



redatto da Anna Donati, Maria Rosa Vittadini, Edoardo Zanchini, Stefano Lenzi, Valentino Podestà

LA STRADA STATALE AURELIA SICURA SUBITO

CONTRO L'AUTOSTRADA DELLA MAREMMA: PROGETTI PRIVATI E COSTI PUBBLICI

15 novembre 2014

Dopo grandi polemiche e l'impegno costante delle associazioni ambientaliste contro l'Autostrada della Maremma, nel 2011 la SAT presentò un progetto definitivo completamente diverso dal precedente preliminare del 2008, basato su un forte calo delle previsioni di traffico - sempre comunque sovradimensionate per giustificare l'opera - con un tracciato posizionato sulla Strada Statale Aurelia. La Concessionaria abbandonava così il devastante progetto totalmente in variante interna da Civitavecchia a Grosseto Sud, approvato dal CIPE nel 2008, dove l'autostrada era posizionata tra 100 e 500 metri dalla Strada Statale Aurelia, con un elevato consumo di suolo ed un invasivo corridoio d'asfalto.

Nel nuovo progetto mutava anche l'ipotesi di piano economico finanziario: il costo totale si riduceva a circa 2 miliardi (rispetto ai 3,8 mld del progetto 2008), con un contributo pubblico pari a zero e valore di subentro pressoché nullo. Si trattava di modifiche rilevanti: è appena il caso di ricordare che nel progetto precedente il valore di subentro, ovvero la somma che lo Stato doveva riconoscere alla Concessionaria quando, alla scadenza della concessione, l'opera verrà consegnata allo Stato, era pari al costo dell'opera! Ma si usava l'Aurelia, anche quella già ammodernata ed a costi "simbolici", trasformandola in autostrada a pedaggio.

Va ricordato che a quell'epoca erano già stati approvati due stralci: prima il progetto definitivo del tratto Rosignano Marittimo - San Pietro in Palazzi approvato dal CIPE nel 2010 (ora in esercizio) e poi, nel 2011, il progetto definitivo del tratto Tarquinia-Civitavecchia, con un progetto di adeguamento in sede e la trasformazione della SS.1 in autostrada a pedaggio. Una soluzione voluta dalla Regione Lazio, ora in fase di cantierizzazione.

Le Associazioni Ambientaliste - pur riconoscendo il significativo passo in avanti per ridurre il consumo di suolo del nuovo tracciato, che lo rendeva simile al progetto Anas del 2000 - **non mancarono però di avanzare numerose osservazioni critiche chiedendo profonde modifiche anche a questo nuovo progetto. Tali richieste, avanzate nell'ambito della nuova procedura di VIA, non sono però state sostanzialmente accolte** dalla commissione VIA, da Anas, dal Ministero delle Infrastrutture, dalle Regioni. Infatti il CIPE il 3 agosto 2012 ha approvato, se pur con numerose prescrizioni, il progetto definitivo ma solo di tratte parziali dell'infrastruttura, che nel tratto più complesso Ansedonia-Fonteblanda deve ancora essere progettato ed autorizzato.

Ed ancor più di recente, la SAT ha richiesto un sostanzioso contributo pubblico pari a 270 milioni per far quadrare i conti che non tornano. Tale contributo non è stato assicurato dal Governo, nonostante gli annunci e le promesse, sia nel Decreto Sblocca Italia e sia nel DDL Stabilità di cui è avviata la discussione in Parlamento. Il che conferma, come fatto notare subito dagli ambientalisti, che il finanziamento diretto è una forzatura che crea imbarazzo, almeno dal punto di vista del controllo della spesa pubblica, negli stessi ambiti governativi.

Mentre la Regione, per bocca del suo presidente Rossi, insiste nel chiedere il completamento della Tirrenica secondo il progetto autostradale proposto nel 2011.

In sede europea si è riaperta nel 2014 la procedura d'infrazione sulla SAT, per il mancato rispetto degli impegni assunti dal Governo Italiano alla fine del 2009 con la Commissione Europea in relazione sia alla durata della concessione a SAT che al rispetto delle normative europee in materia di appalti.

Alla luce di tutte queste criticità evidenti del progetto autostrada della Maremma - inclusa l'intenzione di uno dei soci Caltagirone di uscire dall'assetto societario della SAT - in una recente riunione tenuta il 14 ottobre presso il Ministero delle Infrastrutture, alla presenza della Regione Toscana e di SAT, sarebbe stato deciso (a quanto hanno riportato i giornali) di studiare una nuova ipotesi di progetto: da Cecina a Grosseto resterebbe l'attuale superstrada Aurelia senza pedaggio mentre da Grosseto a Tarquinia diventerebbe un'autostrada a pedaggio¹.

Questa ipotesi di autostrada a "spezzatino" se sarà confermata in futuro, secondo le associazioni ambientaliste, è profondamente sbagliata ed inutile: molte meglio e più serio puntare sull'adeguamento dell'Aurelia per tutto il tratto, con priorità alle porzioni dell'opera ancora a due corsie ed alla messa in sicurezza degli incroci a raso più pericolosi.

Il calo del traffico sull'Aurelia e sulle tratte autostradali SAT di questi anni, ed il fatto che si tratta soprattutto di traffico locale - oggi ancora più di ieri - non giustifica in alcun modo la realizzazione di un'autostrada.

Il presente Documento delle Associazioni Ambientaliste fa il punto sullo stato della situazione e illustra i motivi che rendono necessario l'abbandono definitivo del progetto di Autostrada della Maremma per puntare in modo deciso ed immediato sull'adeguamento della Strada Statale Aurelia, come già era stato deciso dal Governo nell'anno 2000 con la presentazione del progetto da parte di ANAS.

1 - Le osservazioni delle Associazioni Ambientaliste del 2011

Presentate il 27 agosto 2011 da FAI, Legambiente, WWF Italia, Rete Comitati per la difesa del territorio, Comitato Terra di Maremma, Maremmaviva, Comitato per la Bellezza², le Osservazioni sottolinearono tutte le mancanze e gli aspetti critici del Quadro di riferimento progettuale e del Quadro di riferimento ambientale che permangono anche nella fase attuale.

Pur valutando positivamente il sostanziale ripensamento che ha portato a scartare, nel passaggio tra il progetto preliminare e il progetto definitivo, il tracciato in variante a favore di un intervento in sede della SS1 tra Grosseto Sud e Tarquinia/Civitavecchia, le Associazioni hanno rilevato in particolare:

- **la mancata considerazione dell'impatto globale sull'ambiente** nella fase di progettazione definitiva, richiamata tra l'altro dall'art. 185, c. 5 del Dlgs n. 163/2006; inclusa la componente rumore ed emissioni in atmosfera.
- **la non conformità di quanto prodotto dal proponente ai fini della Valutazione di incidenza** con i contenuti previsti dall'Allegato G della Direttiva 92/43/CEE, così come recepita dal DPR n. 357/1997 e modificata dal DPR 120/2003.
- **la mancanza del Piano Economico-Finanziario**, richiesto, tra l'altro, dall'art. 143 del Dlgs n. 163/2006 e dall'art. 4, c. 134 della legge n. 350/2003, sin dalla progettazione preliminare.

Le Osservazioni si focalizzavano sulle relazioni strettamente interconnesse - per un'infrastruttura come il corridoio tirrenico - tra il tracciato ed il suo impatto ambientale, la fattibilità economico-finanziaria dell'opera a "costo zero" per le risorse pubbliche, come veniva promesso, e il ruolo territoriale

¹ E' caos Tirrenica. Poca autostrada e "variante Aurelia". Di Marco Gasperetti. Corriere della Sera, Roma. 26/10/2014

²FAI, Legambiente, WWF Italia, Comitato per la Bellezza, Rete Comitati per la difesa del territorio, Comitato Terra di Maremma, Maremmaviva. Osservazioni al progetto definitivo "Completamento A12 Rosignano-Civitavecchia" nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt 167 c.5 e 183 c.4 del Dlgs n.163/2006, art.10 del Dlgs 152/2006 e art.24 del Dlgs 4/2008. 27 agosto 2011

dell'infrastruttura. Un aspetto, quest'ultimo, di grandissimo rilievo dal momento che la trasformazione di una strada statale gratuita in autostrada a pedaggio, costringeva a rivedere tutto il sistema di accessibilità e ad introdurre complanari per assicurare la mobilità quotidiana (e gratuita) a residenti, servizi, attività ed imprese locali. Un problema tanto più grave in tempi di crisi economica e di calo del traffico, con scarse risorse pubbliche a disposizione.

Oltre all'impatto ambientale i principali punti critici sollevati dalle Associazioni si concentravano su una serie di aspetti qui di seguito sinteticamente richiamati.

1.1 Prevalenza del traffico locale e stime comunque ottimistiche per il futuro

Il nuovo progetto 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 percorre tutta l'autostrada è poco, mentre molto traffico percorre tratti brevi. Cosa che mette evidentemente in discussione la ragionevolezza stessa del progetto di realizzazione di un' autostrada destinata al traffico per le lunghe percorrenze.

Le nuove stime di traffico di lungo periodo riproposte da SAT erano e sono comunque ottimistiche. La crescita del traffico dopo il 2016 è quantificata in termini di veicoli-km/anno e sconta l'assunzione delle tariffe presumibilmente necessarie a remunerare l'investimento per la concessionaria.

Al 2026 si prevede un TGM di 25.350 veicoli/g.

Al 2036 si prevede un TGM 28.300 veicoli/g.

Il ridimensionamento rispetto alle stime SAT del 2008 è fortissimo: oltre il 40% di traffico in meno rispetto ai 50.000 veicoli/g del 2030.

Soprattutto in una situazione non solo congiunturale di crisi economica e di calo di traffico, l'itinerario tirrenico non attrarrà traffico da altri itinerari autostradali.

Le obiezioni delle Associazioni sulla sovrastima dei traffici futuri, risultano oggi ancora più fondate.

1.2 Scarsi utenti "paganti" sull'autostrada e ben 134 chilometri di viabilità alternativa.

Secondo il progetto del 2011, il 2016 era l'anno previsto per l'entrata in esercizio dell'autostrada con l'introduzione del pedaggio. Nel progetto, in quell'anno il traffico potenziale, ovvero quello che userebbe l'autostrada se non ci fosse il pedaggio, è maggiore del traffico pagante di circa il 25%. Il 25 % comprende: 11% di traffico senza pedaggio o a pedaggio "agevolato", 14% di traffico deviato su viabilità alternative.

La componente "agevolata" riguarda il traffico automobilistico dei residenti che effettuano tragitti inferiori a 20 km in andata e altrettanti in ritorno. La componente "non catturata" è quella *"che effettua il by-pass delle barriere o che utilizza viabilità alternative non a pedaggio"* (punto 6.17 pag 36 dello Studio del traffico SAT).

Dunque nel 2016 su un traffico potenziale di 20.500 veicoli il traffico pagante è di 15.400 veicoli; aggiungendo a questi la quota di 2.255 veicoli di traffico "agevolato" (11% del totale) si **ottiene il traffico medio presente sull'autostrada: 17.655 veicoli/g, meno di quelli che utilizzano l'Aurelia nella situazione del 2011 (19.900). La richiesta della Regione di portare a 45 km in andata e altrettanti in ritorno i viaggi locali con pedaggio "agevolato" riduce ulteriormente, come è evidente, le prospettive di finanziamento da pedaggio.**

Queste stime di traffico hanno sempre reso evidente come l'infrastruttura molto difficilmente sarebbe stata ripagata dai pedaggi, a meno che non si imponessero tariffe molto gravose che però non avrebbero comunque funzionato perché scoraggiano l'uso. Basti pensare che nuove autostrade a raso (e quindi dai costi di realizzazione più contenuti) hanno difficoltà in Italia a sostenere l'autofinanziamento da pedaggio con stime di traffico pari e superiori a 60.000 veicoli/giorno.

Secondo le stime del progetto circa 3.000 veicoli/g che troverebbero conveniente usare l'autostrada se non ci fosse il pedaggio sarebbero invece costretti a utilizzare la ben più fragile viabilità alternativa su pedemontane e complanari. Nel progetto **sono previsti oltre 134 km di viabilità alternativa, talvolta complanare (quindi costruita ex novo) e talvolta ottenuta con l'allargamento di strade esistenti.**

Il traffico che pur potendola usare non usa l'autostrada e la lunghezza davvero rilevante di viabilità alternativa aumentano inutilmente gli impatti sul territorio, evitabili con il sistema free flow proposto dalle

associazioni ambientaliste, rendono il progetto (e i livelli di pedaggio) inutilmente costoso e contraddicono profondamente la stessa impostazione del progetto.

Le Associazioni Ambientaliste proponevano infatti in alternativa alle barriere di esazione, un sistema interamente telematico di riconoscimento dei veicoli e pagamento del pedaggio: il *multilane free flow*, ovvero una sorta di “autostrada virtuale” che consente una flessibilità di gestione e d'uso che il vecchio sistema a barriera non consente.

Il progetto SAT 2011 prevede invece un sistema misto tra barriere di esazione - localizzate circa ogni 40/50 - km ed il *multilane free flow*, che viene però proposto solo tra gli svincoli interni. Anche il progetto depositato ai fini degli espropri non entra molto nel dettaglio della localizzazione dei portali telematici e del concreto funzionamento del sistema free flow, mentre il posizionamento delle quattro barriere di esazione, oltre a consumare suolo, rende il sistema autostradale chiuso e rigido e costringe al potenziamento della viabilità alternativa per l'uso locale.

L'applicazione del *multilane free flow* “totale”, come proposto dalle Associazioni, permetteva di aumentare le connessioni con la viabilità ordinaria e di ridurre sostanzialmente la necessità di realizzare nuove complanari. I veicoli sono identificati da portali automatizzati, il passaggio dai portali non implica l'arresto del veicolo, il pagamento del pedaggio poteva avvenire in forma differita. Si sarebbe così ridotto l'impatto dell'infrastruttura con svincoli più semplici, minor numero di sovrappassi, minor occupazione di spazio e riduzione dei costi di investimento.

Occorre anche notare che il sistema rende possibile una selezione del traffico non solo in termini di percorso, ma anche in termini di soggetti, di attività, di caratteristiche specifiche di chi si muove, cosa che permette una “politica” di compensazione a favore dei residenti, soprattutto quelli “obbligati” all'uso dell'Aurelia dalla struttura territoriale, che devono essere esentati in ambito provinciale dai pedaggi. **Il sistema rende cioè possibile “mirare” i soggetti paganti, in primo luogo i TIR e i flussi di attraversamento della Maremma, e i soggetti non paganti, ovvero i residenti e i movimenti quotidiani delle attività locali.**

L'esperienza tedesca di tariffazione stradale (non solo autostradale) per i soli autocarri con peso superiore alle 12 tonnellate di carico, attualmente in atto, dimostra la fattibilità dell'ipotesi e la lungimiranza delle proposte avanzate dalle Associazioni, che ha l'obiettivo di rendere più conveniente i sistemi di trasporto ferroviario e marittimo che hanno minori impatti ambientali ed emissioni di gas serra.

1.3 Assenza del Piano Economico-Finanziario

Al progetto definitivo SAT non era stato allegato alcun Piano Economico e Finanziario complessivo. Il Piano Economico e Finanziario è assolutamente necessario per capire il problema dei costi, del pedaggio e quindi del ruolo territoriale dell'infrastruttura. Le uniche informazioni disponibili derivano da analisi costi-benefici parziali, dalle quali si deduce solo per alcuni lotti - come a fronte dei costi dell'intervento - le quantità di traffico stimato ed il pedaggio (elevato) sarebbero in grado di remunerare l'investimento.

Tra i benefici per SAT vi è certamente il canone bassissimo con cui la Concessione consente alla società di usare la SS1 Aurelia, sia quella ammodernata (tratto a nord di Grosseto) che quella da ammodernare (tratto Tarquinia – Capalbio - Ansedonia a due corsie).

I benefici sono pressoché totalmente costituiti dai risparmi di tempo degli utilizzatori. Si assume che si passi dai 70-90 km/h sull'itinerario attuale ai 130 km/h sull'autostrada. E' un differenziale di velocità (previsto) troppo elevato soprattutto nelle tratte dove già oggi la Superstrada Aurelia permette velocità sicuramente superiori ai 100 km/h.

Alla probabile sovrastima del tempo risparmiato corrisponde una sicura sovrastima del valore di tale tempo. Si attribuisce infatti un valore di 16 euro/h indifferentemente a tutto il traffico leggero, turisti e opzionali compresi: una quantificazione sicuramente inattendibile.

Per gli utenti che utilizzeranno l'autostrada è vero che l'aumento della velocità, permesso dalla trasformazione, diminuisce i costi generalizzati, ma tale diminuzione trova un limite ben pesante nella introduzione del pedaggio.

I volumi di traffico atteso sull'autostrada sono relativamente modesti e configurano livelli di servizio assai alti, mentre i livelli di servizio sulle viabilità alternative (di cui non si fa cenno) rischiano di essere bassi o bassissimi: quanto la presenza dell'autostrada si risolve nel peggioramento delle condizioni di traffico locale?

Secondo le Associazioni Ambientaliste occorre mantenere sull'autostrada tutto il traffico potenziale attraverso adeguate politiche tariffarie (comprese politiche di esenzione totale per i residenti). Questa strategia consentirebbe un reale risparmio in termini di minori investimenti e minori consumi di suolo per complanari e viabilità alternativa e migliori condizioni anche per l'accessibilità locale. La stima dei costi di investimento e di gestione di una tale alternativa avrebbe dovuto far parte dell'analisi costi benefici e della valutazione ambientale dell'opera. La sua mancanza configura un procedimento gravemente carente e potenzialmente illegittimo.

Ancora oggi il Piano Economico e Finanziario non è disponibile e non è approvato. Manca dunque un elemento essenziale per poter valutare gli scenari di pedaggiamento e quindi il ruolo territoriale dell'infrastruttura e la reale fattibilità dell'intervento, così come è stato promesso da SAT. Non è quindi stato possibile aggiornare la Convenzione unica tra Società Autostrada Tirrenica, concessionaria dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, e ANAS valida a tutti gli effetti dal 24.11.2010, data in cui decorre l'efficacia ex lege della Convenzione Unica sottoscritta in data 11 marzo 2009, come modificata dalle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 78/2010.

2 - L'approvazione del progetto definitivo del CIPE del 3 agosto 2012

Sul progetto SAT del 2011 il dibattito ed il confronto è stato naturalmente molto acceso ed in Conferenza dei Servizi istruttoria sono state portate molte posizioni articolate da parte degli Enti Locali. La posizione più critica sul tracciato sull'Aurelia è stata deliberata dal Comune di Orbetello e dalla provincia di Grosseto, che essendo favorevoli all'Autostrada della Maremma, hanno riproposto un tracciato più interno che ripercorreva la soluzione approvata con la Delibera CIPE n. 116 del 18 dicembre 2008, impugnata dalle Associazioni Ambientaliste. Un tracciato devastante che coinvolge pesantemente, oltre al territorio di Orbetello, anche quello di Capalbio, con un impatto ambientale molto più esteso rispetto a quello del tracciato in sede sulla SS1.

Una posizione critica condivisa della Regione Toscana, che ha richiesto lo studio di un tracciato misto a ridosso dell'Aurelia e/o della ferrovia, per evitare di consumare territorio e zone integre della Maremma.

Una giusta critica al progetto SAT - che ha accumulato tutte le osservazioni - è stato il pagamento del pedaggio per i residenti e le attività locali, fortemente penalizzati dal dover ogni giorno pagare un pedaggio per gli spostamenti abituali e quotidiani. Le soluzioni proposte da SAT per evitare tale penalizzazione, è stato l'adeguamento di alternative complanari e pedemontane in aree interne e di pregio che hanno destato molte ed ulteriori preoccupazioni.

Tra le osservazioni puntuali che hanno richiesto diversi approfondimenti, vanno registrate quelle sul rischio idraulico e quelle riferite al patrimonio storico archeologico di notevole valore.

Il dibattito pubblico, la Valutazione di Impatto Ambientale, le osservazioni degli Enti locali e le relative Delibere, la Conferenza dei Servizi istruttoria, hanno portato il CIPE il 3 agosto 2012 ad approvare il progetto con la Delibera n. 85/2012³. La Delibera CIPE ha approvato il progetto definitivo del completamento autostradale tirrenico ma solo in riferimento ai lotti 2 (San Pietro in Palazzi-Scarlino), lotto 3 (Scarlino-Grosseto Sud), lotto 5A (Ansedonia-Pescia Romana) e lotto 6B (Pescia Romana- Tarquinia) e sospendendo invece l'iter del lotto 5B (Fonteblanda-Ansedonia), lotto 4 (Grosseto Sud-Fonteblanda) e lotto 7 (Bretella di Piombino).

Inoltre con questa ultima Delibera il CIPE ha prescritto che i lotti 2 e 3 potranno passare alla fase di realizzazione solo dopo l'approvazione dei progetti definitivi dei restanti lotti 4, 5B e 7, nonché il Piano

³ CIPE. Delibera 3 agosto 2012. Programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001). Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Tratta Tarquinia-San Pietro in Palazzi (Cecina) lotti 2,3,5A,6B. Approvazione progetto definitivo. (delibera n. 85/2012). Pubblicata sulla G.U. n 300 del 27-12-2012

Economico e Finanziario definitivo dell'intervento, una richiesta specifica accolta dal parere della Regione Toscana.

La Delibera 85/2012 contiene numerose prescrizioni e raccomandazioni formulate sia dal parere VIA, dalla Conferenza dei Servizi, dal Ministero per l'Ambiente e da quello per i Beni e le Attività culturali, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sul rischio idraulico, sul patrimonio archeologico, su varianti e modifiche di tracciato locali, sull'impatto paesaggistico e le necessarie mitigazioni.

Quindi in concreto, ad oggi, sono stati approvati i tratti Tarquinia - Ansedonia, (che interessano Montalto di Castro e Capalbio) mentre sono sospesi i tratti Ansedonia - Fonteblanda - Grosseto Sud, quelli che interessano il territorio di Orbetello ed Albinia, dove dovrà essere studiata una nuova soluzione. Quelli successivi da Grosseto Sud - Scarlino - San Pietro in Palazzi (Cecina) sono approvati ma non potranno partire prima dell'approvazione definitiva dei lotti sospesi e della presentazione del Piano Economico e Finanziario.

Nella stessa Delibera 85/2012 si spiega come sia stata la SAT ad aver richiesto al Ministero per l'Ambiente la stralcio dell'istruttoria per la verifica di impatto ambientale per i lotti 5B e 4 da Ansedonia a Grosseto Sud essendo gli stessi in fase di revisione progettuale e oggetto di uno studio di fattibilità, per verificare un tracciato diverso che si sviluppa tra l'Aurelia e la ferrovia Roma-Pisa.

La Regione Toscana nel suo parere ha insistito molto (e giustamente) per l'esenzione del pedaggio per un percorso di 45 km in andata e altrettanti in ritorno (insufficiente) per i residenti, gli Enti Pubblici, le imprese e il trasporto pubblico locale, per tutta la durata della concessione, anche al fine di ridurre impatto e costi della viabilità alternativa.

La Delibera CIPE accoglie parzialmente e solo in modo programmatico questa esigenza, impegnando il Ministero per le Infrastrutture a reperire "le possibili forme di copertura finanziaria compatibili con gli equilibri di finanza pubblica per l'esenzione del pedaggio". A seguito anche di questo impegno la Legge 221/2012 di conversione del DL 179/2012, all'articolo 33, comma 4, ha previsto che i canoni versati dalle concessionarie ad Anas (parte del pedaggio) per l'Autostrada Livorno Civitavecchia, vengano versati per 10 anni nella quota del 75% massimo alla Regione Toscana per l'esenzione del pedaggio per i residenti.

Andrà calcolato quanto deriva realmente da questi canoni legati al pedaggio - ed è facile dedurre che fino a quando l'Autostrada non c'è si tratterà di ben poche risorse - e comunque viene fissata dalla norma un massimo di esenzione di 10 anni per i soli residenti e quindi senza risolvere in modo permanente il problema degli spostamenti quotidiani ed abituali di chi oggi vive e lavora nel territorio maremmano.

In conclusione il tracciato definitivo approvato nel 2012 non risolve i problemi più critici:

- non viene approvato il tracciato tra Ansedonia e Grosseto Sud, da rielaborare
- si insiste con il sistema autostradale chiuso con barriere di esazione e questo alimenta la necessità della viabilità alternativa che aumenta i costi ambientali ed i costi economici dell'opera
- non si risolve il problema della esenzione del pedaggio per i residenti e le attività per gli spostamenti quotidiani almeno a livello provinciale

A seguito di questa delibera CIPE, la SAT ai fini degli espropri, in data 14 marzo 2014, ha pubblicato l'elenco dei proprietari interessati dal tracciato per i due lotti Tarquinia - Pescia Romana - Ansedonia, per il relativo perfezionamento delle procedure.

A giudizio delle Associazioni ambientaliste e del Comune di Capalbio, questo ultimo progetto definitivo pubblicato ai fini dell'esproprio, non recepisce le osservazioni critiche, le richieste di mitigazione, le soluzioni puntuali e di miglioramento del tracciato avanzate per il territorio capalbiese .

2.1 Il Piano Economico e Finanziario che ancora non c'è

La Delibera 58/2012 detta anche molte prescrizioni ed indicazioni sul piano economico e finanziario 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 finanzia 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."

Peraltro durante il 2013 sono state adottate due delibere di rettifica della Delibera 85/2012 da parte del CIPE. La seconda, del settembre 2013, ha cancellato la prima di aprile 2013 ritenuta un "errore tecnico" e che avrebbe impedito, secondo quanto riportato da Il Sole 24 ore⁴, la presentazione di un PEF bancabile.

Quindi in conclusione il Piano Economico e Finanziario complessivo dell'investimento ancora non è disponibile, non è stato reso pubblico e non è 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.

2.2 Gli approfondimenti in corso sul tratto stralciato Ansedonia-Fonteblanda

Lo stralcio del progetto definitivo da Ansedonia a Fonteblanda, fino a Grosseto Sud è stato il risultato di almeno tre fattori: le posizioni critiche di Orbetello e della Provincia di Grosseto che favorevoli all'Autostrada, hanno sempre richiesto un tracciato "interno" lontano dall'Aurelia per l'Autostrada della Maremma, la posizione della Regione Toscana che punta ad un tracciato a ridosso dell'Aurelia e della ferrovia Roma-Pisa e non vuole il "consumo" di territori integri. Infine la oggettiva complessità del tratto a ridosso della laguna e del massiccio di Orbetello, stretto tra la ferrovia, l'Aurelia e l'insediamento di Albinia, che come è noto purtroppo nel novembre 2012 è stata coinvolta da una grave alluvione, a conferma della complessità e fragilità di questo territorio.

Non a caso anche il tracciato di adeguamento dell'Aurelia presentato dall'Anas nel 2000, aveva individuato per questo tratto diverse soluzioni a ridosso dell'Aurelia, era stato aperto il confronto presso il Ministero per l'Ambiente, ma poi il ritorno del progetto autostradale interno voluto nel 2001 dal Governo di centrodestra, aveva azzerato questo lavoro di approfondimento.

⁴Edilizia e Territorio. Il sole 24 ore. Tirrenica, il Cipe toglie un ostacolo al piano finanziario, ma resta il nodo tracciato. Di Alessandro Arona. 30 settembre 2013.

A seguito della delibera CIPE 85/2012 e dello stralcio, la SAT ha presentato nel gennaio 2013 al Ministero, alla Regione ed agli enti locali, gli approfondimenti della proposta di corridoio Fonteblanda-Ansedonia (il lotto 5B), con il confronto tra tre ipotesi di attraversamento del tratto di Orbetello:

- il progetto del 2011 di ampliamento in sede sull'Aurelia
- uno in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati
- uno in variante a monte del massiccio di Orbetello più interno

Il confronto nel merito dei tracciati è stato ampio ed articolato ed ha coinvolto oltre alla Regione, la Provincia di Grosseto, il Comune di Orbetello ed il Comune di Capalbio, che da sempre si è distinto nel sostenere l'adeguamento in sede della SS Aurelia e nel valutare del tutto inaccettabile il progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2008 tutto in variante da Civitavecchia a Grosseto Sud.

Il Comune di Capalbio ha inoltre riconosciuto il notevole passo avanti in sede di progetto definitivo del 2011 con il riposizionamento del tracciato autostradale sostanzialmente sulla sede della SS Aurelia, pur essendo sempre stato a favore dell'adeguamento dell'Aurelia che in quel tratto è ancora a due corsie e presenta enormi problemi di sicurezza.

La Regione Toscana, a conclusione di questo confronto si è espressa con la delibera n. 241 del 9-4-2013⁵, **dando mandato al Presidente di sostenere in sede Ministeriale una preferenza per la soluzione definita "in affiancamento alla ferrovia con varianti a protezione dei centri abitati"** su cui sviluppare la progettazione definitiva e tutti i documenti necessari ad avviare le successive fasi di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione ai fini della definitiva approvazione da parte del CIPE.

Da allora non risultano nuovi atti o confronti pubblici sul tracciato, evidentemente in corso di elaborazione quello definitivo da parte di SAT, per essere poi soggetto nuovamente a Valutazione di Impatto Ambientale.

3 - La riapertura della procedura d'infrazione in sede di Unione Europea

I primi a darne notizia sono stati i giornali, il Tirreno⁶ ed il Sole 24 ore⁷: **l'Unione Europea ha avviato una nuova procedura d'infrazione sulla Livorno - Civitavecchia per il mancato rispetto della normativa europea sugli appalti pubblici.** A sollecitare la verifica di Bruxelles è stata una denuncia presentata da Ance ed Acer nel 2013, che richiedono una 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, on.le Maurizio Lupi, in audizione al Senato⁸ a dare conferma della lettera per l'apertura della procedura d'infrazione, inviata il 16 aprile 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, che 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 ha annunciato l'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 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.

⁵ Regione Toscana, Giunta regionale. Delibera n. 241 del 9 -4-2013. Autostrada A12 Livorno-Rosignano-Civitavecchia. Delibera CIPE 85/2012 del 3.8.2012, approvazione progetto definitivo. Tratta Tarquinia-San Pietro in palazzi lotti 2-3-5 A e 6B. Parere su proposta di corridoio del tratto Fonteblanda-Ansedonia (Lotto 5B)

⁶Tirrenica, Ue apre procedura d'infrazione. Di Stefano Fabbroni. Il Tirreno Grosseto. 8 maggio 2014.

⁷Livorno-Civitavecchia, da Bruxelles procedura d'infrazione sugli appalti in house. Di Giorgio Santilli. Edilizia e Territorio, Il Sole 24 ore. 28 maggio 2014.

⁸Audizione del Ministro Lupi alla Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni. Senato della Repubblica. 19 giugno 2014. Resoconto dal sito del Senato della Repubblica.

E' opportuno a questo punto ricordare che le Associazioni Ambientaliste e I Verdi già a partire dal 2006 avevano presentato reclami sulla concessione SAT e, in ultimo 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 a SAT SpA, in assenza, tra l'altro, di un Piano Economico Finanziario.

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 di oggi, e le relative posizioni del Governo Italiano.

Infatti – ha dichiarato 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 (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”. Per il resto conferma che la posizione italiana di porre a gara il 60% dei lavori in concessione è adeguata alla normativa europea e peraltro nel giro di due anni la percentuale è stata innalzata con norma dal 40 al 60%. 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 Lupi⁹ 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.

Significativo anche il punto di vista dell'ex ministro per l'Ambiente ed ex sindaco di Orbetello, nonché attuale presidente di Commissione lavori Pubblici del Senato, sen. Altero Matteoli che intervenendo in Commissione in merito all'Autostrada Tirrenica, e ricostruendone la storia, dichiara che i 270 milioni di risorse pubbliche sono necessari perché il costo dell'opera è aumentato da 2 miliardi a 2,270 miliardi.

Un altro elemento di incertezza per il Piano Finanziario dell'opera dai costi evidentemente ancora incerti.

Del resto l'uscita annunciata¹⁰ della società Vianco - Gruppo Caltagirone, dalla SAT, di cui detiene il 25% acquistato solo nel 2011, si spiega anche con la vicenda aperta della procedura d'infrazione sugli appalti dell'opera: se d'ora in poi la SAT dovrà mettere a gara il 100% dei lavori cade evidentemente l'interesse del gruppo di costruzioni a restare nella compagine azionaria per realizzare i lavori in house.

Al momento la procedura d'infrazione procede il suo iter ed il 16 ottobre 2014 la Commissione Europea ha emesso un parere motivato dove ha ribadito le proprie osservazioni e censure sia sulla durata della proroga della concessione SAT e sia sulla questione relativa agli appalti della concessionaria che devono andare a gara per il 100% degli importi di lavori.¹¹ L'Italia ha ora due mesi di tempo per rispondere a Bruxelles e se non convincerà la Commissione questa potrà disporre il deferimento alla Corte di Giustizia Europea.

⁹Audizione del Ministro Lupi. Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni. Senato della Repubblica. 8 luglio 2014. Resoconto dal sito del Senato della Repubblica

¹⁰Tirrenica, svolta tra i soci. Caltagirone lascia comando ad Autostrade. Di Corrado Zunino. La Repubblica 19/09/14

¹¹Autostrade, niente proroghe senza gara, Bruxelles diffida l'Italia sul caso SAT. Casaeterritorio.ilsole24ore.com.

Staremo a vedere le decisioni finali di Bruxelles dopo le controdeduzioni del Governo Italiano.

E' di tutta evidenza che è grazie anche a questi esposti puntuali e motivati delle Associazioni Ambientaliste e dei Verdi, se ora si è riaperta una nuova procedura d'infrazione sulla durata e sui lavori di SAT. Anche in questo caso non abbiamo mancato e non mancheremo di far sentire la nostra voce a Bruxelles.

4 - L'opera non si autofinanzia e già all'avvio si chiedono soldi pubblici, che al momento non arrivano. Allo studio una nuova ipotesi di progetto "ibrida"?

Nel 2011 quando venne presentato il nuovo progetto, 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 2009 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 e contro cui si scagliarono ambientalisti ed economisti, che riuscirono ad ottenere questa importante modifica.

Ma abbiamo visto che adesso SAT chiede 270 milioni di contributo pubblico e lo ha fatto con una lettera al Presidente/Commissario Antonio Bargone il 16 giugno¹², 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 il Ministro due giorni dopo in Commissione al Senato ha confermato la volontà del Governo di destinare risorse pubbliche alla SAT per questa opera strategica, a partire dal decreto "sblocca cantieri" del Governo Renzi.

Bisogna anche a quest'ultimo proposito segnalare che la contestata norma contenuta nel decreto sviluppo del Governo Monti (dl n. 179/2012) sul risanamento artificioso, tramite agevolazioni IRES o IRAP, del Piano Economico finanziario *in squilibrio*, cioè in perdita, delle concessionarie veniva giustificata dal fatto che, essendo ormai prosciugate le casse pubbliche, non si sarebbero più finanziamenti statali per la realizzazione delle autostrade.

E che sulla stessa norma Bruxelles ha posto la propria attenzione, e dichiarato che verificherà la coerenza con il quadro di regole comunitario, quando la defiscalizzazione verrà materialmente applicata a qualche caso concreto di PEF per grandi opere.

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 in cantiere da Civitavecchia a Tarquinia.

La società SAT dalla fine del 2011 è costituita da cinque soci, mentre prima la proprietaria era solo Autostrade per l'Italia, che ha scelto di ridurre in modo consistente le proprie quote.

Autostrade per l'Italia concluse il 13 maggio 2011 la cessione del 69,1% del capitale detenuto in Società autostrada Tirrenica (SAT) per 67,7 milioni, dopo aver ricevuto le autorizzazioni di Anas e Antitrust. Il controvalore della cessione ammontava a 67,7 milioni e comportò allora una "plusvalenza nel bilancio consolidato del gruppo Atlantia stimabile in circa 50 milioni". Con questa operazione il capitale della SAT è stato diviso così tra Autostrade per l'Italia col 24,98%, Holcoa (holding di concessionarie autostradali) col 24,98%, Vianco (partecipata al 100% da Vianini Lavori del gruppo Caltagirone) col 24,98%, Monte dei Paschi col 14,98%, Società Autostrada Ligure Toscana (la Salt) col 9,99%.

16 ottobre 2014

¹²Tirrenica, servono 270 milioni pubblici: non arrivano ed il commissario si dimette. Di Alessandro Arona. Edilizia e Territorio, il sole 24 ore.

La richiesta di contributo pubblico secondo SAT è dovuta a due novità che hanno imposto una revisione del PEF: il calo del traffico registrato in questi anni 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.

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. E’ probabile che il PEF sia stato presentato da SAT ma comunque non sono stati resi noti i contenuti, mentre dovrebbero esserlo per poter effettuare un dibattito trasparente sul futuro dell’opera.

Del resto non può che preoccupare il fatto che pur in assenza di Piano Economico e Finanziario, di tratte ancora da approvare, di costi incerti complessivi dell’opera, già si richieda un robusto contributo pubblico all’avvio dei cantieri, come una premessa a quello che accadrà costantemente negli anni a venire se l’opera autostradale venisse effettivamente realizzata.

Il Presidente del Consiglio Matteo Renzi, nell’illustrare il 1 agosto 2014, le linee guida dello “Sbocca Italia” ha indicato una lista di 27 opere da sbloccare¹³ e tra queste vi era anche l’autostrada Livorno-Civitavecchia.

Ma Il Decreto Legge “sblocca Italia” (DL 133/2014) approvato ai primi di settembre non contiene, diversamente da quanto annunciato, le risorse pubbliche per l’Autostrada della Maremma, e questo è dovuto - non solo alla mobilitazione delle associazioni ambientaliste e dei territori - ma sicuramente al fatto che non si tratta di opere realmente cantierabili e che i conti non tornano per lo Stato e nemmeno per la SAT, tra traffico in calo e costi crescenti ed incerti dell’infrastruttura.

Del resto a riprova delle difficoltà in cui versa il progetto autostradale occorre registrare, come si è detto, l’uscita della Vianco di Francesco Gaetano Caltagirone dalla compagine azionaria di SAT. La sua quota dovrebbe essere riacquistata da Autostrade per l’Italia che in questo modo, con il 50% complessivo di azioni, tornerebbe al comando della SAT, dopo che nel 2011, e non sembra che sia un caso, si era fortemente disimpegnata da SAT: fatti due conti reali Autostrade non avrebbe intenzione di investire e rischiare su di un progetto fallimentare sul piano economico e finanziario¹⁴ secondo quanto fa trapelare sui media.

A conferma di tutto questo, anche il DDL Stabilità 2014 presentato dal Governo ed ora in discussione in Parlamento, non contiene risorse prenotate per la realizzazione dell’Autostrada Tirrenica.

E contro questa esclusione ha alzato la voce il Presidente della Regione Enrico Rossi, che ha chiesto al Governo di trovare le risorse per il completamento dell’Autostrada Tirrenica secondo il progetto deciso nel 2011, perché “non sarebbe tollerabile un altro rinvio dopo 60 anni di chiacchiere inconcludenti e di impegni non rispettati” ha dichiarato¹⁵.

Dello stato del progetto e di tutte queste difficoltà si è discusso in una recente riunione il 14 ottobre al Ministero delle Infrastrutture con SAT e la Regione Toscana, da cui sarebbe emerso lo studio di una nuova ipotesi “ibrida”: tra Grosseto e Cecina si lascia l’attuale superstrada senza interventi e senza pedaggio, mentre a sud tra Grosseto e Tarquinia si realizzerebbe l’autostrada a pedaggio¹⁶. Ipotesi che sarebbe allo studio e che dovrebbe essere discussa a metà novembre¹⁷ di nuovo al Ministero.

Se questa ipotesi “ibrida” andrà avanti, secondo le associazioni ambientaliste, si tratterà di un ennesimo progetto insensato, mentre oramai ci sono tutte le condizioni per ritornare al progetto complessivo di adeguamento dell’Aurelia, partendo dal progetto ANAS del 2000, presentato e purtroppo poi abbandonato a favore dell’Autostrada.

¹³ www.governo.it “Sbocca Italia, al via la consultazione”. 1 agosto 2014

¹⁴ Tirrenica piccola piccola. Tariffe non sostenibili consigliano ripensamenti. Di Daniele Martini. MF. 7/10/2014

¹⁵ Rossi alza la posta: “Servono Tirrenica e treni veloci per Pisa”. La Nazione, 24/09/2014

¹⁶ La Tirrenica al bivio: tra autostrada e variante declassata. Di Ilaria Bonuccelli. Il Tirreno. 21/10/2014

¹⁷ Tirrenica, l’autostrada A12 con buco fino a Grosseto: “meglio incompiuta” di David Evangelisti. 24/10/2104

Infine va ricordata la mobilitazione dei territori a favore dell'Adeguamento dell'Aurelia, come ha ribadito di recente - il 3 ottobre 2014 - anche il Consiglio Comunale di Capalbio con una Mozione che chiede al Sindaco ed alla Giunta di assumere provvedimenti ed iniziative per la messa in sicurezza delle Strada Statale 1 Aurelia.

Si tratta di una storia nota quella delle cosiddette *infrastrutture strategiche*: progetti sbagliati, piani economico-finanziari inesistenti o conti che non tornano, risorse che dovrebbero arrivare dai privati e non arrivano, commissari straordinari, e semplificazioni procedurali ingiustificate e spesso inutili, forzature della normativa europea che portano a procedure d'infrazione, liste troppo estese di opere, insostenibili dal punto di vista economico, finanziario, sociale e ambientale. E soprattutto fondi pubblici sottratti all'adeguamento e potenziamento delle infrastrutture esistenti e agli interventi urgenti e necessari nelle aree metropolitane, dove si concentrano i fenomeni più allarmanti di congestione e inquinamento.

5 - Allora torniamo al progetto di adeguamento dell'Aurelia.

Dai paragrafi precedenti si deduce che anche il progetto attuale approvato nel 2012 ha notevoli criticità che riassumiamo in sintesi:

- **Il tracciato non è approvato nel tratto Ansedonia-Grosseto Sud** ed è in corso di riprogettazione secondo un tracciato tra Aurelia e ferrovia con protezioni dei centri abitati. Il nuovo progetto dovrà essere sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale
- **Non sono state recepite le osservazioni del Comune di Capalbio sul progetto definitivo di SAT** approvato nel 2012 e pubblicato ai fini degli espropri nel 2014. Osservazioni che chiedevano varianti locali migliorative e soluzioni puntuali, per ridurre l'impatto sul territorio, sui residenti e sulle attività.
- Nonostante le dichiarazioni il progetto presenta una insufficiente innovazione tecnologica perché il sistema di pedaggiamento **non funziona integralmente con il sistema multilane free flow** ma inserisce barriere di esazione ogni 40/50 km.
- Le barriere di esazione ed il sistema chiuso di accesso **rendono necessario il potenziamento di 134 km di viabilità alternativa, dai costi ambientali ed economici elevati.**
- **E' stata riaperta dalla Commissione Europea una nuova procedura d'infrazione** sulla durata della concessione e sui lavori assegnati *in house* anziché con gare d'appalto, a seguito, secondo Bruxelles, degli impegni non mantenuti dal Governo Italiano.
- **Manca il Piano Economico e Finanziario dell'intera opera**, comunque dai costi ancora incerti dato che mancano parti di progetto definitivo e la crescita del traffico immaginata è decisamente ottimistica rispetto all'andamento reale in calo.
- **Non sono ancora definite le esenzioni dei pedaggi promesse per residenti, imprese, enti pubblici e TPL**, né in termini quantitativi e né la loro durata.
- **I dati di traffico sono in calo** secondo tutte le fonti informative, così come avviene su molte autostrade in Italia. Nel 2010 il progetto presentato dalla SAT partiva da un Traffico Giornaliero Medio esistente di 19.900 veicoli al giorno, che sarebbe cresciuto fino a 28.300 TGM nel 2036. Dai bilanci SAT ¹⁸sappiamo che nel 2011 il Traffico Giornaliero Medio è stato di 18.298 veicoli/giorno, che nel 2012 è calato in modo notevole (16.974 veicoli/giorno) e che ancora è calato nel 2013 attestandosi su di un TGM di 16.816 veicoli/giorno.

¹⁸ www.tirrenica.it Vedi alla voce Bilancio, le relazioni e bilancio d'esercizio anni 2011, 2012, 2013

- **I dati di traffico reali, diminuiti rispetto al 2010 a causa della crisi economica e tornati circa ai livelli del 2000, non giustificano e non giustificavano, in alcun modo la realizzazione di una autostrada**, anche con la prospettiva della ripresa economica che ancora non c'è. Ed è anche ipotizzabile che se vi sarà una lenta ripresa, sono cambiate in modo strutturale molte condizioni economiche, sociali, dei consumi e stili di vita.
- **La richiesta di fondi pubblici odierna (immaginiamo quella futura se l'opera venisse effettivamente realizzata integralmente....) e quindi l'ammissione che i conti "non tornano" deve indurre un serio ripensamento sull'utilità dell'opera in relazione alle scarsissime risorse pubbliche disponibili e ai drammatici problemi della finanza pubblica**

Ribadiamo che le Associazioni Ambientaliste restano contrarie ad ogni progetto del passato di Autostrada della Maremma, incluso quello preliminare approvato dal CIPE nel 2008, devastante per il territorio e il paesaggio, per l'agricoltura e per l'economia locale. Per di più di nessuna utilità per la mobilità e gli spostamenti.

5.1 Potenziare il trasporto ferroviario

In questi anni vi è stata una costante riduzione dei servizi ferroviari lungo la direttrice tirrenica sia per il trasporto locale che per i servizi veloci, mentre la domanda di trasporto su ferro cresce: sono dunque peggiorati l'accessibilità dei territori e i servizi agli utenti.

Molto si potrebbe fare per migliorare davvero questa situazione: andrebbero programmati servizi dedicati con orari adeguati per agevolare il trasporto di lavoratori, studenti e pendolari in particolare nei giorni feriali, anche coordinati con il trasporto su autobus.

Per la mobilità del fine settimana e nel periodo estivo vanno pensati e programmati servizi dedicati al turismo, con fermate speciali anche dei servizi veloci ad Alberese (fermata del parco dell'Uccellina), Orbetello e Capalbio, con biglietti integrati con parchi, oasi ed eventi culturali e musicali.

Altri luoghi da riqualificare in questa ottica integrata di servizi di trasporto collettivi ed individuali sono le stazioni ferroviarie oggi sempre più abbandonate all'incuria, dove gli spazi di sosta delle automobili spesso sono insufficienti e degradati, dove mancano rastrelliere per le bici, dove potrebbero esserci servizi di "noleggio facile" tipo car sharing, dove si potrebbero creare luoghi di accoglienza turistica in Maremma da e per le grandi città come Pisa, Roma, Firenze e Siena.

Chiediamo nuovamente con forza che si inverta la tendenza al taglio dei servizi ferroviari, e che si proceda invece al loro potenziamento, dato che vi è una domanda reale e frequente da parte dei cittadini e dei turisti per l'uso del treno, che non viene adeguatamente soddisfatta.

5.2 Ritorniamo al progetto di adeguamento e messa in sicurezza della Strada Statale Aurelia.

Per tutte queste motivazioni chiediamo di rivedere il progetto e di destinare le poche "risorse pubbliche disponibili" per l'adeguamento dell'Aurelia con priorità alla soluzione dei suoi punti più critici, nei tratti ancora a due corsie, negli attraversamenti a raso più pericolosi e trafficati, nei tratti di attraversamento degli abitati.

Non si tratta di raggiungere standard omogenei, ma di mettere in sicurezza la strada, sul modello del progetto ANAS del 2000, rivedendo il progetto secondo cinque elementi:

- Destinare i 270 Milioni che il Governo sembrava disposto a fornire a SAT o più in generale le risorse pubbliche disponibili, alle più urgenti opere di adeguamento e messa in sicurezza della Strada Statale Aurelia, iniziando necessariamente dai tratti ancora a due corsie ed eliminando i più pericolosi incroci a raso e immissioni dirette.
- per quanto riguarda i tratti già in esercizio e quelli in fase di realizzazione **esonera il pedaggio per il traffico locale di ambito provinciale** che potrà così restare sull'Aurelia potenziata e sicura. Si riduce così drasticamente il potenziamento della viabilità alternativa e si riducono i costi ambientali ed economici del progetto.

- **eliminare il sistema di esazione con barriere e sistemi chiusi utilizzando solo le innovazioni tecnologiche come il multilane free flow**, con l'obiettivo di far pagare chi attraversa la Maremma (TIR e traffico veicoli) ed escludendo tutto il traffico locale, sia dei residenti, delle imprese e del trasporto pubblico, dal pedaggio. Gli attuali sistemi tecnologici di riconoscimento, selezione e pagamento automatico consentono sistemi flessibili e selezionati di gestione.
- **Gli incassi dei pedaggi di attraversamento della Maremma devono essere reimpiegati per la messa in sicurezza ed adeguamento dell'Aurelia**, con priorità alle tratte ancora a due corsie ed agli attraversamenti a raso più pericolosi.
- ritornare al progetto Anas di adeguamento della Strada Statale Aurelia implica anche **rivedere con l'adozione di una norma la concessione a SAT**, escludendo dall'affidamento di questa tratta la concessionaria.

Chiediamo di rivedere il progetto attraverso un confronto adeguato, pubblico e trasparente, per il quale sia reso disponibile il nuovo Piano Economico e Finanziario dell'intero progetto autostradale, siano noti anche i conti del progetto "ibrido" autostrada sud/superstrada nord ventilato a fine ottobre e che sarebbe allo studio, da cui si deduca quanto costa realmente l'opera, quanto costa la viabilità alternativa, quanto deriva dai pedaggi, quale è l'andamento del traffico nei vari tratti ed in particolare quello locale che è la quota prevalente. E quindi quanto contributo pubblico si rende indispensabile davvero.

Numeri e progetti da confrontare con il progetto complessivo di adeguamento e messa in sicurezza dell'Aurelia e l'installazione del multilane free flow. Da questi numeri e da questo confronto siamo certi che la soluzione di adeguamento dell'Aurelia risulterà quella più opportuna, utile per la mobilità, ed anche per le scarse risorse pubbliche effettivamente disponibili.

Questo confronto pubblico e trasparente dovrebbe avvenire sulla base di uno studio indipendente promosso dalla Autorità di Regolazione nei Trasporti (ART) , cioè di un soggetto terzo rispetto al Ministero delle Infrastrutture, Anas e SAT.

Già una volta il progetto, nel 2011, ha subito un importante ed utile cambiamento, rinunciando all'autostrada interna. Adesso ci sono tutte le condizioni e siamo ancora in tempo per un definitivo miglioramento del progetto per il corridoio tirrenico sul modello del progetto ANAS del 2000, capace di innovazione tecnologica, garanzia di accessibilità e spostamenti, risparmio di consumo di suolo e tutela per l'ambiente ed il paesaggio unico della Maremma.

15 novembre 2014

Documento sottoscritto dalle seguenti associazioni:

Vittorio Cogliati Dezza, Edoardo Zanchini, Angelo Gentili - LEGAMBIENTE

Donatella Bianchi, Stefano Lenzi – WWF ITALIA

Andrea Carandini - FAI

Mauro Chessa, Alberto Asor Rosa, Valentino Podestà - RETE DEI COMITATI PER LA DIFESA DEL TERRITORIO

Vittorio Emiliani - COMITATO PER LA BELLEZZA

Veziò De Lucia - ASSOCIAZIONE BIANCHI BANDINELLI

E con il contributo di:

Anna Donati, esperta mobilità ed infrastrutture. Green Italia

Maria Rosa Vittadini, docente Tecniche di analisi urbane e territoriali. Università IUAV