



AUTOSTRADE TIRRENICA e PONTINA

**5 MILIARDI DI EURO A CARICO DEGLI ITALIANI
PER UN'OPERA INUTILE E DEVASTANTE.**

**L'appello al Presidente Napolitano e al premier Renzi
aspetta ancora una risposta.**

Italia Nostra, il Comitato No Autostrada Tirrenica e il movimento No Corridoio Roma-Latina e No Bretella **denunciano le mancate risposte agli appelli inviati al presidente della Repubblica Napolitano e al premier Renzi**, in cui si chiede di fermare due tratti di autostrada, le cosiddette Tirrenica e Pontina. In una conferenza stampa a Roma, il presidente di Italia Nostra, **Marco Parini**, il Consigliere nazionale e presidente di Italia Nostra Maremma Tuscia **Nicola Caracciolo**, e **Gualtiero Alunni**, Portavoce del Comitato No Corridoio RM-LT, mettono sotto accusa le decisioni di confermare queste due opere (contestate da oltre 20 anni) che porteranno ad un enorme sperpero di denaro pubblico, senza peraltro essere giustificate dai flussi di traffico previsti. Le due grandi tratte avranno inoltre un impatto **ambientale gravissimo** poiché coinvolgono, **nella parte Nord** una zona di altissimo valore naturalistico e archeologico come la Maremma, e nella parte Sud, uno degli ultimi lembi dell'agro laziale, **tra le più importanti aree protette del Lazio**.

La Commissione europea apre una nuova procedura di infrazione.

A ciò si aggiunge che, per l'Autostrada Tirrenica, la Commissione europea ha avviato una nuova procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per mancato rispetto della normativa europea sugli appalti pubblici. L'Italia è venuta meno agli obblighi della Direttiva 2004/18/CE con la stipula della convenzione con la Società Autostrada Tirrenica (Sat) che – senza pubblicazione di alcun bando di gara – ha esteso il termine della concessione per l'Autostrada A12 Civitavecchia-Livorno al 31 dicembre 2046. In particolare la Commissione Europea contesta al Governo italiano la mancata riduzione del periodo di proroga della concessione di tre anni a SAT, il mancato inserimento nella convenzione dell'obbligo da parte del Concessionario di affidare a terzi, con gare pubbliche, il 100% dei lavori relativi alla tratta Rosignano-Civitavecchia e l'affidamento senza gara pubblica a società controllata dal Concessionario (Pavimental) dei due appalti di 34.724.661,76 e 117.323.225 euro. Interpellato sulla procedura di infrazione, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi ha risposto che i progetti andranno avanti. Mentre l'Europa richiama SAT, ANAS e Governo, mentre ancora pendono vari ricorsi al TAR e innumerevoli appelli lanciati da Istituzioni, forze politiche, movimenti ed associazioni locali di tutti i territori toccati dalle nuove infrastrutture, SAT e Governo tirano dritti senza ascoltare le richieste dei cittadini.

Oltre 5 miliardi di euro. Utili garantiti a Sat e debiti a carico dello Stato.

Il progetto, che **complessivamente** (Pontina e Tirrenica) prevederebbe la realizzazione di circa **392 chilometri di autostrada**, supera il costo di **5 miliardi di euro**. Ma un **accordo SAT-ANAS prevede che se la SAT non rientra nei costi previsti, l'eccedenza verrà ripianata dallo Stato** (project financing).

In dettaglio:

A12_PONTINA: Il CIPE, nella seduta del 18 novembre 2010, ha approvato l'Intervento, che prevede la realizzazione di **186,2 km di nuove infrastrutture**, dei quali **99,8 km di autostrade** (Roma– Latina A12 – Tor de Cenci e Cisterna-Valmontone). L'importo complessivo dell'opera, che verrà realizzata in partenariato pubblico-privato (con contributo pubblico non superiore al 40%), ammonta a **2,728 miliardi di euro**. (Fonte dati www.stradeanas.it).

A12_AURELIA: L'opera, dello sviluppo complessivo di circa **206 km**, si articola nei seguenti tratti: Rosignano-San Pietro in Palazzi, 4 km; San Pietro in Palazzi-Tarquinia, 187 Km; Tarquinia-Civitavecchia, 15 Km. Il costo complessivo dell'intera opera è stimato in **3,6 miliardi di euro** circa, (ridotto di un miliardo, se in alcuni tratti si lavorerà sull'Aurelia).

I due progetti si basano sul *project financing* e su una previsione di traffico già insufficiente a garantire l'equilibrio economico della gestione quando l'autostrada venne ideata. Affinché i conti tornassero almeno sulla carta, all'epoca il concessionario SAT scrisse nei propri atti ufficiali che l'area veniva percorsa da 30mila veicoli al giorno, su media annuale; in realtà ve ne transitavano appena 17mila. La situazione è oggi diversa, in peggio: per la crisi il traffico cala, non aumenta. Ma questo non preoccupa i beneficiari della concessione, perché infatti con la delibera del 3 agosto 2012 il CIPE si assume tutti i rischi delle 2 variabili fondamentali, come chiaramente specificato: **“permane a carico del concedente la variazione sull'attendibilità delle stime di traffico e sulla congruità del costo delle opere”**. Così, trasferiti i rischi fondamentali allo Stato, si lascia alla concessionaria privata solo il rischio del tutto marginale della manutenzione dell'opera.

Manca la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) dell'intera opera

L'intera opera non è stata concepita come progetto unitario, ma frazionato in più lotti, così da rendere impossibile una complessiva Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), in violazione delle leggi comunitarie. Nello specifico, **l'autostrada A12 Pontina-bretella Cisterna Valmontone interferirà con una delle più importanti aree protette del Lazio: la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, l'area golenare del fiume Tevere, il Parco Regionale di Decima-Malafede. Italia Nostra ricorda che il sito Castel di Decima è di interesse Comunitario (SIC) e Nazionale (SIN) nel tratto Tor di Valle. Oltre a ciò impatterà con le aree archeologiche di Quartaccio e Castel di Decima.** E' in questo delicato contesto che si vuole costruire un'autostrada a pedaggio che sventurerà inesorabilmente la meravigliosa e bistrattata campagna romana con 100 km di autostrada, 87 km di adduzione stradale da Roma verso Latina, più 34 km a 6 corsie e 6 caselli di esazione del GRABIS da Tor de' Cenci a Fiano Romano.

Nella parte Nord il tratto Tirrenica spaccherà in due la Maremma Toscana, uno dei territori più belli e decantati al mondo. Questo progetto, in netto contrasto con gli orientamenti europei, stravolge il Piano Generale dei Trasporti del Governo Amato 2001 che prevedeva la messa in sicurezza della S.S. Aurelia e stanziava 345 miliardi di lire per gli interventi più urgenti. L'Amministrazione Provinciale di Grosseto e il Comune di Orbetello hanno fatto sostanziali osservazioni al tracciato proposto fino a ricorrere al Tar. La risposta è stata l'avvio degli espropri senza neppure attendere il pronunciamento della Giustizia Amministrativa.

Tracciati modificati senza autorizzazioni

Per quanto attiene in particolare alla tratta Civitavecchia – Tarquinia (14,6 Km), il 30 marzo 2010, la SAT ha redatto ed inviato ad ANAS, che lo ha approvato *in linea tecnica* il 29.4.2010, il Progetto Definitivo; in tale sede, la SAT, ha cambiato completamente il tracciato rispetto a quello previsto nel progetto preliminare approvato dal CIPE, non solo, quindi, sulla tratta laziale, ma anche su tutto il resto del percorso, abbandonando la soluzione della sede propria e sovrapponendo tutte le restanti tratte all'Aurelia. Il progetto finale dell'opera presentato da SAT è quindi, totalmente difforme dall'originario, che prevedeva la creazione di un'Autostrada parallela all'Aurelia e sovrapposta a quest'ultima per il solo tratto Tarquinia-Civitavecchia, in adempimento alle prescrizioni dettate dalla Regione Lazio e fatte proprie dal CIPE. Il progetto riguarda la trasformazione della S.S. Aurelia

da raccordo stradale gratuito ad autostrada privata a pagamento, senza alcuna previsione di idonee strade parallele o complanari alternative a percorrenza gratuita. Il tracciato autostradale presentato da SAT non tiene conto della mancanza di viabilità alternativa all'attuale Aurelia. Italia Nostra ed i comitati hanno sin da subito avvertito e segnalato l'inopportunità dell'opera come da ultimo modificata, dato che è prevista la sovrapposizione all'Aurelia di una autostrada – senza, tra l'altro, la previsione di idonea viabilità secondaria – al posto di un ben possibile allargamento, ammodernamento e messa in sicurezza della Aurelia da parte di ANAS. La soppressione della Strada Statale Aurelia di fatto costringerà tutti gli utenti a dover utilizzare esclusivamente la costruenda Autostrada a pedaggio e ciò viola l'art. 16 della Carta Costituzionale che riconosce al cittadino il diritto a circolare liberamente su tutto il territorio nazionale, diritto che può essere limitato solo dalla legge, in via generale, per motivi di sanità o di sicurezza, che nella fattispecie non sussistono.

Tirrenica-Pontina, due autostrade fra le più care d'Europa

Il costo del pedaggio previsto per le autostrade è elevatissimo, il più alto d'Italia, tra i più alti d'Europa: si parla di ben 18 centesimi a chilometro: un'altra tassa a carico particolarmente dei residenti (il 60% del traffico è locale).

Le proposte alternative avanzate da Italia Nostra, il Comitato No Autostrada Tirrenica e il movimento No Corridoio Roma-Latina e No Bretella

Le soluzioni alternative sono in accordo con le scelte Europee, in particolare del Consiglio Europeo di Goteborg, che pongono il *“riequilibrio tra modi di trasporto al centro della strategia di sviluppo sostenibile: si tratta di trasferire verso modi alternativi (ferrovia e cabotaggio costiero) una percentuale di merci pari al previsto tasso di crescita dei trasporti internazionali su strada”*.

Si chiede dunque la messa a punto di un progetto che integri i vari vettori di trasporto anche nel “Corridoio Tirrenico”, per contenere il consumo di energia, di territorio e di salute: tutte cose che incidono pesantemente sulla produttività del sistema economico nazionale.

In particolare:

per la Tirrenica - Rinunciare all'inutile e costoso progetto autostradale per mettere in sicurezza l'Aurelia a sud di Grosseto, fino a Civitavecchia come strada nazionale a quattro corsie, mantenendola di proprietà pubblica invece di essere “regalata” ai privati. Potenziare la viabilità secondaria, largamente carente, piuttosto che tagliare la regione con una colata di cemento e asfalto. Si chiede la **valorizzazione sia della ferrovia, invece della continua diminuzione dei treni di lunga e breve percorrenza, sia della navigazione di cabotaggio, essendo la Maremma ubicata tra i maggiori porti del Tirreno.**

per la Pontina - L'unica soluzione efficace, proposta alternativa, sana e sostenibile a minor impatto ambientale del movimento NOcorridoio/NObretella e Italia Nostra, elaborata da competenze tecniche e ingegneristiche per ridurre i flussi di auto private con l'intermodalità su ferro, è la **costruzione della metropolitana Roma-Pomezia-Ardea e il potenziamento della rete ferroviaria pontina.** Questa proposta è stata **sempre** rigettata dalle istituzioni regionali e statali.

Italia Nostra, ufficio stampa

Maria Grazia Vernuccio cell. 335.1282864 | email: mariagrazia.vernuccio@gmail.com