

**STUDIO LEGALE
FIDONE LINGUITI**

*Avv. Alberto Linguiti
Avv. Gianfrancesco Fidone
Avv. Gabriella De Stefano
Avv. Anna Falcone
Avv. Francesca Mazzetti
Avv. Emanuela Russiani
Dott.ssa Margherita Mazzoncini*

Roma, 11 agosto 2011

Egr.
Direttore Generale
Responsabile del
Procedimento di SAT
Via A. Bergamini, 50
00159 – ROMA

Spett.le
Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio e
del Mare
Direzione Salvaguardia
Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 – Roma

Spett.le
Ministero per i Beni e le
Attività Culturali
Direzione Generale per la
Qualità e la Tutela del
Paesaggio, l' Architettura e
l' Arte Contemporanea
Servizio II Tutela del
Paesaggio
Via San Michele, 22
00153 – Roma

Spett.le
Regione Lazio
Assessorato ai Lavori
Pubblici
Direzione Infrastrutture
Via Capitan Bavastro, 108
00154 – Roma

Spett.le
Dipartimento del Territorio
Direzione Generale
Ambiente
Area Valutazione Impatto
Ambientale
Via del Tintoretto, 432

00142 – Roma

Spett.le
Regione Toscana
Settore Valutazione di
Impatto Ambientale
P.zza dell'Unità Italiana, 1
50123 – Firenze

Raccomandata a/r

Oggetto: Autostrada A12 Rossignano-Civitavecchia.

Procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale, formazione dell'Intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità - Osservazioni ai sensi degli artt. 165, 166 comma 2, 167 comma 5, 183 comma 4 del D.Lgs. 163/2006, dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 24 del D.Lgs. 4/2008.

ITALIA NOSTRA ONLUS (C.F. 80078410588), associazione nazionale di protezione ambientale riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958 n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione, individuata ai sensi dell'art. 13 della legge 349/1986, con sede legale in Roma via Liegi n. 33, assistita ai fini del presente atto dagli Avv.ti Gianfrancesco Fidone e Alberto Linguiti, presso il cui studio in Roma - Viale G. Mazzini 55 elegge domicilio ai fini di qualsivoglia comunicazione in ordine al procedimento in epigrafe, inoltra la presente per osservare quanto segue.

In virtù di convenzione del 23 ottobre 1969, approvata e resa esecutiva con D.l. 7 novembre 1969, la SAT Società Autostrada Tirrenica S.p.a. è divenuta concessionaria dell'ANAS per la costruzione e la successiva gestione trentennale della intera Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia.

A causa del sopraggiungere di alterni provvedimenti normativi che hanno impedito, per lungo tempo, la completa esecuzione dell'opera, questa ultima risulta attualmente eseguita e messa in esercizio solamente nella tratta Livorno-Rosignano, restando ancora da realizzarsi la restante parte da Rosignano a Civitavecchia.

In data 7 ottobre 1999, peraltro, l'ANAS e la SAT hanno sottoscritto una nuova convenzione, novativa ed interamente sostitutiva della convenzione originaria e dei suoi atti aggiuntivi, in virtù della quale è stata prevista la sottoscrizione di un ulteriore atto aggiuntivo per regolare la costruzione e l'esercizio delle tratte Cecina (Rosignano)-Grosseto e Grosseto-Civitavecchia.

Nel luglio del 2005 la concessionaria ha finalmente redatto il *progetto preliminare* della suddetta tratta di completamento Cecina-Civitavecchia la quale, nelle more, è stata

altresì inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ai sensi della legge n. 443/2001.

Tale progetto è stato approvato con prescrizioni dal C.I.P.E. con delibera del 18 dicembre 2008 con la quale, tra l'altro, il Comitato ha disposto l'adozione, in fase di progettazione definitiva, della variante di tracciato prescritta dalla Regione Lazio con delibera della Giunta n. 843 del 18 novembre 2008 con riferimento al tratto Civitavecchia-Tarquinia. L'Ente Territoriale citato, infatti, sulla base di molteplici valutazioni, ha immediatamente contestato il progetto della SAT nella parte in cui prevedeva la costruzione di una nuova infrastruttura stradale, ritenendo viceversa sufficiente – per quanto di propria competenza - il miglioramento e l'ammodernamento della Strada Statale 1-Aurelia già esistente. Il C.I.P.E., conseguentemente, ha prescritto la reiterazione della procedura di VIA sul progetto definitivo della suddetta variante, ai sensi dell'art. 167, commi 6 e 7 del D.Lgs. n. 163/2006.

Successivamente, in data 11 marzo 2009, l'Anas e la SAT hanno sottoscritto lo schema di “Convenzione unica” avente ad oggetto l'integrale ed unitaria regolamentazione del rapporto tra il concedente ed il concessionario sia con riferimento alla tratta già in esercizio dell'autostrada A12, sia con riferimento alle tratte da realizzare (Cecina-Grosseto e Grosseto-Civitavecchia).

Lo schema di convenzione suddetto, però, è stato interamente stravolto ad opera della delibera C.I.P.E. del 22 luglio 2010, pubblicata nella G.U. n. 235 del 7 ottobre 2010, con la quale – in piena attuazione delle disposizione comunitarie – il Comitato Interministeriale ha prescritto alle parti l'adozione di importanti misure volte ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, prima fra tutte la revisione del piano economico-finanziario allegato allo schema, in modo tale da riportare il valore di subentro a fine concessione pressoché nullo.

Immediatamente dopo tali eventi - e probabilmente in considerazione di ragioni di pura ed egoistica convenienza economica - la concessionaria ha improvvisamente modificato il progetto dell'opera, adottando cambiamenti di tale portata da rendere il progetto definitivo dell'infrastruttura del tutto difforme da quello preliminare approvato dal C.I.P.E. nel 2008.

Da ultimo, in data 28 giugno 2011 la SAT ha pubblicato, con riferimento ai Lotti 2 (San Pietro in Palazzi-Scarlino), 3 (Scarlino-Grosseto Sud), 4 e 5B (Grosseto Sud-Ansedonia), 5A e 6B (Ansedonia-Tarquinia) della prefata infrastruttura, l'avviso di avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale, formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione dell'opera e dichiarazione

di pubblica utilità ai sensi degli artt. 165-166 comma 2, 167 comma 5 e 183 D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163.

Ai sensi degli artt. 165, 166 comma 2, 167 comma 5, 183 comma 4 del D.Lgs. 163/2006, dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 24 del D.Lgs. 4/2008, in nome e per conto di Italia Nostra, si riportano di seguito alcune considerazioni ed osservazioni critiche.

Analizzando tecnicamente il progetto definitivo presentato e pubblicato dalla SAT, il quale comporterà un investimento di circa 2,3 miliardi di Euro, è possibile in primo luogo rilevare che lo stesso appare consistere, sostanzialmente, in opere di adeguamento *tout court* della viabilità esistente sulla S.S.1 – Aurelia lungo l'intera tratta da San Pietro in Palazzi a Tarquinia (ampliamento in sede della strada statale), tali da trasformare la detta strada da raccordo stradale in autostrada.

La SAT, più precisamente, andando al di là delle prescrizioni C.I.P.E. del 2008, ha rinunciato *in toto* all'originario progetto di realizzare, nella tratta da S.Pietro in Palazzi a Civitavecchia, un percorso autostradale parallelo alla già esistente S.S.Aurelia, per accogliere ora una soluzione progettuale che prevede la realizzazione della autostrada direttamente in sovrapposizione al tracciato della Aurelia, con un risparmio di spesa per la realizzazione pari a circa 1,7 miliardi di Euro. Tale modifica sostanziale del progetto appare giustificata, nelle parole della stessa concessionaria, da una nuova e più accorta valutazione delle stime di traffico atteso, per le quali il numero medio di veicoli al giorno che percorrerebbero la nuova autostrada dovrebbe ritenersi sceso dai 52.000 originariamente previsti a circa 31.000 (con una diminuzione di circa il 40%).

Orbene, non si può non evidenziare, in primo luogo, che la rivisitazione dei calcoli e delle stime di traffico da ultimo presentate da SAT dimostrano lapalissianamente che la concessionaria, al momento della redazione dell'originario progetto dell'opera, ha commesso un clamoroso errore, consistente nell'eccessivo sovradimensionamento del traffico atteso sulla autostrada progettata.

Ma, a ben guardare, nemmeno le stime proposte di recente appaiono convincenti. Secondo i calcoli condotti da professionisti ed esperti del settore, infatti, sulla tratta Rosignano-Civitavecchia passano oggi mediamente circa 19 mila veicoli. Il numero dei veicoli, pertanto, secondo le stime di SAT (31.000 veicoli/giorno), dovrebbe praticamente raddoppiare.

Tale raddoppio, però, appare difficilmente realizzabile in una situazione congiunturale come quella attuale, caratterizzata, da un lato, dalla grave crisi economica che affligge l'economia nazionale e che ha fatto registrare un precipitoso calo della

motorizzazione privata, e dall'altro dal caro-prezzo del petrolio, che in maniera incisiva limita i consumi dei cittadini.

Né può mancarsi di evidenziare che gli studi trasportici più avanzati hanno dimostrato che la crescita del traffico tende ad un valore di saturazione, mentre invece la concessionaria SAT basa sempre sul presupposto che il traffico debba subire un aumento continuo ed indefinito. Presupposto questo del tutto superato, in quanto applicabile solamente con riferimento agli anni '60, anni di inizio del processo di motorizzazione.

Sembra pertanto evidente che, con queste nuove cifre, il progetto autostradale non appare più utile e necessario alla comunità, ma anzi merita di essere definitivamente abbandonato.

Ed infatti, pur concordandosi con la soluzione progettuale per la quale una sola infrastruttura stradale (coincidente con il sedime della attuale S.S.1 Aurelia), se opportunamente ampia e moderna, appare sufficiente a soddisfare le esigenze di traffico atteso ~~come da ultimo calcolate e ridimensionate dalla stessa concessionaria (la previsione di 52.000 veicoli/giorno è scesa, secondo le nuove stime della SAT, a soli 31.000 veicoli/giorno)~~, non si può non evidenziare che tali esigenze possono venire adeguatamente soddisfatte, con evidente risparmio per la collettività, mediante semplici opere di allargamento, ammodernamento e messa in sicurezza della S.S.1-Aurelia, opere pienamente realizzabili dall'Ente di Stato ordinariamente preposto alla manutenzione delle strade (ANAS S.p.A.) senza intermediazione di alcun concessionario autostradale.

Preme, al riguardo, evidenziare che la scrivente Associazione ha sin dall'inizio e per lungo tempo prospettato agli Enti competenti, quale unica ed ottimale soluzione ai problemi di traffico del territorio, quella del rifacimento ed ammodernamento della S.S. Aurelia ad opera di ANAS, pur sempre nel rispetto delle singole esigenze locali. Ciò nonostante, a tale ipotesi si è visto contrapporsi un inusitato e pervicace ostruzionismo che, allo stato, non pare più agevolmente sostenibile.

La realizzazione di una autostrada al posto del mero allargamento e ammodernamento della viabilità già esistente appare, infatti, un progetto inutile ed irrazionale, irragionevolmente costoso ed inopportuno lesivo del Paesaggio e dell'Ambiente circostante, che non trova giustificazione in alcun interesse superiore della collettività. Ciò specie ove si tenga conto del quadro di grave difficoltà economica in cui versa lo Stato intero, che non giustifica in alcun modo una non necessaria lievitazione dei costi delle opere.

Un intervento strategico di siffatta portata, infatti, deve necessariamente trovare le sue basi giustificative in esigenze concrete ed effettive della collettività; ma se, come nel caso di specie, tali esigenze non sussistono o possono essere soddisfatte egualmente con interventi meno dirompenti e **meno** costosi, i principi strutturali della operazione evidentemente saltano.

In altre parole, se l'ammodernamento e la messa in sicurezza della già esistente Strada Statale Aurelia ad opera dell'Ente ANAS sarebbero di per sé sufficienti a rispondere alle esigenze del traffico, anche per come da ultimo calcolate dalla SAT (~~eirea 31.000 veicoli al giorno~~ **fermi restando tutti i dubbi già innanzi sollevati in ordine alle cifre proposte**), non si vede per quale ragione si debba proseguire nella realizzazione di una autostrada a pagamento da dare in concessione trentennale a soggetti privati.

Le considerazioni di cui sopra valgono tanto più ove si consideri che, nell'attuale fase congiunturale, appare difficilmente ipotizzabile che una impresa privata sia capace di finanziare in proprio un investimento di 2,3 miliardi di Euro.

A ciò si aggiunga che se – come si ritiene - il traffico effettivo sulla nuova autostrada non dovesse raggiungere i livelli previsti dalla concessionaria, quest'ultima si vedrebbe inevitabilmente costretta a rientrare dei costi sopportati mediante innalzamento delle tariffe di pedaggio autostradale, le quali raggiungerebbero livelli assolutamente spropositati ed insostenibili, con evidente pregiudizio per gli utenti della autostrada ed, in particolar modo, dei residenti/lavoratori della zona.

Senza contare che, allo stato, non è dato nemmeno sapere in che modo, qualora la suddetta misura non fosse sufficiente, la concessionaria avrebbe la possibilità di garantire la tenuta del piano economico-finanziario dell'opera.

Fermo quanto sopra, sotto altro profilo, non si può non censurare severamente il progetto definitivo presentato dalla SAT nella parte in cui prevede l'inserimento del sistema di pedaggiamento obbligatorio *Free-Flow* sulla nuova autostrada senza prevedere, al contempo, la progettazione e la realizzazione di idonee misure compensative, consistenti, sostanzialmente, nella realizzazione di nuove strade complanari capaci di garantire, a chi ancora lo voglia, l'agevole percorrenza di arterie stradali alternative rispetto al progettato sistema autostradale e totalmente gratuite.

Si osserva a tal proposito, in primo luogo, che il sistema *Free-Flow* è un sistema di pedaggiamento che induce gravemente in errore l'automobilista il quale, non incontrando alcun casello o barriera fisica, non si avvede tempestivamente del suo ingresso nella autostrada e si vede, pertanto, involontariamente costretto al pagamento. L'effetto

ingannevole del *Free-Flow* appare aggravato dal sovrapposizionamento dell'autostrada progettata con l'originario tracciato dell'Aurelia che, storicamente, è stata da sempre fruibile gratuitamente.

L'approvazione del progetto così come attualmente ideato, in secondo luogo, comporterebbe una sostanziale "privatizzazione" della Strada Statale Aurelia - fino ad oggi pubblica - in quanto la sovrapposizione dell'autostrada alla Aurelia non verrebbe compensata in alcun modo dalla realizzazione di adeguate ed idonee strade parallele o complanari alternative, a percorrenza gratuita.

Deve evidenziarsi al riguardo che, allo stato attuale, non sussiste sul territorio un sistema di viabilità idoneo a rappresentare una reale ed efficace alternativa all'autostrada che si intende realizzare. Né a tale scopo appare sufficiente - come la SAT pare proporre - il mero allargamento delle piccole strade di campagna oggi esistenti, ovvero l'utilizzo delle vecchie strade interpoderali (oggi comunali) che attraversano gli abitati circostanti.

La trasformazione della S.S. Aurelia da raccordo stradale (gratuito) ad autostrada a pagamento, d'altra parte, finirebbe inevitabilmente per escludere dalla circolazione sulla nuova arteria autostradale tutto il traffico locale ed agricolo, che si vedrebbe costretto a dirottare - in assenza, si ripete, di complanari alternative - sulla viabilità oggi esistente. Tale viabilità, però, appare del tutto insufficiente ad assorbire una siffatta circolazione, trattandosi per lo più di strade che attraversano i Comuni ivi esistenti. Al riguardo, non possono ignorarsi gli inevitabili effetti nocivi ed insalubri che l'esponentiale aumento del transito di autoveicoli di tale sorta produrrà sull'ambiente e sulla salute dei cittadini ivi residenti.

Né, d'altra parte, il problema della insussistenza o insufficienza delle strade complanari all'autostrada può intendersi risolto a seguito della adozione di semplici varianti che gli Enti Locali interessati dovessero proporre in sede di osservazioni.

Il problema della viabilità complanare alla autostrada, infatti, non pare risolvibile "comune per comune", occorrendo viceversa che sia redatto e presentato un piano articolato e complessivo della viabilità in esame, che riguardi tutta la Maremma.

La carenza progettuale in materia di viabilità alternativa, d'altra parte, non appare nemmeno casuale.

L'intento puramente speculativo perseguito dalla società concessionaria, volto a rendere quanto mai difficoltosa la viabilità ordinaria alternativa, in modo da introitare tutto il traffico sull'autostrada a pagamento (c.d. "capture"), d'altra parte, non appare nemmeno celato, ma anzi traspare chiaramente tanto dalla introduzione del sistema *Free-Flow* di cui

sopra si è detto, quanto dal progetto delle complanari che tendono a incanalare comunque il traffico sulla autostrada.

Ciò appare comprovato, tra l'altro, dalle stesse dichiarazioni dalla concessionaria che, nella “*Sintesi non tecnica*” dello Studio di Impatto Ambientale allegato al progetto del Lotto 6A, a pagina 8 – con riferimento allo studio del traffico – così dice: “*E’ stato quindi effettuato un processo di ottimizzazione dei traffici basato sostanzialmente su due fattori:*
- *Ottimizzazione del sistema di pedaggiamento al fine di minimizzare la differenza fra il traffico che utilizzerà la nuova infrastruttura e quello pagante;*
- *Ottimizzazione del tracciato e degli interventi sulla viabilità alternativa al fine di minimizzare il traffico ceduto alla viabilità ordinaria per effetto dell’introduzione del pedaggio*”.

In buona sostanza, pur di giustificare un intervento dai dubbi equilibri e dai dubbi risvolti pratici e non necessario (bensì realizzabile con un allargamento/adequamento della Aurelia), non si adducono motivazioni che di per sé manifestano l’oggettiva utilità della complessiva operazione, ma si ammette che dovrà realizzarsi la “minimizzazione” della differenza fra il traffico ceduto alla viabilità ordinaria per effetto dell’introduzione del pedaggio.

Tutto questo a discapito, evidentemente, delle collettività residenti, delle comunità coinvolte e degli interessi ambientali sottesi. L’unico risultato certo, infatti, è che il singolo fruitore della attuale viabilità si vedrà all’improvviso privare di un bene gratuito quale è da sempre stato la Aurelia.

E’ evidente la potenzialità lesiva e l’irrazionalità di un progetto nel quale, difatti, per ottimizzare la fattibilità e l’equilibrio economico dell’intervento a cura di SAT, è già stata prevista la soppressione delle complanari gratuite.

In ultima analisi, il risultato proprio dell’intervento, così come attualmente prospettato da SAT ed ANAS, non raggiunge la sua funzione sotto il profilo dell’opportunità e rivela i diversi punti di criticità sopra evidenziati. Come già evidenziato, infrastrutture di questo tipo devono nascere in coerenza con esigenze effettive e concrete della società e con modalità adeguate e sacrifici sostenibili; tali presupposti vengono inevitabilmente meno quando il costo che ricade sulla comunità finisce in prospettiva per prevalere su quella che è l’utilità ipotizzata. Adeguare l’Aurelia al precipuo scopo di elevarne il livello di sicurezza, in considerazione dell’alto tasso di incidentalità, è sicuramente un interesse da perseguire, ma non se il costo della operazione e l’utilizzo diventa proibitivo e dannoso per il paesaggio e l’economia della zona e dei soggetti coinvolti nell’operazione.

Infine, deve osservarsi che, dal punto di vista programmatico, il completamento dell'Autostrada Tirrenica dovrebbe prevedere un corridoio di collegamento da nord a sud (Livorno-Gaeta). La relativa Valutazione di Impatto Ambientale, ~~d'altra parte~~, in ottemperanza alle disposizioni comunitarie e nazionali, dovrebbe riguardare l'intera opera identificata come c.d. *Corridoio Tirrenico*.

Appare evidente che tale Valutazione **non** può basarsi sull'ottimizzazione dei ricavi di un privato, attese le finalità di precauzione e prevenzione proprie dell'istituto VIA, volta ad una funzione di garanzia per la tutela dell'ambiente e della salute, legata alla dimensione dei diritti fondamentali dei singoli, in questo caso utenti dell'Aurelia.

~~Ciò posto, ribadito che a parere di chi scrive il progetto dell'infrastruttura de qua dovrebbe essere sottoposto, nel suo complesso, ad una nuova e complessiva Valutazione di Impatto Ambientale, al fine di poter valutare compiutamente gli effetti diretti ed indiretti che l'opera interamente considerata produce sull'Ambiente globalmente inteso,~~

Ciò premesso, si contesta fermamente la legittimità della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da ultimo avviata, sotto un duplice profilo di argomentazioni.

In primo luogo, si ritiene che l'importante rivisitazione delle stime di traffico da ultimo prodotte, così come le sostanziali modifiche apportate unilateralmente dalla SAT in sede di redazione del progetto definitivo dell'opera rispetto al progetto preliminare approvato in sede C.I.P.E., dovrebbero indurre le Autorità competenti a ripetere *in toto* la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera, dovendosi prendere in analisi, peraltro, non solo tutta la sezione relativa alla c.d. Tirrenica Nord, ma anche la successiva sezione Sud (Roma-Formia/Gaeta), per le quali analoghi cambiamenti potrebbero essere in corso, per verificare quali siano gli effetti diretti ed indiretti che l'opera interamente considerata produce sull'Ambiente globalmente inteso.

In secondo luogo, si contesta la legittimità del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale attivata in ragione delle gravi deficienze riscontrabili nello Studio di Impatto Ambientale presentato dalla concessionaria SAT.

~~Questo, infatti, deve rilevarsi che lo Studio di Impatto Ambientale presentato da SAT~~ appare ancora oggi manchevole della pur minima e necessaria "*descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale*" (ex art. 22 del D.Lgs. n. 152/2006 e 183 del D.Lgs. n. 163/2006).

Né tale deficienza ~~non può apparire~~ appare di poco conto ovvero ininfluenza, traducendosi, al contrario, in un irrimediabile difetto dell'intera istruttoria del procedimento

VIA. La VIA, infatti, costituisce uno strumento che intende dare informazioni sulle conseguenze ambientali di un'azione prima ancora che la decisione venga adottata, in maniera partecipata con la popolazione dei territori interessati. Il relativo procedimento, per assolvere a tale prioritaria funzione, deve consentire la verifica e la valutazione delle varie possibilità progettuali di realizzazione dell'intervento, ivi inclusa la c.d. opzione zero, ossia la possibilità di non realizzare l'intervento medesimo, in una visione ampia che tenga conto del rapporto costi-benefici in termini fisici, sociali, economici, paesaggistici ed ambientalistici, di ogni opzione possibile.

Al fine di rendere più efficace la comprensione e la partecipazione delle Istituzioni e dei cittadini, le normative comunitarie prescrivono espressamente di partire prioritariamente dalla opzione zero, che significa utilizzare lo *status quo* apportandovi le minime ed essenziali correzioni ed aggiornamenti.

Nel caso in esame l'opzione zero coincide esattamente con la proposta sostenuta dalla Associazione scrivente, e precisamente con l'adeguamento della Strada Statale Aurelia.

L'obiettivo dianzi esposto viene, al contrario, evidentemente frustrato nel procedimento da ultimo avviato, in cui nessuno spazio viene dato, nello Studio di Impatto Ambientale, a soluzioni alternative a quella progettata (e desiderata) dalla concessionaria.

Sotto altro profilo, lo Studio di Impatto Ambientale presentato dal concessionario appare altresì gravemente carente nella parte in cui omette qualsivoglia analisi o approfondimento, da un lato, sull'Impatto Sanitario e su quello Sonoro dell'opera, e dall'altro sul c.d. trasporto intermodale. Ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera, infatti, non appare trascurabile evidenziare che l'intensificazione ed il miglioramento del trasporto pubblico su rotaia potrebbe sensibilmente ridurre il traffico su ruote previsto e preventivato dal concessionario, ridimensionando così ulteriormente le utilità connesse alla realizzazione della autostrada progettata. Anche sotto tale specifico profilo, pertanto, lo Studio di Impatto Ambientale dell'opera dovrebbe essere ulteriormente completato ed integrato prima di qualsivoglia valutazione o decisione.

Alla luce di quanto detto, si insiste fermamente affinché le Amministrazioni competenti - pena altrimenti l'illegittimità dell'intera procedura VIA - vogliano procedere, in primo luogo, ad un totale rinnovo della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con riferimento all'intera opera nel suo complesso, dovendosi prendere in analisi, peraltro, non solo tutta la sezione relativa alla c.d. Tirrenica Nord, ma anche la successiva sezione Sud (Roma-Formia/Gaeta); in secondo luogo, a richiedere e disporre che il soggetto proponente SAT, in tale sede, integri e completi lo Studio di Impatto Ambientale con un attento e

approfondito studio, tanto sotto il profilo tecnico quanto sotto quello economico-finanziario, della soluzione alternativa proposta dalla scrivente Associazione (opzione zero), consistente – si ripete – nell’abbandono del progetto autostradale e nella realizzazione, al suo posto, dei necessari lavori di ammodernamento, allargamento ed adeguamento della S.S.1-Aurelia a cura di ANAS S.p.a, con espressa indicazione degli eventuali costi che tale soluzione comporterebbe su ANAS e delle risorse che quest'ultima dovrebbe destinare a siffatto intervento.

A tale ultimo proposito, preme sin da ora rilevare che non può ritenersi aprioristicamente che la soluzione del concessionario sia la sola percorribile, in quanto anche in un periodo di ristrettezze finanziarie, quale quello in cui oggi si versa, la spesa pubblica è sì compressa ma non totalmente azzerata. Pertanto, appare inaccettabile ritenere, senza alcuna valutazione comparativa, che il ricorso ad un concessionario autostradale sia l'unico sistema possibile per migliorare la viabilità esistente, qualunque sia il suo costo e qualunque siano i suoi impatti sull'ambiente e sul territorio.

Prima di prendere qualsiasi decisione definitiva, è assolutamente indispensabile che la soluzione di adeguamento della Aurelia da parte dell'ANAS e la soluzione di affidare l'opera alla SAT siano messe dettagliatamente a confronto nei loro effetti economici, sociali, finanziari, ambientati etc.

Ciò all’evidente fine di consentire alle Amministrazioni interessate di poter valutare compiutamente - e di pronunciarsi espressamente su - se sussistano effettivamente, ancora oggi, ragioni di opportunità, convenienza, economicità ed utilità tali da giustificare la realizzazione dell'autostrada ovvero se, alla luce di una più attenta valutazione del rapporto costi-benefici in termini fisici, sociali, economici, ambientali e paesaggistici, tali ragioni giustificative siano definitivamente venute meno, apparendo viceversa più ragionevole, razionale ed economica la soluzione alternativa proposta dalla scrivente la quale, tra l’altro, avrebbe il benefico effetto di continuare a garantire all’intera collettività la totale e gratuita fruibilità della strada statale sopra citata.

Il tutto, evidentemente, non più solo nell’interesse privato della concessionaria, ma nell’ottica di un interesse generale superiore.

Preme, in ultimo, osservare che alquanto inopportuna ed anomala appare la scelta governativa di nominare, quale Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, la medesima persona del Presidente della SAT Società Autostrada Tirrenica p.A.

La commistione di ruoli che ne deriva, infatti, potrebbe incidere negativamente sul compito di imparziale sorveglianza affidato allo Stato, tenuto conto del possibile conflitto di interessi fra controllore e controllato.

Tutto quanto sopra illustrato, osservato e rilevato, si chiede espressamente alle Autorità in indirizzo e a quelle eventualmente di competenza, di essere convocati per una audizione orale al fine di meglio illustrare, nonché ulteriormente articolare ed integrare le osservazioni critiche con la presente introdotte nel procedimento.

Per Italia Nostra Onlus
Il Vice Presidente Nazionale
Nicola Caracciolo

Avv. Gianfrancesco Fidone

Avv. Alberto Linguiti