



REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

Il Portavoce dell'Opposizione

Alla cortese attenzione del
Presidente del Consiglio regionale
SEDE

AOO - CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA

26 GEN. 2023

N. 554 / 2.17.2

CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA
XI LEGISLATURA

10 N. 510

Interrogazione a risposta immediata ai sensi dell'art. 173 del Regolamento interno.

Oggetto: in merito alla proposta di pedaggiamento sulla strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

Il Portavoce dell'Opposizione

Premesso che,

La strada di grande comunicazione (SGC) Firenze-Pisa-Livorno, meglio nota come Fi-Pi-Li, è un'importante arteria del sistema stradale toscano che collega il capoluogo regionale con la costa attraversando le province di Firenze, Pisa e Livorno. Riconosciuta come strada di interesse regionale e non nazionale, da cui è derivata la sua cessione da ANAS alla Regione Toscana, che ha a sua volta affidato la gestione amministrativa e tecnica alla Città Metropolitana di Firenze a seguito di una convenzione sottoscritta tra l'ente regionale e le amministrazioni provinciali attraversate dalla strada stessa;

l'importo finanziario annuale a disposizione della Città Metropolitana è pari a 8 milioni e 400 mila euro. La Città Metropolitana, tramite procedura di evidenza pubblica, ha sottoscritto un contratto di Global Service con la società AVR, che assorbe la maggior parte delle risorse della convenzione di cui sopra;

la Fi-Pi-Li è sottoposta a un livello di traffico di tipo autostradale, anche superiore ai 50 mila veicoli giorno in taluni tratti, in ragione della sua funzione di "tangenziale" verso i tre comuni capoluogo di provincia, sia per il traffico delle persone che delle merci. Secondo le stime ufficiali nel 2019 lungo i 100 chilometri del percorso è stato registrato un traffico medio giornaliero di oltre 50 mila veicoli nel tratto fiorentino, oltre 45 mila nel tratto pisano e quasi 28 mila nell'ultimo tratto verso Livorno.

Ricordato che,

nel corso delle precedenti legislature le Giunte regionali hanno operato in direzione di un adeguamento autostradale della SGC Fi-Pi-Li, stanziando nel 2011 5,1 milioni di euro per il solo avvio di uno studio di fattibilità per un project financing, propedeutico alla determinazione della proposta;

in previsione di tale studio la Giunta regionale allora in carica ipotizzò l'avvio dei lavori nel 2016 e la loro durata in circa 4 anni e l'introduzione di un piano tariffario;

il 23 ottobre 2013 il Consiglio regionale approvò, con i voti contrari dell'opposizione, una modifica al programma pluriennale di investimenti sulla viabilità di interesse regionale che conteneva al suo interno anche una ipotesi di pedaggiamento selettivo;

nel rapporto generale di monitoraggio strategico 2014, l'azione 2.3.3.3 prevedeva il ricorso al pedaggiamento selettivo per reperire le risorse finanziarie, da istituire con legge regionale;

nel 2017 è stata pubblicata un'analisi e simulazione di scenari tariffari relativi alla viabilità sulla SGC Fi-Pi-Li, con una stima di 13,5 milioni di euro per il sistema "Vignette" e quasi 23 milioni per il sistema chilometrico;

a pagina 93 del programma di Governo 2020-25, nel paragrafo dedicato agli investimenti per infrastrutture e mobilità, si leggeva la volontà di costituire "un soggetto autonomo, Toscana Strade, che possa facilitare l'apertura dei cantieri e reinvestire tutti i ricavi della gestione in sicurezza, manutenzione e sviluppo della rete stradale regionale", compresa l'introduzione di un pedaggio sulla SGC Fi-Pi-Li. Ipotesi confermata dall'informativa preliminare del Programma Regionale di Sviluppo 2021-2025 trasmessa al Consiglio regionale nell'aprile 2021;

nel gennaio 2021 il Presidente della Giunta regionale Toscana ha annunciato l'intenzione di procedere verso l'introduzione di un pedaggio per i mezzi pesanti che transitano sulla SGC Fi-Pi-Li, al fine di ricavare circa 20 milioni di euro l'anno;

il 15 gennaio 2021 la stampa ha riportato le seguenti dichiarazioni dell'Assessore regionale ai Trasporti relative all'introduzione del pedaggio per i mezzi pesanti sulla SGC Fi-Pi-Li: *"È prematuro parlarne. In questo momento, se pensiamo alla redditività degli autoveicoli, non c'è affatto bisogno di introdurre pedaggi"*. Nei giorni successivi il Presidente della Giunta regionale ha affermato: *"pensiamo a un contributo che può venire attraverso il bollino"*;

il 1° aprile del 2021 i Sindaci di Firenze, Pisa, Livorno e Lucca, hanno siglato un'intesa che prevede, tra l'altro, il miglioramento della SGC Fi-Pi-Li, ma senza pedaggio;

nella seduta consiliare del 28 luglio 2021, a seguito di una comunicazione dell'Assessore regionale ai Trasporti, nella quale non era citata l'ipotesi di pedaggio per i mezzi pesanti, il Presidente della Giunta regionale ribadiva l'intenzione di introdurre il pedaggiamento selettivo;

nella delibera della Giunta regionale 1142 dell'8 novembre 2021, avente ad oggetto *"Determinazioni in merito all'avvio del percorso per la costituzione della Società Toscana Strade"*, si specificava che per perfezionare

l'affidamento di un contratto con modalità in house occorre, tra l'altro, una verifica della sostenibilità economico finanziaria che tenga conto di specifici elementi, tra cui *"l'introduzione di una forma di pedaggiamento dei mezzi pesanti"*;

il 17 dicembre 2021 l'Assessore regionale ai Trasporti, in un'intervista radiofonica, definiva il pedaggiamento per i mezzi pesanti *"un'ipotesi teorica"*;

il 22 marzo 2022 è stata aperta una procedura per l'affidamento di un'analisi tecnica ed economico-finanziaria per la costituzione di una società in house della Regione Toscana che gestisca la SGC Fi-Pi-Li, che vede come vincitrice la società KPMG, chiamata ad approfondire anche l'analisi relativa alla modalità e livello di pedaggiamento;

il 15 giugno 2022 il Consiglio regionale ha approvato una mozione del Consigliere regionale Stefano Scaramelli che impegna la Giunta a perseguire la costituzione della *"società in house per la gestione della rete stradale regionale, ed in particolare della SGC Fi-Pi-Li, al fine di garantirne la manutenzione, l'adeguamento e l'ampliamento, garantendo al contempo tuttavia che non siano introdotti pedaggi su strade che ad oggi non sono a pagamento"*;

nel luglio 2022 KPMG ha consegnato il rapporto commissionato dalla Regione Toscana, nel quale è riportata un'analisi giuridica del pedaggiamento, contenente alcuni *"punti aperti"*;

dai risultati delle analisi emerge che il pedaggiamento dei mezzi pesanti garantirebbe da 12 a 20 milioni di euro annui tramite apparecchiature tecnologiche da collocare ai varchi di accesso in grado di rilevare entrata ed uscita dalla strada, senza necessità di realizzare caselli;

il 14 gennaio 2023 il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore ai Trasporti hanno annunciato che nel corso del 2023 sarà costituita Toscana Strade, confermando l'ipotesi di introdurre il pedaggio per i mezzi pesanti, da cui ricavare circa 14 milioni di euro l'anno, nonostante la mancata definizione delle tariffe, stimate comunque in un 30% in meno rispetto a quelle in vigore sulla A1.

Considerato che,

la decisione di introdurre il pedaggio ha ricevuto la forte contrarietà delle associazioni di categoria degli autotrasportatori e sollevato perplessità tra le forze politiche, compresi esponenti regionali e nazionali del Partito democratico;

l'introduzione del pedaggio selettivo a carico dei mezzi pesanti rischia di dirottare il traffico di parte di tali mezzi non solo sulla A1, così come dalla ratio della decisione adottata, ma sulla viabilità secondaria, creando problematiche non indifferenti al traffico locale e potrebbe comportare inoltre un aumento dei costi di trasporto delle merci che si scaricherebbe sul prezzo finale delle stesse, a danno dei consumatori;

la tassa di possesso dei mezzi pesanti contempla già una maggiorazione, cui quindi andrebbe a sommarsi un'altra imposizione.

Tutto ciò premesso e considerato,

Si interroga il Presidente e la Giunta per sapere

se, in merito alle ipotesi di pedaggiamento per i mezzi pesanti sulla SGC Fi-Pi-Li, i “punti aperti” contenuti nell’analisi di KPMG sono stati definiti, se esistono in Italia casi di pedaggiamento selettivo e, in caso di risposta negativa, se ciò non rappresenti un indicatore della non fattibilità di tale modello; se non ritiene che il pedaggiamento selettivo non abbia profili di illegittimità o incostituzionalità tali da comportare il rischio di un’impugnazione, se sono state tenute in debita considerazione le ripercussioni dell’introduzione del pedaggio per i mezzi pesanti sul tessuto economico regionale e sulla qualità della vita dei cittadini che abitano in località prossime alla SGC Fi-Pi-Li e se è stata valutata l’ipotesi di introdurre il pedaggio per i soli mezzi pesanti immatricolati nelle altre regioni.

Il Portavoce dell’Opposizione

Marco Landi

