Consiglio regionale della Toscana (AOOCRT)
Protocollo. n. 0000878/02.18.01 del 25/01/2024
Fascicolo: LEX 11_MOZ_1543;

REGIONE TOSCANA

Consiglio Regionale

GRUPPO CONSILIARE
PARTITO DEMOCRATICO

AOOCRT Protocollo n. 0000878/25-01-2024
LEX 11
MOZ 1543

Firenze, 23 Gennaio 2024

Al Presidente del Consiglio regionale

Mozione ai sensi dell'articolo 175 del regolamento interno

Oggetto: "In merito alle prospettive di finanziamento e realizzazione dei progetti di adeguamento e messa in sicurezza del collegamento stradale San Pietro in Palazzi-Tarquinia"

IL CONSIGLIO REGIONALE

Visti:
- il Programma regionale di sviluppo (PRS) 2021-2025 approvato dal Consiglio regionale con risoluzione 27 luglio 2023 n. 239;
- la deliberazione 27 luglio 2023, n. 60 con la quale il Consiglio regionale ha approvato il Documento di economia e finanza regionale (DEFR) 2024;
-la deliberazione del Consiglio regionale del 21 dicembre 2023, n. 91 (Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2024);
- gli allegati alla Nota di aggiornamento al DEFR 2024 ed in particolare: Progetti regionali, (allegato 1a); Rapporto generale di monitoraggio strategico 2023, (allegato 1c);

Premesso che, come enunciato nel Programma regionale di sviluppo (PRS) 2021-2025: "sul versante delle infrastrutture stradali l'azione regionale si concentrerà da un lato sulle grandi opere di competenza nazionale che insistono sul territorio regionale (terze corsie autostradali già programmate, completamento della Due Mari, assi di Lucca, completamento del corridoio tirrenico e altre opere stradali sulla rete ANAS (…)", mentre in considerazione del "superamento del progetto dell'Autostrada Tirrenica, la Regione, continuerà ad adoperarsi affinché il Governo si attivi ed intraprenda tutte le azioni necessarie per eliminare la barriera sulla SS 1 a Vada (LI) e abolire il pedaggio attualmente in vigore"; (fonte: PRS (2021-2025), Progetto 11 (Infrastrutture e logistica), pg. 185);

Considerato che il DEFR 2024:
- tra le priorità per il 2024 con riferimento alle opere stradali di interesse nazionale prevede che la Regione prosegua l'azione di indirizzo della programmazione nazionale e monitori l'avanzamento delle opere, per le quali in alcuni casi è stato previsto da parte del Governo un Commissario straordinario con il fine di velocizzare l'iter, come nel caso del Corridoio Tirrenico (DEFR 2. Documento di economia e finanza regionale 2024 - Nota di aggiornamento Progetti regionali, Allegato 1° Progetto regionale 11 (Infrastrutture e logistica) pg.75);

Ricordato che l'arteria stradale Livorno-San Pietro in Palazzi, prima tratta della Livorno Civitavecchia, costituisce il prolungamento verso sud della direttrice Ligure Tirrenica (A 12); tale infrastruttura consente il collegamento, lungo il Corridoio Plurimodale Tirrenico, tra Piemonte, Liguria, Lombardia, Firenze, Valdarno e Grosseto, l'Argentario, la Sardegna, Roma e il Sud;

Ricordato che l'opera ha uno sviluppo complessivo di circa 206 km e si articola nei seguenti tratti:
- Rosignano-San Pietro in Palazzi, 4 km (primo lotto Rosignano-San Pietro in Palazzi realizzato e funzionale al costo di 50 milioni di Euro);
- San Pietro in Palazzi-Tarquinia, 187 Km;
-Tarquinia-Civitavecchia, 15 Km;

Rilevato che nel dettaglio il progetto prevede i seguenti interventi:
-Rosignano-San Pietro in Palazzi: la realizzazione di un tratto di nuova costruzione per 1,2 Km di connessione tra la tratta autostradale A12 Livorno - Rosignano, già in esercizio, e la Strada Statale 1 Aurelia all'altezza dello svincolo di Vada; la realizzazione di un tratto di 2,8 Km di autostrada in sovrapposizione alla Strada Statale 1 Aurelia; interventi di adeguamento e risistemazione della viabilità locale connessa alla realizzazione del nuovo intervento;
- San Pietro in Palazzi-Tarquinia: la completa sovrapposizione dell'autostrada alla Strada Statale 1 Aurelia nel tratto S. Pietro in Palazzi- Grosseto sud; la quasi totale sovrapposizione del tracciato autostradale alla Strada Statale 1 Aurelia con la realizzazione di complanari in qualità di viabilità alternativa nel tratto Grosseto sud - Fonteblanda; la realizzazione di un nuovo tratto autostradale, tra Fonteblanda e Ansedonia, parallelo alla Strada Statale 1 Aurelia, che verrà utilizzata per i collegamenti locali; la quasi totale sovrapposizione del tracciato autostradale alla Strada Statale 1 Aurelia, nel tratto tra Ansedonia e Tarquinia, con la realizzazione di complanari per la riqualificazione della viabilità esistente, alternativa al percorso autostradale;
-Tarquinia-Civitavecchia: la trasformazione dell'attuale Strada Statale 1 Aurelia in autostrada, nel tratto tra l'innesto con l'autostrada A12 Roma - Civitavecchia e lo svincolo per Tarquinia centro; la riqualifica della rete di viabilità locale interconnessa, in particolare la strada provinciale Litoranea, alternativa al percorso autostradale;

Ricordato che nel progetto definitivo non risultano ricompresi i seguenti interventi inseriti nel progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2008: Lotto 0 tratto Maroccone - Chioma; SS398 di penetrazione al porto di Piombino e collegamento con la viabilità locale; S.S. 1 - Adeguamento a 4 corsie del tratto della SS 1 "Via Aurelia" che va dal km 81+000 (innesto con l'Autostrada A12 Roma - Civitavecchia) al km 84+450 (Innesto con la SS 675 "Umbro Laziale"). (fonte: https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/777);

Sottolineato che:
- con l'approvazione nel febbraio 2020 del decreto-legge 30 dicembre 2019. n. 162, (Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica), c.d. "Decreto Milleproroghe", convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020. n. 8, veniva stabilito che SAT S.p.A. avrebbe provveduto, fino al 31 ottobre 2028, alla gestione delle sole tratte autostradali in attuale esercizio relative al collegamento autostradale A12; contestualmente il Governo creava le condizioni per l'affidamento ad ANAS dell'incarico per la realizzazione dei lotti 5b e 4 della Livorno-Civitavecchia sulla base della revisione del progetto; successivamente al passaggio di competenze dalla Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (SAT S.p.A.) ad ANAS si sarebbe potuto procedere con la Conferenza di Servizi per l'approvazione dei progetti definitivi dei lotti;
-con il "decreto semplificazioni" (DL 76/2020), convertito con modificazioni dalla Legge 120/2020, veniva prevista l'individuazione delle opere ritenute di rilevanza strategica, per le quali risultava necessaria l'individuazione di un Commissario straordinario per la realizzazione;

-nel febbraio 2021 la Regione Toscana richiedeva l'inserimento del Corridoio Tirrenico tra le opere finanziate e dotate di Commissario, di cui al DPCM attuativo della richiamata Legge 120/2020;
-con DL 121/2021, art. 2 ter, convertito dalla L. 156/2021 veniva autorizzata ANAS ad acquistare il progetto SAT relativo all'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi elaborato da SAT, individuando a tal fine risorse per 36,5 milioni di Euro (ANAS ha ricevuto gli elaborati progettuali da parte di SAT e nel maggio 2023 ha trasmesso al CSLLPP la documentazione integrativa e i chiarimenti richiesti per l'espressione del parere per l'acquisto del progetto);
-al fine di garantire il passaggio della concessione sui lavori del Corridoio Tirrenico da SAT ad ANAS, con Legge di bilancio (L.234/2021) veniva autorizzata la spesa di 200 milioni di Euro (40 milioni ogni anno dal 2022 al 2026), quale contributo massimo a favore di SAT, per assicurare il riequilibrio delle condizioni economico-finanziarie della concessione sui lavori, garantendo il passaggio della stessa da SAT ad ANAS; (cfr. Documento di monitoraggio del Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM) 2023, Grandi opere, Il Corridoi Tirrenico, pg.11);

Considerato che, come si evince dal richiamato Documento di monitoraggio del PRIIM (2023), il quadro relativo ai principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario al 31 dicembre 2022, in relazione alla Tirrenica ci presenta il seguente quadro:
"Dalle ultime ipotesi sullo studio di prefattibilità redatto da ANAS e riferito ai lotti 4 e 5B prevedono un costo di 412 M€, mentre per il lotto 5A, ad oggi approvato dal CIPE ricadente nel territorio di Capalbio, è ipotizzato un costo di 182 M€. Inoltre sono previste opere di manutenzione straordinaria sui lotti 2 e 3, esistenti della Variante Aurelia, per un costo di 180 M€.
Risulta realizzato e funzionale il primo lotto Rosignano – San Pietro in Palazzi costo 50 M€.
I precedenti importi riferiti al Costo totale di 1,500 mln di cui 210 mln realizzati si riferivano alle stime della tratta Toscana – Lazio.
La diminuzione di costo evidenziata è inoltre dovuta alla rivisitazione del progetto da parte di SAT in funzione a quanto disposto con protocollo maggio 2015. (...)". (Documento di monitoraggio del Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM) 2023, Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario al 31/12/2022, Il Corridoio Tirrenico, pg.27);

Considerato che nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022 - denominato "Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti – Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente" – capitolo III. Gli interventi e i programmi prioritari per lo sviluppo del paese, punto 3 Le strade e le autostrade, Tabella III.3.2. Interventi prioritari è inserito l'intervento "10 Itinerario Centro Settentrionale Tirrenico Completamento itinerario Livorno Civitavecchia" classificato "project review" e "Trasferimento in corso ad ANAS". (fonte: https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/777);

Considerato che il completamento del Corridoio Tirrenico:
- risulta necessario per integrare le infrastrutture toscane con le reti di trasporto europee, migliorare la sicurezza e favorire la competitività della costa in termini di sviluppo economico e turismo (fonte: DEFR 2024 Rapporto generale di monitoraggio strategico 2023, Allegato 1c, Progetto 11 (Infrastrutture e logistica), Grandi opere stradali: Corridoio Tirrenico, pg. 134);
- rientra tra le priorità della Regione Toscana, che ha manifestato tramite il Presidente Giani, a conferma dell'attenzione e della strategicità dell'opera, la disponibilità a garantire un finanziamento per la realizzazione del tratto tra Fonteblanda e il confine regionale;

Preso atto che, come si evince dalla risposta scritta ad un atto di sindacato ispettivo (5-01829) datata 16 gennaio 2024, "il 12 dicembre 2023 presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è svolta una riunione di coordinamento con ANAS volta a definire le attività da porre in essere per il recepimento delle indicazioni

risultanti dal parere 65 del 2023 espresso dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici in ordine all'adeguamento del collegamento stradale Tarquinia-San Pietro in Palazzi. Nel corso della riunione è stato, altresì, condivisa la soluzione progettuale sviluppata dalla Società Autostrada Tirrenica (SAT) che contempla una sezione stradale di tipo A nella tratta Tarquinia-Ansedonia";

Considerato che, dalla sopra richiamata risposta si apprende, tra l'altro, altresì che:
- sono in corso le attività rivolte al trasferimento della documentazione progettuale da SAT ad ANAS;
- la società ANAS sta perfezionando la proposta di aggiornamento del contratto di programma 2021-2025, anche alla luce delle disposizioni introdotte dal decreto-legge milleproroghe e che tale contratto di programma potrà quindi essere esaminato, per l'approvazione, in occasione di una prossima seduta del CIPESS;

Considerato che:
- nel quadro degli interventi di adeguamento stradale relativi al tratto viario San Pietro in Palazzi-Tarquinia alcuni lotti (in particolare il lotto che va da Tarquinia a Pescia Romana, il cui progetto è già stato valutato positivamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici) sarebbero immediatamente appaltabili se il Governo in sede di approvazione della Legge di bilancio per l'anno 2024 avesse provveduto a stanziare le risorse necessarie alla realizzazione dell'infrastruttura;
- a fronte della possibilità di procedere ad appaltare alcuni lotti, si riscontra un vago "impegno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al reperimento del fabbisogno finanziario per la progettazione ed esecuzione dell'intervento di adeguamento della tratta Tarquinia-San Pietro in Palazzi nel redigendo contratto di programma ANAS e nei successivi aggiornamenti";

Valutato che, in tale contesto, appare inoltre prioritario sospendere gli aumenti della tariffa ed eliminare prima possibile il casello autostradale tra San Pietro in Palazzi e Rosignano, anche alla luce delle istanze più volte avanzate dalle comunità locali interessate;

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

ad attivarsi presso il Governo affinché:
- in considerazione della necessità di procedere all'adeguamento del collegamento stradale San Pietro in Palazzi-Tarquinia al fine di migliorare l'efficienza e la sicurezza della mobilità, oltreché l'accessibilità interna proceda, in tempi brevi, a reperire e stanziare le risorse necessarie a finanziare la progettazione e l'esecuzione dell'infrastruttura in oggetto;
- si provveda a definire ed a trasmettere al CIPESS l'aggiornamento del contratto di programma 2021-2025 tra Ministero delle Infrastrutture ed ANAS;
- siano celermente sospesi gli aumenti ed il complessivo pagamento della tariffa nella tratta autostradale tra Rosignano Marittimo e San Pietro in Palazzi, procedendo all'eliminazione del relativo casello.

I Consiglieri
FRANCESCO GANZETTI
FAUSTO MERLOTTI
VINCENZO CECCARELLI
MARCO MICCOLAI

DONATELLA SPADI

LUCIA DE ROBERTIS

ANDREA VANNUCCI

MASSIMILIANO PESCINI

GIANNI ANSELMI