



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO
STORICO ARTISTICO
E NATURALE DELLA NAZIONE

www.italianostra.org

SEZIONE DI ANCONA
“Vincenzo Pirani”

CONSIDERAZIONI SULL'USCITA AD OVEST

La città di Ancona risulta essere una tra le città molto inquinate d'Italia per i PM 10 e tale privilegio deriva in buona parte dal traffico, ivi compresi i TIR ed autovetture da e per il porto di Ancona; i dati 2012 dell'Autorità Portuale parlano di 140.000 TIR e di 500 mila automobili. Un traffico intenso che ammorbida l'aria ed i polmoni degli anconetani e che ha provocato negli ultimi anni sforamenti continui di PM 10 nella centralina presente nel porto. Nel 2012 ad Ancona vi sono stati sforamenti oltre la norma per la centralina del Porto in ben 84 giorni ed in quella di Torrette in ben 75 giorni (Comunicato stampa Legambiente Marche del 17 gennaio 2013, “Mal'aria di città 2013”).

Dall'inizio del 2013 la Giunta della Regione Marche (delibera n. 25 del 21/01/2013) ha ridotto al silenzio entrambe le centraline, tagliando alle provincie i fondi per la loro gestione e lasciando attiva solo quella collocata all'interno del Parco della Cittadella che dovrebbe segnalare la qualità dell'aria cittadina. Ridicolo e pericoloso per la salute pubblica. A tal proposito si ricorda che la rivista Neurology il 10 luglio 2013 ha pubblicato lo studio ESCAPE che ha riguardato oltre 300.000 cittadini europei e che ha dimostrato come il particolato presente nell'area (PM 10 e 2,5) provochi tumori polmonari.

Una battaglia che i cittadini stanno sostenendo nella nostra regione è anche quella del consumo zero di territorio, tanto è vero che nelle Marche, prima in Italia, è stata presentata una proposta di legge di iniziativa popolare per una nuova normativa sulla gestione del territorio. Italia Nostra condusse una battaglia vittoriosa già negli anni '80 contro la realizzazione di un asse attrezzato che, con un lungo viadotto, avrebbe sorvolato la città dal porto fino a valle Miano spargendo inquinamento a piene mani sulla seconda Ancona. Purtroppo nei 30 anni successivi le amministrazioni che si sono succedute non sono riuscite a trovare soluzioni convincenti.

In queste ultime settimane si è tornato a parlare del prossimo inizio della realizzazione della cosiddetta “uscita ad ovest” che dovrebbe collegare il porto con la autostrada A14 a Casine di Paterno dove verrebbe aperto un nuovo casello autostradale. Questa nuova tratta autostradale verrebbe realizzata in project financing (finanza di progetto) da un consorzio di imprese con capitali privati per un costo di circa 480 milioni di euro grazie ad una concessione della durata di 36 anni. La strada nel progetto di massima

sarebbe di quattro corsie e sarebbe lunga 10,7 chilometri con quattro chilometri di gallerie, oltre 1,5 km di viadotti, una bretella, quattro svincoli e 7 anni di lavori fino al 2020.

Il guadagno del concessionario avverrebbe con l'imposizione di pedaggi fino al 2056! E per permettere il rientro dai costi dovrebbero circolarvi addirittura 12 milioni di veicoli all'anno per i prossimi 36 anni di fronte agli attuali 640 mila l'anno!!

Ora la domanda che ci si pone è se sia questa l'unica soluzione per sperare in uno sviluppo della economia portuale, poiché essa provocherebbe danni certi alla salute dei cittadini e la cementificazione di una ulteriore porzione di territorio agricolo.

Per quale motivo, in concomitanza con lo svolgimento della “mobility week” per una mobilità dolce, la città di Ancona dovrebbe accettare che l'inquinamento cittadino aumenti nei prossimi anni, a causa di un flusso continuo di veicoli su gomma che entrerebbero in città per la nuova strada ad ovest? Questa soluzione sarebbe inoltre ostativa per decenni alla ricerca di forme alternative di trasporto per e dal porto di Ancona.

In questo quadro, già prima delle recenti elezioni amministrative, Italia Nostra Onlus nel documento “LA CITTA' DEI CITTADINI” affermava che il miglioramento della qualità della vita, che deve essere l'obiettivo dei nostri amministratori, “richiede il divieto di entrata al porto dei TIR e dei veicoli euro 0 promuovendo il dirottamento di una quota importante del trasporto merci sul vettore ferroviario, con pieno utilizzo del centro intermodale di Jesi; in tale ottica **non ha senso realizzare la impattante e costosa uscita ad Ovest**”.

La soluzione infatti, a nostro parere, è quella di potenziare al massimo la infrastruttura ferroviaria trasferendo su ferro la gran parte possibile del traffico su gomma, in particolare gli inquinantissimi TIR.

In Svizzera già oggi il 64% del traffico merci in transito viene trasferito su ferrovia (dati dell'Ufficio Federale dei Trasporti UFT 2012). Perché da noi il centro intermodale di Jesi, per il quale sono stati spesi tanti milioni di euro e sacrificati tanti ettari di terreno fertile, ancora balbetta con un solo treno settimanale dal Nord Italia per il porto dorico?

Vi sono quindi, a nostro parere, motivi di salute pubblica e di salvaguardia del territorio per ripensare la realizzazione di questo progetto che provocherebbe, tra l'altro, una ulteriore cementificazione anche nella frazione di Casine di Paterno, presso la Selva di Gallignano, dove da tempo si dice che siano in atto manovre speculative sui terreni.

Ma vi sono anche motivi economici derivanti proprio dall'assenza di un quadro economico convincente, in una situazione di riduzione dei traffici con i paesi mediterranei e di crisi del credito che riguarda anche le aziende edili. Il 5 marzo u.s. fu il segretario di uno dei partiti di maggioranza ad affermare che “*è chiaro a tutti che la crisi finanziaria e del credito rende attualmente non sostenibile il progetto dell'uscita ad Ovest attraverso la finanza di progetto*”. Chi garantisce che non ci si troverà di fronte ad un'altra incompiuta? Ancona ha già avuto storie di lavori di interesse pubblico affidati in concessione e siamo convinti che non vorrà ripetere l'esperienza che sta costando un miliardo e mezzo di euro di risarcimento danni in favore dell'ex concessionario.

Già nel novembre del 2000 peraltro uno studio economico (“Il Porto di Ancona, prospettive di sviluppo e vincoli territoriali” a cura del prof. Paolo Pettenati, Università di Ancona) affermava che “*molto consistenti sono i benefici per le compagnie armatoriali, le*

imprese di trasporto, le località di origine e destinazione delle merci, quasi tutte non italiane. Nel confronto con questi soggetti appaiono in effetti esigui i benefici netti per la città di Ancona e il suo hinterland, specie se si considerano i costi sociali sostenuti dalla comunità locale". Rispetto a quando fu effettuata la scelta dell'uscita ad ovest sono cambiate le condizioni economiche internazionali e la sensibilità dei cittadini alla tutela della salute e dell'ambiente, della propria città. La manifestazione dei "pesci" del 1 settembre è stata la conferma della volontà dei cittadini di riappropriarsi del porto cittadino.

Italia Nostra Onlus Ancona si appella pertanto al buon senso ed all'intelligenza degli amministratori per ripensare una scelta che, se attuata, porterà soltanto danni certi a questa ormai degradata città per raggiungere benefici incerti e ben che vada esigui.

E' lecito attendersi pertanto che la politica e gli amministratori se ne accorgano, riflettendo attentamente su queste forti criticità che riguardano il progetto dell'uscita ad ovest.

La città che vogliamo non è quella inquinata ed invasiva che l'uscita ad ovest lascia presagire.

Ancona, 6 settembre 2013

IL CONSIGLIO DIRETTIVO