

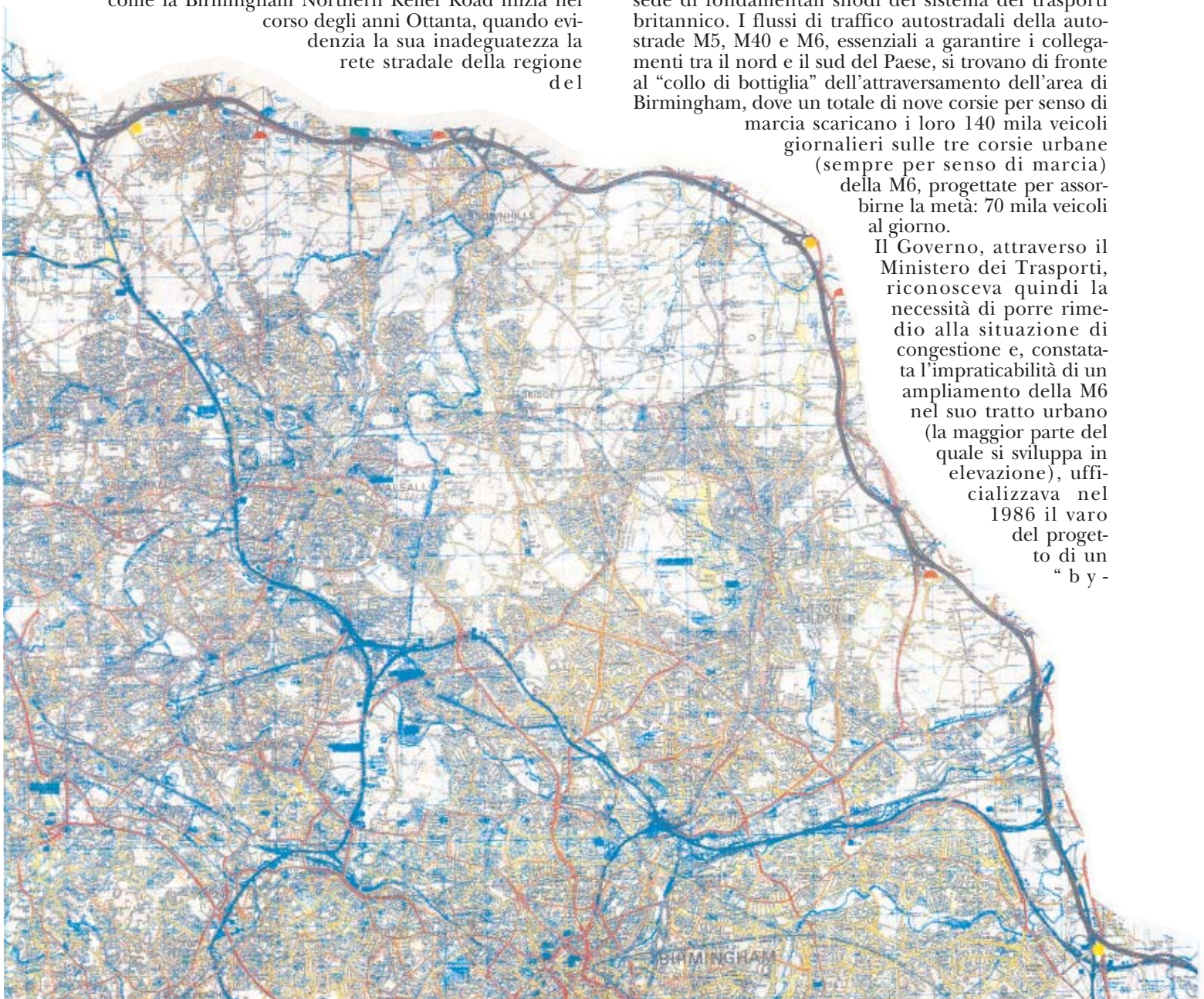
LA TANGENZIALE DI BIRMINGHAM

Il "by-pass" autostradale dell'area di Birmingham rappresenta la prima arteria autostradale a pedaggio del Regno Unito e il punto di partenza più significativo di un processo di coinvolgimento del settore privato nella realizzazione di opere pubbliche

La storia del project financing di quella che è nota come la Birmingham Northern Relief Road inizia nel corso degli anni Ottanta, quando evidenzia la sua inadeguatezza la rete stradale della regione del

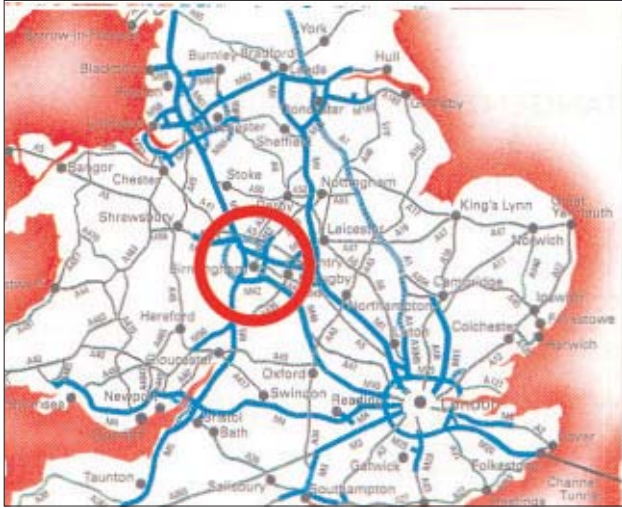
West Midlands, situata nel centro dell'Inghilterra e sede di fondamentali snodi del sistema dei trasporti britannico. I flussi di traffico autostradali della autostrade M5, M40 e M6, essenziali a garantire i collegamenti tra il nord e il sud del Paese, si trovano di fronte al "collo di bottiglia" dell'attraversamento dell'area di Birmingham, dove un totale di nove corsie per senso di marcia scaricano i loro 140 mila veicoli giornalieri sulle tre corsie urbane (sempre per senso di marcia) della M6, progettate per assorbirne la metà: 70 mila veicoli al giorno.

Il Governo, attraverso il Ministero dei Trasporti, riconosceva quindi la necessità di porre rimedio alla situazione di congestione e, constatata l'impraticabilità di un ampliamento della M6 nel suo tratto urbano (la maggior parte del quale si sviluppa in elevazione), ufficializzava nel 1986 il varo del progetto di un "b y -



▲ Planimetria della tangenziale prevista a nord di Birmingham.

legenda



BIRMINGHAM

PROJECT FINANCING

CONCESSIONARIO

Midland Expressway Limited (Mel).

Concessione: 53 anni.

Azionisti: (Trafalgar House Corporate Development Ltd, Autostrade UK Ltd

PROGETTO E

REALIZZAZIONE

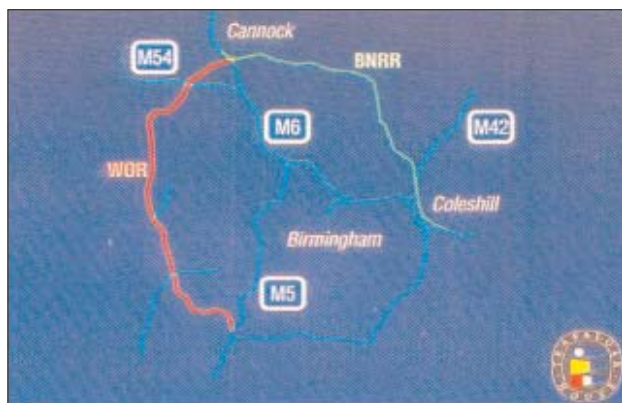
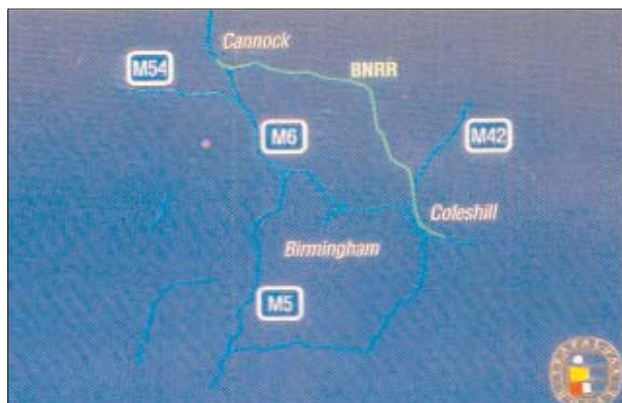
Consorzio fra: Trafalgar

House Construction (60 per cento) e Italstrade UK (40 per cento).

Struttura: Ove Arup.

GESTIONE

Consorzio fra: Autostrade International (75 per cento) e Trafalgar House Construction (25 per cento).



▲ Veduta dell'autostrada M6 in corrispondenza dell'uscita numero 11, immediatamente a nord di Birmingham.

▲ In alto, pianta della rete autostradale inglese e schemi del riassetto previsto attorno a Birmingham.

pass" autostradale di Birmingham.

Contemporaneamente il Governo metteva a punto gli strumenti legislativi per il coinvolgimento del settore privato nello sviluppo di opere pubbliche. Veniva quindi annunciata la nascita della "Birmingham Northern Relief Road", la prima arteria autostradale a pedaggio del Regno Unito, lo sviluppo della quale sarebbe stato totalmente affidato ad un consorzio privato.

LA GARA D'APPALTO.

Nell'aprile del 1990 tre gruppi presentano la loro offerta; tra questi vi è una "joint venture" composta da Trafalgar House, Italstat e Sir Robert MacAlpine. Quest'ultima abbandona poco dopo il consorzio che viene rifondato dai due soci rimasti e denominato Midland Expressway Limited (Mel, posseduto al cinquanta per cento da Trafalgar House Corporate Development Ltd. (gruppo Trafalgar House Plc) e da Autostrade Uk. Ltd. (Autostrade spa, gruppo Fintecna). L'importanza che viene attribuita al contributo di società provviste di significative esperienze nel campo della gestione autostradale è confermata dalla presenza negli altri gruppi di due compagnie francesi, Cofiroute e Transroute.

L'appalto viene assegnato a Mel e nell'agosto del 1991 le parti firmano il "Memorandum of Agreement", un accordo provvisorio integrato e perfezionato poi nel febbraio del 1992 con la firma del "Concession Agreement". Con tale Atto la Segreteria di Stato (Dipartimento dei Trasporti) assegna la concessione della Bnrr per un periodo di 53 anni (tre di costruzione e 50 di gestione); sottoscrivendo la concessione, Mel assume anche la responsabilità di condurre il progetto attraverso tutte le procedure istituzionali di approvazione (particolarmente gravose nell'ordinamento inglese).

LA STRUTTURA OPERATIVA.

La gestione di un progetto complesso come la Bnrr - una tangenziale lunga 42,5 chilometri che bypassa il tratto cittadino della M6 - ha reso necessario il ricorso a figure professionali di elevata competenza e affidabilità. Il progetto (esecutivo) e la costruzione sono stati affidati al consorzio fra Trafalgar House Construction (60 per cento) e Italstrade Uk (40 per cento). La gestione della strada sarà effettuata da un consorzio fra Autostrade International (75 per cento) e Trafalgar House Construction (25 per cento). Mel è direttamente responsabile della gestione generale del progetto, delle trattative legate al finanziamento dell'operazione, dell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni da

DATI QUANTITATIVI

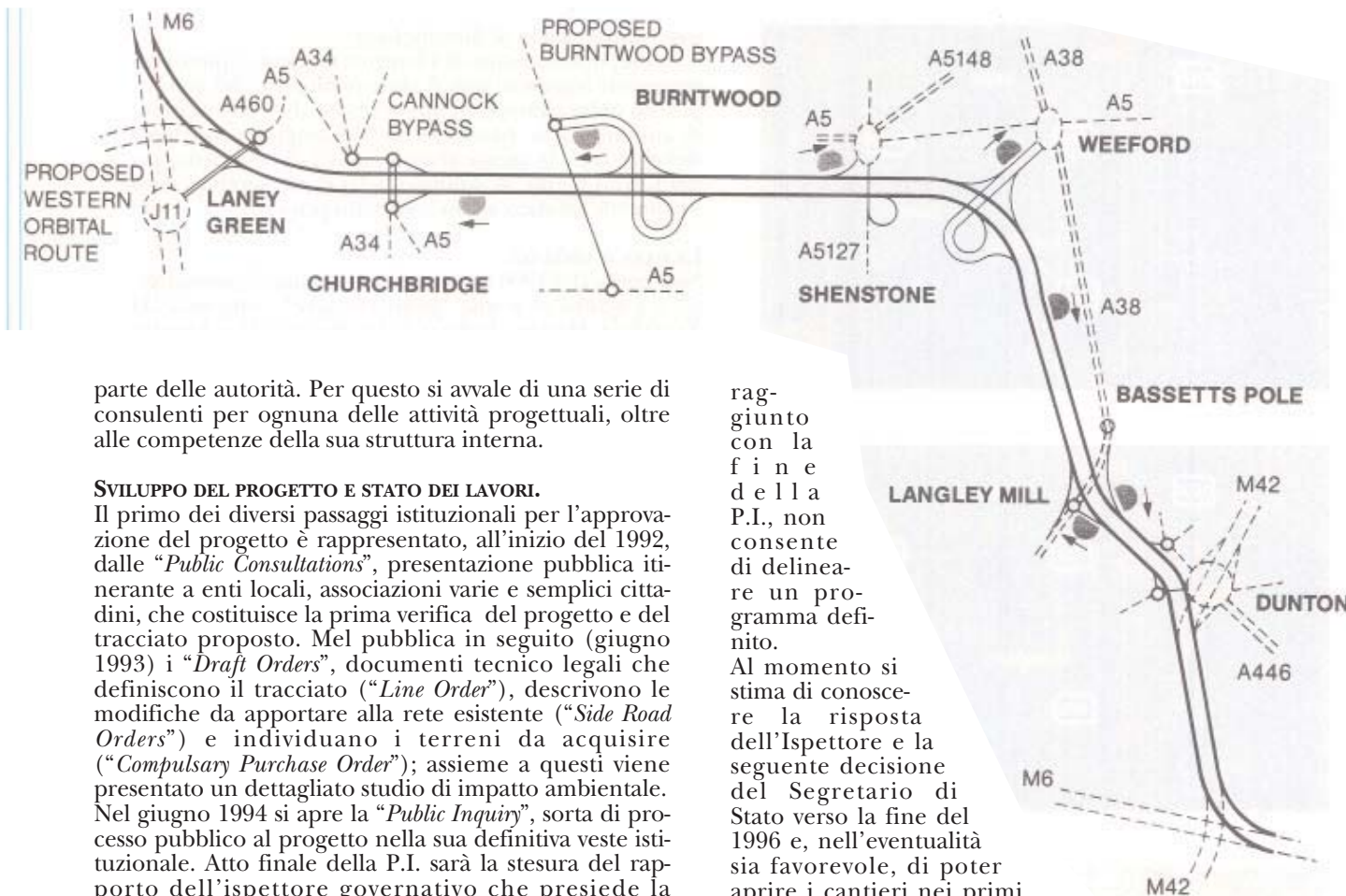
Lunghezza: 42,5 km.
Svincoli: 8. Interconnessioni: 3, con M6 e M42 a sud e la M6 a nord. Caselli: 7. Aree di manutenzione: 3. Corsie per senso di marcia: 3. Larghezza corsie: 3,6 metri

corsia di marcia, 3,65 marcia veloce, 3,75 corsia di sorpasso. Velocità di progetto: 120 chilometri orari. Strutture (ponti ecc.): 44. Passerelle pedonali: 9. Ponti ferroviari: 3. Modifiche strutture esistenti: 7.

COSTI

Costo di costruzione previsto: circa 300 milioni di sterline (circa 700 miliardi di lire). Costo per chilometro: circa 17 miliardi di lire. Costo operativo annuo previsto: 6,53 milioni di

sterline (15 miliardi di lire circa), di cui 2,95 per la gestione; 1,8 per la manutenzione; 0,5 in attrezzature; 0,75 per gli esattori.



parte delle autorità. Per questo si avvale di una serie di consulenti per ognuna delle attività progettuali, oltre alle competenze della sua struttura interna.

SVILUPPO DEL PROGETTO E STATO DEI LAVORI.

Il primo dei diversi passaggi istituzionali per l'approvazione del progetto è rappresentato, all'inizio del 1992, dalle "Public Consultations", presentazione pubblica itinerante a enti locali, associazioni varie e semplici cittadini, che costituisce la prima verifica del progetto e del tracciato proposto. Mel pubblica in seguito (giugno 1993) i "Draft Orders", documenti tecnico legali che definiscono il tracciato ("Line Order"), descrivono le modifiche da apportare alla rete esistente ("Side Road Orders") e individuano i terreni da acquisire ("Compulsary Purchase Order"); assieme a questi viene presentato un dettagliato studio di impatto ambientale. Nel giugno 1994 si apre la "Public Inquiry", sorta di processo pubblico al progetto nella sua definitiva veste istituzionale. Atto finale della P.I. sarà la stesura del rapporto dell'ispettore governativo che presiede la "Inquiry", rapporto che costituirà la base sulla quale la Segreteria di Stato deciderà in merito alla definitiva approvazione del progetto.

La "Public Inquiry" si è conclusa nell'ottobre del 1995, ed è stata la più lunga della storia del Regno Unito per quanto riguarda lavori stradali.

Le numerose novità di cui la proposta Bnrr è portatrice, i delicati risvolti politici dell'intervento, la crescente opposizione della opinione pubblica nei confronti di nuove costruzioni stradali, l'entrata in vigore di nuove normative e, non ultime, la complessità e la lentezza delle procedure istituzionali di approvazione, hanno contribuito a causare una serie di ritardi che si sono riflessi sensibilmente sul programma lavori. Il perdurare di queste incertezze, sebbene un punto fermo si è

raggiunto con la fine della P.I., non consente di delineare un programma definito.

Al momento si stima di conoscere la risposta dell'Ispettore e la seguente decisione del Segretario di Stato verso la fine del 1996 e, nell'eventualità sia favorevole, di poter aprire i cantieri nei primi mesi del 1998.

Il futuro del progetto è pertanto legato alle decisioni che verranno assunte dall'Ispettore e successivamente dal Dipartimento; attualmente la Mel ha sospeso temporaneamente qualsiasi attività operativa in attesa del responso da parte delle autorità.

IL SISTEMA DI PEDAGGIO E CLASSIFICAZIONE.

Il sistema di pedaggio previsto è del tipo aperto, con pagamento, in genere, in uscita.

Sono previste solo due classi di veicoli: motociclette, autovetture e veicoli commerciali leggeri; pullman e veicoli commerciali pesanti.

Sono invece esonerati dal pedaggio i veicoli apparte-

▲ Schema (al 1992) della tangenziale con le sue interconnessioni e i caselli di pedaggio previsti.



nenti alle forze dell'ordine, vigili del fuoco e ambulanze, quelli per il trasporto di persone disabili e infine i veicoli di servizio. Il pedaggio previsto (valori del 1992) è 1,70 sterline per la prima categoria e di tre sterline per la seconda, cioè circa 4 mila lire per i primi e poco più di 7 mila lire per i secondi. Il livello del pedaggio non è soggetto a controlli da parte delle Autorità pubbliche, con l'unica limitazione che non può essere variato con frequenza inferiore ai sei mesi; vi è pertanto la reale possibilità di ottimizzare l'introito da pedaggio in funzione della sensibilità del mercato. Quanto al sistema da adottare non è stato ancora stabilito nulla; vi sono delle indicazioni in merito agli ingombri delle stazioni, necessari per la redazione del progetto generale e per gli espropri.



OPERATIVITÀ E MANUTENZIONE.

La proposta di Mel prevede tre aree di manutenzione (Mma), due principali e una intermedia di supporto alle operazioni invernali, rispettivamente a Middle Hill, Weeford Junction -Sat. e Coleshill.

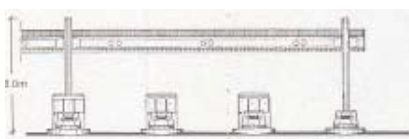
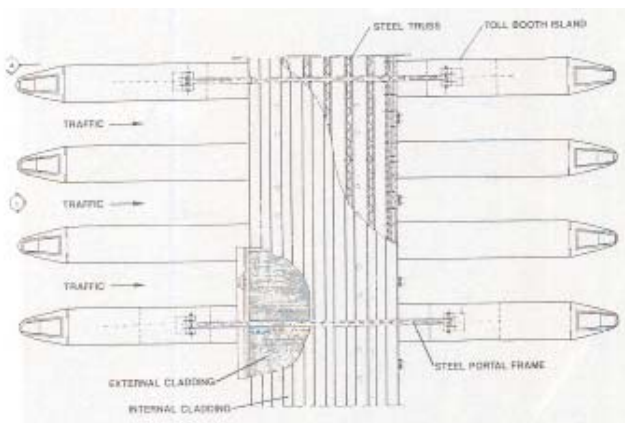
Nelle Mma sono previsti: capannone per il sale; ufficio e garage; capannone per attrezzature per operazioni invernali; spazio deposito per altre attrezzature; parcheggi; sistema trattamento acque reflue; casermette Polizia (a Middle Hill e Coleshill).

Tale proposta è stata fortemente contestata da parte di alcune autorità locali; l'unica area di manutenzione che ha ricevuto le dovute autorizzazioni è quella di Middle Hill (a nord). Quella di Weeford, prevista in corrispondenza del centro direzionale e alla stazione di Weeford non ha ricevuto tutte le autorizzazioni ma non ci dovrebbero essere problemi insormontabili, anche se ci sono proposte per il suo spostamento più a sud, in una cava di ghiaia in corrispondenza della barriera di Weeford Park.

L'area più contestata è quella di Coleshill (a sud); la forte opposizione è dovuta alla vicinanza della città, alla esiguità della "Green Belt" in quella zona e anche per la presenza, a pochissima distanza, di un'altra area di manutenzione; quella della Warwickshire County Council che opera per conto della Highway Agency.

Il responso dell'Ispettore su questo tema è tutt'altro che scontato; è possibile che in seguito a tale rapporto si debba cambiare anche sostanzialmente l'organizzazione dei posti manutenzione e ciò che ne consegue.

Piercarlo Moretti



▲ Pianta, prospetto e sezione di un casello tipo.



▲ Planimetria generale di una delle aree di servizio previste.