

[Elenco Titoli](#)[Stampa questo articolo](#)

VENERDÌ, 02 SETTEMBRE 2011

Pagina 4 - Grosseto

Da Italia Nostra una diffida alla Sat

«Così la valutazione ambientale è illegittima, va rifatta da capo»

L'associazione ambientalista è ferma sulle proprie posizioni: meglio limitarsi ad adeguare l'Aurelia

GUIDO FIORINI

GROSSETO. La Via (Valutazione d'impatto ambientale) sul progetto dell'autostrada tirrenica così com'è adesso è illegale, perché sono mutati i presupposti sui quali è stata redatta.

Il vice presidente nazionale di Italia Nostra, Nicola Caracciolo, a nome dell'intera associazione ambientalista, assistito dagli avvocati Gianfrancesco Fidone e Alberto Linguiti e dal professor Antonio Tamburrino, docente di economia dei trasporti, ha inviato le osservazioni sul progetto della Sat, con una lettera diffida. E una seconda lettera, a firma ancora di Nicola Caracciolo, Giuppi Pietromarchi e Luigino Ambrogini, è stata inviata per il tratto Capalbio-Orbetello a nome della sede locale dell'associazione stessa.

Nelle lettere Italia Nostra ribadisce la propria posizione di totale contrarietà all'autostrada, sostenendo che sarebbe sufficiente, e anche meno costoso, un adeguamento nei tratti più pericolosi dell'attuale Aurelia da parte dell'Anas. Ma al tempo stesso sostiene che le mutate stime del traffico, quasi dimezzate da Sat nel giro di pochi anni, e alcune "gravi deficienze" da parte di Sat nello studio di impatto ambientale, rendono la Via inadeguata al nuovo progetto, al punto di essere illegittima. In sostanza, ne serve una nuova che, fra l'altro, prenda in esame anche il già previsto tratto a sud, da Roma a Formia/Gaeta.

Nuovo progetto e traffico. Italia Nostra critica la scelta di Sat di cambiare il progetto "per ragioni di pura e egoistica convenienza economica". E contesta le nuove stime di traffico. «La Sat - scrive Italia Nostra - andando al di là delle prescrizioni Cipe del 2008, ha rinunciato in toto all'originario progetto di un percorso autostradale parallelo all'Aurelia per una soluzione che prevede la sovrapposizione al tracciato della Aurelia, con un risparmio di spesa pari a circa 1,7 miliardi. La modifica 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 scenderebbe dai 52.000 originariamente previsti a circa 31.000 (diminuzione di circa il 40%). Quindi le nuove stime di traffico di Sat dimostrano che la stessa, nell'originario progetto, ha commesso un clamoroso errore, sovradimensionando il traffico atteso. Ma nemmeno le ultime stime appaiono convincenti. Secondo i calcoli condotti da esperti del settore, infatti, sulla tratta Rosignano-Civitavecchia passano ogni giorno circa 19 mila veicoli. Il numero dei veicoli, pertanto, secondo le stime di Sat dovrebbe praticamente raddoppiare. Tale raddoppio, però, appare difficilmente realizzabile in una situazione congiunturale come quella attuale, caratterizzata, da un lato, dalla grave crisi economica, e dall'altro dal caro-prezzo del petrolio. È evidente che, con queste nuove cifre, il progetto autostradale non appare più utile e necessario alla comunità, ma anzi merita di essere abbandonato».

Aurelia e pedaggi. E quindi Italia Nostra torna a proporre di limitarsi ad ammodernare l'attuale Aurelia nei tratti pericolosi, andando a impegnare una cifra assai ridotta, visto che i 2,3 miliardi, sia pur messi da un privato, sono comunque moltissimi e c'è il rischio che Sat, nel tempo, aumenti i pedaggi per rientrare dall'investimento. «Non si può non censurare - scrive l'associazione - l'inserimento del sistema di pedaggiamento obbligatorio "Free-Flow" sulla nuova autostrada senza prevedere la realizzazione di idonee

misure compensative, consistenti in nuove strade complanari capaci di garantire, a chi ancora lo voglia, l'agevole percorrenza di arterie stradali alternative. Il sistema Free-Flow è un sistema di pedaggiamento che induce in errore l'automobilista il quale, non incontrando alcun casello o barriera fisica, non si avvede 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 è stata da sempre fruibile gratuitamente».

La Via non va. In chiusura Italia nostra contesta il percorso seguito per la Via (valutazione d'impatto ambientale), la considera illegittima e chiede, con una diffida, che venga fatta di nuovo. Fra l'altro, spiega l'associazione, non è stata presa in considerazione, nello studio di impatto ambientale, la "opzione zero", cioè il semplice adeguamento dell'Aurelia. «Lo Studio di Impatto Ambientale presentato dal concessionario - aggiunge Italia Nostra - appare 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 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».

Per questo Italia Nostra chiede alle amministrazioni competenti - pena altrimenti l'illegittimità dell'intera procedura Via - di procedere ad un totale rinnovo della Via con riferimento all'intera opera nel suo complesso, quindi fino a Gaeta e di imporre a Sat di integrare lo Studio di Impatto Ambientale con la soluzione alternativa "opzione zero" consistente nell'abbandono del progetto autostradale e nella realizzazione, al suo posto, dei necessari lavori di ammodernamento, allargamento ed adeguamento dell'Aurelia a cura di Anas.

Italia Nostra, che chiede di essere convocata per un'audizione, conclude invitando le amministrazioni interessate a dire con chiarezza se: «Sussistano 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».

© RIPRODUZIONE RISERVATA