



**Osservazioni ai Progetti definitivi e ai SIA del
“Completamento A12 Cecina – Civitavecchia -
Tratto Grosseto Sud – Ansedonia, Lotto 4 e 5B”
ai sensi dell’art. 216, commi 3 e 27 del decreto legislativo n. 50/2016**

Roma, 3 febbraio 2017

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

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

Indice

Capitolo 1

Premessa su aspetti normativi e procedurali pag. 4

Capitolo 2 – Quadri di riferimento progettuale

2.1 Il Quadro di riferimento progettuale ed i suoi errori pag. 13

2.2 L'assenza del PEF e i costi dell'opera pag. 22

2.3 Studi di traffico e Analisi Costi-Benefici pag. 28

2.4 La procedura d'infrazione della UE sulla concessione SAT pag. 37

Capitolo 3 – Quadri di riferimento programmatico

La pianificazione paesaggistica e il progetto di autostrada pag. 42

Capitolo 4 – Quadri di riferimento ambientale

4.1 La carenza dello Studio di Impatto Ambientale pag. 48

4.2 La mancanza della Valutazione di Incidenza pag. 51

4.3 Il progetto SAT e il Piano del Parco della Maremma pag. 60

4.4 L'elusione della valutazione degli impatti sulla Rete ecologica pag. 63

4.5 La sottovalutazione del rischio idrogeologico pag. 67

Capitolo 1

Premessa su aspetti normativi e procedurali

Le presenti Osservazioni, trasmesse nei termini di legge, secondo quanto indicato nel sito WEB del Ministero dell'Ambiente (che indica la scadenza del 4/2/2017) riguardano la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) **ai sensi dell'art. 216, commi 3 e 27 del decreto legislativo n. 50/2016**, sul Progetto Definitivo e sui relativi studi di impatto ambientale elaborati da SAT SpA relativi al **“Completamento A12 Cecina – Civitavecchia - Tratto Grosseto Sud – Ansedonia, Lotto 4 e 5B”**, di cui all'Avviso al pubblico dell'1 dicembre 2016.

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

Per il contrasto con le norme di legge e le procedure qui di seguito evidenziate, per tutte le carenze, lacune e omissioni illustrate nelle presenti Osservazioni con riguardo ai Quadri Programmatici, Progettuali e Ambientali si chiede agli organismi competenti una valutazione con esito negativo sulla compatibilità ambientale dei Progetti Definitivi dei Lotti 4 e 5B elaborati da SAT e il conseguente ritiro dei Progetti Definitivi presentati.

Considerazioni normativo-procedurali nel merito

1.1 Frammentazione dell'opera e della valutazione cumulativa degli impatti

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

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

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

E' invece dapprima con la procedura di VIA sui Lotti 1 e 6A e poi con quella sui Lotti 2, 3, 5A, 6B del 2011 che il pubblico apprende della frammentazione in Lotti. Frammentazione che viene definitivamente giustificata a posteriori con la **Delibera CIPE n. 85/2012** di approvazione dei PD dei Lotti 2, 3, 5° e 6B che, come si legge a pagina 12 della GU – Serie generale del 17/12/2012 in

cui si informa il pubblico che *la citata autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia (206) chilometri risulta suddivisa nei seguenti Lotti: Lotto 1 Rosignano-S.Pietro; Lotto 2 S. Pietro Palazzi-Scarlino, Lotto 3 Scarlino-Grosseto Sud, Lotto 7 Bretella di Piombino, Lotto 4 Grosseto-Fonteblanda, Lotto 5B Fonteblanda-Ansedonia, Lotto 5A Ansedonia-Pescia R., Lotto 6A Tarquinia-Civitavecchia.*

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

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

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

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

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

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

1. sia cambiato il sistema di pedaggiamento adottato sull'intera infrastruttura, che secondo la Delibera CIPE n. 86/2013 *prevede su tutto il tracciato Rosignano-Civitavecchia un modello di portali free-flow multilane installati in itinere tra uno svincolo e il successivo, a integrazione di*

puntuali barriere a una distanza media di 40-50 km (Delibera CIPE n. 85/2012, pag. 13 della GU – Serie Generale del 27/12/2012);

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

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

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

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

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

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

Ebbene secondo le pronunce del Collegio di ultima istanza, *"... l'art. 5, c. 1, lett. c) D.lgs. n. 152/2006 restituisce invero un concetto di impatto ambientale che, per sua natura, appare insuscettibile di analisi frazionata. Logica conseguenza di questo approccio alla nozione di impatto ambientale appare l'obbligo, per l'imprenditore, di evidenziare gli interventi connessi, complementari o a servizio di quello proposto - così come prescritto dall'art 3, comma 2 lettera b) n.2 del DPCM 27 dicembre 1988-perché solo così è possibile una verifica illuminante ed esaustiva*

della incidenza ambientale di un progetto complesso. Ciò significa che, pur a fronte di una pluralità di procedimenti amministrativi messi in moto dall'imprenditore, l'organo preposto a compiere la valutazione di impatto ambientale ha il preciso dovere di operarne la *reductio ad unitatem*, specie in presenza di elementi sintomatici della unicità di intervento." (Consiglio Stato, sez. V, 16 giugno 2009, n. 3849 e da ultimo TAR Puglia, Lecce, Sez. I - 14 luglio 2011, n. 1341)

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

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

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

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

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

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

1.2 Assenza del confronto tra le alternative

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

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

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

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

1.3 La mancata Valutazione di Incidenza

Bisogna innanzitutto rilevare come la frammentazione per Lotti del PD dell'intera opera condizioni anche la lettura complessiva degli impatti dell'opera sulla Rete Natura 2000, contenuta nelle c.d. Valutazioni di Incidenza, che in realtà come vedremo di riducono a semplici *Screening*, elaborate dal proponente e redatte anch'esse per Lotti.

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

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

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

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

1.4 Mancata pubblicazione del Piano Economico Finanziario

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si aggiunga che i dati attuali di traffico sulla SS1 Aurelia (**19.900 veicoli teorici giornalieri medi VGTM**) e attesi rispettivamente sui Lotti 4 e 5B (**Lotto 4: 17.584 veicoli/giorno in media all'anno 2040; Lotto 5B: 22.058 veicoli/giorno in media all'anno 2040**), veramente modesti non consentono in alcun modo di ripagare la realizzazione e gestione di un'infrastruttura autostradale, il che può indurre la concessionaria a "scaricare", applicando *erga omnes* costose tariffe, la remunerazione degli investimenti e il costo dei servizi effettuati, nell'ambito di una concessione che è stata comunque prorogata sino al 2043.

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

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

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

Infatti, l'**articolo 4, comma 134 della Legge Finanziaria 2004 (l. n. 350/2003)**, stabilisce che: "*Per le infrastrutture di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (...) che presentano un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione dell'opera stessa, la richiesta di assegnazione di risorse*

al CIPE deve essere accompagnata da una analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario che indichi le risorse utilizzabili per la realizzazione e i proventi derivanti dall'opera. Il CIPE assegna le risorse finanziarie (...), nella misura prevista dal piano economico-finanziario così come approvato unitamente al progetto preliminare, e individua, contestualmente, i soggetti autorizzati a contrarre i mutui o altra forma tecnica di finanziamento.”

Le informazioni ufficiali relative al costo complessivo dell'opera sinora in possesso del pubblico, come ricordato più sopra, sono comunque quelle riportate nella **Delibera CIPE n. 85/2012, pag. 12 della GU del 27/12/2012**, in cui si stabilisce di un **costo di circa 2 miliardi di euro a carico di SAT** e un *valore di subentro pressoché nullo*, prescrizioni a cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiesto di attenersi.

In occasione della pubblicazione del PD dei due Lotti 4 e 5B sul sito WEB di SAT viene ricordato che nel rispetto degli impegni assunti con il Protocollo d'Intesa tra il MIT, le Regioni Lazio e Toscana, Autostrade per l'Italia e SAT il Protocollo di Intesa (allegato alla **DGR della Toscana n. 734 del 15/7/2015**), nelle more della sottoscrizione ed approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, la stessa SAT si è impegnata a rivedere i costi della tratta Ansedonia - Grosseto Sud (Lotti 5B e 4), nonché quelli della tratta Tarquinia-Ansedonia (Lotti 6B e 5A).

Ma ad oggi non si conoscono i contenuti del PEF in dettaglio che sono alla base dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e quindi non si ha alcuna certezza che SAT possa far fronte agli impegni assunti nei confronti del Governo e della Regione Toscana.

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

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

Capitolo 2
Quadri di riferimento progettuale

Capitolo 2

2.1 Il Quadro di riferimento progettuale ed i suoi errori

2.1.1 Politica delle infrastrutture non aggiornata e mancanza di confronto con le alternative

Nello Studio di Impatto Ambientale è inserita una Relazione sul Quadro di Riferimento Progettuale: per il Lotto 5B è il documento SUA0200 e per il Lotto 4 è SUA0100. Anche la Sintesi non tecnica dei due Lotti è stata analizzata per verificare la congruità del progetto. (documenti SUA0400-1 e SUA0400). Si tratta di relazioni che spiegano l'inquadramento dell'intervento autostradale, la verifica con la pianificazione esistente e le ipotesi alternative scartate.

In poche righe viene spiegato come l'intervento sia necessario a livello nazionale per connettere a Nord con le autostrade esistenti verso Parma Verona Brennero, verso Genova, Ventimiglia, Torino ed Aosta e verso sud verso Roma, Latina, Napoli, Reggio Calabria. E senza nessuna motivazione si indica la necessità di un collegamento autostradale.

Anzi il quadro di infrastrutture autostradali che viene proposto è certamente superato, così come appare anche nella descrizione sugli Studi di Traffico. Ricordiamo infatti che il Tevere Parma Verona non verrà completato perché al momento sarebbe stata decisa la realizzazione di un solo Lotto di 15 km invece degli 80 km complessivi per arrivare a Verona.

Analoga decisione è relativa anche alla grande autostrada Orte Mestre, abbandonata dal Governo per un più ragionevole adeguamento in sede e messa in sicurezza da parte di ANAS della E45 Orte-Cesena e della E55 Ravenna-Venezia. Inoltre quando si insiste nel voler proporre il corridoio tirrenico come alternativo all'Autostrada A1 Roma-Bologna-Milano ci si dimentica che nel 2016 è entrata in funzione la Variante di Valico Bologna Firenze e che ingenti lavori sono in corso intorno al nodo autostradale di Firenze. Anche questo avrà certamente riflessi sui comportamenti degli utenti e delle imprese in termini di spostamenti e dati di traffico.

Così come ormai diversi studi hanno dimostrato che la realizzazione dell'Alta Velocità Torino-Milano-Roma-Napoli ha ridimensionato il traffico autostradale per i veicoli del passeggeri nella media e lunga distanza, che quindi ha recuperato capacità, mentre le strozzature sono sempre intorno alle aree urbane congestionate.

Il fatto di non aver valutato nel documento SAT i cambiamenti in corso riguardo alla mobilità di passeggeri e merci, senza indicare scenari di contesto adeguati alle scelte odierne sia infrastrutturali che di servizio, conferma il limite di tutto il progetto autostradale: deve essere realizzato perché è stato deciso nel 1982!

La mancanza di confronto con l'alternativa di adeguamento della SS1 Aurelia

Al capitolo 2.1.1 si descrive il quadro della situazione senza intervento (alternativa 0), con una breve storia della strada consolare SS1 fino ad oggi dove la strada non è stata adeguata ed alterna tratti a quattro corsie con tratti a due quindi risultando molto pericolosa per la sicurezza e con carenze funzionali.

“Pertanto – si conclude- non è perseguibile l’opzione zero”. Solo con queste parole e motivazioni si esclude ogni altra opzione e soluzione alternativa, come l’adeguamento e la messa in sicurezza della SS1 Aurelia.

Quindi, si motiva come il progetto definitivo oggetto della procedura di VIA del Lotto 4 e 5B derivi dal Protocollo d’intesa del 13 maggio 2015 SAT/ASPI/MIT/Regioni che ha richiesto di utilizzare al massimo il tracciato della SS1 Aurelia e l’affiancamento alla ferrovia nel tratto Sud Grosseto Tarquinia, con l’obiettivo dichiarato di risparmiare risorse economiche per l’investimento e limitare il consumo di suolo. Nessun intervento autostradale viene invece previsto nel tratto a nord da Grosseto verso Rosignano (San Pietro in Palazzi) ma si utilizzerà la superstrada SS1 esistente con lievi adeguamenti. A dimostrazione che una superstrada a quattro corsie è sufficiente a risolvere i problemi di collegamento Nord Sud del Corridoio Tirrenico.

Il nuovo progetto utilizza un sistema definito “aperto” con Barriere di esazione, abbandonando il precedente sistema free flow. In realtà il progetto autostradale prevede pochi svincoli di ingresso ed uscita, lo scarso adeguamento della viabilità locale e delle complanari, costringendo di fatto gli utenti ad utilizzare l’infrastruttura a pagamento per far quadrare i conti, e/o ad utilizzare con gravi difficoltà e chilometri aggiuntivi la viabilità locale.

Era decisamente meglio il precedente sistema di pedaggio *free flow* che consente - grazie alle nuove tecnologie di pagamento online e geolocalizzazione - di selezionare i traffici paganti e non, senza dover chiudere il sistema con barriere, complanari e svincoli. In questo caso sarebbe stato molto più semplice selezionare i flussi dei residenti e delle imprese locali ed esentarle dal pedaggio, senza dover creare un sistema “chiuso” di accesso ed uscita, come di fatto è il progetto proposto adesso.

E’ certamente vero che rispetto ad altri tracciati presentati da SAT in passato completamente in variante ed interni - duramente contestati dalle associazioni ambientaliste per il forte impatto ambientale e consumo di suolo a fronte di scarsa utilità - il progetto che viene oggi proposto riduce il consumo di suolo e tende ad affiancarsi ad infrastrutture esistenti.

Ma, facciamo notare che nel tratto Fonteblanda-Orbetello è comunque completamente in variante, che se il tracciato sottrae all’uso quotidiano la SS1 Aurelia attuale che pur con i suoi limiti è la spina della mobilità di queste zone costringendo ad intasare la viabilità locale, restano irrisolti problemi di accessibilità e mobilità di questo territorio, a vantaggio di una media e lunga percorrenza in realtà assai scarsa e comunque da non incentivare.

E del resto è profondamente scorretto addurre motivi di sicurezza stradale per invocare la realizzare dell’Autostrada: la messa in sicurezza dei punti pericolosi e l’adeguamento della SS1 a superstrada anche nel tratto sud sarebbe un elemento più che sufficiente per migliorare la sicurezza degli utenti. Quindi continuiamo a ritenere che la situazione della SS1 attuale andrebbe confrontata non solo con l’intervento autostradale proposto ma in alternativa con l’adeguamento e messa in sicurezza con caratteristiche superstradali della SS1 da parte di ANAS.

Il Corridoio Tirrenico non è tra le opere prioritarie della legge Obiettivo.

Nella Sintesi non tecnica allegata al SIA (SUA400 e SUA400-1) dei due Lotti 4 e 5B si fa il punto della pianificazione ai vari livelli, regionale, provinciale e comunale, nonché nella pianificazione di settore, per dimostrare come il progetto autostradale sia previsto da tutti i piani vigenti.

Per la parte trasporti a livello nazionale vien richiamato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, che individua “un insieme di corridoi plurimodali” su cui insistono i principali collegamenti internazionali e nazionali di lunga distanza. In questo contesto il “completamento autostradale tra Livorno e Civitavecchia rappresenta il completamento del corridoio tirrenico.” E si

scrive inoltre che il “Piano inserisce l’Autostrada A12 nella rete nazionale delle strade di grande comunicazione”.

Senza dubbio il progetto autostradale Livorno-Civitavecchia di SAT viene da lontano, dal Piano Decennale di Grande Viabilità e Comunicazione del 1982, anche se la stessa norma prevedeva anche l’adeguamento della SS1 Aurelia assegnando le risorse ad Anas per il completamento del tratto Grosseto-Livorno (in effetti realizzato).

Dopo la bocciatura del primo progetto SAT con tracciato interno nel 1990 da parte del Ministero per l’Ambiente con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale si torna a parlare del progetto verso la fine degli anni 90, quando confrontando le alternative il Governo Amato decide di puntare all’adeguamento dell’Aurelia affidandone il compito ad ANAS nel 2000.

Quando a marzo 2001 viene approvato il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, pur essendo inserito il completamento del corridoio tirrenico tra le infrastrutture da realizzare, il progetto che era stato deciso era l’adeguamento della SS1 e non il tracciato autostradale.

Ma nel 2001 con l’approvazione della legge Obiettivo da parte del nuovo Governo, viene accantonato il progetto ANAS ed il Governo Berlusconi punta di nuovo sul progetto autostradale.

Da quello derivano le varie ipotesi di tracciato (interno, misto, affiancato all’Aurelia) che portano all’approvazione del progetto nel 2009 da parte del Cipe. Un progetto però ancora modificato nel 2011 e di nuovo cambiato con il protocollo d’intesa del 2015 da cui scaturisce il tracciato odierno per il tratto sud Grosseto-Capalbio-Tarquini.

La legge Obiettivo stabilisce che la lista delle opere che verrà individuata costituisce variante automatica del PGTL del 2001 e nella lista viene inserita anche l’Autostrada Livorno Civitavecchia.

Ma il crescere a dismisura della lista e dei costi delle opere della legge Obiettivo impone ad un certo punto, nel 2015 e nel 2016, la necessità di una selezione delle opere con una individuazione delle priorità, che il Governo Renzi presenta con l’Allegato Infrastrutture al DEF 2015 e 2016. Non più il solito ed esteso Piano di Infrastrutture Strategiche (PIS) previsto dalla legge Obiettivo, ma un documento di “Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica” che configura la nuova politica del Ministro Graziano Delrio per la mobilità e le reti. Il documento contiene in Appendice anche la “lista delle 25 opere prioritarie” - già in corso di realizzazione, approvate o in progetto secondo le procedure della legge Obiettivo. **Tra queste 25 opere prioritarie non è indicata l’autostrada Livorno-Civitavecchia.**

Inoltre si deve tener conto del nuovo Codice Appalti entrato in funzione il 19 aprile 2016, che cancella le semplificazioni della legge Obiettivo 443 del 2001 e la logica delle liste di opere.

Nel nuovo Codice appalti la programmazione delle infrastrutture viene demandata a due strumenti fondamentali: l’aggiornamento del **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** che deve indicare le politiche, gli obiettivi e gli strumenti, che motivano la scelta delle opere, da aggiornare ogni tre anni. Dovrà essere predisposta la prima versione

Il secondo strumento è il **Documento Pluriennale di programmazione (DPP)** che deve integrare tutti i programmi esistenti nelle opere pubbliche – RFI, ANAS, Porti, Aeroporti, reti urbane, Concessionarie Autostradali - con coerenza secondo i principi del DgIS 228 del 2011 e mai applicato. Il primo DPP dovrà essere predisposto entro aprile 2017, al cui fine sono state adottate dal MIT e Cipe le Linee Guida.

A questo strumenti se ne aggiunge un terzo, la *project review*, per rivedere le opere non ancora avviate ma già decise o in corsa con le procedure della legge Obiettivo, per cercare di ridimensionare gli interventi sulla base del calo della domanda di traffico e di una strategia che metta in evidenza la sostenibilità ambientale ed economica degli interventi.

Quindi, il documento SAT relativo al SIA Sintesi non tecnica non è aggiornato sulla base dei documenti e delle norme attuali dove:

- l'autostrada Livorno Civitavecchia non è tra le 25 opere prioritarie proposte dal Governo
- non tiene conto che secondo il nuovo Codice appalti - legge 50/2016 – dovrà essere predisposto un Documento Pluriennale di programmazione di integrazione e selezione delle opere (previsione aprile 2017)
- dovrà essere aggiornato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica con obiettivi di sostenibilità ambientale, di innovazione tecnologica, di priorità alle reti urbane, di sviluppo del trasporto merci via mare e su ferro. (previsione dicembre 2017)
- dovrà essere attuata una revisione dei progetti (project review) per adeguarli alle mutate condizioni di traffico e territoriali. Una revisione che potrebbe - e dovrebbe secondo l'opinione delle presenti associazioni ambientaliste - essere applicata anche al progetto autostradale SAT Grosseto Tarquinia

Ne consegue che il progetto SAT si riferisce alla programmazione del passato mentre sarebbe opportuno attendere le determinazioni dei nuovi strumenti di pianificazione e decisione definiti dalle nuove norme come il DPP, la *project review* e l'aggiornamento del Piano generale dei Trasporti e della Logistica.

Non si prendono in considerazione interventi verso la mobilità sostenibile

Infine, nelle valutazioni e nei documenti che confrontano alternative, dati di traffico e mobilità del futuro non sono mai inseriti elementi di politica ed innovazione nei trasporti che dovrebbero e potrebbero essere presi in considerazione per fare le scelte più adeguate per il futuro.

Nei vari documenti strategici del SIA si ragiona esclusivamente sulla crescita del traffico stradale e autostradale come prospettiva e come soluzione sia a livello locale, che a livello nazionale ed internazionale, senza considerare un contesto che sta fortemente cambiando e che richiede strategie profondamente diverse anche lungo la fascia costiera interessata dal progetto:

- in primo luogo il potenziamento del servizio ferroviario come reale alternativa per il traffico passeggeri e merci. Nell'area interessata dal progetto, al contrario, procedono ancora tagli ai servizi sulla linea Roma-Genova, mentre l'attuale livello del servizio locale è inadeguato alla domanda (orari basse frequenze, affollamento, scarsa politica estiva quando il picco di turisti aumenta, chiusura della stazione di Alberese a ridosso del Parco della Maremma).
- Manca una strategia per promuovere l'intermodalità: treno+auto (anche in sharing), treno+bus, treno+bici. La scarsa qualità degli spazi di stazione per l'attesa e per il posteggio dei veicoli di ogni tipologia scoraggia ulteriormente qualsiasi forma di intermodalità.
- Manca l'integrazione con il trasporto bus e la riorganizzazione verso le aree interne nei percorsi da e verso le stazioni e in quelli verso i principali luoghi di attrazione. Una

riorganizzazione capace di offrire soluzioni per la domanda di mobilità sia dei residenti che dei turisti.

- è del tutto trascurata la crescita della mobilità ciclistica e della mobilità dolce (cammini e ferrovie turistiche), che dovrebbe invece essere considerata una soluzione da incentivare. In particolare andrebbero promosse le ciclovie turistiche, come ad esempio la proposta di Ciclovia Tirrenica avanzata di Fiab e Legambiente (parte della rete Bicalia e rete Eurovelo), realizzata in modo da avvicinare le bellezze, i borghi, la natura, le città principali, i centri turistici marini e termali, creando reti di connessioni con le aree interne della Maremma. Ma anche nelle città e nei territori andrebbero realizzate reti ciclabili in grado di servire i residenti sulle brevi distanze, in sicurezza e con miglioramento dell'accessibilità.
- Per il trasporto delle merci occorre incentivare il cabotaggio costiero ed il trasporto ferroviario - come fanno anche i recenti incentivi "*ferrobonus ed il marebonus*" proposti dal Governo ed approvati dal Parlamento, in modo da ridurre in prospettiva la crescita del trasporto su gomma su strade ed autostrade

2.1.2 Gli errori di una soluzione autostradale che cancella svincoli e collegamenti territoriali

La realizzazione dell'Autostrada Tirrenica in base al progetto presentato da SAT a dicembre 2016 ed oggetto della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale genererà notevoli criticità per il territorio interessato dei comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio.

Il progetto, infatti, appare chiaramente concepito per minimizzare i costi di realizzazione e massimizzare gli introiti dei pedaggi, risultando così totalmente incompatibile con le caratteristiche ambientali ed economiche del territorio e controproducente per il suo modello di sviluppo, che è basato prevalentemente sul settore agroalimentare e sul turismo. La Maremma, infatti, si sta imponendo come una meta privilegiata per il turismo di qualità e basa i suoi punti di forza su peculiarità ambientali uniche a livello nazionale e su produzioni agroalimentari d'eccellenza che, insieme, fanno di questo territorio un luogo ideale per il turismo slow, il benessere e gli stili di vita sostenibili.

La realizzazione dell'autostrada risulta ancor più paradossale se si considerano gli stessi numeri relativi ai flussi di traffico riportati negli studi progettuali (peraltro molto approssimativi), i quali non giustificano affatto l'infrastruttura. Inoltre, anche se non vi è dubbio che l'attuale soluzione sia di gran lunga la meno impattante sull'ambiente e sul paesaggio rispetto ai precedenti e devastanti progetti, che in passato interessavano le colline interne di Manciano, Magliano in Toscana e Scansano, sorgono comunque altre rilevanti problematiche ambientali che dovranno essere affrontate.

Tracciato autostradale e riduzione degli svincoli

Si evidenzia innanzi tutto che la realizzazione dell'autostrada, sovrapponendosi per la quasi totalità del percorso all'attuale tracciato della S.S. 1 Aurelia renderà di fatto privata e soggetta a un elevato pedaggio quella che ad oggi è una strada pubblica e gratuita, senza al contempo garantire una viabilità alternativa all'altezza delle esigenze del territorio.

Il progetto, inoltre, prevede la chiusura di molti svincoli, riducendoli, in quasi 57 km di percorso, a 5 (Capalbio, Ansedonia, Albinia, Fonteblanda, Grosseto Sud), più due svincoli parziali (Orbetello

Scalo e Alberese Stazione). In molti casi, le chiusure riguarderanno incroci a raso di strade secondarie e poderali, oggettivamente pericolosi; in molti altri casi, però, si tratta di svincoli fondamentali per la viabilità locale. Ad esempio, è prevista la cancellazione degli importanti svincoli di **Montiano**, **Rispescia**, **La Torba**, **Capalbio Scalo**, **Chiarone**, oltre al ridimensionamento degli svincoli di **Alberese Stazione** e **Orbetello Scalo**, dove sarà possibile immettersi in autostrada solo andando in direzione sud e uscire solo se provenienti da sud.

La riduzione del numero degli svincoli, collegata all'assenza di una viabilità alternativa sufficientemente valida, creerà forti problemi sia alla viabilità locale sia ai flussi di traffico legati al turismo. Particolarmente complesso risulterà raggiungere due aree fortemente attrattive dal punto di vista turistico: il **Parco della Maremma** e l'**Oasi di Burano**.

Grave sarebbe poi la situazione del tratto tra Grosseto Sud e Fonteblanda, lungo quasi 20 km, dove sarà presente solo lo svincolo, peraltro parziale, come abbiamo già detto, di Alberese Stazione. Similmente, l'importante svincolo di Orbetello Scalo sarà ridotto, per cui, se dal capoluogo lagunare si vorrà imboccare l'autostrada in direzione nord occorrerà dirigersi ad Albinia o ad Ansedonia.

Alcune situazioni rischierebbero di essere addirittura ridicole. Si pensi al caso di un turista che voglia raggiungere, provenendo da nord (Pisa o Siena, per esempio), il Parco della Maremma. Attualmente basta uscire a Rispescia e proseguire per Alberese. Ma con il nuovo progetto, questo ipotetico turista dovrebbe pagare il pedaggio presso la barriera di esazione di Grosseto Sud (pedaggio di circa 4 euro, relativo al percorso Grosseto Sud-Fonteblanda), per poi dover uscire solo poche decine di metri dopo e imboccare una complanare stretta, trafficata, tortuosa per raggiungere finalmente Rispescia. Risultato: il tratto Grosseto Sud-Rispescia sarà percorso con un tempo doppio e al costo di circa 4 euro. Una vera follia.

Viabilità alternativa insufficiente

In considerazione del fatto che l'infrastruttura sarà in gran parte realizzata sulla sede dell'attuale Aurelia, la viabilità alternativa ipotizzata dal progetto è assolutamente inadeguata e insufficiente a soddisfare le esigenze del traffico locale. Pertanto, il traffico locale, che attualmente sfrutta l'Aurelia, sarà costretto a riversarsi sulle complanari. Quest'ultime risultano essere frutto di un collage di stradine già esistenti, connesse tra loro tramite percorsi tortuosi e intervallati da continui incroci a raso.

La larghezza della carreggiata sarà inoltre estremamente ridotta ed insufficiente ad ospitare flussi composti da: traffico locale, mezzi agricoli, turisti, mezzi pubblici, ecc. In alcuni casi, come nella zona di **Capalbio**, le complanari non verranno addirittura realizzate, demandando la viabilità alternativa alle strade esistenti, cioè la *Litoranea* e la *Pedemontana*, due strade provinciali con una carreggiata di circa 5 metri.

Nel caso della viabilità alternativa ipotizzata da **Grosseto Sud** a **Rispescia**, oltre alla ristrettezza della carreggiata ed alla discontinuità del tracciato, che risulta essere molto tortuoso, si sottolinea che gran parte del percorso attraversa, nella zona denominata Pratini Bassi, **aree classificate con classe di pericolosità idraulica 3 e, soprattutto, 4 (vedasi Carta della pericolosità idraulica, Regolamento Urbanistico del Comune di Grosseto, adottato con Delibera del C.C. n. 72 del 28.03.2011).**

Si tratta di aree già interessate da recentissime piene del Fiume Ombrone (come quella del 25 agosto 2015). Considerato che le frazioni a sud del Comune di Grosseto (zona di Rispecchia e Alberese) sarebbero raggiungibili dal capoluogo solo attraverso la viabilità alternativa suddetta, dato che l'autostrada non prevede svincoli da Grosseto Sud fino a Fonteblanda, un'alluvione del Fiume Ombrone le isolerebbe totalmente, precludendo anche l'accesso ai mezzi di soccorso. Stesso problema si porrebbe anche per raggiungere il territorio del Comune di Magliano in Toscana.

Esempio 1: attualmente, chi vuole raggiungere l'oasi di Burano o la spiaggia di Capalbio venendo da Roma esce dall'Aurelia a Capalbio Scalo. Con l'autostrada sarà costretto a uscire a Capalbio (dopo aver pagato il pedaggio di circa 4 euro poche centinaia di metri prima relativo all'intero percorso Capalbio – Fonteblanda!), andare verso l'interno in direzione Capalbio, imboccare la Pedemontana in direzione nord, prendere lo svincolo per Capalbio Scalo

Esempio 2: Attualmente per raggiungere il Parco della Maremma venendo da sud si hanno due uscite (Alberese e Rispecchia) e viceversa da nord, che permettono la fruizione dell'area protetta e agli spostamenti per chi vi abita e vi lavora. Con il progetto l'unica possibilità di arrivare all'interno del territorio compreso nell'area protetta sarebbe utilizzando la strada prevista come mobilità secondaria che risulta assolutamente insufficiente ed in contrasto con quanto previsto dalla delibera GR n°916 del 04 novembre 2013. L'unico svincolo previsto da progetto risulta quello di Alberese, utilizzabile solo come uscita autostradale per chi proviene da Sud, o come ingresso in autostrada ma solo in direzione Sud. Da nord invece l'unico accesso è attraverso "Pratini bassi", con una viabilità secondaria insufficiente sia per la sicurezza (la larghezza del nastro stradale va da un massimo di 7 metri sino a ridursi a 5 metri per strade a doppio senso di circolazione) con evidenti problemi di scambio tra auto private, mezzi pesanti e agricoli ed autobus, creando un enorme disagio per tutte le aziende che vi operano, i cittadini che vi abitano e vi lavorano, i turisti che lo frequentano.

Impatto sui centri abitati

La sovrapposizione dell'autostrada al tracciato dell'attuale Aurelia inciderà in modo pesante su alcuni importanti centri urbani ed in particolare:

1. sulla frazione di **Orbetello Scalo** dove va segnalata l'incidenza sull'attigua area artigianale e l'interclusione della zona est della frazione chiusa tra la ferrovia, la Strada Provinciale 161 e la nuova Autostrada con muro avente lunghezza di 540 metri e altezza fuori terra di oltre 6 metri, dal forte impatto visivo e privo di opere di mitigazione.
2. Sull'insediamento artigianale e industriale di **Topaie** e su quello abitativo di **Case Brancazzi**.
3. Sulla frazione di **Albinia**, che risulterebbe ingabbiata tra l'attuale Aurelia (che diverrebbe complanare) e il tracciato autostradale in variante con importanti conseguenze sia in termini di inquinamento (acustico ed atmosferico) che precludendo qualsiasi futuro sviluppo sia urbanistico, turistico (in prossimità dello svincolo insistono numerosi agriturismi) che artigianale dell'area (vedi PTC: Grande ambito produttivo della zona sud della provincia); Inoltre, particolarmente importante – e per questo trattata in un capitolo a parte e qui solo

accennata – è l'incidenza che l'autostrada avrebbe sugli interventi di mitigazione del rischio idraulico previsti per la messa in sicurezza del centro abitato di Albinia.

4. Sulla frazione di **Fonteblanda** dove l'autostrada causerà la netta separazione tra zona produttiva a servizio del porto di Talamone e il centro abitato;
5. Sulla frazione di **Rispescia** sia per gli effetti diretti del passaggio prossimo dell'autostrada, sia per quelli derivanti dalla assenza di uno svincolo che in particolare causerà importanti disservizi per l'inadeguatezza della complanare, unica soluzione per il raggiungimento del capoluogo comunale, specie nei periodi estivi dove le presenze nella frazione e negli agriturismi del Parco della Maremma aumentano esponenzialmente.

Da non sottovalutare anche la ricaduta delle area di cantiere alcune delle quali sono previste proprio in prossimità dei centri urbani di Orbetello Scalo e Capalbio Scalo. Anche il cantiere e il campo base (CB01) potrebbe occludere l'unico passaggio per i mezzi di soccorso da e verso l'area compresa tra Rispescia ed Alberese, là dove si dovesse verificare l'allagamento dei rispettivi sottopassi.

Il pedaggio e posizionamento delle barriere di esazione

Altro aspetto fortemente critico è legato ai **pedaggi**, che risultano essere elevatissimi, pari a circa 15 centesimi a chilometro per i veicoli leggeri e 32 centesimi a chilometro per i veicoli merci. Il pagamento è previsto all'attraversamento delle barriere di esazione (che sono tre: Grosseto Sud, Fonteblanda e Capalbio) e sarebbe relativo al tratto di autostrada compreso tra la barriera appena attraversata e quella successiva (esempio: venendo da nord, a Grosseto Sud si pagherebbe il tratto Barriera di Grosseto Sud – Barriera di Fonteblanda).

Da notare che anche per chi venisse da Sud occorrerebbe pagare un pedaggio all'attraversamento della barriera di **Grosseto Sud**, infatti, il Protocollo di Intesa del 2015 stabilisce per il tratto Grosseto Sud – San Pietro in Palazzi: "l'applicazione per i solo transiti alle barriere di Grosseto Sud – San Pietro in Palazzi di un pedaggio commisurato a 10 chilometri, finalizzato alla copertura dei costi di esercizio e manutenzione della tratta."

Le promesse esenzioni per i locali sarebbero poi limitate. Infatti il Protocollo d'Intesa specifica che l'esenzione sarebbe riconosciuta "solo veicoli leggeri (Classe A) di proprietà dei residenti di tutti i Comuni attraversati dall'autostrada con una applicazione che riguarda una percorrenza massima di 20 Km per una durata di 5 anni dall'entrata in esercizio di ciascun singolo Lotto realizzato."

Tutto questo spingerà i viaggiatori a scegliere soluzioni alternative, andando ad intasare ulteriormente la già insufficiente rete di complanari.

Se a questo si aggiunge il non felice posizionamento delle tre barriere di esazione di **Capalbio**, **Fonteblanda** e **Grosseto Sud**, si può ben capire i danni che saranno arrecati al delicato sistema della viabilità locale.

Caso particolarmente grave è infatti quello della **barriera di esazione di Grosseto Sud**, posta in prossimità dello svincolo omonimo. Al fine di evitare il pedaggio previsto alla barriera è logico attenderci che gran parte del flusso di traffico si riversi all'interno della Città, creando disagi in termini di ingorghi e inquinamento.

In sostanza, la realizzazione dell'autostrada comporterebbe il paradossale risultato di un ritorno indietro nel tempo di trent'anni, quando il vecchio tracciato dell'Aurelia, con tutto il suo carico di traffico, attraversava il centro cittadino.

A titolo di esempio, il costo del percorso di andata e ritorno da Orbetello a Grosseto potrebbe costare dai circa 8 ai circa 12 euro (a seconda se si percorra l'uscita di Grosseto Sud, evitando la relativa barriera di esazione, oppure si percorra un'uscita successiva).

Puntare sull'adeguamento della Strada Statale Aurelia

In conclusione quanto sopra riportato dimostra le carenze del quadro strategico, progettuale e le carenze dello Studio di Impatto Ambientale. A questo si aggiungono le motivazioni sul piano della Pianificazione dei Trasporti che risultano datate e di come il Corridoio Tirrenico non sia tra le opere prioritarie del Governo indicate nell'allegato Infrastrutture 2016 connesso al Documento di Programmazione e Finanza.

Il progetto autostradale presentato da SAT non viene confrontato nel SIA con l'alternativa dell'intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SS1 Aurelia da parte di ANAS ma soltanto con l'alternativa 0 e cioè non fare assolutamente nulla per migliorare la strada Statale attuale: si tratta di una grave carenza dello studio SIA e dell'Analisi Costi Benefici.

Si dimostra come il progetto prescinde dalle reali esigenze del territorio e ignora completamente come funzionano oggi gli spostamenti locali. A guidare le scelte progettuali non possono essere le esigenze della Società Autostrade per l'Italia e di SAT per ridurre i costi per gli svincoli e evitare spostamenti alternativi che aggirino le barriere di esazione.

Per questo si ritiene che l'unica soluzione possibile sia quella sempre sostenuta dalle Associazioni Ambientaliste in questi anni, cioè il potenziamento e la messa in sicurezza dell'Aurelia come da progetto Anas del 2000 al fine di rispondere ai noti problemi di insicurezza e di inadeguatezza dell'attuale strada statale.

A questo adeguamento della strada Statale SS1 Aurelia dovrebbero essere affiancate le politiche sopra richiamate verso la mobilità sostenibile che puntino sul potenziamento del trasporto ferroviario per passeggeri e merci sulla linea Tirrenica sia locale che nazionale, alla crescita dell'intermodalità e della mobilità ciclistica. Ed infine alla crescita del cabotaggio costiero per ridurre il peso del trasporto su strada, con le sue emissioni inquinanti e di gas serra che inducono i mutamenti climatici. Quindi le Associazioni Ambientaliste non chiedono solo di adeguare l'Aurelia invece dell'Autostrada SAT ma anche politiche attive verso la mobilità sostenibile per questi territori.

Capitolo 2

2.2 L'assenza del Piano Economico e Finanziario e i costi dell'opera

Al Progetto Definitivo SAT dei due Lotti 4 e 5B, non è stato allegato alcun Piano Economico e Finanziario complessivo, né nei documenti specifici e nemmeno negli inquadramenti e relazioni generali pubblicate in procedura di VIA.

Il Piano Economico e Finanziario, come abbiamo visto anche nella Premessa alle presenti Osservazioni, è assolutamente necessario per conoscere il costo dell'intervento proposto, del pedaggio previsto, della durata della concessione, di contributi ed aiuti pubblici. Questo determina una valutazione sulla fattibilità dell'intervento autostradale, da confrontare con i costi, gli aiuti necessari ed anche del ruolo territoriale dell'infrastruttura in relazione all'adeguamento e alla messa in sicurezza della Strada Statale n.1 Aurelia, come propongono le Associazioni Ambientaliste.

Il Piano Economico e Finanziario secondo al delibera 85/2012

La Delibera CIPE 85/2012 detta molte prescrizioni ed indicazioni sul Piano Economico e Finanziario che meritano di essere richiamate perché il progetto attuale è l'evoluzione di quelle ed in particolare:

- il costo dei 148 km di adeguamento autostradale approvati dal CIPE (Lotti 2, 3, 5A e 6B, quindi escluso i tratti sospesi) hanno un costo riconosciuto da Anas e Ministero di 1503,5 milioni di Euro, a carico di SAT, IVA esclusa
- il progetto complessivo definitivo di tutti i Lotti - compresi quelli sospesi 4, 5B e 7 ancora da approvare - dovrà confermare un valore netto complessivo dell'opera pari a 2 miliardi
- la scadenza della concessione è fissata al 2046
- il valore di subentro da parte dello Stato dovrà essere "pressoché nullo"
- resta a carico del concedente ANAS la valutazione sull'attendibilità delle stime di traffico e sulla congruità del costo delle opere.
- Per l'esenzione dal pedaggio dei residenti, enti pubblici, imprese, TPL, per tutta la durata della concessione, il MIT, insieme alla trasmissione dei progetti definitivi dei Lotti sospesi, dovrà verificare possibili forme di copertura finanziaria compatibili con gli equilibri di finanza pubblica.
- Il MIT dovrà trasmettere al CIPE lo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica vigente con allegato il nuovo piano finanziario inclusivo delle nuove tratte in esercizio.
- Insieme ai progetti definitivi dei tratti sospesi dovrà essere trasmesso al CIPE il Piano Economico aggiornato dell'intera opera, comprensivo di tutti i Lotti inclusi il 2 e 3, unitamente ad un ulteriore schema di atto aggiuntivo alla Convenzione vigente.

Del resto lo stesso parere dell'Unità tecnica finanza di progetto del 1 agosto 2012, riportato nella delibera, evidenziava alcune criticità ed in particolare tre:

- che "per la valutazione definitiva dell'equilibrio economico finanziario dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia sarebbe necessario acquisire il piano economico e finanziario

relativo al Progetto Definitivo dell'intero tracciato, comprensivi dei Lotti 4, 5B e 7 non ancora sottoposti all'approvazione del Comitato”.

- che le stime di traffico riferite al 2010 potrebbero rivelarsi ottimistiche
- che l'accoglimento della richiesta della regione Toscana di esenzione del pedaggio per residenti, enti locali, imprese e TPL, “potrebbe determinare una riduzione del livello dei ricavi attesi tali da pregiudicare l'equilibrio economico e finanziario del PEF.”

Quindi secondo questa Delibera Cipe 85/2012 il Piano Economico e Finanziario complessivo dell'investimento non è presentato ed approvato, mentre i livelli di traffico sono incerti, il costo delle opere non è ancora definito per due Lotti, la richiesta di esenzione dei pedaggi per i residenti non è risolta. Queste variabili lo rendono altamente complesso ed insostenibile sul piano economico e finanziario.

2014: SAT riconosce che l'opera non si autofinanzia e chiede soldi pubblici

Quando venne presentato il nuovo progetto del 2011, la SAT spiegò che il calo di traffico aveva indotto un forte ridimensionamento dei costi e quindi dell'opera, che grazie alle tariffe che si sarebbero incassate ed all'uso gratuito dell'Aurelia già in buona parte ammodernata, i due miliardi di investimenti non avrebbero avuto bisogno di alcun contributo pubblico.

In realtà sappiamo che a queste cause ne va aggiunta una decisiva: quando il CIPE stabilì nel 2010 con la delibera n. 78 che il valore di subentro doveva essere “pressoché nullo” e non più pari al valore dell'investimento come era stato pensato e scritto nella prima versione contro cui si scagliarono ambientalisti ed economisti che riuscirono ad ottenere questa importante modifica. Il valore di subentro “pressoché nullo” ha introdotto un elemento di rischio per l'investimento a carico di SAT, prima invece riversato sulle garanzie pubbliche, da cui è scaturito un forte ridimensionamento del progetto.

Ma SAT - che aveva ben presente come i conti non stessero in piedi anche per il progetto ridimensionato - nel 2014 chiese 270 milioni di contributo pubblico con una lettera del Presidente/Commissario SAT Antonio Bargone il 16 giugno 2104¹, che in polemica con il Governo per le risposte che non arrivano si è dimesso da Commissario (ma non da Presidente...). “E' evidente – ha scritto – che non c'è da parte del Governo una chiara volontà di realizzare l'opera” e che se non arriveranno queste risorse si “rischia di compromettere la realizzazione dell'intera opera, e addirittura può comportare l'interruzione dei lavori in corso tra Civitavecchia e Tarquinia”.

Ma, nonostante le rassicurazioni del Ministro Lupi sulla volontà del Governo di destinare risorse pubbliche alla SAT per questa opera strategica, a partire dal decreto “sblocca cantieri” in realtà queste risorse non sono state mai individuate ed assegnate a SAT.

Ad oggi SAT ha investito 55 milioni sul Lotto Rosignano-San Pietro in Palazzi (in esercizio) e 155 milioni è l'impegno per il tratto da Civitavecchia a Tarquinia, aperto al traffico nel 2016. La richiesta di contributo pubblico secondo SAT è dovuta a due novità che hanno imposto una revisione del PEF: il calo del traffico ulteriore registrato in questi anni di crisi economica ed il ribasso per il futuro - secondo la decisione del Ministro Lupi con DM - sulle tariffe di fine 2013 di riconoscere un incremento dei pedaggi per SAT “solo” del 5% e non del 7,81 come richiesto.

¹Tirrenica, servono 270 milioni pubblici: non arrivano ed il commissario si dimette. Di Alessandro Arona. Edilizia e Territorio, Il sole 24 ore.

Peraltro lo stesso DM aveva fissato per il 30 giugno 2014 il termine per SAT per la presentazione del Piano Economico Finanziario sulle tratte già approvate e per la firma dell'atto aggiuntivo, atti che poi non sono stati sottoscritti.

2015: arriva il nuovo Protocollo d'intesa SAT/ASPI/MIT/Regioni

Con la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa del 13 maggio 2015 SAT/ASPI/MIT/Regioni sul progetto autostradale si introducono nuovi elementi e modifiche del precedente progetto e delle sue condizioni:

- la tratta a Nord di Grosseto non sarà una nuova autostrada ma resterà il tracciato della nuova SS1 Aurelia con lievi adeguamenti
- il tracciato a sud Grosseto-Tarquiniia invece sarà una nuova autostrada, anche se il progetto dovrà puntare al contenimento dei costi e del consumo di suolo
- - viene eliminata tra gli impegni di SAT e della sua concessione la realizzazione della bretella di Piombino (Lotto 7)
- cambierà il sistema di pedaggio che diventerà invece che *free flow* con Barriere di Esazione poste a Capalbio, Fonteblanda e Grosseto Sud
- per questioni normative il concedente è diventato il MIT che quindi subentra ad ANAS il vecchio concedente
- che ASPI sta perfezionando l'acquisto al 100% di SAT

Rispetto al precedente progetto 2011 del valore circa di due miliardi, è stato dichiarato e riportato sui giornali² in occasione del Protocollo d'intesa che questo nuovo progetto avrà un costo stimato complessivo di 1,4 miliardi (200 milioni per l'adeguamento a nord ed 1,2 miliardi per la nuova autostrada Grosseto-Tarquiniia).

Inoltre, il Protocollo riconosce il contenzioso con l'Unione Europea sulla durata della concessione e sugli appalti e quindi stabilisce:

- che la concessione sarà accorciata di tre anni al 2043 (e non più al 2046)
- che i lavori saranno realizzati al 100% a gara

Per quanto concerne l'adeguamento del PEF nel Protocollo si precisa:

- al punto m) che il PEF predisposto da SAT ed inviato al Concedente, riferito all'intera tratta e con scadenza al 31 dicembre 2043 è risultato non in equilibrio
- per quanto riguarda il pedaggio si precisa che il tratto a Nord è esente da pedaggio tranne alla barriera di Grosseto sud e San Pietro in Palazzi commisurata a 10 km per coprire i costi di manutenzione durante l'esercizio
- è confermata "l'esenzione riconosciuta per i soli veicoli leggeri (classe A) di proprietà dei residenti di tutti i Comuni attraversati dall'autostrada con una applicazione che riguarda una percorrenza massima di 20 km per una durata di 5 anni dall'entrata in esercizio di ciascun singolo Lotto realizzato"

² Autostrada Tirrenica, l'accordo MIT-ASPI sulla soluzione "low cost" da 1,4 miliardi. Di Alessandro Arona, Edilizia e Territorio, Il sole 24 ore. 13 maggio 2015

- ulteriori forme di agevolazioni tariffarie potranno avvenire – compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica – per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli Enti Pubblici, delle attività insediative, dei mezzi per il trasporto locale, anche con l'utilizzo dei fondi di cui articolo 33, comma 4, Legge 221/2012. La norma consente alla regione Toscana di gestire questo fondo - per i primi 10 anni di gestione dell'autostrada - costituito dal 75% dei sovrapprezzi autostradali della tratta in questione, di cui non è però nota una stima dell'ammontare.

Infine al punto 6 si dichiara che per realizzare gli interventi preposti e l'equilibrio del piano economico e finanziario di SAT, il MIT e SAT si impegnano a stipulare un atto aggiuntivo alla vigente convenzione unica di SAT entro il 30 giugno 2015, sulla base di uno schema allegato al Protocollo d'intesa.

E sempre a questo punto 6 c'è una novità rilevante dove si chiarisce che il PEF dovrà stare in equilibrio mediante: in parte dai ricavi dei pedaggi SAT e per “la parte residua attraverso una forma di mutualità che garantisca il trasferimento di risorse da Autostrade per l'Italia S.p.A. (controllante di SAT) al Concessionario.” Tale trasferimento di risorse dovrà essere disciplinato da apposito atto aggiuntivo MIT ASPI (da adottare contestualmente a quello MIT/SAT) per remunerare ASPI con la componente K di adeguamento tariffario. “Al riguardo potranno essere altresì valutate forme di integrazione societarie”. E' bene chiarire il significato di questa previsione: si compensa la mancanza di introiti da pedaggio con l'incremento delle tariffe applicate all'intera rete gestita da ASPI.

Gli Atti Aggiuntivi alla convenzione Unica avranno efficacia con l'approvazione dei decreti da parte dei Ministeri competenti: questo non è accaduto perché il contenzioso con Bruxelles sulla durata della concessione, sugli appalti a gara ed altre clausole ad oggi non si è risolto e questo ha certamente compromesso l'esito e l'adozione degli atti previsti.

Si fa inoltre notare che nel 2012 era stato il Cipe con propria Delibera che aveva definito il quadro concessorio e le regole dell'investimento Autostradale di SAT, mentre adesso si procede con Protocolli d'intesa tra MIT, Regioni e concessionarie autostradali che pur modificando le precedenti decisioni non sono sottoposte a nuove delibere Cipe.

Si ritiene questa una violazione delle regole che insistono sulla materia e che prevedono anche la vigilanza della Corte dei Conti.

I costi del nuovo progetto SAT dicembre 2016 e le incognite del PEF

Come detto al nuovo progetto SAT presentato ad ottobre 2016 e soggetto alla procedura di VIA dal dicembre 2016 – in corso – non è allegato nemmeno una ipotesi di Piano Economico e Finanziario e questo a dimostrazione che non risulta in equilibrio e che le incognite sono numerose:

- **non viene chiarito il costo complessivo dell'opera San Pietro in Palazzi - Tarquinia.** Nella documentazione pubblicata nel Quadro di riferimento Progettuale (SUA0800 Allegato 6 Analisi Costi Benefici) si dichiara che il Lotto 4 costa 167 milioni di euro ed il Lotto 5B costa 450 milioni di Euro. Ma non si dice nulla sul costo degli altri Lotti Ansedonia Tarquinia e per l'adeguamento a nord di Grosseto della SS1 Aurelia.
- Sempre in relazione ai costi ricordiamo che la relazione MIT 2016 sulla vigilanza delle concessionarie autostradali riferita a dati 2015 stima in 464 milioni il costo del tratto

Tarquini-Ansedonia. Quindi è ipotizzabile che il tratto autostradale Grosseto Tarquinia si aggiri su di un costo di almeno 1, 081 miliardi di euro.

- Tra le incognite dei costi vi sono anche quelle relative alla risistemazione - se pur davvero scarsa - della viabilità locale. Non è presente un documento che spieghi in modo analitico tutti i costi dell'intervento.
- **A seguito della procedura d'infrazione aperta in sede UE non è chiaro quale sarà la durata della proroga della concessione**, oggi stabilita fino a dicembre 2046, di cui la Ue voleva un taglio fino al 2043 già dal 2009 e che non oggi - sempre la UE - non sarebbe soddisfatta nemmeno della scadenza al 2040. Questa è una pesante incognita sul progetto, per capire quali sono gli anni di ammortamento ed incassi da pedaggio ammissibili.
- **Le tariffe sono decisamente alte, con barriera e pedaggio chilometrico fisso.** Come si legge nello Studio di Traffico le tariffe per il traffico dei veicoli passeggeri sono state calcolate pari a 15,8 centesimi/km e quello dei veicoli per il trasporto merci pari a 32,3 centesimi/chilometro. Sono praticamente il doppio della media delle tariffe autostradali vigenti. (solo per un confronto il pedaggio di auto tra Bologna e Milano su A1 pari a 211 km costa 15 euro che determina un costo di 7 centesimi/km. Analoga tratta con veicolo merci costa 30,80 e quindi pari a 14 centesimi/km. Le tariffe ipotizzate da SAT sono esattamente più del doppio e questo comporterà sicuramente uno scoraggiamento dell'uso e della domanda di traffico sull'Autostrada Tirrenica ed un maggiore uso della viabilità locale gratuita.
- Per le esenzioni previste (cinque anni per 20 km per i residenti dei comuni attraversati per ogni Lotto) non viene indicata una stima di quanto questo riduca in gli incassi da pedaggio. Va sottolineato che il percorso esentato è davvero minimo per consentire ai residenti ed alle attività locali di muoversi senza pedaggio sulla infrastruttura, ha una durata limitata ed inoltre non è chiaro come verrà calcolato: se faccio 25 km ne pago solo 5 oppure dato che sono sopra i 20 km pago tutti i chilometri?
- Altro **dato incerto sono le ulteriori agevolazioni tariffarie che potrebbero essere riconosciute a trasporto locale, merci ed imprese locali** sulla base del fondo che gestirà la regione Toscana (legge 221/2012) per 10 anni. Questo non implica una riduzione delle entrate per SAT ma potrebbe indurre un maggior utilizzo con il pedaggio agevolato dell'autostrada. Ma per poter fare una valutazione bisognerebbe conoscere l'entità del fondo i criteri di attribuzione e la relazione con la domanda di traffico presente e futura sull'autostrada. Tutti dati non disponibili, tranne la certezza che il fondo dopo 10 anni si estingue.
- Tra i benefici per SAT, al fine in del tenere equilibrio il PEF, vi sarà certamente **il canone bassissimo con cui il Concedente gli consentirà di usare la SS1 Aurelia**, sia quella ammodernata (tratto a nord di Grosseto) che quella da ammodernare (tratto Tarquinia - Capalbio - Ansedonia a due corsie).
- Da diverse parti **si è tornato a parlare di valore di subentro che potrebbe essere riproposto per far quadrare i conti che non tornano.** Questo significa che alla scadenza della Concessione lo Stato per rientrare in possesso dell'opera dovrà pagare questo "valore di subentro" al concessionario uscente SAT. Uno modo solito per posticipare il debito pubblico alle generazioni future.

- Anche quello che è contenuto nel Protocollo d'intesa e cioè la possibilità che **ASPI paghi una quota dell'investimento SAT e poi si rivalga sulle tariffe generali** della propri Autostrade per l'Italia suona come una anomalia. Innanzitutto non consente di valutare l'utilità dell'investimento proposto in relazione a traffico/pedaggi e poi fa pagare ad altri utenti l'investimento. Se ASPI sostenesse l'investimento di SAT (sua controllata) con risorse proprie non sarebbero possibili obiezioni ma se calcoliamo che da Bilancio approvato 2016 riferito all'esercizio 2015, l'utile netto di Autostrade per l'Italia è di 955 milioni, ben si comprende che sostenere ulteriormente una società privata con incrementi tariffari da parte dello Stato, è davvero inaccettabile.

Tutti questi elementi e dati del PEF sono necessari per capire l'effettiva utilità dell'opera, anche in relazione ai suoi costi, alle tariffe ed agevolazioni pubbliche. E per essere poi confrontato con il progetto di adeguamento dell'Aurelia da parte di ANAS e relativo Piano Economica e Finanziario.

L'assenza del PEF nell'ambito della procedura di VIA e del confronto pubblico è un grave limite del nuovo progetto SAT dicembre 2016.

Capitolo 2

2.3 Studi di traffico e Analisi Costi-Benefici

Premessa

Nelle note che seguono i riferimenti a paragrafi e tabelle riguardano lo studio di traffico e l'analisi costi-benefici del Lotto 4, ma le Osservazioni valgono sia per il Lotto 4 che per il Lotto 5B, dal momento che SDT e ACB hanno identiche impostazioni e differiscono solo per la specifica quantificazione del traffico su ciascun Lotto.

Scarsa affidabilità degli studi di traffico (SDT)

Nei due SDT una identica premessa mette in guardia (*Disclaimer*) dall'aver troppa fiducia nelle stime di traffico presentate ai fini della Valutazione del Progetto Definitivo oggetto di queste Osservazioni.

Nessun effettivo aggiornamento e ricalibrazione dei modelli di traffico è stato effettuato e nessuna nuova rilevazione è stata condotta (ultima, parziale, nel 2013), come descritto nel punto 1.12. E' un problema grave, dal momento che la rete modellizzata prevede ancora la realizzazione di infrastrutture ormai superate, basa le relazioni a livello locale su una matrice della pendolarità che risale a 15 anni fa (2001) e sconta livelli di traffico autostradali pre-crisi registrati nel 2007-2009.

Nel *Disclaimer* si avverte che il riallineamento "parametrico" delle previsioni è effettuato "**con l'obiettivo di tenere in considerazione le mutate condizioni di mobilità e progettuali mantenendo la coerenza con i Piani Finanziari presentati da SAT nel 2015.**" La frase è oscura, ma giustifica l'inquietante sospetto che le previsioni servano a far tornare i conti presentati dalla concessionaria invece che a fornire elementi di giudizio sulla fattibilità dell'opera.

Il ruolo territoriale dell'infrastruttura: un traffico in assoluta prevalenza "di area"

Le informazioni ottenute dalle campagne di misurazione condotte nel 2009-2010 hanno consentito a SAT di quantificare il TGM, il TGMA e le caratteristiche del traffico di allora (6-7 anni fa) sull'Aurelia. Ne emergeva il ruolo territoriale dell'infrastruttura: 38% circa del traffico percorreva distanze brevi o medie (tra 20 e 50 km), mentre il 53% faceva più di 50 km e 9% percorreva tutto l'itinerario da Rosignano a Civitavecchia. Lo SDT definiva "di lunga percorrenza" queste due ultime categorie, suggerendo così, dal punto di vista semantico, la presenza di una quota maggioritaria di traffico di tipo autostradale: di lunga percorrenza appunto. Occorre invece osservare che il traffico che percorreva oltre 50 km dava luogo in realtà ad una percorrenza media di 60 km: dunque anche la maggior parte di questo traffico si muoveva su distanze "di area".

L'unica componente propriamente di lunga distanza era il 9% del traffico "di attraversamento", ovvero quello di minore interesse dal punto di vista degli insediamenti e delle attività locali. Nel 2009-2010 prendeva così evidenza il ruolo centrale dell'infrastruttura a servizio della mobilità quotidiana dei cittadini e delle attività locali e l'oggettiva marginalità del traffico di lunga percorrenza. Un quadro che oggi con ogni probabilità mostrerebbe caratteri ancor più orientati alle percorrenze brevi e medie, considerando che le trasformazioni economiche intervenute hanno piuttosto diminuito che aumentato le distanze percorse.

Dunque, la trasformazione dell’Aurelia in autostrada a pedaggio “sequestra” oggettivamente l’asse portante della mobilità locale e riporta al centro del problema questioni non risolte dal progetto in esame come l’efficienza delle connessioni tra autostrada e viabilità locale, l’allungamento delle distanze e il peggioramento delle condizioni per il traffico che non utilizzerà l’autostrada. Traffico costretto ad utilizzare percorsi alternativi “scarsamente appetibili” e mantenuti tali per evitare il salto delle barriere (punto 5.1 dello SDT). E anche il traffico non scoraggiato dal pedaggio scontrerà significativi allungamenti dei percorsi sulla viabilità ordinaria necessari ad accedere all’autostrada. Tutte questioni insufficientemente considerate sia nei modelli di traffico sia nell’analisi costi-benefici. Non da ultimo la questione del pedaggio, delle sue elevatissime tariffe e delle sue forme di esazione.

Incertezza e contraddittorietà delle condizioni di pedaggiamento

La natura prevalentemente locale del traffico impone l’adozione di un sistema di esazione del pedaggio di tipo aperto. Si intende tradizionalmente con tale termine un sistema di esazione a barriera nel quale il traffico che attraversa la barriera paga il pedaggio, ma quello che entra ed esce dall’autostrada senza attraversare alcuna barriera non paga. Il sistema aperto offre evidenti vantaggi per i traffici locali di breve percorrenza. Vantaggi tanto più consistenti quanto più numerose sono le connessioni tra autostrada e viabilità locale e tanto più distanti sono le barriere. L’innovazione tecnologica nei sistemi telematici e satellitari consente oggi il riconoscimento automatico dei veicoli attraverso portali *free flow* (senza arresto) e anche l’esazione differita del pedaggio. Tali tecnologie rendono possibili consistenti risparmi nei costi di investimento per la semplificazione delle connessioni alla viabilità ordinaria, che non richiedono caselli di esazione, e politiche di pedaggiamento flessibili potenzialmente vantaggiose per il traffico locale, sempreché le tariffe e le regole di esazione siano mirate a garantire tale vantaggio.

Contraddicendo gli impegni più volte reiterati, nel progetto SAT la compresenza di portali *free flow* e barriere configura invece un sistema “virtualmente chiuso”, nel quale la presenza e la frequenza delle barriere annulla ogni vantaggio di minimizzazione degli effetti di intrusione visiva e di risparmio nel consumo di suolo, mentre tutti i veicoli vengono riconosciuti e quindi sono potenzialmente soggetti al pagamento del pedaggio. In questa situazione la differenza tra “sistema aperto” e “sistema chiuso” è affidata totalmente alle regole di gestione del pedaggiamento, delle tariffe e del trattamento dei soggetti utilizzatori.

Proprio l’incertezza circa le regole di pedaggiamento, la contraddittorietà e il potenziale significativo peggioramento delle condizioni di vita degli abitanti dell’area rendono inaccettabili le proposte SAT.

La dimensione del problema risulta evidente dall’esame dei seguenti atti ufficiali:

1) *Delibera della Giunta Regionale Toscana n. 546 del 21-06-2012 (richiamata anche nella delibera CIPE 85/2012)*

La DGR 546/2012 integra i pareri regionali favorevoli già espressi, prende atto dello stralcio dei Lotti 4 e 5B, e detta prescrizioni risultanti dalla consultazione degli Enti locali ai fini dello sviluppo del progetto esecutivo. A proposito de pedaggio si afferma:

B) di condizionare detto parere favorevole al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate:

1) relativamente alle forme e modalità di esenzione del pedaggio, anche tramite la verifica di percorribilità di quanto previsto dall’art. 18 della legge 12 novembre 2011 n.183 e sue successive modifiche, oppure tramite impegno del Governo, l’

esenzione per il tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale, deve essere applicata, per l'intera durata della concessione, ai mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli Enti pubblici e delle attività insediate nei comuni sotto indicati, nonché ai mezzi del trasporto pubblico locale, per un percorso, individuato dal residente, dall'Ente pubblico, dal titolare dell'attività insediata o dal soggetto gestore del trasporto pubblico locale, in direzione nord o in direzione sud o anche per due percorsi, uno per direzione, per una lunghezza complessiva non superiore a 45 chilometri per il tragitto di andata e non superiore a 45 chilometri per il tragitto di ritorno...

Segue l'elenco dei comuni interessati dall'autostrada e l'elenco dei comuni della fascia interna adiacenti ai comuni interessati per i quali la Regione fissa le condizioni di esenzione sopra indicate, alle quali è subordinato il suo assenso alla localizzazione dell'infrastruttura.

2) Delibera della Giunta Regionale Toscana 916 del 4-novembre 2013

Tale delibera raccoglie i pareri degli Enti locali sulle proposte SAT di riformulazione del progetto, molti dei quali assai critici, richiede che il Progetto Definitivo sia accompagnato da ulteriori approfondimenti e nella narrativa afferma:

Ritenuto necessario confermare quanto indicato nella delibera della giunta regionale n.546 del 21-06-2012 in merito alla esenzione dal pedaggio, per l'intera durata della concessione, per il tratto da Rosignano Marittimo al confine regionale ai mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli enti pubblici e delle attività insediate nei comuni indicati, nonché per i mezzi del trasporto pubblico locale;

3) Protocollo d'intesa tra MIT, Regione Toscana, Regione Lazio, SAT e ASPI del 13.5.2015

Nel protocollo in questione gli impegni richiesti alla Concessionaria, ai quali la Regione subordinava il suo assenso, svaniscono come neve al sole:

- i 45+45 km di percorrenza giornaliera esente da pedaggio diventano una “percorrenza massima di 20 km”
- verranno esentati solo i residenti nei comuni direttamente “attraversati” dall'autostrada, e non i residenti nei comuni “interessati” e nei comuni della fascia limitrofa
- saranno esentati solo veicoli di classe A appartenenti residenti, ovvero le automobili con altezza inferiore a 130 cm e non i veicoli di classe B, che comprende i veicoli per la distribuzione delle merci, i camion, camper ecc. con un evidente danno per le attività economiche locali.
- l'esenzione, che doveva durare per tutto il periodo di concessione, vale solo per 5 anni a partire dall'entrata in esercizio di ciascun singolo Lotto.

In coda a questo oggettivo stravolgimento delle condizioni in base alle quali gli Enti, le collettività locali e anche la Regione avevano espresso il loro assenso alla realizzazione dell'autostrada, il Protocollo richiama possibili “ulteriori forme di agevolazioni tariffarie”, tutte a carico della finanza pubblica, che potrebbero “agevolare” i veicoli di classe B, il trasporto pubblico, i veicoli delle attività commerciali e produttive dell'area, anche facendo ricorso ai fondi di cui all'art. 33, comma 4, del D.LGS. 179/2012 convertito con modificazioni dalla Legge 221 del 2012. Un articolo che applica alla autostrada tirrenica la misura già prevista dall'art. 18 della Legge 183/2011 per favorire l'equilibrio di bilancio delle concessionarie consentendo di restituire loro, sotto forma di contributo di esercizio, parte del canone di concessione.

E infatti il citato comma 4 recita:

4. I canoni di cui all'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni, derivanti dalla realizzazione del completamento dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, tratto Cecina-Civitavecchia, sono trasferiti alla regione Toscana, per i primi dieci anni di gestione dell'infrastruttura, fino alla quota massima annua del settantacinque per cento. Il trasferimento avviene a titolo di concorso al finanziamento da parte della regione di misure di agevolazione tariffaria in favore dei residenti nei comuni dei territori interessati.

Dunque, a questo “regalo” di fondi oggettivamente pubblici di incerto ammontare, di tortuoso percorso e di durata limitata sono affidate le possibilità di rendere la trasformazione dell'Aurelia in autostrada a pedaggio meno penalizzante per la collettività locale. Un problema non da poco se si considera la fortissima cesura e l'allungamento dei percorsi locali derivanti dalla presenza dell'autostrada, il carico di traffico scoraggiato dal pedaggio che si riverserà sulla viabilità minore, il connesso peggioramento delle condizioni di circolazione e, per le attività economiche di area, un costo aggiuntivo fortemente percepito e difficilmente compensabile, dati i brevi percorsi, dall'aumento della velocità.

Il salasso del pedaggio

Lo Studio Di Traffico indica le tariffe di pedaggio in 15,8 cent/km per i veicoli leggeri e 32,3 cent/km per tutti gli altri veicoli (media tra le diverse classi di veicoli) . Per i Lotti di “nuova apertura” come sono i Lotti 4 e 5B, SAT prevede un incremento di tariffa dell'1,5 % anno a partire dal 2019 fino alla fine della concessione (2043).

Si tratta di tariffe elevatissime che configurano una oggettiva penalizzazione sia per le attività commerciali e produttive sia per le attività turistiche. Basti pensare che la tariffa sull'autostrada A1, che costituisce senza dubbio l'itinerario di lunga percorrenza alternativo alla Tirrenica, le tariffe sono meno della metà (7,1 cent/km per i veicoli leggeri, in media 12,2 cent/km per i veicoli a 3 o 4 assi e 17,3 cent./km per i veicoli a 5 o più assi).

Nei due Lotti in osservazione (4 e 5B) la tariffa non è applicata puntualmente ai km percorsi, ma il sistema associa una percorrenza virtuale (25 km) ad ognuna della 4 barriere (Tarquinia, Fonteblanda, Capalbio e Grosseto sud), così da uniformare il pedaggio pagato ad ogni barriera (3,95 Euro). Il turista che volesse spostarsi da una qualche località vicino a Tarquinia (Lotto 6) a Grosseto attraverserebbe 4 barriere (più o meno una ogni 10-15 minuti) e ogni volta verserebbe circa 4 euro. Dunque per andare e tornare 32 euro: c'è da scommettere che non lo farà spesso.

Con evidenza l'esosa tariffa non attrae traffico da altri itinerari, scoraggia il traffico locale e dà luogo, come si vedrà, alla paradossale situazione di una autostrada vuota anche nelle situazioni di massima punta.

Stime di traffico sovradimensionate e capacità autostradale comunque eccedente

Nello SDT di entrambi i Lotti 4 e 5B si ripercorrono le diverse fasi e le diverse impostazioni che hanno guidato nel tempo le stime di evoluzione della domanda, con un forte ridimensionamento delle previsioni. Va ricordato che il progetto presentato da SAT nel 2011 e approvato (in parte) dal Cipe nel 2012 riconosceva che il traffico previsto era costituito da una forte prevalenza di brevi e medie percorrenze: i volumi di traffico sulla SS1 Aurelia erano stimati in 19.900 Veicoli Teorici Giornalieri Medi (VGTM). Le diverse tratte avevano ed hanno livelli di traffico di punta molto

diversi tra loro, il che significa che il traffico che percorreva tutta l'autostrada era scarso, mentre molto traffico percorreva tratti brevi.

Le stime di traffico di lungo periodo riproposte da SAT erano comunque ottimistiche. Nel 2026 si prevedeva un TGM di 25.350 veicoli/giorno ed nel 2036 un TGM di 28.300 veicoli/giorno. Il ridimensionamento del 2011 rispetto alle stime di traffico di SAT del 2008 era fortissimo: oltre il 40% di traffico in meno rispetto ai 50.000 veicoli/giorno che venivano previsti nel 2008 con orizzonte temporale al 2030.

Lo SDT in esame, riconosciuta l'inattendibilità e la sovrastima delle previsioni iniziali, ripercorre la storia delle stime e descrive le ipotesi assunte nel progetto presentato nel 2011, riportate nelle tabelle 5.1 e 5.2. I parametri allora considerati riguardavano la dinamica della popolazione, l'andamento dei tassi di motorizzazione e del PIL e, nonostante la dichiarata scelta di un profilo di crescita "basso", facevano in realtà osservare una persistente sovrastima dell'andamento del PIL. Sovrastima che conduceva ad ingiustificati incrementi del valore del tempo, dal momento che tale valore era ipotizzato crescere della metà del PIL pro-capite per i veicoli leggeri e della metà del PIL per i veicoli pesanti. Con evidente sovradimensionamento in termini di benefici attesi.

Arrivando finalmente al progetto 2016, oggetto delle presenti Osservazioni, le previsioni dello SDT sulla domanda futura risultano ulteriormente ridimensionate rispetto al progetto SAT 2011 e come vedremo sono stime ancora ottimistiche. Nel riferire sulle assunzioni di base per tali previsioni lo SDT glissa signorilmente sui tassi di crescita assunti per stimare il traffico negli scenari al 2022, al 2030 e al 2040 (breve, medio e lungo periodo). Le tabelle 6.1, 6:2 e 6.3 si limitano a presentare i risultati delle stime che prevedono:

- per il Lotto 5B Fonteblanda-Ansedonia un traffico stimato al 2022 di 19.900 veicoli/giorno di cui 17.800 veicoli leggeri e 2100 veicoli pesanti; al 2030 un traffico stimato di 20.900 veicoli/giorno di cui 18.700 veicoli leggeri e 2.200 pesanti; al 2040 un traffico stimato di 22.000 veicoli/giorno di cui 19.700 veicoli leggeri e 2.300 veicoli pesanti:
- per il Lotto 4 Grosseto Sud-Fonteblanda un traffico stimato al 2022 di 15.900 veicoli/giorno di cui 14.800 veicoli leggeri e 1.100 veicoli pesanti; al 2030 un traffico stimato di 16.800 veicoli/giorno di cui 15.600 veicoli leggeri e 1.200 veicoli; un traffico stimato al 2040 di 17.600 veicoli/giorno di cui 16.400 veicoli leggeri e 1.200 pesanti.

Ma nell'analisi costi-benefici, che si basa fedelmente su tali risultati (con solo piccoli arrotondamenti) si chiariscono le assunzioni di base. I tassi di crescita previsti sono del 4% annuo per il periodo 2022-2030, del 2% annuo fino al 2040 e una crescita 0 dal 2040 al 2046, anno di termine della concessione. Sono con evidenza tassi di crescita tutt'altro che prudenziali e ciononostante danno luogo a quantità di traffico sull'autostrada davvero assai ridotte anche sul lungo periodo:

- al 2040 sul Lotto 4 Grosseto Sud-Fonteblanda è stimato un TGM di 17.584 veicoli giorno di 16.360 veicoli leggeri e 1224 veicoli pesanti
- al 2040 Lotto 5B Fonteblanda Ansedonia è stimato un TGM di 22.058 veicoli/giorno di cui 19.766 veicoli leggeri e 2.292 veicoli pesanti

Si tratta, dunque, di numeri e previsioni che non giustificano affatto la realizzazione di una autostrada di grande comunicazione come prevista dal progetto SAT, ma rendono efficace e proporzionato alla domanda di mobilità presente e futura il progetto di adeguamento della SS1 Aurelia. La prova più evidente della inadeguatezza del progetto è ben chiarita dalle

tabelle 6.4, 6.5, 6.6 dello SDT nelle quali si riporta il funzionamento dell'autostrada ai tre orizzonti temporali considerati, espresso in Livello di Servizio (LOS), ovvero rapporto tra flussi e capacità della strada.

Nella situazione di massimo carico, ovvero nelle due ore di punta estive del sabato festivo in cui si cumula il traffico turistico con il traffico locale l'autostrada funziona sempre, a tutti e tre gli orizzonti temporali, a livello di servizio A. Ovvero quel livello di servizio che consente agli automobilisti velocità e comportamenti di guida senza alcun condizionamento dovuto alla presenza di altri veicoli. La prospettiva di una autostrada utilizzata, nelle due ore di massima punta del traffico, al 35% della sua capacità risulta davvero paradossale. Tanto più che in assenza di progetto l'Aurelia avrebbe funzionato, seppure con velocità inferiori, a livello di servizio B. Un livello comunque altissimo dal punto di vista degli utenti. **Invece di prender atto e cercar soluzioni rispetto ad un così evidente spreco di risorse, lo SDT vede nella situazione con progetto una "ottima prestazione dell'infrastruttura" in tutte le situazioni. L'immagine di una autostrada vuota e di una viabilità locale congestionata passa così da rischio a certezza.**

Situazione con progetto e senza progetto

Nelle tabelle 6.8, 6.9, 6.10 si confrontano ai tre orizzonti temporali lo scenario di utilizzo della strada dopo la realizzazione dell'intervento autostradale con quello "programmatico" ovvero quello che considera la realizzazione di tutte le infrastrutture previste ad eccezione dell'intervento autostradale. Considerando per brevità solo lo scenario di lungo periodo emerge la seguente inquietante situazione: non solo rifluisce sulla viabilità minore il 7,6% delle percorrenze dei veicoli leggeri, scoraggiata dal pedaggio, ma sulla medesima viabilità minore rifluisce il 25% delle percorrenze dei veicoli pesanti, con un effetto di pericolosità non difficile da immaginare e tuttavia in nessun modo considerato nello SDT e nell'analisi costi benefici.

Il vantaggio atteso è tutto concentrato sul differenziale di velocità, che dà luogo ai risparmi di tempo sui quali l'analisi costi-benefici misura l'interesse dell'opera per la collettività. La velocità media dei veicoli leggeri sull'autostrada è stimata essere 127,5 km/h sia per i veicoli leggeri che per i veicoli pesanti, mentre la velocità media sull'Aurelia è stimata essere, per entrambe le categorie, di 77,6 km/h.

Sono indicazioni del tutto irrealistiche.

Sull'autostrada una velocità media dei veicoli leggeri che approssima la velocità massima ha un significato del tutto astratto dalle concrete condizioni di guida, dove l'andamento del tracciato e la presenza di altri veicoli condizionano ovviamente la velocità. Per i veicoli pesanti è appena il caso di ricordare che i limiti di velocità in autostrada variano tra 80 e 100km/h a seconda delle caratteristiche dei mezzi e che quindi la velocità media di 127,5 km/h è semplicemente falsa.

Senza il progetto autostradale il traffico sull'Aurelia sarebbe maggiore di quello sull'autostrada e la velocità media rimarrebbe comunque intorno ai 77 km/h, che potrebbe anche essere una velocità ragionevole.

Dalle irrealistiche stime circa la velocità autostradale derivano, a catena, un evidente sovradimensionamento del risparmio di tempo e, attraverso l'assunzione di un valore del tempo anch'esso sovrastimato, un inaccettabile gonfiamento dei benefici attesi.

Infine, risulta del tutto incomprensibile la stima delle prestazioni della viabilità “di contesto” dalla quale risulterebbe che la velocità media di veicoli leggeri e pesanti passerebbe da circa 56 km/ora a 65 km/h, aumentando del 18%. Cosa si intende per “viabilità di contesto”? Nello scenario progettuale comprende le tratte complanari e gli interventi sulla viabilità esistente? L’aumento delle percorrenze dei veicoli leggeri nello scenario progettuale può essere interpretato come risultato della maggiore lunghezza dei collegamenti locali obbligata dalla presenza dell’autostrada?

Un’analisi costi-benefici incompleta e inadeguata

L’analisi costi benefici dei due Lotti in esame non prende in considerazione l’alternativa più volte proposta da Enti locali e Associazioni ambientaliste di potenziare l’Aurelia senza trasformarla in autostrada a pedaggio, sul tipo della soluzione sviluppata da ANAS nel 2000, accantonata negli anni successivi per ordine ministeriale.

Non si tratta di una “alternativa 0” tale da lasciare invariata la situazione attuale. Si tratta invece di un diverso progetto, orientato prioritariamente a risolvere problemi di incidentalità e criticità puntuali, nel quale l’aumento della velocità sia un effetto collaterale piuttosto che l’obiettivo primario.

Un progetto calibrato sulle esigenze del territorio e delle sue attività e in quanto tale capace di massimizzare il rendimento della spesa in termini di traffico servito, sostegno alla mobilità locale e complessivo aumento del benessere degli abitanti. Un progetto che darebbe logica e continuità ad un itinerario senza pedaggio tra Rosignano e Civitavecchia, facendone un esemplare itinerario di valorizzazione delle rilevantissime risorse paesaggistiche e ambientali.

A questa grave mancanza, anche restando nell’ottica della Concessionaria proponente, l’analisi costi-benefici associa le gravi carenze di seguito osservate:

a) i fattori di conversione da finanziari a economici sono molto distanti da quelli suggeriti dal NUVV (Nuclei Regionali di Valutazione) e utilizzati nella pratica applicativa. Le linee guida di RFI, ad esempio, riportano la seguente tabella.

Tabella 2. Coefficienti di conversione dei valori finanziari

Voci	Fattore di conversione
1 Costi di investimento	
1.1 Opere civili (esempi)	
Acquedotti	1,0032
Reti fognarie, collettori, impianti di depurazione	0,9982
Strade, aree verdi, impianti sportivi e mercati scoperti	1,0254
Fabbricati, impianti sportivi e mercati coperti	0,9334
Impianti di illuminazione, linee elettriche	0,4600
1.2 Opere impiantistiche	0,8850
1.3 Manodopera	0,7400
1.4 Altri costi (direzione, collaudo)	0,8820
1.5 Manutenzione straordinaria	1,0182
2. Costi di gestione	
2.1 Acquisti	0,6480
2.2 Manutenzione ordinaria	1,0182
2.3 Altri costi	0,7144
2.4 Manodopera	0,5994

Più semplicemente la Commissione Europea suggerisce i seguenti valori:

- 0,91 per i costi di investimento
- 0,88 per i costi di manutenzione.

Sono dunque valori dunque molto diversi da quelli utilizzati nello studio. Ne deriva una forte sottostima dei costi nell'analisi

b) Il valore residuo è eccessivo

Adottare a 25 anni l'80% del valore iniziale significa ipotizzare una vita utile dell'opera superiore al secolo. Questo è irrealistico, non tanto per il deperimento fisico dell'opera, quanto per l'obsolescenza tecnologica (i veicoli guidati non esisteranno certamente più).

Sarebbe quindi più corretto annullarlo o ridurlo a una quota residuale (max.20%). Occorre notare bene che il valore residuo scontato al 3%, incide per quasi la metà del suo valore in riduzione dei costi di investimento

c) Saggi di crescita del traffico

I tassi di crescita del traffico assunti dal progetto sono tutt'altro che prudenziali, anche in considerazione degli andamenti pesantemente negativi rilevati sulle tratte SAT già in esercizio e più in generale degli andamenti assai lontani dall'epoca pre-crisi registrati sull'intera rete nazionale.

d) Calcolo dei tempi di percorrenza

La stima è fatta ipotizzando astrattamente una velocità media rispettivamente di 70 e 130 km/h (altissima) ante e post operam. A parte il valore irrealistico di 130 km/h come velocità media, una tale approssimazione non è coerente con uno standard tecnico minimamente accettabile per condurre una tale analisi. Vanno cioè applicate le usuali funzioni di deflusso.

e) Valore del tempo

Dopo aver teorizzato il valore di 12 €/h rilevato nelle esperienze consolidate, lo SDT pone il valore del tempo pari a 14 €/h per i passeggeri e a 24 €/h per le merci. Nessuna ipotesi giustificativa è avanzata circa la composizione del traffico per motivo dello spostamento che possa giustificare i valori assunti, peraltro non irragionevoli. Occorre tuttavia osservare che la forte incidenza del traffico turistico (+35-50% nei mesi estivi) dovrebbe portare ad un abbassamento del valore medio piuttosto che un suo innalzamento. Nella seguente tabella un esempio di articolazione del valore del tempo per i passeggeri per motivo del viaggio.

Tabella 4.2 - Esempi di valori del tempo per i passeggeri e le merci per motivi del viaggio (Euro, 2014)

Valore del tempo per i passeggeri per motivo del viaggio	Valore [Euro/ora-persona]
Occasionale e studio	5,00
Casa-Lavoro	10,00
Lavoro-Affari ¹⁶	20,00
Ritorno a casa	5,00

Data l'importanza cruciale di questo parametro nell'analisi costi-benefici si considera inaccettabile la mancanza delle esplicite assunzioni circa la composizione del traffico per motivi dello spostamento assunte in vista della definizione del valore del tempo.

f) Coefficienti di occupazione

Viene applicato un fattore 1.5 al valore del tempo per i veicoli pesanti, assumendo per metà dei veicoli la presenza del doppio autista, il che non è (è dell'ordine dell'1.05). Il risultato è una forte sopravvalutazione dei benefici.

g) TIR, il Tasso Interno di Rendimento

Il TIR del Lotto 4 è risultato pari al 5,06%, non altissimo, mentre il TIR del Lotto 5B è risultato 4,82, ancora più basso.

In questa situazione, dato l'insieme dell'Analisi Costi e Benefici:

- di errori,

-di assunzioni arbitrariamente orientate, come in coefficienti di trasformazione finanziario-economico, l'inaccettabile dimensionamento del valore residuo o l'immotivata assunzione al rialzo del valore del tempo,

-di macroscopiche carenze negli studi di traffico come le altissime velocità utilizzate per il calcolo dei tempi post operam,

non si può in alcun modo garantire la 'tenuta' dell'analisi a fronte delle dovute correzioni e di più corrette assunzioni.

Capitolo 2

2.4 La procedura d'infrazione della UE sulla concessione SAT e gli effetti sul progetto autostradale.

La storia della concessione di SAT – Società Autostrada Tirrenica - è una storia lunga ed intricata, che ad oggi non è conclusa perchè resta aperta la procedura d'infrazione in sede UE, con la richiesta delle istituzioni europee di accorciarne la durata e di mettere a gara il 100% dei lavori.

Questa incognita ha evidenti riflessi sul progetto autostradale SAT e sul Piano finanziario ed Economico (che infatti non è stato presentato) ed induce la necessità di aiuti pubblici articolati in vario modo (risorse pubbliche, valore di subentro, aiuto fiscale, incremento delle tariffe).

Anche questa motivazione dovrebbe indurre i decisori pubblici ed in particolare il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti a puntare di nuovo su ANAS, con un progetto di adeguamento della Strada Statale Aurelia (già presentato nel 2000 e poi abbandonato a favore alla soluzione autostradale) a cui destinare il sistema di aiuti pubblico.

Ma vediamo adesso l'iter e le motivazioni della procedura d'infrazione. Nel 2014 l'Unione Europea ha avviato una nuova procedura d'infrazione sulla concessione SAT Livorno - Civitavecchia per il mancato rispetto della normativa europea sugli appalti pubblici come fu riportato all'epoca da Il Tirreno³ ed il Sole 24 ore⁴ e come poi diversi documenti recenti hanno attestato.

Una procedura d'infrazione che ad oggi non si è conclusa essendo il confronto tra Governo Italiano ed Unione Europea ancora aperto e che pone una pesante ipoteca sul progetto SAT, essendo in gioco la durata della concessione e quindi la possibilità per SAT di incassare le tariffe, mettendo quindi una ulteriore ipoteca sulla sostenibilità economica dell'intervento proposto. Certamente questa è anche una delle ragioni per cui SAT non ha presentato un Piano economico e Finanziario, che risulta essere una grave lacuna del nuovo progetto autostradale Grosseto-Tarquini (di cui i Lotti 5B e 4 sono in procedura di VIA).

A sollecitare la verifica di Bruxelles è stata una denuncia presentata da Ance ed Acer nel 2013, che richiesero un'interpretazione della norma europea nel senso di obbligare a mettere a gara il 100% dei lavori dei concessionari.

Poi è stato il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Maurizio Lupi, in audizione al Senato⁵ a dare conferma della lettera per l'apertura della procedura d'infrazione, inviata il 16 aprile 2014 dalla Commissione Europea al Governo italiano sulla Convenzione stipulata nel marzo 2009 tra ANAS e SAT. La Convenzione non prevede, secondo Bruxelles, quella riduzione di tre anni che era stata stabilita in fase di dialogo (dal 2046 al 2043) ed il mancato obbligo di affidare a terzi da parte di SAT del 100% dei lavori. Anzi proprio nel 2009 e nel 2012 ha affidato a proprie società *in house* due appalti per importi rispettivamente di 34 e 117 milioni.

Il Ministro Lupi riferì dell'avvio di un dialogo con gli uffici di Bruxelles per fornire le spiegazioni dovute e la linea difensiva italiana: la convenzione di SAT è stata approvata per legge (n.191 del 23

³Tirrenica, Ue apre procedura d'infrazione. Di Stefano Fabbri. Il Tirreno Grosseto. 8 maggio 2014.

⁴Livorno-Civitavecchia, da Bruxelles procedura d'infrazione sugli appalti in house. Di Giorgio Santilli. Edilizia e Territorio, Il Sole 24 ore. 28 maggio 2014.

⁵Audizione del Ministro Lupi alla Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni. Senato della Repubblica. 19 giugno 2014. Resoconto dal sito del Senato della Repubblica.

dicembre 2009) e la Commissione non l'ha mai contestata, il progetto è cambiato e si sono ridotti i costi dell'opera da 3,8 a 2 miliardi, l'affidamento dei due Lotti *in house* è stato deciso per accelerare il Lotto Tarquinia-Civitavecchia, già in notevole ritardo rispetto al cronoprogramma.

E' opportuno a questo punto ricordare che le Associazioni Ambientaliste e I Verdi già a partire dal 2006 avevano presentato reclami sulla concessione SAT ed il suo prolungamento. Il 3 marzo 2009 avevano richiesto alla DG Mercato Interno l'apertura di una procedura d'infrazione ai sensi della Direttiva 2004/18/CE in materia di appalti e concessioni di lavori in relazione alla legittimità della proroga di 18 anni della durata della concessione assicurata a SAT SpA, in assenza, tra l'altro, di un Piano Economico Finanziario.

Procedura d'infrazione che venne effettivamente aperta, ma che poi a seguito delle risposte del Governo Italiano, venne chiusa con alcune clausole.

Infatti, nell'annunciare l'archiviazione della procedura d'infrazione, la DG Mercato Interno della CE il 27 luglio 2009, dopo aver ricordato che la concessione originaria era stata affidata a SAT *in epoca antecedente all'entrata in vigore delle regole comunitarie* della Direttiva 2004/18/CE ricordava che le *Autorità italiane hanno poi avanzato una proposta per la soluzione non contenziosa del caso in questione.* Proposta - e questo è un fatto molto importante alla luce di quello che verrà detto qui di seguito - che prevedeva *“una riduzione di tre anni della proroga inizialmente assentita alla SAT e l'obbligo di quest'ultima di affidare a terzi, conformemente alle regole comunitarie in materia di appalti pubblici, i lavori di completamento dell'autostrada oggetto della concessione.”*

E nella comunicazione per l'archiviazione alle Associazioni Ambientaliste ed i Verdi si aggiungeva: *“E' inoltre previsto che la proroga così ridotta sarà annullata se il progetto di tale opera non sarà approvato nel termine previsto dalla convenzione e che un rapporto periodico sarà trasmesso alla Commissione per permetterle di verificare che la soluzione proposta sia attuata conformemente agli impegni presi”.*

E' quindi da questi impegni pregressi delle Autorità Italiane verso la Commissione Europea - e non mantenuti - che vanno inquadrare le richieste da Bruxelles e le relative posizioni del Governo Italiano.

Infatti - dichiarò il ministro Lupi sempre in audizione al Senato – il Governo si rende anche disponibile ad “accogliere la proposta di ridurre la durata della concessione di tre anni di SAT (dal 2046 al 2043) e di affidare a terzi, a partire dai 127 milioni del Lotto 5A (Pescia Romana - Ansedonia), il completamento della tratta, con l'esperimento di una gara comunitaria”. Infine dichiara la disponibilità del Governo a valutare un contributo pubblico a sostegno del piano finanziario di SAT.

In una successiva seduta nella Commissione Lavori Pubblici del Senato prosegue e si conclude l'audizione del Ministro Lupi⁶ sulla Autostrada Tirrenica, dove il Ministro conferma la linea del Governo nei confronti di Bruxelles sui lavori *in house*, che vale per tutte le concessioni, che sarebbe coerente con le direttive in materia e dichiara la disponibilità del Governo a valutare un contributo pubblico a sostegno del piano finanziario di SAT, stimabile in 270 milioni, anche a causa del calo del traffico e del costo del denaro cambiato in modo sostanziale.

⁶Audizione del Ministro Lupi. Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni. Senato della Repubblica. 8 luglio 2014. Resoconto dal sito del Senato della Repubblica

E' di tutta evidenza che è grazie agli esposti puntuali e motivati delle Associazioni Ambientaliste e dei Verdi, se si è riaperta una nuova procedura d'infrazione sulla durata della concessione e sui lavori di SAT in sede Europea, che è stata costantemente informata in questi anni dalle Associazioni Ambientaliste con specifiche memorie sull'evoluzione del progetto ed i suoi costi.

In data 14 ottobre 2014 Bruxelles ha confermato i rilievi con un parere motivato inviato al governo italiano perché non riteneva soddisfacenti le risposte sulla durata della concessione SAT ed il regime di affidamento degli appalti.

La vicenda è poi proseguita con il **Protocollo d'intesa del 13 maggio 2015** sottoscritto dal MIT, la Regione Toscana e la Regione Lazio, SAT ed Aspi sul progetto autostradale Rosignano Civitavecchia, progetto dal costo stimato di 1,4 miliardi. Al punto k) delle premesse si dà conto della **procedura d'infrazione aperta in sede UE** e delle sue motivazioni.

Al punto successivo l) si precisa che **al fine di superare questi rilievi il Concedente (MIT) ha trasmesso a SAT il nuovo schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica** con cui, in conformità alle indicazioni rappresentate dalla commissione Europea, viene accorciata di tre anni la durata della concessione SAT (dal 31 dicembre 2046 al 31 dicembre 2043). E viene indicato l'impegno ad affidare i lavori di completamento dell'autostrada tramite gara pubblica.

Si precisa inoltre che tale Schema di atto aggiuntivo è stato poi trasmesso dal MIT alla Presidenza del Consiglio, Dipartimento per le politiche Europee, che lo ha **successivamente trasmesso alla commissione Europea in data 23 ottobre 2014**.

Questa Schema aggiuntivo è stato poi sottoscritto da MIT e SAT entro il 30 giugno 2015 ma ad oggi non è divenuto efficace perché non è stato emesso il Decreto di approvazione, anche perché nel frattempo il contenzioso con Bruxelles non ha trovato una soluzione.

Infatti **Bruxelles aveva bocciato anche questa** soluzione (forse perché anche il progetto e di suoi costi erano ulteriormente cambiati e ridotti). Secondo Edilizia e territorio⁷ il **Governo italiano in data 26 giugno 2015 aveva inviato alla Commissione UE una nuova proposta** dove proponeva di accorciare di ulteriori tre anni la durata della proroga quindi dal 2043 al 2040, con parziale copertura dei costi con valore di subentro e sempre 100% dei lavori in gara.

Ma l'8 marzo 2016 la **Commissione Europea ha detto ancora una volta di no** comunicando di "non ritenere la proposta italiana sufficiente per l'archiviazione della procedura suddetta, sollecitando le autorità italiane ad adottare tutte le misure necessarie al fine di adempiere alle richieste della Commissione"

Il Ministero con nota (si legge sempre su Edilizia e Territorio) del 30 marzo 2016 ha richiesto a Bruxelles di "riconsiderare la posizione espressa" anche in riferimento al recepimento delle direttive del nuovo Codice Appalti legge 50/2016. E sempre il MIT ha sollecitato con nota del 15/7/2016 la Commissaria del Mercato Interno Bienkowska di "voler valutare gli impegni assunti al fine di permettere il proseguimento dell'iter di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione che consentirà la messa in atto di quanto rappresentato e l'avvio di un importante investimento per lo stato italiano"

⁷ Edilizia e Territorio. Tirrenica ancora bloccata, la Commissione UE continua a dire no alla proroga. Alessandro Arona, 22 settembre 2016.

Ma, nonostante questi solleciti, nessuna risposta positiva è giunta ad oggi dalla Commissione Europea al Governo italiano.

La procedura d'infrazione ancora aperta in sede UE ha dei riflessi evidenti sul progetto SAT attuale ed il suo piano economico e finanziario, che infatti non è stato presentato. Infatti se l'investimento deve ripagarsi con le tariffe (altissime) diventa fondamentale sapere per quanti anni SAT potrà incassare queste tariffe sulla base della durata della concessione e se quindi il piano economico e finanziario sta in equilibrio oppure no.

Leggendo il documento di **Analisi dei Costi e Benefici allegati al Lotto 4 ed al Lotto 5B** (Doc SUA800) oggetto della presente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale emerge che i due Lotti del costo di 167 milioni (Lotto 4) e 450 milioni (Lotto 5B) il flusso benefici-costi e calcolo del VAN diventerebbe positivo al 2046 dopo 25 anni di gestione.

Ma se la Commissione Europea ad oggi non si è ritenuta soddisfatta di una scadenza della concessione al 2040 proposta dal Governo questo significa che **l'ipotesi di SAT, ASPI e MIT di ripagare l'opera con le tariffe non sta in piedi.**

E che quindi saranno richiesti altri aiuti pubblici (risorse pubbliche cash, aiuti fiscali, tariffari, durata della concessione, valore di subentro) che ancora non sono stati resi noti insieme al PEF.

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

Capitolo 3
Quadri di riferimento programmatico

Capitolo 3

3.1 La pianificazione paesaggistica e il progetto di autostrada

Se ci concentriamo su Osservazioni riguardanti la materia strettamente paesaggistica ed escludendo tematiche ambientali che tuttavia sono di competenza del PIT con valenza di Piano paesaggistico (d'ora in poi "Piano paesaggistico"), si deve effettuare **un confronto tra il Progetto e quanto disposto dal PIT con valenza di Piano paesaggistico, approvato il 27 marzo 2015, comprese le prescrizioni contenute nei 5 provvedimenti di vincolo paesistico presenti nell'area interessata dal Progetto.**

Le note che seguono si propongono di verificare in che misura il Progetto sottoposto a Via abbia tenuto conto delle indicazioni e delle **prescrizioni sovraordinate** del Piano paesaggistico contenute nelle schede d'ambito "Maremma grossetana" e "Bassa maremma e ripiani tufacei" e nella "disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico", anch'essa facente parte del Piano paesaggistico.

Si fa presente che qualsiasi riferimento allo stato attuale della pianificazione subordinata (provinciale e comunale), alla quale la relazione del Progetto dedica ampio spazio, non ha più – al momento attuale – alcun valore: in quanto tali strumenti dovranno a breve essere riveduti e adattati alla disciplina del Piano Paesaggistico. Inoltre, come vedremo di seguito, si deve tener presente che i documenti del Piano Paesaggistico, testuali e cartografici, dedicano specifica attenzione al caso del corridoio tirrenico.

Il Progetto e le schede degli Ambiti 18 e 20

Il Piano Paesaggistico contiene alcuni precisi riferimenti alle problematiche del corridoio tirrenico, tanto nelle sezioni dedicate alle Criticità, che in quelle relative agli Obiettivi e alle Direttive correlate.

Per quanto riguarda l'Ambito 18, **Maremma grossetana**, al capitolo 3.2 I della relativa **Scheda d'ambito** (*Caratteri ecosistemici del paesaggio. Criticità*) si legge quanto segue:

[...] L'intenso nodo infrastrutturale di Grosseto sarà ulteriormente accentuato dalla trasformazione dell'Aurelia in autostrada (asse Livorno-Civitavecchia). Tale nuova previsione infrastrutturale costituirà anche un aggravamento della barriera esistente tra i boschi dei Monti dell'Uccellina e quelli dell'entroterra, oggi rappresentata dalla SS Aurelia e annessa linea ferroviaria.

Inoltre troviamo indicato come **Obiettivo 1** il seguente testo:

[...] Salvaguardare la fascia costiera e la retrostante pianura, qualificate dalla presenza di eccellenze naturalistiche legate agli importanti sistemi dunali, di costa rocciosa e di aree umide, e dal paesaggio agrario di Pianura e della bonifica, riequilibrando il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa

Con le relative **Direttive correlate**:

[...] Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:

1.6 - assicurare la migliore integrazione paesaggistica delle grandi infrastrutture lineari del corridoio tirrenico e della superstrada Siena–Grosseto e delle opere ad esse connesse, con riferimento agli aspetti idro-geomorfologici, naturalistici, antropici e percettivi, attraverso soluzioni progettuali e tecnologiche che:

- realizzino una buona integrazione del tracciato nella trama consolidata della rete viaria esistente anche rispetto alla gerarchia e ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica;*
- non compromettano gli assetti agrari e insediativi di impianto storico, la permeabilità ecologica e visiva delle pianure agricole, delle colline e della costa;*
- assicurino il mantenimento degli equilibri idrogeologici, con particolare riguardo ai deflussi negli eventi di piena a bassa frequenza;*

Per quanto riguarda l'Ambito 20, **Bassa Maremma e ripiani tufacei**, al capitolo 3.2 I della relativa **Scheda d'ambito** (Caratteri ecosistemici del paesaggio. Criticità) si legge quanto segue:

[...] La fascia costiera subisce inoltre l'effetto di barriera ecologica realizzato dal corridoio infrastrutturale dell'Aurelia e dalla linea ferroviaria, intensificato per la concentrazione dell'edificato nella fascia delimitata dalle due strutture. L'azione di barriera tra gli ambienti costieri e lacustri e le pianure e colline interne si aggraverà con la trasformazione dell'Aurelia nel nuovo asse autostradale Rosignano-Civitavecchia.

E per quanto riguarda gli **Obiettivi**, leggiamo:

[...] Salvaguardare la fascia costiera e la retrostante pianura, qualificate dalla presenza di eccellenze naturalistiche legate agli importanti sistemi dunali e di costa rocciosa, di aree umide e lagune costiere, e dal paesaggio agrario di Pianura e della bonifica, riequilibrando il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa.

Le **Direttive correlate** recitano:

[...] Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:

1.6 - assicurare la migliore integrazione paesaggistica del tracciato del corridoio tirrenico e delle opere ad esso connesse, con riferimento agli aspetti idro-geomorfologici, naturalistici, antropici e percettivi attraverso soluzioni progettuali e tecnologiche che:

- realizzino una buona integrazione del tracciato nella trama consolidata della rete viaria esistente anche rispetto alla gerarchia e ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica;*
- non compromettano gli assetti figurativi del paesaggio agrario pianiziale (assetto agrari e insediativi di impianto storico) della bonifica, la permeabilità ecologica e visiva tra il territorio costiero-lagunare e l'entroterra e la possibilità di riqualificare le aree degradate;*
- assicurino il mantenimento degli equilibri idrogeologici, con particolare riguardo ai deflussi negli eventi di piena a bassa frequenza.*

1.7. - riqualificare il sistema infrastrutturale costiero longitudinale (Orbetello Scalo, Albinia, Fonteblanda, Capalbio Scalo, Chiarone Scalo) attraverso modalità di spostamento integrate, sostenibili e multimodali;

Infine fra gli **Indirizzi per le politiche** troviamo esplicitamente citato, al punto 18:

[...] promuovere interventi volti a mitigare l'effetto di barriera ecologica causato dagli assi stradali e ferroviari esistenti e dall'urbanizzazione sviluppata tra questi. Nelle previsioni

infrastrutturali, favorire soluzioni che garantiscano la permeabilità ecologica e la continuità delle direttrici di connettività;

Su quanto sin qui riportato relativamente agli Ambiti 18 e 20 si osserva quanto segue: a prescindere dal fatto che le frasi qui riportate sono inserite nei documenti del Progetto in maniera alquanto pasticciata, a dimostrazione del fatto che non è stata data al Piano stesso l'importanza della quale è investito nell'attuale assetto pianificatorio regionale e nazionale, il Progetto non può tecnicamente corrispondere alle prescrizioni e indicazioni qui riportate non tanto per ragioni di tracciato ma per le dimensioni stesse del manufatto previsto:

- **la sezione adottata risulta di 24 metri che con le adiacenti banchine e scarpate laterali supera in molti casi anche la larghezza effettiva di 30 metri;**
- **nei tratti in cui il tracciato si affianca alla ferrovia, l'effetto di barriera viene ulteriormente accentuato;**
- **gli svincoli e i raccordi con la viabilità minore appaiono sovradimensionati;**
- **le barriere di esazione (Grosseto sud, Fonteblanda) formano localmente enormi piazzali di larghezza fino a dieci corsie.**

I caratteri del manufatto, in quanto destinato a percorso autostradale di tipo A non è infatti compatibile con nessuna delle indicazioni del Piano Paesaggistico

Il progetto e i beni paesaggistici vincolati per decreto

Il Progetto dell'Autostrada Tirrenica così come indicato dagli elaborati progettuali presentati, nel tratto del Lotto 4 attraversa quattro aree riconosciute di notevole interesse pubblico dai decreti ministeriali 18 - 04 -1959 (Sughereta di Rispecchia, sita nel comune di Grosseto), 36-1974 (Zona di Alberese ai piedi dei monti dell'Uccellina, sita nel territorio del comune di Grosseto), 268-1962_2 (Zona dei Monti dell'Uccellina sita nel territorio del comune di Magliano in Toscana, compresa parte della limitrofa pianura), 268-1962_1 (Zona sita nel comune di Orbetello fra i piedi dei Monti dell'Uccellina ed il mare, compreso il centro urbano di Talamone), oltre a una parte dell'area codificata 3-1963 (Zona compresa fra i piedi dei Monti dell'Uccellina, la strada Aurelia ed il mare, nonché la limitrofa collina di Bengodi, esclusa la fascia appartenente al demanio marittimo, in comune di Orbetello).

Nel Lotto 5B sono interessate, oltre alla restante parte dell'area precedente, altre tre aree: 210-1959 (Pineta litoranea detta del "Voltoncino", sita nel territorio del comune di Orbetello), 111-1989 (Prima zona. Sistema montuoso al limite est della laguna di Orbetello tra le località sette finestre e la località Parrina. Seconda zona. Costituisce, nella parte nord, il naturale completamento dei precedenti vincoli costieri che vengono così ampliati fino alla ferrovia per la salvaguardia degli innumerevoli quadri panoramici godibili dalla stessa), 76-1976 (Zona dell'abitato del capoluogo e della fascia costiera ai limiti della laguna sita nel territorio del comune di Orbetello).

Le otto aree vincolate per decreto sono soggette alla Disciplina d'uso del PIT con valenza di Piano paesaggistico, ai sensi dell'art.136 del d.lgs. n. 42/2004, nella sezione 4 del medesimo Piano.

La Relazione paesaggistica, contenuta nella Documentazione generale del progetto, riporta gli estremi dei quattro decreti ministeriali di riferimento, la loro denominazione e motivazione,

ma omette di esporre sia gli *Elementi di valore e la valutazione della loro permanenza*, sia l'intera *Disciplina d'uso* contenuta in ogni singola scheda di vincolo approvata in copianificazione con il Mibact e costituita da: *Obiettivi con valore di indirizzo, Direttive e Prescrizioni*.

Preso atto di tale lacuna, la proposta progettuale non esplicita quali siano le soluzioni che, conseguentemente ai contenuti di tutela paesaggistica espressi nella *Disciplina*, garantiscano la compatibilità dell'opera rispetto alle *Criticità*, ai *Valori riconosciuti*, agli *Indirizzi*, alle *Direttive* e alle *Prescrizioni* riguardanti le aree oggetto di vincolo.

Relativamente alle aree vincolate dal DM n. 111 del 1989 comprese nel comune di Orbetello, il Piano paesaggistico richiama espressamente l'autostrada in oggetto negli *Obiettivi con valore di indirizzo* (3.a.6), raccomandando di "favorire la migliore integrazione paesaggistica del tracciato del corridoio tirrenico e delle opere ad esso connesse, con riferimento agli aspetti naturalistici, antropici e percettivi". Conseguentemente, le *Direttive correlate* rivolte ai soggetti pubblici, indicano la necessità di definire strategie, misure e regole/discipline volte a:

- realizzare una buona integrazione del tracciato nella trama consolidata della rete viaria esistente anche rispetto alla gerarchia e ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica;
- garantire che la progettazione di svincoli, raccordi, barriere, ecc. non comprometta i valori degli assetti agrari e insediativi di impianto storico e le loro interrelazioni funzionali e percettive;
- tutelare la percezione visiva delle pianure agricole, delle colline e della costa, limitando interventi che comportino rilevati stradali.

A loro volta, in base alle *Prescrizioni*:

- gli interventi devono garantire la massima integrazione paesaggistica con gli assetti morfologici dei luoghi e con la trama consolidata della rete viaria esistente.
- sui tratti di particolare viabilità e valore storico, devono essere limitati gli interventi che comportino rilevati stradali tali da compromettere la percezione visiva delle pianure agricole e della loro relazione con la costa.

Nella medesima scheda di vincolo nel capitolo "elementi della percezione", sono presenti, ulteriori *Direttive* (4.b.2) riguardanti *La salvaguardia e valorizzazione dei tracciati stradali e ferroviari che presentano elevati livelli di panoramicità*, e *La pianificazione e razionalizzazione del passaggio delle infrastrutture*, cui è correlata la seguente *Prescrizione* (4.c.3): *l'inserimento di manufatti non dovrà interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche che si aprono dall'Aurelia e dalla ferrovia*. **Tuttavia, il proponente non ha presentato nemmeno un'analisi dell'intervisibilità, a partire dal rapporto tra la quota autostradale e quella della ferrovia e una progettazione coerente con i risulti dell'analisi.**

Per ciò che riguarda la scheda di vincolo del D.M. 76/1976, il contenuto delle *Prescrizioni* di seguito riportate, viene sostanzialmente eluso, non recando il Progetto alcuna misura specifica a riguardo.

- Sono da escludere tutti gli interventi che possono interferire con la tutela degli habitat palustri, dell'equilibrio idrogeologico e della qualità delle acque della Laguna, ed in grado di aumentare i livelli di impermeabilizzazione e processi di artificializzazione anche con riferimento agli agroecosistemi, al di fuori del territorio urbanizzato. (2. c.1.)

- *Non sono ammessi interventi in contrasto con - le misure di conservazione di cui alle specifiche norme in materia definite per il SIR/SIC/ZPS; - la disciplina del regolamento della Riserva Naturale Provinciale Laguna di Orbetello. (2.c.2).*
- *Gli interventi incidenti sull'assetto idrogeologico che comportano trasformazioni della maglia agraria e dei suoli agricoli sono ammessi a condizione che:*
 - a. *si inseriscano secondo principi di coerenza nel disegno generale della pianura bonificata seguendone le direzioni fondamentali e tenendo conto della forma e dell'orientamento dei campi.*
 - b. *sia garantita la continuità della viabilità interpoderale sia per finalità di svolgimento delle attività agricole, sia per finalità di fruizione del paesaggio rurale. Gli eventuali nuovi percorsi dovranno essere coerenti con il contesto paesaggistico per localizzazione, dimensioni, finiture, materiali impiegati, manufatti di corredo. (3.c.7.)*
- *Gli interventi devono garantire la massima integrazione paesaggistica con gli assetti morfologici dei luoghi e con la trama consolidata della rete viaria esistente. (3.c.11).
Sui tratti di particolare visibilità e valore storico, devono essere limitati gli interventi che comportino rilevati stradali tali da compromettere la percezione visiva delle pianure agricole e della loro relazione con la costa. (3.c.12)*

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

Capitolo 4
Quadri di riferimento ambientale

Capitolo 4

4.1 La carenza dello Studio di Impatto Ambientale

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

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

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

- a) **La prima riguarda l'assenza di un bilancio del consumo di suolo**, consumo estesissimo che induce - come si può agevolmente in via esemplificativa rilevare dalle foto allegate, tratte dall'elaborato SIA AUA005 – impatti di estrema gravità in palese contraddizione con le politiche e strategie europee.
- b) **La seconda riguarda la mancata considerazione della riduzione della accessibilità territoriale.** Si dà infatti per scontato – ma senza argomentare alcuna plausibile ragione – che il sistema delle complanari (in parte su strade sterrate) proposto sia in grado di risolvere pienamente le esigenze di mobilità territoriale. Le osservazioni proposte dal Comune di Capalbio, dalla provincia di Grosseto e da altri enti locali, ma anche la lettura degli elaborati progettuali, restituiscono una situazione di converso molto critica che va attentamente considerata. Le ragioni sono facilmente comprensibili. Fino ad oggi l'Aurelia ha rappresentato *l'arteria-connettivo* di un territorio caratterizzato da un insieme complesso e minuto di relazione; con il progetto autostradale questa *arteria-connettivo* viene totalmente isolata dal suo contesto (in quanto le sue relazioni territoriali vengono limitate agli svincoli) ed il sistema di relazioni pregresso viene affidato ad un insieme di complanari lacunoso e poco efficiente, ovvero finalizzato soprattutto a favorire il maggiore uso possibile dell'autostrada - e dunque la pagamento dei pedaggi da parte dei cittadini - piuttosto che ad assicurare la mobilità dei cittadini stessi.
- c) **La terza carenza riguarda gli impatti sul sistema produttivo agricolo.** Si fa presente, in via preliminare, che il territorio attraversato dalla nuova infrastruttura ha avviato da anni percorsi importanti – e di successo – in direzione delle produzioni agricole di qualità, e che - in termini generali - la scelta di realizzare una infrastruttura autostradale quale quella proposta avrà risvolti pesantemente negativi sul marketing territoriale; l'area viene infatti oggi percepita come di elevata qualità paesaggistica ed ambientale (qualità che rappresentano fattori produttivi vincenti), ma le mutazioni indotte dalla autostrada ne comporteranno un decremento – sia oggettivo che percepito – che avrà pesanti risvolti negativi (totalmente ignorati nello SIA) sulla competitività produttiva. Va aggiunto che - oltre a deprimere il quadro produttivo generale – il consumo di suolo legato alla nuova

infrastruttura colpirà singole aziende e realtà produttive, frazionando i campi, sottraendo superfici, limitando accessibilità; di tutto questo non si trova traccia nello SIA, confermandone la complessiva inadeguatezza.

In conclusione lo SIA manca, quindi di:

- **un dettagliato e comprensibile bilancio quantitativo e qualitativo del consumo di suolo indotto dall'opera;**
- **un puntuale e dettagliato bilancio degli impatti attesi – corredato dalla indicazione spaziale (ovvero riferita alle specifiche progressive chilometriche) dei diversi gradi di criticità indotti dalle differenti parti dell'opera sia sulle strutture urbane attraversate che sulle loro pregresse interazioni funzionali, evidenziando le variazioni delle condizioni di accessibilità territoriali *pre e post operam*;**
- **un dettaglio degli impatti dell'opera sul sistema produttivo primario sia in generale (perdita di competitività dovuta alla diminuita qualità paesaggistica, territoriale, ambientale) che con riferimento alle singole aziende ed attività cui verranno sottratti, frazionati o depauperati suoli coltivati**



Fig. 1: Territorio a Sud di Fonteblanda *ante operam*.



Fig.2: Territorio a Sud di Fonteblanda *post operam*

Capitolo 4

4.2 La mancanza della Valutazione di Incidenza

Considerazioni generali su progetto SAT e VINCA

Il progetto e i relativi studi denominati impropriamente “Valutazione di Incidenza” dei Lotti 4 e 5B fanno riferimento ai singoli tracciati, senza considerare l’impatto complessivo e cumulativo che l’intera opera comporta per gli habitat e le specie tutelate dalle direttive comunitarie della Rete Natura 2000.

Fermo restando che, come vedremo, tali “studi” sono semplici “Screening”, essi non possono essere frammentati per singolo Lotto, bensì essere tutti ricompresi in un unico studio. Non è ammissibile la frammentazione del progetto, peraltro incidente su plurimi siti di enorme importanza naturalistica: in natura non esistono confini amministrativi, e le connessioni ecologiche non sono arbitrariamente eludibili con la semplice frammentazione e del progetto e dei presunti studi accompagnatori

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

Appare peraltro inverosimile che pur avendo già evidenziato con le nostre Osservazioni nelle procedure precedenti l’improprio e inammissibile utilizzo di studi “Screening” anziché di Incidenza corrispondenti a quanto richiesto dalle norme vigenti, il proponente ripresenti lo stesso strumento (Screening), ancora una volta “dimenticando” la fondamentale importanza (oltre che obbligo) di tale studio.

Si riporta, del precedente documento del 27 agosto 2011, solo una delle tante frasi che avrebbero dovuto indurre già all’epoca e a maggior ragione oggi, a seguire il percorso corretto della Valutazione di Incidenza, anziché l’autoreferenzialità dettata dallo Screening:

Ripreso dalle precedenti Osservazioni del 27 agosto 2011

“Nel caso specifico gli elaborati “Valutazione di Incidenza” relativi ai Lotti 4, 5 A e 5 B, riportano informazioni fortemente carenti quando non omesse del tutto (in alcuni casi rimandando agli elaborati dello SIA) e tali da non soddisfare nemmeno i requisiti dello Screening e di conoscere, quindi, gli impatti possibili, probabili e/o certi derivanti sia dalla fase di cantiere, che da quella di esercizio.

(...)

Nessuno di questi documenti può ritenersi esaustivo delle conoscenze relative ai possibili, probabili e/o certi impatti diretti e indiretti, a breve, medio e lungo termine, reversibili e/o irreversibili che pure si possono immaginare – semplicemente conoscendo le valenze naturalistiche dei siti Natura 2000, delle connessioni ecologiche ed ecosistemiche e delle azioni necessarie per la realizzazione dell’opera, compresa la stessa a lavori finiti e quindi in esercizio – e che dovrebbero essere oggetto, per legge, di analisi, descrizioni, deduzioni, informazioni e corrette conclusioni.

Pertanto si deve chiedere al proponente il rifacimento della procedura di Valutazione di Incidenza, e la redazione di un unico documento **corrispondente a quanto richiesto dall’Allegato G”**.

SAT ha deciso evidentemente di non tenere conto non solo delle più che esaustive Osservazioni delle associazioni ambientaliste, ma anche e soprattutto, delle norme vigenti, riproponendo nuovamente due Screening il cui obiettivo non è rendere edotti gli organi competenti dei possibili effetti singoli e/o plurimi del progetto sui siti, bensì della sua non incidenza in assoluto, a dispetto di logica, dati scientifici e leggi dello Stato e sentenze della CGE, il tutto, in piena procedura EU Pilot 6730/2014/ENVI.

Lo “studio di Incidenza” è un semplice Screening

I documenti denominati “Valutazione di Incidenza” che accompagnano il progetto, non sono - a tutti gli effetti - una Valutazione di Incidenza, bensì semplici “Screening”, come del resto esplicitamente affermato.

Ci limitiamo a riportare il capitolo “*Conclusioni dello Screening*” (Lotto 4)

“Relativamente al progetto in esame, laddove siano applicate tutte le indicazioni già previste dal Progetto in esame, non sono attesi effetti negativi significativi a carico della rete Natura 2000, ovvero in grado di alterarne la funzionalità complessiva” (pag. 26, Lotto 4).

Segue un presunto approfondimento dell’affermazione di cui sopra, che è

- basato **sulla non analisi degli effetti** che l’opera avrebbe sui numerosi siti Natura 2000,
- basata sull’omessa verifica secondo quanto richiesto dall’Allegato G di cui al DPR 357/97 e smi
- basata su deduzioni/affermazioni/determinazioni prive di oggettività/obiettività, intrise invece di soggettività inammissibile per le stesse norme comunitarie e sentenze della CGE.

E’, quella di pag. 26, un’affermazione che si basa su mancanza assoluta di certezze, di oggettività, di completezza di informazioni, intrisa di una genericità inaccettabile, scevra di connessioni e di logiche deduzioni, contenente invece la sintesi di affermazioni del tutto soggettive e pertanto inammissibili.

Con qualche specifica ulteriore, adattata alla diversa collocazione territoriale, poco cambia nelle conclusioni per il Lotto 5 B (pag. 32):

“Visto il Progetto in esame, visti i presidi ambientali progettati e vista la documentazione di cantierizzazione, e a condizione che le opere siano realizzate a regola d’arte e senza interazioni con il S.I.N., si dichiara che non sono attesi effetti negativi significativi a carico della rete Natura 2000”.

Si fa presente che lo “screening” deriva solo da un suggerimento contenuto in un manuale della UE (Guida metodologica alle disposizioni dell’art. 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva Habitat 92/43/CEE), e **giuridicamente non è riconosciuto né ammissibile**, men che meno per un progetto dalla indiscutibile invadenza e dimensione, che incide direttamente e indirettamente su più siti Natura 2000 e che possiedono valori naturalistici indiscutibili (e riconosciuti).

Si rammenta che ai sensi del DPR 357/97 e smi, nonché del D.lvo 152/06 e smi, è necessario accompagnare un progetto da Valutazione di Incidenza secondo quanto contenuto dall’Allegato G di cui al DPR sopraccitato.

Siamo pertanto obbligati a riassumere il quadro normativo che sottopone qualsivoglia opera che possa avere effetti sul territorio protetto come ZPS, a precise procedure e studi, allo stato attuale, mancanti.

Le norme vigenti

Come vedremo qui di seguito, si ritiene non ottemperato l'art. 5 comma 3 del DPR 357/97 e smi, pertanto è necessario il richiamo alle norme vigenti:

a) Il DPR 357/97 modificato dal DPR 120/03

L'art. 5, comma 3 del DPR n. 357/1997 e smi stabilisce che: *“I proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini della Valutazione di Incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi”*

E' obbligo degli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni, acquisire preventivamente la Valutazione di Incidenza come recita lo stesso DPR 357/97 e smi all'art. 5 comma 8: *“L'autorità preposta al rilascio dell'approvazione definitiva del piano o dell'intervento acquisisce preventivamente la Valutazione di Incidenza, eventualmente individuando modalità di consultazione del pubblico interessato dalla realizzazione degli stessi”*

Tale procedura si applica anche alle ZPS, come riportato dall'art. 6, comma 2 del DPR 357/97 e smi: *“**Gli obblighi derivanti dagli art. 4 e 5 si applicano anche alle Zone di Protezione Speciale di cui al comma 1”***

Solo a valle di uno studio corretto, esaustivo, che riporti valutazioni oggettive basate su dati oggettivi, si può procedere al rilascio di un parere in base alle risultanze e nel rispetto degli art. 5 comma 9 e art. 5 comma 10. Non è un semplice screening, peraltro frammentato per Lotti, senza neanche una visione di insieme di opere e loro effetti sui siti, che si può procedere.

b) Il principio di prevenzione - Art. 6 della Direttiva Habitat

Questo articolo, per il quale sono stati redatti anche manuali di interpretazione da parte della UE per la sua importanza e complessa articolazione, è alla base delle norme che abbiamo trattato nel capitolo precedente e alla base del rispetto delle direttive e norme di recepimento e attuazione. Esso è ripreso quasi testualmente dall'art. 4 e 5 del DPR 357/97 e smi. Questi articoli, come abbiamo riportato sopra, si applicano anche alle ZPS (art. 6 DPR 357/97 e smi).

L'articolo 6 paragrafo 2 della Direttiva 92/43/CEE, contempla il **Principio di prevenzione**. *“Gli Stati membri adottano le opportune misure per evitare, nelle zone speciali di conservazione, il degrado (...) nonché la perturbazione (...)”*. Come espressamente affermato nel Manuale di interpretazione dell'art. 6 (2002) **viene sottolineata la natura anticipatoria delle misure da prendere**. *“Non è accettabile aspettare che si verifichi un degrado o una perturbazione per varare le misure”*, recita il manuale. A maggior ragione, *“non è accettabile”* che si approvi un progetto privo di una corretta Valutazione di Incidenza, progetto che è perfettamente in grado di provocare degrado e perturbazione.

La Direttiva Habitat si basa implicitamente su questo principio, *“nella misura in cui essa prescrive che gli obiettivi di conservazione di Natura 2000 dovrebbero prevalere sempre nel caso di*

incertezza” dell’impatto negativo delle opere/azioni/piani proposti (Guida metodologica, 2002, pag. 11).

La Commissione Ambiente dell’Unione Europea, a supporto degli Stati Membri per la redazione delle Valutazioni di Incidenza, ha redatto un manuale nel quale **fornisce “un aiuto metodologico facoltativo”** (pag. 6 del manuale indicato a seguire) per l’esecuzione o la valutazione di questo importante strumento, suddividendo la procedura in diversi step (Valutazione di piani e progetti aventi un’incidenza significativa sui siti della Rete Natura 2000 – Guida metodologica alle disposizioni dell’art. 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva Habitat 92/43/CEE)

Alla luce di tutto ciò, appare ancor più sconcertante che per un progetto di tale portata, i cui effetti sono indiscutibilmente negativi su molteplici habitat e specie animali e vegetali, si sia addirittura fermata al primo step previsto in questo manuale, ovvero allo “Screening”, l’analisi dell’incidenza. Step che sottintende l’assoluta mancanza di alcun effetto, che sia diretto, indiretto, a breve, medio e/o lungo termine, reversibile e/o irreversibile.

Eppure si sta parlando di un tracciato stradale, di ampia larghezza, con rilevati, viadotti, gallerie e, in fase di esercizio, con transito di migliaia di macchine in una delle aree più importanti in Italia per diverse specie animali.

Così come è palese l’impossibilità oggettiva di mitigare tutti gli effetti negativi derivanti, mitigazioni neanche prese in considerazione in entrambi gli elaborati di “Screening”, che confermano, anzi, aggravano la incredibile superficialità con la quale si sono redatti questi cosiddetti “studi”.

Né è ammissibile rimandare ad altri elaborati informazioni importanti. Tra le tante, si riporta quanto affermato per la cantierizzazione (pag. 16 Lotto 5 B) *“Per quanto concerne le caratteristiche di durata della fase di realizzazione dell’opera si rimanda alla lettura dei documenti di cantierizzazione del Progetto in oggetto”* Esattamente il contrario di quanto richiede l’allegato G come vedremo a seguire.

Quindi, anziché valutare scientemente e scientificamente territorio, azioni ed opere previste, con obiettività, oggettività, ed includere nell’analisi degli impatti, le alternative possibili, compresa l’opzione ZERO, **si è deciso di redigere un semplice screening, evitando, ancora una volta, un’analisi coerente e completa degli effetti possibili, probabili e/o certi, diretti e/o indiretti derivanti dal progetto, sui siti Natura 2000, e di dare per scontato - senza informazioni ulteriori - che tale tracciato sia l’unico e solo possibile, basando il tutto su un semplicissimo Screening giuridicamente inammissibile. Il tutto, senza l’oggettività richiamata dalla stessa UE.**

c) L’allegato G

La normativa vigente richiede che venga redatta la “Valutazione di Incidenza” per le azioni/opere/piani che possono (quindi possibilità, non certezza) avere incidenza sui (e non nei) siti della Rete Natura 2000 (cfr art. 6 DPR357/97 e smi).

Essa deve corrispondere all’Allegato G contenuto sia nel DPR sopraccitato che nella Direttiva 92/43/CEE.

Riportiamo quanto richiesto dall’Allegato G (previsto dall’art. 5 comma 4 del DPR 357/97 come modificato dal DPR120/03):

CONTENUTI DELLE RELAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DI PIANI E PROGETTI

1. Caratteristiche dei piani e progetti

Le caratteristiche dei piani e progetti debbono essere descritte con riferimento, in particolare:

- alle tipologie delle azioni e/o opere
- Alle dimensioni e/o ambito di riferimento
- alla complementarità con altri piani e/o progetti;
- all'uso di risorse naturali
- alla produzione di rifiuti
- all'inquinamento e disturbi ambientali
- al rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e tecnologie utilizzate

2. Area vasta di influenza dei piani e progetti – interferenza con il sistema ambientale:

Le interferenze di piani e progetti debbono essere descritte con riferimento al sistema ambientale considerando

- componenti abiotiche
- Componenti biotiche
- Connessioni ecologiche

Le interferenze debbono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto Corine land cover

Entrambi gli Screening redatti da SAT non sono neanche lontanamente assimilabili ad una Valutazione di Incidenza: non rispettano alcuno dei contenuti richiesti dall'Allegato G. Come abbiamo già visto, non è assolutamente ammissibile che un progetto di tale portata, sia accompagnato da studi che lo assolvono senza alcuna certezza scientifica obiettiva, bensì su valutazioni soggettive prive peraltro di contenuti congrui, in spregio del principio di precauzione e di prevenzione, degli obblighi di risultato, dell'obbligo di tutela della delicata e importantissima Rete Natura 2000.

d) la Procedura EU Pilot 6730/2014/ENVI - la soggettività/oggettività

Nella lettera di avviso dell'avvio della procedura di pre infrazione, la DG Ambiente riporta - tra le altre - estratti di alcune sentenze della Corte di Giustizia Europea (CGE), ad introduzione dei rilievi mossi al Governo Italiano.

Si riportano alcuni stralci:

“Nella sentenza del 7 settembre 2004, Waddenzee, caso C-127/02, la Corte di Giustizia Europea ha stabilito che:

L'avvio del meccanismo di tutela dell'ambiente previsto dall'art. 6, n. 3, della direttiva habitat non presuppone, come emerge peraltro dal manuale di interpretazione di tale articolo redatto dalla Commissione, intitolato «La gestione dei siti Natura 2000. Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva habitat 92/43/CEE», la certezza che il piano o il progetto considerato pregiudica significativamente il sito interessato, ma risulta dalla semplice probabilità che un tale effetto sia inerente a detto piano o progetto” (punto 41).

L'art. 6, n. 3, prima frase, della direttiva habitat deve essere interpretato nel senso che qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso o necessario alla gestione del sito è sottoposto a un'opportuna valutazione dell'incidenza che ha sullo stesso tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo, quando non possa essere escluso, sulla base di elementi obiettivi,

che esso, da solo o in combinazione con altri piani o progetti, pregiudichi significativamente il detto sito" (punto 45).

"[In] virtù dell'art. 6, n. 3, prima frase, della direttiva habitat, quando un piano o progetto non direttamente connesso o necessario alla gestione di un sito rischia di compromettere gli obiettivi di conservazione dello stesso, **esso deve essere considerato idoneo a pregiudicare significativamente tale sito.** La valutazione del detto rischio deve essere effettuata in particolare alla luce delle caratteristiche e delle condizioni ambientali specifiche del sito interessato da un tale piano o progetto" (punto 49).

"Una tale valutazione implica quindi che devono essere individuati, alla luce delle migliori conoscenze scientifiche in materia, tutti gli aspetti del piano o progetto che possono, da soli o in combinazione con altri piani o progetti, pregiudicare i detti obiettivi. Orbene, tali obiettivi, come emerge dagli artt. 3 e 4 della direttiva habitat, in particolare dal n. 4 di quest'ultima disposizione, possono essere determinati in funzione in particolare dell'importanza dei siti per il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, di uno o più tipi di habitat naturali di cui all'allegato I o di una o più specie di cui all'allegato II e per la coerenza di Natura 2000, **nonché alla luce dei rischi di degrado e di distruzione che incombono su detti Siti**" (punto 54).

"Risulta quindi che l'autorizzazione del piano o progetto in questione può essere concessa solo a condizione che le autorità nazionali competenti abbiano acquisito **la certezza** che esso è privo di effetti pregiudizievoli per l'integrità del sito interessato" (punto 56).

"Quindi, quando sussiste un'incertezza quanto alla mancanza di effetti pregiudizievoli per l'integrità del detto sito legati al piano o progetto considerato, l'autorità competente ne dovrà rifiutare l'autorizzazione." (punto 57).

"Al riguardo, è giocoforza constatare che il criterio di autorizzazione previsto dall'art. 6, n. 3, seconda frase, della direttiva habitat integra il principio di precauzione (v. sentenza 5 maggio 1998, causa C-157/96, National Farmers' Union e a., Race, pag. 1-2211, punto 63) e **consente di prevenire efficacemente i pregiudizi all'integrità** dei siti protetti dovuti ai piani o progetti previsti. **Un criterio di autorizzazione meno rigoroso di quello in questione non può garantire in modo altrettanto efficace la realizzazione dell'obiettivo di protezione dei siti cui tende la detta disposizione"** (punto 58).

Viene pertanto impossibile, per quanti sforzi si facciano, comprendere l'affermazione nella tabella di pag. 32 (Lotto 5 B), laddove si legge, in merito alla "perdita e/o diminuzione di specie di interesse conservazionistico", la frase, a modo suo rassicurante per chi non è competente, ma non per chi lo è (Unione Europea inclusa), che afferma "Sulla base delle conoscenze disponibili si ritiene che non siano probabili rischi significativi di riduzione delle popolazioni di specie segnalate nel Formulario Standard".

"Conoscenze disponibili" riportate in modo assolutamente generico, senza alcun reale studio sul territorio, con errori, affermazioni vaghe, mancanza di approfondimento, senza alcuna certezza. Solo una vaga, generica "probabilità", supportata dal nulla.

Tornando alla procedura EU Pilot, alcune delle contestazioni rivolte al Governo italiano, riguardano:

Piani /progetti autorizzati senza VINCA

Piani /progetti autorizzati con VINCA carente rispetto ai requisiti della Direttiva

"In particolare, in molti casi la VINCA non ha tenuto conto degli impatti cumulativi derivanti dalle diverse pressioni già presenti sul sito. La valutazione non ha tenuto conto degli obiettivi di conservazione del SIC/ZPS e, in quasi tutti i casi, le autorità italiane **hanno approvato il piano o il progetto in questione senza aver acquisito la certezza che esso fosse privo di effetti pregiudizievoli per l'integrità del sito interessato** (vedasi punto 56 della sentenza del 7 settembre 2004 nel caso C-127/02)"

La procedura di pre infrazione è ancora in corso, ed è palese, per quanto già evidenziato e a seguire, che il progetto in oggetto per quanto attiene le opere previste **non può avere alcuna certezza di non pregiudicare** il sito, sia in termini di frammentazione di habitat, interruzione delle connessioni ecologiche che di alterazione irreversibile dei delicatissimi regimi idrici oltre che delle innumerevoli specie animali e vegetali e habitat, ad essi connessi. Non tiene conto dei **rischi di degrado e di distruzione che incombono su detti Siti** dei quali non vi è alcun cenno in tutto lo studio, non contemplando pertanto l'effetto cumulo, l'aggravamento dei fattori di pressione negativi, anche di quelli individuati nel piano di gestione.

e) Possibilità, Probabilità, Certezza

Per quanto sopra riportato, che attiene a norme vigenti, sentenze della CGE, procedura EU - PILOT, è palese che il progetto non possiede alcuna certezza “oggettiva/obiettiva” di non pregiudicare il sito e gli “studi” nell'affermare la non incidenza sui siti, non hanno alcuna obiettività, quella espressamente richiesta dall'Unione Europea, totalmente omessa.

Il progetto, ancorché frammentato in Lotti e accompagnato da studi non assimilabili neanche lontanamente ad una Valutazione di Incidenza, possiede invece impatto certo sul sito e sull'ambiente in genere, insieme alla evidente frammentazione di habitat, perdita della connettività ecologica, eliminazione di corridoio naturali, sottrazione di habitat ecc. Provoca indiscutibilmente effetti non mitigabili, e soprattutto certi.

Senza la certezza “oggettiva/obiettiva” di non pregiudicare il sito, e sulla base di semplici ed autoreferenziali “Screening” l'amministrazione competente non può autorizzare il progetto, come ampiamente esplicitato in questo documento, richiamando i riferimenti normativi e giurisprudenziali.

Considerazioni puntuali sugli screening elaborati da SAT

Nonostante la mancanza della Valutazione di Incidenza, già ampiamente stigmatizzata, si riportano comunque alcune Osservazioni su aspetti puntuali.

In merito a quanto previsto dai progetti definitivi SAT dei Lotti 4 e 5B dell'infrastruttura in oggetto, si rilevano criticità inerenti, in particolar modo, gli aspetti ecologici e faunistici che contrastano con le normative vigenti.

Prima di tutto ci preme sottolineare come, contrariamente a quanto riportato (vedi pagg. 5 delle “valutazioni di incidenza” alias “Screening” riguardanti i Lotti 4 e 5B), il completamento del tratto Cecina-Civitavecchia non si configura affatto come un adeguamento di una infrastruttura preesistente quanto, piuttosto, come un nuovo intervento per il quale peraltro lo “Screening” omette diverse specie di interesse conservazionistico.

In secondo luogo, al contrario di quanto indicato nelle cosiddette “valutazioni di incidenza” (vedi pagg. 26 e 33 rispettivamente per Lotti 4 e 5B), è prevedibilissimo attendersi, data la loro approssimazione, effetti estremamente significativi sulla Rete Natura 2000, dal momento che numerosi sono i SIC e le ZPS interessati, direttamente o indirettamente (IT51A0016 “Monti dell'Uccellina”; IT51A0026 “Laguna di Orbetello”; IT51A0029 “Boschi delle colline di Capalbio”; IT51A0031- IT51A0033 “Lago di Burano; IT51A0039 “Pianure del Parco della Maremma”; IT51A00101 “Camporegio”, ecc.) dal progetto.

Ribadiamo pertanto che essendo lo studio interrotto alla fase di **screening** risulta essere totalmente inadeguato (oltre che inaccettabile) per una seria e attenta valutazione di impatto ambientale, contravvenendo a quanto previsto dal DPR 357/97.

La conclusione secondo la quale “non sono attesi effetti negativi significativi a carico della rete Natura 2000” quindi non può che essere rigettata in quanto trattasi di conclusione **sogettiva e non oggettiva**.

Contrariamente a quanto sostenuto in questi autoreferenziali “Screening” vi sarebbe con certezza sottrazione e distruzione di habitat, a carico del Sito IT51A0039 “Pianure del Parco della Maremma”, le cui aree a vocazione agricola sono tutt’altro che di ridotto pregio faunistico, venendo utilizzate per la riproduzione/l’alimentazione/lo svernamento da un gran numero di specie animali, soprattutto uccelli di rilevante interesse conservazionistico, in allegato I della Direttiva 147/2009/CE ex 79/409/CE così come per il Sito IT51A00101 “Camporegio”, zona umida relitta di enorme valore naturalistico, che verrebbe pressoché distrutta dal passaggio del tracciato autostradale e dalla costruzione della cassa di espansione prevista per la regimazione delle piene del Fiume Albegna e per il Sito IT51A0026 “Laguna di Orbetello”, dove ci sarebbe una sottrazione importante di habitat nelle aree adiacenti il sito ed un notevole aumento dell’inquinamento luminoso e sonoro e quindi di disturbo per la fauna selvatica. Ogni sito, che sia direttamente o indirettamente interessato dal tracciato, subirebbe con certezza incidenza negativa, negarlo è inaccettabile, ancor più con affermazioni del tutto soggettive.

Altro elemento di criticità è costituito dal fatto che nel progetto non si considera minimamente il reticolo idrico secondario che insiste nell’area interessata all’opera (vedi pag. 31 e 33 Sintesi non tecnica Lotti 4 e 5B e pag. 11-12 e 12 “Valutazioni di incidenza” Lotti 4 e 5B).

Questo reticolo, costituito da fossi, canali e, più in generale, da corsi d’acqua con ridotta portata nell’arco dell’anno, rappresenta un habitat nel quale si insediano ricche comunità di invertebrati (ad es. molluschi, crostacei e insetti) e di piccoli vertebrati (ad es. micromammiferi), la cui presenza è essenziale per il funzionamento delle reti trofiche.

Oltre a questo il reticolo idrico secondario svolge un’altra fondamentale funzione, quella di corridoio ecologico, permettendo la connettività tra habitat tra loro separati da barriere di origine antropica (strade, insediamenti abitativi, aree industriali, ecc.), consentendo alle popolazioni delle varie specie, altrimenti isolate da tali barriere, di giungere in contatto tra di loro (attraverso migrazione e dispersione. Si ricorda che la Regione Toscana indica espressamente i corsi d’acqua tra le aree di collegamento ecologico e gli interventi finalizzati alla loro conservazione; cf. *L.R. 56/2000 e Supplemento al Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 46 del 13.11.2002*).

Un ulteriore elemento di criticità è rappresentato dal fatto che la nuova infrastruttura viaria rappresenta una barriera del tutto invalicabile soprattutto per la fauna terricola per cui la mortalità degli esemplari durante gli spostamenti trofici (come nel caso dei Mammiferi e dei Rettili) e riproduttivi (come nel caso degli Anfibi) aumenterà in modo esponenziale. Inoltre, a lungo termine, si verificherà l’**isolamento genetico** delle popolazioni di specie viventi nei due lati della struttura viaria, con gravi conseguenze sulla densità e sulla struttura stessa delle popolazioni.

Si sono riportati solo pochi esempi di omessi approfondimenti sui diversi e molteplici effetti che i siti potrebbero subire per il progetto. Non si intende attardarsi nella disamina delle numerose affermazioni generiche, imprecise e autoreferenziali contenute negli “Screening” peraltro afferenti a singoli Lotti e non nell’interesse del tracciato. E’ sufficiente ribadire,

come abbiamo dimostrato, che non è minimamente ammissibile che il progetto venga accompagnato da Screening, né sarebbe ammissibile una sua quanto mai inopportuna, oltre che illegittima approvazione solo sulla base di ciò.

Come già anticipato, risulta quindi essere necessaria una procedura di Valutazione di Incidenza e non un inammissibile screening), in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, nella quale vengano attentamente valutati:

- gli impatti che si verificherebbero su tutti i SIC/ZPS gravitanti attorno all'area oggetto di intervento”;
- gli impatti possibili, probabili e/o certi su tutte le specie di interesse conservazionistico (specie incluse nelle normative e liste rosse a carattere comunitario, nazionale e regionale concernenti la tutela della fauna) presenti in tutti i SIC/ZPS e in relazione al loro status su diversa scala, nel rispetto del principio della Rete Natura 2000.

Ad ultimo, ci preme evidenziare che mancano i riferimenti normativi regionali più recenti in materia di biodiversità. La documentazione di VIA infatti non fa alcun riferimento alla vigente normativa regionale in materia di biodiversità, cioè la L.R. 30/2015 “Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale”, entrata in vigore nell'aprile 2015 e poi modificata dalla Legge regionale 48/2016. Tale legge sostituisce la legge regionale 56/2000 più volte citata dal proponente ed introduce molte novità, sia in materia di aree protette che di rete ecologica regionale che di biodiversità nel suo complesso. Viene infatti disciplinato dalla legge, in complementarietà al sistema regionale delle aree protette, anche il “sistema regionale della biodiversità” che comprende oltre ai siti Natura 2000 e alle proposte di siti, anche gli elementi strutturali e funzionali della rete ecologica toscana individuati dal piano paesaggistico regionale (art. 5 della L.R. 30/2015) e le zone Ramsar.

Ed inoltre, come ricordato in varie altre parti delle presenti Osservazioni, il SIA non fa una esauriente analisi delle ipotesi alternative; infatti tra queste il SIA cita solamente le alternative progettuali presentate da SAT in fase di progetto preliminare, limitandosi a mostrare i “miglioramenti” apportati nel Progetto Definitivo. Non vengono quindi presentate alternative vere e proprie, come invece richiesto dalla valutazione di impatto ambientale

In particolare facciamo notare, anche in questo caso, come non sia stata assolutamente presa in considerazione l'alternativa progettuale corrispondente all'adeguamento della statale Aurelia a strada di grande percorrenza senza pedaggio come previsto dal progetto ANAS del 2000, che avrebbe un impegno di suolo e un effetto di barriera ecologica assai minori rispetto al presente progetto (non essendo tra l'altro necessarie le complanari). Tale alternativa rimane per noi e per molti cittadini ancora la più valida sia in termini di impatto ambientale che economico-sociale

Capitolo 4

4.3 Il progetto SAT e il Piano del Parco della Maremma

Considerazioni a parte merita il Parco Regionale della Maremma, coinvolto dal progetto sia perché nell'area protetta ricade parte del tracciato e persino il Cantiere e capo base (CB01), sia per gli effetti causati dalla trasformazione di parte della viabilità locale in complanare in direzione Alberese e in direzione Grosseto.

Contraddizioni con il Piano del Parco e assenza di efficaci misure di mitigazione

Già da una prima lettura emergono le numerose e incidenti criticità che dimostrano come il progetto autostradale non abbia minimamente preso in considerazione ne l'aspetto strettamente naturalistico né tantomeno gli indirizzi di sviluppo previsti nel Piano del Parco.

Emerge infatti come le relazioni limitino l'analisi di impatto sulle sole aree di incidenza del tracciato e non analizzino quindi gli effetti e le implicazioni dell'opera ha sull'intera area protetta sia dal punto di vista della tutela e conservazione dell'avi-fauna e degli habitat, sia dal punto di vista dei nessi socio-economici della comunità residente, nonché degli indirizzi di sviluppo sostenibili individuati con il Piano del Parco.

Al contrario, quest'analisi deve essere *conditio sine qua non* e premessa ad ogni tipo di intervento sia direttamente finalizzato alla realizzazione dell'opera che alle necessarie misure di mitigazione.

Ciò appare ancora più evidente alla luce della presenza di alcuni macro errori come l'aver considerato delle parti del tracciato autostradale ricadenti in area contigua, mentre sono tratti insistenti proprio all'interno dell'area protetta (vedi il l'area del Collecchio del Comune di Magliano in Toscana, dal Km 10 + 920,00 circa al Km 12 + 380,00 circa).

Soffermandosi sul Piano del Parco approvato con deliberazione del Consiglio Direttivo n°61 del 30 dicembre 2008, va sottolineato come questo già prenda in considerazione la localizzazione di un ipotetico corridoio tirrenico.

... Per tale area, in occasione della eventuale costruzione del previsto "corridoio tirrenico", deve essere prevista la redazione di un "Piano di Recupero" di iniziativa privata ai sensi dell'art. 28 della L. 5 agosto 1978 n. 457 coordinato dall'Ente Parco (Ente Parco in accordo con la Provincia, il Comune di Magliano in T. e la Società costruttrice del Corridoio Tirrenico) e che preveda, oltre alle necessarie opere di integrazione ambientale e paesistica della nuova infrastruttura viaria anche la realizzazione di un'ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea dell'Aurelia) nell'area tra il Collecchio e il Set-aside del Collecchio. Nello stesso Piano di Recupero dovranno essere previsti collegamenti funzionali sia per il transito di mezzi agricoli che per la percorribilità pedonale e ciclabile degli itinerari turistici con incremento dell'offerta di servizi turistici ai visitatori nel Parco. Dovranno inoltre essere messi in atto interventi per garantire la realizzazione di corridoi ecologici al fine di consentire il collegamento tra l'area protetta e l'area contigua da parte della fauna selvatica. ... (art 25 , Piano del Parco – Norme Tecniche di Attuazione)

Si evince con chiarezza dunque come sia il Piano di Recupero lo strumento fondamentale volto a garantire:

1. collegamenti funzionali per il transito di mezzi agricoli
2. collegamenti funzionali per la percorribilità pedonale e ciclabile degli itinerari turistici con incremento dell'offerta di servizi turistici ai visitatori nel Parco, in conformità con le previsioni del progetto di realizzazione del corridoio Tirrenico.
3. corridoi faunistici di connessione tra Parco ed Area Contigua (sottopassi come tunnel, canali sotterranei, ecc. o sovrappassi come ponti verdi, ecodotti, etc.).

Di contro il Progetto Definitivo oltre a basarsi su studi settoriali (limitati cioè al solo tratto di incidenza dell'autostrada) e approssimativi (con riferimenti a studi e dati già superati), risulta deficitario proprio del Piano di recupero che non viene minimamente citato tanto quindi da risultare in netto contrasto con le norme tecniche di attuazione vigenti relative al corridoio tirrenico previste nello stesso Piano del Parco.

Compromissione del corridoio ecologico

La fascia di territorio dell'area Parco ricompresa tra la Ferrovia Tirrenica e la S.S. Aurelia, dove insisterà il Corridoio tirrenico, è un'importante area di transizione tra Parco ed Area Contigua dalla rilevantissima importanza ecologica, rappresentando un corridoio tra le due aree per l'avi-fauna. Di contro la realizzazione del percorso autostradale diventerà quindi un'insormontabile barriera artificiale isolando l'area e impedendo alle numerose e abbondanti specie animali di entrare o uscire agevolmente.

Risulta, quindi, un evidente limite del Progetto Definitivo il non aver previsto, nei tratti caratterizzati da alte densità di fauna come quella del Collecchio, soluzioni che consentirebbero la totale permeabilità alle specie animali di ogni tipo. Ciò appare evidente analizzando in particolare gli spostamenti degli ungulati tra le aree boschive immediatamente ad est dell'Aurelia in prossimità proprio di Alberese e del Collecchio (la più popolosa di ungulati) e quelle del Parco Regionale della Maremma, in quanto quest'ultime rappresentano un "rifugio" dall'attività venatoria, causando un intenso scambio di individui, specie in alcuni periodi dell'anno.

Altre classi di animali a rischio sono quelle degli Anfibi e i Rettili li presenti vista la presenza di un reticolo idrico e di piccoli bacini per l'irrigazione e che danno luogo a spostamenti durante il periodo riproduttivo per convergere nelle aree di deposizione.

Va ricordato, inoltre, come nel breve-medio periodo una diretta conseguenza dell'effetto barriera dall'opera sarebbe l'isolamento genetico delle popolazioni presenti conseguente proprio alla mancanza di scambi di individui tra le popolazioni separate dall'autostrada e dunque nel lungo periodo il decadimento delle popolazioni stesse. Previsione, questa, inaccettabile e fortemente contraddittoria con la natura dell'ente Parco quale soggetto di tutela e conservazione.

Risulta evidente, in conclusione, la sottovalutazione dell'effetto barriera del tracciato autostradale che non tiene in considerazione le problematiche connesse agli habitat e alla fauna e che dunque, ancora una volta, ribadisce l'obbligatorietà dell'elaborazione di un Piano di Recupero che garantisca il ripristino dei necessari corridoi ecologici.

Fauna e sicurezza stradale

Alle conseguenze ambientali legate all'effetto barriera dell'autostrada, in assenza di opportuni interventi, si vanno ad aggiungere evidentemente quelli legati alla sicurezza di transito la dove la fauna – specie quella di grande taglia – per dare seguito a questo naturale transito tra l'area a monte e quella a valle del tracciato vada necessariamente a invadere la carreggiata autostradale con le evidenti conseguenze per la sicurezza stradale.

Stessa situazione anche per la viabilità complanare dove si passerà da un traffico di tipo prevalentemente residenziale e turistico ad un convogliamento di tutti coloro che non vorranno pagare il pedaggio, aumentando quindi la presenza di veicoli con il rischio di un maggior numero di incidenti.

Assenza di un adeguato studio di impatto ambientale

Risulta evidente come l'aver considerato il Lotto 4 come un semplice adeguamento della viabilità esistente e non come una nuova opera ha fatto venir meno una necessaria valutazione d'incidenza ambientale in grado di valutare esaurientemente gli impatti indotti e di determinare contestualmente le azioni di mitigazione e di compensazione più efficaci.

Il progetto risulta, infatti, carente delle opportune analisi dello stato dell'arte e risultano pertanto altrettanto insufficienti gli interventi di mitigazione proposti sia per il passaggio della fauna, sia per l'inquinamento acustico che per quello luminoso. Il Progetto Definitivo appare oltre che carente anche "anacronistico" avendo elaborato lo screening dell'habitat su dati del 2002 e non, invece, sul Formulario NATURA 2000 - IT51A0036 del dicembre 2015. Ne deriva un inadeguata considerazione degli effetti reali sull'habitat presente sull'area di incidenza e sull'area in generale e di conseguenza la previsione delle necessarie opere di mitigazione.

Ciò risulta evidente ad esempio dall'analisi delle schede faunistiche dove si incorre in ripetuti errori che non tengono conto dei dati odierni su tipologie e numero di specie esistenti all'interno del Parco. In particolare e soffermandosi sull'area di incidenza diretta del corpo autostradale:

1. Ghiandaia marina *Coracias garrulus*: specie, attualmente in espansione, nidifica nell'area agricola compresa proprio fra la statale Aurelia e le aree boschive dei Monti dell'Uccellina tra Stazione di Alberese e Fonteblanda
2. Cervone *Elaphe quatuorlineata*: specie molto rara la cui popolazione rischierebbe di sentire significativamente proprio dell'effetto barriera dell'autostrada.

Sotto i più vari aspetti, sia strettamente ambientali-naturalistici che socio-economici, il progetto proposto va a creare nuove e preponderanti criticità alla fruizione e sviluppo dell'area

Capitolo 4

4.4 L'elusione della valutazione degli impatti sulla Rete ecologica

Il SIA non fa nemmeno sufficienti riferimenti ed analisi rispetto alla rete ecologica regionale e molti aspetti sono trattati solo nella relazione paesaggistica piuttosto che, all'interno del SIA vero e proprio, in chiave ecologica.

In quest'ultimo (Cap. 5 “Ecosistemi”) l'argomento “rete ecologica” viene infatti liquidato in mezza pagina, senza specifici riferimenti alle criticità e agli indirizzi per la rete ecologica contenuti nell'integrazione paesaggistica al PIT regionale (“piano paesaggistico regionale” di cui alla D.C.R. 37/2015) e senza affrontare quanto richiesto dalla L.R. 30/2015.

In particolare, si fa presente che la Carta della Rete ecologica contenuta nel piano paesaggistico regionale e il relativo abaco (invariante II “I caratteri ecosistemici del paesaggio”) individuano nella zona interessata dal tratto autostradale in progetto ben 6 elementi funzionali critici per la permeabilità ecologica:

- a. una “direttrice di connettività da ricostruire” [freccia bidirezionale in tratteggio rosso nella Carta della Rete ecologica regionale riportata sotto] fra i monti dell'Uccellina all'interno del Parco regionale della Maremma (e relativi SIC e ZPS) e il nodo forestale di Poggio Aquilone, separati ecologicamente dall'attuale tracciato dell'Aurelia;
- b. una “area critica per processi di artificializzazione” [cerchio in tratteggio marrone] avente come centro Fonteblanda fino a comprendere il retroterra di Talamone a nord e il torrente Osa e il Sir Camporegio a sud;
- c. un “corridoio ecologico fluviale da riqualificare” [area delimitata da punti viola] nella bassa valle del torrente Osa fino alla foce;
- d. un “corridoio ecologico fluviale da riqualificare” [area delimitata da punti viola] nella bassa valle del torrente Albegna fino alla foce;
- e. una “area critica per processi di abbandono e artificializzazione” includente tutto l'Argentario, le lagune costiere e i terreni attraversati dall'attuale Aurelia (compresi i SIC/ZPS “Monte Argentario, IsoLotto di Porto Ercole e Argentarola”, SIC/ZPS “Laguna di Orbetello” e ZPS “Duna Feniglia”), dove le principali criticità sono dovute alle espansioni insediative industriali e turistico-ricettive, sia lungo l'Aurelia che nell'istmo di Orbetello e nel Monte Argentario;
- f. una “direttrice di connettività da ricostruire” [freccia bidirezionale in tratteggio rosso] tra il nucleo forestale della ZPS Duna Feniglia e i boschi dell'entroterra, separati dall'attuale tracciato dell'Aurelia.

Criticità simili esistono anche per le aree più a sud, interessate dai Lotti 5A e seguenti, non oggetto di questa VIA ma che andrebbero comunque presi in considerazione nel loro insieme per una valutazione degli effetti cumulativi non affrontati nell'attuale SIA.

Gli indirizzi del piano paesaggistico regionale sono molto chiari in proposito. L'abaco dell'Invariante II infatti definisce infatti la seguente indicazione strategica da perseguire a livello regionale: *Valorizzazione degli strumenti di rete ecologica alla scala locale, realizzazione di interventi di deframmentazione e di miglioramento dei livelli di permeabilità ecologica diffusa del territorio (con particolare riferimento alle “aree critiche”, “direttrici da riqualificare”, ecc.), valorizzazione degli strumenti di valutazione ambientale (VAS, VIA, VI) e di un approccio integrato delle varie politiche di settore rispetto agli obiettivi e ai benefici comuni derivanti dalla tutela del*

paesaggio e degli ecosistemi, proprio a ribadire il ruolo che le valutazioni ambientali devono assumere negli obiettivi di riqualificazione della rete ecologica.

Anche negli obiettivi e nelle direttive dei due ambiti paesaggistici coinvolti, la necessità di garantire la permeabilità ecologica rispetto alle infrastrutture esistenti e in progetto è ben chiara.

Esempio per l'Ambito 18 “Maremma grossetana”:

- *Indirizzi per le politiche:*

n. 11: al fine di tutelare il paesaggio agrario della pianura e i relativi valori, garantire azioni volte a: limitare ulteriori processi di frammentazione e marginalizzazione del territorio rurale a opera di infrastrutture e urbanizzazioni. A tal fine è necessario garantire che le nuove infrastrutture non accentuino l'effetto barriera del corridoio infrastrutturale Aurelia vecchia-ferrovia e si inseriscano coerentemente nella trama consolidata della rete viaria storica e nella maglia agraria della bonifica;

- *Obiettivo di Ambito n. 1: Obiettivo 1 “Salvaguardare la fascia costiera e la retrostante pianura, qualificate dalla presenza di eccellenze naturalistiche legate agli importanti sistemi dunali, di costa rocciosa e di aree umide, e dal paesaggio agrario di Pianura e della bonifica, riequilibrando il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa”*

Direttiva 1.6 - Assicurare la migliore integrazione paesaggistica delle grandi infrastrutture lineari del corridoio tirrenico e della superstrada Siena – Grosseto e delle opere ad esse connesse, con riferimento agli aspetti idro-geomorfologici, naturalistici, antropici e percettivi, attraverso soluzioni progettuali e tecnologiche che: realizzino una buona integrazione del tracciato nella trama consolidata della rete viaria esistente anche rispetto alla gerarchia e ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica; non compromettano gli assetti agrari e insediativi di impianto storico, la permeabilità ecologica e visiva delle pianure agricole, delle colline e della costa; assicurino il mantenimento degli equilibri idrogeologici, con particolare riguardo ai deflussi negli eventi di piena a bassa frequenza;

Esempio per l'Ambito 20 “Bassa Maremma e ripiani tufacei”:

- *Indirizzi per le politiche:*

- *n. 18: promuovere interventi volti a mitigare l'effetto di barriera ecologica causato dagli assi stradali e ferroviari esistenti e dall'urbanizzazione sviluppata tra questi. Nelle previsioni infrastrutturali, favorire soluzioni che garantiscano la permeabilità ecologica e la continuità delle direttrici di connettività;*
- *n. 22: evitare ulteriori processi di frammentazione e marginalizzazione dei sistemi dunali e agro-ambientali a opera di infrastrutture e urbanizzazioni continue (con particolare attenzione alla piana del Fiora e dell'Albegna e all'entroterra dell'Argentario). A tal fine è necessario garantire che le nuove infrastrutture non accentuino l'effetto barriera del corridoio “Aurelia vecchia - ferrovia” e realizzino la migliore integrazione paesaggistica dei tracciati con la trama consolidata della rete viaria storica e con la maglia agraria della bonifica;*
- *n. 30: recuperare e valorizzare le relazioni costa-entroterra, promuovendo il recupero del ruolo connettivo dell'Albegna e del Fiora come corridoi ecologici multifunzionali [...];*

- *Obiettivo di Ambito n. 1: Salvaguardare la fascia costiera e la retrostante pianura, qualificate dalla presenza di eccellenze naturalistiche legate agli importanti sistemi dunali e di costa rocciosa,*

di aree umide e lagune costiere, e dal paesaggio agrario di Pianura e della bonifica, riequilibrando il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa:

- *Direttiva 1.1 - arginare l'ulteriore consumo di suolo evitando i processi di saldatura dell'urbanizzato in ambito costiero e sub-costiero, salvaguardando i principali varchi ineditati tra le aree urbanizzate e lungo gli assi infrastrutturali ed evitando o contenendo la frammentazione delle aree agricole a opera di infrastrutture e urbanizzazioni.*

Orientamenti: mantenere e qualificare le residue aree inedificate tra il centro di Orbetello e lo Scalo;

qualificare il rapporto fra l'urbanizzato e gli spazi aperti, evitando ulteriori espansioni, con particolare riferimento al Tombolo della Giannella, alla via Aurelia tra la foce del T. Osa e Ansedonia, alla fascia di transizione tra la laguna di Orbetello e le colline interne, alla fascia retrodunale tra la foce dell'Osa e dell'Albegna, tra Ansedonia e Burano, tra Burano e la foce del Chiarone.

- *Direttiva 1.6: assicurare la migliore integrazione paesaggistica del tracciato del corridoio tirrenico e delle opere ad esso connesse, con riferimento agli aspetti idro-geomorfologici, naturalistici, antropici e percettivi attraverso soluzioni progettuali e tecnologiche che: realizzino una buona integrazione del tracciato nella trama consolidata della rete viaria esistente anche rispetto alla gerarchia e ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica; non compromettano gli assetti figurativi del paesaggio agrario pianiziale (assetto agrario e insediativo di impianto storico) della bonifica, la permeabilità ecologica e visiva tra il territorio costiero-lagunare e l'entroterra e la possibilità di riqualificare le aree degradate; assicurino il mantenimento degli equilibri idrogeologici, con particolare riguardo ai deflussi negli eventi di piena a bassa frequenza.*

Nonostante questi chiari indirizzi, la scelta progettuale sembra andare in direzione opposta; le attuali pesanti criticità innescate dall'attuale tracciato dell'Aurelia verrebbero infatti chiaramente amplificate dal tracciato autostradale in progetto e non sono state **adeguatamente analizzate**.

Ricordiamo, infine, che secondo l'art. 75 della L. R. 30/2015:

Gli enti competenti all'approvazione di piani o interventi incidenti sulle aree di collegamento ecologico funzionale definiscono le misure necessarie a mitigare gli eventuali effetti negativi sulla coerenza del sistema regionale della biodiversità e del sistema regionale integrato delle aree naturali protette. Tali misure di mitigazione sono realizzate a carico dei soggetti proponenti del piano o dell'intervento.

A maggior ragione la definizione degli effetti negativi dell'opera sulla permeabilità ecologica e in generale sulle aree protette e sui siti Natura 2000 non sono attentamente e accuratamente valutati.



Carta della Rete ecologica regionale contenuta nel piano paesaggistico regionale (D.C.R. 37/2015), con sovrainpresso in rosso il tracciato autostradale in progetto (Lotti 4 e 5B). Nella Carta sono evidenti i punti critici per la rete ecologica della Regione già attualmente presenti lungo l'Aurelia. Le frecce rosse indicano le "direttrici di connettività da ricostituire", le frecce arancioni le "direttrici di connettività da riqualificare", i cerchi in tratteggio marrone le "aree critiche per processi di artificializzazione", i cerchi in tratteggio rosso le "aree critiche per processi di abbandono e artificializzazione".

Capitolo 4

4.5 La sottovalutazione del rischio idrogeologico

In considerazione del Progetto Definitivo dell'Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia relativo ai Lotti 4 e 5B (tratto Grosseto Sud-Ansedonia) e alle elaborazioni progettuali della Regione Toscana sviluppate sulla base delle informazioni idrologico-idrauliche presentate negli studi redatti dal Commissario Delegato ex L.228/2012 in seguito agli eventi alluvionali del novembre 2012, si rilevano le seguenti criticità riportate in ordine di priorità.

Area Cassa di espansione di Campo Regio

In destra idrografica nel tratto terminale del Fiume Albegna, in località Campo Regio, è stata prevista dalla Regione Toscana la **realizzazione di una cassa di espansione, a seguito della disastrosa piena del novembre 2012.**

Il progetto di SAT prevede che il percorso autostradale, in prossimità dell'abitato di Albinia, sia realizzato su viadotto. Tale viadotto consentirà anche il superamento del Fiume Albegna e il percorso autostradale tornerà su rilevato dopo meno di un km a nord rispetto alla sponda destra del fiume, per poi proseguire, sempre in direzione nord, costeggiando la ferrovia fin quasi a raggiungere il Torrente Osa.

Tale intervento comporterà un riposizionamento più a monte dell'argine della cassa di espansione, al fine di permettere l'inserimento del rilevato autostradale tra la linea ferroviaria Pisa-Roma e l'argine medesimo. In base ai dati di progetto si può stimare che l'argine di cassa sarà spostato a monte di circa 60 m per una lunghezza di oltre 3 km.

In conseguenza di ciò la realizzazione dell'infrastruttura lungo l'asse ferroviario comporterà una significativa riduzione della cassa di espansione del Fiume Albegna, stimabile in termini di superficie in almeno 20 ettari. A ciò corrisponde una riduzione del volume della cassa stimabile tra 500.000 e 1.000.000 di m³, tenuto conto dell'altezza di progetto del rilevato arginale e dell'altezza media del piano campagna nel tratto considerato.

Visto che i dati riportati nel progetto della Regione Toscana relativi all'evento 2012 prevedono un volume statico massimo di cassa di 8.2 milioni di m³, ne consegue una riduzione stimabile intorno al 10%.

Si rileva inoltre come i piloni del viadotto che consentirà all'autostrada di superare il Fiume Albegna nei pressi di Albinia siano posizionati nell'area di cassa in destra idrografica del fiume, proprio nel delicato tratto compreso tra l'opera di presa e la testa del canale collettore che consente il deflusso delle acque dalla cassa di espansione verso il mare. Il rischio è che i piloni possano costituire un ostacolo al rapido deflusso delle acque.

Si osserva quindi che SAT non ha prodotto approfondimenti sul corretto funzionamento della cassa di espansione in virtù dell'interferenza con il tracciato autostradale.

La sottovalutazione del rischio sul fiume Ombrone

Nel caso della viabilità alternativa ipotizzata da **Grosseto Sud** a **Rispescia**, oltre alla ristrettezza della carreggiata ed alla discontinuità del tracciato, che risulta essere molto tortuoso, si sottolinea che gran parte del percorso attraversa, nella zona denominata Pratini Bassi, **aree classificate con classe di pericolosità idraulica 3 e, soprattutto, 4** (vedasi *Carta della pericolosità idraulica, Regolamento Urbanistico del Comune di Grosseto, adottato con Delibera del C.C. n. 72 del 28.03.2011*). \

Si tratta di **aree già interessate da recentissime piene del Fiume Ombrone (come quella del 25 agosto 2015)**.

Considerato che le frazioni a sud del Comune di Grosseto (zona di Rispescia e Alberese) sarebbero raggiungibili dal capoluogo solo attraverso la viabilità alternativa suddetta, dato che l'autostrada non prevede svincoli da Grosseto Sud fino a Fonteblanda, un'alluvione del Fiume Ombrone le isolerebbe totalmente, precludendo anche l'accesso ai mezzi di soccorso. Stesso problema si porrebbe anche per raggiungere il territorio del Comune di Magliano in Toscana.

Criticità zona Guinzone

L'area denominata **Guinzone**, **classificata con classe di pericolosità idraulica P3** (Piano Gestione Alluvioni, Distretto Appennino Settentrionale) è caratterizzata da un esteso reticolo di canali di bonifica tali che gli studi preliminari eseguiti hanno escluso l'ipotesi di una soluzione con passaggio a raso a causa del rischio allagamento. **Le soluzioni prospettate per il superamento della citata criticità risultano carenti in termini analitici a loro supporto.**