

Al Presidente del Consiglio Provinciale Dott. Simone Pistoni

Al Presidente della Provincia Dott. Alessandro Pastacci

Oggetto: Mozione sull'Autostrada Ti-Bre.

Il sottoscritto consigliere provinciale presenta la seguente Mozione e chiede che sia inserita all'od.g. del prossimo consiglio provinciale.

### **Premesso**

che con Deliberazione del CIPE 22/01/2010 è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale del raccordo autostradale A15-A22 (Autocisa - AutoBrennero) relativo al tratto Fontevivo - San Quirico che interessa i Comuni di Parma, Fontevivo e Sissa Trecasali;

### **Dato atto**

che il costo complessivo dell'opera (da Fontevivo a Nogarole Rocca) completa ha subito nel tempo le seguenti variazioni:

- 2001- del.Cipe 21/12/2001, 1° programma opere strategiche (l. 443/2001, legge obbiettivo) tra queste il Ti-Bre con un costo di 1.032,9 Mln €;
- 2004 – delibera Cipe 20 dic. n. 94, approvazione progetto preliminare, fissa limite di spesa in 1.832,7 Mln €;
- 2010 - delibera Cipe 22/1/2010 approvazione progetto definitivo: **2.730.965.654,50** Mln € - che diventano **3,4 MLD** € con gli oneri finanziari;
- 

### **Considerato**

che l'importo per il 1° lotto funzionale Fontevivo-San Quirico, per una lunghezza di circa 12 km, viene stabilito in € 513.531.158,10 a totale carico del concessionario autostradale;

**Visto** che la ditta Pizzarotti spa, è risultata aggiudicatrice della progettazione esecutiva e dei lavori per la realizzazione dell'opera per un importo a base d'asta di € 321.822.660,89 e un ribasso dell'offerta vincente del 22%;

che tra le modalità di riequilibrio finanziario a vantaggio del concessionario autostradale, oltre alla proroga della concessione al 2031, sono previsti:

- incrementi tariffari nel periodo 2011-2018 del 7,5% annuo;
- previsione di un contributo statale di 900 mln € oltre iva, da erogarsi a S.A.L.; (NESSUNA COPERTURA FINANZIARIA!)
- un valore di indennizzo finale pari a 1.730 Mln €, con garanzia a valere sul FGOP (Fondo di garanzia OO.PP. L.244/2007) ai fini della bancabilità. (NON FINANZIATO!)

**Considerato** il quadro di grande incertezza del piano economico e finanziario dell'opera, in relazione al quale la suddetta deliberazione del Cipe 22/1/2010 così recita:” Il Piano Economico finanziario dell'intera opera richiede un significativo contributo pubblico e la certezza circa le modalità di prestazione della garanzia FGOP, ai fini della bancabilità del piano stesso. In attesa della necessaria acquisizione delle garanzie che il piano comporta, e data l'importanza di perseguire un celere avvio della realizzazione dell'opera, viene ora presentato un primo stralcio dell'intera infrastruttura che raggiunge l'equilibrio senza necessità di contributo pubblico e senza necessità di subentro.”

**Vista** l'inutilità di tale progetto autostradale dimostrata anche dall'insussistenza dei flussi di traffico, così come evidenziato dallo studio della società Polinomia (effettuato nel 2003 su commissione delle Province di Mantova e di Cremona in relazione al progetto autostradale Cr-Mn), che nell'ipotesi di completa

realizzazione delle due autostrade (Ti-Bre e Cr-Mn) prevedeva le seguenti **stime traffico al 2019 (espressi in n. di veicoli al giorno)**:

**Ti-Bre Nord**            6500 - 9700

**Ti-Bre Sud**            12300 – 14300

Considerato inoltre

il crollo del traffico autostradale fatto registrare in seguito alla grave crisi economica:

- Nel 2012, secondo i dati Aiscat le autostrade italiane hanno avuto un calo medio del 7,1%.
- **Il calo di Autocisa è stato il terzo maggiore nel Paese: -8,6%**;
- Nel 2013 il trend è continuato: **- 3,64%**;
- In generale i flussi di traffico autostradali sono crollati con la crisi e sono tornati ai valori ante 2000;

**Valutato** che NON ABBIAMO BISOGNO DI NUOVE AUTOSTRADE in quanto il nostro paese, e la Lombardia in particolare, ha in media più autostrade che il resto d'Europa. Mentre risultiamo **nettamente arretrati nel settore delle reti ferroviarie**, metropolitane e del servizio di trasporto pubblico;

**Preso atto** che per soddisfare la domanda di mobilità del 2,8% delle persone e delle merci (è questa la quota di spostamenti quotidiani superiori ai 50 chilometri) si impegna il 75% dei fondi pubblici destinati alle infrastrutture del settore, mentre all'insieme degli interventi per le aree urbane e per il pendolarismo (dove si muove il 97,2% della popolazione) lo Stato destina solo il 25% delle risorse.

**Visto** il gravissimo impatto cumulativo che questo progetto, insieme a quello della Cr-Mn, avrebbero sul territorio:

- 145 km di asfalto;
- 3.000 ha di terreno fertile cementificato;
- diverse centinaia di aziende agricole costrette a chiudere;
- l'inutilità conclamata da flussi di traffico inesistenti;
- il costo di questo disastro sarebbe di 5 MLD di € (3,4 MLD per il Ti-Bre e oltre 1,5 MLD per la Cr-Mn), tutti interamente a carico della collettività;
- benefici e profitti solo per le due concessionarie: Autocisa spa e Stradivaria spa;

**Visto** che L'EUROPA con *il libro bianco 2011 sui trasporti* delinea una netta strategia per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile e **tra i dieci obiettivi definiti vi è:**

- **il passaggio del 50 % del flusso passeggeri su media distanza e del flusso merci su lunga distanza dal trasporto su gomma ad altre modalità;**
- giungere ad una riduzione del 60 % delle emissioni di CO2 e ad una riduzione equivalente della dipendenza dal petrolio;

**Consapevoli** dell'estrema necessità e urgenza di contribuire agli obiettivi e agli impegni internazionali che anche il nostro paese ha preso nell'ambito della lotta ai cambiamenti climatici;

**Considerato** che il Ti-Bre autostradale non figura tra le opere previste dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze, di cui è attualmente in corso la procedura di VAS;

**Viste** le indicazioni di indirizzo politico inviate dal governo alle regioni in ordine alle priorità degli investimenti su rotaia rispetto alla gomma al fine di garantire un indispensabile e urgente riequilibrio modale;

**Visto** quanto dichiarato dal ministro Delrio nella recente audizione alla commissione Ambiente della Camera, secondo cui per abbattere le emissioni inquinanti derivanti da un settore dei trasporti antiquato e inefficiente "la prima strategia è la cura del ferro" e l'avvio di una programmazione puntuale in tema di mobilità sostenibile;

**Considerato** che il COMPLETAMENTO DEL TI-BRE FERROVIARIO rappresenterebbe, in quest'ottica, una valida alternativa a quello autostradale al fine di ridurre il traffico pesante sulle nostre strade e il gravissimo inquinamento atmosferico che interessa il nostro territorio e quello dell'intera Pianura Padana;

**Dato atto** che l'opera autostradale avrà un impatto devastante sul territorio dei Comuni attraversati in termini paesaggistici, ambientali e di consumo di suolo senza apportare alcun beneficio sul piano trasportistico;

**Considerato** in particolare che la realizzazione del 1° lotto del Ti-Bre rappresenti un inutile scempio di un territorio di pregio, in quanto inserito all'interno di un'area riconosciuta dalla Comunità Europea di interesse naturalistico, ancora più ingiustificabile alla luce della rinuncia al completamento dell'intera opera;

Tenuto conto inoltre che il collegamento tra la A15 e il tratto di Cispadana non autostradale, che rappresenta la valenza trasportistica attribuita a questo primo lotto, può essere garantito attraverso la riqualificazione della viabilità ordinaria esistente;

Dato atto che presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è in corso di approvazione il progetto esecutivo del suddetto primo lotto;

Considerato infine che quanto espresso nella presente mozione rappresenta la posizione e le proposte del vasto movimento di opposizione al Ti-Bre autostradale molto attivo sul territorio e che vede coinvolti sindaci, forze politiche e sociali, comitati e associazioni ambientaliste;

### **Tutto ciò premesso il Consiglio Provinciale di Mantova**

Esprime la propria assoluta contrarietà alla realizzazione del Ti-Bre autostradale;

### **Chiede al Governo**

- l'avvio di una moratoria con conseguente sospensione di qualsiasi attività riguardante il 1° lotto;
- la sostituzione del progetto autostradale con quello ferroviario e ciclabile all'interno dell'accordo siglato dal nostro governo con la Commissione Europea per la proroga al 2031 della concessione per l'A15 (Parma-La Spezia);

### **Impegna il Presidente e la Giunta**

- a portare avanti e sostenere tali richieste in ogni sede istituzionale coordinandosi con i sindaci, i comitati e le associazioni ambientaliste del territorio mantovano, cremonese e parmigiano
- a mettere in campo e sostenere ogni azione possibile, pacifica e democratica, utile al raggiungimento di tali obiettivi;

Cordiali saluti

Franceschino Tiana

Consigliere provinciale di Sinistra Italiana- SEL



Castiglione d/S 28-02-2016