

## **INTERROGAZIONE a risposta orale**

Al Ministro dell'ambiente della tutela del territorio e del mare

Al Ministro delle infrastrutture e trasporti

Al Ministero dell'economia e delle finanze

### **PREMESSO CHE**

La [delibera del CIPE n. 121](#) del 21.12.2001, riguardante il primo programma delle opere strategiche da realizzarsi ai sensi della [Legge 443/2001 \(Legge Obiettivo\)](#), prevede la costruzione del collegamento A12 – Pontina – Appia e della Bretella Cisterna – Valmontone, con una previsione di costo di 1.136,205 Meuro, per il primo tratto e di 309,874 Meuro per il secondo.

Il 21 maggio del 2003 viene costituita la società ARCEA Spa, con socio di maggioranza la Regione Lazio e socio di minoranza l'ATI "Autostrade Spa (mandataria), Consorzio 2050 e MPS Merchant.

A novembre 2003 viene presentata da ARCEA, una prima versione del progetto, che dopo una prima fase istruttoria che coinvolge i comuni limitrofi, viene ritirato a causa degli elevati rischi ambientali rilevati. Successivamente i progetti A12-Appia e Bretella Cisterna-Valmontone (come riportato dal resoconto del Centro studi della Camera), vengono riformulati da progettisti esterni ad Arcea e ripresentati per le consultazioni ai fini della VIA nell'aprile del 2004. Ma i dubbi rimangono anche su questi nuovi progetti, in quanto, come denunciato da molte associazioni ambientaliste, tra qui wwf ([http://regionali.wwf.it/UserFiles/File/Ecomediterraneo/Documenti%20vertenze/AUTOSTRADAPontina\\_Storia%20marzo%202007.pdf](http://regionali.wwf.it/UserFiles/File/Ecomediterraneo/Documenti%20vertenze/AUTOSTRADAPontina_Storia%20marzo%202007.pdf)), il "tracciato autostradale interferisce con la zona del Parco naturale dei Monti Aurunci e con l'IBA (Important Bird Area, ai sensi della normativa europea) che ricomprende gli stessi Monti Aurunci e i Monti Ausoni".

Con la delibera n. 50 del 2004 il CIPE approva i due progetti preliminari "completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale, tratta A12-Formia (Appia)" e della "bretella trasversale Cisterna-Valmontone" per un costo complessivo stimato di 3.218 Meuro al netto dell'IVA. Inoltre la delibera impone che il soggetto aggiudicatore sia la Regione Lazio, che "provvederà a redigere la stesura definitiva del piano economico-finanziario del progetto integrato, fermo restando che il contributo statale non potrà superare la percentuale del 40% del costo di costruzione dell'intera opera"

In relazione alla costituzione della società ARCEA Lazio Spa, la Commissione UE, comunica l'avvio di una procedura d'infrazione, ritenendo la L.R. 37/2002 contrastante con le direttive europee.

La Regione Lazio, con L.R. 11 del 20 ottobre 2006, modifica la disciplina di cui alla L.R. 37/2002 e, per l'effetto, revoca alla società ARCEA Lazio Spa la concessione alla progettazione, costruzione, manutenzione e gestione. Ciò nonostante il 28 settembre del 2007, viene avviata la procedura di approvazione presso il CIPE del progetto definitivo dell'intervento, redatto dalla stessa ARCEA Lazio Spa. Il progetto che comprende i tratti tra Roma (Tor de' Cenci) e Latina (Borgo Piave) e l'intera bretella autostradale Cisterna – Valmontone (mentre demanda ad una fase successiva il completamento del primo stralcio della A12-Pontina-Appia) prevede una nuova localizzazione dell'opera rispetto a quanto approvato nel progetto preliminare dalla delibera CIPE n. 50/2004 e quindi si rende necessaria una reiterazione della VIA.

Il CIPE, con delibera n. 55 del 2 aprile del 2008, stabilisce che il nuovo soggetto aggiudicatore del "progetto integrato", sia "Autostrade del Lazio Spa", società partecipata pariteticamente da ANAS Spa e dalla Regione Lazio costituita il 4 marzo 2008 con Protocollo d'intesa con il Presidente della Regione Lazio ed il Presidente dell'ANAS. Come si legge dal sito "Autostrade del Lazio dovrà garantire, tramite ricorso alla finanza privata, il reperimento di una quota pari almeno al 60% delle risorse finanziarie necessarie alla copertura del costo del progetto integrato".

Il Consorzio 2050 presenta ricorso al Tar del Lazio al fine di ottenere l'annullamento della delibera CIPE n. 55/2008 che ha riconosciuto ad Autostrade del Lazio Spa il ruolo di soggetto aggiudicatore.

Il 19 novembre 2009 viene rilasciato dall'area VIA regione Lazio parere positivo al progetto «Corridoio Intermodale Roma Latina», che modificava sostanzialmente il precedente trasformandolo in adeguamento autostradale della strada statale Pontina tra Tor de' Cenci e Latina, non prevedendo alcun raccordo di collegamento con la A12. La nuova giunta regionale insediatasi nel giugno 2010, modifica ulteriormente il progetto, escludendo l'intermodalità, che nella Via ne costituiva il parere fondante e vincolante, ritenendo le opere connesse ineludibili.

Solo con la delibera 88/2010 il Cipe approva il progetto definitivo del progetto, ma senza la tratta A12 (Roma-Fiumicino) - Tor de' Cenci (Roma), e subordina la pubblicazione del bando di concessione all'approvazione del progetto definitivo anche sulla tratta mancante, ma soprattutto alla ".completa definizione di ogni forma di contenzioso".

La delibera Cipe 3 agosto 2012, n. 86, approva il progetto definitivo della A12-Tor de' Cenci, quantifica a 2.728,7 milioni di euro il limite di spesa dell'intero intervento ed esprime parere favorevole allo schema di convenzione, concentrando il finanziamento pubblico di 468 milioni sulle sole tratte principali, A12-Roma-Latina e opere connesse, accantonando per il momento la Cisterna-Valmontone.

Il Municipio XII di Roma Capitale, direttamente interessato dalla nuova infrastruttura, esprime parere contrario all'opera con Ordine del Giorno n.3 del 12 luglio 2012, facendosi portavoce delle istanze di protesta espresse da associazioni locali e comitati rappresentativi dei quartieri interessati; il Consiglio comunale di Roma, con Ordine del Giorno n.227 del 30 novembre 2012, impegna il Sindaco e la Giunta "a farsi promotori di ogni utile iniziativa per manifestare la contrarietà di Roma Capitale all'avvio di qualsiasi progetto di realizzazione della bretella Tor de Cenci — A12 Roma Civitavecchia e di costruzione dell'autostrada Roma-Latina";

I contenziosi principali, sollevati da Arcea contro Autostrade del Lazio e Cipe, si chiudono con la sentenza del Consiglio di Stato 1225 del 28 febbraio 2013, ma restano ancora in piedi le richieste di arbitrato sollevate dai vecchi soci di Arcea contro la Regione Lazio, in qualità di suo ex socio da cui sostengono di essere stati danneggiati.

Il 24 aprile 2013, la Sezione Centrale della Corte dei Conti ricusa il visto sulla precedente Delibera del CIPE n.86 del 2012 concernente il piano economico-finanziario dell'opera, considerandola illegittima. Nello specifico, il Collegio osserva, tra le molte altre cose: che nonostante il lungo arco di tempo trascorso tra l'adozione della delibera (3 agosto 2012) ed il suo arrivo al competente ufficio di controllo (23 gennaio 2013), essa è giunta priva di importante documentazione a corredo, essenziale ai fini del corretto esercizio dell'attività istruttoria; che con riferimento al contratto con la Cassa depositi e prestiti, non si comprendono i criteri di all'erogazione del mutuo; che non possono ritenersi puntualmente e correttamente individuate le risorse finanziarie idonee ad assicurare la copertura finanziaria delle tratte cui si riferisce lo schema di convenzione; che riguardo alla materia dei requisiti di solidità patrimoniale, da parte degli Uffici Ministeriali competenti non si è avuta alcuna definizione; che il CIPE pur ammettendo riformulazione del p.e.f. in sede di gara, non ha motivato adeguatamente l'omessa previsione, tra le numerose prescrizioni, di una disposizione inerente l'aggiornamento dello stesso in relazione all'adozione della formula tariffaria del price cup.

Le molte delibere CIPE che si sono susseguite non hanno garantito una previsione di criteri oggettivi in tema di sospensione dell'applicazione dell'indice di solidità patrimoniale delle concessionarie. Ad oggi, come sinteticamente aggiornato dalla scheda del Centro Studi della Camera, il costo presunto dell'intera opera risulta essere di 2.728,655 Meuro (Fonte: Bando di gara Autostrade per il Lazio Spa e Delibera CIPE 88/2010). Le risorse disponibili al 31 ottobre 2013 sono di 2.014,570 Meuro, di cui 468,080 Meuro da Fondi Pubblici (Legge Obiettivo) e 1.546,490 Meuro da Fondi Privati (Bando di gara Autostrade per il Lazio Spa e Delibera CIPE 88/2010) e che il fabbisogno residuo ammonterebbe a 714,085 Meuro. Infatti la Corte dei Conti con la sua "MASSIMA" SCCLEG/7/2013/PREV si è espressa in questi termini: "L'omessa puntuale e corretta individuazione delle risorse finanziarie idonee ad assicurare la copertura finanziaria delle tratte cui si riferisce lo schema di convenzione oggetto della deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica costituisce violazione dei principi dettati dalla normativa in materia contabile."

Nonostante la sentenza della Corte dei Conti, il Governo con l'articolo 18 comma 4 del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69 (del Fare) ha autorizzato per legge la concentrazione dei fondi sulla tratta principale, spianando la strada alla delibera Cipe 51/2013, pubblicata il 3 gennaio scorso.

Senza contare il pregiato patrimonio paesaggistico e ambientale, sottoposto a specifici vincoli di tutela che verrebbero drasticamente distrutto da un intervento come questo, infatti:

- il tratto autostradale a sei corsie di circa 16 km, compreso fra lo svincolo con la A12 e Tor De Cenci, attraversa un comprensorio dell'Agro romano di eccezionale rilievo paesaggistico e ambientale;

- il tracciato dell'opera autostradale interessa inoltre il Parco regionale di Decima-Malafede e incide direttamente sul Sito d'Importanza Comunitaria (SIC) "Sughereta di Castel di Decima", inserito nella rete Natura 2000 e protetto ai sensi della direttiva comunitaria 92/43/CEE;

- il progetto in questione si sviluppa inoltre, per alcuni tratti, a ridosso di quartieri urbani densamente popolati, con particolare riferimento ai comprensori di Vitinia, Mezzocammino, Villaggio Azzurro e Tor de Cenci, con prevedibile e pesante impatto sull'inquinamento acustico e atmosferico e sulla vivibilità di aree abitative consolidate, anche in considerazioni delle previsioni di traffico pesante;

- il tracciato autostradale attraversa la Riserva naturale statale del Litorale Romano, con riferimento specifico all'area di riserva integrale del Drizzagno di Spinaceto; non risulta che l'Ente gestore della suddetta Riserva naturale statale abbia mai espresso il parere di propria competenza sul progetto dell'opera autostradale.

Inoltre non risulta essere stato adeguatamente valutato l'impatto trasportistico della nuova struttura sul quadrante sud-ovest della città di Roma, tenendo presente che si tratterà di una struttura soggetta a pedaggio e quindi scarsamente utilizzabile dal traffico di rilievo urbano e che non è stata presa in considerazione alcuna forma di intermodalità con il trasporto su ferro.

A ciò si aggiunga che in continuità con il tratto autostradale in questione è in fase di avanzata progettazione un'ulteriore tratta autostradale rivolta a collegare il corridoio tirrenico con l'A1 Milano-Napoli, con svincolo previsto sulla Fiano-San Cesareo. L'ulteriore opera stradale in questione, per oltre 34 km di lunghezza, correrebbe parallela al Grande Raccordo Anulare, interessando, oltre a Roma Capitale, altri 12 Comuni della Provincia di Roma, con un costo ulteriore previsto di 1 miliardo e 660 milioni. L'impatto provocato da entrambi le opere autostradali sulle aree agricole e sulle pregiate produzioni agroalimentari di Roma e della sua Provincia appare devastante, con particolare riferimento al comprensorio di Decima-Malafede, di Fioranello, del Divino Amore e dei Castelli romani e alla zona di produzione del pecorino romano DOP e dei pregiati vini DOC e DOCG dell'area di Frascati.

### **Si chiede di sapere**

- Se i Ministri interrogati, per le proprie competenze, alla luce delle osservazioni che hanno condotto la Corte dei Conti a giudicare il provvedimento CIPE non conforme alla legge e soprattutto in considerazione dell'assenza di una puntuale e corretta individuazione delle risorse finanziarie idonee ad assicurare la copertura finanziaria delle tratte indicate, non ritengano opportuno attivarsi per garantire la coerenza e sostenibilità economica ed ambientale dei complessivi interventi infrastrutturali programmati sul territorio, considerando la possibilità di tornare ad una formulazione dell'opera fondata su un iter autorizzativo verificato che disponga della necessaria copertura finanziaria, che tenga conto della progettazione dell'ulteriore tratta autostradale di collegamento del corridoio tirrenico con l'A1 Milano-Napoli, e nel quale si considerino prioritarie e inderogabili le opere relative alla messa in sicurezza dell'attuale viabilità di collegamento tra Roma e Latina, l'intermodalità ed ogni altra forma di riduzione del traffico su gomma, nonché la tutela delle aree protette.
- Pur non volendo considerare le numerose e sostanziali possibili lacune nell'iter autorizzativo, se non ritenga necessario intervenire per evitare il grave ed irreparabile, impatto paesaggistico e ambientale che deriverebbe dalla realizzazione delle suddette opere autostradali, con particolare riferimento all'Agro Romano, ai siti di importanza comunitaria, alle aree naturali protette di rilievo nazionale e regionale direttamente coinvolte, anche tenuto conto del rischio che venga avviata una procedura comunitaria di infrazione ai sensi della direttiva Habitat 92/43/CEE, in relazione al pesante impatto previsto dal progetto dell'autostrada A12-Tor de Cenci sul Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "Sughereta di Castel di Decima";
- Se non ritengano opportuno, considerate le gravi carenze e incongruenze rilevate dalla Corte dei Conti, sospendere e revocare le procedure di approvazione e finanziamento delle tratte autostradali in questione anche in relazione agli impegni assunti dal Governo in materia di riduzione del

consumo di suolo, trattandosi in questo caso della distruzione di alcune migliaia di ettari di grande valore agricolo, paesaggistico e ambientale.

Dep. Federica Daga,

Dep. Samuele Segoni,

Dep. Mirko Busto,

Dep. Alberto Zolezzi,

Dep. Massimo Felice De Rosa,

Dep. Claudia Mannino,

Dep. Patrizia Terzoni

Dep. Cristian Iannuzzi