

ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO PER IL LAZIO

-ROMA

RICORSO

Per il CODACONS Nazionale, in persona del legale rappresentante p.t., avv. Giuseppe Ursini, e per i sigg.ri Scolastici Antonio, De Angelis Daniela, Sposetti Sandra, Morgantini Angelo, Borzacchi Carlo, Angelotti Federico, Mattei Elisabetta, Cesarini Filippo, Morgantini Giancarlo, Olga Radicetti, Maria Maddalena Radicetti, Costardo Emilio, residenti in Tarquinia, nonché per i sigg.ri Contardo Emilio residente in Viterbo, Radicetti Olga e Radicetti Maria Maddalena residente in Montalto di Castro e per la sig.ra Maria Rosaria Bove tutti rappresentati e difesi dall'avv.to prof. Carlo Rienzi e dall'avv. Mariacristina Tabano con domicilio eletto presso lo studio del primo in Roma, V.le delle Milizie n. 9, giuste procure in calce al presente atto.

Contro

C.I.P.E. -Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, in persona del Presidente p.t.;

Presidenza del Consiglio dei Ministri in persona del Presidente;

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, in persona del Ministro p.t.;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro p.t.;

Ministero Per i Beni e Le Attivita' Culturali, in persona del Ministro p.t.;

Regione Lazio in persona del Presidente;

Comune di TARQUINA in persona del Sindaco;

Comune di MONTALTO DI CASTRO in persona del Sindaco;

Societa' S.A.T. in persona del Presidente p.t.

Società A.N.A.S. in persona del Presidente p.t.

PER L'ANNULLAMENTO PREVIA SOSPENSIVA

Del Verbale di Riunione del 18 dicembre con cui il C.I.P.E. ha deliberato l' "Approvazione, con adozione di apposita delibera, con prescrizioni e raccomandazioni del progetto preliminare dell'autostrada A 12 tratta "Rosignano Marittima – Civitavecchia", disponendo la variante di tracciato prescritta dalla Regione Lazio con delibera di Giunta n. 843/2008 e la rinnovazione della relativa procedura di VIA", nonché della relativa Delibera, del Provvedimento della Regione Lazio approvato in data 18.11.2008 DG 843 - DG 843 - Legge 21 dicembre 2001 n.443 "Legge Obiettivo". "Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratta Cecina (Rosignano Marittimo) - Civitavecchia, di tutti i provvedimenti di nulla osta di estremi ignoti, emessi e mai conosciuti posti in essere per autorizzare la realizzazione dei lavori - nonché delle Delibere n. 71 e n. 95 emesse dal Comune di Tarquinia e del Comune di Montalto di Castro in data 21 ottobre 2008 con cui i rispettivi Consigli Comunali esprimono parere positivo allo svolgimento dei lavori.

-Per l'accertamento del diritto dei cittadini e del CODACONS alla restituzione delle somme indebitamente ricevute da S.A.T. spa dall'ANAS in data 10 giugno 1998 (e soltanto oggi reso noto) e pari a 172,15 Mld. di vecchie lire oltre ad interessi maturati, a seguito di accordo transattivo nullo, contrario a norme imperative di legge e in ogni caso connotato da indebito arricchimento.

FATTO

I provvedimenti impugnati hanno per oggetto la realizzazione del cd. «corridoio tirrenico», l'autostrada che unirà Rosignano, ultima tappa di un'autostrada (la A12) per complessivi 207 chilometri, dei quali 170 nel territorio toscano e per il resto nel Lazio.

Nel primo tratto, da Rosignano a Grosseto Sud (cento chilometri) la Tirrenica si poserà sull'attuale tracciato della Variante Aurelia, ampliato aggiungendo la corsia di emergenza», mentre il progetto a sud di Grosseto e sino a Civitavecchia (un

centinaio di chilometri) non dovrebbe seguire l'Aurelia, ma soltanto affiancarla, con una nuova variante per unire Fonteblanda (Orbetello) fino ad Ansedonia.

La vecchia Aurelia (che non è la variante) diventerà una strada-parco a due corsie, una per senso di marcia.

Il Codacons impugna con ricorso i provvedimenti presupposti e connessi alla Delibera CIPE di approvazione dell'autostrada cd.A12 Civitavecchia Livorno considerato che la determinazione dei tracciati – A TUTT'OGGI ASSOLUTAMENTE INCERTA – appare violare il diritto ad una esatta informazione della popolazione coinvolta oltre che delle associazioni ambientaliste.

Infatti l'iter procedurale attuato, lede le norme della legislazione comunitaria afferenti la VIA (direttive 337/85/CE e 97/11/CE) e appaiono difformi anche rispetto all'art. 11 della Carta dei Diritti fondamentali incorporata nel Trattato Costituzionale europeo ratificato dal parlamento d'Italia (Camera il 25 gennaio e Senato il 6 aprile 2005) e relativo al diritto all'informazione.

Nessuna notizia ai residenti, il pubblico non ha ricevuto alcuna informazione ai sensi della Direttiva Ce 337/85 e seguenti, appaiono quindi violate le norme afferenti, la VIA e quelle inerenti la partecipazione dei cittadini al procedimento (art 6 comma 2 direttiva 337/85 come modificata dalla direttiva 97/11/CE pubblicata in GUCE, serie L n. 73 del 14/03/1997) oltre all'assenza di qualsiasi approfondimento per ciò che concerne le proposte alternative e l'utilizzazione dell'Aurelia quale arteria stradale già esistente.

Ma ancor di più dalle previsioni offerte in pasto ai cittadini per la valutazione di impatto deve ritenersi che le decisioni adottate per la realizzazione del cd. Corridoio Tirrenico contrastano fortemente con gli artt. 5 (autonomia e decentramento), 9 (tutela del paesaggio e del patrimonio storico ed artistico), 32 (tutela del diritto alla salute), oltre che 97, della Costituzione, considerato che interventi devastanti come quello previsto per la autostrada A12 non possono prescindere dal rispetto delle norme costituzionali in tema di tutela dei valori ambientali, paesaggistici e culturali, e che una simile opera avrebbe dovuto essere circondata da un procedimento

finalizzato non solo alla verifica dell'impatto sull'ambiente, ma anche a precise procedure di confronto e risoluzione delle controversie con gli enti locali coinvolti. Ma persino la possibilità di proporre osservazioni appare violata considerato che ancora oggi non è dato conoscere il tracciato effettivo dell'opera di cui discutiamo. Ebbene il CODACONS quale associazione di tutela ambientale e di tutela dei consumatori ritiene che il suddetto progetto sia inficiato da vizi di legittimità in relazione all'iter procedimentale prescelto senza l'adesione delle popolazioni e nel merito per assoluto difetto di istruttoria che lo caratterizza.

Tutto ciò premesso e ritenuto, il CODACONS come rappresentato e difeso espone i seguenti motivi di diritto.

DIRITTO

1) Violazione del Decreto Legislativo 24 febbraio 1997, n. 39 "Attuazione della direttiva 90/313/CEE, concernente la liberta' di accesso alle informazioni in materia di ambiente.

La partecipazione dei cittadini al procedimento (art 6 comma 2 direttiva 337/85 come modificata dalla direttiva 97/11/CE pubblicata in GUCE, serie L n. 73 del 14/03/1997 anche rispetto all'art. 11 della Carta dei Diritti fondamentali incorporata nel Trattato Costituzionale europeo ratificato dal parlamento d'Italia (Camera il 25 gennaio e Senato il 6 aprile 2005) e il relativo diritto all'informazione nella presente vicenda risulta palesemente violato, atteso che la gestione del procedimento è avvenuta non solo non informando i cittadini ma nemmeno, la loro rappresentanza istituzionale.

Va anche considerato che la L. n. 241/90 prevede delle forme partecipative particolari (art. 8), che l'amministrazione ha l'obbligo di attivare allorquando i progetti d'opera pubblica si inseriscano in modo rilevante nel territorio a

modificazione della strumentazione urbanistica e della pianificazione paesaggistica e ambientale; e questo indipendentemente dalla relazione che si istituisce inevitabilmente con gli immobili contigui.

Non bisogna dimenticare, infatti, che la sentenza n. 303 della Corte Costituzionale del 1 ottobre 2003 ha introdotto, proprio con riferimento alla Legge obiettivo, il principio di collaborazione che assume in questa sentenza una centralità e una articolazione di tipo particolare: la *“concezione procedimentale e consensuale della sussidiarietà e dell’adeguatezza”* (punto 2.2.), che porta la Corte ad assegnare un valore decisivo all’**intesa** fra Stato e Regioni nell’attuazione della normativa in oggetto (cioè nella programmazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche).

Queste prescrizioni relative al procedimento sono radicate nel sostanziale rispetto del principio di lealtà. Pertanto, anche su questo versante, dalla sentenza della Suprema Corte emerge un indirizzo volto a scoraggiare un uso conflittuale del nuovo riparto di competenze e a respingere argomentazioni che, sia pure ancorabili al dato meramente letterale delle disposizioni dell’articolo 117, finiscano con il contraddire il principio della *“leale collaborazione”*, principio che invece deve trovare nell’intesa e nelle norme procedurali uno strumento privilegiato.

2. Violazione del Principio di Precauzione ex art. 174, co 2 del Trattato UE

La violazione del principio di precauzione menzionato nell’art. 174, co. 2, del Trattato UE, secondo cui *“La politica della Comunità in materia ambientale mira a un livello elevato di tutela (...). Essa è fondata sui principi della precauzione e dell’azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all’ambiente, nonché sul principio <<chi inquina paga>>”*. Si evidenzia che, in presenza di interventi pregiudizievoli per l’ambiente, il predetto principio esige un *iter* decisionale particolarmente approfondito ed ispirato a criteri di cautela, ovvero sia un’istruttoria tesa ad un’approfondita e completa ricognizione degli effetti delle

possibili iniziative sull'ecosistema, con possibilità di stabilire le concrete modalità di realizzazione solo alla luce di certezze scientifiche circa i loro effetti.

Ebbene, come vedremo negli ulteriori motivi di impugnazione, non si è tenuto conto, poi, di un esame comparativo tra le varie alternative ma soprattutto del già esistente progetto ANAS che considerava come unica soluzione un riammodernamento dell'Aurelia e non è stato fatto alcuno studio di Fattibilità Economica Finanziaria – ACB (analisi costi-benefici)- sugli effettivi costi benefici relativi alle opere e alla conseguente bassa redditività della nuova arteria.

Ma soprattutto l'impatto paesaggistico e archeologico su beni di inestimabile valore storico culturale- varie aree di interesse comunitario (SIC) e le zone di protezione speciale (ZPS) imponeva ed impone di analizzare attentamente tutte le condizioni che depongono contro la A12 nuova autostrada che corre parallela alla vecchia Aurelia, nel rispetto delle due direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE in materia di protezione ambientale

In tal senso è palese anche la violazione di atti presupposti come la delibera CIPE 2 agosto 2002 n. 57, con essa (art. 1) si prevede, nel quadro della "Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia 2002-2010" e tra gli strumenti principali individuati per il raggiungimento dei relativi obiettivi, l'integrazione del fattore ambientale in tutte le politiche di settore attraverso, tra l'altro, il "verificare la sostenibilità dei piani e programmi mediante la valutazione ambientale strategica così come prevista dalla Direttiva 2001/42/CE anticipando, già nella fase della pianificazione e programmazione, la ricerca delle condizioni di sostenibilità ambientale nelle scelte di piano" (punto 5.2.). I principi contenuti in questa delibera CIPE sono essi stessi palesemente violati dagli attuali provvedimenti di approvazione della cd. Autostrada A12 che disapplicano le norme di necessaria applicazione della legislazione di protezione ambientale, di integrazione del fattore ambientale in tutte le politiche di settore, di necessaria consapevolezza e capacità decisionale dei cittadini . di contabilità ambientale e previsione di indicatori per l'azione ambientale e lo sviluppo sostenibile.

3)Violazione delle normative comunitarie . In particolare Violazione delle Direttive 337/85 e 97/11/CE. La procedura non rispetta ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale per le infrastrutture strategiche, di cui agli artt. 3 e 17 e seguenti del D.Lgs. n. 190/2002 e seguenti (Violazione normativa SIA D.Lgs. n. 189/2005).

La procedura in oggetto presenta evidenti motivi di contrasto con la normativa comunitaria in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, in quanto il proponente S.A.T. SpA :

- non individua un unico e completo progetto da sottoporre a valutazione e non individua la soluzione a minor impatto, ma bensì presenta più ipotesi di tracciato con *"soluzioni che si trovano in competizione"* ;
- non compie uno studio anche sommario delle alternative di tracciato o di altre soluzioni, come quelle descritte nel progetto definitivo ANAS di adeguamento a tipologia autostradale della SS1 Aurelia, né esamina l'opzione zero o prende in considerazione le potenzialità trasportistiche della rete ferroviaria tirrenica esistente, né quelle del sistema portuale presente.

In tal senso appaiono palesemente violate le seguenti norme: **Articolo 3** *"La valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e a norma degli articoli da 4 a 11, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:*

- *l'uomo, la fauna e la flora;*
- *il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;*
- *i beni materiali ed il patrimonio culturale;*
- *l'interazione tra i fattori di cui al primo, secondo e terzo trattino."*; **Articolo 5** *" Le informazioni che il committente deve fornire a norma del paragrafo 1 comprendono almeno:*
 - *una descrizione del progetto con informazioni relative alla sua ubicazione, concezione e dimensioni;*

- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare rilevanti

effetti negativi;

- i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente;

- una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;

L'articolo 19 del D.Legislativo n. 190/2002, comma 1 individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nella necessità di accertare "gli effetti diretti ed indiretti di un progetto e delle sue principali alternative, compresa l'alternativa zero, sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale ed ambientale e valuta inoltre le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti." Ai sensi dell'art. 18 "Il soggetto proponente predispose a proprie spese lo studio di impatto ambientale, che deve comprendere dati, analisi e informazioni relative al progetto stesso, alla utilizzazione delle risorse naturali, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti (...)." Ai sensi del **D.P.C.M. 27 dicembre 1988 deve svolgersi una pre-istruttoria per il giudizio di compatibilità ambientale "L'istruttoria si conclude con parere motivato, tenuto conto degli studi effettuati dal proponente e previa valutazione degli effetti, anche indotti, dell'opera sul sistema ambientale, raffrontando la situazione esistente al momento della comunicazione con la previsione di quella successiva. La commissione identifica inoltre, se necessario, le eventuali prescrizioni finalizzate alla compatibilità ambientale del progetto."**

Ebbene queste norme sono state TUTTE VIOLATE sia quelle ambientali sia quelle di previsione economica e finanziaria.

Anche in merito al **contenuto del SIA** (art. 18 del D.Lgs. n. 189 del 2005) , con il quale ha inizio la procedura di VIA, fa riferimento, per la redazione e la pubblicazione del SIA, alle norme tecniche vigenti: DPCM n. 377 del 1988 e DPCM n. 348 del 1999.

L'art. 4 prevede, in specie, per i progetti soggetti a VIA nazionale, che il SIA debba uniformarsi al D.M. 1 aprile 2004 che ha indicato le linee guida per l'utilizzo di sistemi innovativi per l'abbattimento e la mitigazione dell'inquinamento ambientale, alle quali il proponente deve attenersi nella redazione dei progetti al fine di garantire una migliore qualità ambientale dei progetti stessi.

Mentre l'art. 51 del decreto legislativo n. 152 del 2006 "Norme in materia ambientale", ha previsto l'emanazione di **norme tecniche integrative** della disciplina di VIA per la redazione dei SIA e la formulazione dei giudizi di compatibilità in relazione a ciascuna categoria di opere, e la contestuale vigenza, fino alla loro emanazione, delle norme tecniche attualmente vigenti (DPCM n. 377 del 1988).

Deve far parte del SIA anche **una relazione di compatibilità ambientale** sui metodi di previsione utilizzati per la VIA e delle misure previste per evitare, ridurre ed eventualmente compensare effetti negativi rilevanti del progetto sull'ambiente, nonché un **riassunto non tecnico** delle informazioni trasmesse ed indicare le eventuali difficoltà riscontrate, al fine di non ostacolarne la conoscenza da parte del pubblico

In particolare:

- a) **Lo Studio di Impatto Ambientale ignora il progetto ANAS di adeguamento dell'Aurelia tra le alternative malgrado i dati presentati ne evidenzino la preferibilità. Negli elaborati del progetto preliminare e dello SIA elaborati da SAT SpA, invece, non viene fornita alcuna sostanziale motivazione circa l'abbandono del progetto definitivo ANAS.**

Lo Studio Impatto Ambientale non confronta il progetto SAT con l'alternativa costituita dal progetto ANAS di "Adeguamento dell'Aurelia a tipologia autostradale", presentato nel giugno 2001 alla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, con una procedura che ad oggi risulta essere non conclusa (come confermato dalla stessa SAT nella sua documentazione).

Come è noto, l'“adeguamento a tipologia autostradale” proposto dall'ANAS risolveva problemi di sicurezza e di capacità del tracciato introducendo sistematicamente svincoli sfalsati, barriere spartitraffico e corsie di emergenza e portando la sezione trasversale a 23 m complessivi, mantenendo la strada nell'ambito della gestione diretta dell'ANAS, senza imposizione di pedaggio.

E' importate richiamare il fatto che il progetto era stato considerato favorevolmente dalla Commissione VIA .

Oggi, alla luce del progetto presentato dalla SAT, nessuna delle motivazioni per escludere il progetto ANAS mantiene la sua validità.

b)Le proiezioni di traffico della SAT non motivano la necessità di una soluzione autostradale. Eccesso di potere per contraddittorietà, illogicità e difetto di istruttoria, sull'ulteriore rilievo che per la valutazione dei futuri flussi di traffico da prendere a base del contributo in conto gestione, non viene precisato se le cifre indicate si riferiscano ai veicoli reali o equivalenti, né si indica chi "certificherà" i flussi di traffico.

Nel SIA, per giustificare la scelta autostradale vengono prese in considerazione proiezioni di aumento del traffico **sulla SS1 che appaiono sovradimensionate**: dagli attuali 17.000 veicoli equivalenti/giorno si passerebbe a 20.000 veicoli equivalenti/giorno nel 2010, a 35.000 nel 2020 per arrivare a 52.000 veicoli/giorno nel 2030.

Questi dati si giustificano solo assumendo un tasso di crescita medio del numero di veicoli equivalenti altissimo (del 2,9% all'anno fino al 2010, del 2,2% fino al 2020 e dell'1,5% fino al 2030), che portano nel complesso ad un incremento di domanda dell'81,3% superiore rispetto al 2003 che contraddice sia il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) italiano e dal 2 Piano Regionale della Mobilità e della Logistica della regione Toscana.

La società S.A.T. s.p.a. si propone infatti di attirare su questa nuova infrastruttura costiera almeno 10.000-15.000 veicoli equivalenti/giorno provenienti dal traffico che attualmente si orienta sull'asse autostradale Dorsale Centrale; non viene però considerato come sull'A1 siano già oggi in corso investimenti rilevanti di potenziamento, né viene presa in considerazione in alcun modo la prevedibile incidenza dovuta alla crescita del trasporto ferroviario e del cabotaggio.

Ma questi numeri, oltre ad essere abnormi, anche se fossero reali possono essere adeguatamente sopportati dall'attuale Strada Statale Aurelia potenziata secondo il progetto ANAS presentato nel 2001, che aveva dati di progetto coerenti con questi flussi di traffico.

Se, infine, si esamina il bilancio costi/benefici proposto nello SIA si rileva che il documento assume come riferimento tassi irrealistici e sovradimensionati legati alla realizzazione in loco dell'autostrada, che fungono da moltiplicatore delle ore risparmiate e gonfiano i benefici dovuti al minore tempo, mentre non considera tra i costi esternalizzati quelli connessi al degrado paesaggistico, ambientale e naturalistico (come illustrato ampiamente nelle Osservazioni che seguono) e alla compromissione delle attività locali basate sul turismo.

La stima di domanda è del tutto incongruente sia con le ipotesi del PGTL sia con quanto previsto dal Piano regionale.

Lo Studio Impatto Ambientale stima la domanda futura utilizzando un tasso di crescita medio del numero di veicoli che afferma di aver tratto dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) italiano e dal Piano Regionale della Mobilità e della Logistica della regione Toscana.

La semplice consultazione di tali documenti permette di verificare la falsità di tali affermazioni. Lo scenario "alto" del PGTL prevede un tasso di crescita, correlato agli andamenti del PIL, di 1,9% annuo del numero di passeggeri e di 1,6% annuo del numero di tonnellate trasportate fino al 2010.

Lo scenario assunto dal Piano della Regione Toscana si ferma, dal canto suo, all'orizzonte del 2015 e prevede una crescita della domanda articolata: più bassa per

i passeggeri di breve distanza (1,8%) e più elevata per i passeggeri di media-lunga distanza (2,2%).

Per le tonnellate di merce la crescita prevista è del 2% annuo.

Ebbene lo SIA non tiene conto di tutte queste previsioni e assume fino al 2020 un tasso di crescita del 2,5%. Alla base di queste proiezioni, oltre alla capacità di attrarre traffico dall'A1, c'è la tesi che l'Autostrada assorbirà larga parte del traffico attualmente esistente sull'Aurelia.

Ma, proprio perché il traffico sull'Aurelia è prevalentemente locale - come chiaramente evidenziato dallo Studio trasportistico dello SIA - "con circa 2/3 degli spostamenti che avvengono internamente alla tratta Rosignano-Civitavecchia", ne consegue che non appare credibile né provato che tali flussi possano spostarsi in forma prevalente sull'autostrada e contribuire con il pedaggio al ritorno dall'investimento.

b) Le soluzioni tecniche previste per il pedaggiamento e per la trasformazione dell'Aurelia in "Strada Parco" appaiono illogiche e contraddittorie.

Il progetto SAT suddivide il tronco Rosignano-Civitavecchia in due differenti tratte. La prima, di adeguamento del tracciato attuale dell'Aurelia, sarà gestita in forma aperta, ovvero mantenendo 19 connessioni con la viabilità ordinaria, introducendo tre barriere di esazione e consentendo al traffico in entrata e uscita nel tratto tra le barriere di non pagare il pedaggio.

La seconda tratta, in variante, pur attraversando un territorio sostanzialmente analogo per conformazione insediativa, base economica e tipologia di utenza, sarà invece gestita in forma "chiusa", riducendo le circa 15 connessioni attuali con la viabilità locale a soli 6 svincoli e imponendo il pedaggio alla totalità del traffico di lunga e di breve percorrenza.

E' inoltre previsto, tra Grosseto a Civitavecchia, che la SS1 Aurelia venga trasformata in "strada parco" riducendo la sezione stradale a 10,5 metri, e quindi portandola complessivamente a due corsie, più due banchine laterali.

Questo significa in concreto demolire per circa 60 km parte delle quattro corsie esistenti e diversi svincoli a livelli sfalsati come a Capalbio (di recente realizzazione con risorse pubbliche!) con grave danno all'ambiente e alla popolazione oltre che in termini di costo.

4)Violazione della Direttiva 92/43/CEE del 21.5.1992 e dell'art. 5 del D.P.R. 554/1997 n. 357, per la mancata individuazione delle aree di interesse comunitario (SIC) e delle zone di protezione speciale (ZPS), che devono essere assoggettate, nell'ambito della procedura di VIA, ad una valutazione di incidenza accurata, onde assicurare che non siano pregiudicate dagli interventi previsti dal progetto di opera. Ulteriore carenza anche con riguardo agli aspetti idraulici ed idrogeologici, alla componente rumore, nonché alla componente paesaggistica ed archeologica.

Le caratteristiche dell'intervento per i materiali impiegati, per il territorio interessato, per i cantieri attivati per la stessa opera realizzata comporta un pregiudizio grave ed irreparabile per gli effetti devastanti sull'ambiente, e di conseguenza sulla salute della popolazione, effetti assolutamente sottovalutati in sede di presunta istruttoria.

In merito all'Impatto Ambientale e Paesaggistico.

La realizzazione dell'opera comporterà un pregiudizio irreparabile sugli equilibri dei sistemi ambientali e paesistici rappresentati dai numerosi corsi d'acqua attraversati (Carpina, Osa, Albegna, Radicata, Melone, Chiarone, Tafone, Fiora, Arrone, Arcione, Marta, Mignone, ecc.) e più in generale dai sistemi orografici delle aree interessate dall'intervento: come la piana alluvionale a debole pendenza del binomio Osa-Albegna, come la plaga collinare sublitoranea nei due versanti marittimo e interno compresa tra Collecchio, Fonteblanda (con Talamonaccio e il

Poggio Ospedaletto), Orbetello, Marsiliana, Capalbio e Pescia Fiorentina (basse pendici occidentali dei sistemi di Monte Cornuto e Poggio Aquilone, sistema calcareo orbetellano del Poggio del Leccio, Monte Polpi e del Poggio dei Venti, colline capalbiesi di Poggio Casaglia, Le Forane e Monteti), e come la pianura costiera distesa tra il ripido promontorio di Ansedonia, e le ultime ondulazioni dei depositi vulcanici di Montalto di Castro, Tarquinia e Civitavecchia.

Infatti il territorio interessato dall'intervento comprende numerosi luoghi tutelati da vincoli paesistici, storici e archeologici (resti di insediamenti etruschi anche di tipo urbano, di ville e fattorie romane e di castelli e complessi religiosi medievali), con l'area termale (e archeologica) dell'Osa, con parchi ed aree protette (a breve distanza dal tracciato costiero il Parco Regionale della Maremma), e con siti di interesse comunitario o zone di protezione speciale (tra cui Monti dell'Uccellina, Boschi delle Colline di Capalbio, Selva del Lamone-Monti di Castro, Lago di Burano, Saline di Tarquinia), per i quali è richiesta la Valutazione di Incidenza, e ancora con innumerevoli sorgenti e svariate piccole zone umide di origine carsica o laghetti relitti di più estesi acquitrini bonificati (Lago Scuro, Pescina del Pianetto, Cutignolo, Lago Acquato, San Floriano, ecc.) di straordinario interesse per le biodiversità.

In entrambi i percorsi, il costiero o l'interno, l'autostrada è destinata ad introdurre una colata di cemento ed asfalto, con il relativo inquinamento atmosferico, acustico e visivo-luminoso in un sistema paesistico-ambientale pressoché integro, ed è dunque destinata a sconvolgere con la sua massiva fisicità un assetto territoriale aperto ricco di valori naturali e storico-archeologici, un'amena e quieta campagna organizzata in mirabile equilibrio con spazi ricchi di boschi e di coltivi anche specializzati (seminativi vari, piante industriali, vigneti, oliveti, frutteti, ecc.), punteggiati di pochi ma antichi castelli e centri storici ubicati in posizione prevalentemente d'altura, di borghi sviluppatisi nei tempi contemporanei, in buona parte ancora *a misura d'uomo*, nei piani lungo le principali strade di comunicazione stradali e ferroviarie (fra tutte le ottocentesche via Aurelia e ferrovia Tirrenica).

In merito allo Studio archeologico lo Studio di Impatto Ambientale (Violazione TU n .42/2002) appare del tutto carente sia rispetto all'Etruria Meridionale , tenuto conto dell'importanza di siti come *Tarquinia, Vulci, Cencellae*, solo per citare i più rappresentativi con il loro territorio di pertinenza (Tarquinia e il suo porto di Gravisca, tra l'altro incluso in una delle aree naturalistiche più rilevanti del litorale settentrionale laziale, la zona umida delle Saline di Tarquinia o ancora con il territorio di Pian di Spille, ben noto per le preesistenze di età romana imperiale) *sia perché l'intera area va inserita nel Piano dei Parchi della Regione Lazio del 1993 nell'ambito del previsto Parco interregionale del Fiora, attuale area SIC/ZPS.*

E' quindi evidente come l'inserimento dell'autostrada A12 avrà come conseguenza l'interruzione della continuità paesaggistica, intesa sia come paesaggio storico e della configurazione del disegno rurale conservato sia naturale, tra l'area dell'acropoli di Vulci e del fiume Fiora, oggetto da alcuni decenni di una intensa attività di salvaguardia operata da soggetti diversi preposti alla tutela che hanno portato all'istituzione dell'importante Parco archeologico-naturalistico di Vulci – tra l'altro anche attraverso l'utilizzo di cospicue risorse pubbliche per l'acquisizione delle aree -, all'Oasi WWF di Vulci, alla Riserva Regionale di Montauto (Regione Toscana).

Inoltre lo studio risulta carente della cartografia dell'intero settore compreso tra il fiume Ombrone e Rosignano, né risulta menzionato tale tratto nel quadro d'insieme riportato nella carta del rischio archeologico, suddivisa in tre tavole (1. Civitavecchia – Montalto, 2) Montalto – Orbetello, 3) Orbetello – Ombrone (Grosseto Sud). Tale carenza è solo in parte colmabile con le schede fornite nelle "indagini" allegate al progetto poiché impedisce una visione d'insieme e topografica dell'opera in relazione al rischio archeologico.

Ad una prima analisi dello studio e della carta del rischio allegati al progetto, emerge immediatamente, ed in tutta la sua evidenza, la grave incidenza archeologica dell'opera in progetto che risulta incompatibile con qualsiasi

prospettiva di gestione corretta dei beni archeologici conosciuti e non del territorio interessato, anche limitandosi alle sole emergenze archeologiche.

Insomma il tracciato autostradale, nelle sue molteplici versioni offerte al pubblico, attraversa costantemente aree definite correttamente ad alto ed anche altissimo rischio archeologico e dunque è assolutamente certo il rischio, e dunque la potenzialità distruttiva dell'opera, per la coincidenza o la estrema vicinanza del tracciato a precisi e puntuali presenze archeologiche che insistono nei luoghi di attraversamento.

5)Violazione dell'art. 16 della l. n. 109/1994 nonché degli artt. 19 e 21 del regolamento di attuazione della legge quadro, DPR 554/1999. (l. n. 109/1994 e DPR n. 554/1999).

Risultano violate anche le norme relative all'attività di progettazione e in particolare: l'art. 16 della **L. 11 febbraio 1994, n. 109** laddove prevede che. *Il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, anche con riferimento ai profili ambientali e all'utilizzo dei materiali provenienti dalle attività di riuso e riciclaggio, della sua fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso le indispensabili indagini di prima approssimazione, dei costi, da determinare in relazione ai benefici previsti, nonché in schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare; il progetto preliminare dovrà inoltre consentire l'avvio della procedura espropriativa.*

Disatteso anche l'art. 19 del D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554 con riferimento alla Relazione illustrativa del progetto preliminare laddove prescrive che:

1. La relazione illustrativa, secondo la tipologia, la categoria e la entità dell'intervento, contiene:

a) la descrizione dell'intervento da realizzare;

b) l'illustrazione delle ragioni della soluzione prescelta sotto il profilo localizzativo e funzionale,

nonché delle problematiche connesse alla prefattibilità ambientale, alle preesistenze archeologiche

e alla situazione complessiva della zona, in relazione alle caratteristiche e alle finalità dell'intervento, anche con riferimento ad altre possibili soluzioni;

(...)

2. La relazione dà chiara e precisa nozione di quelle circostanze che non possono risultare dai disegni e che hanno influenza sulla scelta e sulla riuscita del progetto.

6)Violazione del principio della necessità della copertura finanziaria, in relazione anche all'art. 97 Cost. e all'art. 188 del trattato istitutivo della C.E.

Il progetto e i relativi provvedimenti appaiono viziati per la violazione del fondamentale principio di sana e corretta finanza pubblica che prescrive la copertura finanziaria delle spese programmate da un lato non sono previste le specifiche risorse finanziarie dall'altro in nessun caso il progetto riesce ad autofinanziarsi.

In nessuna parte della documentazione allegata al progetto preliminare autostradale Rosignano- Civitavecchia ed allegato SIA, si indicano le fonti di finanziamento per la realizzazione dell'Autostrada, che resta quindi una incognita evidente.

Nell'Analisi Costi Benefici allegata al progetto SAT si indicano i costi dell'investimento,Il tracciato "costiero" costerebbe 2,471 miliardi di euro, quello "misto o collinare" 2,589 miliardi di euro, ed entrambi includono i costi di risistemazione dell'Aurelia a "strada parco".

Ma quello che nella documentazione non si dice è come verranno ripartiti questi costi ingenti di investimento, che peraltro sembrano ampiamente sottostimati.

Ricordiamo che già la Corte dei Conti, sez. centr. contr. Stato gestione, 15-06-2007, n. 12/Rel. dichiara come dalle risultanze dell'attività di controllo sulla gestione amministrativa e contabile delle risorse erogate per incentivare la realizzazione delle grandi opere inserite nel programma della legge obiettivo risulti evidente il vizio perdurante e genetico di gran parte delle attività realizzative che risiede nella scarsa cura delle progettazioni, con particolare riguardo a quelle generali oltre che la persistenza di situazioni in cui la concessione di contributi è stata fatta in assenza di una progettazione generale e **di una ricognizione delle opere già realizzate, oltre poi a rilevare** *le gravi carenze di registrazione ed illustrazione contabile che si saldano con le disfunzioni gestionali aumentandone le dimensioni* che impediscono una coerente lettura economica delle varie situazioni, sulla cui base adottare i necessari provvedimenti di autocorrezione da parte di soggetti pubblici e privati che operano per il raggiungimento degli obiettivi infrastrutturali.

7)Violazione dei vincoli a tutela dei beni storico artistico e della l.r. 61/85 ed eccesso di potere in relazione alla collocazione del tracciato dell'infrastruttura a ridosso di immobili vincolati.

I provvedimenti impugnati sono illegittimi in quanto, recependo acriticamente il progetto della società proponente, approvano la realizzazione di opere in prossimità di beni di rilevante valore vincolati dal Ministero dei beni culturali; che in molti altri casi, peraltro, la progettazione dell'opera dimostra una complessiva noncuranza dei valori propri del territorio, senza tener conto delle norme che impongono distanze di rispetto dai confini degli edifici vincolati e delle loro pertinenze e delle aree a parco.

8)Violazione dell'art. 42 e seguenti della Costituzione che tutela la proprietà e la piccola impresa.

L'impatto della grande opera – l'autostrada A12- che avrà su centinaia di piccole e vivaci aziende familiari incardinate su case sparse sul territorio interessato oltre che su moderne medie e grandi imprese agrarie di mercato, imprese tutte valorizzate da una fitta rete di cooperative (cantine ed oleifici sociali, ecc.) e basate su produzioni agricole e zootecniche di qualità tra le quali risultano particolarmente fiorenti quelle biologiche, muterà i contorni socio –economici oltre che ambientali delle aree.

Infatti, sia la valle dell'Osa-Albegna che quella del Fiora presentano “appoderamenti compatti”, con la grande maggioranza delle imprese – piccole, medie o grandi che siano – che da tempo hanno imboccato con decisione la via dell'agriturismo e di un'organizzazione di offerta integrata di servizi, con in primo luogo la vendita diretta ai numerosi ospiti e visitatori turistici di una parte non trascurabile dei loro prodotti.

E' quindi agevole immaginare, se non quantificare, la elevatissima consistenza dei danni paesistico ambientali e funzionali determinabili dalla frammentazione e lacerazione dei corpi aziendali, dall'effetto barriera e dall'inquinamento prodotti dall'intrusione del rilevato autostradale: danni assolutamente non calcolati dallo SIA, nonostante che siano destinati a mettere in crisi irreversibile l'intero sistema economico-produttivo locale, a costringerlo ad espellere numerosi posti di lavoro con ulteriori danni di deprezzamento patrimoniale arrecati dalla nuova infrastruttura.

L'autostrada,infatti, taglierebbe e sconvolgerebbe l'unicità sistemica dei parcellari agrari di centinaia di aziende, lambendo decine e decine di fabbricati rurali per lo più di interesse storico, compresi veri e propri monumenti della storia delle Maremme come il già castello poi centro di tenuta del Collecchio, La Barca, Villa Magrini, Casale del Brizzi, Palazzo del Chiarore, ecc.

Nel caso di percorso interno per la valle del torrente Radicata, verrebbe lambito il lato orientale delle colline orbetellane (rilievi I Fortetini e Colle del Romitorio con i resti dell'antico insediamento religioso) con intrusione nelle colline subito ad est del centro storico di Capalbio particolarmente ricche di sedi rurali e di coltivazioni di pregio che, indipendentemente dai possibili accorgimenti per limitare l'impatto, sarebbero gravemente danneggiate dall'intrusione del manufatto.

Nel caso di percorso costiero, l'autostrada percorrerebbe in posizione grosso modo centrale, a cielo aperto o con gallerie e viadotti, l'intero sistema delle basse colline calcaree orbetellane dominate dai Poggi della Rota e Spaccatoio (un'area fittamente coperta da boschi ed interessata da depressioni e altri fenomeni carsici con ricca biodiversità e importanti ecosistemi costituiti dai tipici laghetti), con separazione e frantumazione irreversibile della plaga collinare in due settori distinti.

9) Violazione della Direttiva del Consiglio Europeo del 14 giugno 1993 , 93/37/CEE che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori (GUL 199, pag. 54), ed in particolare degli artt. 3, n. 1, e 11, nn. 3, 6 e 7 ed in particolare degli artt. 3, n.1 e 11, nn. 3, 6 e 7 per l'affidamento della gestione e costruzione dell'autostrada alla S.A.T. SPA senza avere proceduto alla pubblicazione di un bando di gara, senza che ne ricorressero i presupposti.

Nonostante le numerose sospensioni del progetto autostradale Livorno – Civitavecchia dal 1990 in poi per non avere ottenuto il parere positivo di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente, è accaduto che a seguito di un accordo transattivo non solo ANAS ha versato alla SAT una somma complessiva di 172,15 miliardi di vecchie lire per ripianare un presunto disequilibrio economico e finanziario della società che sarebbe stato causato da tale sospensione, ma nello stesso accordo – **CHE DEVE RITENERSI NULLO CON INDEBITO ARRICCHIMENTO DELLA SAT E RICHIESTA DI RESTITUZIONE DELLE SOMME PERCEPITE SINE TITOLO**-veniva confermata la SAT spa come unica

titolare della concessione di costruzione e gestione della Livorno Civitavecchia. Addirittura anche la Corte dei Conti censurava tale scellerato patto “avendo ANAS assentito alla concessione senza il preventivo consenso dell’Autorità abilitato ad esprimersi sul tracciato autostradale, provvedendo AD UNA PROROGA SINO AL 2028 della durata della concessione.

Oltre , quindi, ad eccepire l’assoluta nullità degli accordi intercorsi tra ANAS e SAT per assoluta incompetenza e contrarietà a norme imperative e in primo luogo all’interesse pubblico, si contesta anche la palese violazione delle normative vigenti frutto della Direttiva Europea 93/37 che impongono la gara ad evidenza pubblica.

Tutto ciò premesso, si presenta:

ISTANZA DI ISTRUTTORIA

Si chiede a questo Collegio di ordinare alle Autorità in epigrafe e in particolare ad ANAS e SAT spa di esibire la documentazione relativa a:

- 1.Progetto Autostradale ANAS per rifacimento Aurelia vecchia con parere positivo del Ministero dell’Ambiente;
- 2.Accordo Transattivo ANAS – SAT spa del 10.06.1998 con avvenuto indebito versamento di lire 172,15 Mld;
- 3.Convenzione ANAS –SAT spa del 7 ottobre 1999.

PREVIA SOSPENSIVA

Del Verbale di Riunione del 18 dicembre con cui il C.I.P.E. ha deliberato l’*“Approvazione, con adozione di apposita delibera, con prescrizioni e raccomandazioni del progetto preliminare dell’autostrada A 12 tratta “Rosignano Marittima – Civitavecchia”, disponendo la variante di tracciato prescritta dalla Regione Lazio con delibera di Giunta n. 843/2008 e la rinnovazione della relativa procedura di VIA”, nonché della relativa Delibera, del Provvedimento della Regione Lazio approvato in data 18.11.2008 DG 843 -DG 843 - Legge 21 dicembre 2001 n.443 “Legge Obiettivo”. “Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia. Tratta Cecina (Rosignano Marittimo) – Civitavecchia, di tutti i*

provvedimenti di nulla osta di estremi ignoti, emessi e mai conosciuti posti in essere per autorizzare la realizzazione dei lavori - nonchè delle Delibere n. 71 e n. 95 emesse dal Comune di Tarquinia e del Comune di Montalto di Castro in data 21 ottobre 2008 con cui i rispettivi Consigli Comunali esprimono parere positivo allo svolgimento dei lavori.

PQM

Si insiste per l'accoglimento del ricorso nel merito, **PER L'ANNULLAMENTO DEI PROVVEDIMENTI IMPUGNATI:**

-Del Verbale di Riunione del 18 dicembre con cui il C.I.P.E. ha deliberato l' "Approvazione, con adozione di apposita delibera, con prescrizioni e raccomandazioni del progetto preliminare dell'autostrada A 12 tratta "Rosignano Marittima – Civitavecchia", disponendo la variante di tracciato prescritta dalla Regione Lazio con delibera di Giunta n. 843/2008 e la rinnovazione della relativa procedura di VIA",

-della Delibera della Regione Lazio approvata in data 18.11.2008 DG 843 -DG 843 -. Legge 21 dicembre 2001 n.443 "Legge Obiettivo". "Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia. Tratta Cecina (Rosignano Marittimo) – Civitavecchia,

-di tutti i provvedimenti di nulla osta di estremi ignoti, emessi e mai conosciuti posti in essere per autorizzare la realizzazione dei lavori - nonchè delle Delibere n. 71 e n. 95 emesse dal Comune di Tarquinia e del Comune di Montalto di Castro in data 21 ottobre 2008 con cui i rispettivi Consigli Comunali esprimono parere positivo allo svolgimento dei lavori.

--Per l'accertamento del diritto dei cittadini e del CODACONS alla restituzione delle somme indebitamente ricevute da S.A.T. spa dall'ANAS in data 10 giugno 1998 (e soltanto oggi reso noto) e pari a 172,15 Mld. di vecchie lire, oltre ad interessi maturati, a seguito di accordo transattivo nullo, contrario a norme imperative di legge e in ogni caso connotato da indebito arricchimento.

Con salvezza di spese ed onorari.

Roma, Lì 19/03/09

Avv. Prof. Carlo Rienzi

Avv. Mariacristina Tabano

RELATA DI NOTIFICA

Ad istanza del CODACONS e dell'avv.prof. Carlo Rienzi e dell'avv. Mariacristina Tabano ho notificato il sopra esteso atto a:

1.C.I.P.E. -Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, in persona del Presidente p.t.; c/o Avvocatura Generale dello Stato, via dei Portoghesi, n 12 -00186 Roma ;

2.Presidenza del Consiglio dei Ministri in persona del Presidente p.t ; c/o Avvocatura Generale dello Stato, via dei Portoghesi, n 12 -00186 Roma ;

3. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, in persona del Ministro p.t.; c/o Avvocatura Generale dello Stato, via dei Portoghesi, n 12 -00186 Roma ;

4. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro p.t.; c/o Avvocatura Generale dello Stato, via dei Portoghesi, n 12 -00186 Roma ;

5. Ministero Per i Beni e Le Attivita' Culturali, in persona del Ministro p.t.; c/o Avvocatura Generale dello Stato, via dei Portoghesi, n 12 -00186 Roma ;

6. REGIONE LAZIO in persona del Presidente p.t ; c/o Avvocatura Regionale via Marcantonio Colonna n. 27 – 00192 Roma;

7. REGIONE LAZIO in persona del Presidente p.t ; Via Rosa Raimondi Garibaldi n
7 - 00145 Roma;

8. COMUNE DI TARQUINA in persona del Sindaco p.t ; Piazza G. Matteotti, 6-
01016 VT;

9. COMUNE DI MONTALTO DI CASTRO in persona del Sindaco; P.zza Giacomo
Matteotti n. 11- 1014;

10.SOCIETA' S.A.T s.p.a. in persona del Presidente p.t.; C/O AUTOSTRADE SPA
Via A. BERGAMINI N. 50 – 00159 ROMA

11. A.N.A.S. in persona del Presidente p.t. ; Via Monzambano 10 – 00185 Roma ;

12. A.N.A.S in persona del Presidente p.t c/o Avvocatura Generale dello Stato, via dei Portoghesi, n 12 -00186 Roma ;

13.Porcura Regionale della Corte dei Conti – Regione Lazio - in persona del legale rapp.te p.t., Via Baiamonti, 25 -00195 Roma