



NUOVI RAPPORTI FRA COMMITENZA E IMPRESA

Infrastrutture

NEL LAZIO

FABRIZIO BONOMO



Stazione Quattro Venti a Roma

Nel Lazio sono previste infrastrutture per almeno 17 miliardi di euro (circa 32 mila miliardi di lire), soprattutto in strade, ferrovie, infrastrutture urbane e centrali elettriche, ma oggi la regione si caratterizza in particolare per essere il laboratorio di un nuovo rapporto fra impresa e committenza pubblica e per una serie di piccole e medie gallerie stradali e ferroviarie, in corso o di prossima attuazione, che canalizzano investimenti per quasi 800 milioni di euro (circa 1.500 miliardi di lire) e offrono una molteplicità di esempi d'innovazione per il settore, alcuni dei quali di assoluto rilievo internazionale

Appalto integrato, project financing e gallerie sono oggi gli elementi caratterizzanti dello sviluppo delle infrastrutture nel Lazio, che ne fanno un laboratorio di sicuro interesse per l'intero Paese.

In particolare, sono due gallerie urbane, una stradale e l'altra metropolitana, che mettono Roma al primo posto in Italia fra le realtà dove prende effettivamente corpo il nuovo rapporto fra impresa e committenza, disegnato dalla legge sui lavori pubblici attraverso il cosiddetto "Appalto integrato", che vede la gara effettuata sulla base di un progetto definitivo e l'impresa appaltatrice farsi carico anche del progetto esecutivo.

Appalto integrato e project financing

Le due opere realizzate in appalto integrato sono una galleria stradale sotto Monte Mario, di circa tre chilometri, nel nord-ovest della città, completata recentemente da parte di Astaldi con un appalto da circa 100 milioni di euro (l'inaugurazione è fissata per il 22 dicembre 2004), e la nuova diramazione B1 della metropolitana della Capitale, per la quale il 26 novembre scorso è stato firmato il contratto da 450 milioni di euro con il consorzio Risalto (composto dalle imprese Rizzani, Salini e Todini).

Parallelamente aumentano le proposte di project financing, nella formula del promotor prevista dalla Legge obiettivo, alcune delle quali respinte perché la loro formulazione non è stata ritenuta d'interesse pubblico (ad esempio per la linea C della metropolitana di Roma); altre accolte e in fase di preparazione, come quella di Astaldi, che nel maggio scorso è stata accettata come promotore per il progetto di un'arteria stradale di 8,9 chilometri (di cui 6,9 in galleria), dall'Eur a via Togliatti, presso Cinecittà, passando sotto il parco dell'Appia

Antica, che in futuro potrebbe diventare un tratto della nuova circoscrizione intermedia di Roma.

Il progetto, in fase di preparazione per la gara, ha un costo di 390 milioni di euro, 190 offerti da Astaldi (che si rifarà richiedendo un pedaggio di 50 centesimi di euro a passaggio, per un periodo di 30 anni), e il resto a carico del Comune, che dovrà trovare un finanziamento.

Gare pubbliche e trasparenti

Ma lo sviluppo di un nuovo rapporto fra amministrazione pubblica e privato non si ferma qui, perché si sta consolidando la scelta di svolgere gare trasparenti per assegnare gli incarichi o gli appalti.

Il primo passo concreto in questo senso risale al 1996, quando l'incarico per la stesura del progetto esecutivo della diramazione B1 della metropolitana di Roma

è stato affidato a un'associazione temporanea di imprese (Rocksoil spa e Studio 80 Engineering srl), vincitrice di un'apposita gara internazionale, la prima effettuata in Italia nel settore delle metropolitane, dopo decenni di monopolio e di concessione a consorzi d'impresa.

Un altro esempio di rottura con il passato, con indubbi vantaggi per l'Amministrazione pubblica e gli utenti, riguarda la gara europea per il rinnovo del materiale rotabile della linea A della metropolitana di Roma, indetta nel 1999, sviluppata nel 2001 e conclusasi nel 2003 con l'assegnazione alla spagnola Caf di un appalto da circa 500 miliardi di lire per 33 nuovi treni.

La gara – una novità per il settore e per questo molto contrastata – ha avuto una risonanza a livello mondiale sia perché vi hanno partecipato i principali produttori di materiale ferroviario, sia per la sua impostazione, che non è stata al massimo ribasso ma basata sulla migliore offerta rispetto alla somma messa a disposizione dal Comune.

Così, da una richiesta di 28 treni a base d'asta si è arrivati a 33, tutti con aria condizionata, con bassi costi di manutenzione ed elevate caratteristiche costruttive, due anni di manutenzione compresi nel prezzo, scorte di materiale, garanzie, penali fortissime e modalità di pagamento legate all'effettivo comportamento dei treni negli anni; il tutto a un prezzo che, secondo i tecnici comunali, è circa la metà di quelli del passato.

Oggi queste esperienze sono alla fase finale: il 23 novembre scorso sono state fatte le prove per l'immissione in linea del prototipo; il 20 dicembre sarà consegnato il primo treno di serie, a cui ne seguiranno uno al mese per sei mesi, poi due al mese fino al completamento della fornitura, seguiti da altri sei, sempre uno al mese, portando a 39 i nuovi treni che nell'arco di due anni sostituiranno integralmente il materiale rotabile della linea A.



Sistemi della Lazio

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Sistemi urbani
	Hub Interportuali
	Hub portuali

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Strade

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali, nel Lazio si segnalano innanzitutto i lavori per il completamento della terza corsia del Grande raccordo anulare di Roma, per 613 milioni di euro interamente finanziati, e l'allargamento sotto traffico della galleria di Nazzano, sull'autostrada del Sole: un'opera unica nel suo genere, al mondo, con un costo stimato di circa 30 milioni di euro.

Altri progetti importanti riguardano la viabilità accessoria alla Nuova Fiera di Roma, alternativa all'autostrada Roma-Fiumicino, lunga 7,5 chilometri e dal valore di circa 85 milioni di euro, che dovrebbe essere realizzata entro la fine del 2005 dall'impresa Todini.

Accordi di programma fra Governo e Regione prevedono inoltre 71 milioni di euro per tre interventi di potenziamento della rete viaria regionale: l'adeguamento della Statale Tiburtina (50 milioni di euro), la riqualificazione urbana del

comune di Civitavecchia (accesso sud e copertura trincea ferroviaria, per 15,5 milioni) e il collegamento Canepina-Vallerano con la Orte-Civitavecchia (6,1 milioni).

Ferrovie

Sulla rete ferroviaria sono previsti numerosi interventi da parte di Rfi, soprattutto di adeguamento ed estensione delle linee storiche e di potenziamento del nodo di Roma, per un totale di oltre 3 miliardi di euro, anche se con tempi di realizzazione spesso molto lunghi, fino al 2014.

Fra quelli di maggiore rilievo si segnalano:

- la nuova linea Roma-Rieti, a binario semplice, lunga circa 49 chilometri, per un costo stimato di circa 792 milioni di euro e attivazione nell'aprile 2014;
- la chiusura a nord dell'anello ferroviario di Roma, con un nuovo tratto da



Vigna Clara a Tiburtina/Smistamento, per un costo stimato di circa 545 milioni di euro e attivazione entro il gennaio 2013;

- la Gronda merci di Roma, con un nuovo tratto di linea di cintura nord-sud, per liberare le linee di penetrazione ai flussi dei treni regionali e metropolitani (36 chilometri, per un costo stimato di circa 847 milioni di euro e attivazione entro febbraio 2013);

- il Piano di risanamento acustico della rete, che prevede la realizzazione di 461



Lavori per la terza corsia del Grande raccordo anulare di Roma



barriere fonoassorbenti per uno sviluppo complessivo di circa 295 chilometri e un costo stimato (in quindici anni) di circa 578 milioni di euro.

Potenziamenti tecnologici riguardano poi le linee Roma-Napoli (via Formia, per 49 milioni di euro), Casilina-Ciampino (13 milioni), Roma-Chiusi, San Pie-



Particolare dei lavori per la stazione Quattro Venti di Roma

tro-Vigna Clara, Campoleone-Nettuno e il sestuplicamento dalla stazione di Roma Tiburtina a quella di Smistamento; inoltre è previsto il rinnovo di sistemi di gestione delle stazioni Ostiense, Trastevere, Tiburtina, Tuscolana, Casilina (un totale di circa 250 milioni di euro) e la messa in sicurezza della galleria Cassia-Monte Mario (48 milioni di euro, entro il 2007).

Raddoppi e adeguamenti sono in corso per la Roma Prenestina-Lunghezza-Guidonia (177 milioni) e la Cesano-Bracciano (200 milioni), oltre al quarto binario fra Trastevere e San Pietro (91,5 milioni di euro in totale).

Per quanto riguarda le stazioni, spicca il progetto per Roma Tiburtina, parte di un ampio intervento urbanistico (oltre 92 ettari) concordato da Comune e Ferrovie dello Stato e realizzato secondo il progetto firmato da Paolo Desideri, vincitore di un recente concorso internazionale; la sua realizzazione è prevista nel 2006, con un investimento di circa 160 milioni di euro.

Circa 9 milioni di euro sono poi destinati alle stazioni di Civitavecchia,

Formia, Orte, Roma Ostiense e Roma Trastevere, inserite nel circuito Centostazioni, mentre nelle altre stazioni Rfi segnala che sono previsti interventi di manutenzione straordinaria per circa 91 milioni di euro, oltre a 20,4 milioni di euro per la realizzazione di nuove fermate nel nodo di Roma per il Servizio

ferroviario metropolitano (San Gennaro, Portuense) e l'adeguamento, in parte già effettuato, di quelle esistenti (Tuscolana, San Pietro, Nomentana, Aurelia, Pavona, Lanuvio).

Per il settore merci sono in programma nuovi Centri intermodali a Roma (50 milioni d'investimento e realizzazione in 4 anni), la piattaforma intermodale di Pomezia Santa Palomba (16,6 milioni, entro il 2005), il potenziamento del terminal merci di Latina e un nuovo

collegamento fra la stazione Civitavecchia Centrale e il porto.

Infrastrutture urbane

Per le infrastrutture urbane, nel solo trasporto pubblico di Roma è in programma una spesa di quasi 2 mila miliardi di lire, in parte per il materiale rotabile (circa 700 miliardi di lire per nuovi treni della metropolitana), e il resto destinato a prolungamenti delle due linee metropolitane esistenti (quattro, per complessivi 23 chilometri), all'ammodernamento della linea A e a una nuova linea tranviaria fra l'Eur e Tor de Cenci.

Quest'ultima, lunga 9,3 chilometri – bloccata da almeno un anno, soprattutto per problemi politici – prevede l'adozione di un sistema su gomma, con una tecnologia sviluppata solo da due costruttori al mondo, cioè Bombardier e Translor.

In calendario, ma ancora in alto mare sono poi le opere di competenza di Roma Metropolitane, a partire dalla nuova linea C, lunga 25,5 chilometri e con 30 stazioni, da Piazzale Clodio a Pantano,



dal valore complessivo di circa 4 miliardi di euro; per la gara, è stata scelta la formula del general contractor – sottolinea Federico Bortoli, Amministratore delegato della società – una scelta sottoscritta da Lunardi, Storace e Veltroni in rappresentanza dei finanziatori (lo Stato con il 70 per cento, la Regione Lazio con il 12 per cento e il Comune di Roma con il 18), così che si prevede l'apertura dei cantieri delle tratte T4 e T5 (oggi a livello di progetto esecutivo) entro i primi mesi del 2006, per terminare dopo 8 anni. In programma è anche la linea D – continua Bortoli – dall'Eur a Talenti, che dovrebbe essere realizzata ricorrendo alla procedura del project-financing.

Particolare del modello di tram in funzione a Lohr



Situazione prima e dopo della linea tranviaria fra l'Eur e Tor de Cenci presso Torrino

