

## □ **Mozione n. 423**

*presentata in data 29 ottobre 2012*

a iniziativa del Consigliere Marangoni

**“E78 Fano-Grosseto. Paventata chiusura di alcune barriere d’accesso alla superstrada. Concentrare le risorse nella realizzazione dei tratti stradali mancanti. Evitare che la superstrada diventi autostrada con l’ipotesi di un futuro pedaggiamento di ingresso”**

L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLE MARCHE

Premesso:

*che* la superstrada “Fano-Grosseto” costituisce forse una delle più rappresentative “incompiute” nella storia delle opere pubbliche regionali;

*che* il “Piano regionale infrastrutture, trasporto merci, logistica” recentemente approvato dall’Assemblea legislativa con deliberazione n. 51 del 3 luglio 2012, alla Scheda “relazione generale, criteri e norme di attuazione” afferma che questa arteria stradale fa parte di un progetto complessivo di 85,3 km;

*che* sempre secondo il Piano regionale delle Infrastrutture essa rappresenta la chiusura a nord della rete della grande viabilità marchigiana ed unitamente alla cosiddetta “bretella di Urbino”, in esercizio, consente anche il collegamento veloce tra due dei maggiori centri della provincia pesarese e le rete nazionale;

*che* per tale Piano regionale il tratto mancante nel territorio marchigiano, da Mercatello sul Metauro a S.Stefano di Gaifa per circa 33 km - oltre alla seconda galleria della Guinza di km. 6 circa - è stato progettato dalla Provincia di Pesaro e Urbino con l’ANAS e dovrebbe essere realizzato dall’ANAS attraverso un’operazione di Project financing, a seguito di un accordo tra le tre Regioni interessate;

*che* al capitolo 4 del Piano in questione, intitolato “infrastrutture nella programmazione negoziata” si afferma difatti che, nell’ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche, tra le opere prioritarie previste viene posto il “Completamento della E78 – Fano-Grosseto – nel tratto marchigiano”;

*che* con l’Intesa tra Governo e Regione Marche sottoscritta in data 6 marzo 2009 è stato formulato un atto aggiuntivo all’Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Marche per l’integrazione del 6° Programma delle infrastrutture strategiche;

*che* tra le opere strategiche riportate in questa intesa, lo si ricorda, troviamo anche l’Asse Viario E78 “Fano-Grosseto”;

*che* nell’ambito del cosiddetto “Progetto di Rete” il Piano rileva che “per la E78 il Ministero delle Infrastrutture, in relazione all’intero tracciato stradale, ha comunicato di aver formalizzato la richiesta alla Comunità Europea per l’inserimento dell’E 78 nella rete TEN-T (Trans-European Networks-Transport) considerate le altre questioni relative al completamento della Grosseto-Fano, per individuare un percorso condiviso e praticabile sulle modalità di finanziamento delle opere restanti”;

Premesso inoltre:

*che* il Presidente della Giunta regionale in data 28 settembre 2012, nel corso dell’incontro-dibattito tenutosi a Pesaro sullo stato di fatto e sulle prospettive per sbloccare questa cinquantennale incompiuta, ha evidenziato quali sarebbero le risorse e gli strumenti necessari per il completamento della E78;

*che* l’opera complessivamente costerà 2 miliardi e 900 milioni di euro: al momento l’unica manifestazione d’interesse giunta al Ministero delle Infrastrutture è dell’A.T.I. formata da Strabag, Astaldi e Cmc Ravenna;

*che* l’80% dell’investimento di questi privati verrebbe coperto dal passaggio a pagamento sulla strada, dai benefici del decreto sulla defiscalizzazione che consentirà ai costruttori di recuperare parte dell’Iva versata e dal canone di locazione che, una volta terminati i lavori, lo Stato si impegnerà a corrispondere per 45 anni alla società che realizzerà l’opera;

*che* una parte del finanziamento sarà comunque di tipo pubblico e derivante dalla Società Pubblica della quale farà parte anche la Regione Marche;

Considerato:

*che* da quanto scaturito nel pubblico dibattito l'idea di base, che sviluppa la normativa inserita nel decreto 'Salvaitalia', è quella di reperire risorse alternative: contratto di disponibilità da parte del Ministero (defiscalizzazioni ed altri benefici per chi realizza), pedaggio su tutta la tratta (compresi i pezzi già esistenti) e aumento della tassa camerale per le società, con destinazione vincolata;

*che* non si mette certamente in discussione il metodo del project-financing che rappresenta pertanto una soluzione per arrivare alla soluzione per la realizzazione di questa importante arteria stradale;

*che* i tratti attualmente esistenti della futura E78 sono utilizzati da una grande quantità di autoveicoli che si portano dall'entroterra verso la costa e viceversa;

*che* il tratto da Canavaccio a Fano è l'unica arteria veloce e sicura che serve la Provincia di Pesaro-Urbino e che collega gran parte dell'entroterra alla costa; ne usufruiscono ordinariamente sia i cittadini delle aree interne, sia quelli della Val Metauro, sia gli stessi fanesi per i collegamenti giornalieri con l'hinterland e la zona industriale;

*che* l'ipotesi più volte prospettata del pedaggiamento dei tratti stradali di questa importante arteria costituirebbe un'insensata gabella per i cittadini di questa Provincia che inevitabilmente sarebbero costretti a far gravitare i loro transiti sulle strade provinciali minori, come la Flaminia e la S.P 92, appena sufficienti per il traffico attuale;

*che* questo contrasta con le stesse misure antinquinamento da polveri sottili che la Regione Marche adotta annualmente con deliberazione di Giunta e che, a tutt'oggi non hanno fornito alcun risultato, nonché in contrasto con le norme del vigente Codice della strada nella fattispecie relativa alla "fluidificazione del traffico";

Considerato inoltre:

*che* nel nuovo progetto del tracciato della "Fano-Grosseto" sarebbe prevista una barriera di pedaggio a Bellocchi di Fano, per cui da Fano a Bellocchi il transito sarebbe gratuito, mentre i successivi caselli dovrebbero sorgere a Serrungarina e Fossombrone Ovest;

*che* tutte le altre uscite, tra le quali quelle di Lucrezia, Calcinelli, S. Ippolito e Fossombrone Est, verrebbero abolite, mentre per quanto riguarda l'Alta Valmetauro sono state ridotte le uscite inizialmente previste proprio in funzione dei caselli, costringendo gli automobilisti a lunghi tratti sulle vecchie arterie congestionate;

Per quanto sin qui riportato,

#### IMPEGNA

il Presidente e la Giunta regionale:

- 1) affinché il progetto si concentri sui tratti stradali in fase di progettazione in maniera che quelli esistenti non siano interessati da nuovi investimenti ed interventi fatte salve ovviamente le manutenzioni ordinaria e straordinaria necessarie;
- 2) a far sì che le risorse finanziarie siano dirottate interamente nella realizzazione dei tratti mancanti al fine di evitare la lievitazione dei prezzi che ricadrebbero sui cittadini sotto forma di tassazione diretta o indiretta (addizionale regionale o futuro pagamento del pedaggio stradale di ingresso alla superstrada);
- 3) a far sì che la superstrada rimanga tale nel tratto già esistente e non venga trasformata in autostrada con relativo aggravio per le popolazioni interne e montane;
- 4) a reperire le fonti di finanziamento possibili al fine di ridurre l'incidenza economica sul bilancio regionale e rendendo "appetibile" la futura opera attraverso le ricadute economiche e occupazionali che la strada porterà una volta realizzata;
- 5) a fare in modo che il tracciato delle parti mancanti sfrutti al massimo i tratti stradali esistenti per evitare costi maggiori nella realizzazione dell'opera; infatti il tracciato delle

parti stradali già esistenti deve costituire un esempio di come si può realizzare una infrastruttura di così notevole importanza strategica internazionale, garantendo al contempo la salvaguardia del sistema fisico, orografico, naturalistico e paesaggistico di notevole pregio qual è il tratto appenninico interessato;

- 6) ad invitare formalmente che per i tratti costruiti con fondi pubblici, come ad esempio il tratto Canavaccio-Fano, il transito rimanga gratuito;
- 7) a fare in modo che gli attuali svincoli esistenti siano mantenuti anche dopo il completamento ed il termine dei lavori della E78 al fine di evitare l'aggravamento del traffico nelle strade secondarie della zona;
- 8) a convocare gli enti locali interessati territorialmente dal passaggio della "Fano-Grosseto" e le popolazioni coinvolte per discutere del progetto definitivo dei vari tratti da realizzare e delle modalità di gestione della superstrada stessa.