



REGIONE TOSCANA Consiglio Regionale

MOZIONE n. 1994 approvata nella seduta del Consiglio regionale dell'11 giugno 2025.

OGGETTO: In merito alla situazione del corridoio tirrenico.

Il Consiglio regionale

Visti:

- il documento di economia e finanza 2017, che ha previsto una revisione del progetto di collegamento autostradale A12 Livorno-Civitavecchia;
- la legge 28 febbraio 2020, n. 8 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione, delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica);
- il decreto-legge 20 luglio 2020, n. 76 (Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, dove, all'articolo 9 (Misure di accelerazione degli interventi infrastrutturali), c.d. "decreto semplificazioni", è prevista l'individuazione delle opere ritenute di rilevanza strategica e per le quali risulta necessaria la nomina di un commissario straordinario;
- il piano del Governo denominato "Italia Veloce", approvato contestualmente al decreto semplificazioni, che prevede che la riqualificazione del "corridoio tirrenico" tra le opere da commissariare.

Premesso che:

- a febbraio 2020, con l'approvazione del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183 (Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea), convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, c.d. "decreto Milleproroghe", il Governo ha creato le condizioni per l'affidamento all'ANAS dell'incarico per la messa in sicurezza del tratto dell'Aurelia tra San Pietro a Palazzi e Tarquinia;
- la mozione approvata da questo Consiglio in data 27 gennaio 2021, n. 131, (In merito alla mancata inclusione dell'adeguamento stradale Tarquinia-San Pietro in Palazzi, "Corridoio tirrenico", dall'elenco delle opere da sbloccare tramite le figure commissariali previste dal d.l. 76/2020, cd. "Decreto Semplificazioni"), ha ricevuto una specifica nota di attuazione da cui emerge quanto segue: "come correttamente rilevato nelle premesse della Mozione, ad oggi non è ancora avvenuto il passaggio di competenza e ANAS in relazione alla titolarità del progetto e competenza per la realizzazione dell'intervento. La mancanza di tale presupposto, può aver sicuramente costituito un elemento ostativo alla nomina del Commissario.";
- nella risposta all'interrogazione orale 29 (In merito all'aumento della tariffa di pedaggio del tratto Autostradale (A12) Rosignano M. - S. Pietro in Palazzi e sull'iter inerente alla realizzazione della Direttrice Tirrenica'), si legge "A febbraio 2020, con l'approvazione del "decreto mille proroghe", il Governo ha creato le condizioni per l'affidamento ad ANAS dell'incarico per la realizzazione dei lotti da costruire. Occorre quindi definire il passaggio di competenze da parte del MIT da SAT ad ANAS affinché si possa procedere con la Conferenza dei Servizi per l'approvazione dei progetti definitivi dei lotti 5b e 4, sulla base delle soluzioni ipotizzate da ANAS. A giugno 2020 il Governo ha espresso l'intenzione di sostenere la realizzazione del corridoio tirrenico, tra le priorità nazionali; il passaggio di competenze tra SAT e ANAS sarà possibile solo dopo la chiusura della conferenza dei servizi, fatto salve eventuali iniziative da parte del MIT";
- in data 29 aprile u.s. è stata data risposta in Commissione Trasporti della Camera dei Deputati all'interrogazione n. 5-05884 "Iniziativa per tutelare la sicurezza della viabilità sul "Corridoio tirrenico"" da parte del Sottosegretario competente, che ha dichiarato: "Come è noto, in riferimento al collegamento autostradale A12 Livorno-Civitavecchia, assentito in concessione alla società SAT, la Commissione UE ha avviato una procedura di infrazione in esito alla quale, nel settembre 2019, la Corte di Giustizia europea ha riconosciuto la non compatibilità con l'ordinamento eurounitario della proroga della concessione prevista dalla Convenzione Unica del 2009 dal 31 ottobre 2028 al 31 dicembre 2046. Il tracciato della concessione è stato oggetto di uno specifico approfondimento finalizzato ad individuare soluzioni più rispondenti alle esigenze ambientali, trasportistiche e sociali. In particolare, l'allegato al Documento di Economia e Finanza 2017, ha previsto una revisione del progetto che considera, tra le alternative, la riqualificazione dell'attuale infrastruttura extraurbana principale della SS 1 Aurelia in luogo della sezione autostradale.

L'articolo 35, comma 1-ter, del decreto legge n. 162 del 2019, nel confermare tale soluzione, ha disposto:

- l'abrogazione dell'articolo 9 della legge 12 agosto 1982, n. 531, con il quale si autorizzava SAT a realizzare l'autostrada Livorno -Grosseto - Civitavecchia;
- l'attribuzione a SAT della gestione delle sole tratte autostradali relative al collegamento autostradale A12 Livorno - Grosseto - Civitavecchia, aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge stessa;
- la revisione della Convenzione Unica in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Al fine di pervenire alla revisione del rapporto concessorio con SAT, in coerenza con le previsioni di cui al citato articolo 35 e con le indicazioni della Corte di giustizia, nonché procedere alla riqualificazione della SS1 Aurelia, è necessario risolvere alcune problematiche di natura, tecnico-procedurali tra cui la modifica del soggetto attuatore, attualmente individuato in ANAS, per le tratte non ancora eseguite, la verifica degli atti progettuali eseguiti e della validità delle procedure approvative, l'individuazione delle risorse finanziarie utilizzabili dal nuovo soggetto attuatore, la verifica delle condizioni di sostenibilità economico finanziaria del piano economico - finanziario relativo all'effettuazione degli interventi di manutenzione a carico di SAT per le sole tratte attualmente in esercizio. La risoluzione delle sopra descritte problematiche, in relazione alle quali è in corso un serrato confronto tecnico con il Concessionario SAT e con la società ANAS, è indispensabile anche ai fini della nomina di un Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del cosiddetto decreto-legge sblocca cantieri.”.

Considerato che:

- in un articolo stampa del 27 gennaio u.s. si legge che: “SAT non ha più alcuna concessione sul tratto di Aurelia da Tarquinia a San Pietro in Palazzi dal dicembre 2019. Su questa strada SAT non c'entra più niente. Con queste parole il Presidente della Società Autostrade Tirrenica sgombra il campo da ogni dubbio: i ritardi nella progettazione dell'adeguamento, compresa l'esclusione dell'Aurelia dalla stagione dei commissariamenti varata dal Governo, non dipendono da SAT. Da quando, cioè, con il decreto Milleproroghe a SAT sono state rimaste in concessione le tratte già in esercizio, per la manutenzione, peraltro solo fino al 2028. A quel punto, infatti anche quelle passeranno ad ANAS”.
- sempre nella nota stampa sopra richiamata, alle domande incalzanti del giornalista: “Allora che si aspetta? Qualche rifinitura da perfezionare? Un qualche passaggio di consegne?”, il Presidente della SAT ha risposto come segue: “Non c'è nessun passaggio di consegne da fare. C'è la legge chiara. Sat non c'entra più niente.”.

Constatato che:

- ANAS avrebbe avanzato agli organismi competenti due ipotesi progettuali per la messa in sicurezza o adeguamento del tratto stradale in oggetto, che differirebbero principalmente per il nodo di Albina: “un'ipotesi resta sull'Aurelia, allargandola, l'altra va invariante verso l'interno, attraversando la campagna”;
- nonostante la l. 8/2020 abbia previsto il trasferimento delle competenze da SAT a ANAS per la riqualificazione del tratto dell'Aurelia tra Tarquinia e San Pietro in Palazzi, trascorsi quasi due anni, il corridoio tirrenico permane escluso da ogni indispensabile accelerazione nei lavori, con la conseguenza che il territorio costiero toscano continua a presentare pericolosi incroci a raso, il tratto in esame è tra quelli con più alto numero di incidenti in Italia e con alto tasso di mortalità, e non consente il pieno sviluppo industriale e turistico del sud della Toscana;
- recentemente il Presidente della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno ha definito “la partita” inerente al corridoio tirrenico come il “gioco dell'oca”. Ha dichiarato infatti: “si è tornati al punto di partenza, proprio come nel gioco dell'oca. Il Governo ha detto che non si è proceduto al commissariamento della Tirrenica perché si stanno compiendo delle verifiche del caso. Una vera beffa visto che in base a quanto chiarito negli incontri con l'ex Ministro De Micheli tutto doveva avvenire entro dicembre 2020. Ad oggi niente è accaduto. Il nuovo Ministro non fa che ripetere la stessa cosa già affermata da tutti i suoi predecessori e cioè che ancora deve avvenire il passaggio della concessione...Il mondo produttivo e i cittadini della costa toscana in questo momento si stanno chiedendo quale ostacolo impedisca da oltre due anni questo passaggio e perché tutto sembri avvolto in una coltre impenetrabile di silenzio e immobilismo...Una delle più gravi preoccupazioni è infatti il silenzio assordante della Regione Toscana, del presidente Giani e dell'assessore alle infrastrutture Baccelli. Risale a mesi fa l'impegno di Giani di andare a Roma a protestare, se in tre mesi non ci fosse stata risposta del Paese, questa presa di posizione non c'è stata, neppure in minima parte”.

Tutto ciò premesso e considerato;

Impegna
il Presidente e la Giunta regionale

ad attivarsi ed agire nei confronti del Governo nazionale affinché, sulla base delle dichiarazioni sopra riportate del Presidente della SAT, siano superate, quanto prima, tutte le problematiche di natura burocratica così da poter iniziare i lavori necessari per la messa in sicurezza e l'adeguamento del corridoio tirrenico;

a comunicare tempestivamente, con la compartecipazione dei vertici di ANAS e di SAT, alla commissione consiliare competente:

- tutte le problematiche burocratiche che attualmente bloccano di fatto quanto previsto dalla l. 8/2020;
- come, ed entro quando, il Governo intenda superare le problematiche burocratiche che impediscono di fatto il passaggio delle competenze da SAT a ANAS;
- quali iniziative potrebbe prendere il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di superare gli ostacoli che impediscono il passaggio da SAT a ANAS;
- la presentazione dei vari progetti realizzati da ANAS per l'ammodernamento del corridoio tirrenico.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della l.r. 23/2007 e nella banca dati degli atti del Consiglio regionale ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della medesima l.r. 23/2007

IL PRESIDENTE
Antonio Mazzeo