CIRCOLO LEGAMBIENTE DORA BALTEA

Pagheremo tutti per fare un favore a Ossola e company?

Facciamo chiarezza sulla sopraelevazione della A5 e sulla liberalizzazione della tratta Scarmagno – Quincinetto – Albiano

Ancora una volta esprimiamo il nostro punto di vista sulla questione dell'autostrada che attraversa il nostro territorio. Punto di vista che smentisce le affermazioni del presidente della concessionaria autostradale Ativa, Giovanni Ossola, che è stato particolarmente presente nelle scorse settimane sugli organi di informazione locali per perorare la causa della sopraelevazione dell'A5 e per opporsi alla proposta di liberalizzazione della tratta Scarmagno – Quincinetto – Albiano, tornata al dibattito per l'ennesima volta in questi giorni, ma che ricordiamo era stata avanzata più volte negli anni scorsi da più parti, compresi noi di Legambiente di Ivrea.

Crediamo utile e opportuno cercare di fare chiarezza sulle posizioni in campo.

Prima di tutto ribadiamo che la sopraelevazione nel tratto tra Pavone e Lessolo non è affatto un obbligo o una prescrizione del Piano Stralcio del PAI: l'unica prescrizione riguardava il tratto interessato alla realizzazione del viadotto Marchetti, in corso d'opera. Più in dettaglio, l'Autorità di Bacino del Fiume Po indicava, tra gli interventi di sistemazione del nodo idraulico di Ivrea, quello relativo alla *"autostrada Torino-Aosta (in corrispondenza dell'incile) al fine di rendere il rilevato trasparente e non tracimabile"*.

È cosa ben diversa da sopraelevare il tracciato per quasi 10 chilometri e potrebbe essere realizzato con un intervento ben più limitato in corrispondenza dell'incile a Fiorano.

Ossola dunque insiste nell'equivoco al solo scopo di giustificare il baratto che propone al governo: la proroga della concessione in cambio della realizzazione del costosissimo intervento.

In secondo luogo, va evidenziato che la pretesa "messa in sicurezza" dell'A5 servirebbe ad evitare di chiudere l'autostrada come si fece nel 2000. La domanda legittima che ci si deve porre è che tali esondazioni hanno finora avuto una frequenza bicentenaria. Se anche la mutazione del clima accorciasse questa periodicità a ogni 50-20 anni, questo rischio, cioè la chiusura per 24 o 48 ore dell'autostrada una volta ogni due o 5 decenni, motiva la spesa di 300 milioni pagati dalle tariffe autostradali e l'impatto territoriale negativo? Nessuno può sostenerlo, neppure Ossola!

In terzo luogo, Ossola non ha alcuna autorità per pronunciarsi sulla liberalizzazione da più parti invocata. Non è il concessionario che decide queste cose, bensì il Ministero dei Trasporti che, in occasione del rinnovo della concessione, può stabilire questa ed altre clausole.

Ricordiamo che esperienze simili sono numerose in Italia, che la stessa Tangenziale di Torino, gestita da Ativa, venne liberalizzata dopo un iniziale pagamento a barriere, che analogamente si è fatto più recentemente quando il casello di Chivasso venne spostato a Rondissone.

La vera questione, dunque, è il rinnovo della concessione che l'Unione Europea vuole che venga messa a gara e che trova l'ostacolo della potente lobby dei concessionari italiani, uniti nella lotta per difendere i loro lauti guadagni.

Tra i numerosi aspetti negativi del decreto cosiddetto "Sblocca Italia", duramente contestato da Legambiente, c'è anche un articolo (art. 5) che ripropone la proroga - nella legge si usa l'eufemismo *"modifiche del rapporto concessorio in essere"* - in cambio *di "interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico ed ambientale delle infrastrutture autostradali nazionali"*.

Sembra scritto apposta per Ativa, ma in realtà riguarda un po' tutte le società concessionarie.

Bontà sua, il comma 4bis dello stesso articolo, introdotto da un emendamento approvato in corso della conversione in legge del decreto governativo, stabilisce che *"L'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo è subordinata al rilascio del preventivo assenso da parte dei competenti organi dell'Unione europea."*

Proprio mentre avveniva la conversione del decreto, infatti, la Commissione europea apriva una **pre-procedura di infrazione**, sostenendo che queste proroghe violano il diritto europeo sui contratti pubblici.

Insomma, per fare un favore a Ossola e company rischiamo, tutti quanti, di farci appioppare l'ennesima multa (vedi quella recente relativa al trattamento dei rifiuti) dall'Unione europea: multa che, ancor più dei pedaggi autostradali, pagheremmo tutti noi italiani.

Circolo Legambiente Dora Baltea