



Gruppo Parlamentare Partito Democratico

Ordine del giorno

La Camera dei Deputati, in sede di esame del disegno di legge n. 5312, di conversione in legge del decreto legge n. 83 del 2012, recante “Misure urgenti per la crescita del Paese”, premesso che:

l'articolo 18 della legge n. 183 del 2011, recante “legge di stabilità 2012”, prevede misure di agevolazione fiscale per «le società di progetto costituite ai sensi dell'articolo 156 del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006», ed in particolare contributi pubblici a fondo perduto emanati con apposito decreto del Ministero dell'economia e delle finanze,

l'articolo 2 del provvedimento modifica il quadro normativo in materia di finanziamento di infrastrutture mediante defiscalizzazione di cui all'articolo 18 della citata legge n. 183 del 2011;

viene a tal fine rimodulato l'ambito di applicazione delle misure di defiscalizzazione, che diventa applicabile alla realizzazione di tutte le nuove infrastrutture in partenariato pubblico-privato, in luogo della limitazione di tali agevolazioni al *project financing* in determinati settori e con precisi limiti temporali;

viene altresì reso flessibile, in coerenza con le predette modifiche, anche il novero dei destinatari delle misure agevolative, che vengono rese applicabili – oltre alle società di progetto – più in generale al soggetto interessato, a seconda delle diverse tipologie di contratto;

la società autostrada tirrenica spa (Sat), costituita nel 1968 a Grosseto, ha come oggetto sociale esclusivo la promozione, progettazione e costruzione di un'autostrada a pedaggio tra Civitavecchia (Roma) e Rosignano (Livorno);

il completamento del corridoio tirrenico autostradale (denominato «A12») rappresenta un intervento strategico di preminente interesse nazionale e comunitario;

nel 1993 entrò in servizio la prima tratta costiera tra Livorno e Rosignano, l'opera fu edificata in assenza di vincoli legislativi di natura ambientale;

successivamente, per la realizzazione di «grandi opere infrastrutturali», fu introdotta la valutazione d'impatto ambientale (Via), una verifica multidisciplinare degli impatti dell'opera sull'ambiente;

nel 1990 il progetto della autostrada tra Rosignano e Civitavecchia fu respinto dalla commissione valutazione d'impatto ambientale; fu dichiarata insostenibile per molteplici ragioni: paesaggistiche, idrogeologiche, economico-finanziarie, progettistiche;

nel dicembre 2008, dopo un lungo percorso fra le istituzioni interessate, fu approvato un progetto dettagliato della tratta in oggetto; tale progetto fu ratificato, con osservazioni, dai numerosi enti locali interessati e prevedeva 150 prescrizioni da recepire; il nuovo progetto teneva conto del delicato equilibrio tra due esigenze imprescindibili, l'agibilità infrastrutturale e la tutela ambientale;

tale progetto preliminare (approvato dal Cipe il 18 dicembre 2008) introduceva quindi le prescrizioni che riguardavano gli interventi infrastrutturali accessori legati alle esigenze del territorio e il transito gratuito per il traffico locale là dove l'infrastruttura, sostituendo la vecchia viabilità, diveniva l'unico asse viario di collegamento utilizzabile dai residenti per i piccoli spostamenti;

il progetto preliminare approvato nel 2008 non è mai stato contestato né da Sat, né dai Ministeri competenti né dalla regione Toscana;

il 13 maggio 2010 il Cipe ha rinnovato la concessione di Anas Spa a Sat per la costruzione e gestione dell'autostrada tirrenica confermando la proroga della scadenza della concessione dal 2028 al 2046;

il Cipe, con deliberazione del 22 luglio 2010, ha inoltre chiesto la modifica dello schema di convenzione unica tra Anas Spa e società autostrada tirrenica (Sat) Spa, prescrivendo di assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica in modo da riportare un valore di subentro, a fine concessione, pressoché nullo, prima previsto in 3.777,2 milioni di euro, pari al costo degli investimenti effettuati per la realizzazione dell'opera;

in conseguenza di ciò Sat, nell'intento di rendere compatibili gli effetti di tale prescrizione con il piano di project financing, ha deciso di presentare un nuovo progetto con l'obiettivo di modificare il tracciato determinato e sottoscritto nel 2008 a causa dei costi eccessivi che questo comportava;

secondo il nuovo progetto l'autostrada dovrebbe ripercorrere quasi interamente l'attuale tratto della «Statale Aurelia»;

la regione Toscana ha sottolineato l'importanza del completamento dell'Autostrada/tirrenica, in quanto opera di interesse strategico regionale, oltre che nazionale ed europeo) e ha posto come prescrizione, oltre all'approfondimento delle soluzioni progettuali finalizzate a garantire anche la mobilità locale, l'individuazione di un sistema di esazione dei pedaggi compatibile con l'esigenza di evitare lo spostamento del traffico di attraversamento dell'autostrada alla viabilità locale, in particolare attraverso forme di esenzione per i residenti nonché attraverso sistemi per la riduzione progressiva del pedaggio per gli utenti che fanno un uso ricorrente dell'autostrada;

impegna il Governo:

a prevedere, lungo tutto il tragitto dell'autostrada tirrenica (privilegiando le zone dove non sarà presente una adeguata e efficiente viabilità alternativa), una esclusione del pedaggio per il transito di veicoli di cittadini ed imprese residenti;

a riconoscere, al fine di compensare i mancati introiti dovuti all'introduzione del pedaggiamento gratuito, a favore delle società di progetto appositamente costituite e delle concessionarie, un rimborso pari ad un terzo delle nuove entrate fiscali generate direttamente, in ciascun esercizio finanziario, dalla realizzazione e gestione delle nuove infrastrutture, previste in piani o programmi di amministrazioni pubbliche, da realizzare con contratti di partenariato pubblico privato di cui all'art. 3, comma 15-ter, del decreto legislativo n. 163 del 2006, per le quali non siano previsti contributi pubblici a fondo perduto.

SILVIA VELO

LUCA SANI