



ReTe dei Comitati per la difesa del territorio

Assemblea dei Comitati aderenti alla "Rete dei Comitati per la difesa del Territorio".

Firenze, 10 luglio 2010

CORRIDOIO TIRRENICO: APPELLO A REGIONE TOSCANA, PROVINCIA DI GROSSETO E COMUNI PER UNO SCATTO DI RAZIONALITA' E BUON SENSO

Come noto, il progetto preliminare di autostrada da Rosignano a Civitavecchia è stato presentato da SAT nel luglio 2005 e deliberato dal CIPE il 18 dicembre 2008 con alcune prescrizioni non determinanti a limitare gli impatti: sono gli ultimi atti ufficiali. I recenti incontri di SAT con Regione Toscana, Provincia di Grosseto e Comuni hanno alla base la volontà di ridurre i costi: ancora niente di certo e di definito per la stesura del progetto definitivo. SAT sembra puntare su un tracciato coincidente o comunque "vicino" a quello dell'Aurelia. Ben vengano esigenze di risparmio se portano ad una soluzione più accettabile in termini di contenimento degli impatti.

Veniamo ai punti più critici.

Per il tratto fra Grosseto sud e il confine con il Lazio non si tratta certamente di "un'autostrada ambientalizzata". L'impatto della Tirrenica sarebbe devastante sia per l'economia agricola sia per il paesaggio, stravolgendo le storie e il futuro di tante persone che lavorano e vivono in queste zone.

Oltre ai problemi posti dal tracciato nell'area del Parco della Maremma, nel territorio comunale di Orbetello a Fonteblanda, almeno tre aziende agricole biologiche di grandi dimensioni e produttività verrebbero attraversate e di fatto cancellate dall'autostrada. Complessivamente verrebbero occupati dall'autostrada circa 600 ettari di terreno agricolo, con la conseguente perdita di lavoro per un centinaio di lavoratori e grave danno per le pregiate produzioni locali di olio, vino, carne e ortaggi di qualità.

A sud della Piana dell'Albegna, il tracciato autostradale si infila in galleria sotto le colline di Orbetello, in una situazione estremamente delicata dal punto di vista idrogeologico, ricca di acqua che alimenta anche alcuni pozzi dell'acquedotto del Fiora. Non a caso questo territorio collinare è denominato "La Spugna".

Proseguendo verso il confine con il Lazio, nel comune di Capalbio, il tracciato determinerebbe la separazione del territorio comunale dalla costa. Sono già presenti la strada SP litoranea, la ferrovia, la strada dell'Origlio, l'Aurelia, la SP Pedemontana. È facile prevedere cosa significherebbe aggiungere a queste infrastrutture anche un'autostrada di 25 metri, oltre alle fasce di rispetto, distante mediamente dall'Aurelia 50-70 metri, determinando aree intercluse, inevitabilmente degradate, di 110 ettari fra Aurelia e autostrada. L'autostrada comporterebbe inoltre l'abbattimento di 6 casali, l'inutilizzabilità di almeno 105 fabbricati, la compromissione di almeno 47 aziende agricole. Il campeggio in località Nunziatella verrebbe praticamente annullato.

All'estremo nord del territorio di Capalbio, la villa romana "delle colonne" verrebbe non solo stravolta nel suo contesto paesaggistico, ma la sede stradale insisterebbe su aree di pertinenza della villa ancora non scavate e studiate.

Lo svincolo di Capalbio, a Borgo Carige, pur con la soluzione a diamante, implicherebbe l'immissione del traffico su una SP del tutto insufficiente a sostenere il nuovo traffico, nonché l'abbattimento dello svincolo realizzato pochi anni fa e dimensionalmente già adeguato alle ultime normative per un asse stradale di 25 metri.



Infine, al confine con il Lazio, l'area attorno alla Dogana Pontificia pone particolari problemi sia per la presenza di edifici di carattere storico sia di raccordo con la soluzione della Regione Lazio, che comunque propone un modello progettuale del tutto diverso e meno impattante.

Resta significativa e costante l'opposizione del Comune di Capalbio al tracciato del progetto preliminare proposto da SAT, posizione condivisa sia dall'Amministrazione Comunale precedente che dall'attuale, unico fra i Comuni della provincia di Grosseto direttamente interessati dal tracciato ad aver ufficializzato la propria posizione con specifici atti formali.

Per quanto riguarda il pedaggiamento, nessuna esenzione è prevista per il traffico locale e per i residenti fra Grosseto Sud e Civitavecchia, bensì 6 caselli con pedaggio con tutti i problemi sulla viabilità locale e la pressione per nuove edificazioni in corrispondenza dei caselli stessi. Le recenti "aperture" di SAT rispetto al ridotto pedaggio per i residenti e su brevi tratti sono tutte da verificare.

Il modello progettuale proposto dalla Regione Lazio, allegato alla delibera del CIPE, è sostanzialmente differente da quello previsto nel tratto toscano.

Per circa l'80% l'autostrada e la strada di servizio per il traffico locale (larghezza di 6,50 metri contro i 10,50 previsti nel tratto toscano a sud di Grosseto) sono sovrapposte all'attuale Aurelia. Non è esattamente la messa in sicurezza e l'adeguamento dell'Aurelia come da sempre richiesto dalle Associazioni Ambientaliste, ma l'impatto sul territorio, sull'ambiente, sull'economia locale è decisamente minore e pertanto più accettabile di quello del tracciato grossetano inutilmente devastante.

Importante è anche la condizione posta dalla Regione Lazio di una nuova VIA sul progetto definitivo, trattandosi di un tracciato totalmente diverso da quello originario SAT.

In sintesi siamo di fronte per i due tratti Civitavecchia-Montalto e Capalbio-Grosseto Sud, a due modelli progettuali sostanzialmente diversi su una tratta di circa 110 km.

I problemi di fattibilità economico-finanziaria, già emersi in conseguenza della fase di crisi economica, si accentuano. A tale proposito non vanno dimenticati gli Studi del Politecnico e dell'Università Cattolica di Milano sulla non fattibilità economica del progetto autostradale in termini di analisi costi-benefici. I problemi di autofinanziamento e recupero delle risorse da parte di SAT sono sempre meno risolti e già si parla di revisione della bozza di convenzione approvata dal CIPE e di rinvio *sine die* degli assi di collegamento con i porti di Livorno e di Piombino.

In sintesi, la Rete e tutte le Associazioni Ambientaliste ritengono che la SS Aurelia da Grosseto a Civitavecchia debba e possa essere adeguata e messa in sicurezza e che il progetto ANAS costituisca tuttora un valido punto di riferimento. Realismo e ragionevolezza ci fanno ritenere necessario, anche nel caso della soluzione autostradale, stabilire un tracciato definitivo il più possibile coincidente con quello dell'attuale strada statale e la realizzazione di strade locali di servizio recuperando al massimo la viabilità esistente.

La Rete chiede formalmente agli enti pubblici direttamente interessati, in particolare alla Regione e alla Provincia di Grosseto, secondo le rispettive competenze, un impegno a mettere in atto una revisione del progetto preliminare SAT approvato dal CIPE, dando una risposta nel merito dei problemi evidenziati e della proposta formulata, in nome della ragionevolezza, della valutazione dei dati oggettivi e in coerenza con un modello di sviluppo sostenibile sempre affermato nella nostra Regione.

V. Podestà