



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

Prot. n.

COMUNE DI CAPALBIO

protocollo N° 20170004205

UFF SINDACO

08/05/2017



* 6 4 2 7 7 8 3 1 0 E *

Alla Segreteria 8a Commissione
Lavori Pubblici, Comunicazioni
Senato della Repubblica
Comm08a@senato.it

Capalbio, 8 maggio 2017

Oggetto: Corridoio Tirrenico: Ammodernamento – invio documentazione da rendere disponibile per la pubblica consultazione

In riferimento alla Vostra comunicazione a mezzo mail del 05 maggio scorso avente ad oggetto l'audizione prevista per domani 09 maggio 2017 ore 14,30 su questioni legate ai lavori per l'ampliamento e l'ammodernamento del Corridoio Tirrenico, si rimette a mezzo mail la presente nota con n. 2 allegati con formale richiesta di pubblicazione – ove nulla osti – sulla pagina web della Commissione.

L'Amministrazione Comunale di Capalbio (GR) in relazione al procedimento di cui in oggetto, per la Sua audizione informale presso la Commissione 8^ Lavori pubblici e comunicazioni del Senato della Repubblica, rappresenta quanto segue.



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

Sul DEF 2017

Come noto, il 26 aprile u.s. il Parlamento ha ratificato il documento di economia e finanza (DEF) 2017, approvato dal Governo nel Consiglio dei Ministri dell'11 aprile 2017.

Nell'allegato *"Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture"*, il DEF prevede espressamente che il progetto dell'autostrada Tirrenica (*"Itinerario Livorno-Civitavecchia"*) sia inserito fra gli *"interventi soggetti a una project review, secondo quanto previsto dall'art. 202 del D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50"*, *"con valutazione delle possibili alternative, inclusa la riqualifica dell'attuale infrastruttura extraurbana principale"*, e cioè l'Aurelia (cfr. pagg. 98 e 134).

Tale previsione riguarda anche il lotto 5A (Ansedonia-Pescia Romana), che attraversa l'intero territorio capalbiese: la project review di cui all'allegato III sopra richiamato è infatti inequivocabilmente rivolta all'intera tratta dell'autostrada tirrenica ancora da realizzare, e quindi sia ai lotti ancora sottoposti a VIA (4 e 5B) che a quelli il cui progetto definitivo è stato approvato dal CIPE nel 2012 (5A e 6B); ciò, non solo perché alla pag. 134 dell'allegato vi è un chiaro ed inequivocabile riferimento all' *"itinerario Livorno-Civitavecchia"*, ma anche perché in tal senso depono l'interpretazione letterale e sistematica dell'intero allegato III, avuto riguardo al combinato disposto di cui agli artt. 200-203 del nuovo Codice dei contratti (D. Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.) e dell'intero corpus normativo che ha posto definitivamente fine alle opere strategiche di cui alla legge obiettivo, in favore del nuovo e articolato concetto di *"opere prioritarie"* (tra le quali, soltanto quelle riconducibili alle cd. *"invarianti"* sono state ritenute meritevoli di essere portate avanti nello stato progettuale in cui si trovano, e tra queste non v'è certamente l'autostrada tirrenica).

Per l'effetto, anche l'opera di progettazione (definita di *"ottimizzazione"* nel Protocollo d'intesa sottoscritto nel maggio 2015 tra SAT, Regione Toscana e



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

MIT) ancora in essere sul lotto 5A dovrà immediatamente cessare, a favore della ridetta revisione finalizzata alla riqualifica della S.S. Aurelia con inchiesta pubblica.

Sui procedimenti amministrativi pendenti

Nonostante la previsione del DEF sopra richiamata sia quantomai chiara, nel senso di sottoporre l'intero "itinerario Livorno-Civitavecchia" a revisione - peraltro indicando fin d'ora la strada che dovrà essere percorsa, e cioè la riqualifica della S.S. Aurelia -, del tutto inspiegabilmente il 21 aprile u.s. SAT ha depositato presso i Comuni di Capalbio e Orbetello gli elaborati progettuali riguardanti le modifiche/integrazioni *medio tempore* apportate al progetto sul lotto 5B (attualmente sottoposto a valutazione di impatto ambientale presso il MATTM) ed ha pubblicato sui quotidiani locali il relativo avviso.

Da tale data decorrono 30 giorni per il deposito di osservazioni da parte delle amministrazioni e dei portatori di interesse privati, ivi compresi gli espropriandi (il termine scade il 21 maggio, ma i Comuni sono stati chiamati dalla Regione Toscana a depositare in anticipo le loro osservazioni agli uffici regionali).

C'è di più.

Nei giorni scorsi l'Arch. Proietti del MIT ha inviato al Comune di Capalbio una nota, riportante la data del 14.3.2017 (con prot. 0004484), originariamente destinata a Regione Lazio e Regione Toscana, nella quale il Direttore Generale del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici - Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali Dr. Coletta, dopo una ricostruzione del procedimento che ha riguardato il lotto 5A (quantomai incompleta), comunica che *"a seguito delle rimodulazioni del piano finanziario della SAT ed ai successivi incontri con il territorio e da quanto emerso anche nelle 2 sedute del 23 gennaio 2017 e del 28.2.2017 di Conferenza dei servizi dei*



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 – fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

lotti 4 e 5B, con la presente si comunica che i lavori riferiti ai lotti 5A e 6B rimangono invariati rispetto a quanto già approvato dal CIPE con delibera 85/2012".

Ora, è evidente che la nota in questione - risalente al 14 marzo 2017 - non ha più ragion d'essere, avendo il DEF previsto la revisione complessiva dell'itinerario Livorno-Civitavecchia.

E' legittimo dunque chiedersi per quale motivo detta nota sia stata inviata al Comune di Capalbio nei giorni scorsi.

E ancora: per il giorno 9 maggio è prevista l'audizione del Sindaco di Capalbio presso la Commissione Lavori pubblici con oggetto "*questioni legate ai lavori per l'ampliamento e l'ammodernamento dell'Autostrada Tirrenica*".

Anche in questo caso sfugge la *ratio* di tale audizione.

Si vuol forse intendere che la ridetta revisione progettuale non interessa il lotto 5A, e che quindi è intenzione del MIT procedere con il progetto "autostradale" per tale lotto?

Qualora tale lettura fosse confermata, ci troveremmo evidentemente di fronte ad un corto circuito istituzionale senza precedenti.

Il Governo ed il Parlamento rinunciano a un'opera pubblica, mentre Ministeri e Concessionaria proseguono i procedimenti in corso come se nulla fosse accaduto.

Oltre a costituire un macroscopico esempio di cattiva amministrazione, condotto in spregio a tutti i principi di cui agli artt. 97 Cost. e 1 l. 241/1990, tale schizofrenico *modus procedendi* non è privo di conseguenze, dal momento che si continuano ad impegnare le amministrazioni, i Sindaci, gli uffici tecnici nelle predisposizione di osservazioni e nella partecipazione a procedimenti



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

amministrativi complessi e articolati con grande spreco di risorse e denaro pubblico (questione di cui dovrebbe essere quanto prima interessata la Corte dei Conti, essendo detto spreco già, oggi, in essere).

S'impongono inoltre ai privati che risulteranno toccati dalle modifiche progettuali ulteriori spese per la predisposizione di osservazioni, in un momento di perdurante grave crisi economica.

In particolare sul lotto 5A: progetto 2016 "inquadramento ottemperanze e ottimizzazioni aggiornato al protocollo del 13.5.2015"

Precisato che tutti i procedimenti amministrativi ancora in essere aventi ad oggetto la progettazione del Corridoio Tirrenico sono viziati, in quanto contrari ai principi che guidano l'azione amministrativa oltre che per violazione di legge ed eccesso di potere, sotto i profili dello sviamento, della manifesta illogicità e della contraddittorietà con atti di alta amministrazione (non potendo gli stessi portare all'approvazione di alcun provvedimento dotato dei crismi di legittimità, essendo venuto meno l'oggetto stesso della progettazione così come fino ad oggi intesa, *id est* l'itinerario autostradale Livorno-Civitavecchia che dovrà essere sottoposto a complessiva revisione per espressa previsione governativa e parlamentare), dal momento che è stato chiamato in audizione "*sulle questioni legate ai lavori per l'ampliamento e l'ammodernamento dell'Autostrada Tirrenica*", evidentemente con riferimento al territorio amministrato, il Sindaco non può esimersi dal rappresentare le seguenti considerazioni sul lotto 5A.

Si è già detto di come il progetto definitivo sul lotto 5A, dal 2012 - anno in cui è stato approvato dal CIPE con la delibera n. 85 - ad oggi abbia subito sostanziali modifiche, senza che MAI l'amministrazione comunale sia stata chiamata a pronunciarsi su di esse; tutte le pubblicazioni progettuali formali e le audizioni che si sono tenute fino ad oggi hanno infatti riguardato il Comune



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

di Capalbio esclusivamente per la brevissima porzione di territorio interessata dal lotto 5B e, paradossalmente, mai – ripetesi: MAI – avuto riguardo alle modifiche in corso da anni sul lotto 5A, che attraversa l'intero territorio comunale.

Il Comune di Capalbio (non perché chiamato a farlo, ma in via spontanea) aveva già avuto modo di pronunciarsi criticamente sulle modifiche al progetto del lotto 5A avvenute nel 2014 con il verbale di deliberazione commissariale n. 9 del 9.4.2014 inviato al MATTM (contestando che le stesse si fossero rese davvero necessarie per ottemperare alle prescrizioni e raccomandazioni inserite nella delibera CIPE 85/2012 in risposta alle osservazioni dell'amministrazione comunale, come affermato da SAT).

Con il parere n. 1807 del 12 giugno 2015 il MATTM ha rinviato ogni valutazione in ordine alla sostanzialità o meno delle modifiche apportate nel 2014 sul lotto 5A, chiedendo a SAT la redazione di un *"quadro organico di comparazione tra il progetto definitivo autorizzato, le prescrizioni CIPE e la sovrapposizione con le varianti proposte, al fine di poter esprimere una chiara valutazione sia sulle specifiche modalità del quadro prescrittivo sia sul mantenimento di una visione completa e organica di tutti i lotti autorizzati"*.

Piuttosto che predisporre il quadro organico richiesto dal MATTM, SAT nel 2016 ha prodotto una nuova revisione del progetto sul lotto 5A, preoccupandosi unicamente di prevedere le opere di ottimizzazione di cui al Protocollo di intesa del 13 maggio 2015, finalizzate alla riduzione dei costi, con l'effetto di produrre ulteriori importanti (e sostanziali) modifiche al progetto approvato dal CIPE nel 2012.

Progetto che, ad oggi, **ha subito quindi ben 3 operazioni di revisione (la prima nel 2013, la seconda nel 2014, la terza nel 2016) senza che nessuna di queste, pur portando con sé modifiche sostanziali, sia passata attraverso la**



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

rinnovazione del giudizio di VIA (e conseguente ripubblicazione degli elaborati, al fine di consentire agli interessi di presentare osservazioni), come previsto per legge.

Venendo all'ultimo progetto, recante *"inquadramento ottemperanze e ottimizzazioni aggiornato al protocollo del 13.5.2015"*, i cui elaborati non sono stati mai pubblicati (la Regione Toscana li ha consegnati "bonariamente" nel settembre 2016 al Comune di Capalbio), nella relazione generale di progetto SAT giustifica l'ennesima revisione con la necessità di ottemperare alle osservazioni depositate dai privati e dall'amministrazione nel 2014.

In realtà, in nessuna delle deliberazioni del Comune di Capalbio che hanno seguito le modifiche proposte da SAT nel 2014 è possibile rintracciare richieste che siano in qualche modo riconducibili alle modifiche apportate nella revisione del 2016, né le stesse sono ricollegabili alle osservazioni presentate dai privati.

Al contrario, come detto l'amministrazione lamentava già al tempo lo stravolgimento del progetto che nel 2012 aveva ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale.

Com'è facile comprendere dalla tipologia di modifiche che sono state apportate nel progetto del 2016, l'unica motivazione delle stesse è stata quella di risparmiare sui costi, in ossequio agli scopi che la stessa SAT si è data con il Protocollo d'intesa del maggio 2015.

La prescrizione del MATT di cui al parere n. 1807 del 12 giugno 2015 sopra richiamato - finalizzata proprio a valutare se le modifiche già apportate nel 2014 fossero sostanziali - è stata per l'effetto disattesa e SAT ha predisposto un nuovo progetto comportante ulteriori modifiche sostanziali, con la conseguenza che oggi il Comune di Capalbio, nella denegata e non creduta ipotesi in cui i procedimenti riguardanti il lotto 5A dovessero continuare, **può**



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 – fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

legittimamente pretendere la riapertura del procedimento di valutazione di impatto ambientale e la ripubblicazione degli elaborati relativi al lotto 5A, con ogni conseguenza di legge.

Ciò, in ossequio a quanto previsto dall'art. 185 co. 5 D. Lgs. 163/2006 (ovvero dall'art. 167 co. 7); come già precisato, le norme di attuazione del D. Lgs. 50/2016 hanno infatti previsto che le disposizioni di cui al D. Lgs. 163/2016 siano ancora applicabili alle procedure di VIA delle grandi opere, già avviate alla data di entrata in vigore del nuovo codice degli appalti, ivi comprese le relative varianti.

Oltre ed indipendentemente dal fatto che gli artt. 185 e 167 del D. Lgs. 163/2006 siano ancora applicabili alla fattispecie, la disposizione di riferimento (sia che si ragioni in termini di VIA speciale che di VIA ordinaria) al fine di valutare se la modifica di un progetto sia sostanziale o meno è data dall'art. 5 lettera *l-bis*) D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., a norma del quale lo è (sostanziale) *“la variazione delle caratteristiche”* dell'opera o dell'infrastruttura che *“producano effetti negativi e significativi sull'ambiente”*.

A proposito delle infrastrutture stradali e autostradali, la giurisprudenza ha avuto modo di precisare che sono sostanziali le modifiche che comportino *“modificazioni delle caratteristiche di percorribilità o di tracciato complessivo”* (v. così TAR Lazio, 18 dicembre 1993 n. 1787) ed alterino le caratteristiche dell'intervento tanto da incidere *“in senso peggiorativo sull'ambiente”* (TAR Abruzzo, 25 ottobre 2002, n. 540).

Secondo il Consiglio di Stato, in generale, sono sostanziali le modifiche che *“per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione (art. 2, comma 1, direttiva n. 85/337/CEE) [...] comportino un impatto ambientale importante”* (Cons. Stato, Sez. V, 16 aprile 2014 n. 1930); con riferimento alle opere di interesse strategico nazionale, ancora il Consiglio di Stato ha precisato che *“è illegittima, in assenza*



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

di ulteriore sottoposizione a valutazione di impatto ambientale, l'approvazione del progetto definitivo dell'opera strategica recante una sostanziale modifica del progetto preliminare già sottoposto a valutazione ambientale. La non conformità del progetto definitivo al progetto preliminare, invero, a maggior ragione ove (come nella specie) trattasi di infrastruttura strategica, per la quale il progetto preliminare assume una valenza decisiva sotto molteplici aspetti, determina ex se l'illegittimità dell'approvazione del progetto definitivo in quanto difforme dal preliminare" (Cons. Stato, Sez. V, 21.12.2012, n. 6667).

Con il progetto del 2016 SAT ha modificato radicalmente l'intervento sul lotto 5A, modificando le caratteristiche di percorribilità del tracciato autostradale e delle complanari e incidendo in senso peggiorativo sull'ambiente e sui beni culturali, paesaggistici e naturalistici in almeno 5 punti, indicati di seguito schematicamente (senza pretesa di esaustività):

i. eliminando ogni ipotesi di riqualificazione e messa in sicurezza della strategica via Pedemontana, la quale con la realizzazione dell'autostrada diventerà un'arteria di scorrimento fondamentale per tutto il traffico – anche pesante – locale, attualmente in alcuni punti larga neanche 5 metri;

ii. spostando il tracciato di alcune centinaia di metri, riposizionandolo in sede e portandolo così immediatamente a ridosso della Dogana Papale, bene culturale sommamente tutelato;

iii. spostando la barriera di esazione di circa 3 km verso nord, con conseguente interferenza con il cono visuale di straordinaria amenità posto tra il paese di Capalbio ed il mare e creazione di un massiccio complesso insediativo, collocato a poca distanza dall'attuale cavalcavia, nel baricentro della piana poderale; rilevano, a questo proposito, gli impatti che l'opera potrà determinare sotto il profilo dell'inquinamento luminoso e dell'incidenza con il



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

vicino Lago di Burano, posto ad una distanza in linea d'aria di appena 2, 5 km;

iv. mantenendo inalterata la superficie del cantiere di Capalbio Scalo, solo sulla carta riqualficato (lo stesso continua ad arrivare alle porte dell'abitato);

v. prevedendo una serie di modifiche alla viabilità di collegamento, tramite la realizzazione di complanari in affiancamento al tracciato autostradale (con conseguente sensibile aumento del consumo di territorio e di superficie cementificata) e omettendo di intervenire con operazioni di adeguamento già richieste in passato dal Comune di Capalbio (strada Selva Nera; strada del 33, tra le altre), senza che sul punto l'amministrazione comunale né i portatori di interessi qualificati siano mai stati minimamente coinvolti.

Quelle testé rappresentate sono soltanto alcune delle criticità emergenti, alle quali si sommano tutte quelle già denunciate dal Comune di Capalbio con riferimento alle modifiche apportate da SAT nel 2013 e nel 2014.

A questo proposito, allo scopo di dimostrare - anche graficamente - alla Commissione Lavori pubblici del Senato come le modifiche intervenute dal 2012 al 2016 abbiano modificato sostanzialmente il progetto che aveva al tempo ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale dal MATTM e conseguente approvazione da parte del CIPE, si deposita in allegato la relazione a firma dell'Ing. Oreste Egidi (che legge in copia), nella quale dette modifiche sono ricostruite con dovizia di particolari, relazione che potrà essere liberamente valutata e utilizzata dall'Ufficio tecnico.

Tutto ciò precisato, il Comune di Capalbio richiede formalmente:



COMUNE DI CAPALBIO

(Provincia di Grosseto)

Ufficio del Sindaco

Tel. 0564/89771 - fax 0564/897744

sindaco@comune.capalbio.gr.it

www.comune.capalbio.gr.it

-
- l'immediata archiviazione del procedimento di revisione progettuale finalizzato all'ottimizzazione del lotto 5A, oltre che della procedura di VIA pendente di fronte al Ministero dell'Ambiente e della conferenza dei servizi in corso di fronte al Ministero delle infrastrutture sul lotto 5B, ivi compresa ogni riunione funzionale a detti procedimenti convocata presso la Regione Toscana, causa di spreco di risorse pubbliche essendo venuto meno l'oggetto stesso dei procedimenti per effetto delle previsioni del DEF 2017;
 - in subordinata ipotesi, qualora il procedimento in corso sul lotto 5A dovesse proseguire, l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la rinnovazione della procedura di VIA sul lotto 5A, con ripubblicazione degli elaborati progettuali modificati ed ogni conseguenza di legge.

IL SINDACO
LUIGI BELLAMORI

In allegato:

n. 1) Relazione tecnica Ing. Oreste Egidi

n. 2) Delibera della G.M. n. 57 del 05.05.2017

COMUNE DI CAPALBIO
(Provincia di Grosseto)

AUTOSTRADA A12 Rosignano - Civitavecchia

PROGETTO DEFINITIVO LOTTO 5A
tratto: Ansedonia Pesca Romana -

PERIZIA TECNICA

per conto di

COMITATO MAREMMA VIVA
Con sede in Capalbio

Capalbio, il 08.05.2017



Ing. Oreste Egidi

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Oreste Egidi".

Premessa

Il progetto in esame è identificato come "lotto 5A", è parte della realizzazione dell'Autostrada A12 da Livorno a Civitavecchia ed ha origine con la legge n. 513/82 che lo inserisce nel piano decennale della "viabilità di grande comunicazione".

Il 18 dicembre 2008 il CIPE con Delibera n. 116 approva il progetto preliminare.

Nel giugno 2011 SAT pubblica il progetto definitivo che comprende anche il lotto 5A.

Il 2 agosto 2012 il CIPE approva il progetto definitivo del lotto 5A con prescrizioni e raccomandazioni.

Il progetto viene pubblicato sul BURL n. 12 il 10.02.2014 per consentire agli Enti e ai Privati di formulare osservazioni.

Il Comune di Capalbio con deliberazione Commissariale n. 9 del 09.04.2014 elenca e osserva tutte le criticità non risolte, già segnalate attraverso i contributi e osservazioni formulati con le deliberazioni consiliari n. 42/2011 e n. 49/2012.

Il 13.05.2015 viene sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Toscana, dalla Regione Lazio, dalla Società Autostrade per L'Italia p.A. e dalla Società Autostrada Tirrenica p.A., un protocollo d'intesa per introdurre nel progetto "*interventi di ottimizzazione con finalità di contenimento dei costi*".

In data 21.09.2016 la Regione Toscana consegna al Comune di Capalbio la documentazione del progetto definitivo del lotto 5a, aggiornata a seguito della sottoscrizione del protocollo d'intesa sopra richiamato.

La nuova soluzione progettuale, tutta tesa alla riduzione dei costi, accentua ancora di più tutte le criticità segnalate puntualmente dal Comune, dalle Associazioni territoriali e privati Cittadini, ad ogni pubblicazione di "elaborati tecnici", attestando di fatto come la nuova infrastruttura determini disagi molto superiori ai vantaggi auspicabili per il nostro territorio da un corretto intervento di miglioramento viario della S.S. Aurelia.

Nell'ultima soluzione progettuale per l'Autostrada A12, redatta da SAT a Gennaio 2016, si riscontrano ancora numerose criticità in merito all'intervento sul lotto 5A che, con uno sviluppo complessivo di 14,4 Km, ricade in gran parte all'interno del Comune di Capalbio.

Nella relazione tecnica di SAT si legge che *“L'intervento prevede l'adeguamento ad autostrada della SS n.1 Aurelia, mediante un ampliamento dell'attuale sede a carreggiata singola”* ed inoltre *“Anche dal punto di vista plano-altimetrico l'adeguamento del sedime esistente alla sezione autostradale ripercorrerà la quota dell'infrastruttura esistente, ad eccezione di tre tratti, in cui si è resa necessaria l'adozione di tre varianti plano-altimetriche dettate da vincoli territoriali o di sicurezza idraulica...”*.

Ed è proprio la “Trasformazione dell'Aurelia” da strada statale ad autostrada che determina grandi problematiche.

Gli aspetti di maggiore criticità sui quali si vuole porre l'attenzione possono essere sintetizzati nei seguenti:

- 1- Viabilità Complanare
- 2- Barriera di esazione
- 3- Unico svincolo di Capalbio
- 4- Palazzo del Chiarone
- 5- Cavalcavia su Strada del 33
- 6- Cantiere di Capalbio Scalo
- 7- Effetti sulle aree tutelate per legge

1- VIABILITÀ COMPLANARE

Nel Comune di Capalbio la S.S. Aurelia, oltre a svolgere la funzione primaria di collegamento con il Capoluogo di Provincia, le strutture Sanitarie e Amministrative extraterritoriali, è molto impiegata anche per gli spostamenti all'interno del territorio comunale da qualsiasi tipologia di mezzo (auto, tir, mezzi agricoli, motocicli, ecc.).

Con la trasformazione della Statale Aurelia a tipologia autostradale di categoria A, il traffico si sposterà tutto sulla viabilità locale, costituita da strade extraurbane a traffico limitato, assimilabili alla categoria F2, che di fatto hanno sezioni insufficienti rispetto alle tipologie base previste dalla normativa tecnica riferibile al D.M. 5.11.2001.

Quindi, il progetto di Autostrada rappresenta, per la mobilità locale di questo territorio, un peggioramento assolutamente inaccettabile dal momento che la viabilità che si dovrà utilizzare risulterà congestionata, ovvero concentrata su sedi con caratteristiche insufficienti a garantire la circolazione in sicurezza.

Qui di seguito si illustrano alcuni casi significativi.

La **tavola n. 1** che segue indica planimetricamente quali sono le principali viabilità su cui si ripercuotono le conseguenze negative del progetto autostrada.











 TRACCIATO AUTOSTRADA A12
 VIABILITA' DI COLLEGAMENTO

TABELLA RIASSUNTIVA

viabilità complanare	Identificazione strada	lunghezza totale (Km)	larghezza media (m)	ripartimento sezione
a NORD della A12	 S.P. Pedemontana	14,75	6,05	A
	 S.P. Utoranea	11,75	5,20	B
a SUD della A12	 S.C. Origlio	3,40	5,60	C
	 Strade Urbane Capafio Stazione	2,60	6,05	D
	 S.C. Selva Nera	2,60	6,50	E
	 S.C. Selva Nera	1,25	5,65	F

S. P. n. 93 Pedemontana

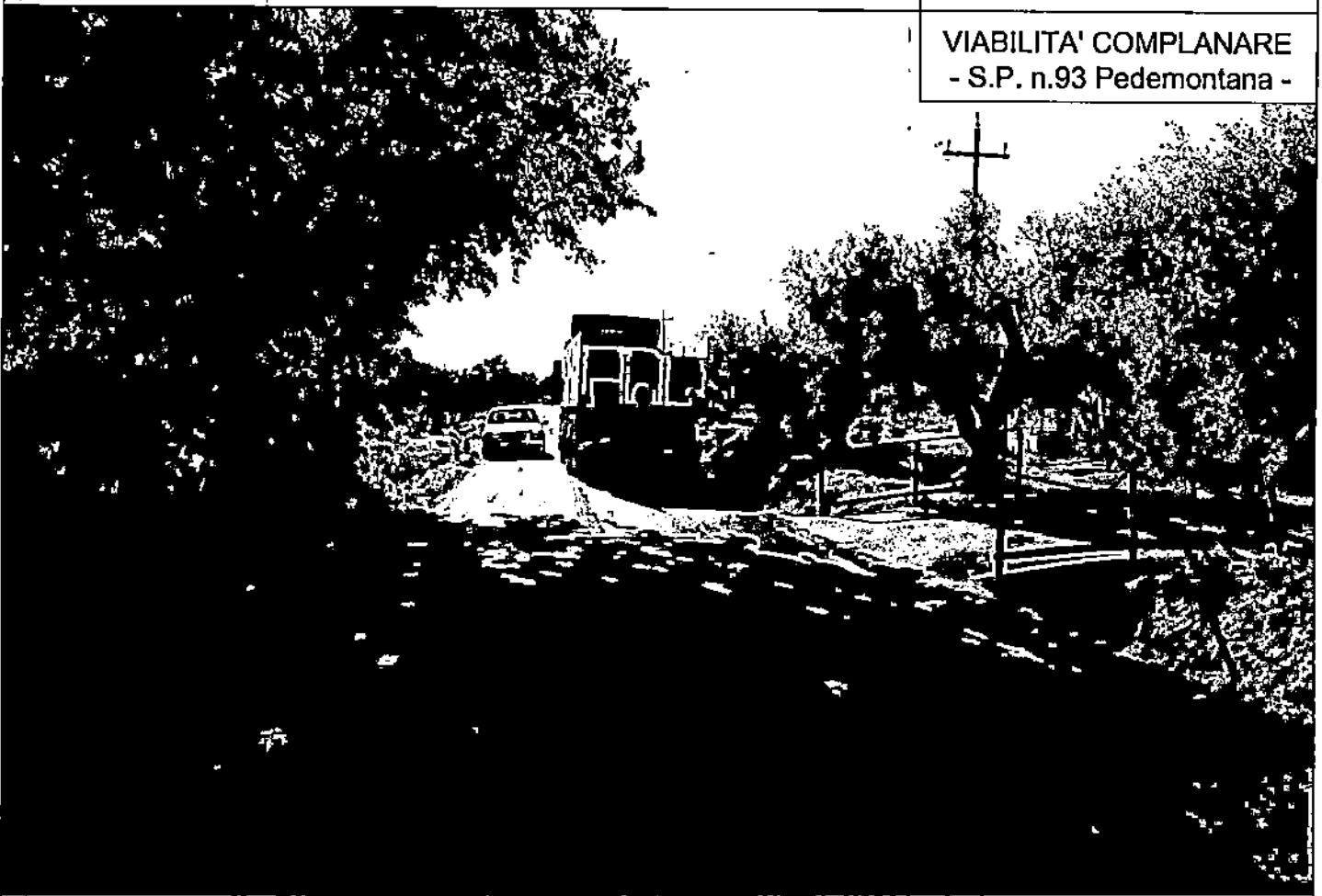
Mediamente larga 6,05 m per gran parte del suo sviluppo di circa 14,75 Km.

Con la realizzazione dell'autostrada diventerà un'arteria di scorrimento fondamentale per tutto il traffico locale, anche pesante, collegando importanti viabilità di penetrazione interna al territorio comunale come la S.P. n. 63 Capalbio e la S.P. n. 149 Valmarina.

La S.P. Pedemontana andrebbe a svolgere in questa ipotesi la funzione di strada extraurbana secondaria passando dall'attuale categoria F2 alla categoria C1.

Il D.M. 5.11.2001 tollera, all'interno di un sistema globale di reti esistenti, la possibilità di assenza di qualche livello funzionale ottimale, tuttavia impone, per le strade percorse da autobus, autocarri, ecc. una larghezza minima delle corsie mai inferiore a 3,50 m; di conseguenza la carreggiata della Strada Pedemontana deve essere conforme almeno a quanto previsto per le strade extraurbane locali a traffico sostenuto, ovvero Categoria F1.

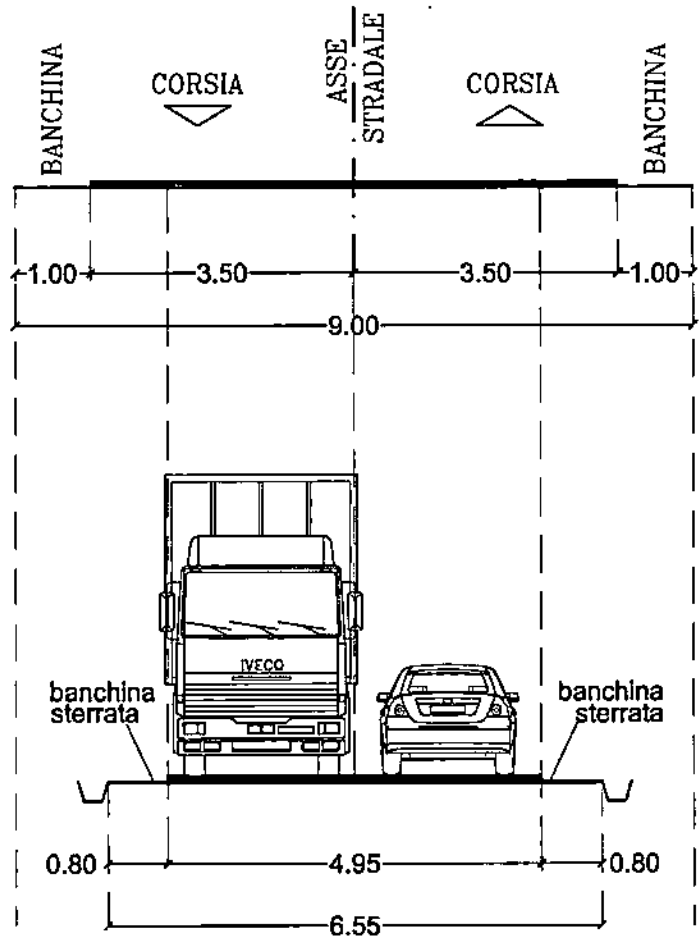
La **tavola n. 2** che segue ritrae la strada nello stato attuale e la rappresenta nel confronto grafico con ciò che dovrebbe diventare secondo la normativa in vigore.



D.M. 05.11.2001 n. 6792

Sezione stradale minima per la cat. F1
locale - ambito extraurbano

Sezione A - Stato Attuale



S. C. Selva Nera

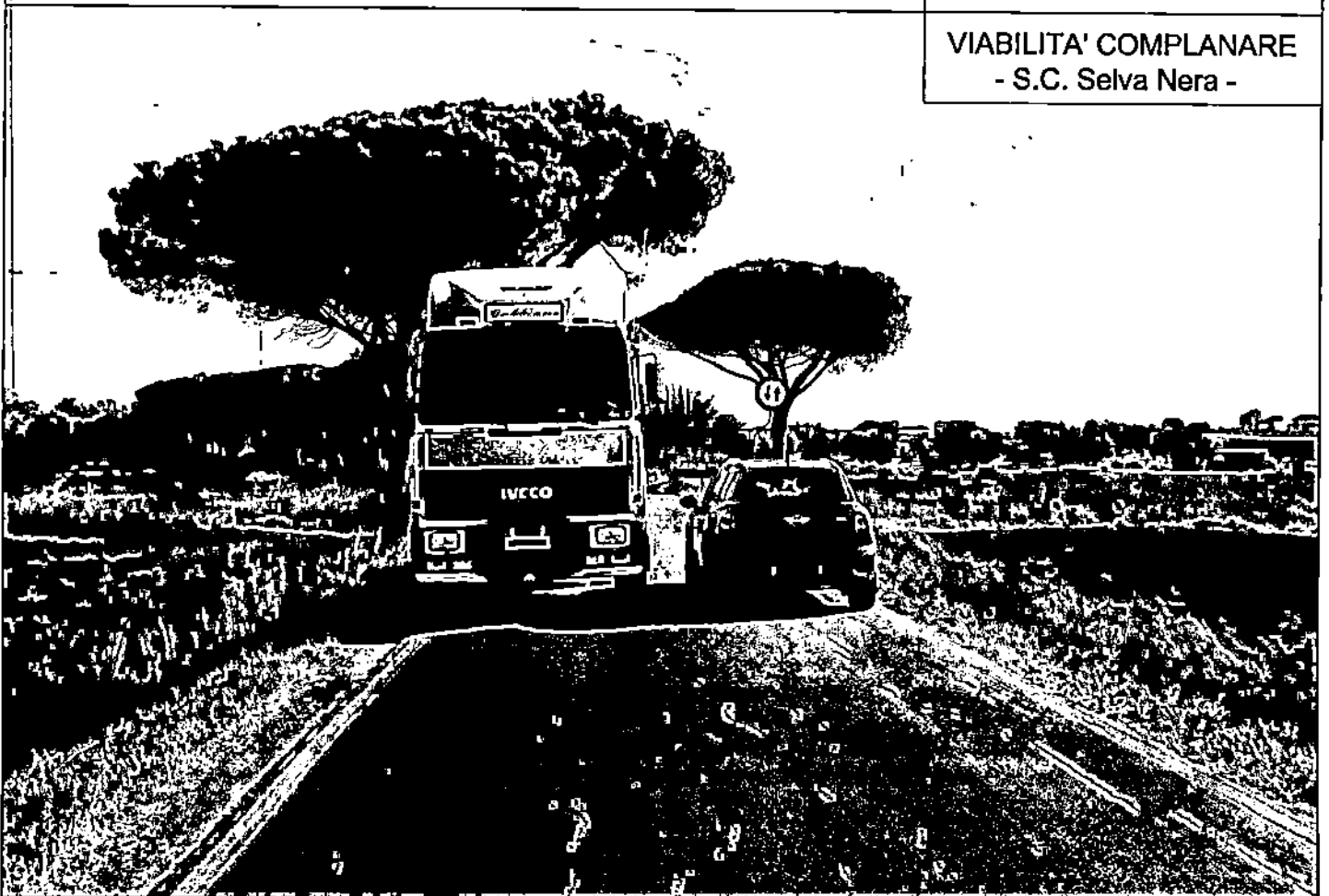
Mediamente larga 5,65 m per uno sviluppo di circa 1,25 Km, con la presenza di 2 ponti.

In corrispondenza del ponte sul Canale scaricatore della Bassa il traffico si svolge attualmente a senso unico alternato in conseguenza delle dimensioni della carreggiata e dell'articolazione del tracciato.

Su questa strada sarà convogliato tutto il traffico in uscita e in entrata dall'unico svincolo autostradale previsto per Capalbio, traffico che serve tutte le località di mare, la stazione ferroviaria, i centri abitati di Capalbio Scalo, Torba e Chiarone, tutte le aziende agricole a sud dell'Aurelia.

Secondo la identificazione tipologica di cui al D.M. 05.11.2001 la categoria riferibile a questa strada è perlomeno la F2.

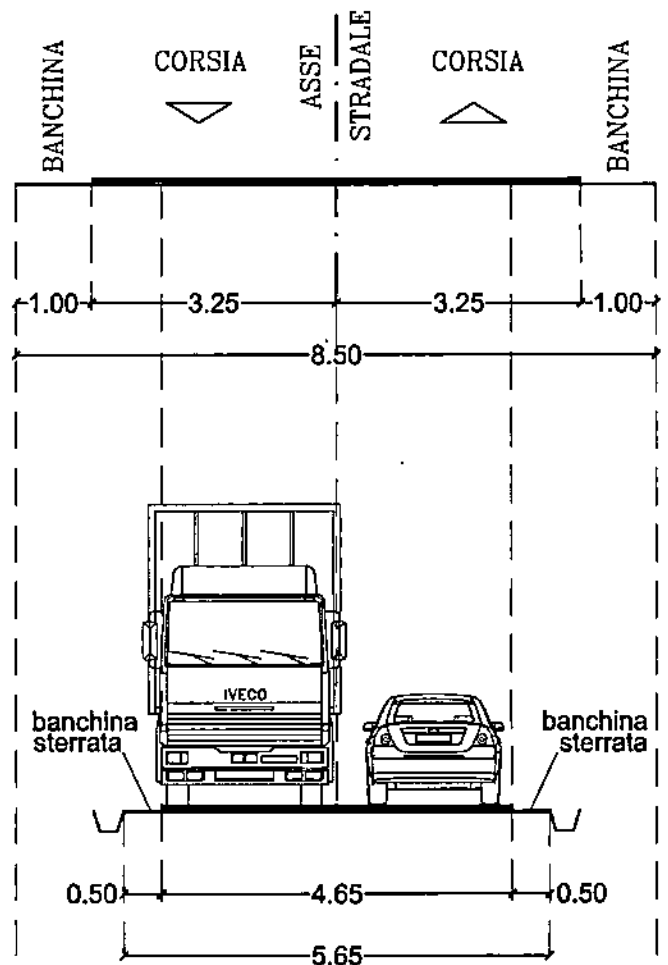
La **tavola n. 3** che segue ritrae la strada nello stato attuale e la rappresenta nel confronto grafico con ciò che dovrebbe diventare secondo la normativa in vigore.



D.M. 05.11.2001 n. 6792

Sezione stradale minima per la cat. F2
locale - ambito extraurbano

Sezione F - Stato Attuale



S.P. n. 68 Litoranea

Mediamente larga 5,20 m per uno sviluppo di circa 11,75 Km, collega le frazioni di Chiarone, Capalbio Scalo, Torba, e Ansedonia (comune di Orbetello).

Il traffico prevalente è rappresentato da quello turistico per servire tutti gli stabilimenti balneari e gli accessi al mare su circa 13 Km di spiagge.

A questo si somma il traffico agricolo di numerose aziende di cui la più importante ha una consistenza di oltre 1.000,00 ettari.

È una strada utilizzata ampiamente dai cicloamatori, tenuto conto che percorre tutta la fascia costiera, attraversa l'oasi del WWF del lago di Burano, in un ambiente naturale ben conservato e di rara bellezza.

Secondo la identificazione tipologica di cui al D.M. 05.11.2001 la categoria riferibile a questa strada è perlomeno la F2.

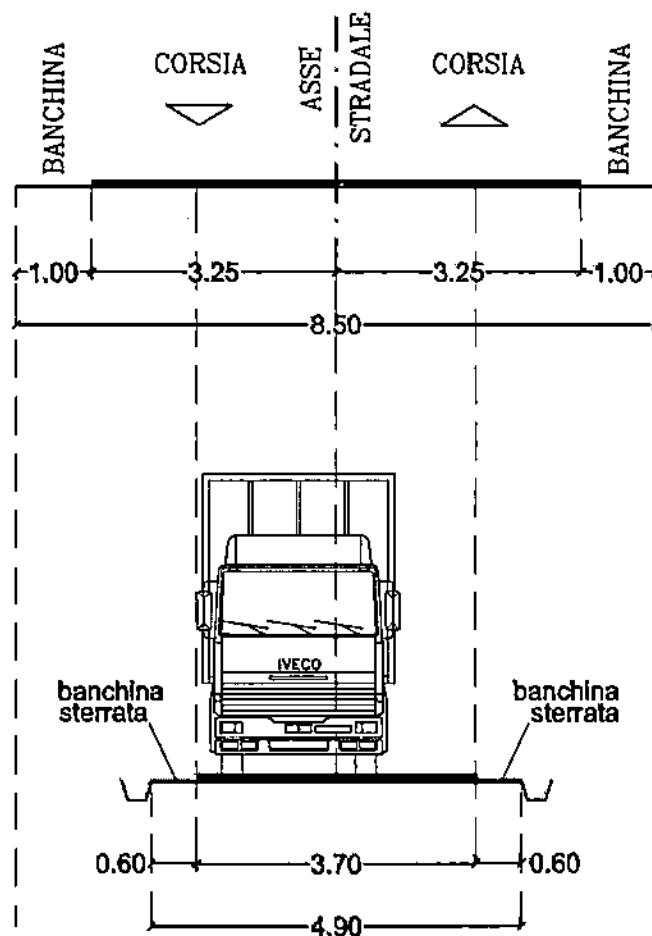
La **tavola n. 4** che segue ritrae la strada nello stato attuale e la rappresenta nel confronto grafico con ciò che dovrebbe diventare secondo la normativa in vigore.



D.M. 05.11.2001 n. 6792

Sezione stradale minima per la cat. F2
locale - ambito extraurbano

Sezione B - Stato Attuale



S. C. Via del Mare

Mediamente larga 6,50 m per uno sviluppo di circa 2,60 Km, collega la frazione di Capalbio Scalo con la S.P. Litoranea e quindi il Mare.

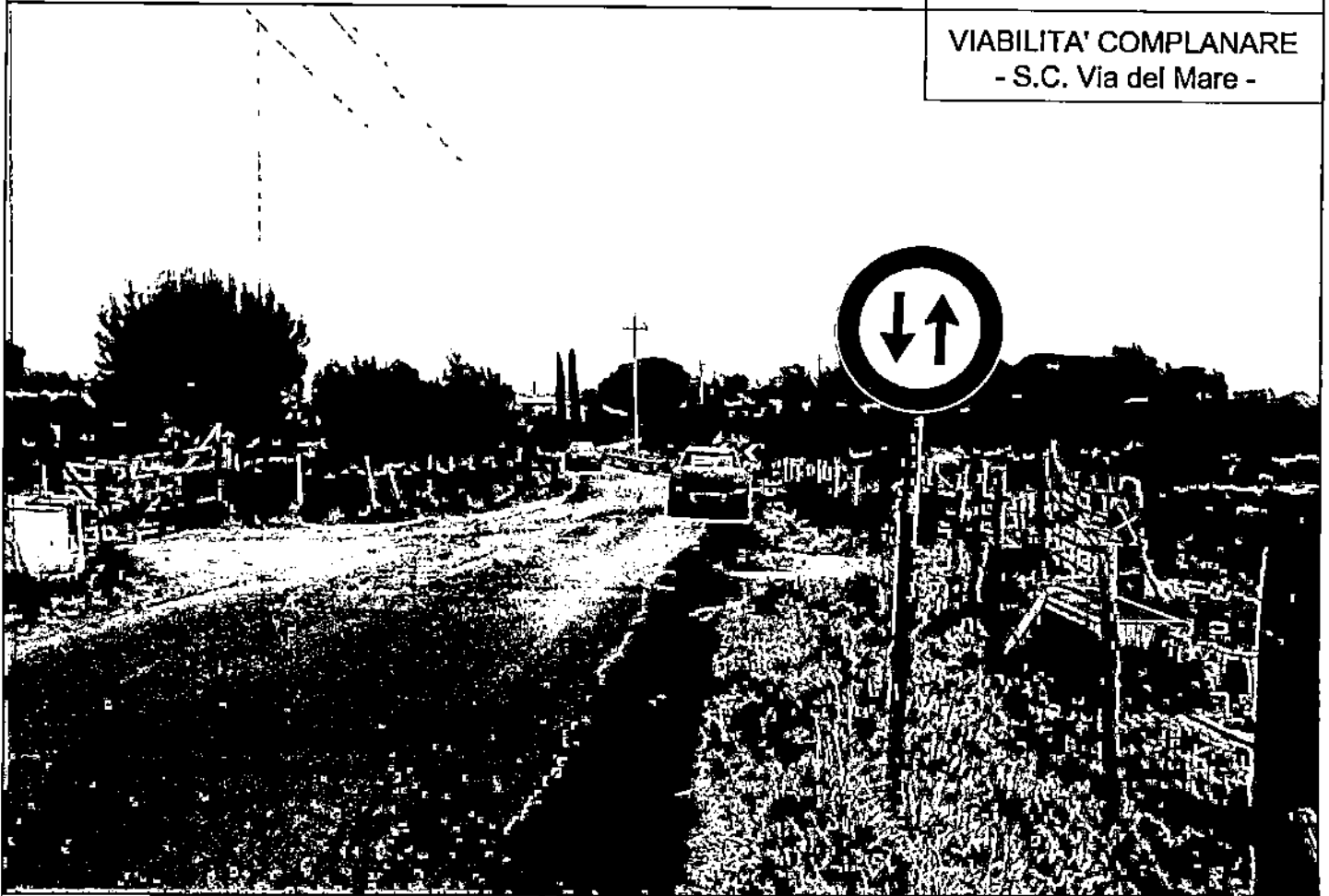
Il traffico prevalente è rappresentato da quello turistico per servire gli stabilimenti balneari di Macchiatonda, Torba e Ansedonia.

A questo si somma il traffico ciclo pedonale verso le località di mare e quello agricolo per le Aziende poste a sud della ferrovia.

In corrispondenza del ponte sul fosso Melone, la esigua larghezza della carreggiata è tale che lo scambio di veicoli avviene a senso unico alternato.

Secondo la identificazione tipologica di cui al D.M. 05.11.2001 la categoria riferibile a questa strada è perlomeno la F.

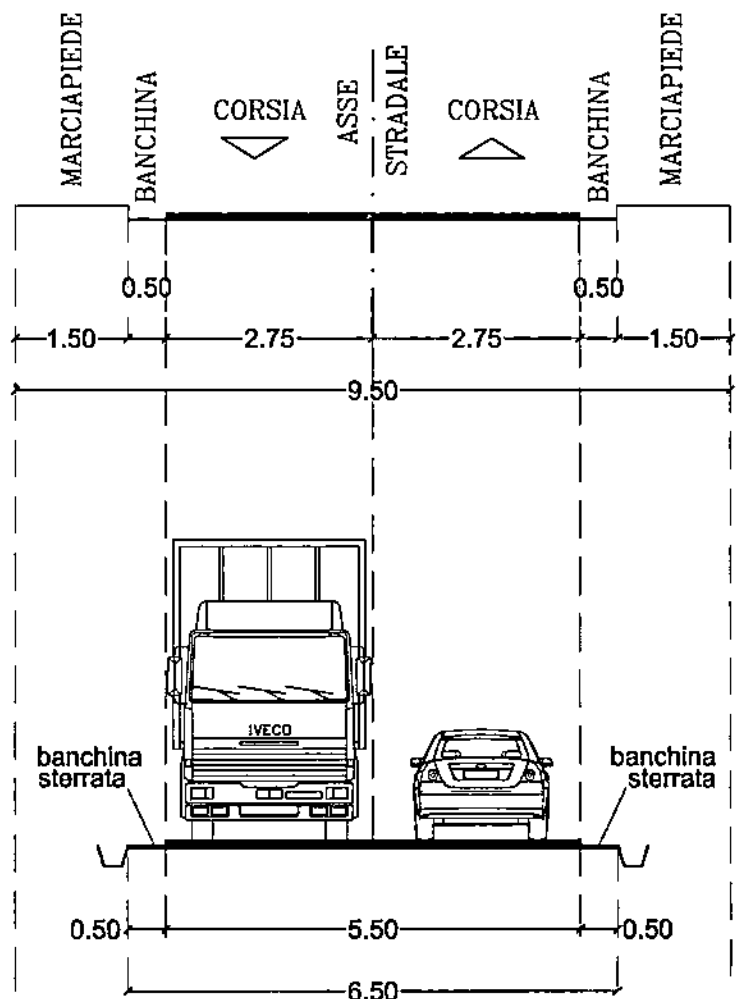
La **tavola n. 5** che segue ritrae la strada nello stato attuale e la rappresenta nel confronto grafico con ciò che dovrebbe diventare secondo la normativa in vigore.



D.M. 05.11.2001 n. 6792

Sezione stradale minima per la cat. F
locale - ambito urbano

Sezione E - Stato Attuale



S. C. Origlio

Primo tratto, mediamente larga 6,05 m per uno sviluppo di circa 2,60 Km, collega la frazione di Capalbio Scalo con la S.C. di Selva Nera che conduce allo svincolo autostradale.

Il traffico prevalente è rappresentato da quello turistico per servire gli stabilimenti balneari di Macchiatonda e Torba.

A questo si somma il traffico ciclo pedonale verso le località di mare e quello agricolo per le Aziende poste a nord della ferrovia dove si trova un importante centro di raccolta di prodotti ortofrutticoli.

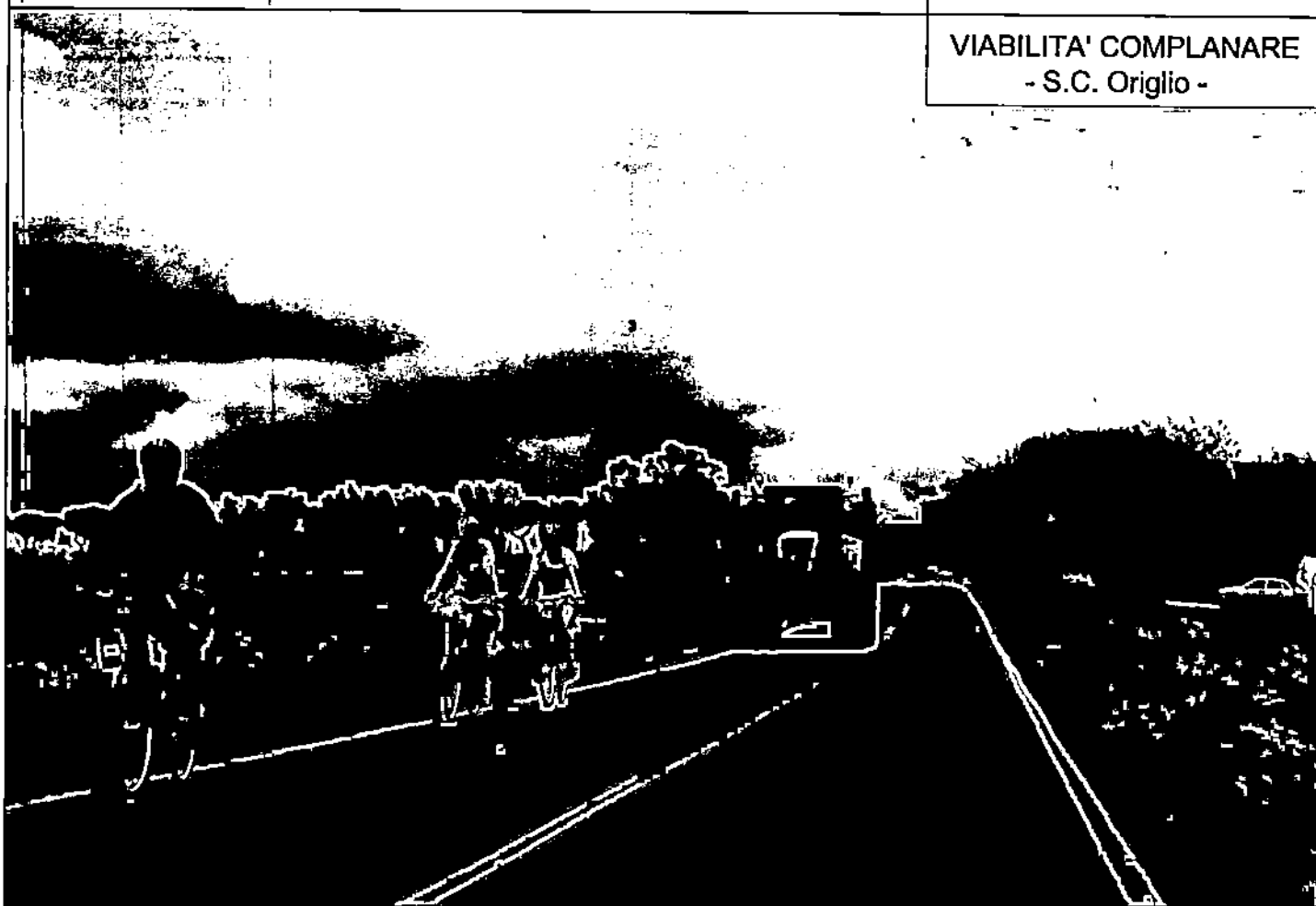
Secondo tratto, mediamente larga 5,60 m per uno sviluppo di circa 3,40 Km, collega la frazione di Chiarone con la S.C. di Selva Nera che conduce allo svincolo autostradale.

Il traffico prevalente è rappresentato da quello turistico per servire gli stabilimenti balneari dell'Ultima Spiaggia, della Dogana, il campeggio di Graticciaia, la spiaggia libera.

A questo si somma il traffico ciclo pedonale e quello agricolo per le Aziende poste a nord della ferrovia.

Secondo la identificazione tipologica di cui al D.M. 05.11.2001 la categoria riferibile a questa strada è perlomeno la F2.

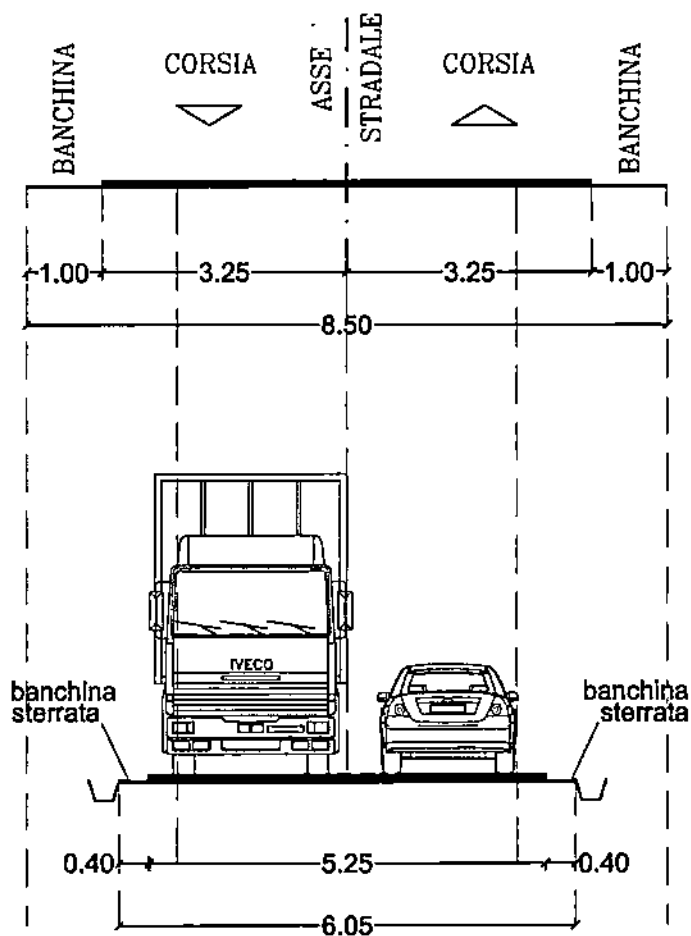
Le tavole n. 6 e 7 che seguono ritraggono la strada nello stato attuale e la rappresentano nel confronto grafico con ciò che dovrebbe diventare secondo la normativa in vigore.

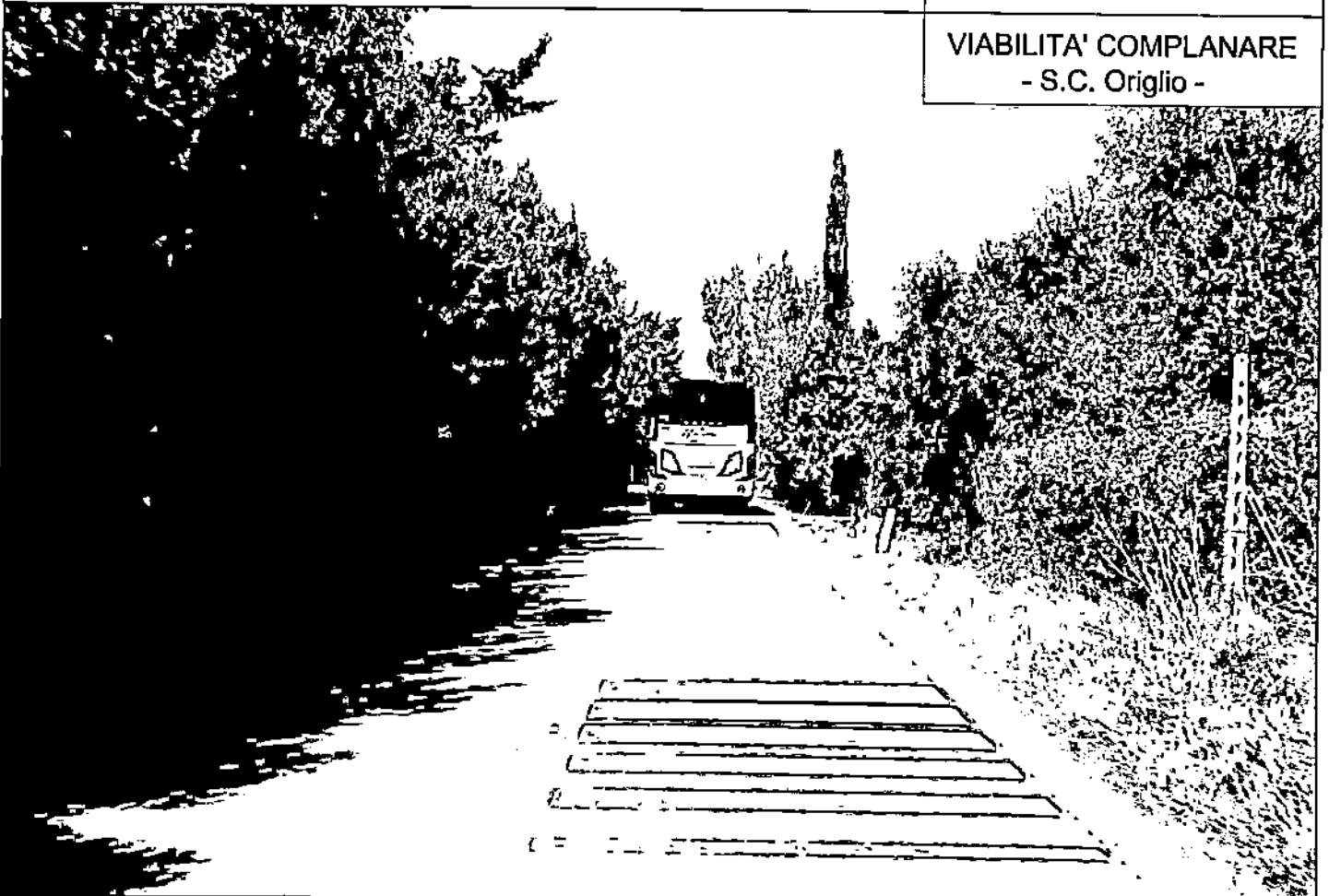


D.M. 05.11.2001 n. 6792

Sezione stradale minima per la cat. F2
locale - ambito extraurbano

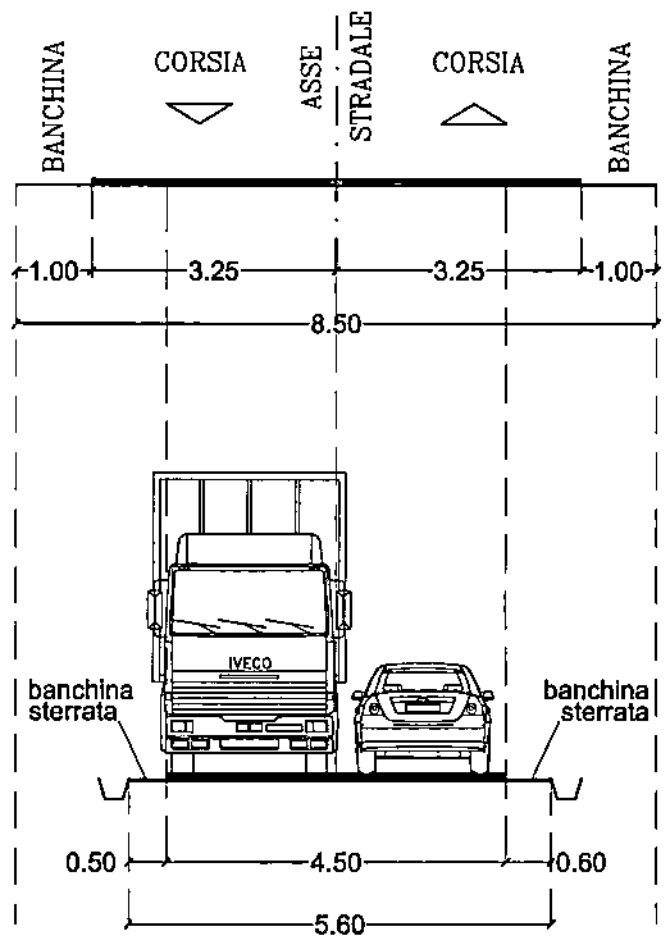
Sezione D - Stato Attuale





D.M. 05.11.2001 n. 6792

Sezione stradale minima per la cat. F2
locale - ambito extraurbano



Sezione C - Stato Attuale

2- BARRIERA DI ESAZIONE

Nella Relazione Generale di SAT del Gennaio 2016, in merito alla barriera di esazione di Capalbio si legge:

... "La barriera di esazione viene spostata in zona pianeggiante, tre km circa più a Nord, fra lo svincolo di Capalbio e via del 33. Con questa configurazione si riesce a salvaguardare sia l'andamento ondulato della livelletta che le preesistenze vegetazionali caratteristiche del tratto in esame (querce e pini)."...

Lo spostamento della barriera di esazione così come indicato nel progetto definitivo determina una concentrazione di infrastrutture autostradali con un puntuale "consumo di suolo" che per il territorio aperto è devastante.

Infatti a poche decine di metri di distanza sono previste 3 infrastrutture già singolarmente molto impattanti: svincolo autostradale per Capalbio, barriera di esazione, stazione di servizio.

Queste infrastrutture si frappongono nel suggestivo cannocchiale visivo che da Capalbio capoluogo scopre la vista della duna costiera, il mare, il lago di Burano, la pianura con i suoi appoderamenti.

Nelle ore notturne l'impatto visivo aumenterà, accentuato dalla concentrazione di **flusso luminoso** che è facile immaginare per le esigenze di illuminazione della stazione di servizio, la barriera di esazione, lo svincolo autostradale.

Con un'analisi di massima è possibile la concentrazione del flusso.

Per la stazione di servizio ampliata si stimano n. 80 lampioni (LED 70 W) con ottica in grado di produrre 7.000 lumen per ciascuna armatura, pertanto circa560.000 lumen

Per lo svincolo ampliato si stimano n. 32 lampioni (LED 102 W) con ottica in grado di produrre 12.538 lumen per ciascuna armatura e n. 40 lampioni (LED 145 W) con ottica in grado di produrre 17.032 lumen per ciascuna armatura, pertanto circa, arrotondato..... 1.080.000 lumen

Per la barriera di esazione si stimano n. 9 lampioni (LED 77 W) con ottica in grado di produrre 9.387 lumen per ciascuna armatura e n.22 lampioni (LED 252 W) con ottica in grado di produrre 33.500 lumen per ciascuna armatura, varie 180.000 lumen, pertanto circa, arrotondato.....1.000.000 lumen

La **tavola n. 8** che segue individua la posizione delle 3 infrastrutture e l'intercettazione del cono visivo da Capalbio capoluogo verso la costa.



3- SVINCOLO DI CAPALBIO

Nel Progetto Definitivo 2016 nel Comune di Capalbio è previsto un solo svincolo, quello in corrispondenza dell'esistente sull'Aurelia all'altezza della frazione di Borgo Carige.

Su questo svincolo si attesta a nord la S.P. n. 63 Capalbio e a sud la S.C. di Selva Nera.

In questa ipotesi, tutto il traffico da e per l'autostrada dovrà transitare in questo snodo, e dovrà sommarsi a circa una metà del volume di traffico locale che deve superare l'autostrada, per collegare la fascia costiera con l'entroterra .

Non è difficile immaginare che nel periodo estivo il volume di traffico sia decisamente superiore a quello che i 2 incroci a raso a rotatoria siano in grado di smaltire, considerato che questo svincolo rappresenta l'unica possibilità per lasciare e/o immettersi in autostrada per tutta la fascia costiera con i suoi arenili che sono frequentati massicciamente.

Inoltre la S.C. di Selva Nera dove transiterà tutto il traffico legato alla balneazione ha un senso unico alternato in corrispondenza del ponte sul canale di bonifica .

La **tavola n. 9** che segue individua la posizione dello svincolo con la viabilità locale di distribuzione dei volumi di traffico.

AUTOSTRADA A12



4- DOGANA PONTIFICIA O PALAZZO DEL CHIARONE

Il Palazzo del Chiarone, Bene Architettonico Notificato, e conosciuto anche come Palazzo Boncompagni o Dogana Pontificia del Chiarone, è situato lungo la via Aurelia, nelle vicinanze del torrente Chiarone, a confine tra la Toscana e il Lazio.

Lo storico edificio nasce in epoca cinquecentesca come residenza rurale della Maremma grossetana.

Successivamente, con l'istituzione del vicino confine tra il Granducato di Toscana e lo Stato della Chiesa, la proprietà del complesso passa allo Stato Pontificio che lo adibisce a dogana, per il controllo delle merci sia in ingresso e che in uscita dai 2 stati.

A seguito dell'Unità d'Italia, le dogane pontificie vengono dismesse e il Palazzo del Chiarone viene acquistato dalla Famiglia Boncompagni, da cui prende una delle sue denominazioni.

Allo stato attuale il palazzo, ancora di proprietà privata, si presenta come un imponente complesso in stile tardo rinascimentale che ha conservato i caratteri originari, con presenza di elementi architettonici e decorativi esterni di valore quali le cornici marcapiano, le riquadrature in pietra delle aperture ed il porticato.

L'immobile, con pianta di forma C, è articolato su 4 livelli fuori terra; la copertura, realizzata in coppi e tegole, è del tipo a padiglione; le strutture murarie, restaurate nel corso dei secoli, sono rivestite in intonaco.

La Dogana Pontificia è tutelata ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 (art.10) come **bene culturale di interesse monumentale ambientale**.

La realizzazione della A12 mediante allargamento della attuale sede della S.S. Aurelia, dove il porticato confina con la sede stradale, comporterà:

- un generale incremento del livello di traffico, con considerevole aumento del numero di mezzi pesanti in transito;
- innalzamento della velocità di percorrenza e quindi del regime delle vibrazioni;
- innalzamento della rumorosità;

tutti aspetti che contribuiranno al degrado dell'edificio, in evidente contrasto con lo sforzo di recupero attualmente in corso di ultimazione.

Brevemente, le maggiori problematiche legate al transito dei veicoli su gomma a ridosso degli immobili, ed in particolar modo di edifici con elevato valore artistico/architettonico, possono essere individuate nelle seguenti.

Le emissioni di agenti inquinanti accelerano il degrado dei materiali da costruzione;

L'inquinamento acustico crea forte disagio e disturbo a qualsiasi tipo di attività che vi si svolge;

Le vibrazioni meccaniche indotte dal traffico, propagandosi attraverso il terreno, raggiungono le fondazioni e quindi la sovrastruttura, favorendo l'insorgere di "danni strutturali e estetici".

Le onde a bassa frequenza, come quelle generate dal traffico veicolare, risultano essere quelle maggiormente pericolose per le costruzioni, in quanto capaci di provocare danni di minore entità, definiti "di soglia".

In generale danni strutturali all'edificio nel suo insieme, attribuibili a fenomeni vibratorii, sono piuttosto rari, ma se sommati al concorso di altre cause possono essere pericolosi.

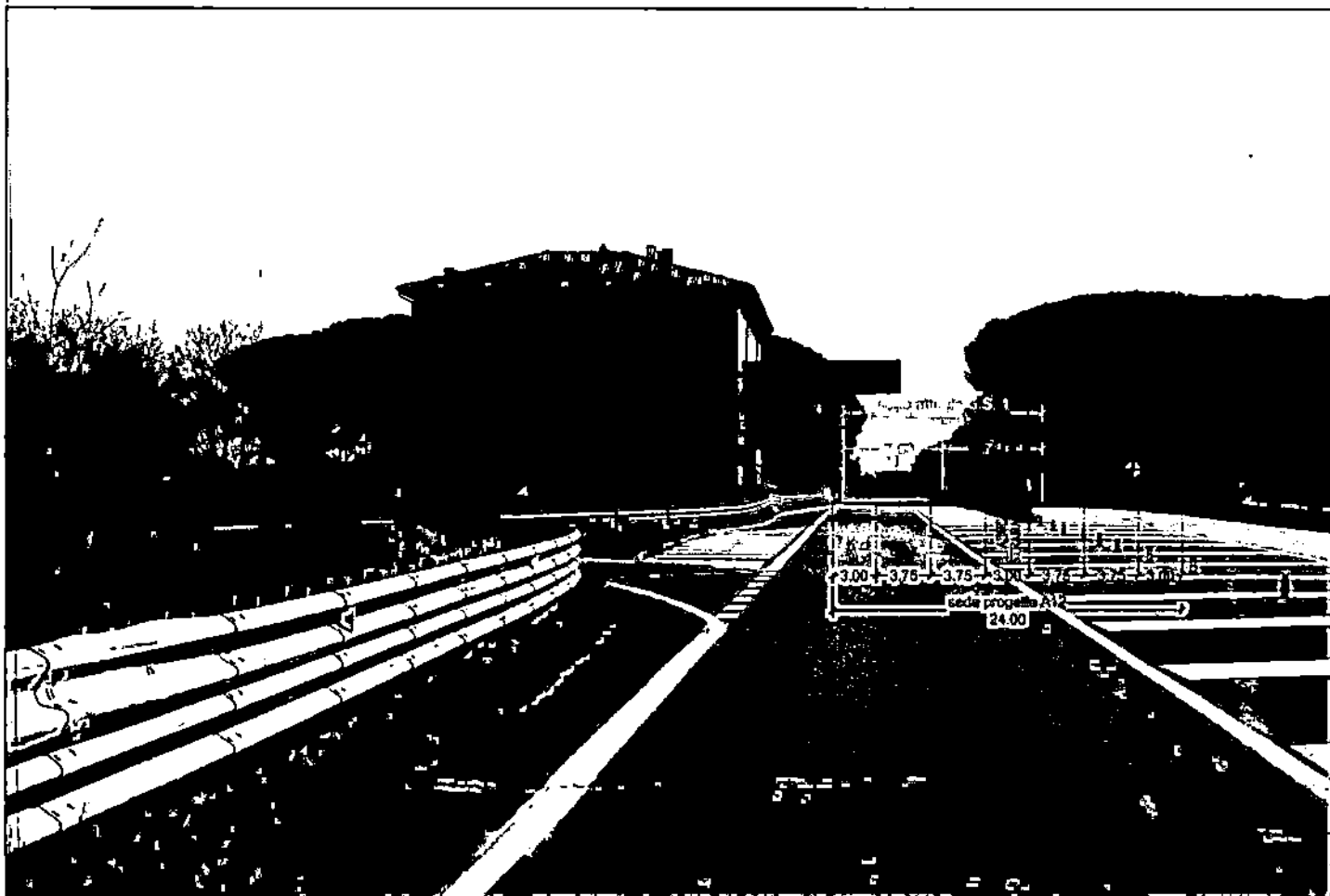
I danni di soglia si presentano sotto forma di fessure nell'intonaco, accrescimenti di fessure già esistenti e danneggiamenti di elementi architettonici.

Il rischio di danneggiamento dovuto alle vibrazioni meccaniche legate al traffico veicolare è ancora più delicato quando si parla degli edifici datati in quanto dimensionati per resistere prevalentemente alle sollecitazioni statiche e spesso costruiti con materiali di basse caratteristiche meccaniche e con fondazioni non adeguate.

La **tavola n. 10** che segue individua la posizione dell'autostrada rispetto al fabbricato tutelato.



Palazzo del Chiarone, immobile tutelato ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 (art.10)



5- CAVALCAVIA SU STRADA DEL 33

Nel progetto definitivo del Giugno 2011 era previsto un cavalcavia in corrispondenza della Strada del 33, per non interrompere la continuità di tale importante collegamento locale.

Nella Relazione Generale di SAT datata Gennaio 2016, a tal proposito si legge:

"... Si noti infine, nella figura seguente, come la strada di ricucitura INP104 venga prolungata non solo fino all'ippodromo, ma, passando attorno all'Area di Servizio, fino alla strada del 33. Ciò consente di ottemperare anche alla raccomandazione 48, che chiede di non realizzare il cavalcavia di via del 33, alla progressiva 9+540, ma di introdurre invece quelle connessioni viabilistiche atte a garantire comunque la permeabilità dell'Autostrada.

Sempre nella figura seguente si nota anche come, in ottemperanza alla raccomandazione 47, per collegare il "Centro A" con la strada comunale del 33 si utilizzerà, con adeguamenti, la sede di una strada vicinale esistente, eliminando, in quel tratto, la IN 14, di cui ne viene appunto modificato l'andamento...."

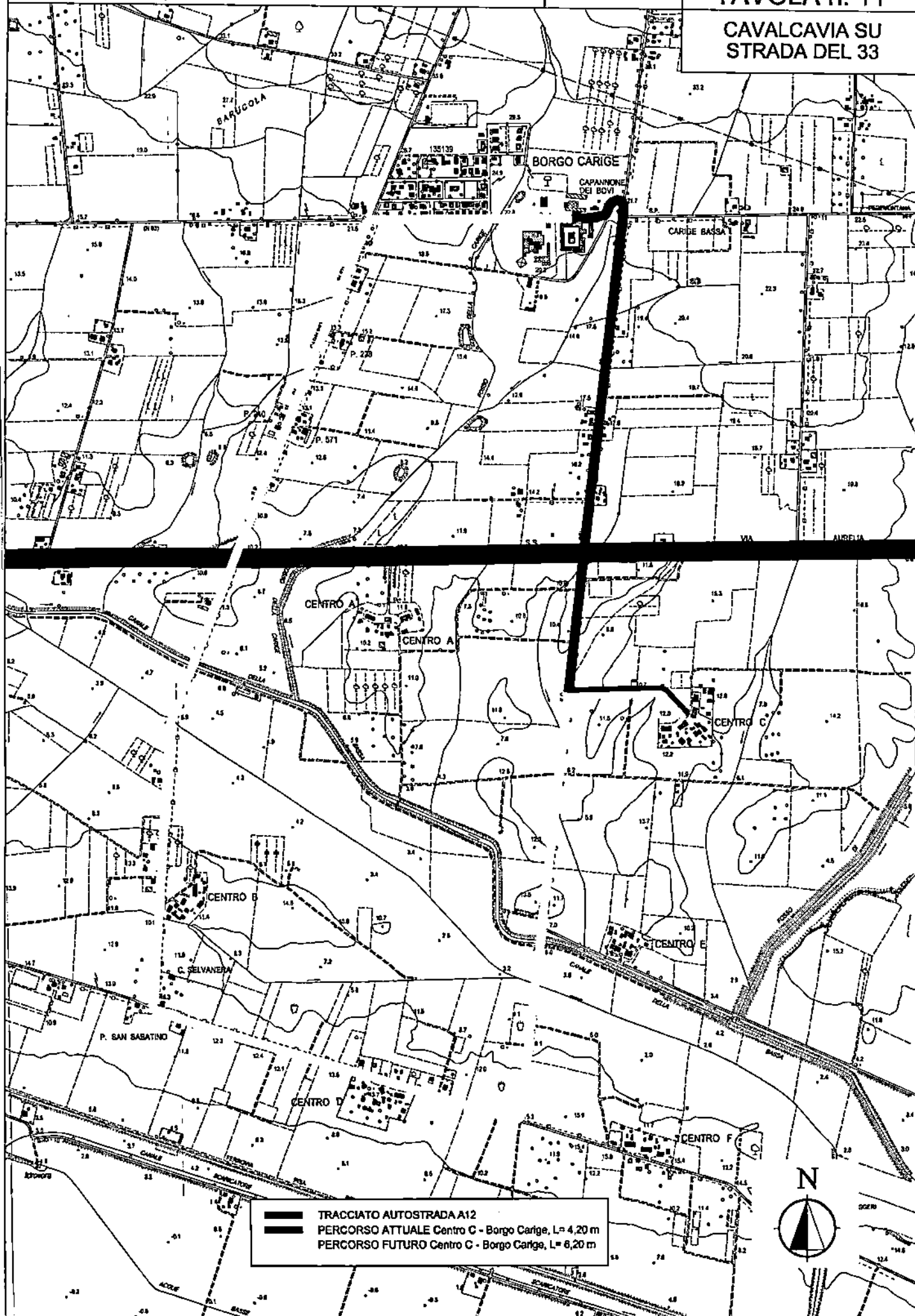
Senza la previsione di alcuna opera alternativa al cavalcavia, per il collegamento diretto della strada Comunale del 33, eliminato a seguito della sopracitata raccomandazione CIPE n. 48 che faceva riferimento ad una generica necessità di "diminuzione dell'impatto di ordine paesaggistico e ambientale determinato dal cavalcavia", il tracciato autostradale, interrompe bruscamente il collegamento tra i Centri Agricoli situati a Sud dell'Aurelia e la frazione di Borgo Carige.

Una condizione questa che si ripercuote negativamente soprattutto sulla mobilità dei mezzi agricoli e di quelli atti al servizio di pronto soccorso.

Un esempio su tutti. Per recarsi dal Centro "C" al presidio sanitario di Borgo Carige, oggi si percorrono 2,20 Km, successivamente si dovranno percorrere 6,20 Km.

La stessa considerazione è applicabile alla mobilità dei mezzi agricoli che hanno la necessità di spostarsi negli appezzamenti di terreno ubicati a monte e a valle dell'autostrada.

La **tavola n. 11** che segue indica la differenza di percorso da compiere descritto in precedenza.



6- CANTIERE DI CAPALBIO

Per quanto riguarda l'area di cantiere di Capalbio (CB01) alla progr. 5+690 della nuova A12 lato carreggiata dir. Sud , si rileva una discordanza tra le relazioni tecniche del 2013 e del 2016 e le rispettive tavole grafiche.

Dal confronto delle relazioni si evidenzia una riduzione della superficie di cantiere, in particolare si riportano in dettaglio le dimensioni superficiali delle tre aree che compongono il cantiere.

	Prog.Def. Aprile 2013	Prog.Def. Gennaio 2016
Campo Base	8'800 mq	7'800 mq
Cantiere Operativo	18'500 mq	15'000 mq
Area Caratterizzazione Terre	9'900 mq	7'000 mq

Dal raffronto delle tavole di progetto non emerge alcuna diminuzione delle aree occupate dal cantiere, infatti le superfici individuate graficamente mediante tre diversi retini risultano esattamente le medesime.

L'area di cantiere così come localizzata, anche ad ammetterne l'avvenuta riduzione, risulta comunque essere troppo vicina al centro abitato di Capalbio Scalo. Effetti di disagio si riscontreranno nella produzione di polveri, rumori ed inquinamento luminoso, ma i maggiori disagi saranno dovuti alla interferenza di traffico di servizio con il traffico locale, quello pertinente lo scalo ferroviario e il cantiere permanente delle Ferrovie che è sempre attivo.



Oreste Egidi



- TRACCIATO AUTOSTRADA A12
- ▭ AREA DI CANTIERE DI CAPALBIO (CB01)
- ▨ CANTIERE PERMANENTE DELLE FERROVIE
- - - CENTRO ABITATO DI CAPALBIO SCALO



VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Numero 57 del 05-05-2017

Oggetto: AUTOSTRADA A12 - ELABORATI PROGETTUALI INTEGRATIVI
LOTTO 4 E 5B DEL 19.04.2017 - OSSERVAZIONI

L'anno Duemila quattordici, il giorno Cinque del mese Maggio, alle ore 09:00, presso una sala del Palazzo Comunale, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei sigg.:

Presenti	Assenti
BELLUMORI LUIGI TEODOLI ALESSIO ALFEI EMANUELA CONTINENZA ALESSANDRO PIPI GIULIA	
Presenti: 5	Assenti: 0

Alle ore 9,45 esce l'assessore PIFI quindi i presenti diventano 4

Presiede l'adunanza BELLUMORI LUIGI in qualità di SINDACO

Assiste il Segretario Dott.ssa Mirella CAVUOTO, incaricata della redazione del presente verbale.

Accertata la legalità del numero degli intervenuti, il sottopone all'approvazione della Giunta Comunale la seguente proposta di deliberazione.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta di Deliberazione sotto riportata;

Dato atto che nei confronti della medesima sono stati espressi i pareri prescritti dall'art. 49 del D.Lgs. 267/2000 riportati in calce alla presente deliberazione;

Con voti unanimi,

DELIBERA

di approvare in ogni sua parte la suddetta proposta di deliberazione.

Successivamente con separata ed unanime votazione favorevole resa per alzata di mano, ai fini dei successivi adempimenti, la presente deliberazione viene dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi di legge.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

**PROPOSTA DI
DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE
N° 63 DEL 05-05-2017**

Settore: SETTORE TECNICO

Servizio: Opere Pubbliche

Oggetto:

**AUTOSTRADA A12 - ELABORATI PROGETTUALI INTEGRATIVI
LOTTO 4 E 5B DEL 19.04.2017 - OSSERVAZIONI**

LA GIUNTA COMUNALE

LA GIUNTA COMUNALE

VISTA la delibera di Consiglio Comunale n. 55 del 16.12.2016 riguardante le osservazioni Lotti 4 e 5B Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia di cui alla procedura art. 161 del D.Lgs 163/2006;

CONSIDERATO il protocollo SAT AD/DG/LM/sg del 19.04.2017 con il quale viene richiesto alle Amministrazioni contributi ed osservazioni sugli elaborati progettuali integrativi rappresentativi delle modifiche introdotte durante la Conferenza dei Servizi con le relative valutazioni ambientali;

ATTESA la richiesta della Regione Toscana Settore Valutazione Impatto Ambientale di produrre osservazioni sui progetti integrativi dei lotti 4 e 5B entro il 15 maggio 2017;

VISTO le delibere della Giunta Regionale Toscana n. 682 del 01.08.2012; n. 241 del 09.04.2013 e 916 del 04.11.2013;

RITENUTO dover assumere determinazioni su:

1) Il protocollo di intesa del 13 maggio 2015

Il protocollo sottoscritto il 13 maggio 2015 tra Società Autostrade per l'Italia spa, SAT spa, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Toscana e Regione Lazio ha condizionato pesantemente la progettazione dei lotti 4, 5B e 5A.

Al punto 2 del protocollo SAT si è impegnata (più che una formula di impegno trattasi in realtà, a tutti gli effetti, di una vera e propria manifestazione di volontà) infatti: a) con riferimento ai lotti 5A e 6B, ad "apportare ai relativi progetti definitivi, approvati dal CIPE con la delibera 85/2012, interventi di



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

ottimizzazione con la finalità di contenimento dei costi"; b) con riferimento ai lotti 4 e 5B, ad elaborare la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale sul progetto trasmesso alla Regione Toscana nel 2013 – e sul quale la stessa si è espressa con la DGR 916/2013 – "apportando tutti i necessari miglioramenti in funzione del sistema di pedaggio (sistema di tipo aperto), ed al fine di ridurre i costi ed il consumo di territorio".

Come avremo modo di vedere, SAT ha perseguito la manifestazione di volontà testé richiamata - contenere e ridurre i costi - stravolgendo completamente i progetti relativi ai lotti 5A e 6B, oltre che la bozza di progetto sul lotto 5B, sulla quale si era pronunciata la Regione Toscana con la delibera 916/2013, a discapito della salvaguardia dell'ambiente e delle popolazioni coinvolte e facendo tramontare definitivamente ogni possibilità che la realizzazione degli stessi lotti potesse procedere *sincronicamente* e con una valutazione di impatto ambientale *unitaria*.

Con la precisazione che ad invocare il rispetto di detti principi (realizzazione sincronica dei lotti e VIA unitaria) sono state non soltanto tutte le amministrazioni locali coinvolte nel procedimento, ma proprio la Regione Toscana, il MATTM e il CIPE.

La Regione Toscana, in particolare, ha invocato in ogni occasione la realizzazione non diacronica dei lotti, nel rispetto dell'unicità infrastrutturale della tratta San Pietro in Palazzi – confine regionale (v. così dalla DGR n. 247 del 2 aprile 2012 in poi, fino ad arrivare alla D.G.R. 916 del 2013).

Il CIPE, con la delibera 85/2012 di approvazione – tra gli altri – del lotto 5A (mentre il 5B, come noto, era stato nel frattempo stralciato da SAT), ha prescritto alla VIA sul nuovo progetto del lotto 5B di "*dare coerenza*" all'intero tracciato (prescrizione n. 4).

Il MATTM, trovatosi di fronte all'ennesima revisione progettuale del lotto 5A intervenuta successivamente al giudizio di compatibilità ambientale positiva rilasciato nel 2012, con il parere n. 1807 del 12 giugno 2015 ha rinviato ogni pronuncia sulla sostanzialità o meno delle modifiche riguardanti il lotto 5A chiedendo la redazione di un "*quadro organico di comparazione tra il progetto definitivo autorizzato, le prescrizioni CIPE e la sovrapposizione con le varianti proposte, al fine di poter esprimere una chiara valutazione sia sulle specifiche modalità del quadro prescrittivo sia sul mantenimento di una visione completa e organica di tutti i lotti autorizzati*".

Le predette richieste di Regione Toscana, CIPE e MATTM, evidentemente finalizzate a riportare la progettazione al rispetto dei principi fondamentali della normativa nazionale e comunitaria in materia di VIA, fino ad oggi manifestamente disattesa da SAT (la quale ha spezzettato l'opera in numerosi tronconi i cui impatti ambientali sono stati valutati in forma disorganica e diacronica), sono rimaste totalmente inascoltate.

All'unico scopo di perseguire gli interventi di ottimizzazione finalizzati alla riduzione e contenimento dei costi (interventi che si è sostanzialmente auto-



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

imposta grazie al Protocollo di intesa del maggio 2015), SAT ha stravolto irrimediabilmente la progettazione dei lotti residui dell'opera, con conseguenze devastanti per il territorio e la definitiva violazione della normativa in materia di VIA (oltre che delle delibere della Regione Toscana, del CIPE e i pareri del MATTM sopra richiamati, con i quali la nuova progettazione si pone in manifesta e insanabile contraddizione).

Ciò, sia per quanto riguarda il lotto 5A (il quale gode di un giudizio positivo di compatibilità ambientale e di una delibera CIPE di approvazione del definitivo, totalmente stravolto) che il lotto 5B, in corso di riprogettazione e soggetto ad un nuovo giudizio di VIA.

A dimostrazione dei connotati paradossali (per non dire surreali, se si considera che si tratta di un'opera pubblica definita di interesse strategico nazionale) che caratterizzano il protocollo di intesa del maggio 2015 (sottoscritto, vale la pena di precisare, senza coinvolgere minimamente gli enti locali interessati dal passaggio dell'opera né il MATTM), si consideri che la Regione Toscana, in sede di premessa alla DGR Toscana 14.7.2015 di recepimento del protocollo, ha precisato che l'atto si è reso necessario per fare fronte ad un *"ridimensionamento del progetto approvato dal CIPE per non mettere in crisi il PEF in considerazione di una serie di elementi, quali il crollo della domanda di trasporto e le mutate condizioni finanziarie"*.

Sarebbe sufficiente la predetta affermazione a rimettere in discussione l'intero progetto.

2) LOTTO 5B

Progetto pubblicato il 1 dicembre 2016 ai fini della VIA e dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione

Il 1 dicembre 2016 SAT ha pubblicato l'avviso di avvio del procedimento finalizzato all'approvazione del nuovo progetto definitivo in variante sul lotto 5B 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.

Durante i 60 giorni previsti per il deposito di osservazioni da parte del pubblico si è assistito ad un fenomeno senza precedenti: il progetto è infatti stato fatto oggetto di un sorprendente numero di osservazioni da parte non soltanto delle associazioni ambientaliste nazionali e locali, ma anche da decine e decine di soggetti espropriandi oltre che da tutte le amministrazioni locali interessate dal passaggio dell'opera (Comune di Capalbio, Comune di Orbetello; Comune di Magliano in Toscana; Comune di Grosseto; Provincia di Grosseto) e dall'Ente Parco della Maremma.

Il dato risulta ancor più sorprendente se si considera che le numerose osservazioni depositate (ad oggi ne risultano pubblicate sul sito del MATTM ben 108) sono convergenti su alcune macro-criticità che non risultano limitate al lotto 5B, ma coinvolgono l'opera nella sua interezza e/o interessano comunque anche gli altri lotti, tra cui il 5A.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Con la precisazione che le osservazioni sono sostenute da una serie di relazioni predisposte da autorevolissimi consulenti tecnici, in alcuni casi addirittura da coloro che hanno contribuito alla stesura degli strumenti di pianificazione della stessa Regione Toscana.

Alla conferenza dei servizi del 28 febbraio il MATTM, preso atto di tutto quanto precede, non potrà fare altro che chiedere il rinnovo dell'istruttoria previa declaratoria di irricevibilità dello Studio di impatto ambientale; nella denegata ipotesi in cui il progetto fosse sottoposto comunque alla valutazione della Commissione speciale VIA, questa non potrà che esprimere il proprio giudizio negativo di compatibilità ambientale.

La stessa Regione Toscana, considerato che il progetto definitivo sul lotto 5B è manifestamente inadempiente rispetto alle prescrizioni di cui alla D.G.R. Toscana n. 916/2013, non potrà che negare l'intesa sulla localizzazione dell'opera.

Rinviando alle singole osservazioni già pubblicate per tutto quanto concerne le molteplici criticità che riguardano i singoli punti del tracciato, vale la pena di riportare di seguito alcune delle macro-contestazioni che riguardano l'opera nella sua interezza, e quindi anche il lotto 5A (in parte già richiamate dal Comune di Capalbio nelle delibere CC n. 55 del 16.12.2016, nella DGC n. 3 del 3.1.2017 e nella nota dell'8.1.2017 inviata alla IV Commissione del Consiglio Regionale Toscano in occasione dell'audizione tenutasi in pari data).

Si rinvia alle predette deliberazioni dell'amministrazione comunale anche avuto riguardo alle contestazioni sulla questione "pedaggio".

3) PEF: violazione dell'art. 4 co. 3 DPCM 27.12.1988; violazione dell'allegato XXI (allegato tecnico all'art. 164 D. Lgs 163/2006)

L'art. 4 co. 3 D.P.C.M. 27.12.1988, recante *"Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art.3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988 n. 377"*, ancora oggi vigente e applicabile anche alle opere di interesse strategico nazionale, prevede che *"per le opere pubbliche o a rilevanza pubblica si illustrano i risultati dell'analisi economica di costi e benefici, ove già richiesta dalla normativa vigente, e si evidenziano in particolare i seguenti elementi, considerati i valori unitari assunti dall'analisi, il tasso di redditività interna dell'investimento"*.

Lo stesso allegato XXI - allegato tecnico all'art. 164 D. Lgs 163/2006 (ancora applicabile alle procedure di VIA delle grandi opere, già avviate alla data di entrata in vigore del nuovo Codice degli appalti di cui al D. Lgs 18 aprile 2016 n. 50, e relative varianti), prevede, all'art. 8 lettera m), che il progetto definitivo contenga il quadro economico.

All'art. 16 è previsto inoltre che nel quadro economico confluiscono tutta una serie di voci, tra cui - lettera i) - gli oneri fino al collaudo e - lettera g) - l'importo derivante dagli oneri diretti ed indiretti, nonché dagli utili della funzione propria di contraente generale o concessionario dell'opera.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Nel caso di specie, negli elaborati progettuali depositati da SAT sul lotto 5B non è dato rintracciare alcun riferimento – se non un vago accenno nella relazione generale – al piano economico e finanziario dell'opera, con conseguente chiara violazione delle disposizioni normative appena richiamate. Il fatto che l'opera non abbia ancora oggi un piano economico e finanziario definito è, del resto, cosa nota.

Nello stesso Protocollo di intesa del maggio 2015, alla lettera l), al fine di superare la procedura di infrazione europea aperta il 16 aprile 2014 (avente ad oggetto i rilievi mosso allo stato italiano in ordine alla concessione di cui alla convenzione unica, con riferimento alla durata e alle modalità di affidamento dei lavori), si afferma che il concedente in data 14 ottobre 2014 ha trasmesso a SAT lo schema di atto aggiuntivo alla convenzione unica, con il quale si stabilisce che il completamento degli ulteriori lotti dell'autostrada si avrà *“al verificarsi della condizioni economiche, tecniche e finanziarie per procedere alla realizzazione dei lotti stessi da accettarsi congiuntamente tra concedente e SAT e con la sottoscrizione di nuovi atti aggiuntivi con allegati nuovi piani finanziari in equilibrio”*.

All'art. 6 del Protocollo di intesa, al fine di assicurare la realizzazione dei lotti 5A, 6B e 4 e *“l'equilibrio del relativo piano economico finanziario di SAT, il Concedente e SAT si impegnano a stipulare un ulteriore atto aggiuntivo alla vigente convenzione unica MIT/SAT”*, atto che dovrà disciplinare la realizzazione dei predetti interventi *“ed avrà in allegato un piano finanziario il cui equilibrio, ai sensi della delibera CIPE 39/2007, dovrà essere assicurato, in parte, attraverso i ricavi generati dai pedaggi riscossi dalla medesima SAT e, per la parte residua, attraverso una forma di mutualità che garantisca il trasferimento di risorse da Autostrade per l'Italia spa (controllante di SAT) al Concessionario”*.

Detto trasferimento di risorse dovrà essere disciplinato a sua volta *“da un apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione unica MIT/ASPI – da stipulare contestualmente all'atto aggiuntivo MIT/SAT di cui sopra – che dovrà garantire alla stessa Autostrade per l'Italia spa la remunerazione di dette risorse mediante la componente k di cui alla richiamata delibera CIPE 39/2007, sulla base di uno specifico piano di convalida. A riguardo, potranno essere altresì valutate forme di integrazione societarie. Il suddetto atto aggiuntivo MIT/ASPI non dovrà in ogni caso comportare il riequilibrio del piano finanziario allegato alla Convenzione unica”*.

Al di là dell'utilizzo di una tecnica di redazione oscura e contorta, che rende sostanzialmente incomprensibile quale sia il destino del PEF, appare evidente dallo stesso Protocollo di intesa che il piano economico finanziario dell'opera, ad oggi, semplicemente non esiste ed è rimesso al verificarsi della sorprendente serie di incastri condizionanti di cui ai punti sopra richiamati i quali, a quanto consta, ad oggi non si sono ancora avverati.

Del resto, non si comprende come il PEF possa essere definito, se l'intero complesso progettuale di due lotti strategici come il 5B e il 5A è in continua e costante evoluzione modificativa, allo scopo proprio di ridurre i costi.

4) Violazione della prescrizione n. 4 di cui alla delibera CIPE n. 85/2012



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Nelle proprie scelte progettuali, oltre che a quelle di cui alla D.G.R. Toscana 916/2013, SAT afferma ripetutamente negli elaborati di progetto sui lotti 4 e 5B pubblicati il 1 dicembre 2016 di essersi conformata alle prescrizioni di cui alla delibera 85/2012, con la quale il CIPE ha approvato il progetto definitivo sui lotti 2, 3, 5A e 6B dell'autostrada A12.

In particolare, SAT richiama la prescrizione n. 4 della delibera CIPE 85/2012: *"[...] Successivamente alla definizione del tracciato per i lotti 4 e 5B il proponente dovrà presentare per tali lotti uno studio di impatto ambientale, che, utilizzando la stessa impostazione del SLA degli altri lotti, dia coerenza all'intero tracciato. Il progetto, elaborato in una visione integrata con i lotti contermini, dovrà superare la complessità di natura paesaggistica e le criticità archeologiche, già evidenziate dalle competenti Soprintendenze e pervenire a delle soluzioni compatibili con l'elevatissima sensibilità e la tutela del rilevante valore del contesto in cui si inserisce"*.

In realtà SAT, nella predisposizione del nuovo tracciato in variante sul lotto 5B, non ha minimamente ottemperato alla richiesta dal CIPE - che, con la prescrizione n. 4, ha evidentemente riconosciuto la straordinaria rilevanza ambientale dell'area - di superare le complessità di natura paesaggistica e le criticità archeologiche, già evidenziate dalle competenti Soprintendenze, e pervenire a delle soluzioni compatibili con l'elevatissima sensibilità e la tutela del rilevante valore del contesto in cui si inserisce.

Non solo.

Anche ad ammettere che SAT fosse riuscita a superare le predette complessità, non si vede come avrebbe potuto dare coerenza all'intero tracciato, come richiesto dal CIPE, se si considera che per quanto riguarda il contermini **lotto 5A**, il progetto che nel 2012 aveva ricevuto giudizio di compatibilità ambientale positivo dal MATTM e approvazione dal CIPE con la stessa delibera 85, **è stato soggetto a ben 3 revisioni senza mai passare attraverso una nuova VIA** (l'ultima modifica, di cui il Comune di Capalbio ha avuto conoscenza solo per bonaria concessione della Regione Toscana nel settembre 2016, prevede modifiche sostanziali in manifesto travisamento delle prescrizioni date dallo stesso Comune sulla precedente revisione progettuale, risalente al 2014).

La manifesta inottemperanza alla prescrizione n. 4 di cui alla delibera 85/2012 del CIPE dovrà portare, da sola, ad un giudizio di compatibilità ambientale negativo sul lotto 5B e conseguente diniego sulla localizzazione dell'opera (vedremo nel prosieguo come il MATTM, nel fare ciò, dovrà disporre la rinnovazione della VIA anche avuto riguardo al lotto 5A).

5) Violazione dell'art. 3 co. 2 lettere a) e b) D.P.C.M. 27 dicembre 1988

Ai sensi di quanto previsto dal D.P.C.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*



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

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, le cui previsioni coinvolgono anche il lotto 5A, rileva il PIT con valenza di piano paesaggistico della Regione Toscana.

A questo proposito, considerata l'autorevolezza della fonte, corre l'obbligo di richiamare quanto precisato nella relazione tecnica allegata alle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna di Orbetello (pubblicate sul sito del MATTM) a firma del **Prof. Paolo Baldeschi** (già ordinario di Urbanistica presso la facoltà di Architettura dell'Università di Firenze), uno dei "padri" del PIT stesso (è stato Responsabile scientifico dell'intero progetto del PIT per conto del Centro interuniversitario di Scienze del territorio).

Come possibile leggere nelle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna, il Prof. Baldeschi ha svolto uno studio di straordinario valore dal punto di vista scientifico, 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.

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 di una ricognizione sistematica ed esplicita dell'insieme dei contenuti del Piano paesaggistico", che "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



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

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" (cfr. all. 4).*

Quanto alla componente paesaggio di cui al quadro di riferimento ambientale, anche questa è stata affrontata dal Prof. Baldeschi 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".

6) Quadro di riferimento progettuale

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 ancora alle diffuse contestazioni contenute nelle osservazioni dell'Associazione Colli e Laguna di Orbetello, del Comune di Orbetello, della Provincia di Grosseto, dell'Ente Parco della Maremma a proposito della sostanziale erroneità/falsità di tale affermazione.

7) Analisi costi-benefici - studio del traffico

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.

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.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

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 di Orbetello pubblicate sul sito del MATTM il quale, a proposito dello studio del traffico depositato da SAT, 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 16 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*



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

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 1,5 minuti, a fronte del pagamento di un pedaggio. A titolo di raffronto, ipotizzando un semplice adeguamento della Via Aurelia, con conseguente aumento della velocità media a 100 km/h, il tempo di percorrenza sarebbe di 14,4 minuti, quindi i due tempi di percorrenza risulterebbero sostanzialmente identici" (cfr. cap. 7: "Analisi trasportistica").

8) LOTTO 5A

Progetto 2016 "inquadramento ottemperanze e ottimizzazioni aggiornato al protocollo del 13.5.2015"

Per quanto la Conferenza dei servizi del 28 febbraio 2017 avrà ad oggetto la VIA sul progetto relativo al lotto 5B pubblicato il 1 dicembre 2016 (che comunque interessa il suo territorio, per quanto solo per un breve tratto), il Comune di Capalbio non può esimersi dal rilevare quanto segue a proposito del lotto 5A, che lo attraverserà *in toto*, dal momento che - come la giurisprudenza unanime e la legislazione nazionale e comunitaria ci ricordano - la valutazione di impatto ambientale deve essere un procedimento unitario e sincronico.

Considerato che il lotto 5A - a seguito delle modifiche subite - dovrà inevitabilmente affrontare un nuovo giudizio di VIA, è giunto il momento di interrompere la sciagurata prassi fino ad oggi seguita di far procedere le procedure di valutazione di impatto ambientale sui diversi lotti in compartimenti stagni tra loro, come se fossero progetti autonomi e distinti e non funzionalmente collegati, in spregio alla legislazione e giurisprudenza di settore ridette.

Il Comune di Capalbio aveva già avuto modo di pronunciarsi criticamente sulle modifiche al progetto del 2014 con il verbale di deliberazione commissariale n. 9 del 9.4.2014 inviato al MATTM (contestando che le stesse si fossero rese davvero necessarie per ottemperare alle prescrizioni e raccomandazioni inserite nella delibera CIPE 85/2012 in risposta alle osservazioni dell'amministrazione comunale, come affermato da SAT).

Si è già richiamato sopra il parere n. 1807 del 12 giugno 2015, con il quale il MATTM ha rinviato ogni valutazione in ordine alla sostanzialità o meno delle modifiche apportate da SAT nel 2014 al progetto definitivo del lotto 5A approvato con delibera CIPE 2012, chiedendo la redazione di un "*quadro organico di comparazione tra il progetto definitivo autorizzato, le prescrizioni CIPE e la sovrapposizione con le varianti proposte, al fine di poter esprimere una chiara valutazione sia sulle specifiche modalità del quadro prescrittivo sia sul mantenimento di una visione completa e organica di tutti i lotti autorizzati*".

Piuttosto che predisporre il quadro organico richiesto dal MATTM, SAT nel 2016 ha prodotto una nuova revisione del progetto sul lotto 5A, preoccupandosi unicamente di prevedere le opere di ottimizzazione di cui al Protocollo di intesa del 13 maggio 2015, finalizzate alla riduzione dei costi, con



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

l'effetto di produrre ulteriori importanti (e sostanziali) modifiche al progetto approvato dal CIPE nel 2012.

Progetto che, ad oggi, ha subito quindi ben 3 operazioni di revisione (la prima nel 2013, la seconda nel 2014, la terza nel 2016) senza che nessuna di queste, pur portando con sé modifiche sostanziali, sia passata attraverso la rinnovazione del giudizio di VIA (e conseguente ripubblicazione degli elaborati, al fine di consentire agli interessi di presentare osservazioni), come previsto per legge.

Venendo all'ultimo progetto, recante *"inquadramento attemperanze e ottimizzazioni aggiornato al protocollo del 13.5.2015"*, i cui elaborati non sono stati mai pubblicati (la Regione Toscana li ha consegnati "bonariamente" nel settembre 2016 al Comune di Capalbio), nella relazione generale di progetto SAT giustifica l'ennesima revisione con la necessità di ottemperare alle osservazioni depositate dai privati e dall'amministrazione nel 2014.

In realtà, in nessuna delle deliberazioni del Comune di Capalbio che hanno seguito le modifiche proposte da SAT nel 2014 è possibile rintracciare richieste che siano in qualche modo riconducibili alle modifiche apportate nella revisione del 2016, né le stesse sono ricollegabili alle osservazioni presentate dai privati.

Al contrario, come detto l'amministrazione lamentava già al tempo lo stravolgimento del progetto che nel 2012 aveva ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale.

Com'è facile comprendere dalla tipologia di modifiche che sono state apportate nel progetto del 2016, l'unica motivazione delle stesse è stata quella di risparmiare sui costi, in ossequio agli scopi che la stessa SAT si è data con il Protocollo d'intesa del maggio 2015 e che hanno animato anche il progetto sul lotto 5B depositato il 1 dicembre 2016 (con le esiziali conseguenze sopra riportate).

L'unica cosa che conta è che la prescrizione del MATT di cui al parere n. 1807 del 12 giugno 2015 - finalizzata proprio a valutare se le modifiche già apportate nel 2014 fossero sostanziali - è stata elusa e SAT ha predisposto un nuovo progetto comportante ulteriori modifiche sostanziali, con la conseguenza che oggi il Comune di Capalbio può legittimamente pretendere l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la ripubblicazione degli elaborati per consentire il deposito di osservazioni da parte dei portatori di interessi, tra cui la stessa amministrazione comunale.

Ciò, in ossequio a quanto previsto dall'art. 185 co. 5 D. Lgs. 163/2006 (ovvero dall'art. 167 co. 7); come già precisato, le norme di attuazione del nuovo Codice dei contratti (D. Lgs. 50/2016) hanno infatti previsto che le disposizioni di cui al D. Lgs. 163/2016 siano ancora applicabili alle procedure di VIA delle grandi opere, già avviate alla data di entrata in vigore del nuovo codice degli appalti, ivi comprese le relative varianti.



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Oltre ed indipendentemente dal fatto che gli artt. 185 e 167 del D. Lgs. 163/2006 siano ancora applicabili alla fattispecie, la disposizione di riferimento (sia che si ragioni in termini di VIA speciale che VIA ordinaria) al fine di valutare se la modifica di un progetto sia sostanziale o meno è data dall'art. 5 lettera *l-bis*) D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., a norma del quale lo è (sostanziale) *"la variazione delle caratteristiche"* dell'opera o dell'infrastruttura che *"producano effetti negativi e significativi sull'ambiente"*

A proposito delle infrastrutture stradali e autostradali, la giurisprudenza ha avuto modo di precisare che sono sostanziali le modifiche che comportino *"modificazioni delle caratteristiche di percorribilità o di tracciato complessivo"* (v. così TAR Lazio, 18 dicembre 1993 n. 1787) ed alterino le caratteristiche dell'intervento tanto da incidere *"in senso peggiorativo sull'ambiente"* (TAR Abruzzo, 25 ottobre 2002, n. 540).

Secondo il Consiglio di Stato, in generale, sono sostanziali le modifiche che *"per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione (art. 2, comma 1, direttiva n. 85/337/CEE) [...] comportino un impatto ambientale importante"* (Cons. Stato, Sez. V, 16 aprile 2014 n. 1930); con riferimento alle opere di interesse strategico nazionale, ancora il Consiglio di Stato ha precisato che *"è illegittima, in assenza di ulteriore sottoposizione a valutazione di impatto ambientale, l'approvazione del progetto definitivo dell'opera strategica recante una sostanziale modifica del progetto preliminare già sottoposto a valutazione ambientale. La non conformità del progetto definitivo al progetto preliminare, invero, a maggior ragione ove (come nella specie) trattasi di infrastruttura strategica, per la quale il progetto preliminare assume una valenza decisiva sotto molteplici aspetti, determina ex se l'illegittimità dell'approvazione del progetto definitivo in quanto difforme dal preliminare"* (Cons. Stato, Sez. V, 21.12.2012, n. 6667).

Con il progetto del 2016 SAT ha modificato radicalmente l'intervento sul lotto 5A, modificando le caratteristiche di percorribilità del tracciato autostradale e delle complanari e incidendo in senso peggiorativo sull'ambiente e sui beni culturali, paesaggistici e naturalistici in almeno 5 punti, indicati di seguito schematicamente (senza pretesa di esaustività):

- i. eliminando ogni ipotesi di riqualificazione e messa in sicurezza della strategica via Pedemontana, la quale con la realizzazione dell'autostrada diventerà un'arteria di scorrimento fondamentale per tutto il traffico – anche pesante – locale, attualmente in alcuni punti larga neanche 5 metri;
- ii. spostando il tracciato di alcune centinaia di metri, riposizionandolo in sede e portandolo così immediatamente a ridosso della Dogana Papale, bene culturale sommamente tutelato;
- iii. spostando la barriera di esazione di circa 3 km verso nord, con conseguente interferenza con il cono visuale di straordinaria amenità posto tra il paese di Capalbio ed il mare e creazione di un massiccio complesso insediativo, collocato a poca distanza dall'attuale cavalcavia,



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

- nel baricentro della piana poderale; rilevano, a questo proposito, gli impatti che l'opera potrà determinare sotto il profilo dell'inquinamento luminoso e dell'incidenza con il vicino Lago di Burano, posto ad una distanza in linea d'aria di appena 2,5 km;
- iv. aumentando la superficie del cantiere di Capalbio Scalo, solo sulla carta in parte riqualificato ma, di fatto, ampliato fino ad arrivare alle porte dell'abitato;
 - v. prevedendo una serie di modifiche alla viabilità di collegamento, tramite la realizzazione di complanari in affiancamento al tracciato autostradale (con conseguente sensibile aumento del consumo di territorio e di superficie cementificata) e omettendo di intervenire con operazioni di adeguamento già richieste in passato dal Comune di Capalbio (strada Selva Nera; strada del 33, tra le altre), senza che sul punto l'amministrazione comunale né i portatori di interessi qualificati siano mai stati minimamente coinvolti;

9) Sul documento di Programmazione Economico Finanziaria

Ad aprile 2017 è stato presentato dal 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.

Si tratta di un ulteriore passo in avanti positivo nel delineare una strategia di selezione degli investimenti connessa ad una strategia di politica dei trasporti ma che sconta – come viene dichiarato in questa fase transitoria – dello stato delle opere già in corso di realizzazione, degli Obblighi Giuridicamente Vincolanti, dello stato di maturità progettuale, dell'impatto economico. 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.

I contenuti di "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture"

Il documento è composto oltre alla premessa di quattro capitoli: obiettivi e strategia della politica della politica infrastrutturale del paese, l'analisi del contesto attuale, il nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, fabbisogni infrastrutturali al 2030 con interventi e programmi di rilevante interesse



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

nazionale. Vanno poi aggiunti due Appendici con i Programmi di interventi (1) e gli Interventi singoli (2).

Nel testo sono inserite analisi di contesto attuali riferite sia ai passeggeri che alle merci nei vari segmenti modali e spaziali secondo l'andamento dei traffici degli ultimi 15 anni: si parla di ferrovie, strade ed autostrade, porti, interporti ed aeroporti, città ed aree metropolitane, di ciclovie (e questa è una autentica novità per il contesto italiano: considerare infrastrutture anche le reti per la mobilità ciclistica, come già stabilito in sede europea).

Quindi senza dubbio è un **documento innovativo ed avanzato**, che fa propri obiettivi importanti di cura del ferro, di manutenzione delle infrastrutture esistenti, di revisione dei progetti per contenere costi ed impatti, di mobilità sostenibile per rispettare gli obiettivi di riduzione dei gas serra, di accessibilità e servizi nelle città ed aree metropolitane, di innovazione tecnologica in atto da incorporare nelle scelte per gli investimenti futuri.

Per l'analisi dei fabbisogni al 2030 è stata presa in considerazione la rete SNIT di 1° livello sulle diverse modalità di trasporto, partendo dalle principali criticità ed incluse anche le 14 Città Metropolitane, con l'obiettivo di ricondurre gli investimenti dentro la strategia dei PUMS, i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che ogni grande città dovrà adottare con regole omogenee (ancora da emanare da parte del MIT).

Da queste analisi e valutazioni scaturiscono le due Appendici: il primo è il programma di interventi e cioè un insieme coerente di interventi (anche di limitate dimensioni) che contribuiscono al perseguimento di uno o più obiettivi strategici. Il secondo è l'Appendice che contiene gli Interventi e cioè singole opere classificabili come nuove realizzazioni, completamenti e potenziamenti infrastrutture esistenti.

Le tabelle inserite nelle due Appendici contengono anche altre informazioni: se il progetto procede come programmato (invariante), se sarà rivisto e soggetto a *project review*, oppure se avrà bisogno di uno studio di fattibilità. Il risultato sono 119 interventi di cui 73 come programmi prioritari e 46 come interventi prioritari che investono i settori di ferrovie, strade ed autostrade, porti ed interporti, aeroporti, città metropolitane, ciclovie.

E' evidente lo sforzo da dare una logica d'insieme secondo gli obiettivi strategici ma si sente anche il peso delle opere "in corsa" ed avviate della Legge Obiettivo ed il fatto che essendo un documento programmatico non contiene alcune informazioni essenziali per comprendere meglio la logica delle scelte che vengono effettuate e che probabilmente risulteranno più chiare in occasione della presentazione del DPP. Restano comunque alcune criticità da approfondire:

1) Non risultano chiari i costi dei Programmi di interventi e degli Interventi singoli. Nel documento al capitolo Fonti di finanziamento si parla di una necessità di ulteriori 35 miliardi di euro rispetto alla quota già finanziata, ma senza una definizione esatta delle risorse disponibili, in riferimento a quali



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

opere e con quali orizzonti temporali. Comprensibile che vi sia incertezza sui costi delle opere che saranno soggette a *project review* ed allo studio di fattibilità ma una qualche stima è indispensabile. Inoltre essendo un documento Allegato al DEF 2017 l'esigenza di definire le risorse – quelle disponibili e quelle necessarie – costituisce un elemento essenziale della discussione in riferimento alla prossima manovra finanziaria 2018-2020.

2) Tra gli obiettivi sono indicati quelli verso la sostenibilità ambientale in particolare nelle città metropolitane, ma poi tra gli interventi sono inclusi molti potenziamenti autostradali e tangenziali sui principali nodi (Gronda di Genova, Passante di Bologna, Firenze, Catania...) che vanno ad aggiungersi alla cura del ferro prevista per le stesse città (SFM, Reti metropolitane, Tramviarie, BRT). Sarebbe opportuna una valutazione d'insieme tra queste due tipologie d'interventi che rischiano di produrre effetti opposti di crescita del traffico motorizzato e di annullamento dei benefici indotti dalla cura del ferro per il riequilibrio modale.

Progetti superati, progetti da rivedere e progetti che avanzano

Tra gli interventi autostradali viene definitivamente abbandonata l'autostrada Orte-Mestre mentre sarà elaborato uno studio di fattibilità per la riqualificazione delle strade statali esistenti. Si tratta di certo di una buona notizia per gli ambientalisti, da sempre critici con questo faraonico progetto di scarsa utilità ed elevati impatti.

Tra le novità vi è quella che riguarda il Corridoio Tirrenico Livorno Civitavecchia dove si ferma il progetto autostradale SAT in corsa e si opta per una *project review* con "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. Un ottimo passo in avanti ma senza dimenticare che solo una *project review* indipendente e dagli obiettivi chiari – accessibilità della Maremma, sicurezza stradale, analisi costi benefici rigorosa e tutela del paesaggio – potrà determinare un buon e definitivo risultato di adeguamento dell'Aurelia.

Per quanto non ancora ratificato dal Parlamento, il documento esprime comunque chiaramente gli indirizzi del Governo e merita pertanto d'essere fin d'ora considerato dalle Amministrazioni statali e regionali. Nell'allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" il DEF prevede espressamente che il progetto dell'autostrada Tirrenica ("Itinerario Livorno-Civitavecchia") sia inserito fra gli "interventi soggetti a una *project review*, secondo quanto previsto dall'art. 202 del D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50", "con valutazione delle possibili alternative, inclusa la riqualifica dell'attuale infrastruttura extraurbana principale", e cioè l'Aurelia (cfr. pagg. 98 e 134)."

La revisione del progetto dovrà essere realizzata utilizzando gli strumenti previsti dal nuovo Codice degli appalti, e cioè l'analisi di fattibilità degli interventi in chiave costi-benefici" ed il "dibattito pubblico ciò significa che il



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

nuovo procedimento amministrativo che si aprirà dovrà essere partecipato anche da tutti i portatori di interessi. Queste evidenze sono state portate all'attenzione di Regione Toscana già nella riunione di oggi 19 aprile a Firenze nonché saranno messe agli atti parlamentari nell'audizione convocata presso la Commissione Lavori pubblici del senato per il 9 maggio p.v.

È dunque nell'avviso del comune di Capalbio - che sia formalmente archiviata la procedura di VIA pendente di fronte al Ministero dell'Ambiente e della conferenza dei servizi in corso di fronte al MIT sui lotti 4 e 5B. La project review di cui all'allegato III sopra richiamato è chiaramente rivolta all'intera tratta dell'autostrada tirrenica ancora da realizzare, e quindi anche al lotto 5A riguardante il tratto di Capalbio; ciò, non solo perché alla pag. 134 dell'allegato vi è un chiaro ed inequivocabile riferimento all' "itinerario Livorno-Civitavecchia", ma anche perché in tal senso depone l'interpretazione letterale e sistematica dell'intero allegato III, avuto riguardo al combinato disposto di cui agli artt. 200-203 del nuovo Codice dei contratti e dell'intero corpus normativo che ha posto definitivamente fine alle opere strategiche, di cui alla legge obiettivo, in favore del nuovo e articolato concetto di "opere prioritarie" (tra le quali, soltanto quelle riconducibili alle cd. "invarianti" sono state ritenute meritevoli di essere portate avanti nello stato progettuale in cui si trovano, e tra queste non v'è certamente l'autostrada tirrenica).

Per l'effetto, anche l'opera di progettazione ancora in essere sul lotto 5A - che, dal 2011 (delibera CIPE 85/2012), anno in cui il progetto definitivo è stato approvato, ha dato vita all'ipotesi di ben 3 interventi di modifica con varianti sostanziali - dovrà immediatamente cessare, a favore della ridetta revisione finalizzata alla riqualifica e ammodernamento della S.S. Aurelia nel territorio comunale con inchiesta pubblica nel nostro avviso coerente con quanto cripticamente indicato nell'allegato al DEF. In riferimento a quanto in oggetto e di competenza del DEF licenziato dal Governo si ritiene avere specifiche interpretazioni e valutazioni di merito - da codesto Ministero delle Infrastrutture - sulle procedure in essere e quelle da adottarsi.

Un velo pietoso lo si lascia poi scivolare sul fatto che il Governo abbia stabilito oltre 120 milioni di finanziamento per ammodernamento della tratta Grosseto-San Pietro in Palazzi già ammodernata da oltre 20 anni mentre per la zona sud ed il tratto Capalbio (quella con 12,5 km con una corsia per ogni senso di marcia) in modo particolare viene lasciato tutto in una palude procedurale, amministrativa e progettuale senza eguali nella storia di questo Paese.

10) Sul procedimento in itinere

E' posta in questa sede la questione per cui la procedura con cui e' stato ripubblicato il tracciato con la VIA dei due lotti Ansedonia-Grosseto Sud è ancora quella di cui alla legge Obiettivo e non quello della procedura ordinaria. Risulta all'Ente scrivente come il nuovo Codice Appalti DLGS n. 50 del 18 aprile 2016 abbia cancellato la legge obiettivo, che resta per le opere già avviate



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

con questa procedura come il presidente dell'Anac Raffaele Cantone ha chiarito con un parere che per opere in itinere ovvero quelle che hanno già avuto una deliberazione al Cipe o quelle la cui procedura di VIA sia stata già avviata prima dell'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti. Ricordiamo a tal proposito che il tratto Ansedonia-Grosseto non ha mai superato la V.I.A. e quindi la deliberazione del Cipe. Sarebbe pertanto utile che fosse chiarito il perchè dell'utilizzo della procedura Legge obiettivo in vece della procedura ordinaria;

11) Sul pedaggio

Viene sottolineato anche in questa occasione come evidenziato per il lotto 5A, l'insensatezza nell'indicazione del sistema con barriere di esazione chiuso proposto dall'attuale tracciato invece del sistema aperto free flow con molti svincoli e sistema di pagamento elettronico come S.A.T. si era impegnata a progettare al fine di consentire la massima apertura dell'infrastruttura all'uso locale. Si rileva l'inserimento di un'altra barriera di pedaggio all'altezza di Fonteblanda (dopo quella di Capalbio nel lotto 5A) che di fatto implica l'onere del pedaggio a carico di tutti e cittadini ed imprese di Capalbio, Manciano, Orbetello, Monte Argentario e Isola del Giglio e sull'assenza a livello progettuale di ogni e qualsiasi viabilità di ricucitura, secondaria e/o di collegamento. L'autostrada attraversa il territorio sostituendosi all'attuale S.S. n. 1 Aurelia non considerando minimamente la viabilità e gli spostamenti interni; un'infrastruttura che diventa una vera e propria barriera fisica mentre la S.S. n.1 Aurelia riveste un ruolo importante di viabilità di collegamento locale. Un'infrastruttura non sufficientemente ponderata e che pensata per essere realizzata con poche risorse rischia di stravolgere un intero territorio isolandone alcune parti. Un'autostrada che diviene tale da Civitavecchia a Grosseto Sud dove l'Aurelia è da anni infrastruttura critica mentre altrove (a Nord di Grosseto) diventa superstrada senza pedaggio avendo anche come complanare la S.S. n.1 Aurelia. Tra gli aspetti generali peraltro quello che non è chiaro e che vale tanto per i lotti 4 e 5B quanto per il lotto 5A è il sistema di esenzione per i residenti sia ancora proposto dalla Regione, se si in quale ammontare, per quale percorrenza e per quanto tempo. A ben vedere i cittadini e le imprese di Capalbio per recarsi nel Capoluogo pagheranno sempre e non beneficeranno di alcuna esenzione;

12) Sul Piano Economico / Finanziario

Dalle carte presentate allegate al protocollo di trasmissione sembra non essere contenuto - nonostante le reiterate richieste - il Piano Economico e Finanziario, cioè quanto costa complessivamente l'opera, come si ripaga o non si ripaga con le tariffe dei pedaggi, di come nel caso non si ripaghi come interviene lo Stato con aiuti e risorse (valore di subentro, aiuto fiscale, canone d'uso dell'attuale Aurelia agevolato a SAT, risorse cash). La conoscenza del Piano Economico Finanziario sarebbe importante per valutare se conviene alla Collettività che sia SAT a fare l'intervento o valutando gli aiuti significativi non potrebbe essere



comunque ANAS direttamente ad intervenire per ammodernare ed adeguare la statale Aurelia;

CONSIDERAIO ALTRESI CHE:

1. L'economia del Comune di Orbetello è incentrata sostanzialmente sul comparto economico a carattere turistico-ricettivo; l'attuale proposta ne compromette evidentemente l'indotto, perchè collocata in ambiti di preminente interesse ambientale, colli e laguna, o affiancandosi a siti di particolare valore turistico;

2. Il tracciato proposto incide in maniera pesante in molti contesti urbani in loc. Orbetello scalo, si sovrappone all'area artigianale di Campolungo ed il corridoio corre ad un centinaio di metri dalle zone residenziali di Albinia e Fonteblanda;

3. Il tracciato rileva delle criticità dal punto di vista ambientale, in quanto in tutto il tratto da Ansedonia fino a Patanella, affiancandosi al rilevato ferroviario, ma superandolo in altezza, crea grande interferenza con le aree umide protette da varie normative internazionali;

4. Sul tracciato proposto devono essere fatte ulteriori riflessioni circa l'impatto sugli insediamenti produttivi che vengono attraversati o lambiti in tre aree artigianali, Campolungo, Topaie e Albinia, ove tra le altre attività sono presenti realtà importanti per lo più del comparto agroalimentare;

5. Dall'esame delle carte risulta di rilievo l'azione di tutela dei vincoli archeologici presenti. Dalle tavole emergono, lungo il tracciato previsto, numerosi siti interessati da vincoli di natura archeologica. tratto terminale dell'Abegna, Albegna Fornaci, Casa Brancazzi, La Provinca oltre allo svincolo Ansedonia Sud la cui realizzazione complessiva interessa in parte anche il territorio comunale di Capalbio, dove sono presenti affioramenti di strutture archeologiche;

6. Rischio idraulico: Alla luce dei fatti alluvionali accaduti nel novembre 2012 è utile un attento studio sull'impatto dell'Autostrada relativamente a tale rischio. A tale proposito sarebbe utile conoscere l'iter di approvazione da parte della Regione Toscana delle opere di realizzazione di un viadotto a tre campate per uno sviluppo totale di 75 mt in attraversamento allo scolmatore di Campo Regio e nelle opere di adeguamento di 9 attraversamenti sul reticolo secondario del Fiume Albegna e Osa, per migliorare la sezione di deflusso e garantire la progressiva messa in sicurezza del territorio compatibilmente con il contesto ambientale secondo quanto previsto nel "Protocollo di intesa tra Regione Toscana, Anas Spa e Rfi Spa" per la realizzazione degli interventi finalizzati alla riduzione del rischio idraulico nelle zone colpite dall'alluvione del 12 novembre 2012. La presenza di un rilevato autostradale che lambisce parte dell'abitato di Albinia può rappresentare una criticità di rilievo. Si ritiene altresì importante la valutazione puntuale della componente idraulica ed idrogeologica del



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

territorio e di tutto il reticolo ad esso afferente anche in relazione alla previsione della cassa di espansione di Campo Regio soprattutto nella piana che interessa il tracciato Fonteblanda Albinia.

ATTESO ALTRESI' CHE questa Amministrazione ritiene che possano essere valutate ipotesi legate ad un ammodernamento della Statale Aurelia (come peraltro ribadito da anni per il lotto 5A afferente il tratto Ansedonia-Pescia Romana), già a quattro corsie nello svolgimento dei due lotti, ma non a tipologia autostradale, ma come arteria funzionale sulla quale vanno risolte le criticità della pericolosità determinata dagli incroci a raso.

Il CIPE, d'altra parte, ha evidenziato che l'approvazione dell'autostrada va valutata alla luce di due aspetti sostanziali:

- 1) i dati aggiornati sul flusso di traffico peraltro più volte richiesti anche attraverso Regione Toscana;
- 2) la problematica del piano economico e finanziario a supporto della realizzazione dei lotti autostradali che implica una riflessione sul Sistema di pedaggiamento anche in relazione della Delibera della Giunta Regionale Toscana;

DATO ATTO che sul presente atto non vengono espressi i pareri di cui all'art. 49 del D.Lgs. 267/2000 perché atto di indirizzo politico-amministrativo

Per tutto quanto citato in premessa,

DELIBERA

1. di esprimere per le motivazioni espresse in delibera le criticità ed osservazioni di cui alla presente sulla proposta di tracciato autostradale ricevuta dalla S.A.T. con prot. n. 0000569/EU del 19.04.2017, avente come titolo "deposito della documentazione progettuale inerente le modifiche e le integrazioni al progetto pubblicato in data 1.12.2016" - procedura di valutazione di impatto ambientale - Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia lotto 4 e 5B, tratto Fonteblanda - Ansedonia" - Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale, le cui procedure di approvazione sono regolate dagli artt. 165 e 167, comma 5 e dell'art. 183 del D.Lgs. 163/2006;
2. di dare mandato al Sindaco o persona da lui delegata di rappresentare il contenuto dell'atto nei tavoli ove il Comune di Capalbio è convocato;
3. di inviare il presente atto a: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - Via Caraci, n. 36 - 00136 Roma (RM); MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

MARE DG SALVAGUARDIA AMBIENTALE Via Cristoforo Colombo,
n. 44 - 00147 ROMA (RM); MINISTERO DEI BENI E DELLE
ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO DIREZIONE GENERALE
BELLE ARTI E PAESAGGI - Servizio II Tutela del Paesaggio - Via San
Michele, n. 22 00153 Roma (RM); REGIONE TOSCANA Settore V.I.A.
Via Novoli, n. 26 - 50127 Firenze (FI);

4. di portare il presente atto in discussione e ratifica nel primo Consiglio Comunale utile;
5. DI DARE ATTO CHE ai sensi dell'art. 125 del D.Lgs. 267/2000, del presente atto, contestualmente alla pubblicazione all'albo on line, verrà data comunicazione ai Capigruppo consiliari.

Parere di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n° 267

Il Responsabile del SETTORE TECNICO, per quanto concerne la regolarità tecnica,
esprime parere

Favorevole

Capalbio, lì 05-05-2017

Il Responsabile del SETTORE TECNICO

Arch. Giancarlo PEDRESCHI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)



COMUNE DI CAPALBIO

PROV. DI GROSSETO

Il presente Verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

Il Presidente

Luigi BELLUMORI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Il Segretario

Dott.ssa Mirella CAVUOTO

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Attestato di Pubblicazione

Della su estesa deliberazione viene iniziata la pubblicazione all'Albo Pretorio Online di questo comune per quindici giorni consecutivi a partire dal 05-05-2017.

Capalbio, li 05-05-2017

Il Messo Comunale

Angelo LORENZONI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Esecutività

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il 05-05-2017

Capalbio, li 05/05/2017

Il Segretario Comunale

Dott.ssa Mirella CAVUOTO

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)



COMUNE DI CAPALBIO
PROV. DI GROSSETO

DELIBERA DI GIUNTA
SETTORE TECNICO
SERVIZIO : Opere Pubbliche

N° 63 DEL 05-05-2017

Numero Registro Generale 57

Oggetto: AUTOSTRADA A12 - ELABORATI PROGETTUALI
INTEGRATIVI LOTTO 4 E 5B DEL 19.04.2017 - OSSERVAZIONI

Attestato di Pubblicazione

Io sottoscritto Messo Comunale Angelo LORENZONI attesto che la presente Deliberazione è affissa all'Albo Pretorio Online per quindici giorni consecutivi dal 05-05-2017, ed è stato attribuito il numero di Registro Albo Pretorio 2017000310.

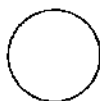
Capalbio, lì 05-05-2017

F/fo: Il Messo Comunale
Angelo LORENZONI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)

Ai sensi dell'art.18 del D.P.R. n°445/2000 si attesta che la presente copia, composta da n. 24_ fogli, è conforme all'originale, in carta libera, per uso amministrativo e di ufficio.

Capalbio, lì
05/05/2017



Timbro dell'Ente

Il Messo Comunale
Angelo LORENZONI

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)