



San Vincenzo 2 Agosto 2014

All'att.. Consigliere di minoranza per SiAmo San Vincenzo Egr. Sig. **Cosimi Paolo**

Contro la realizzazione del progetto autostrada Tirrenica e l'assoggettamento a pedaggio della superstrada Variante Aurelia a nord di Grosseto e della SS 1 Aurelia a Sud di Grosseto

premessato che

con la delibera CIPE n. 121 del 21 Dicembre 2001, è stato approvato il I Programma delle opere strategiche, tra cui i «Sistemi stradali e autostradali» del Corridoio plurimodale tirrenico – Nord Europa e, in particolare, l'«Asse autostradale Cecina-Civitavecchia»;

la convenzione tra ANAS spa e Società Autostrada Tirrenica (SAT) spa del 2009 prevede la cessione della tratta della SS 1 Aurelia, compresa tra Civitavecchia e Grosseto e della superstrada Variante Aurelia tra Grosseto e Rosignano in favore di SAT spa e, pertanto, il nuovo tracciato autostradale si svilupperà interamente in sovrapposizione all'attuale sede della SS 1 Aurelia a sud di Grosseto e della superstrada Variante Aurelia a nord di Grosseto così che, attraverso opere di allargamento dell'asse stradale in alcuni tratti e l'installazione di caselli, una tratta di oltre 200 chilometri di strada pubblica e gratuita verrà convertita in autostrada a pagamento;

il prezzo che SAT dovrà corrispondere ad ANAS per la concessione della strada statale è irrisorio in rapporto al valore economico della stessa e al peso economico che andrà a ricadere sulla popolazione delle aree interessate: per l'intero asse autostradale SAT si è impegnata a versare un canone annuo pari al 4 per cento del pedaggio al netto di imposte e sovrapprezzi;

alcuni enti locali hanno espresso parere contrario al progetto SAT e, infatti, la Provincia di Grosseto ed il Comune di Orbetello, oltre a molte altre associazioni e comitati di cittadini, nel Febbraio 2013 hanno presentato ricorso al TAR a seguito della delibera CIPE del 2012, che ha approvato il progetto definitivo solo di alcuni tratti autostradali (compiendo un'approvazione frammentaria di un progetto difforme dalle scelte progettuali preliminari ed eludendo, in tal modo, il codice degli appalti senza garantire una valutazione ambientale dell'opera nel suo complesso);

SAT spa è proprietà di quattro soci riconducibili alla famiglia Benetton, ad Holcoa (etichettabile, utilizzando un termine giornalistico, come «cooperativa rossa»), al Monte dei Paschi di Siena e al Gruppo Caltagirone attraverso la società Vianini;

SAT spa è titolare della concessione dell'autostrada Tirrenica sin dal 1969 e ha ricevuto varie proroghe, senza gara, l'ultima delle quali attraverso la delibera CIPE del 18 Dicembre 2008 che le ha garantito la concessione fino al 2046, nonostante che con la finanziaria del 1998 (governo D'Alema) **fosse stato deciso di sospendere tale concessione**, a fronte di un intervento statale di 172 miliardi e 500 milioni di lire (che l'ex Ministro dell'Ambiente Gianni Mattioli definì regalati) per salvarla dal fallimento;

la Commissione dell'Unione Europea ha aperto una procedura di infrazione nei confronti di SAT per accertare eventuali irregolarità nell'affidamento dei lavori, assegnati senza gare;

il piano economico-finanziario (PEF) redatto da SAT (peraltro non ancora presentato in via definitiva) prevede il finanziamento privato al 100 per cento dell'opera da 2 miliardi e un valore di subentro «pressoché nullo» (negli anni scorsi si calcolavano circa 3,5 miliardi di euro di costo e un subentro record da 3,8 miliardi), affermando cioè il principio base di **“nessun onere aggiuntivo da parte dello Stato”**; tuttavia **il presidente della SAT Antonio Bargone (che è stato al contempo anche Commissario straordinario dell'opera) ha chiesto 270 milioni di euro di contributo pubblico** tramite missiva inviata il 6 Marzo scorso al Governo, come *condizione* per poter realizzare l'opera;

nella risposta all'atto della Camera dei Deputati n. 5-01946 **il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha affermato che: «[...] il costo dell'intero intervento è tutto a carico del Concessionario SAT, secondo il piano economico e finanziario da ultimo elaborato dalla medesima SAT e che verrà recepito dal CIPE, dopo l'approvazione dei progetti definitivi di tutti i lotti, nell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica vigente»** **ma al contempo il Ministro Lupi ha confermato** in Commissione Lavori Pubblici al Senato **l'impegno del Governo a trovare le risorse pubbliche** per far quadrare il *«Progetto della Tirrenica»* e all'assemblea ANITA ha annunciato che un decreto sblocca-cantieri sarà approvato dal Governo a fine Luglio;

lo stesso Ministro, durante la procedura informativa dell'8 Luglio 2014 presso la Commissione Lavori Pubblici al Senato, **ha confermato l'impegno del Governo ad elargire i 270 milioni di euro**, giustificando ciò come *«una semplice garanzia dello Stato, necessaria ad assicurare il “closing” finanziario dell'operazione»*;

il Governo Renzi, il 15 Aprile 2014, nel testo dell'accordo di programma per la riconversione del porto di Piombino (articolo 9), ha assunto *«l'impegno a ricercare le risorse necessarie per realizzare il completamento dell'autostrada Tirrenica anche prevedendo un'integrazione con le risorse pubbliche»*;

riguardo l'autostrada Tirrenica la Commissione Europea ha avviato una nuova procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per mancato rispetto della normativa europea sugli appalti pubblici: l'Italia è venuta meno agli obblighi della Direttiva 2004/18/CE con la stipula della convenzione con la SAT che, senza pubblicazione di alcun bando di gara, ha esteso il termine della concessione per l'autostrada A12 Civitavecchia-Livorno al 31 Dicembre 2046;

considerato che

il predetto accordo, la realizzanda opera e, nel complesso, l'intero «progetto SAT», risultano essere **altamente lesivi degli interessi delle popolazioni abitanti nelle aree interessate e delle loro economie** perché miranti a «regalare» una cospicua tratta di una delle più importanti arterie stradali pubbliche ad una società privata, la SAT spa;

tale società si accinge ad imporre sulla stessa tratta pedaggi (i più cari d'Europa con i loro 0,18 €/chilometro), **riducendo, rendendo gravosa o, in alcuni casi, impedendo la mobilità dei residenti all'interno del sistema stradale pubblico** poiché il tutto verrebbe realizzato senza alcuna previsione di idonee strade parallele o complanari alternative a percorrenza gratuita, che invece dovrebbero essere previste obbligatoriamente per garantire la mobilità a chi non voglia o non possa assoggettarsi ad un pedaggio (ciò rende evidente l'intento perseguito da SAT spa, cioè rendere quanto mai difficoltosa la viabilità ordinaria alternativa in modo da introitare tutto il traffico sull'autostrada a pagamento);

le complanari alternative, di tipologia adeguata (più ampia del tipo VI CNR) ed obbligatorie (da Civitavecchia a Rosignano) **se fatte a carico dallo Stato verrebbero a costare una cifra simile al costo dell'ammodernamento e messa in sicurezza della SS 1 Aurelia a sud di Grosseto, che rimarrebbe pubblica e gratuita**, come da progetto ANAS 2001, convalidato dal Governo Amato;

sul territorio è attivo il Coordinamento Territoriale NO SAT, apartitico, che insieme a comitati e associazioni raccoglie adesioni trasversali da Rosignano a Civitavecchia ed è impegnato ad informare capillarmente la cittadinanza sul «progetto SAT»;

preso atto che

la semplice richiesta di **una esenzione temporanea dal pedaggio per alcune categorie, esenzione per altro non garantita come riconosciuto dallo stesso Governo**, il quale ha risposto per iscritto all'interrogazione n. 5-01946 (risposta pubblicata Giovedì 6 Febbraio 2014 nell'allegato al bollettino in Commissione VIII - Ambiente - alla Camera) «[...] **il MIT dovrà verificare le possibili forme di copertura finanziaria compatibili con gli equilibri di finanza pubblica per l'esenzione del pedaggio, per l'intera durata della concessione, nel tratto Rosignano M. sino al confine regionale, per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli enti pubblici e delle società insediate [...]**» non può rappresentare la miglior scelta per il territorio atteso che oggi non si paga alcun pedaggio per percorrere la superstrada Variante Aurelia e la SS 1 Aurelia tra Cecina e Civitavecchia;

sempre il Governo ha risposto per iscritto all'interrogazione a risposta immediata in Commissione VIII (Ambiente) alla Camera n. 5-03233, (risposta pubblicata Giovedì 17 Luglio 2014 «[...] **La SAT, nello scorso mese di Febbraio, ha avanzato richiesta di contributo pubblico mettendo in evidenza che, alla luce del decreto interministeriale n. 490 del 31 Dicembre 2013, il quale fissava l'incremento tariffario autorizzato per tale asse nel periodo 2014-2019 e visto il crollo della domanda di trasporto nonché delle mutate condizioni finanziarie e del servizio del debito, l'intero Piano Economico Finanziario diventava non più bancabile. In tale stato di cose, l'assenza di un contributo pubblico avrebbe reso impossibile il completamento di un intervento strategico [...]**

*Alla SAT è stato quindi chiesto di simulare le soglie minime di contributo pubblico che [...] potevano rendere bancabile l'intervento e assicurare così la realizzazione di un'opera [...] Detta società, a seguito di alcune simulazioni, ha indicato una esigenza finanziaria pubblica minima pari a 270 milioni di euro. Dalla documentazione prodotta si evince che le esigenze finanziarie aggiuntive trovano motivazione sia nel forte ridimensionamento della domanda di traffico, sia nella particolare natura del tracciato; infatti, **l'asse autostradale tirrenico trova nel pendolarismo locale un ulteriore vincolo nel recupero degli investimenti tramite pedaggio. [...]**»*

queste ultime affermazioni e la concessione dei 270 milioni di euro pubblici contraddicono il principio base su cui si fondava la concessione a SAT per la realizzazione dell'autostrada Tirrenica, cioè quel **“senza oneri aggiuntivi da parte dello Stato”** ribadito in ogni sede dai governi precedenti e che oggi è clamorosamente disatteso;

chiede al Parlamento e al Governo di

non elargire ulteriori fondi pubblici a SAT spa e al progetto autostrada Tirrenica, evitando così di gravare doppiamente (fondi pubblici e pedaggio autostradale) sui contribuenti;

fermare definitivamente il realizzando progetto autostradale, mantenendo pubbliche la superstrada Variante Aurelia da Rosignano a Grosseto Sud e la SS 1 Aurelia da Grosseto Sud a Civitavecchia;

impedire l'assoggettamento a pedaggio delle suddette strade, garantendone la gratuità per tutti gli utenti;

utilizzare i fondi pubblici solo ed esclusivamente per l'ammodernamento e la messa in sicurezza della SS 1 Aurelia a sud di Grosseto mantenendola pubblica e gratuita, come previsto dal progetto ANAS 2001, progetto fatto sotto il governo Amato e approvato dalla commissione ministeriale per la VIA e da tutte le parti sociali, ambientalisti compresi, progetto che prevedeva **un costo complessivo inferiore a 1 miliardo di euro** (rispetto agli attuali 2 miliardi di euro per il progetto SAT) e che si è dimostrato essere la soluzione più vantaggiosa in termini di Analisi Costi Benefici nel lavoro (unico nel suo genere) realizzato nel 2004 dai professori Marco Ponti e Andrea Boitani, architetti e docenti di Economia dei Trasporti del Politecnico e dell'Università Cattolica di Milano;

chiede inoltre al presidente della Regione Toscana Enrico Rossi

di sottoscrivere le sopraccitate richieste verso il Parlamento ed il Governo, facendosi così garante degli interessi dei cittadini e ponendosi a difesa dello sviluppo, delle economie, della sicurezza e della tutela ambientale dei territori e delle comunità direttamente e indirettamente interessate dal progetto autostradale.

**** * * * * *

Il presente Ordine del Giorno viene inviato al Presidente del Consiglio, ai Presidenti e capigruppo di Camera e Senato nonché al Presidente della Regione Toscana e viene contestualmente presentato nei consigli dei comuni di Grosseto, Capalbio, Pitigliano, Sorano, Follonica, Campiglia Marittima, Suvereto, Piombino, Castagneto Carducci, Cecina, Rosignano Marittimo, Collesalvetti, Livorno, Civitavecchia ed altri comuni toscani e laziali.

San Vincenzo, 2014

Con il presente si richiederebbe la partecipazione dei consiglieri di minoranza

Consigliere di minoranza _____