



La Strada Statale Aurelia va adeguata da Livorno a Tarquinia **NO al mantenimento del progetto Autostradale SAT da Tarquinia ad Ansedonia**

Capalbio, 18 novembre 2017

Secondo l'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 presentato ad aprile 2017 dal Governo viene stabilito che per il **Corridoio Tirrenico Livorno Civitavecchia** 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 deve essere confrontato il progetto autostradale con il progetto di adeguamento della SS Aurelia in ordine all'utilità, ai costi ed all'accessibilità del territorio.

In relazione dunque alla *project review* in corso sul progetto di Autostrada della Maremma, decisa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e confermata nell'Allegato Infrastrutture 2017, in data 14 settembre 2017 presso la Regione Toscana, **ANAS S.P.A. ha presentato un primo studio di adeguamento della Strada Statale Aurelia.**

Lo studio presentato da ANAS in Regione ed alla presenza dei Sindaci interessati dal tracciato, rappresenta una prima ipotesi di adeguamento della SS1 Aurelia per la sua trasformazione in Superstrada, ai fini del superamento definitivo del progetto Autostradale SAT.

Ma dai contenuti diffusi in modo pubblico e secondo i documenti inviati ai sindaci coinvolti emerge che lo Studio presentato da ANAS riguarda il **solo tratto di Strada Statale 1 da Grosseto ad Ansedonia, mentre non riguarda il tratto Ansedonia-Tarquinia**, che allo stesso modo ha bisogno di essere adeguato.

Anzi, il tratto **Ansedonia-Capalbio** della SS1 contiene 12,5 km ancora totalmente a due corsie, rappresentando quindi il **tratto maggiormente critico ed insicuro di tutta la Strada Statale Aurelia** da Tarquinia a Rosignano. **Eppure su questo tratto - che dovrebbe avere la priorità per la messa in sicurezza da parte di ANAS - non è stato presentato**

alcuno studio e nessuna ipotesi di adeguamento della SS Aurelia.

Secondo quanto reso pubblico su Edilizia e Territorio del 30 ottobre 2017 (Il Sole 24ore) il Ministro Delrio ha comunicato alla regione Toscana che la ***“SAT realizzerebbe (con gare di lavori a terzi) i due lotti a prosecuzione dell’Autostrada (parte sud) dall’attuale punto finale di Tarquinia fino ad Ansedonia, e cioè i lotti 6B (Tarquinia-Pescia Romana) e 5A (Pescia-Ansedonia) già approvati dal Cipe nella progettazione definitiva del 2012, per un costo di 505 milioni di euro.”***

Mentre sulla **tratta centrale Ansedonia-Grosseto, sui lotti 5B e 4, sarà ANAS ad adeguare l’Aurelia**, senza pedaggio, per realizzare una superstrada con poche varianti, alcune complanari e l’eliminazione degli incroci a raso attuali. **Le prime stime parlano di un costo di 360 milioni di euro**, che sarebbero a carico di ANAS e MIT, rispetto ai 437 milioni del progetto SAT 2012.

A Nord di Grosseto fino a San Pietro in Palazzi **resta l’attuale Superstrada ANAS, senza pedaggio** e senza nuovi interventi.

Quindi queste informazioni confermano la strategia del MIT di procedere con un tratto di adeguamento della SS1 da Grosseto ad Ansedonia ed invece proseguire con il progetto Autostradale SAT da Ansedonia all’attuale barriera della A12 di Tarquinia.

Per completezza, deve essere citata la lettera che ANAS ha inviato al Sindaco di Capalbio in data 27/10/2017 in risposta ad una specifica richiesta del Sindaco Luigi Bellumori sulla mancata presentazione del progetto ANAS per il lotto 5A Ansedonia-Pescia Romana. ANAS informa il Sindaco che ***“a seguito di una specifica richiesta, ANAS si è attivata per sviluppare una proposta di project review per i lotti 2, 3, 4, 5B e 5A del progetto dell’attuale concessionario SAT, finalizzata a avviare un confronto utile con il territorio”***. In particolare per il lotto 5°, ANAS prevede un adeguamento della SS1 a strada di tipo B con una sezione complessiva di 22 metri (invece che i 24 dell’autostrada), senza pedaggio e senza barriere di esazione, il cui costo è stimato in 182 milioni di euro (quello del progetto SAT era di 225 Mln di euro).

Ma ANAS precisa anche di non avere al momento titolo giuridico per procedere alla progettazione data la vigente concessione alla SAT e che servirà una delibera Cipe per stabilire il nuovo ruolo di ANAS invece della Società SAT sulla tratta.

Ben si comprende dunque, che **ANAS è stata incaricata dal MIT di studiare anche il progetto di adeguamento della Statale Aurelia nel tratto del lotto 5A Ansedonia-Pescia Romana, ma che poi questo adeguamento non è stato mai presentato alla Regione Toscana ed ai sindaci nell’incontro del 14 settembre 2017**. Viceversa ANAS non è stata mai incaricata dal MIT di studiare l’adeguamento della Strada Statale Aurelia nel lotto 6B da Pescia Romana a Tarquinia.

Le Associazioni Ambientaliste chiedono invece di adeguare tutta la Statale Aurelia fino a Tarquinia

Le Associazioni Ambientaliste e Comitati - **FAI, Italia Nostra, Legambiente, WWF, Comitato per la bellezza, Terra di Maremma, Rete dei Comitati per la difesa del Territorio** – non condividono questa impostazione frammentata che punta ad allungare l’Autostrada SAT da Tarquinia ad Ansedonia e chiedono che la revisione del progetto sia integrale.

A questo scopo hanno scritto una **lettera al Ministro per le Infrastrutture e di Trasporti Graziano Delrio**, come Ministero vigilante su ANAS e sia come Struttura tecnica di

Missione che segue la *project review* dei progetti di opere strategiche ex Legge Obiettivo, in cui si chiede uno **studio ANAS della intera tratta SS1 da Grosseto a Tarquinia, con priorità di intervento e finanziamento per i tratti maggiormente critici ed insicuri a due corsie.**

Hanno anche coinvolto le competenti commissioni parlamentari perché intervengano su questa decisione e richiesto ad ANAS di predisporre uno Studio di adeguamento dell'intera tratta tra Grosseto-Tarquinia della Strada Statale Aurelia.

Le motivazioni che hanno indotto le Associazioni Ambientaliste a contestare lo “spezzatino” tra ANAS e SAT sono le seguenti:

- L'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 che ha richiesto la *project review* sul progetto autostradale SAT ha indicato il **“completamento itinerario Livorno-Civitavecchia” come ambito di revisione.** Quindi, se si confermasse la costruzione del nuovo tratto autostradale da Tarquinia ad Ansedonia non sarebbe stata rispettata questa indicazione, non sono stati resi noti gli studi per individuare “l'alternativa più sostenibile” e le motivazioni progettuali che hanno indotto la scelta mista ANAS/SAT.

- Il fatto che ANAS abbia dichiarato di aver avuto l'indicazione di effettuare la **revisione del progetto anche sul Lotto 5A e poi che questa non sia stata presentata** induce a pensare ad una scelta “politica” non supportata da motivazioni tecniche, che comunque non sono state rese pubbliche e poste al confronto con il territorio.

- Tra gli argomenti invocati dal MIT per il mantenimento del progetto SAT fino ad Ansedonia vi sarebbe il fatto che i progetti definitivi dei due lotti 6B e 5A sono stati già approvati con Delibera Cipe del 2012 e quindi sarebbe inutile sottoporli a *project review*. Va ricordato che **anche questi due lotti sono stati rivisti con nuove soluzioni progettuali nel 2014 e 2016 da parte di SAT-** come emerge chiaramente dalla Relazione di Inquadramento Generale prodotta da SAT nell'ambito della Procedura di VIA (Doc PCC 500) 2016/2017 - **e come non sia ancora conclusa da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la verifica di ottemperanza, a perfezionamento della Valutazione di Impatto Ambientale, sui Progetti definitivi dei Lotti 5A Ansedonia-Pescia R. e 6B Pescia R. – Tarquinia,** di complessivi 40 Km. Questo significa che **nemmeno questi due lotti possono ritenersi approvati e realizzabili** non avendo superato i progetti definitivi la verifica di ottemperanza e non avendo di conseguenza proceduto alla elaborazione del progetto esecutivo.

- **Non è stato mai presentato il Piano Economico e Finanziario degli interventi da parte di SAT e non è diventato operativo il protocollo d'intesa MIT/SAT/ASPI/Regioni del 13 maggio 2015.** Questo perché non sono mai stati approvati gli Atti Aggiuntivi alla Convenzione Unica, che comunque avranno efficacia con l'approvazione dei Decreti da parte dei Ministeri competenti. Questo non è accaduto sia per il contenzioso con Bruxelles sulla legittimità della concessione SAT, sugli appalti a gara ed altre clausole ad oggi non risolto e sia per la revisione del progetto in corso con la *project review*. **In pratica questo significa che non vi sono certezze di finanziamento da parte di SAT nemmeno sui due lotti 6B e 5A.**

• Come è noto in data **17 maggio 2017** la **Commissione Europea** ha deferito l'Italia alla **Corte di Giustizia Europea per la illegittimità della concessione SAT a suo tempo assicurata senza gara nel 2009**, con la violazione della direttiva 2004/18/CE, sui cui è stata prima aperta una procedura di infrazione che si era chiusa con gli impegni del Governo Italiano ad intervenire sulla durata e sull'obbligo di gara d'appalto del 100% delle opere. Impegni che non sono stati rispettati dal Governo Italiano, su cui è stata riaperta la procedura d'infrazione nel 2014, poi a seguito delle risposte insufficienti da parte dell'Italia, adesso è stata deferita alla Corte di Giustizia. **Questo significa che l'attuale concessione SAT è ampiamente incerta e sotto giudizio UE: quindi SAT non è in grado in questo momento di assumersi impegni per investimenti nemmeno per i due lotti 6B e 5A.**

CONCLUSIONI

- **Per queste tutte queste ragioni e motivazioni, le Associazioni Ambientaliste chiedono di puntare sul progetto di adeguamento dell'Aurelia SS1 da Grosseto a Tarquinia.**
- **Di revocare con delibera Cipe l'affidamento in concessione a SAT e di trasferirlo ad ANAS quale soggetto aggiudicatore, in modo che sia legittimata ad intervenire sulla risistemazione e messa in sicurezza dei tratti più pericolosi della Strada Statale 1 Aurelia.**
- **Di destinare in modo progressivo le risorse pubbliche disponibili (fondo MIT e risorse ANAS) ai tratti maggiormente pericolosi, come quelli a due corsie del territorio capalbiese.**