

L'autostrada A 12 Livorno-Civitavecchia e il sassolino dalla scarpa

scritto da Fabio Zita

Ho percorso -pochi giorni fa - l'Aurelia da Grosseto a Capalbio; l'ho fatto con grande attenzione perché, per quanto letto sulla stampa in merito alla cancellazione del progetto della Tirrenica, ero preoccupato di incontrare sul mio cammino, steso sul manto stradale, il governatore della Regione **Enrico Rossi che in merito proprio all'abbandono dell'ipotesi autostradale ebbe a dire alcuni giorni addietro:** "Sono disposto a sdraiarmi sul tratturo dell'Aurelia come forma clamorosa di protesta. E credo che non sarò solo».

Non ce l'ho trovato Rossi sull'Aurelia, e la cosa mi ha ovviamente rasserenato; mentre viaggiavo però mi sono tornate a mente le **tante difficoltà incontrate in Regione nel rapporto con mio il datore di lavoro, che a pensarci bene partirono proprio con l'istruttoria per il parere regionale di VIA su quell'opera.** Oggi, in tempi non sospetti, riflettendo su tutta la faccenda, penso sia giunto il momento per fare luce sulla questione e per togliermi forse l'ultimo sassolino dalla scarpa che ancora mi era rimasto.



La storia ha inizio nel 1999 quando cominciai a occuparmi del progetto preliminare della Tirrenica (poi trasformato in definitivo) in qualità di rappresentante regionale nella commissione VIA del Ministro dell'Ambiente, allora presieduta dalla Prof.ssa Maria Rosa Vittadini. **Si trattava di un'ipotesi per l'adeguamento in sede della S.S.1 Aurelia**

presentato da ANAS (precedentemente, nel 1991, un progetto autostradale presentato dalla concessionaria SAT era stato bocciato). Devo dire che, a quei tempi, il lavoro in Commissione, e con i progettisti incaricati, era caratterizzato da una predisposizione all'ascolto delle parti interessate che esprimevano effettivamente anche opinioni tecniche di notevole spessore, garantendo così un innalzamento qualitativo delle valutazioni.

Con l'insediamento del governo Berlusconi, l'approvazione della Legge obiettivo (l. 443/2001) e la nomina di Matteoli a Ministro dell'ambiente le cose cambiarono radicalmente: la Prof.ssa Vittadini nel 2002 dette le dimissioni, l'ANAS non si occupò più della cosa, e **per l'Aurelia si passò dal suo adeguamento in sede ad una ipotesi di tracciato autostradale.**

Il perché di tale giravolta è da imputare congiuntamente alla stessa Legge obiettivo e al ricorso alla procedura del "Project financing", con cui la politica, prendendo spunto da quanto avveniva in altri paesi (Germania in primis), pensò di aver trovato soluzione alla penuria di finanziamenti pubblici attraverso un sistema che consentiva di avere le infrastrutture facendone pagare la realizzazione ai privati, i quali recuperavano i soldi spesi (ed ottenevano il giusto guadagno) attraverso la gestione delle stesse opere per un numero congruo di anni.

Bella idea, salvo che l'Italia non è la Germania, e così non avendo **mai avuto a disposizione per valutare l'ipotesi dell'autostrada A 12 Livorno-Civitavecchia un piano economico/finanziario** che potesse essere definito tale e un progetto all'altezza delle aspettative, l'iniziativa è finita miseramente, come miseramente sono finiti molti altri "Project financig, con l'aggravante che di quest'opera si parla (e basta) da almeno quarant'anni.

In sostanza, ci ritrovammo a valutare **tre, quattro progetti con ipotesi di tracciato lungo la costa e nell'interno, con e senza gallerie, avendo come interlocutore un nuovo soggetto: la Società Autostrada Tirrenica (SAT)** il cui presidente era l'avvocato Antonio Bargone (ex parlamentare); da lì in poi furono solo problemi. Un'infinità di problemi a partire dai rapporti con le comunità locali, dalle criticità progettuali (e delle alternative proposte), dalle compensazioni territoriali richieste e dalle opere complementari da realizzarsi insieme all'autostrada.

L'istruttoria sembrava non avere fine e le difficoltà maggiori, (tutte in capo alla Regione) furono legate al rapporto con i venti comuni e le tre province toscane interessate dall'opera. Si trovò una mediazione attraverso un faticosissimo lavoro di ricucitura di tutte le richieste, che consentì di presentare, in sede di Commissione nazionale VIA, una proposta dai contenuti omogenei. La pronuncia di compatibilità ambientale favorevole, quale sintesi di un compromesso tra le parti, fu accompagnata da **150 prescrizioni che - già allora - nella mia consapevolezza, rendevano l'opera irrealizzabile.**

Successivamente, altri progetti, altre discussioni, altre richieste, si sono sommate alle precedenti, **sempre senza avere contezza di quanto l'opera sarebbe costata e, cosa ancor più grave ai fini della sua valutazione costi/benefici, senza una credibile analisi sui flussi di traffico.**

Riguardo alle difficoltà che personalmente incontrai nel complesso cammino procedurale, rimane indelebile nella mia memoria il ricordo delle 10 estenuanti ore di discussione che risultarono necessarie in Commissione VIA al Ministero dell'Ambiente per esprimere il parere positivo al progetto dell'Autostrada A12.

Così come non potrò dimenticare il contenuto delle **missive inviate al Presidente Rossi da Matteoli in qualità di Ministro delle infrastrutture nel novembre 2011**, e in seguito dall'Avvocato Bargone, con cui gli stessi soggetti misero in discussione, sempre sulla Tirrenica, il mio operato (definito "atteggiamento"), missive che costituirono **gravi ed inopportune ingerenze nell'attività di un funzionario pubblico, e instaurarono una dichiarata diffidenza nei confronti del mio operato all'interno dell'amministrazione regionale.**

La **bocciatura dell'Autostrada tirrenica spero possa essere l'occasione per una riflessione più generale sul ruolo della pubblica amministrazione e sui delicati rapporti tra politica e tecnica**, anche alla luce della discutibilissima (se non pessima) proposta di Decreto n. 401 in materia di VIA, attualmente all'attenzione della Conferenza Stato-Regioni.

***Fabio Zita**