

Coordinamento Associazioni e Comitati Ambientali Tosco Laziali

UNA TIRRENICA

DOMANI?



FONDATA SULLE BUGIE



LIBRI LIBERI, MA LIBERI VERAMENTE

STRADE BIANCHE, libri ed iniziative, si richiama orgogliosamente alla quarantennale esperienza di STAMPA ALTERNATIVA, per affrontare adeguatamente le nuove sfide di libertà.

Dalle macerie di una società disfatta dal crollo delle ideologie, delle religioni e, da ultima, della finanza, si può ricostruire, finalmente liberi, ma liberi veramente.

STRADE BIANCHE lo fa innanzitutto coi suoi libri di forte e significativo contenuto, ma da ora in poi anche riscrivendo le oppressive regole di mercato che hanno provocato altrettante macerie culturali.

I libri STRADE BIANCHE diverranno bene dell'umanità, tutti leggibili e scaricabili dalla rete, insomma "bene comuni", mentre la parallela edizione cartacea sarà calmierata del 70%, l'attuale percentuale di intermediazione tra editore e lettore, in libreria. Lo fa richiamandosi alle strade bianche dei partigiani, dei renitanti, dei disertori, di tutti i ribelli e resistenti all'oppressione e allo sfruttamento.

www.stradebianche.org
stradebiancheorg@libero.it
tel./fax 0564 633359
FB marcello baraghini

L'Autostrada Tirrenica.

Di Gianmarco Serra

L'Autostrada Tirrenica venne immaginata nei primi anni Sessanta dall'Ingegnere Mario Bruni, accanito sostenitore della mobilità su gomma come volano per lo sviluppo economico e famoso progettista di varie autostrade italiane (come le toscane *Sestri Levante-Livorno* e la *Viareggio-Lucca*). Nel 1969 fu costituita la Società Autostrada Tirrenica (SAT), avente come oggetto sociale la costruzione di un'autostrada a pedaggio tra Civitavecchia e Livorno; Si trattava di una società di proprietà del gruppo Autostrade, allora interamente a capitale pubblico.

La strada statale Aurelia, gestita dall'Anas, era tutta a due corsie e tale sarebbe ri-

masta fino alla fine degli anni Ottanta, quando fu realizzato il "raddoppio" della cosiddetta "variante Aurelia".

Nelle mappe della Toscana è stato visibile per anni l'ipotetico tracciato autostradale: Sud di Grosseto, il percorso era previsto piuttosto interno, tra le colline della Maremma; nel Lazio attraversava la zona archeologica di Vulci (*dietro Montalto*) e si ricongiunge con l'autostrada a Civitavecchia, passando sotto la città di Tarquinia.

Un impatto di non poco conto che ha aperto una discussione lunga quasi quaranta anni.

Mancava tuttavia un progetto tecnico ufficiale. Dopo che la Commissione Parlamentare Oddorizio nel 1976 aveva constatato, a seguito di un'attenta analisi

economico-finanziaria, che le opere pubbliche allora previste in Italia (tra cui la Livorno-Civitavecchia) avrebbero rischiato di portare alla bancarotta lo Stato, l'autostrada tirrenica fu congelata per essere reinserita nel piano delle infrastrutture pubbliche solo nel 1982. Erano gli anni del craxismo e delle spese pubbliche senza freno, della nave che va. Presidente della SAT era il professor Sergio Scotti Camuzzi, discepolo di Bruni e autore di un importante libro sulle autostrade italiane (*Le concessioni autostradali, Profili giuridici, Nardini Editore, Firenze, 1987*).

In quegli anni non erano previste particolari valutazioni tecniche sulle opere infrastrutturali: le scelte erano soprattutto politiche e fu così che alla fine de-

gli anni Ottanta, la SAT costruì la prima tratta costiera tra Livorno e Rosignano per chilometri appoggiata su piloni in mezzo a splendide colline. Nel frattempo nel 1987 fu istituito il Ministero dell'Ambiente anche per insistenza di Giorgio Ruffolo che ricoprì la carica di Ministro dell'Ambiente. Per le grandi opere, ad imitazione dei paesi civili, fu prevista una particolare procedura cautelare scientifica, la valutazione di impatto ambientale (VIA), una particolare e opportuna verifica multidisciplinare degli impatti di un'opera sull'ambiente.

La verifica si faceva (*e si fa tutt'oggi*) sullo Studio di Impatto Ambientale (SIA) consegnato dal proponente assieme al progetto. La commissione, composta da consulenti del Ministro dell'Ambiente,

può chiedere per tutta la fase istruttoria alla società proponente integrazioni, modifiche, chiarimenti, ecc. fino alla produzione di un documento consultivo (*per il Ministro*) in cui esprime il parere tecnico sull'opera.

Il progetto di autostrada tirrenica Rosignano-Civitavecchia era mal confezionato (*alcuni tratti erano in appalto alla Rocksoil di Pietro Lunardi come risulta dal sito web della Rocksoil*) e così nel 1990 la tratta tra Rosignano e Civitavecchia fu bocciata dalla Commissione VIA di Giorgio Ruffolo e dichiarata insostenibile per ragioni paesaggistiche, idrogeologiche, economico-finanziarie, archeologiche e altre ancora (*si può trovare il documento integrale di bocciatura nel sito web del Ministero dell'Ambiente nelle pagine sulle VIA*). Era la prima bocciatu-

ra di un'importante opera pubblica in Italia e che ebbe grande eco nel mondo scientifico e politico poiché segnava una tappa storica nella concezione della qualità progettuale, di sostenibilità e di razionalità.

Alla bocciatura del Ministero dell'ambiente, seguì pochi anni dopo la stagione di Mani Pulite, con l'arresto dei vertici Anas, del Ministro dei Lavori Pubblici Prandini e di vari imprenditori, e con lo scoperchiamento del pentolone degli appalti delle opere pubbliche italiane. Per alcuni anni non si parlò più di costruire nuove infrastrutture.

Nel 1996 fu nominato ministro dei lavori pubblici addirittura l'ex magistrato simbolo di Mani Pulite Antonio di Pietro, considerato l'unico in grado di restituire trasparenza al settore delle grandi opere.

Per anni si era assistito alla realizzazione (spesso a metà) di progetti assegnati o appaltati all'ombra della corruzione, della concussione e del peculato.

Nel 1997 la SAT era a un passo dal portare i libri contabili in tribunale: l'autostrada tra Rosignano e Livorno era poco transitata e difficile da ammortizzare l'investimento con una concessione di soli trent'anni. La società aveva i conti in rosso.

Con decisione politica (*Finanziaria 1998, governo D'Alema*) fu deciso da una parte di aumentare il capitale di partecipazione pubblica all'opera; fino all'80% dell'investimento complessivo per la tratta Livorno-Rosignano già costruita ma economicamente disastrosa (furono allora in un certo senso regalati, dice l'ex Ministro dell'Ambiente Gianni Mattioli, alla SAT 172 miliardi e 500 milioni di

lire) – e dall'altra di sospendere (non di revocare) la concessione alla SAT della restante tratta tra Rosignano e Civitavecchia.

Tale atto conferì all'operazione (*dare soldi alla SAT e sospendere al contempo la concessione di realizzare la tratta successiva*) un sapore risarcitorio per il danno che la SAT avrebbe subito dallo Stato italiano che non poteva più impegnarsi finanziariamente per completare l'opera (*lo Stato, tanto per precisare, concorre al finanziamento delle autostrade mediamente tra il 60% e il 90% del costo complessivo*).

Ma, come è stato osservato da alcuni giuristi e dagli ambientalisti, il progetto SAT del 1990 era stato bocciato, quindi lo Stato non era tenuto ad alcuna prestazione o risarcimento nei confronti di SAT. Da qui l'anatema dell'ex ministro Gianni

Mattioli che parlò di pubblica regalia.

Sottosegretario ai lavori pubblici con delega alle Autostrade era allora il parlamentare pidiessino Antonio Bargone, avvocato pugliese, amico storico di Massimo D'Alema.

Messo ufficialmente da parte il progetto di Autostrada, Regione Toscana, Regione Lazio, Anas e Governo Amato firmarono il 5 dicembre 2000 l'accordo per l'ammodernamento dell'Aurelia: trasformare l'intera Aurelia in una strada a 4 corsie, più quelle d'emergenza, ed eliminare i punti pericolosi, in pratica un'autostrada. In finanziaria 2001 (*ancora Governo Amato*) furono stanziati come prima tranche 600 miliardi di vecchie lire e l'Anas elaborò un progetto. Dei 600 miliardi per l'opera, che sa-

rebbero stati stornati pochi mesi dopo verso altre sconosciute destinazioni dal Governo Berlusconi, nulla è andato per l'ammodernamento dell'Aurelia.

Con il nuovo Governo Berlusconi l'Anas vedeva sfumare il progetto elaborato dal 2001, ritenuto valido da vari studiosi, sostenuto anche da WWF, Italia Nostra ed altre associazioni ambientaliste indipendenti e dalla Commissione ministeriale di VIA, presieduta dalla Professoressa Maria Rosa Vittadini che l'aveva tecnicamente approvato quasi integralmente erano stati solo richiesti ai progettisti dell'Anas – su sollecitazione del Sindaco di Orbetello, Di Vincenzo che vedeva quel tracciato in contrasto col suo progetto di Piano Strutturale che l'aveva tecnicamente approvato quasi integralmente erano stati solo richiesti

ai progettisti dell'Anas – su sollecitazione del Sindaco di Orbetello, Di Vincenzo che vedeva quel tracciato in contrasto col suo progetto di Piano Strutturale - approfondimenti di studio su eventuali tratte alternative all'altezza di Orbetello Scalo, approfondimenti che non furono effettuati sotto il Governo Berlusconi.

Il nuovo ministro Lunardi pre-pensionò a suon di svariati miliardi pubblici tre membri del Consiglio d'amministrazione Anas (*tra il cui presidente Giuseppe D'Angiolino*) e mise alla presidenza l'amico, già presidente della RAV, Vincenzo Pozzi. Dato che Pozzi non aveva requisiti di legge e curriculum per fare il Presidente dell'Anas, Lunardi fece cambiare il regolamento, modellandolo su misura per il suo uomo. Il progetto di ammodernamento dell'Aurelia non fu

mai integrato malgrado vi fosse l'accordo vigente. Solo nel 2004 l'Anas diffuse un brevissimo comunicato stampa in cui dichiarava decaduto quel progetto.

Nel 2001 Lunardi e Berlusconi erano andati in televisione del servizio pubblico da Vespa e con un pennarello nero, avevano ricoperto il paese di autostrade. Fu così che il progettista Lunardi, divenuto ministro, resuscitò, tra le altre, anche la vecchia autostrada tirrenica, con un tracciato simile a quello bocciato dal ministero di Ruffolo. Poteva anche sembrare un risarcimento personale: ora che decido io, si fa il vecchio progetto che mi includeva.

Con la Legge sulle Grandi Opere (*Legge Obiettivo*) del 2001 si attenuavano i controlli scientifici sulla qualità delle opere e si tornava ad una situazione precedente

al 1987. Senza un piano dei trasporti né alcun strumento scientifico indipendente di supporto, il Governo si arrogava il potere di scegliere - senz'altro criterio che quello di un astratto e vaghissimo interesse nazionale - quali infrastrutture fossero strategiche.

Il sopracitato sottosegretario ai lavori pubblici con delega alle autostrade, Antonio Bargone che aveva avuto un ruolo nel salvataggio della SAT nel 2001, non fu rieletto al Parlamento e divenne consulente, tra le altre regioni, di quella Toscana collaborando in particolare con Riccardo Conti, Assessore ai lavori pubblici e infrastrutture. La Regione dal 2001 anziché difendere quanto sostenuto fino al giorno prima sulla messa in sicurezza dell'Aurelia e gli impegni sottoscritti con la Regione Lazio e con il Governo Amato,

iniziò a difendere l'idea di un'autostrada SAT da fare accanto all'Aurelia, lungo la costa e non sulle colline di Scansano e Pitigliano.

I politici della regione presero posizione sulla possibile devastazione delle colline maremmane interne, esaltando con vigore il progetto litoraneo (*l'Autostrada più bella del mondo, la definì Conti.*)

Lo sconcerto tra studiosi e associazioni ambientaliste di fronte all'atteggiamento della Regione fu grande.

Se da una parte la Regione Toscana impugnava davanti alla Corte Costituzionale la Legge Obiettivo laddove non prevedeva l'accordo con la regione per le opere di interesse regionale (*ricorso che avrebbe vinto con sentenza dell'ottobre 2003, ove si riaffermava la necessità di*

un accordo tra Governo e Regione ex art. 117 della Costituzione), dall'altra si dichiarava "vittima" del Governo nella scelta della tipologia autostradale, nel senso che interpretava l'accordo tra Stato e Regione sull'opera previsto dalla Costituzione italiana, solo in relazione al tracciato e non alla tipologia stradale cioè la necessità di un accordo di fare o meno un'opera, realizzare un'autostrada nuova o ammodernare una superstrada già esistente. Un'interpretazione costituzionale (quella di Riccardo Conti) che non ha ancora trovato il supporto pubblico di alcun giurista indipendente. Insomma, la giunta Regionale del Presidente Martini voleva mani libere.

Antonio Bargone intanto, oltre che consulente dell'assessore Riccardo Conti, era entrato a far parte del consiglio

d'amministrazione della SAT. Vi furono entro il 2003 almeno due interrogazioni in Consiglio Regionale (*una di Forza Italia e una dei Verdi*) sul possibile neoconflitto d'interessi di questo signore.

È interessante, andare a leggere le repliche difensive di Riccardo Conti nel sito web ufficiale della Regione.

Il primo agosto 2003 Tonino (*come Conti chiama pubblicamente Bargone*) divenne presidente della SAT.

Nella finanziaria del 2004, imperante Lunardi al ministero delle infrastrutture, di fronte alle insistenze delle associazioni che chiedevano all'Anas di realizzare l'ammodernamento dell'Aurelia, fu revocata la sospensione della titolarità della concessione alla SAT per la realizzazione dell'Autostrada Tirrenica (*senza nuova gara d'appalto, senza restituzione dei 172 miliardi e 500 milioni versati alla*

SAT né valutazioni o analisi comparative costi-benefici tra progetto Anas e progetto SAT). La SAT di Antonio Bargone fu reintegrata nel diritto di progettare, realizzare e gestire l'autostrada tirrenica.

La Regione Toscana, a sua volta, raggiunto forse il punto più basso di credibilità della sua storia, nel tentativo di recuperare dignità, aveva commissionato all'urbanista Bubi Campos Venuti e all'economista Paolo Leon una proposta definitiva di tracciati autostradali, che furono ufficialmente presentati ad Alberese, vicino Grosseto, nel 2003. Di studi comparativi tra il progetto Anas di ammodernamento dell'Aurelia e quello Campos Venuti/Leon nessuna traccia. Leon e Campos Venuti precisarono di aver lavorato gratis e solo per dare un amichevole contributo culturale al

dibattito (*la Regione, infatti, non ha alcuna titolarità nella progettazione di autostrade ed eventuale denaro speso per quest'attività sarebbe dichiarata spesa inammissibile dalla Corte dei Conti*). I due studiosi non si accorsero di aver abbassato il livello del dibattito prendendo posizione senza studiare seriamente e prestando il loro nome a speculazioni politiche sulla meritevolezza o meno dell'opera (*la Regione si difende ancor oggi dicendo che si è rivolta a noti studiosi*).

Nel 2005 la SAT presentava un progetto casualmente ricalcato sulla proposta definitiva della Regione che, sotto scacco, non poteva bocciarlo. La Commissione ministeriale di Altero Matteoli, toscano anche lui, di Alleanza Nazionale, approvava a Roma, il progetto SAT. Così si esauriva la vicenda con una sorpresa

quella di Lunardi (*che anche da ministro si era diletta a far disegnare tracciati indicativi a casaccio*) che smise di insistere sul progetto collinare. Un accordo generale sinistra-destra e una musica angelica di sottofondo concluse la penosa stagione marchiata come guerra dei tracciati (*tra Regione e Governo*) che in realtà era stato solo un teatrino delle parti di basso livello scientifico, giocato su retorica, propaganda e fondato sui grandissimi interessi che stanno dietro ad ogni opera pubblica.

Gli ambientalisti, gli intellettuali, gli studiosi, i sindaci di Capalbio, Manciano, Montalto di Castro e Cellere, in quegli anni non stavano con le mani in mano e recuperavano gli esiti di uno studio del 2003 dell'Università Cattolica di Milano (*prof. Marco Ponti*) e del Politecnico di Mi-

lano (*prof. Andrea Boitani*) dove si sosteneva che i costi di un ammodernamento dell'Aurelia erano inferiori rispetto a quelli di un'autostrada costruita ex novo argomentando che la scelta autostradale era sconveniente sotto altri punti di vista (*consumo di territorio, impatto, riassetto della viabilità, costi maggiori per la comunità, ecc.*).

L'aspetto infine grottesco del progetto Regione Toscana - SAT è che per togliere potere concorrenziale all'Aurelia si prevede di smontarla e ridurla a due corsie, riportandola alla situazione degli anni Settanta. In Italia siamo a questo punto: smontare le strade pubbliche per favorire il privato. Per concludere: il garante del finanziamento delle opere pubbliche, nel caso del venir meno dei capitali privati, e

comunemente lo Stato. Ciò rende facile essere costruttori e gestori di autostrade in Italia e trovare banche che sostengano le opere. Le variazioni di costi (*come purtroppo spesso accade*) e il sobbarcarsi dello stesso rischio imprenditoriale da parte dello Stato (*c'è spesso una sovrastima dei flussi di traffico futuro*) è l'espressione di un sistema criticato dalla maggioranza degli studiosi. Rimangono solo i politici e i cinici a difenderlo.



Storia della Tirrenica

una storia fondata sulle bugie



La Tirrenica un intreccio tra politica ed interessi nascosti.

La Storia dell'Autostrada Tirrenica è uno degli esempi più rappresentativi dell'intreccio inestricabile tra la politica e gli interessi della finanza, dei cementificatori del territorio, di chi non ha a cuore né l'ambiente, né il paesaggio, né gli interessi dei cittadini e delle popolazioni, della loro economia, della loro stessa vita.

Un intreccio che parte da lontano con le scelte dei governi e dei ministri, Matteoli e Lunardi in primis, che fortemente lo hanno voluto.

Un intreccio evidenziato dal palese (*e sempre negato*) conflitto d'interessi tra un Presidente della SAT (*Società Autostrada Tirrenica, la concessionaria*) allo stesso tempo Commissario Straordinario Governativo per la Tirrenica (*il controllato che diventa controllore di se stesso!*), pagato lautamente con soldi pubblici.

Un intreccio che continua con il ripudio del progetto ANAS 2001 di ammodernamento e messa in sicurezza dell'Aurelia a Sud di Grosseto, un progetto dell'Ulivo, del PDS che ora il PD dimentica.

Un intreccio che si allarga ad amministratori toscani che decidono sulle infrastrutture (*Tirrenica compresa*) pur essendo dentro consigli di amministrazione di fondi che su quei progetti investono.

Un intreccio ben evidenziato dalla composizione dell'azionariato della SAT, dove confluiscono le solite imprese del cemento (Gruppo Gavio e Caltagirone), banche "rosse" come la MPS, Cooperative di regioni "rosse" come l'Halcoa.

Un intreccio tra politica, finanza, costruttori, concessionari che per ottenere i propri scopi non si fa scrupolo di inondare i media di slogan, imprecisioni e falsità che, in questo libro, Comitati, Associazioni e Cittadini si propongono di smascherare con cifre, dati e fatti.



L'indispensabilità è una bugia

I politici da destra a sinistra dicono che Tirrenica è indispensabile!

1 :: Per lo sviluppo del territorio.

2 :: Per il turismo.

3 :: Per la sicurezza.

4 :: Perché le merci viaggeranno più veloci.

5 :: Perché ce lo chiede l'Europa.

L'indispensabilità è una bugia e tale rimane anche se ripetuta ossessivamente per farla passare come verità. ***Bugia da smascherare punto per punto.***

Le bugie dell'indispensabilità.

Una bugia ripetuta cento volte diventa verità... per molti disattenti.

Ma rimane pur sempre una bugia per chi è informato dei fatti.

Questa monografia serve proprio per smascherare le bugie più ricorrenti sull'**INDISPENSABILITA'** della Tirrenica, confutandole con dati, cifre e fatti e per informare e capire che il NO all'Autostrada Tirrenica di Comitati e Associazioni e Cittadini non è un NO a prescindere, ma una valutazione critica delle affermazioni con cui SAT, politici e amministratori vogliono far passare come indispensabile un progetto che tale non è.

Sia il progetto SAT odierno (*autostrada sulla sede dell'Aurelia e della Variante Aurelia*), sia a quello denominato **CIPE 2008** che prevedeva da Rosignano a Grosseto Sud la trasformazione della Variante Aurelia in autostrada a pedaggio e da Grosseto Sud a Civitavecchia un'autostrada autonoma in sede diversa dall'Aurelia risultano, infatti, essere solo un danno irreparabile all'economia del territorio e dei residenti e una devastazione ambientale.



La Tirrenica produrrà un impoverimento dei Maremmani

Indispensabile per lo sviluppo dell'economia del territorio?

BUGIA!!

Il 60% dei pedaggi proviene dal traffico locale.

La Tirrenica produrrà perciò un **impoverimento** dei residenti che saranno costretti:

- 1 :: A pagare il pedaggio per una Variante oggi gratuita.
- 2 :: A pagare i rincari del trasporto merci.
- 3 :: Ad avere meno introiti dai turisti oberati dal pedaggio.

L'assalto ai nostri soldi.

**L'autostrada è indispensabile per l'economia del territorio.
Un evidente falso!**

Questo è un Mantra ripetuto ad libitum da SAT e da alcuni amministratori, senza mai fornire cifre e spiegare i perché dovrebbe essere così. In realtà è vero l'opposto: l'autostrada non solo non è necessaria ma inutile e dannosa per lo sviluppo economico, per il turismo, per l'ambiente della Maremma.

Il pedaggio al posto dell'odierna gratuità produrrà un impoverimento dei residenti, visto che il 60% degli introiti autostradali dipende da traffico locale.

Saremo più poveri anche perché dovremo pagare di più le merci; caricheranno nel prezzo finale il nuovo pedaggio.



Autostrada di serie B

pedaggio più caro d'Europa (18 cent/km)

Questi i pedaggi previsti per *singola tratta* che pagheremo anche per andare a lavoro o per visitare un parente in ospedale.

€ 16,93

€ 7,99

€ 12,01

Civitavecchia ↔ Grosseto ↔ Scarlino ↔ Rosignano

Civitavecchia

€ 36,93

Rosignano

UN VERO E PROPRIO SALASSO PER LE NOSTRE TASCHE.

Un'autostrada di serie B col pedaggio più caro d'Italia!

Il pedaggio sarà uno di più cari, in Italia ed in Europa.

Per le auto si aggirerà (*cifre mai smentite*) sui **18 centesimi a chilometro** (*sull'Autosole è di circa 6 cent/km*), un pesante balzello per tutta la nostra comunità costringerà i **residenti, che non vorranno o non potranno pagare il pedaggio, a rischiare la loro vita su complanari inesistenti, non programmate o contorte e letali.**

Un parente in ospedale, una pratica da seguire e saranno per ognuno di noi costi aggiuntivi.

Per la sola Variante Aurelia una bella superstrada, quattro corsie con guard-rail, larga a sufficienza, sicura, collaudata dall'ANAS per 110 km/ora, già pagata con i nostri soldi e gratuita, il costo per la tratta Rosignano – Grosseto Sud sarà di circa **20,18 €, un'enormità.**

Un salasso, insopportabile per le nostre tasche.



L'ottimismo della REgione!

.....

Il turista occorre? Se c'è la strada, il turista accorre

Un'ora da Livorno a Grosseto. Un'ora e mezzo da Grosseto a Firenze (utilizzando anche la Due Mari - E 78) dove si incrocia l'Alta Velocità.

E poi collegamenti spediti con tutti i porti turistici della Toscana.

La Tirrenica sarà anche la via per far crescere il turismo.

<http://www.regione.toscana.it/corridoiotirrenico#Introduzione>

SOLO UNO SPOT SENZA RISCONTRI!!

L'ottimismo della regione, non supportato da cifre.

Il turista occorre? Se c'è la strada, il turista accorre.

Con questo slogan la regione giustifica l'indispensabilità della Tirrenica per il turismo e per il suo sviluppo.

Ma anche questo è, alla luce dei fatti, un sogno del tutto inattendibile.

Il realismo delle cifre e del buonsenso.

Non si tiene, infatti, conto dell'evolversi della crisi.

Il pedaggio produrrà, l'abbiamo visto, un impoverimento dei residenti, ma anche del turismo per vari motivi.

Il primo è che chi viene in Maremma lo fa per fruire di un ambiente unico, ancora (per poco) ben conservato, armonico, poco urbanizzato, fuggendo, in molti casi, da quello degradato in cui vive, fatto di svincoli, viadotti, cavalcavia, asfalto, cemento, poli logistici, capannoni, palazzoni, centri commerciali cioè da quello che

Il realismo della RAgione

1 :: Degradare il territorio con asfalto, cavalcavia, centri logistici, rendendolo cioè simile a ciò da cui la gente cerca di fuggire, non richiama turisti, **li allontana**.

2 :: In un periodo di **crisi economica, con un turismo sempre più mordi e fuggi che centellina ogni euro**, mettere un ulteriore pesante **balzello** pensando di aumentare le presenze, è una sconsiderata utopia.

3 :: I turisti che comunque arriveranno **saranno**, a causa del balzello, **un po' più poveri**, con minore capacità di spesa.



Trasferiremo così denaro dai piccoli commercianti a SAT Spa.

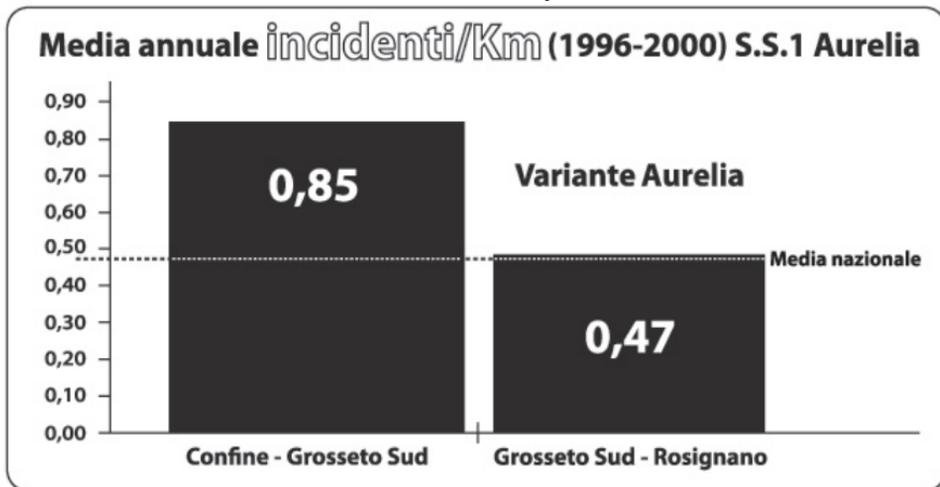
un'autostrada si porta appresso.

Il secondo motivo è che la crisi cambia il nostro modo di vivere e anche di fare turismo. Le auto non si vendono più, il picco della mobilità è raggiunto, la benzina alle stelle (-20% di consumi), il turismo si fa sempre più consapevole e spargnino, centellinando i pochi euro a disposizione. Mettere un pedaggio laddove il bene è gratuito è un'assurdità.

Terzo ed ultimo motivo: anche i turisti in arrivo, ad esempio per un fine settimana, saranno, a causa del pedaggio, un po' più poveri, magari dovranno rinunciare a un gelato, una pizza, all'ombrellone del bagno, a un souvenir. Avremo ottenuto così il trasferimento di quei soldi dal commercio, dal piccolo imprenditore che col turismo campa e sopravvive a SAT, poche Spa, dei soliti potenti. Davvero un'assurdità, a voler essere buoni!

L'ipocrisia della sicurezza

I politici dicono: "Lo facciamo per la vostra sicurezza."
I dati (**i loro dati**) raccontano però una storia diversa.



L'alibi ipocrita della sicurezza.

L'autostrada serve per la sicurezza. Non è vero, è ipocrisia!

L'autostrada serve per far soldi, della sicurezza amministratori e politici se ne fregano. Se per loro la sicurezza fosse una priorità, sarebbero intervenuti da anni sul tratto di Aurelia a Sud di Grosseto che da questo punto di vista grida vendetta e dove il **numero d'incidenti/km è doppio della media italiana e di quello della Variante.** **Come dimostrano i dati della stessa regione toscana, che forse ignorano.**

Nel tratto di Aurelia a sud di Grosseto sino al confine laziale il numero d'incidenti per kilometro è di 8,5 rispetto al dato nazionale di 4,7.

Praticamente il rischio d'incidente è doppio, mentre nessuna differenza col dato nazionale esiste sulla Variante Aurelia.



L'importante sono i soldi non la nostra sicurezza

.....
Sulla Variante Aurelia l'incidentalità è **UGUALE** alla media nazionale, sull'Aurelia a Sud di Grosseto è invece **DOPPIA!**

Se la sicurezza fosse una priorità, i politici e le amministrazioni avrebbero costretto SAT ad iniziare i lavori dal tratto a **Sud di Grosseto** dove l'Aurelia è a due corsie e non, **come è stato fatto**, dove l'Aurelia è già sicura (*ma anche **più redditizia a breve***).



UNA BUGIA IPOCRITA!

SICUREZZA.

Progetto ANAS 2001, dimenticato e rinnegato.

Non mancavano i progetti per renderla sicura, come quello di *Amato/ANAS del 2001 (Progetto di un governo dell'Ulivo, che ora lo rinnega)*, nemmeno i soldi (600 miliardi delle vecchie lire stanziati in finanziaria), forse troppo pochi per gli appetiti insaziabili di certa gente.

Se ci fosse buona fede sulla sicurezza, le amministrazioni avrebbero costretto SAT ad iniziare i lavori dal tratto di Aurelia a due corsie e non dove l'Aurelia (*Variante*) è già sicura, ma anche meno costosa da trasformare e dunque più redditizia nel breve termine.

I residenti, che non potranno o non vorranno pagare il pedaggio, saranno così costretti a rischiare le loro vite su complanari inesistenti, contorte e letali.

Se questa è la sicurezza di cui parlano, è roba da vergognarsi. Ma sappiamo che useranno ed enfatizzeranno la discussione sulla sicurezza del tratto Sud solo al fine di sviare l'attenzione dal merito della vicenda l'esproprio della Variante (*e della Statale*).



Il falso mito della velocità

Quanto ci metterà un pomodoro maremmano ad arrivare a una forchetta francese?

Le materie prime non possono arrivare sempre dopo, ma il prima possibile. I prodotti finiti non possono sfinire in estenuanti viaggi per arrivare alle loro destinazioni.

Tutto viaggerà più velocemente, sicuramente, e con costi di trasporto destinati a scendere.

<http://www.regione.toscana.it/corridoiotirrenico#Introduzione>

DALLA REGIONE ANCORA UNA AFFERMAZIONE FALSA!!

IL FALSO MITO DELLA VELOCITA'

Le merci viaggeranno più veloci. È la riaffermazione di un modello di sviluppo oggi in crisi irreversibile, che i Brontosauri della politica continuano a ripetere, refrattari a tutto. Il mondo cambia, le auto non si vendono più, il picco della mobilità è stato raggiunto, la benzina è alle stelle (-20% di consumi), il turismo si fa sempre più consapevole e sparsagnino, centellinando i pochi euro a disposizione, e loro continuano, irresponsabilmente, a progettare tunnel, ponti, autostrade, per far viaggiare più velocemente merci che poi rimarranno ferme negli scaffali, invendute e, soprattutto nuove tasse, sotto forma di pedaggio.

L'ultima affermazione ***Tutto viaggerà... con costi di trasporto destinati a scendere***, non solo falsa ma anche ridicola.

I trasportatori caricheranno sulle merci il pesante pedaggio, così come faranno commercianti e artigiani (*pensiamo agli ambulanti dei mercati settimanali*).

Il costo delle merci e dei servizi è perciò destinato ad aumentare e a pagarlo, alla fine, saranno i Maremmani.



Variante: FORSE guadagneremo 10 min.

.....

DATI	VARIANTE	TIRRENICA
Lunghezza	112 km	112 km
Velocità	110 km/h	130/110 Km/h
Guard rail	Si	Si
Barriere	zero	3
Tempo percorrenza	1h 5°	55° salvo file estive
Costo	zero	20 €

NON CI SEMBRA CHE NE VALGA LA PENA!

Barriere e code vanificheranno i 10 minuti guadagnati, che pagheremo 20 euro.

Più veloci? Sul tratto a Sud di Grosseto sicuramente, e non ci vuole molto a capirlo essendo una strada infame e pericolosa, con limiti di velocità commisurati al rischio rappresentato da 500 e passa incroci a raso e dall'attraversamento di centri abitati.

Sulla Variante certamente no! Oggi i 115 km di Variante da Rosignano a Grosseto, poco trafficati e senza alcuna barriera si percorrono a 110 km/ora in circa 65 min. Quando la variante sarà trasformata in autostrada, si viaggerà a 130 km/ora, ma non dappertutto, visto che i limiti precedenti resteranno validi su viadotti, ponti e gallerie nelle quali NON è prevista la terza corsia, perciò si guadagneranno, teoricamente, una manciata di minuti ma dato che sono previste 3 barriere probabilmente vedremo vanificato il magro guadagno.

Senza che nel periodo estivo, specie nei fine settimana le stesse barriere renderanno caotico il traffico dei turisti (*chissà come saranno contenti e desiderosi di ritornare*).

Forse guadagneremo 5 o 10 minuti, SICURAMENTE li pagheremo cari: 20 euro! Non sappiamo, davvero, quanto convenga.

LO CHIEDE L'EUROPA!

LA BALLA PIU' GROSSA

.....
<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting/doc/revision/annexe-i-vol19.pdf>

L'Europa nel suo "Libro Bianco sui Trasporti" dice altre cose, diverse dalla trasformazione di Aurelia e Variante Aurelia in Autostrada a pagamento.

Nella cartina a fianco i corridoi individuati dall'UE.



La falsità per giustificare l'esproprio: "Ce lo chiede l'Europa!"

La palla più grossa è comunque quella che sia l'Europa a chiederci di rimediare, con un'Autostrada, al "buco nero" tra Rosignano e Civitavecchia. Non è esatto!

La UE nel suo libro bianco individua i corridoi principali e secondari per le direttrici Nord-Sud e Est-ovest, ma non chiede che il corridoio TEN1 (*Berlino - Palermo, quello che ci interessa*) sia fatto con autostrada a pedaggio (*in Germania non lo sono*).

Chiede solo che ci sia "*continuità di larghezza di carreggiata*", e questo è assicurato, almeno nel tratto Rosignano - Grosseto Sud, dalla Variante Aurelia, superstrada a quattro corsie con guard rail, larga a sufficienza, sicura, collaudata ANAS per 110 km/ora, già pagata con i nostri soldi e gratuita.

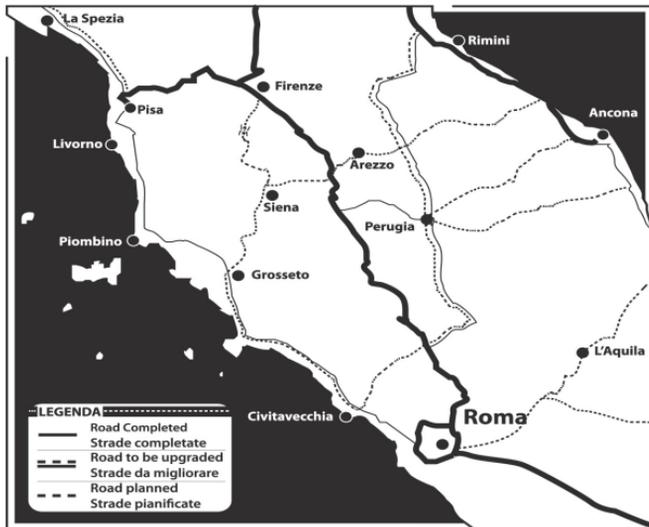
Per la UE la Variante va bene così come è!

E' l'Aurelia a sud che deve essere migliorata,
ma **NON** si parla di **AUTOSTRADA a pagamento**.

.....

La Variante Aurelia è individuata come "Road Completed", cioè strada già adeguata e sufficiente.

La statale Aurelia è "Road to be upgraded" deve cioè essere ammodernata (*e messa in sicurezza*).



Per l'Europa, la Variante a Nord va bene com'è, bisogna intervenire solo a Sud di Grosseto.

L'affermazione che la Variante Aurelia sia una strada che l'Europa giudica adeguata e pronta lo si deduce nella cartina tratta dal Libro Bianco della UE sui Trasporti, dove la Variante Aurelia è individuata come *"Road Completed"*, cioè strada già adeguata e sufficiente.

Ben diversa è la valutazione che il documento dà della statale Aurelia, i 106 km a Sud di Grosseto, individuata come *"Road to be upgrade"*, strada che deve essere ammodernata e messa in sicurezza.

E' da lì che si sarebbe dovuto iniziare se realmente si fosse avuto a cuore la sicurezza dei cittadini, non dove la strada è già sicura.

Ma riadattando la Variante è più facile far soldi, subito, pronta cassa.

Quelli, non la sicurezza, sono l'obiettivo principale.



L'autostrada a pedaggio, un'invenzione!

Il Libro Bianco della UE sui Trasporti parla della realizzare dei corridoi stradali, **ma non autostrade a pedaggio.**

Chiede di garantire **continuità di sezione, utile per standard di sicurezza, che per la Variante sono già esistenti e certificati.**

Chiede inoltre di privilegiare modalità di trasporto (*specie merci*) a minor impatto, quali **ferro e navi.**

Diamo retta al libro bianco della UE sui Trasporti, non alle falsità dei politici.

Il Libro Bianco della UE sui Trasporti parla della realizzazione di corridoi stradali sicuri ed adeguati, ma non di costruire autostrade a pedaggio.

Chiede di garantire **continuità di sezione della carreggiata stradale**, che rispondano agli standard di sicurezza e che, **per la Variante Aurelia, sono già esistenti e certificati** in questo momento e senza ulteriori modifiche e costi. La UE chiede nel suo documento anche altre cose, ad esempio di favorire modalità di trasporto (*specie per le merci*) a minor impatto ambientale ed energetico, quali ferrovia e navi (*autostrade del mare*), ma mentre per l'esproprio della Statale si presta attenzione ipocrita ed interessata, per queste altre richieste si fanno, ovviamente, orecchi da mercante.



Gli ambientalisti fanno il loro lavoro, difendendo ambiente e cittadini.

.....
DIAMO NOIA, MOLTA NOIA!

Gli ambientalisti che sono *“contro la Tav”* e *“contro i termovalorizzatori”* sono *“di destra”* e *“contro lo sviluppo”*.

Secondo il presidente Rossi, sei un ambientalista di sinistra se ti occupi della foca monaca e della foresta pluviale; mentre se ti interessi del tuo territorio diventi subito di destra, o sai dire solo NO.



La macchina del fango contro chi si oppone.

Chi si oppone e denuncia falsità e interessi nascosti viene attaccato. Girano troppi soldi ed interessi per quest'opera. Non bisogna metterli a repentaglio. E così chi rivela e mette a nudo le falsità ed ipocrisie legate all'affare viene tacciato di essere ambientalista estremista, radicale, intransigente o talebano inaffidabile che sa solo dire NO.

Sino ad arrivare ad un presidente di regione che afferma che gli ambientalisti *"contro la TAV"* e *"contro i termovalorizzatori"* sono *"di destra"* e *"contro lo sviluppo"*.

Cioè secondo il presidente della regione toscana Enrico Rossi, perché di lui si parla, sei un ambientalista di sinistra, buono ed affidabile se ti occupi della foca monaca e della foresta pluviale; mentre se t'interessi del tuo territorio, del tuo ambiente, dei tuoi cittadini, diventi di destra, irresponsabile, nemico del progresso e sai dire solo NO.

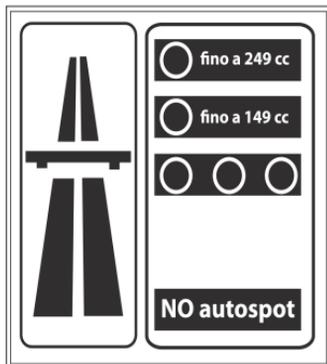


Fieri di dire NO... a sperperi e truffe!

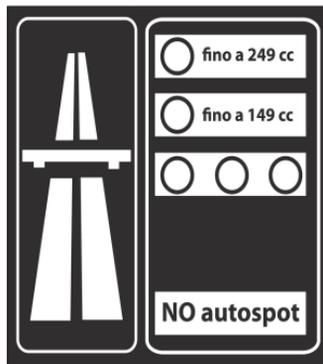
Comitati ed associazioni NON sono contro le infrastrutture utili, sono **contro le opere inutili**, lo **spreco di denaro** pubblico e la **devastazione del territorio**.

Il progetto SAT per la Tirrenica è questo:
sulla Variante **cambiare i cartelli e riscuotere il pedaggio**,
a sud **esproprio** dell'Aurelia e **devastazione** del territorio e dell'economia

DA BLU (STATALE)



A VERDE (AUTOSTRADA)



42

Gli ambientalisti sono fieri di essere contro le opere inutili e le truffe.

Noi comitati, associazioni, cittadini, **siamo fieri di dire dei NO!**

Fieri di dedicarci con passione e abnegazione alla difesa dell'ambiente, del territorio! Fieri di metterci l'anima! **Fieri, soprattutto, di essere contro le truffe** dei potenti, sempre fatte ai danni dei più deboli, e contro l'assalto alla nostra Maremma.

Comitati ed associazioni NON sono contro le infrastrutture utili, sono contro le opere inutili, lo spreco di denaro pubblico e la devastazione del territorio.

Ed il progetto SAT per la Tirrenica è tutto questo!

Sulla Variante il progetto è di cambiare i cartelli dal blu (statale) al verde (autostradale) e poi riscuotere il pedaggio! A Sud di Grosseto si propone l'esproprio forzoso dell'Aurelia, la devastazione del territorio e dell'economia, l'invivibilità delle popolazioni.



Il buonsenso delle proposte dei cittadini

Proponiamo

1 :: Togliere il progetto a SAT e ridarlo al pubblico.

2 :: Mantenere pubblica la Variante Aurelia a Nord di Grosseto.

:: Adeguare, riqualificare l'attuale Aurelia a Sud di Grosseto, RISPETTANDO necessità, proposte e richieste dei cittadini residenti.

:: Gratuità del sistema, affinché non diventi una ulteriore iniqua **tassa** per i maremmani e per la loro economia.

:: Integrazione al territorio, il sistema del trasporto pubblico e della viabilità locale.

Queste le nostre proposte, dei cittadini. Chiediamo che non siano ignorate.

Ma oltre ad essere fieri dei nostri NO, comitati e associazioni contrarie a questo scellerato progetto, fanno proposte di buon senso. Eccole a futura memoria, perché non si possa dire che non avevamo un progetto alternativo.

- 1) Togliere il progetto a SAT e ridarlo al pubblico, all'ANAS.
- 2) Mantenere pubblica, com'è stata sino ad ora, la Variante Aurelia a Nord di Grosseto. La Variante è nostra l'abbiamo già pagata, perché dovremmo farlo di nuovo con un esoso pedaggio?
- 3) Adeguare, riqualificare, l'attuale Aurelia a Sud di Grosseto, rivisitandolo, dove possibile, il progetto ANAS 2001, INSIEME AI CITTADINI, non contro di loro. RISPETTANDO necessità, proposte e richieste

dei cittadini residenti e non delle lobby del cemento e dell'asfalto.

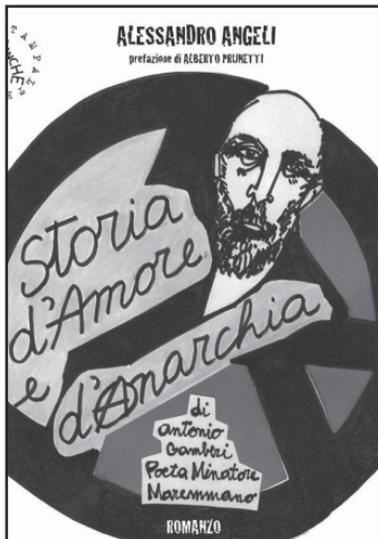
4) Mantenere la gratuità del sistema, che non deve diventare un'ulteriore, iniqua tassa per i maremmani e per la loro economia.

5) Integrazione con il territorio e soprattutto con il sistema del trasporto pubblico e della viabilità locale.

Vogliamo, perché è un nostro diritto, una viabilità sicura, gratuita, poco impattante, ambientalmente ed economicamente.

“Dove finisce l'autostrada lì inizia la Maremma.” Ora l'autostrada non finirà, speriamo che non finisca anche la Maremma... e noi lotteremo perché non finisca nelle mani di chi vuole distruggerla. E questo libretto ne è una delle tante testimonianze.

LIBRI LIBERI, MA LIBERI VERAMENTE





**No alla "Tirrenica"! L'Aurelia è nostra,
i Romani ce l'hanno lasciata in eredità e
così deve rimanere per le generazioni
future, libera e gratuita!**

OGGI



info e notizie

Facebook: Coord Ambientalista Grosseto

Sito: <http://grcoord.wordpress.com>