

□ Interrogazione n. 1447

presentata in data 25 ottobre 2013

a iniziativa del Consigliere Cardogna

“Collegamento stradale tra il porto di Ancona e l’Autostrada A14, con bretella di collegamento alla Variante alla S.S. 16; Uscita Ovest – Ancona”

a risposta orale urgente

Premesso che:

- l'intervento riguarda la realizzazione di un collegamento viario ad elevata capacità tra il Porto di Ancona, l'Autostrada A14 e la Variante alla S.S. 16, di cui è in corso di progettazione l'ampliamento;
- il progetto prevede: una lunghezza del tratto di 10,7 km a quattro corsie, lo scavo di quattro gallerie per un totale di 4 km, 1,5 km di viadotti, una bretella, quattro svincoli e un tempo di realizzazione dell'opera di 6 anni circa per un costo complessivo di quasi 600 milioni di €;

Considerato che:

- l'intesa Generale Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la Regione Marche fu sottoscritta nel 2002;
- il progetto preliminare dell'ANAS fu approvato in Consiglio di Amministrazione nel 2005 ed ha ottenuto parere favorevole, con prescrizioni, dalla procedura di VIA nel 2006
- il progetto, presentato dal soggetto promotore vincitore della selezione pubblica indetta da ANAS nel 2007, è stato favorevolmente approvato, con prescrizioni, dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel 2009, riscontrando che non varia rispetto a quello presentato da ANAS nel 2005, se non per alcuni dettagli;
- il progetto preliminare dell'ANAS ha ottenuto il parere favorevole del CIPE, in data 5 Maggio 2010 con delibera 34, ma con 39 prescrizioni e 6 raccomandazioni (come da allegato alla delibera 34/2010) che interessano la tutela dell'ambiente e degli inquinanti, i beni culturali ed archeologici, la sistemazione delle terre di escavo per lo stoccaggio dello smarino, per il problema frane, per il problema interferenze e per la compatibilità economica;
- il soggetto promotore è il concessionario della progettazione, realizzazione e gestione del collegamento viario, quindi l'opera infrastrutturale, verrebbe affidata ad una società privata che avrà non solo l'onere della realizzazione, ma anche il completo monopolio della gestione;
- ad oggi non sono conosciuti i principali elementi del progetto come il crono-programma, il piano tariffario e i tempi di attuazione;
- ad oggi non risulta ancora firmata la Convenzione tra il concedente ed il concessionario, nonostante i continui solleciti della Regione Marche e del Comune di Ancona;

Constatato che:

- da alcune analisi svolte, è risultato che una volta realizzata l'opera l'investimento rientrerebbe soltanto con un incremento di 10 volte del traffico attuale a tariffe di percorrenza tutt'altro che economiche;
- nel caso in cui ciò fosse vero la soluzione ai problemi riposta in una nuova infrastruttura volta ad aumentare il traffico su gomma non può andare a gravare sulla salubrità dell'aria di Ancona e zone limitrofe, perché aumentando di 10 volte il traffico dei Tir e delle auto l'emissione di particelle nell'atmosfera verrebbe notevolmente incrementata andando a vanificare tutti gli sforzi e le iniziative volte ad una maggiore pulizia della stessa;
- l'elenco delle prescrizioni obbligatorie e di raccomandazioni pongono in risalto le difficoltà del progetto al quale si ha da aggiungere l'alto costo in termini di consumo di territorio e di inquinamento atmosferico;

- in una situazione di riduzione dei traffici con i paesi mediterranei e di crisi del credito che riguarda un po' tutte le aziende, il quadro economico del progetto debba essere convincente;

INTERROGA

il Presidente e la Giunta regionale per:

- conoscere se i dati economici presentati ed approvati nel progetto del proponente sono ancora attuali essendo trascorsi nel frattempo 8 anni dalla presentazione del progetto preliminare e 4 anni da quello del soggetto promotore;
- conoscere se sia accertata la compatibilità ambientale ed economica dell'opera in questione;
- conoscere, nel momento in cui i costi dell'opera da come evidenziato superino il budget definito nel project financing, su chi ricadrebbero gli oneri del costo maggiore non preventivato;
- conoscere se la normativa in vigore preveda la possibilità di rimodulare un progetto alternativo a quello già presentato, con maggiore compatibilità sia economica che ambientale.