino, Lotto 4 Grosseto-Fonteblanda, Lotto 5B Fonteblanda-Ansedonia, Lotto 5A Ansedonia-Pescia R., Lotto 6A Tarquinia-Civitavecchia.*

Si consideri, poi, che non solo si è proceduto con la **Delibera CIPE n. 85/2012** all'ulteriore frammentazione non funzionale dell'opera nella fase di progettazione definitiva ma viene attestato incredibilmente nella premessa della stessa Delibera CIPE (pagina 13 della GU) che il Progetto Definitivo *modifica parzialmente il progetto preliminare*, nonostante **il PD di adeguamento prevalentemente in sede fosse sostanzialmente e radicalmente diverso dai tracciati interamente in variante alla SS1 Aurelia approvati in fase di progettazione preliminare con la Delibera CIPE n. 116/2008.**

Tale affermazione viene di fatto implicitamente smentita dalla **Prescrizione n. 4 della stessa Delibera CIPE n. 85/2012** (pag. 21 della GU del 27/12/2012), richiamata più volte nelle **Sintesi Non Tecniche e nei Quadri di riferimento programmatici elaborati da SAT** oggetto del presente procedura di VIA, in cui si stabilisce, tra l'altro, che i SIA di questi ultimi Lotti debbano utilizzare la stessa impostazione degli altri Lotti così come definiti nella PD e che in questa ulteriore fase di progettazione per i Lotti 4 e 5B **si debbano comunque considerare gli effetti cumulativi indotti su tutta la tratta Rosignano-Civitavecchia e che si debba fornire al pubblico una visione integrata con i Lotti contermini.**

Dalla lettura della documentazione prodotta da SAT nell'ambito della presente procedura di VIA, tranne che in generici e superficiali accenni, non si dà alcuna informazione circostanziata al pubblico sugli effetti cumulativi che dovrebbero emergere da questa visione complessiva sulle caratteristiche dell'intera opera e dei suoi impatti **contravvenendo a quanto richiesto proprio dalla Prescrizione n. 4 della Delibera CIPE n. 85/2012.**

Non solo, SAT decide di avviare l'iter procedurale per la progettazione definitiva dei Lotti 4 e 5B quando ancora, come emerge chiaramente dalla **Relazione di Inquadramento Generale prodotta da SAT nell'ambito della presente Procedura di VIA (Doc PCC 500), non è ancora conclusa da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la verifica di ottemperanza sui PD dei Lotti 5A Ansedonia-Pescia R. e 6B Pescia R. – Tarquinia, di complessivi 40 Km.**

A pagina 9 della citata Relazione, rispetto alla unitarietà del progetto e della valutazione cumulativa degli impatti, **SAT ammette entrando in contraddizione con la stessa decisione di procedere alla frammentazione: “Per i Lotti 5A e 6B si presenta invece, con altra consegna, un quadro organico di comparazione fra Progetto Definitivo autorizzato dal CIPE e le variazioni proposte, al fine di permettere al MATTM di esprimersi sulla congruenza tra tali variazioni e quadro prescrittivo di riferimento, valutando il rispetto soprattutto in corrispondenza degli svincoli del corridoio infrastrutturale”.**

Si aggiunga, poi, a proposito delle modifiche introdotte nella fase di progettazione definitiva dei Lotti 4 e 5B come non sia indifferente per **gli effetti sulle varie componenti ambientali del traffico che utilizzerà l'infrastruttura autostradale o le complanari,** che:

1. sia cambiato il sistema di pedaggiamento adottato sull'intera infrastruttura, che secondo la Delibera CIPE n. 86/2013 *prevede su tutto il tracciato Rosignano-Civitavecchia un modello di portali free-flow multilane installati in itinere tra uno svincolo e il successivo, a integrazione di puntuali barriere a una distanza media di 40-50 km (Delibera CIPE n. 85/2012, pag. 13 della GU – Serie Generale del 27/12/2012);*

2. non ci sia alcuna chiarezza sulla esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione nel tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale toscano *per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti degli enti pubblici e delle attività insediate nonché per i mezzi di trasporto locale (Delibera CIPE n. 85/2012, pag. 14, lettera b) della GU – Serie Generale del 27/12/2012),* come esplicitamente richiesto e confermato a pagina 7 della **Delibera della Giunta della Regione Toscana n. 916 del 4/11/2013 e ancora prima dalla richiamata DGR n. 546 del 21/6/2012;**

3. sia esplicitamente prevista, come risulta dai Quadri di riferimento progettuali elaborati da SAT per i Lotti in esame la realizzazione di complanari con carreggiate di 7 metri di larghezza, al contrario di quanto esplicitamente richiesto dalla Provincia di Grosseto e dal Comune di Orbetello che esprimevano la propria insoddisfazione a questo proposito, come viene documentato a pag. 3 e 4 delle Premesse della **Delibera n. 916 del 4/11/2013 della Giunta della Regione Toscana** che nelle considerazioni conclusive chiede che *la progettazione definitiva dei Lotti mancanti dovrà garantire l'adeguatezza delle complanari rispetto alle esigenze della mobilità locale e dovrà altresì prevedere le opere necessarie a garantire la continuità e la sicurezza della viabilità locale (...) attraverso una viabilità complanare di caratteristiche tali da consentire i collegamenti con i porti e le aree a forte valenza turistica* (penultima Considerazione, pag. 7 della DGR).

Questa opacità e arbitrarietà nelle decisioni assunte in sede CIPE è tipica del modo con cui dal 2001 al 2015 sono state gestite le procedure autorizzative derivanti dalla legge Obiettivo (legge n. 443/2001) traslate nel vecchio Codice Appalti (D.lgs. n. 163/2006), il legislatore ha deciso espressamente di superare con le disposizioni contenute **nella lettera sss), del comma 1 dell'articolo 1 della legge delega n. 11/2016**, riconducendo le grandi opere alle procedure di valutazione ambientale ordinaria, **ex D.lgs. n. 152/2006**.

Si osservi, inoltre che anche se l'approvazione dei Lotti 4 e 5B dell'opera in questione deve seguire le vecchie procedure, nel rispetto del regime transitorio di cui **all'art. 216, commi 3 e 27 del decreto legislativo 50/2016**, bisogna tenere conto della incoerenza e contraddittorietà delle decisioni assunte e delle autorizzazioni sinora concesse nell'ambito di un quadro normativo e autorizzativo noto per l'elevato grado di arbitrarietà e opacità.

Un modo di procedere, contestabile anche sulla base delle regole allora vigenti, che certamente non favorisce:

a) Una valutazione *dell'impatto globale del progetto sull'ambiente*, richiesta al momento dell'aggiornamento dello studio di impatto ambientale nella fase di progettazione definitiva, ai sensi dell'**art. 185, c. 5 del D.lgs n. 163/2006**. A tal proposito preme porre in luce che l'iter di valutazione d'impatto ambientale pur essendo ricondotto nel caso in questione nell'ambito del dettato normativo di cui al D.Lgs n. 163 /2006 è invero pur sempre disciplinato dalla legge speciale qual è il D.Lgs 152/06 ss.mm. di recepimento della direttiva comunitaria 2001/42/CE.

Ebbene secondo le pronunce del Collegio di ultima istanza, "*... l'art. 5, c. 1, lett. c) D.lgs. n. 152/2006 restituisce invero un concetto di impatto ambientale che, per sua natura, appare insuscettibile di analisi frazionata. Logica conseguenza di questo approccio alla nozione di impatto ambientale appare l'obbligo, per l'imprenditore, di evidenziare gli interventi connessi, complementari o a servizio di quello proposto - così come prescritto dall'art 3, comma 2 lettera b) n.2 del DPCM 27 dicembre 1988-perché solo così è possibile una verifica illuminante ed esaustiva della incidenza ambientale di un progetto complesso. Ciò significa che, pur a fronte di una pluralità di procedimenti amministrativi messi in moto dall'imprenditore, l'organo preposto a compiere la valutazione di impatto ambientale ha il preciso dovere di operarne la reductio ad unitatem , specie in presenza di elementi sintomatici della unicità di intervento.*" (**Consiglio Stato, sez. V, 16 giugno 2009, n. 3849 e da ultimo TAR Puglia, Lecce, Sez. I - 14 luglio 2011, n. 1341**)

La disposizione, appena richiamata, deve essere interpretata alla luce di quanto ha statuito la Corte di Giustizia sulla necessità che la valutazione sulle modifiche sia effettuata «tenuto conto, all'occorrenza, dell'effetto cumulativo dei diversi lavori e interventi realizzati a partire dall'entrata in vigore di tale direttiva» (**Sentenza 17 marzo 2011, in causa C-275/09**).

La considerazione degli effetti cumulativi può condurre all'impossibilità di distinguere le parti dell'opera o dell'attività modificate da quelle non interessate dalle modifiche, nell'ipotesi che queste ultime siano così rilevanti da alterare la fisionomia complessiva dell'opera o dell'attività, già in essere prima dell'entrata in vigore della direttiva.

In tal caso, infatti, si tratterebbe di opera nuova, con la conseguenza che non esisterebbero parti scorporabili, secondo la previsione della disposizione censurata. In tutti i casi in cui non sia possibile lo scorporo tra le parti non modificate e quelle modificate, si verificherebbe quanto la Corte di giustizia ha voluto inibire, vale a dire l'artificioso frazionamento delle valutazioni di impatto. La garanzia che l'organicità della VIA venga osservata si fonda sulla prescrizione del primo periodo del comma 6 dell'art. 43, là dove prevede che, al momento del rinnovo, si proceda in ogni caso a VIA sull'intera opera o attività (**Corte costituzionale - 13 luglio 2011, n. 209**).

b) Un pieno *apprezzamento circa i livelli di qualità finale* dell'opera nel suo complesso, comprensiva delle *opere correlate*, che deve essere alla base della pronuncia di compatibilità ambientale, come viene descritta nella **Circolare 7 ottobre 1996 n. 15208 del Ministero del Ministero dell'ambiente "Procedure di valutazione di impatto ambientale"** (GU Serie Gen n. 256 del 31/10/1996).

A proposito dei tentativi strumentali ed artificiosi di frammentazione delle opere la citata **Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996**, avente come titolo "Procedure di valutazione di impatto ambientale", stabilisce con riguardo questa procedura: "Presupposto, dunque, per il corretto svolgimento di tale procedura appare essere necessariamente la prospettazione del progetto dell'intera opera (...). Il che risponde poi alla logica intrinseca della valutazione di impatto ambientale, atteso che questa deve prendere in considerazione, oltre agli elementi di incidenza propri di ogni singolo segmento dell'opere, anche l'interazione degli impatti indotti dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzate nella loro completezza se non con riguardo anche agli interventi che, ancorché al momento non ne sia prospettata la realizzazione, siano poi posti in essere (o sia inevitabile che vengano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa."

Quindi, il *frazionamento* di un'infrastruttura lineare non consente il regolare svolgimento della procedura VIA, in quanto, come riportato sempre nella Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996: "diversamente verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura VIA, attraverso la sottoposizione ad essa di porzioni di opera e l'acquisizione, su iniziative parziali e, perciò stesso, non suscettibili di apprezzamento circa i 'livelli di qualità finale', di una pronuncia di compatibilità ambientale asseritamente non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali di questo Ministero e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge."

1.2 Assenza del confronto tra le alternative

Si osserva che tra le alternative richiamate nei **Quadri di riferimento progettuale dei Lotti 4 e 5B** redatti da SAT mai viene menzionato il Progetto Definitivo ANAS del 2000 di adeguamento a tipologia autostradale della SS1 Aurelia ma si fa riferimento solo alle alternative descritte nel progetto preliminare del 2005, che mai hanno fatto un raffronto con le soluzioni ANAS, in violazione dell'art. 183, c. 1 e 2 e dell'art. 184, c. 1 del D.Lgs. n. 163/2006.

Il progetto ANAS del 2000 ha tutte le caratteristiche per risultare l'alternativa a minore impatto ambientale, economico e sociale ed è quindi grave che questa alternativa sia ignorata proprio quando si procede alla progettazione definitiva di una infrastruttura lineare di trasporto, in considerazione anche e soprattutto delle esigenze delle popolazioni locali, ma soprattutto degli imprenditori agricoli e turistici di un'area di pregio come quella maremmana.

E' bene ricordare a questo proposito anche che la valutazione delle compatibilità ambientali, sociali ed economiche di un progetto è propria della procedura VIA, come correttamente evidenziato dalla **Circolare 8 ottobre 1996 n. 15326** recante "Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale" laddove dice che: "...va da sé che la valutazione di impatto ambientale debba avere ad oggetto non solo contenuti tecnici ma altresì quelli economici del progetto esaminato, essendo di tutta evidenza che, a parità, ad esempio di ripercussioni ambientali, il parere positivo potrà riguardare il progetto meno costoso, ovvero, a parità di costi, quello avente minore impatto ambientale, attraverso comunque, una analisi dei costi dei benefici sociali in rapporto ai costi ambientali".

Valutazioni che nell'ambito della presente procedura VIA risultano falsate, visto che SAT omette di prendere in considerazione il Progetto Definitivo ANAS del 2000 di adeguamento a tipologia autostradale della SS1 Aurelia.

1.3 La mancata Valutazione di Incidenza

Bisogna rilevare come la frammentazione per Lotti del PD dell'intera opera condizioni anche la lettura complessiva degli impatti dell'opera sulla Rete Natura 2000, contenuta nelle c.d. Valutazioni di Incidenza, che in realtà nonostante la documentazione integrativa prodotta da SAT si riducono, come vedremo, a semplici *Screening*, elaborati dal proponente e redatti anch'esse per Lotti.

Appare sconcertante che per un progetto di tale portata, i cui effetti sono indiscutibilmente negativi su molteplici habitat e specie animali e vegetali, si sia addirittura fermata al primo step previsto dalle norme e procedure europee (Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della Rete Natura 2000 – Guida metodologica alle disposizioni dell'art. 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva Habitat 92/43/CEE), ovvero allo "Screening", l'analisi dell'incidenza. Step che sottintende l'assoluta mancanza di alcun effetto, che sia diretto, indiretto, a breve, medio e/o lungo termine, reversibile e/o irreversibile, non ottemperando, prima di passare alla progettazione esecutiva, a quanto previsto dall'art. 6 del DPR n. 357/1997 e s.m.i.

C'è da precisare che anche nella loro qualità di *Screening*, gli elaborati presentati da SAT presentano una valutazione del tutto superficiale solo ed esclusivamente degli effetti prodotti dall'opera principale e dagli interventi ad essa connessi nei siti, quando, invece, dovrebbero consentire di valutare le opere/gli interventi e le azioni che possano avere incidenza sui siti della Rete Natura 2000. E questo è un errore fondamentale.

Nessuno degli *Screening* prodotti fornisce, quindi, un quadro esaustivo dei possibili, probabili e/o certi impatti diretti e indiretti, a breve, medio e lungo termine, reversibili e/o irreversibili.

La documentazione presentata da SAT ai fini della Valutazione di Incidenza anche in questa fase di integrazione non risulta, quindi conforme ai contenuti previsti dall'Allegato G alla Direttiva 92/43/CEE, così come recepita dal DPR n. 357/1997, modificato dal DPR n. 120/2003. E occorre, a scanso di equivoci, precisare che considerata la tipologia dell'opera, questa valutazione non può essere omessa, limitandosi a presentare, come invece accaduto, la sola procedura di *Screening*, peraltro non correttamente eseguita.

1.4 Mancata pubblicazione del Piano Economico Finanziario

Occorre l'obbligo di ribadire, innanzitutto, come ad oggi non sia stato reso disponibile al pubblico il nuovo Piano Economico Finanziario dell'A 12 Rosignano-Civitavecchia a fronte di modestissime stime traffico documentate da SAT anche per i Lotti 4 e 5B in esame che non consentono di ripagare, né gestire adeguatamente l'infrastruttura autostradale; se non attraverso l'applicazione di pedaggi particolarmente vessatori nei confronti anche degli utenti residenti o domiciliati in zona, di un contributo pubblico rilevante da parte dello Stato per la realizzazione dell'opera o di un valore di subentro particolarmente oneroso per chi rileverà in futuro la concessione (come viene ben documentato nel Capitolo 3 delle presenti Osservazioni).

E' inutile dire che il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario proprio della concessione di lavori pubblici, come descritta e definita dall'**art. 143 del D.Lgs. n. 163/2006**, comporta la presentazione del Piano Economico Finanziario, così come viene stabilito in particolare dal comma 4 del richiamato art. 143.

E', quindi, fatto particolarmente grave e significativo dal punto di vista della valutazione dell'equilibrio economico-finanziario e della stessa credibilità del rapporto concessorio non aver mantenuto, come già ricordato, l'esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione nel tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale toscano *per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti degli enti pubblici e delle attività insediate nonché per i mezzi di trasporto locale* come stabilito dalla **Delibera CIPE n. 85/2012 Giunta della Regione Toscana n. 916 del 4/11/2013 e ancora prima dalla richiamata DGR n. 546 del 21/6/2012**.

Si aggiunga che la stessa costruzione di complanari di 7 metri poco sicure e assolutamente inadatte ad assorbire il traffico locale pendolare commerciale, agricolo e turistico, in particolare durante la stagione estiva, e la diminuzione della permeabilità tra aree interne e costiere indotta dalla costruzione dell'infrastruttura autostradale induce il sospetto che il tentativo di SAT sia proprio quello di costringere un rilevante flusso veicolare di origine e destinazione locale a pagare il pedaggio per un'opera allo stato dell'arte inutile e non remunerativa (come dimostrano gli stessi studi di Traffico e le ACB prodotte da SAT analizzati nel Capitolo 3).

E' da notare poi che lo stesso costo definitivo di realizzazione dell'infrastruttura rimane ancora oggi incerto ed indeterminato. Infatti, il costo dell'opera dichiarato nella **Delibera CIPE n. 85/2012** era, come abbiamo visto, di **2 miliardi di euro**, mentre in occasione del **Protocollo d'Intesa del maggio 2015, secondo quanto riportato sui giornali**, il nuovo progetto avrebbe un costo stimato complessivo di **1,4 miliardi di euro** (200 milioni per l'adeguamento a Nord ed 1,2 miliardi per la nuova autostrada Grosseto-Tarquini).

Si ripete quanto già avvenuto nel 2011 quando SAT sostenne ufficiosamente anche allora di avere ridotto il costo dell'intera opera a **2,2 miliardi di euro, rispetto ai 3,787 miliardi** che erano stati stimati nel *quadro economico esposto nella relazione istruttoria* che ha portato alla redazione della **Delibera CIPE n. 110 del 18/12/2008** di approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare della "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, tratta Cecina-Rosignano Marittima – Civitavecchia".

Una reiterata modifica delle cifre stimate per la realizzazione dell'opera nel suo complesso che ci priva di un dato fondamentale relativo al costo dell'investimento del concessionario, che nel contempo, però, dimostra di non voler assumersi la piena responsabilità dei costi di realizzazione dell'opera, come viene confermato dalla richiesta al Governo del 16 giugno 2014, da parte dell'allora commissario governativo e presidente di SAT Antonio Bargone, di **270 milioni di euro di contributo pubblico**.

Infatti, non è indifferente capire, come giustamente viene segnalato nel Capitolo 3 delle presenti Osservazioni, quanto l'infrastruttura che si sta realizzando possa costare e come questo investimento possa essere ripagato dagli introiti dei pedaggi a fronte di un impegno istituzionale che prevede l'esenzione per l'utenza locale.

E questo ha rilevanza anche dal punto di vista sociale e ambientale per evitare, che in presenza di pedaggi troppo alti e in assenza di esenzioni significative per coloro che si muovono sulle corte distanze, si corra il rischio che il traffico locale si riversi sulle "viabilità esterne", diffondendo congestione e inquinamento.

In ogni caso il traffico previsto da SAT nelle integrazioni qui prese in esame, anche considerando il coefficiente di omogeneizzazione di 1,5 adottato dallo studio (1 veicolo pesante=1,5 veicoli leggeri) porta, anche sul lungo periodo, ad un **TGM di 23.500 veicoli/g, largamente insufficiente a giustificare una infrastruttura autostradale.**

Il rapporto 2016 aggiunge alle stime precedenti **una stima dei livelli di traffico sulle tratte complanari.** Benché i flussi di traffico estivi siano in generale modesti (200 veicoli/h) nella tratta di raccordo con Orbetello si verifica una concentrazione elevata (700 veicoli/h. livello di servizio C) **che indica un problema non risolto.**

Risulta evidente anche in questa fase di integrazione la sproporzione del progetto rispetto al traffico che deve servire che si rispecchia puntualmente, come già era stato osservato a proposito dei precedenti studi, nelle valutazioni sul suo funzionamento nei momenti di massima punta, ovvero i sabati e le domeniche estive nella quali il traffico locale si cumula con il traffico turistico.

I dati di traffico quindi rendono praticamente impossibile raggiungere l'auspicato equilibrio economico finanziario che dovrebbe essere descritto nel PEF.

In un PEF tuttora mancante nonostante gli impegni assunti. Nelle premesse *sotto l'aspetto finanziario* della stessa **Delibera CIPE n. 110/2008** si chiedeva la redazione e la consegna di un Piano economico-finanziario - PEF *di dettaglio* a supporto del Progetto Definitivo (a fronte della presentazione di un semplice *quadro economico* contenuto nella *relazione istruttoria* del progetto preliminare) da sottoporre, tra l'altro, all'Unità tecnica finanza di progetto del CIPE. PEF che dovrà essere alla base anche di un *atto aggiuntivo* della Convenzione originaria, stipulata il 7/10/1999 tra ANAS e SAT, come si legge sempre nelle premesse, *sotto l'aspetto attuativo*, della Delibera CIPE n. 110/2008.

Ed è sempre nella Delibera CIPE n. 110/2008, questa volta nel dispositivo decisionale, che si chiede una *versione analitica* del PEF, che risponda a quanto previsto nella **Delibera CIPE n. 11/2004** e tenga conto delle *considerazioni espresse dall'Unità tecnica finanza di progetto.*

A quest'ultimo proposito, vale la pena ricordare che la delibera CIPE n. 11/2004, ai sensi e per gli effetti dell'**art. 4, comma 140 della legge n. 350/2003**, descrive, allegando uno *schema tipo*, i contenuti analitici del PEF da presentare, si noti, addirittura al momento della progettazione preliminare.

Infatti, **l'articolo 4, comma 134 della Legge Finanziaria 2004 (l. n. 350/2003)**, stabilisce che: *“Per le infrastrutture di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (...) che presentano un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione dell'opera stessa, la richiesta di assegnazione di risorse al CIPE deve essere accompagnata da una analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario che indichi le risorse utilizzabili per la realizzazione e i proventi derivanti dall'opera. Il CIPE assegna le risorse finanziarie (...), nella misura prevista dal piano economico-finanziario così come approvato unitamente al progetto preliminare, e individua, contestualmente, i soggetti autorizzati a contrarre i mutui o altra forma tecnica di finanziamento.”*

L'assenza del PEF, che avrebbe dovuto essere prodotto ultimativamente **al momento della presentazione della progettazione definitiva** non consente di valutare l'utilità e redditività dell'opera. Il PEF consente di capire quale sia l'equilibrio economico-finanziario e quindi le condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, secondo quanto stabilito anche dal combinato disposto dell'**art. 3, c. 1 lettera fff)** e dall'**art. 165 del D.Lgs. n. 50/2016, che è alla**

base della concessione come viene definita dall'art. 3, comma 1, lettera q) dello stesso nuovo Codice Appalti.

Al momento della presentazione del Progetto Definitivo, SAT avrebbe dovuto comunque ottemperare a tutt'oggi a quanto stabilito nella Sezione II dell'Allegato XXI, ex art. 164 del D.Lgs. n. 163/2006 (artt. 8, lettera m e art. 16, c. 4) nella quale si richiede esplicitamente che venga prodotto il *quadro economico*, come parte integrante della documentazione componente il Progetto Definitivo.

Capitolo 2
Quadri di riferimento progettuale

Capitolo 2

2.1 Sospendere la procedura di VIA ed attuare la *project review*

Ad aprile 2017 è stato presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) il nuovo **Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2017** del Governo dal titolo “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture” che supera definitivamente il Piano di Infrastrutture Strategiche (PIS) della ex legge Obiettivo.

Il nuovo Allegato Infrastrutture al DEF 2017 mantiene il suo carattere programmatico, ma anticipa come indicato nella premessa “l’individuazione dei bisogni infrastrutturali al 2030, che costituirà parte integrante del primo DPP e sulla base delle quali saranno individuate le priorità”. Inoltre indica una direzione strategica entro cui operare le scelte sulla base del contesto attuale, delle infrastrutture esistenti, della domanda di mobilità, di obiettivi di accessibilità e sostenibilità. Un insieme di criteri che porta ad indicare nell’Allegato Infrastrutture un **esteso insieme di programmi e progetti prioritari pari a 119 interventi (Appendice 1 e 2)**, che poi dovranno essere ricompresi nel primo Documento Pluriennale di Pianificazione, di cui il MIT ha preannunciato la presentazione a breve.

Tra le novità positive dell’Allegato Infrastrutture 2017, all’Appendice 2, vi è quella che riguarda il **Corridoio Tirrenico Livorno Civitavecchia** dove si indica sul progetto autostradale SAT la necessità di una *project review* con l’obiettivo di una “*valutazione delle possibili alternative, inclusa la riqualifica dell’attuale infrastruttura extraurbana principale*”. In pratica dovrà essere confrontato il progetto autostradale con il progetto di adeguamento della SS Aurelia in ordine all’utilità, ai costi ed all’accessibilità del territorio. Si tratta di **un impegno importante finalmente fatto proprio dal Governo da sempre richiesto dalle Associazioni Ambientaliste ma che sembra essere contraddetto proprio dalla ripubblicazione in procedura di VIA dei lotti 4 e 5B in data 21 aprile 2017 ed oggetto delle presenti osservazioni.**

Infatti, in attuazione di quanto previsto dall’Allegato Infrastrutture DEF 2017, che ha superato anche il prescritto parere del Parlamento, è necessario che **venga sospesa la presente procedura di VIA in corso ed attuata dal Ministero dei trasporti e delle Infrastrutture con la propria Struttura Tecnica di Missione la verifica prescritta.**

Ricordiamo, altresì, che nel documento si indica l’Itinerario Centro Settentrionale Tirrenico con la descrizione del **Completamento itinerario Livorno-Civitavecchia** come oggetto del confronto e quindi **la verifica deve includere - oltre ai lotti 4 e 5B - anche il progetto autostradale Tarquinia-Capalbio, il lotto 5A di cui è stato approvato il progetto definitivo.**

Va sottolineato, infine, che solo una *project review* effettuata con criteri indipendente e dagli obiettivi chiari – accessibilità e mobilità della Maremma, sicurezza stradale, analisi costi benefici rigorosa, riduzione delle emissioni e tutela del paesaggio – si potrà **determinare un efficace risultato di adeguamento dell’Aurelia, superando definitivamente la proposta autostradale.**

2.2 Il quadro di riferimento progettuale e le integrazioni SAT

Le modifiche integrative proposte da SAT sono relative al completamento del progetto autostradale A12 Livorno Civitavecchia per il tratto Grosseto-Ansedonia (lotti 4 e 5B) pubblicato in data 1 dicembre 2016. E sono il risultato – come si legge nella Relazione Generale sulle Nuove Modifiche progettuali – dell'esito del tavolo tecnico istituito a seguito della Conferenza dei Servizi aperta il 23/1/2017 e rispondono secondo SAT alle osservazioni degli Enti Locali.

Si tratta di 11 modifiche progettuali che puntano a mitigare gli impatti, dallo spostamento della barriera di Grosseto da sud a nord, nuove tratte complanari per complessivi 3,6 km, riduzione dell'ingombro della barriera di esazione e dello svincolo di Fonteblanda, adeguamenti e spostamenti del tracciato nelle zone di Rispecchia ed Albinia, minore interferenza con aziende agricole e la zona del Collecchio, inserimento di sei nuove rampe autostradali per migliorare ingresso/uscita.

Alcune modifiche e mitigazioni **tendono a risolvere alcune criticità puntuali** come la complanare e svincolo per Montiano, la ristrutturazione dello svincolo per Orbetello nelle due direzioni, il sistema di accessi e le mitigazioni a Rispecchia. Mentre altre **riducono di poco i loro impatti sul territorio** dell'infrastruttura come al Collecchio, lo scostamento da Albinia, lo svincolo e la barriera a Fonteblanda, che restano di notevole impatto paesaggistico e di consumo di suolo.

Una notazione deve essere fatta sullo spostamento della **barriera di esazione a Grosseto che viene spostata da Sud verso Nord, mentre quella di Fonteblanda resta nella posizione attuale**. Questo comporta che la mobilità di veicoli leggeri e pesanti della provincia di Grosseto a sud dovrà superare la barriera di esazione a Fonteblanda (tariffa 3,9 euro per le auto ed il doppio per i veicoli merci) mentre per l'ingresso a Grosseto lo spostamento della barriera verso nord elimina di fatto l'ulteriore pedaggio (euro 3,79 per le auto).

Se da un lato questo viene incontro alle giuste esigenze delle comunità locali e dei sindaci coinvolti dal tracciato che vedono ridursi il pedaggiamento per gli spostamenti verso il capoluogo, vanno però considerate due fattori. Il primo è che **il pedaggio resta comunque elevato** - per la presenza della barriera di Fonteblanda - per tutto il traffico locale e quotidiano degli spostamenti e secondo fattore **nessuna valutazione viene effettuata su cosa comporta lo spostamento a Nord della barriera** rispetto al traffico che proviene da quella direzione. E' ragionevole immaginare che una quota maggiore di utenti da Nord sarà costretta a pagare il pedaggio mentre prima riusciva ad accedere al capoluogo senza dover passare dalla barriera di esazione.

Ma lo **Studio aggiornato sui dati di traffico allegato alle integrazioni di aprile 2017 non tiene conto di questa modifica della barriera**: ci si continua a riferire alla barriera a Grosseto Sud di cui il pedaggio forfettario viene indicato come 24 km (14 del lotto 5b e 10 del lotto 3 a nord) ma senza indicare come lo spostamento a nord comporterà una modifica anche di questo pedaggio e degli utenti coinvolti.

Le modifiche proposte quindi **non modificano la valenza di infrastruttura autostradale del progetto SAT del 1 dicembre 2016**, con le sue tariffe elevate (doppio della media italiana), con pochi accessi, con uno scarso adeguamento delle complanari, che costituisce una pesante barriera nel territorio maremmano e creano difficoltà oggettive negli spostamenti quotidiani per cittadini ed imprese.

Restano quindi ancora del tutto valide le osservazioni critiche delle associazioni ambientaliste e dei comitati trasmesse il 3 febbraio scorso, riferite a:

- **Una soluzione autostradale che cancella svincoli e collegamenti territoriali**
- **La viabilità alternativa resta insufficiente**
- **Scarsa considerazione dell’Impatto sui centri abitati, che non viene risolto**
- **Politica delle infrastrutture non aggiornata e mancanza di confronto con le alternative.**
- **Non si prendono in considerazione interventi verso la mobilità sostenibile**

2.3 La mancanza del PEF e il deferimento alla Corte di Giustizia Europea

La Commissione Europea ha rinviato l’Italia alla Corte di Giustizia sulla concessione SAT per il mancato rispetto da parte dello Stato italiano delle condizioni imposte dalla CE nel 2009 e dopo che SAT ha anche chiesto 520 milioni di euro di valore di subentro a fine concessione.

Nella documentazione integrativa ripubblicata in procedura di VIA **continua a mancare la documentazione relativa al Piano Economico e Finanziario ed i costi dell’opera**, che faccia comprendere come e se l’opera si ripaghi con i pedaggi e di quale contributo ed aiuto pubblico abbia bisogno perchè l’investimento sia in equilibrio.

Va ricordato che sulla Concessione SAT è **aperta in sede di Commissione Europea una procedura d’infrazione** che il 17 maggio 2017 si è trasformata nel deferimento alla Corte di Giustizia dell’Italia¹ per il mancato rispetto da parte del Governo degli impegni assunti nel 2009 e cioè la messa a gara del 100% dei lavori e la riduzione di tre anni della scadenza della concessione fissata al 2046.

Le argomentazioni della CE che motivano la base pesante censura verso il Governo italiano sono state così motivate nella comunicazione ufficiale:

“La prima concessione per la costruzione dell’autostrada Livorno-Civitavecchia alla Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT S.p.A.) risale al 1969. Per vari motivi sono stati finora realizzati solo 56 dei 242 km previsti. La concessione è stata originariamente accordata per un periodo di 30 anni (fino al 1999). Da allora la concessione è stata prorogata due volte, rispettivamente fino al 2028 e al 2046, senza alcuna procedura competitiva.

Su questa questione la Commissione ha avviato nel 2009 una procedura d’infrazione nei confronti dell’Italia, chiusa però successivamente alla luce degli impegni delle autorità italiane. Nel 2014 è stata aperta una nuova procedura d’infrazione, dopoché la Commissione era venuta a conoscenza del fatto che l’Italia non aveva rispettato gli impegni assunti nel 2009. Al termine di ulteriori discussioni con le autorità italiane volte a risolvere il caso, la Commissione ha deciso di deferire l’Italia alla Corte di giustizia.”

Ricordiamo che il ricorso del 2009 a cui fa riferimento la Commissione Europea era quello promosso dalle Associazioni Ambientaliste - Legambiente, WWF, Terra di Maremma, Comitato per la bellezza, Rete dei Comitati per la tutela del paesaggio, FAI, Italia Nostra, Verdi – **per segnalare che la proroga senza gara assicurata a SAT dal Governo Italiano fino al 2046 era in contrasto con le direttive europea 2004/18/CE.**

¹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1284_it.htm

Nel 2009 la Commissione Europea – proprio sulla base del reclamo presentato da verdi, associazioni e comitati – chiese al Governo italiano di ridurre la proroga della concessione dal 2046 al 2043 e la messa a gara del 100% dei lavori. Impegni che non sono stati mantenuti dall'Italia e da qui la riapertura della procedura d'infrazione nel 2014, il confronto di questi anni e l'esito attuale con il deferimento alla Corte di Giustizia.

Durante la trattativa del Governo con Bruxelles sulla concessione SAT sono state proposte riduzioni fino ad 8 anni (dal 2046 al 2038) ma nemmeno queste hanno soddisfatto la Commissione Europea, dato che il progetto autostradale viene costantemente ridimensionato come investimento (da 3,8 miliardi ad 1,4 miliardi del progetto attuale) ed è quindi logico ridurre ulteriormente in modo adeguato e proporzionale anche la durata della concessione a suo tempo prorogata.

Alcune interessanti valutazioni sul rapporto tra durata della concessione ed investimento sono contenute nel **Bilancio SAT 2016** approvato dalla Società nella Assemblea del 24 marzo 2017² (SAT, Relazione e Bilancio 2016 - disponibile sul sito di SAT). Nella relazione sulla gestione, nelle Considerazioni generali si ricostruisce tutta la vicenda della procedura d'infrazione ed il rapporto con il concedente MIT.

Nel 2016 con lettera del 21 ottobre al MIT– si legge - la concessionaria SAT si è impegnata al fine di risolvere il contenzioso con Bruxelles e su richiesta del Concedente MIT, di porre a gara il 100% dei lavori e di accettare, nell'ambito di un nuovo **Atto Aggiuntivo alla Convenzione vigente**, una riduzione della durata della concessione al 31/12/2038.

Ma SAT richiede anche che in questo Atto Aggiuntivo che se la scadenza resta fissata al 2038, debba essere “comunque previsto che il completamento dell'itinerario tirrenico venga realizzato al verificarsi di condivisi presupposti tecnici, economici e finanziari che ne assicurino l'equilibrio del Piano economico e finanziario”. Ed aggiunge che se queste condizioni non dovessero verificarsi “*il perimetro concessorio rimane individuato nelle attuali tratte in esercizio*” (San Pietro in Palazzi a Nord e Tarquinia a Sud) e sembra di capire **rinunciando dunque alla concessione nel tratto tra i due caselli in esercizio da parte di SAT**.

Successivamente SAT – si legge sempre nella relazione al Bilancio 2016 – ha inviato nel novembre 2016 una ipotesi di Piano Economico e Finanziario Regolatorio al MIT, con **scadenza al 2038, un investimento di 1,4 miliardi ed il relativo ammortamento, con un presupposto di un valore di subentro pari a 520 milioni di euro**.

Questi numeri chiariscono bene che con i soli introiti derivanti dal pedaggio, SAT non si ripaga entro il 2038 l'investimento autostradale proposto del valore di 1,4 miliardi, e quindi richiede al momento di cedere la Concessione allo Stato un valore di subentro pari a 520 milioni, e cioè ben il 37% dell'investimento. Questo a conferma che i **volumi di traffico previsti ed i relativi introiti non giustificano la realizzazione di una autostrada**.

Va poi richiamato il fatto che la delibera Cipe di approvazione del progetto SAT 2012 del valore di 2 miliardi aveva stabilito con precisione che il **valore di subentro alla scadenza della concessione doveva essere “pressochè nullo” per lo Stato** e che restava in capo al concedente MIT la valutazione sull'attendibilità sulle stime di traffico e sulla congruità del costo delle opere. Un parere molto netto quello del Cipe, che c'è da augurarsi non venga modificato e si tuteli l'interesse

² SAT SpA. Relazione e Bilancio 2016. Approvazione del 24 marzo 2017. Disponibile sul sito <http://www.tirrenica.it/testing/files/SAT%20Bilancio%202016.pdf>

pubblico, dato che insieme alla riduzione della concessione c'è una riduzione anche del valore dell'investimento.

Peraltro adesso - con il rinvio alla Corte di Giustizia dell'Italia sulla concessione SAT da parte della Commissione Europea - **l'incognita sulla durata della concessione si riapre pesantemente ed è ipotizzabile che ulteriori riduzioni verranno richieste da Bruxelles. Questo implica una enorme macigno sul progetto autostradale SAT perché il valore di subentro è destinato ad aumentare e con esso gli aiuti pubblici al progetto.**

Dunque in conclusione, il progetto SAT 2016/2017 non si ripaga con le tariffe/durata della concessione ma ha bisogno di sostegni pubblici mediante il valore di subentro, anche per questa motivazione possiamo riconsiderare in senso positivo il progetto di adeguamento dell'Aurelia da realizzare da parte di ANAS, a cui attribuire gli aiuti pubblici necessari per il suo completamento.

E' logico ritenere che i 520 milioni - già richiesti e destinati ad aumentare con l'incognita durata della concessione - che lo Stato dovrebbe assicurare a SAT, si possa investirli invece nel progetto di adeguamento dell'Aurelia, a partire dai tratti a due corsie più pericolosi come quello tra Capalbio ed Ansedonia.

2.4 I dati di traffico SAT confermano l'inutilità dell'autostrada

Le presenti Osservazioni sono basate sulla analisi dello Studio di Traffico relativo alle tratte 4 e 5B, che è stato aggiornato da SAT ad aprile 2017 e facente parte delle modifiche integrative ripubblicate in procedura di VIA il 21 aprile 2017.

Si sottolinea che tutta la valutazione e l'aggiornamento non sembrano calibrati sulle modifiche progettuali proposte nell'ambito della documentazione VIA oggetto delle presenti osservazioni, perché si parla ancora di barriera di esazione a Grosseto Sud per esempio, senza tenere in considerazione degli effetti della proposta di spostamento a Nord sui flussi di traffico ed introiti.

Lo studio ripercorre le **precedenti analisi di traffico di traffico a cui aggiunge un'ulteriore indagine effettuata nella zona di Orbetello (4 postazioni) durante una settimana del Marzo 2016 e una rilevazione "di controllo" effettuata nel febbraio 2017.**

Sulla base di tale rilevazioni e sulla base dei dati di traffico 2014-2016 registrati alla barriera Aurelia **i flussi invernali ed estivi sono stati aggiornati e proiettati alle tre soglie del breve periodo (2022), medio periodo (2030) e lungo periodo (2040)** nello scenario determinato dalla assunzione dell'andamento del PIL e di altre variabili economiche e sociali stimate da *Consensus Forecasts TM* 2016. E' appena il caso di ricordare che nel 2015, dopo un lungo periodo di stagnazione o decrescita, il traffico sulla A12 mostra una debolissima ripresa rispetto al traffico 2014.

Le osservazioni che seguono riguardano solo il lotto 5B dal momento che le stesse identiche osservazioni valgono, nelle elaborazioni presentate, per il lotto 4 che si differenzia dal 5B solo per livelli di traffico leggermente inferiori.

I risultati degli aggiornamenti **abbassano di pochissimo le precedenti stime e tuttavia presentano lati non facilmente spiegabili**, come ad esempio l'elevata crescita del traffico dei

veicoli pesanti contemporanea alla decrescita dei veicoli leggeri. La tabella seguente riporta ai tre orizzonti considerati le stime di traffico e le loro differenze percentuali.

Lotto 5b. Stime di traffico 2016. Confronto con le stime precedenti						
anno	veicoli tot.		veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
2022	19900	19800	17800	16800	2100	3000
2030	20900	20800	18700	17700	2200	3100
2040	22000	21900	19700	18600	2300	3300
	Δ% stime		Δ% stime		Δ% stime	
2022		-0,50		-5,62		42,86
2030		-0,48		-5,35		40,91
2040		-0,45		-5,58		43,48

In ogni caso il traffico previsto, anche considerando il coefficiente di omogeneizzazione di 1,5 adottato dallo studio (1 veicolo pesante=1,5 veicoli leggeri) porta, anche sul lungo periodo, ad un **TGM di 23.500 veicoli/g, largamente insufficiente a giustificare una infrastruttura autostradale.**

Il rapporto 2016 aggiunge alle stime precedenti **una stima dei livelli di traffico sulle tratte complanari.** Benché i flussi di traffico estivi siano in generale modesti (200 veicoli/h) nella tratta di raccordo con Orbetello si verifica una concentrazione elevata (700 veicoli/h. livello di servizio C) **che indica un problema non risolto.**

La sproporzione del progetto rispetto al traffico che deve servire si rispecchia puntualmente, come già era stato osservato a proposito dei precedenti studi, nelle valutazioni sul suo funzionamento nei momenti di massima punta, ovvero i sabati e le domeniche estive nella quali il traffico locale si cumula con il traffico turistico.

Lo studio considera ottima l’**“efficienza del collegamento”** dal momento che a tutti gli orizzonti temporali considerati, nelle condizioni di massima punta l’autostrada offre un “livello di servizio A”, tranne nella tratta Ansedonia-Orbetello scalo che sul lungo periodo funziona a livello di servizio B. **Ma nella realtà il livello di servizio A nelle situazioni di punta configura un inutile spreco piuttosto che una massima efficienza.**

Basti considerare la tabella 6.35, che per memoria si riporta qui di seguito, dove si confronta ai tre orizzonti temporali lo scenario “con” il progetto autostradale (progettuale) con quello “senza” il progetto autostradale (programmatico).

Tabella 6.35: Confronto dei LOS Sabato estivo sulla SS1 Aurelia / Nuova Autostrada – Lotto 5B

Tratta	Progettuale			Programmatico		
	2022	2030	2040	2022	2030	2040
Fonteblanda-Albinia	A	A	A	B	B	B
Albinia-Orbetello Scalo	A	A	A	B	B	B
Orbetello Scalo-Ansedonia Sud	A	A	B	B	B	B

Fonte: Elaborazione SPEA Engineering

Nella situazione di massima punta, corrispondente al sabato estivo, senza il progetto autostradale l'Aurelia mantiene nel breve, nel medio e nel lungo periodo un livello di servizio B. L'Aurelia, in altre parole, offre condizioni di traffico più che accettabili. Porta più traffico dell'autostrada (104,23 migliaia di veicoli*km invece che 97,57) occupando la capacità della strada solo per il 55% così che per ogni veicolo i condizionamenti dovuti alla presenza degli altri veicoli sono molto modesti.

Certo le velocità sono diverse: 104 km/h in media sull'autostrada e 73 km/h in media sull'Aurelia. Tuttavia considerando l'alta quota di traffico turistico, per il quale il valore del tempo è strutturalmente basso, la velocità risulta comunque adeguata all'apprezzamento dei valori paesaggistici che motivano i flussi turistici stessi.

Il quadro così delineato dimostra, una volta di più **l'opportunità di un progetto di sistemazione dell'Aurelia che metta in sicurezza le intersezioni e potenzi le tratte ancora ad una corsia**. Ne deriverà una strada capace di servire bene gli abitanti e le attività del territorio attraversato, in grado di far fronte al cumulo del traffico locale e turistico con livelli di servizio assolutamente buoni, mantenendo livelli di sicurezza elevati e permettendo la valorizzazione e il godimento di quel paesaggio che rappresenta la risorsa essenziale dei luoghi.

Capitolo 3
Quadri di riferimento programmatico

Capitolo 3

3.1 La pianificazione paesaggistica e il progetto di autostrada

Ci si limita ad osservare che **l'impatto paesaggistico**, già descritto nelle nostre Osservazioni del 3 febbraio scorso, a seguito delle integrazioni presentate da SAT il 21 aprile **non può che peggiorare, vista l'amplificazione e la duplicazione dell'effetto barriera generato dalle nuove complanari che si vanno ad aggiungere all'infrastruttura autostradale.**

Come già osservato, affrontando la materia strettamente paesaggistica ed escludendo tematiche ambientali che tuttavia sono di competenza del PIT con valenza di Piano paesaggistico la SAT avrebbe dovuto effettuare **un confronto tra il Progetto e quanto disposto dal PIT con valenza di Piano paesaggistico, approvato il 27 marzo 2015, comprese le prescrizioni contenute nei 5 provvedimenti di vincolo paesistico presenti nell'area interessata dal Progetto.**

Si ribadisce che il Progetto sottoposto a Via non ha tenuto conto delle indicazioni e delle **prescrizioni sovraordinate** del Piano paesaggistico contenute nelle schede d'ambito "Maremma grossetana" e "Bassa maremma e ripiani tufacei" e nella "disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico", anch'essa facente parte del Piano paesaggistico.

In sintesi, come già Osservato e documentato, si ribadisce che i contenuti della Disciplina d'uso delle aree soggette a vincolo paesaggistico, sia per gli aspetti conoscitivi, sia per gli aspetti progettuali, sono trattati da SAT in modo omissivo nella Relazione paesaggistica (Doc AUA001). Ciò vale anche per le altre aree vincolate rispettivamente riguardanti i D.M. 18 /04/1959, 36/1974, 268/1962_2, 210/1959, e 86/1977.

Capitolo 4
Quadri di riferimento ambientale

Capitolo 4

4.1 La carenza dello Studio di Impatto Ambientale

Si osserva come gli elaborati dello SIA in generale – e la Sintesi Non Tecnica in particolare - risultino nel complesso come una mera descrizione progettuale delle opere, ovvero siano privi di elementi puntuali e di sintesi (bilancio d'impatto) riguardo agli impatti attesi. Sono di conseguenza carenti ed insufficienti per svolgere la funzione loro assegnata dalla normativa in materia, ovvero quella di alimentare la consapevolezza dei cittadini, delle amministrazioni e dei decisori.

I materiali proposti presentano una copiosità esclusivamente formale, mentre dal punto di vista sostanziale non è proposta alcuna considerazione in merito agli impatti generati dall'opera e alle loro relazioni con i benefici attesi.

Appaiono in tal senso paradigmatiche tre carenze in materia di impatti sui sistemi territoriali:

- a) **La prima riguarda l'assenza di un bilancio del consumo di suolo**, consumo estesissimo che induce impatti di estrema gravità in palese contraddizione con le politiche e strategie europee.
- b) **La seconda riguarda la mancata considerazione della riduzione della accessibilità territoriale**. Si dà infatti per scontato – ma senza argomentare alcuna plausibile ragione – che il sistema delle complanari (in parte su strade sterrate) proposto sia in grado di risolvere pienamente le esigenze di mobilità territoriale e ad integrarsi nel contempo nei diversi contesti urbani a servizio della mobilità locale.
- c) **La terza carenza riguarda gli impatti sul sistema produttivo agricolo**. Si fa presente, in via preliminare, che il territorio attraversato dalla nuova infrastruttura ha avviato da anni percorsi importanti – e di successo – in direzione delle produzioni agricole di qualità, e che - in termini generali - la scelta di realizzare una infrastruttura autostradale quale quella proposta avrà risvolti pesantemente negativi sul marketing territoriale; l'area viene infatti oggi percepita come di elevata qualità paesaggistica ed ambientale (qualità che rappresentano fattori produttivi vincenti), ma le mutazioni indotte dalla autostrada ne comporteranno un decremento – sia oggettivo che percepito – che avrà pesanti risvolti negativi (totalmente ignorati nello SIA) sulla competitività produttiva. Va aggiunto che - oltre a deprimere il quadro produttivo generale – il consumo di suolo legato alla nuova infrastruttura colpirà singole aziende e realtà produttive, frazionando i campi, sottraendo superfici, limitando accessibilità; di tutto questo non si trova traccia nello SIA, confermandone la complessiva inadeguatezza.

In conclusione lo SIA, anche nella fase di integrazione, manca, quindi di:

- **un dettagliato e comprensibile bilancio quantitativo e qualitativo del consumo di suolo indotto dall'opera;**
- **un puntuale e dettagliato bilancio degli impatti attesi – corredato dalla indicazione spaziale (ovvero riferita alle specifiche progressive chilometriche) dei diversi gradi di criticità indotti dalle differenti parti dell'opera sia sulle strutture urbane attraversate**

che sulle loro pregresse interazioni funzionali, evidenziando le variazioni delle condizioni di accessibilità territoriali *pre e post operam*;

- **un dettaglio degli impatti dell'opera sul sistema produttivo primario sia in generale (perdita di competitività dovuta alla diminuita qualità paesaggistica, territoriale, ambientale) che con riferimento alle singole aziende ed attività cui verranno sottratti, frazionati o depauperati suoli coltivati**

4.2 L'assenza della Valutazione di Incidenza

Seppur il documento denominato Valutazione di Incidenza prodotta da SAT nella fase di integrazione del Progetto Definitivo, possa apparire esaustivo, soprattutto rispetto a quelli prodotti nella fase precedente, in realtà è ancora a tutti gli effetti uno "Screening".

Quindi, viene confermato che quanto prodotto da SAT nella fase integrativa **non corrisponde – ancora una volta – a quanto richiesto dall'allegato G della Direttiva 92/43/CE e del DPR n. 357/1997**, e continua ad essere basato su **affermazioni soggettive, non dimostrate scientificamente, e non oggettive, come richiesto dalle Direttive Comunitarie vigenti**.

Nella documentazione integrativa prodotta da SAT si produce una semplice elencazione di habitat e specie, con affermazioni in merito alle *"interazioni con il progetto"* che sono fornite **senza indicazioni ulteriori su metodologia di indagine e sui criteri oggettivi di valutazione**.

Per citare solo un esempio: affermare, come viene fatto nelle integrazioni prodotte da SAT (e gli esempi sono molteplici) con riguardo a specie SPEC 1 (Falco biarmicus; Falco naumanni), che *"Sulla base delle informazioni raccolte non si ritiene che sia interessato direttamente l'habitat di specie"*, **non rispetta neanche - oltre all'oggettività necessaria - neanche il principio di precauzione e di prevenzione**.

Per altre specie (Hirundo rustica), si afferma che *"E' probabile un interessamento diretto dell'habitat di specie, anche riproduttivo"*, e che *"la popolazione italiana viene classificata Quasi Minacciata (NT) in quanto vi è una concreta possibilità che questa possa rientrare in una categoria di minaccia nel prossimo futuro"*, ma questo non induce l'estensore dello studio ad affermare, come avrebbe dovuto fare, che **l'opera possiede (per questa ed altre specie) possibile incidenza negativa**, anzi, seguono rassicurazioni senza alcun riscontro oggettivo, assolvendo l'opera mediante mitigazioni (che mitigano, non elidono gli impatti). **Ciò vale per numerose altre specie che per brevità si omettono, ma è sufficiente scorrere le tabelle da pag. 80 della Relazione generale sulla Valutazione di Incidenza per verificarlo**.

Tale mancanza di oggettività si rileva in più parti dello studio prodotto in fase di integrazione, al pari della **mancanza di dati fondamentali anche e soprattutto nella fase di cantiere** (consumo di risorse naturali in primis). Pur tuttavia **SAT riporta rassicurazioni sulla non incidenza sui siti, privi totalmente di oggettività. Questa oggettività è conditio sine qua non una Valutazione di Incidenza possa definirsi tale, insieme alle informazioni richieste dall'Allegato G che mancano nelle integrazioni prodotte da SAT**.

Le tabelle richiamate, non sono corredate da quelle determinazioni "oggettive" che ci si sarebbe aspettati, nel rispetto delle norme comunitarie, bensì segue un **semplice elenco e una descrizione approssimativa delle possibili alternative di intervento, delle mitigazioni e compensazioni, ma nulla che tiri le somme e descriva con accuratezza i molteplici impatti possibili, probabili e/o certi** e relative conclusioni "oggettive" di incidenza negativa possibile sui siti.

L'elencazione delle specie, trattate singolarmente, con alcune affermazioni condivisibili sulle interferenze, non condivisibili sotto molti altri aspetti, avrebbero dovuto vedere conclusioni precise che invece mancano completamente.

In conclusione, lo studio denominato Valutazione di Incidenza non è una valutazione di incidenza, ricalca gli screening precedenti, aggiungendo solo le tabelle per specie (già citate sopra), cui non seguono corrette determinazioni bensì rassicurazioni sotto forma di mitigazioni e compensazioni.

Si rimanda pertanto al documento precedente già inviato il 3 febbraio scorso e si ribadisce la mancanza del rispetto delle norme comunitarie e l'assenza di uno studio di incidenza come previsto dalle norme vigenti.

Si ribadisce, quindi, che alla luce del mancato rispetto di quanto previsto dal DPR 357/97 e smi, in materia di Valutazione di Incidenza (art. 5 comma 3), nonché di quanto previsto dal D.lvo 152/06 e smi (art. 10 comma 3), il Progetto Definitivo non può essere sottoposto ad approvazione e va rifatto l'iter seguendo correttamente la procedura prevista per la Rete Natura 2000 di cui fanno pienamente parte gli innumerevoli siti interessati direttamente e indirettamente dal progetto in oggetto.

4.4 La sottovalutazione del rischio idrogeologico

In merito all'approfondimento sul rischio idrogeologico a seguito delle integrazioni progettuali presentate da SAT ad aprile 2017 si rileva, in estrema sintesi, quanto segue:

- 1) Le modifiche al tracciato nel **tratto Grosseto Sud-Rispescia** comportano il superamento dei problemi rilevati in prima istanza, poiché la complanare, inizialmente prevista in area golenale del Fiume Ombrone, sarà spostata più a monte.
- 2) Per quanto concerne l'**interferenza del tracciato autostradale con la Cassa di espansione del Fiume Albegna** in loc. Campo Regio, con particolare riferimento alla riduzione di quest'ultima a causa dell'interferenza dovuta al rilevato autostradale, laddove l'autostrada, tra i Fiumi Albegna e Osa, corre parallela alla line ferroviaria, le modifiche progettuali presentate da SAT a marzo 2017 non cambiano lo stato delle cose.
In risposta alla richiesta di integrazioni e chiarimenti della Regione Toscana, SAT ha affermato che la cassa di espansione sarà ridotta di una percentuale sul volume totale compresa tra il 4 e il 6%, confermando quanto da noi rilevato nelle prime osservazioni. Per SAT, *la sottrazione di 525.000 m³ di volume utile corrisponde a circa il 6.4% del massimo volume statico da invasare, pari a 8.200.000 m³, pertanto di entità ridotta. Rispetto al massimo volume disponibile all'invaso, la riduzione è di circa il 3.7%.*
In conclusione, secondo SAT, *si ritiene trascurabile l'effetto della riduzione sul funzionamento della cassa d'espansione.*
- 3) Similmente, per il **tratto autostradale nella zona del Guinzone**, la modifica del tracciato autostradale non implica variazioni sostanziali rispetto a quanto rilevato nelle nostre osservazioni inviate lo scorso 3 febbraio.