

Perchè NO a qualunque tracciato autostradale e Si al progetto ANAS 2001.

Sul corridoio tirrenico si arrivò ad una soluzione condivisa da tutti nel 2001 sul Progetto definitivo ANAS di adeguamento in sede della statale Aurelia, con soli 15 Km in variante, per aggirare il nodo di Albinia. Era un progetto che prevedeva tre corsie per ogni senso di marcia e l'eliminazione degli attraversamenti a raso. Rispetto all'ipotesi dell'autostrada, a parità di benefici per la collettività (in termini di tempo e sicurezza di percorrenza), costava quattro volte meno del tracciato collinare (quello di Lunardi) ed due volte meno della ipotesi di autostrada sul tracciato costiero (proposto da Chiti/Conti/Bargone).

Il progetto Anas trovò nel marzo 2001 il finanziamento in Consiglio dei Ministri e fu valutato positivamente dalla Commissione per la VIA. Ovviamente sarebbe rimasta senza pedaggi.

Con il Governo Berlusconi/Lunardi il progetto dell'autostrada tornò ad essere preferito da un'associazione trasversale che, per accantonare il progetto ANAS-2001, introdusse la carta per loro vincente del **COSTO ZERO**: la società privata SAT avrebbe anticipato tutti i costi, incassando i pedaggi per 40 anni successivi.

Alle nostre considerazioni sul fatto che il traffico non era sufficiente a coprire i costi, che il progetto finanziario ventilato dalla SAT non era credibile¹ e che avremmo per lo più pagato noi, il segretario del PD Luca Sani² oppose questo argomento: "Un'autostrada a costo zero per lo Stato rappresenta un'opportunità da cogliere, che non dà adito a scusanti di alcun genere" e lo stesso Ministero dei Trasporti certificò³ che la SAT aveva presentato un piano per coprire tutti i costi. Cioè, **il progetto ANAS 2001 fu accantonato solo perché, in maniera ripetitiva e in tutte le occasioni, una strana convergenza trasversale** (la SAT, i PD regionali Manciuoli, Martini e Conti⁴, più volte Lio Scheggi⁵, e ovviamente il PDL con Antichi⁶) **assicurò ostinatamente che la SAT si sarebbe accollata tutti i costi e non ci sarebbero stati oneri per la collettività.**

Noi, abbiamo continuato a sostenere che le previsioni di traffico erano esagerate, che l'opera non si ripagava, che il costo zero per lo stato era un inganno. Poi la Ragioneria Generale dello Stato fece finalmente i conti, dando ragione ai nostri dubbi e certificando che a fronte di 3,5 miliardi di euro per costruire l'autostrada, alla fine della concessione, era previsto un valore a carico dello Stato subentrante, di 3,7 miliardi di euro, da rifondere alla SAT per mancati ammortamenti⁷. Nella Delibera del CIPE del 2010 è scritto⁸: "Deve essere redatto un nuovo piano economico-finanziario, in sostituzione di quello allegato allo schema di convenzione unica all'esame, in modo da riportare un valore di subentro pressoché nullo". Quindi quello presentato, che sosteneva il contrario, era ingannevole e tutti gli amministratori che avevano affermato il contrario avevano, nel migliore dei casi, riferito programmi non verificati, nonostante le segnalazioni di autorevoli docenti universitari. Smascherata l'operazione e per ottemperare al vincolo posto dal Ministro delle Finanze, la SAT ricambia tutto e nel 2011 propone di fare l'autostrada sulla sede dell'Aurelia, come dal progetto ANAS 2001, **ma con pedaggio**. Siccome neppure questo è sufficiente, la SAT spezza il progetto, per incassare subito i soldi dal tratto della Variante Aurelia a nord di Grosseto, già praticamente pronto, e chiede contributi allo Stato, senza presentare il Piano finanziario.

A questo punto gli stessi vertici del PD, che ci rassicuravano falsamente sul costo zero per lo Stato, chiedono che lo Stato si accolli contributi a fondo perduto per la SAT (vedi Rossi, Brammerini, Ceccobao e la Pinzuti⁹). Ma se dovranno pagare sia lo Stato con spese proprie, sia i maremmani con il pedaggio più alto d'Italia (forse esentati per pochi anni e solo per i primi 20 chilometri), perché l'autostrada deve essere realizzata e gestita da privati con fondi pubblici?

Più recentemente Marras (PD) e Sabatini (SEL) chiedono che l'autostrada passi più a monte dei colli di laguna orbetellani. E' cronaca di questi giorni.

Che tipo di strana convergenza ideologica, oppure associazione, è mai quella che prima ha mentito per accantonare il progetto ANAS 2001 e che poi vuole a tutti i costi la realizzazione dell'autostrada da parte di un soggetto privato, magari un po' più lontano da casa propria?

Comitato Beni Comuni della provincia di Grosseto

Note allegate:

- ¹- Il Tirreno del 14.1.2007
- ²- Corriere di Maremma del 11.2.2007-Sani e il costo Zero
- ³-Ministero delle Infrastrutture-Struttura tecnica di missione-A-12 Livorno Civitavecchia-Proposta di Approvazione del Progetto Preliminare Relazione Istruttoria del 16.12.2008;pag 4 e pag 23.
- ⁴-Il Tirreno del 13.1.2007 e del 22.2.2007; L'Unità del 18.1.2007; La Nazione dl 12.5.2007; Il Sole 24 ore del 4.7.2007: Martini, Conti & soci e il costo Zero
- ⁵-L'Unità del 14.1.2007; La Nazione del 14.3.2007; Il Giornale del 17 5 2007
- ⁶-Il Tirreno 12.5.2007-Antichi e il costo Zero
- ⁷-Corriere di Maremma e Il Tirreno del 15.4 2010;
- ⁸.Deliberazione CIPE del 22.7.2010
- ⁹-Il Tirreno del 25.2. 2012 e del 2.3.2012.Rossi, Brammerini, Ceccobao e Pinzuti chiedono sgravi fiscali.