

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

La seduta comincia alle 14,15.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito.

(Così rimane stabilito).

Audizione del commissario straordinario delegato, avvocato Antonio Bargone, sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del commissario straordinario delegato, avvocato Antonio Bargone, sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia.

Do la parola all'avvocato Bargone, che ringrazio per la presenza.

ANTONIO BARGONE, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia.* Parliamo di un tratto autostradale che è stato assentito con una concessione del 1969 ma, per varie vicende, non si è potuto realizzare se non per un tratto minimo di 36 chilometri, da Livorno a Rosignano.

Nel luglio 2006 è stato pubblicato il progetto preliminare che aveva ottenuto la valutazione di impatto ambientale. L'11 marzo 2009 è stata firmata la bozza di convenzione unica tra la società concessionaria SAT e l'ANAS, la cui approvazione è ancora in corso e che, all'articolo 2, prevede la realizzazione del completamento del corridoio tirrenico tra Rosignano e Civitavecchia.

Tale convenzione sostituisce ad ogni effetto quella vigente del 7 ottobre 1999 che, peraltro, prevedeva, all'articolo 2, comma 3, la stipula di un atto aggiuntivo nel momento in cui si fossero realizzate le condizioni giuridiche e progettuali per la realizzazione dell'intero tratto.

Il contenuto della citata bozza di convenzione è ricognitivo per alcuni aspetti, pattizio e innovativo per altri, nel senso che, naturalmente, regola le fasi di progettazione e costruzione del completamento autostradale del tratto tra Rosignano e Civitavecchia e, al contempo, la gestione dell'intera autostrada da Livorno a Civitavecchia.

Il progetto preliminare dell'opera, finalizzata al completamento del corridoio tirrenico nel tratto tra Rosignano Marittima e Civitavecchia, è stato approvato dal CIPE con la delibera del 18 dicembre 2008, avendo ricevuto tutte le autorizzazioni dei soggetti che agiscono sul territorio, ossia i consigli comunali, i consigli provinciali e le due regioni (l'ultima è stata la regione Lazio, con la delibera di localizzazione, che ha consentito di arrivare alla delibera del CIPE del 18 dicembre 2008).

L'intervento avrà inizio nelle vicinanze dell'attuale svincolo di Rosignano e terminerà all'innesto della A12 Roma-Civitavecchia, realizzando, quindi, una continuità

autostradale con essa. Il tracciato sarà lungo circa 206 chilometri. I territori attraversati includono la regione Toscana, in gran parte, e il Lazio, soltanto per 36 chilometri; le province interessate sono Livorno, Pisa, Grosseto e Viterbo; molti infine — non li cito — sono i comuni. L'autostrada serve un bacino di abitanti pari a circa 4 milioni 200 mila comprensivi della provincia di Roma e della città di Livorno.

Per quanto riguarda la sezione autostradale, la larghezza complessiva dell'opera, composta da due carreggiate separate, sarà pari a 24 metri; le carreggiate saranno composte ciascuna da due corsie di marcia da 3,75 metri di larghezza e da corsie di emergenza di 3 metri di larghezza; nello spartitraffico, di larghezza pari a 3 metri, è prevista l'installazione di barriere tipo New Jersey.

Dal punto di vista dei costi, l'importo complessivo dell'opera autostradale, come previsto dalla delibera CIPE, è pari a 3 miliardi 556 milioni di euro, ai quali vanno sommate le spese ulteriori, relative agli interventi connessi, richiesti alla società concessionaria come opere compensative (non fanno parte della concessione, naturalmente, e non saranno gestite dalla SAT in qualità di concessionaria), ossia il lotto zero Maroccone-Chioma e la penetrazione al porto di Piombino della strada statale n. 398 (manca una bretella di congiunzione), per complessivi 231 milioni di euro. Il costo totale dell'opera è pari, dunque, a circa 3 miliardi 787 milioni.

Il 6 agosto 2009, l'ANAS ha approvato il progetto definitivo del Lotto 1 di quest'opera, ossia quello di circa 4 chilometri, dalla fine dell'attuale A12 Genova-Rosignano a San Pietro in Palazzi, per il quale è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ed è in corso la conferenza dei servizi per l'approvazione dell'intervento.

In seguito a un confronto molto serrato con il territorio, in particolare con i sindaci di Rosignano e Cecina, con la provincia di Livorno e con la regione Toscana, si è raggiunto un accordo sul progetto

definitivo, modificato e integrato secondo le indicazioni emerse dal territorio, che sarà presentato prossimamente all'approvazione del CIPE.

Formalmente, la conferenza dei servizi, con le prescrizioni frutto di questo accordo, si chiuderà il prossimo 23 novembre.

Per quanto riguarda il primo lotto, dunque, è in corso la progettazione esecutiva ed è previsto l'avvio dei lavori per metà dicembre. Tale segmento è un'anticipazione richiesta dal ministero perché — come sa chi frequenta quelle zone — necessaria a risolvere il grave problema di innesto tra l'autostrada e l'Aurelia, che provoca, soprattutto nei periodi estivi, lunghe code e gravissimi disagi.

C'è un'altra anticipazione prevista, poiché è in corso la progettazione definitiva di un tratto di circa dieci chilometri da Civitavecchia a Tarquinia, che risolve il problema del tratto stradale a unica carreggiata con due corsie che, naturalmente, provoca gravissime difficoltà, soprattutto all'imbocco tra l'ultimo tratto dell'autostrada e l'Aurelia.

Specifico che si tratta di situazioni *in progress*. In queste ore, lavorando abbastanza intensamente, si cerca di agire il più presto possibile. Probabilmente il primo tratto indicato sarà definitivo nel mese di febbraio, quindi possiamo pensare all'apertura dei cantieri di questo secondo tratto verso maggio o giugno del prossimo anno.

Nel frattempo, nelle more dell'approvazione della convenzione unica — so che esiste una volontà da parte del Governo di arrivare a tale convenzione anche attraverso una norma di legge, com'era già accaduto per le convenzioni di Aspi e altre — la concessionaria, insieme con l'ANAS e con il Ministero delle infrastrutture, ha dato il via alla progettazione definitiva dell'intero intervento (quindi è in corso la redazione del progetto definitivo del tratto di completamento), che si concluderà nel settembre 2010.

Parallelamente a questa attività di progettazione definitiva, sono in corso altre attività essenziali: l'aggiornamento degli

studi di traffico, l'impostazione di un sistema innovativo e tecnologicamente avanzato di controllo di gestione ed esazione, la predisposizione di una mappatura georeferenziata delle aree archeologiche e l'attivazione di un sistema di archeologia preventiva.

Questo intervento si chiama « Corridoio Tirrenico », ma potremmo anche pensare di dargli un altro nome, per esempio per valorizzare la tradizione dell'Aurelia; a questo, tuttavia, penseremo in un altro momento, magari dopo una consultazione. Esso, comunque, riveste una grandissima importanza, poiché mette in comunicazione diretta il nord e il sud-ovest dell'Europa con il Mezzogiorno dell'Italia e con gli Stati che si affacciano nella parte sud occidentale del Mediterraneo, e costituisce una delle principali direttrici plurimodali del Paese, inserita negli interventi previsti dalla rete TEN-T.

A questo si aggiungano importanti obiettivi di carattere regionale e locale, come il miglioramento dei collegamenti sull'asse tirrenico tra la Liguria, la Toscana (incentrata sul polo Pisa-Livorno) e le aree a forte valenza ambientale e turistica della Maremma e dell'alto Lazio.

I compiti assegnati a tale infrastruttura, come previsto anche nella convenzione, sono il miglioramento dei collegamenti nord-sud, con lo scopo di ridurre la congestione e l'inquinamento delle viabilità locali; i collegamenti nord-sud ai fini del servizio al traffico merci e passeggeri, di attraversamento, di origine e destinazione, nei principali nodi infrastrutturali (i porti di Livorno, Piombino, Civitavecchia e l'aeroporto di Pisa); il collegamento nord-sud tra gli insediamenti costieri, anche ai fini turistici, e tra i principali poli attrattori di traffico; il miglioramento dei collegamenti locali tramite l'adozione di un tracciato, la localizzazione degli svincoli e gli adeguamenti stradali locali. Tra i principali obiettivi vi sono la riduzione dell'incidentalità, il miglioramento della funzionalità trasportistica, la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti, il riequilibrio e l'integrazione intermodale tra

gomma, ferro e mare, nell'ottica di un quadro generale di politica intermodale dei trasporti.

In questo momento, è in atto un lavoro intenso per riuscire ad arrivare anche alla definizione del piano finanziario — da sottoporre al CIPE insieme al progetto definitivo, quando questo sarà pronto — per la realizzazione dell'opera che, comunque, rispetto ai costi medi standard delle autostrade, ha un costo abbastanza basso, tenuto conto che non ci sono grandi opere d'arte, né si devono attraversare zone di particolare rischio dal punto di vista geologico. Pertanto, si pensa che il piano finanziario abbia l'equilibrio giusto per consentire la realizzazione dell'opera, considerando che essa avviene in *project financing*.

Non c'è contributo pubblico, il che comporta evidenti conseguenze, per esempio per quanto riguarda i tempi della realizzazione complessiva. Per il completamento del primo tratto si prevedono 32 mesi, ma è ragionevole pensare che essi possano essere ridotti a circa due anni; lo stesso si può dire per il secondo tratto, Civitavecchia-Tarquinia. L'apertura al traffico dell'intero tratto è prevista, nella convenzione siglata con l'ANAS, nel 2016, tanto è vero che il termine della stessa è fissato per il 2046, ossia, secondo la legge, 30 anni dopo l'apertura al traffico. È presumibile, dunque, che il completamento dell'opera possa avvenire nel 2016, tuttavia si avranno dei tratti funzionali già nel corso di questi anni.

Ho disegnato un quadro complessivo, ma sono a disposizione per eventuali chiarimenti.

PRESIDENTE. Grazie. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ARMANDO DIONISI. Potremmo avere una copia della relazione che ha portato il commissario?

ANTONIO BARGONE, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione*

delle procedure relative alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia. Per la verità, questa è una scheda tecnica, ma se volete vi posso fare avere una relazione più approfondita.

ARMANDO DIONISI. È sufficiente la scheda tecnica.

PRESIDENTE. Bene, dispongo che sia posta in distribuzione.

RAFFAELLA MARIANI. Visto che l'avvocato Bargone è stato nominato Commissario per seguire l'avanzamento dei lavori di questa importante infrastruttura, vorrei capire quali sono i nodi, dal suo punto di vista, al di là della tempistica che ci ha indicato, e in che senso crede che sarà utile il ruolo del Commissario per accelerare — se questo, come credo, era lo spirito della legge — e facilitare alcune questioni rimaste aperte.

ANTONIO BARGONE, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia*. Quanto al ruolo del Commissario, lo sto già sperimentando, perché, tenuto conto della situazione relativa a quest'opera, sono la persona che ha ricevuto più sollecitazioni a intervenire subito. Ritengo che tale ruolo può essere effettivamente utile perché, come si dice nel decreto di nomina, il commissario può svolgere funzioni di coordinamento e di stimolo, che in effetti sono particolarmente importanti.

Come dicevo, ho sperimentato l'utilità del ruolo che ricopro, per esempio, nel convocare una conferenza dei servizi; mentre solitamente essa non si prepara mai con un'istruttoria, in qualità di commissario mi sono assunto l'incarico e la responsabilità di predisporla avviando un confronto serrato con i soggetti coinvolti che rappresentano il territorio, raccogliendone le esigenze e cercando di metterle a confronto con i progettisti, in modo da poter arrivare ad un consenso partecipato rispetto all'opera.

In questo caso, infatti, la progettazione è stata realizzata dal territorio e continueremo così; anche per il tratto successivo, per esempio, è attualmente in corso il confronto con il sindaco di Tarquinia, con il presidente della provincia di Viterbo e via dicendo, ma lo stesso accadrà per tutti gli altri.

È evidente che mettere insieme i rappresentanti del territorio, l'ANAS, la società concessionaria e i ministeri interessati (delle infrastrutture, dell'ambiente e dei beni culturali) in assenza di un commissario — o comunque di un soggetto preposto — che se ne occupi è operazione molto difficile, perché chiaramente ognuno ha i propri compiti da svolgere.

Forse non sarà necessario, ma penso che sia importante anche poter attivare i poteri sostitutivi del commissario in caso di inerzia, non certo per forzare le volontà del territorio — questo non è assolutamente previsto dal decreto e comunque non lo faremmo — ma, per esempio, qualora si superino senza alcuna ragione dei termini o si aspetti un parere che non arriva, naturalmente tenendo conto delle opinioni che possono derivare da quei soggetti.

Tale è il ruolo del commissario, che può rivelarsi, a mio parere, utile e fruttuoso per accelerare le procedure. Intanto, si tratta di vigilare sulla procedura, ruolo non da poco perché spesso è abbandonata a se stessa e nessuno conosce la reale situazione. Per esempio, non si sa se il giudizio di ottemperanza del Ministero dell'ambiente arriva oppure no, quindi è necessario che qualcuno che si informi e così via.

Sto rappresentando questo ruolo in maniera abbastanza banale, tuttavia chi sa come funzionano le cose in Italia si rende conto che questo è particolarmente importante e utile, oltre che molto incisivo.

SERGIO MICHELE PIFFARI. Non vorrei entrare nel merito della stranezza per cui in Italia i ministeri vengono spaccettati da qualche Governo e nuovamente riaccorpati da qualche altro, ci sono strut-

ture, come il Provveditorato alle opere pubbliche, che dovrebbero attivarsi per la vigilanza sulle procedure per la realizzazione delle infrastrutture, ma di fatto abbiamo bisogno di nominare commissari straordinari.

Innanzitutto, chiedo se è possibile un raccordo, magari a scadenza stabilita, per esempio ogni due mesi, per fare il punto sulla situazione e per capire se effettivamente le procedure proseguono senza intoppi, in modo che anche la Commissione possa intervenire, vista l'importanza di queste opere.

Sarebbe utile anche solo sapere, ad esempio, che la conferenza di servizi, in questo caso limitata ad un lotto funzionale, procede e, una volta definito e approvato il progetto esecutivo (si è detto entro il 2010), capire se vi sono altri intoppi e se, magari, si rischia di arrivare al CIPE con qualche complicazione.

Credo che l'impegno di uno scambio reciproco di informazioni — se non ogni mese, ogni due o tre mesi — possa sicuramente stimolare e aiutare il compimento dell'opera.

Vorrei chiedere, inoltre, se è possibile sapere come è composto oggi l'azionariato della società concessionaria. Inoltre, chiedo se, dal punto di vista del Commissario, i tempi di realizzazione dell'opera sono comprimibili e, quindi, per esempio, anziché il 2016 possiamo porci degli obiettivi più ravvicinati, magari anche solo di un anno o sei mesi. Dobbiamo compiere tutti uno sforzo, infatti, affinché il prima possibile queste opere siano a disposizione del territorio.

È vero che al CIPE deve andare il progetto definitivo, quindi la validazione del piano economico-finanziario, però mi sembra che, almeno per il progetto preliminare, e dunque i 3,87 miliardi di euro preventivati abbiano già una validazione, dal punto di vista del quadro economico, quindi che ci sia una copertura finanziaria garantita.

Trattandosi di *project financing*, vorrei sapere se, dal punto di vista della società concessionaria, ad oggi ci sono problemi, magari da parte del sistema bancario o

dell'azionariato della società, a coprire la quota di finanziamento — il 100 per cento, mi pare — a carico dei privati.

Infine, poiché nei prossimi giorni, con ogni probabilità, andremo ad approvare, nell'ambito dell'esame del decreto-legge « salva infrazioni », una modifica di alcune disposizioni in materia di infrastrutture autostradali di impianto federalista, in forza della quale non sarà più possibile prevedere compensazioni territoriali anche attraverso la gestione delle tariffe, vendendo tale gestione ormai trasferita per intero sotto il controllo del ministero, direttamente attraverso ANAS, mi chiedo se, anche con riferimento all'infrastruttura in questione, si sono valutate le possibili implicazioni.

ANTONIO BARGONE, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia*. Per quanto riguarda l'azionariato, la società concessionaria SAT è una controllata della società ASPI che detiene il 94 per cento del suo pacchetto azionario, mentre il 5,6 per cento è della società SALT del gruppo Gavio e la quota restante è del territorio — si va, ad esempio, dallo 0,3 per cento della Cassa di risparmio di Lucca, Pisa e Livorno a quote ancora minori, complessivamente intorno allo 0,1 per cento, delle Camere di commercio di Grosseto e Viterbo, della Cassa di risparmio di Viterbo e delle amministrazioni provinciali di Grosseto e di Viterbo.

SERGIO MICHELE PIFFARI. La quota totale pubblica è dunque dello 0,1 per cento?

ANTONIO BARGONE, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia*. Sì, è di poco meno dello 0,1 per cento. Relativamente ai tempi, per scaramanzia non ho parlato di termini inferiori al 2016, però si intuisce che, anticipando alcuni lotti, si possano comprimere anche i tempi complessivi di realizzazione dell'opera.

La convenzione, naturalmente, quando è stata stipulata, nel marzo 2009, aveva di fronte a sé uno scenario ancora privo di riferimenti concreti. Mano a mano che siamo andati avanti, però, si è arrivati a stringere i tempi, sia dal punto di vista della progettazione sia da quello del consenso da parte del territorio, sia, infine, dal punto di vista della convergenza delle volontà politiche. Infatti, è evidente — non devo dirlo a voi — che per realizzare un'opera occorre una convergenza molto forte di volontà politiche. Oggi questa convergenza è stata raggiunta e questo, chiaramente, fa sì che le procedure, per quanto farraginose, diventano più celeri. I tempi, pertanto, sono comprimibili; non so se sarà effettivamente così, ma il commissario è impegnato al riguardo.

Per quanto riguarda il finanziamento, fino ad adesso non si sono avute criticità. In proposito, c'è un impegno da parte della società SAT, ma soprattutto della controllante ASPI. Un *advisor* finanziario, inoltre, ha seguito finora tutti i nostri lavori e la progettazione stessa. Peraltro, per rispondere a una domanda non posta, devo dire che si devono realizzare, tra l'altro, delle opere compensative, richieste dal territorio. Sul primo lotto, per esempio, è prevista la messa in sicurezza della viabilità alternativa, la realizzazione di rotatorie, di piste ciclabili e quant'altro.

Tutta la procedura, anche per la parte relativa alla realizzazione di opere compensative, viene seguita dall'*advisor* finanziario, perché naturalmente anche questo incide sui costi. Devo dire, comunque, che le richieste provenienti dal territorio fino ad ora non hanno portato a un aumento dei costi complessivi. Sia la regione Lazio, che ha indicato delle soluzioni convertite poi in prescrizioni del CIPE con la delibera di localizzazione, sia i rappresentanti del territorio della provincia di Livorno, infatti, ci hanno chiesto di spostarci di più sulla variante Aurelia, occupando meno aree al di fuori del territorio già interessato dalla viabilità, quindi con un costo

inferiore, sebbene solo virtualmente perché, ovviamente, si chiedono anche delle opere compensative.

Questo, comunque, è positivo, poiché consente di realizzare l'opera, di tener conto delle esigenze del territorio, quindi di ottenerne il consenso, e di non aumentare i costi.

Se tale equilibrio virtuoso prosegue, come io credo — abbiamo già cominciato a parlare con tutti i sindaci e i presidenti di provincia — ritengo che non ci saranno problemi dal punto di vista del finanziamento e che si possa pensare a un costo anche inferiore a quanto previsto dal piano finanziario approvato dal CIPE nel dicembre scorso.

ROBERTO TORTOLI. Volevo sapere, visto che in gran parte si va sul tracciato della variante Aurelia, quali saranno, dal suo punto di vista, i tratti particolarmente delicati per il traffico. Si tratta, infatti, di una arteria stradale che, soprattutto nel periodo estivo, subisce una pressione di traffico notevole ed è facile immaginare a quali disagi si andrà incontro se i lavori di realizzazione dell'opera si eseguiranno in molti tratti sul tracciato attuale.

ANTONIO BARGONE, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia*. Le possibili soluzioni tecniche — me le hanno insegnate, sono ingegnere « onorario » — sono o la preventiva realizzazione della complanare, per poi orientare il traffico su di essa mentre si costruisce l'autostrada, oppure la creazione di un'ulteriore carreggiata, in modo da mantenere il traffico sulla vecchia per la prima parte dei lavori e poi spostarlo sulla nuova al fine di realizzare la successiva fase.

Il progetto, per come è pensato, consente di procedere alla realizzazione dell'opera, mantenendo il traffico almeno allo stato attuale, sino a quando naturalmente non sarà completata l'infrastruttura.

PRESIDENTE. Non avendo altre richieste di intervento, ringrazio l'avvocato Bargone per la presenza e rinnovo l'invito ad aggiornarci quando ci saranno novità importanti.

ANTONIO BARGONE, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia*. Poiché prevediamo l'apertura del primo cantiere a metà dicembre, già a gennaio potremo fare il punto della situazione.

PRESIDENTE. Grazie. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 21 dicembre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

