



## Le Osservazioni VIA delle Associazioni e Comitati sul progetto SAT

### **BOCCIARE IL PROGETTO DI AUTOSTRADA TIRRENICA Gravi lacune su impatto ambientale, trasporti e mobilità, Piano Economico. Puntare sull'adeguamento della Strada Statale Aurelia**

Le Associazioni di protezione ambientale e i Comitati (**FAI, Legambiente, WWF, Comitato per la Bellezza, Rete dei Comitati per la difesa del territorio e Comitato Terra di Maremma**), che hanno presentato 68 pagine di Osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sui progetti definitivi dei Lotti 4 e 5B della Autostrada tirrenica - A12 presentato da SAT, **chiedono al Ministero dell'Ambiente e al Ministero per i Beni e le Attività Culturali di bocciare un progetto ampiamente lacunoso ed omissivo, che non serve per gli spostamenti al territorio della Maremma. E chiedono al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture di adeguare e mettere in sicurezza la SS1 Aurelia partendo dal progetto ANAS 2000 e politiche attive verso la mobilità sostenibile per il territorio della Maremma.**

**I conti non tornano: la concessionaria SAT non è riuscita a dimostrare l'utilità trasportistica dei 57 km circa di nuova autostrada che dovrebbero essere realizzati tra Grosseto e Ansedonia, nella Maremma Toscana, rispetto al semplice adeguamento a quattro corsie della SS1 Aurelia, che rimane il progetto a minore impatto ambientale, economico e sociale sostenuto da ambientalisti, comitati e Comuni interessati. E che infatti non viene nemmeno confrontato con la soluzione autostradale.**

Nelle Osservazioni si denunciano in particolare:

- **Una Valutazione di Impatto a rate (in 8 lotti diversi)** che non consente di valutare l'impatto complessivo dell'opera come invece le norme e le procedure richiedono.
- **La mancata ripubblicazione in VIA del tratto Ansedonia-Capalbio-Tarquini**, nonostante le modifiche di tracciato in corso sul progetto definitivo.
- **L'elusione della Valutazione di Incidenza** (pur in presenza di aree di grande pregio tutelate dalla Rete Natura 2000 come i Monti dell'Uccellina, la Laguna di Orbetello, il lago di Burano e ~~da~~ il Parco Regionale della Maremma;
- **La sottovalutazione dei delicatissimi equilibri idrogeologici** (fiumi Albegna e Ombrone) come testimoniato dal ripetersi di eventi alluvionali gravi come quelli del 2012 e del 2014 e gli effetti sulla cassa d'espansione di Campo Regio della nuova infrastruttura.
- **La mancata valutazione degli impatti paesaggistici** dell'opera, in particolare su Albinia, Terme dell'Osa e Fonteblanda, dove il tracciato è completamente in variante, ed il rischio per le aree di interesse archeologico.

- **L'elusione degli indirizzi relativi alla Bassa Maremma del PIT della Regione Toscana**, con valenza di Piano Paesaggistico approvato nel 2015, e i vincoli paesaggistici che insistono su 5 aree attraversate dal tracciato.
- **Dati di traffico attuali e futuri carenti che non giustificano la realizzazione di una autostrada** (gli attuali € 19.900 veicoli/g al 2040 diverranno 17.500 sul lotto 4 e 22.000 circa sul lotto 5b), dove il costo dei pedaggio è il doppio rispetto a quello dell'A1, e dove si considera un valore residuo a fine concessione dell'80% dell'investimento;
- **Nessuna valutazione è stata effettuata su barriere, pedaggi elevatissimi ed effetti sul traffico locale che resta sulle strade esistenti che non vengono adeguate.** La realizzazione di una barriera infrastrutturale impermeabile alle relazioni locali tra aree interne e costa, dove sono stati eliminati 5 svincoli su 12 e la larghezza della carreggiata della viabilità locale viene lasciata a 7m ed in diversi punti anche meno; nessuna certezza sulle esenzioni per i residenti dal pedaggio e comunque limitate in entità e durata nel tempo.
- **Le gravi carenze dell'Analisi Costi-Benefici, dove non si confrontano realmente le alternative a minor impatto ambientale, economico e sociale come l'adeguamento della SS1 Aurelia**, e si enfatizzano con numeri gonfiati i risparmi di tempo ed il loro valore. Si enfatizza strumentalmente la sicurezza stradale per giustificare l'Autostrada mentre anche l'adeguamento dell'Aurelia otterrebbe lo stesso importante risultato.
- **Un quadro della politica dei trasporti vecchio e superato** che non tiene conto come nell'Allegato Infrastrutture ai Documenti di Economia e Finanza 2015 e 2016 l'Autostrada tirrenica non sia tra le opere prioritarie.
- **La mancanza del Piano Economico Finanziario** (che doveva essere presentato contestualmente ai progetti), che probabilmente non c'è perché anche i conti economici e finanziari non tornano. Ed in sede Europea resta aperta la procedura d'infrazione sulla concessione SAT.

## **Il traffico è locale e vedrà peggiorare i propri spostamenti**

**C'è quindi il rischio concreto di realizzare in un'area molto delicata e di pregio un'autostrada fantasma sequestrando al traffico locale la Strada Statale Aurelia.** Traffico che oggi costituisce la grandissima parte dei veicoli/giorno che viaggiano sull'Aurelia (38% viaggia su distanze tra 20 e 50 km, ma il resto, se si eccettua il 9% di traffico di attraversamento, viaggia in media sui 60 km) su un'infrastruttura chiusa in cui si applicano tariffe vessatorie pur di cercare di far quadrare i conti SAT.

Il progetto definitivo ha cancellato ben 5 svincoli (Montiano, Rispecchia, La Torba, Capalbio Stazione e Orbetello Scalo) e tende così a sequestrare il traffico locale sull'autostrada. **Tale traffico tenterà di aggirare l'autostrada usando una "scoraggiante" rete secondaria complanare ridotta a 7 metri (ed anche meno in alcuni casi), che renderà particolarmente complesso muoversi in ambito locale per i cittadini e le imprese ed anche raggiungere aree fortemente attrattive come il Parco della Maremma e l'Oasi WWF di Burano.**

Se realizzata - come prevede l'attuale progetto SAT - come un'infrastruttura chiusa **l'autostrada tirrenica diventerebbe una barriera ostacolo tra entroterra e costa e avrebbe riflessi molto negativi sul turismo e sull'agricoltura di pregio della Maremma.**

## **Costi incerti, PEF assente e procedura d'infrazione in sede UE**

**Prima di realizzare un'autostrada, come stabilisce il Codice degli Appalti, al momento della presentazione del progetto definitivo, è obbligo presentare il Piano Economico Finanziario**

**(PEF).** Ad oggi, invece, **non si sa nemmeno quale sia il costo di realizzazione a carico del concessionario e quello complessivo dell'opera da Rosignano a Tarquinia.** Nel 2008 costava quasi 3,8 miliardi di euro, nel 2012 con il progetto SAT rivisto era stimato in 2 miliardi di euro. Adesso il nuovo progetto SAT 2016 secondo quanto riportato dai giornali costa 1,4 miliardi. Ma nello Studio SIA dell'attuale progetto si dichiara che il lotto 4 costa 167 mln/euro ed il lotto 5B costa 450 mln/euro: quindi sono incerti i costi complessivi dell'opera.

**Ma è incerta anche la durata della concessione SAT prevista al 2046 data la procedura d'infrazione riaperta in sede dell'UE.** Nel 2009 la Commissione Europea - sulla base del reclamo presentato da associazioni e comitati - chiese al Governo italiano di ridurre la proroga della concessione dal 2046 al 2043 e la messa a gara del 100% dei lavori. Impegni che non sono stati mantenuti dall'Italia e da qui la riapertura della procedura d'infrazione nel 2014. **E Bruxelles adesso sembra non accontentarsi di una riduzione di sei anni al 2040 date le ulteriori modifiche e riduzioni di costi del progetto.**

Come rilevano le Osservazioni di ambientalisti e comitati, i dubbi sul PEF sono più che giustificati dal momento che: non è chiaro se SAT ridurrà **la proroga della concessione** di tre-sei o anche più anni, come richiesto dalla UE; i pedaggi sono **il doppio della media delle tariffe autostradali vigenti** 15,8 centesimi/km per i veicoli leggeri, 32,3 per il trasporto merci, contro i 7 centesimi/km e i 14 centesimi/km applicati rispettivamente sulla A1, autostrada concorrenziale sulla direttrice Nord-Sud); **non viene chiarito come, quanto e per quanto tempo sarà esentato il traffico locale** (come richiesto espressamente dalla Giunta della Regione toscana con due delibere di Giunta nel 2012 e nel 2014) **e come questo si rifletta sull'equilibrio economico-finanziario; quale canone sarà fissato per l'uso da parte di SAT dei tratti già ammodernati da ANAS** (a Nord di Grosseto e nel tratto Tarquinia-Capalbio-Ansedonia); la possibile **fissazione del valore di subentro** a carico di chi rileverà l'autostrada alla fine della concessione rischia di far ricadere su ANAS e quindi sullo Stato i costi di un progetto fallimentare.

Il dubbio che **l'intero disegno sia fallimentare e non regga** si tramuta in certezza quando si analizzano le stime fornite dalla stessa SAT che prevede al 2040 sul Lotto 4 (Grosseto Sud-Fonteblanda) **un traffico medio di non più di 17.584 veicoli/giorno e nel Lotto 5B (Fonteblanda-Ansedonia) sempre al 2040 22.058 veicoli/giorno, equivalenti in pratica al traffico attuale che usa la SS1 Aurelia.** Si tratta di numeri che assolutamente non giustificano la realizzazione di un'autostrada di grande **comunicazione.** **La prospettiva di un'autostrada, come ammette SAT, utilizzata al 35% della sua capacità nelle ore di massima punta dei sabato estivi è paradossale e fallimentare.**

## **L'Impatto Ambientale**

Un'infrastruttura con un rilevante impatto ambientale che presenta **una progettazione definitiva ampiamente elusiva ed omissiva nel valutare l'incidenza sulle aree naturali della Rete Natura 2000 tutelate dall'Europa e nel considerare il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) della Regione Toscana, i vincoli paesaggistici e il rischio idrogeologico.**

**Le associazioni e comitati ritengono che sia sconcertante che per un progetto di tale portata, i cui effetti sono indiscutibilmente negativi su molteplici specie e habitat tutelati dall'Europa, non si sia prodotta una valutazione di incidenza, come richiesto dalla normativa vigente in Italia (DPR n. 357/1997) in attuazione della Direttiva comunitaria "Habitat", mettendo quindi a rischio aree di pregio quali i Monti dell'Uccellina, Boschi delle colline di Capalbio, la Laguna di Orbetello, il lago di Burano, Camporegio, le pianure del Parco della Maremma.** Parco della Maremma di cui vengono ignorati da SAT gli indirizzi di sviluppo sostenibile del Piano del Parco,

gli effetti indiretti sull'area protetta e sui corridoi ecologici e quelli diretti, visto che per 2 km circa l'autostrada progettata addirittura la attraversa.

**Ma il Progetto SAT ignora anche gli indirizzi relativi alla Bassa Maremma del PIT, con valenza di piano paesaggistico (approvato dalle Regione Toscana il 27 marzo 2015) e i vincoli paesaggistici che insistono su 5 aree (zona della Sughereta di Rispecchia, zone dei Monti dell'Uccellina nel territorio del Comune di Alberese e nel Comune di Magliano, zona tra Orbetello e i Monti dell'Uccellina compreso Talamone, zona dei Monti dell'Uccellina, limitrofa alla collina di Bengodi) tutte interessate dal Progetto di autostrada.**

La documentazione prodotta da SAT infine **pare ignorare lo stesso rischio idrogeologico per la viabilità Fiume Ombrone, con il rischio di alluvione che isolerebbe l'intera zona da Grosseto Sud a Fonteblanda**, impedendo anche l'accesso ai mezzi di soccorso.

**Anche in località Campo Regio, dove è stata prevista dalla Regione sul fiume Albegna una cassa di espansione per controllare il regime idraulico, la SAT non ha prodotto un approfondimento rigoroso sul corretto funzionamento della cassa di espansione. La viabilità alternativa prevista dal progetto SAT tra Grosseto Sud e Rispecchia attraversa, in particolare nella zona Pratini Bassi, aree ad elevato rischio idrogeologico (pericolosità 3 e 4 secondo la Carta di Pericolosità idraulica del Comune di Grosseto, delibera del Consiglio comunale n. 72/2011), interessate dalla recentissime piene del riduzione del volume d'acqua stimabile tra 500mila e 1 milione di metri cubi) a causa dell'interferenza con il tracciato autostradale.**

### **Bocciare il progetto SAT 2016 e puntare sull'adeguamento dell'Aurelia**

In conclusione, **quanto sopra riportato dimostra le carenze del quadro programmatico, progettuale e le carenze dello Studio di Impatto Ambientale.** 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, 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 prescinda dalle reali esigenze del territorio e ignori 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 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 ed i Comitati chiedono di esprimere parere negativo al Ministero per l'Ambiente e Mibact sul SIA del progetto SAT. E chiedono al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture di adeguare e mettere in sicurezza la SS1 Aurelia partendo dal progetto ANAS 2000 e politiche attive verso la mobilità sostenibile per il territorio della Maremma.

**Capalbio, 17 febbraio 2017**

