

MOZIONE SEL
concernente la realizzazione del corridoio di viabilità autostradale dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre.

La Camera,

premesso che:

l'autostrada Orte-Mestre rappresenta una delle opere più grandi, impattanti e costose tra quelle inserite nell'elenco delle infrastrutture strategiche previste dalla Delibera del Comitato Interministeriale della Programmazione Economica (CIPE) del 21 dicembre 2001, n.121, in virtù di quanto previsto dalla legge Obiettivo (L. 443/2001);

il progetto preliminare dell'opera, approvato dal CIPE l'8 novembre 2013, prevede l'adeguamento della superstrada E-45 nel tratto Orte-Ravenna (allargamento della sede stradale e varianti) e la realizzazione di un tracciato ex-novo nel tratto Ravenna-Mestre. La Orte-Mestre, quindi, integrata con il collegamento Civitavecchia-Orte e con il quadrilatero Umbro (nodo di Perugia) andrebbe a costituire un corridoio autostradale tra Civitavecchia e Mestre di ben 396 chilometri complessivi, con 20 cavalcavia, 226 sottovie, 139 chilometri di ponti e viadotti, 64 chilometri di gallerie, 83 nuovi svincoli, 2 barriere di esazione (Lughetto, Orte) e 16 aree di servizio;

si tratta, con tutta evidenza, di un'opera faraonica che coprirebbe con la sua tratta ben cinque Regioni (e segnatamente il Lazio, la Toscana, l'Umbria, l'Emilia Romagna e il Veneto), undici Province e quarantotto Comuni;

il Gruppo Parlamentare Sinistra Ecologia Libertà, da sempre contrario alla realizzazione dell'opera come pure numerose organizzazioni e associazioni di rilievo nazionale quali Rete Nazionale Stop Orte Mestre, WWF, Legambiente, Italia Nostra, Mountain Wilderness e Pro natura, ha spesso evidenziato in sede parlamentare che la realizzazione dell'autostrada Orte Mestre, oltre ad essere completamente inutile e priva di qualsiasi valenza strategica in quanto non ricompresa tra le priorità della Rete Europea TEN-T, produrrebbe un elevatissimo impatto ambientale in termini di: consumo di suolo diretto e indotto, interferenze con moltissimi Siti di Importanza Comunitaria (SIC) Zone di Protezione Speciale (ZPS), Important Bird Areas (IBA), interferenze con importanti zone tutelate (Riviera del Brenta, Laguna di Venezia, Delta del Po, Valli del Mezzano, Valle del Tevere, Parco delle Foreste Casentinesi), danni al paesaggio e al patrimonio storico-archeologico, inquinamento atmosferico e acustico e aumento del rischio idrogeologico;

la nuova autostrada tra Orte-Mestre rappresenterebbe, peraltro, un doppione della autostrada A1 e della A14-A13, senza contare che il flusso di traffico totale attuale e di previsione si attesta su livelli molto modesti ed il progetto non prevede alcun intervento concreto per la messa in sicurezza della SS 309 Romea;

il costo preventivato dell'opera è di circa 10 miliardi di euro, di cui attualmente 1,8 miliardi di euro di contributo pubblico indiretto in termini di sgravi fiscali; la rimanente quota dovrebbe essere a carico del proponente (che risulta essere, insieme ad ANAS s.p.a., una cordata di imprese e banche, capeggiata dalla società GEFIP Holding, di proprietà dell'ex europarlamentare Vito Bonsignore, e formata da Banca Carige S.p.A., Efibanca S.p.A., Egis Projects S.A., ILI Autostrada S.p.A, MEC S.r.l, Scetaroute S.A., Technip Italy S.p.A e Transroute International S.A.) attraverso gli strumenti del Project Financing e del Project Bond a fronte di una concessione della durata di ben 49 anni. Essendo però il flusso di traffico stimato molto scarso è prevedibile che il gettito dei pedaggi non sarà sufficiente a coprire il debito generato;

i recenti scandali relativi al MOSE, EXPO e Alta Velocita' hanno messo chiaramente in evidenza come l'attuale sistema delle "Grandi Opere" sia particolarmente soggetto a fenomeni di malaffare e corruzione;

con particolare riferimento alla autostrada Orte-Mestre, numerosissimi articoli di stampa nazionale e locale, con la pubblicazione di alcune intercettazioni agli atti della Procura di Firenze, hanno rivelato come nell'ambito del decreto legge c.d. "Sblocca Italia" sia stata volutamente introdotta una disposizione speciale (segnatamente il comma 4 dell'articolo 2 D.L.133/2014) per garantire -attraverso il meccanismo della defiscalizzazione- il finanziamento pubblico indiretto dell'infrastruttura per quasi due miliardi di euro, superando così i rilievi della deliberazione n. SCCLEG/16/2014/ PREV della Corte dei Conti con cui era stato ricusato il visto e la registrazione della delibera n.73 dell'8 novembre 2013 avente ad oggetto l'approvazione del progetto preliminare del collegamento autostradale E45-E55 Orte-Mestre;

secondo quanto riportato dalla stampa nazionale di questi ultimi giorni il Governo si appresterebbe ad escludere l'autostrada Orte Mestre dalle opere prioritarie dell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza che sarà presentato nell'ambito del prossimo Consiglio dei Ministri, ma questo non significa tecnicamente che l'opera non sarà mai finanziata e realizzata, stante la vigenza del citato comma 4 del dell'articolo 2 del D.L.133/2014 che viene incontro, come rilevato dal Servizio Studi della Camera dei Deputati, proprio alle richieste della Corte dei contenute nella delibera dell'8 novembre 2013;

con tale delibera, infatti, la magistratura contabile aveva eccepito l'assenza di una norma che escludesse l'opera dall'ambito di applicazione dell'articolo 19, comma 2, del D.L.69/2013, ossia consentisse di estendere a tale opera le disposizioni introdotte dal comma 1 del citato articolo 19, considerato che l'opera in questione è stata dichiarata di pubblico interesse il 9 dicembre 2003 e quindi ben prima dell'entrata in vigore del decreto legge n.69 del 2013. In particolare, la mancanza della norma era stata considerata "presupposto imprescindibile ai fini della pubblicazione del bando di gara" e relativamente al collegamento Orte-Mestre, le misure di defiscalizzazione- secondo quanto si evince dalla deliberazione della Corte dei Conti- ammonterebbero a circa 9.237 milioni da intendere come limite massimo riconoscibile che non potrà essere superato durante l'intera concessione;

successivamente all'entrata in vigore del decreto-legge 133/2014, proprio in virtù della disposizione contenuta nel comma 4 dell'articolo 2 prima citato, il CIPE, nella seduta del 10 novembre 2014, ha approvato nuovamente la delibera del 18 novembre 2013 sull'autostrada Orte-Mestre;

impegna il Governo

ad adottare, alla luce di quanto precede, ogni iniziativa normativa finalizzata a prevedere l'immediata abrogazione del comma 4 dell'articolo 2 del decreto legge c.d. "Sblocca Italia", procedendo altresì al ritiro del progetto preliminare del corridoio di viabilità autostradale dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre-Tratta E45-E55 (Orte-Mestre);

a prevedere interventi puntuali per la messa in sicurezza della E-45 e della SS 309 Romea, adottando ogni iniziativa di competenza finalizzata all'implementazione e all'integrazione del trasporto ferroviario con quello fluvio-marittimo, nonché allo sviluppo del corridoio ferroviario Adriatico-Baltico;

ad adottare ogni iniziativa normativa finalizzata ad una revisione sostanziale della Legge Obiettivo (L.443/2001) che nel corso del tempo è stata anche peggiorata, con la possibilità di

realizzare lotti funzionali e lotti costruttivi tradendo quindi completamente la logica dei “tempi certi e costi certi” per le infrastrutture, con tutti gli effetti distorsivi che ne conseguono sulla sterminata lista di opere che si vorrebbe realizzare di nessuna utilità collettiva, fino alle deroghe e proroghe che diventano la regola del sistema degli affidamenti;

a valutare con particolare attenzione l’opportunità di modificare le norme contenute nel decreto- legge c.d. Sblocca Italia che fanno riferimento ad opere che costituiscono oggetto di indagine agli atti della Procura di Firenze (quali, oltre l’Autostrada Orte Mestre, anche l’Alta Velocità Brescia Verona e la Cispadana tra l’A-22 e l’A-13) e a dare seguito ai rilievi mossi dal Presidente dell’Autorità nazionale anticorruzione in relazione alla disposizione di proroga delle concessioni autostradali, valutando l’ipotesi di abrogarla per affrontare in modo serio e trasparente il tema della concessioni autostradali nell’ambito di un nuovo provvedimento legislativo *ad hoc*.

SCOTTO, PAGLIA, PELLEGRINO, ZARATTI, AIRAUDO, PLACIDO, PIRAS, RICCIATTI, FERRARA, MARCON, DURANTI, FRATOIANNI, MELILLA, QUARANTA, BORDO, COSTANTINO, FARINA, GIORDANO, KRONBICHELER, MATARRELLI, NICCHI, PALAZZOTTO, PANNARALE, SANNICANDRO, ZACCAGNINI.