



MOZIONE PER CHIEDERE UNA VERIFICA SUI LAVORI CONNESSI ALLA TERZA CORSIA AUTOSTRADALE SUL NOSTRO TERRITORIO E UNA ACCELERAZIONE DEI TEMPI DI COMPLETAMENTO DELLE OPERE DI COMPENSAZIONE

Proposta dal Gruppo Consiliare Sinistra Per Calenzano – Per la Mia Città

Premesso che sono passati ormai oltre dieci anni dall'inizio dei lavori per il lotto 0 della terza corsia autostradale nel tratto Barberino – Firenze Nord che interessa per circa 18 chilometri il territorio di Calenzano e oggi, anche in considerazione della eventualità di una revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia, si rende necessaria e opportuna una verifica sullo stato di avanzamento dei lavori e sulle problematiche che potrebbero crearsi nel completamento delle opere qualora tale circostanza dovesse verificarsi;

Ricordato che nell'ambito della procedura di VIA del 2007 e nella successiva conferenza dei servizi al Ministero delle infrastrutture erano state previste una serie di opere di mitigazione ambientale e di miglioramento della viabilità provinciale e locale; in particolare erano prescritte a carico del concessionario:

- la realizzazione del Parco delle Carpu gnane
- l'ampliamento della rete delle piste ciclabili (pista ciclabile Calenzano-Carraia-Serrone, pista ciclabile Colle – Tre Ponti lungo il torrente Chiosina)
- la realizzazione del By Pass di Carraia
- la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Marina in località Carraia
- la realizzazione di parchi e aree verdi (Madonna del Facchino, Colle di Sotto, San Donato)
- la realizzazione della tangenziale ovest: nuova strada di collegamento Via Giusti – Via Salvanti e Galleria urbana del Colle; questi due interventi consentono di creare un collegamento diretto tra via Dante Alighieri e la via Barberinese con il vantaggio di allontanare dal centro cittadino il traffico di attraversamento
- l'adeguamento del sovrappasso di Via Giusti
- l'adeguamento del sovrappasso di Via Poliziano
- la riqualificazione di strade di interesse provinciale:
 - la realizzazione di un sistema di rotatorie sulla via Barberinese in prossimità della Chiusa;
 - l'adeguamento dei tornanti nei tratti più ripidi nella zona delle Croci;
 - la riqualificazione della strada provinciale per Legri
- la riqualificazione di alcune viabilità di interesse locale: Via Baldanzese, Via di San Donato, Via Salvanti ecc
- la realizzazione di collettore fognario per il convogliamento delle acque meteoriche dell'autostrada e di Settimello nel Canale di Cinta Occidentale

Considerato che la conclusione delle opere autostradali, inizialmente prevista per il 2017, si sta progressivamente spostando avanti nel tempo, come attestato dall'assessore regionale Ceccarelli, che nel novembre scorso ha affermato che l'opera non sarà pronta prima della fine del 2021;

Considerato altresì che a fronte di tale previsione per i lavori propriamente autostradali si registra un ancora più marcato ritardo nella realizzazione delle opere di mitigazione ambientale, che nella



maggior parte dei casi non solo non sono state realizzate, ma dopo dieci anni, non sono nemmeno state oggetto di contrattualizzazione;

Evidenziato che, ad oggi, solo una parte delle opere di compensazione ambientale connesse alla realizzazione della terza corsia sono state realizzate: gli interventi di adeguamento della viabilità provinciale SP8 (by pass di Carraia e rettifica curve in località Le Croci, rotoatorie alla Chiusa) e comunale (collegamento via Giusti - Via Salvanti, rifacimento cavalcavia di via Giusti e Via Poliziano, realizzazione del sotto attraversamento autostradale fra via del Colle e via Petrarca), mentre deve ancora essere aperta al traffico la nuova galleria urbana del Colle e devono ancora essere completate e consegnate le aree verdi adiacenti all'autostrada in via del Colle e in via dei Tessitori, nonché il percorso pedonale di accesso all'acquedotto romano in località La Chiusa, realizzato da tempo e inspiegabilmente abbandonato all'incuria e alle erbacce;

Considerato che le altre rilevanti opere di compensazione connesse alla terza corsia sono in forte ritardo sulla tabella di marcia, prima fra tutte il Parco delle Carpugnane, che con i suoi 40 ettari di estensione, doveva rappresentare il più rilevante intervento di riequilibrio e compensazione ambientale nel cuore urbano di Calenzano, opera che poteva essere realizzata a lotti funzionali sulle aree già espropriate non interessate dal cantiere, ma che è rimasta come in sospeso, dopo l'esproprio dei terreni e l'inutile violenza di un prematuro espianto degli olivi, ostaggio di una cantierizzazione che pur insistendo su una porzione di terreno relativamente ridotta, ha creato non pochi disagi ai cittadini di via Monti, essendo diventata ormai da molti anni un polveroso stoccaggio a cielo aperto di terre e rocce da scavo che attendono di essere ricollocate nella realizzazione dei rilevati per la terza corsia autostradale sull'A11, con grandi vantaggi economici per Autostrade senza alcuna accortezza per attenuare i disagi e nessuna certezza sui tempi per la definitiva sistemazione dell'area; opera – il Parco delle Carpugnane - su cui solo nella primavera scorsa è stata raggiunta un'intesa fra Comune e Autostrade sullo schema di convenzione, ma non ancora oggetto di contrattualizzazione in quanto in attesa di approvazione da parte di ANAS e Ministro delle Infrastrutture; o come le piste ciclabili previste, quella nel tratto Serrone-Carraia-Calenzano lungo la SP8 - di cui sappiamo essere in corso la progettazione - e quella da Via del Colle alla Località Tre Ponti lungo il torrente Chiosina, che - dieci anni dopo l'avvio dei lavori autostradali - non sono state ancora oggetto di convenzionamento; o come la realizzazione del nuovo ponte di Carraia, stralciato dal progetto del bypass ma ribadito in più occasioni da parte dell'Amministrazione come opera da realizzarsi sempre a carico di Autostrade al fianco del ponte esistente; impegno di cui non si trova traccia in alcun atto pattizio o amministrativo;

Sottolineato altresì che su alcune delle opere di compensazione a suo tempo progettate, sono stati apportati rilevanti cambiamenti con risparmi significativi per il concessionario autostradale e con soluzioni progettuali fortemente discutibili, come ad esempio sul by pass di Carraia, dove è stato peggiorato la funzionalità e la sicurezza dell'accesso a sud della frazione, o come lo stralcio del tratto artificiale della galleria urbana del Colle che prevedeva la messa a dimora di una barriera di vegetazione come quella preesistente al fine di garantire una adeguata schermatura dell'autostrada, che oggi invece si presenta come una grande muraglia in cemento armato che si staglia sopra la zona industriale, con forte impatto paesaggistico sulle colline storiche di Calenzano e San Donato;

Considerato che, in seguito al crollo del ponte Morandi a Genova e al ripetersi di episodi di incuria nella manutenzione di viadotti e galleria in alcuni tratti autostradali, è ormai in fase avanzata la procedura di verifica voluta dal governo che potrebbe portare ad una revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia (ASPI);



Considerato che, per le modalità in cui si è concretamente esplicata in questi anni, la suddetta concessione si è rivelata un ottimo affare per ASPI, che dal 2006 ad oggi, secondo l'ANSA, ha distribuito dividendi ai propri azionisti – in particolare ad Atlantia, la holding controllante all'88% - per oltre 9 miliardi di euro; profitti alle stelle anche grazie ad un progressivo rincaro di circa il 30% dei pedaggi autostradali, a fronte di una tendenza alla riduzione del volume degli investimenti annuali;

Valutato che a farne le spese sono stati i cittadini utenti della rete autostradale che si sono trovati a pagare una tariffa sempre più elevata per l'accesso ad infrastrutture che, senza un adeguato programma di manutenzione straordinaria, nel tempo si sono degradate (soprattutto viadotti e gallerie), con pericoli per la sicurezza e l'incolumità degli utenti;

Considerato che il piano degli investimenti sulla rete autostradale di ben 21 miliardi di euro annunciato da ASPI, ha visto un continuo slittamento nel tempo degli interventi programmati, con evidente beneficio per il concessionario, che nel frattempo ha continuato ad incassare i pedaggi;

Sottolineato come le responsabilità per questa inadeguata gestione delle principali infrastrutture autostradali - al di là di quelle giudiziarie per il crollo del ponte Morandi che saranno accertate dalla magistratura - sono da attribuirsi sicuramente alla concessionaria che non ha assolto con tempestività e diligenza agli obblighi contrattuali di garantire una corretta e tempestiva manutenzione delle tratte in concessione;

Ritenuto tuttavia che siano da rimarcare anche le responsabilità di coloro - da ANAS e al Ministero delle Infrastrutture - che avevano il compito di verificare e controllare l'operato della concessionaria e che non l'hanno fatto o l'hanno fatto in modo inadeguato, che hanno al contempo consentito il generoso aumento delle tariffe, con evidenti responsabilità politiche dei governi che si sono succeduti dalla stipula della concessione ad oggi;

Evidenziato come questa vicenda delle concessioni autostradali dimostri che la logica intrinseca del profitto nella gestione di servizi ed opere di così rilevante interesse pubblico, senza adeguati contrappesi ed efficaci controlli, tenda a far prevalere l'aumento degli utili rispetto all'assolvimento degli obblighi, il rinvio degli investimenti rispetto al corretto e puntuale sviluppo dei programmi di manutenzione e potenziamento della rete;

Valutato altresì il grande spessore del patrimonio umano e professionale di coloro che lavorano in ASPI, una struttura operativa che non può essere facilmente sostituita dall'oggi al domani nella gestione di una così rilevante e complessa funzione strategica come il sistema autostradale e le possibili ricadute negative che una interruzione traumatica potrebbe comportare per la sicurezza della circolazione e per i livelli occupazionali;

Ritenuto che anche da questa complessa vicenda delle concessioni autostradali, con i suoi risvolti anche drammatici, si debba trarre insegnamento per individuare, in un confronto anche aspro con il concessionario come quello in corso, una soluzione condivisa che, passate le sbornie di esaltazione delle privatizzazioni, consenta di recuperare un ruolo di primo piano allo Stato, con un potenziamento delle funzioni di verifica e controllo, ma anche di presenza diretta nella gestione, verso una auspicabile prospettiva di ripubblicizzazione nella gestione delle infrastrutture nevralgiche del Paese.

Valutato infine indispensabile un rafforzamento, anche in ambito locale della interlocuzione, dialettica e se necessario anche conflittuale, utilizzando tutti gli strumenti a disposizione dell'Amministrazione, affinché si definiscano con maggiore certezza tempi e modalità di



conduzione e completamento delle opere, soprattutto quelle che hanno una ricaduta più diretta sull'ambiente e sulla cittadinanza;

IL CONSIGLIO COMUNALE DI CALENZANO

ESPRIME forte preoccupazione per i ritardi nello stato di avanzamento dei lavori della terza corsia nel tratto Barberino - Firenze Nord, in particolar modo per il completamento delle opere di mitigazione ambientale;

ESPRIME preoccupazione per lo stato di incertezza che pende come una spada di Damocle sul completamento delle opere nel caso si sostanziasse la revoca delle concessioni autostradali;

AUSPICA che il braccio di ferro in corso fra ASPI e governo si risolva in una soluzione condivisa che eviti rotture traumatiche, scongiuri prospettive di crisi aziendali e problematiche occupazionali, ed accompagni il nostro Paese verso una prospettiva di ripubblicizzazione dei servizi di rilevante interesse pubblico e delle infrastrutture strategiche, anche valutando l'eventualità di un reingresso di capitale pubblico nella compagine della concessionaria, di un accorciamento dei termini di scadenza della concessione, di un calmieramento delle tariffe e con la individuazione di uno stringente programma di manutenzioni straordinarie su cui investire risorse ingenti e certe

Impegna il Sindaco e la Giunta Municipale;

- ad effettuare una verifica approfondita in una apposita sessione del Consiglio Comunale, preceduta da una o più sedute istruttorie della competente commissione consiliare e da un sopralluogo sui cantieri, invitando a riferire e a confrontarsi sullo stato di attuazione delle opere sia l'Assessore Regionale che una rappresentanza del concessionario;
- a richiedere la convocazione del Comitato di Vigilanza sulla realizzazione della terza corsia;
- a richiedere un incontro al Ministero delle Infrastrutture.

Impegna il Presidente del Consiglio Comunale

A dare massima diffusione della presente Mozione alla cittadinanza, alle associazioni, e ad inoltrarlo:

- Al Presidente della Repubblica
- Al Presidente del Consiglio dei Ministri
- Al Ministro dell'Ambiente
- Al Ministro delle Infrastrutture
- Ai Presidenti di Camera e Senato
- Ai Gruppi Parlamentari
- Al Presidente della Regione Toscana
- Al Presidente del Consiglio Regionale
- All'Assessore Regionale alle Infrastrutture
- Ai Gruppi Consiliari Regionali
- Al Presidente della Città Metropolitana di Firenze
- Ai Sindaci della Città Metropolitana di Firenze