

Un pacchetto da 16,6 miliardi con diversi punti interrogativi

L'elenco delle grandi opere 2009

FABRIZIO BONOMO

La volontà del Governo di cantierare entro il 2013 gli interventi contenuti nel Piano di opere prioritarie 2009 del marzo scorso è stata riconfermata nella riunione del Cipe del 26 giugno scorso quando, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, il Comitato adotta una delibera di presa d'atto del Piano, esattamente come è stato varato a marzo, aggiungendo inoltre un capitolo dedicato a Opere medio-piccole nel Mezzogiorno.

L'analisi delle oltre 50 opere contenute nel pacchetto da 16,6 miliardi di euro approvato nel marzo scorso dal Cipe, dimostra la volontà del Governo di puntare alla realizzazione di un numero relativamente ristretto di interventi, ma mette in evidenza anche i ritardi della progettazione, spesso a livello di Preliminare e quindi non cantierabili a breve, così come traspare la scarsità di risorse economiche disponibili, leggibile nella genericità delle somme indicate, articolate per gruppi più o meno ampi di opere e non per singole infrastrutture, che per almeno la metà appaiono come dichiarazioni d'intenti, assegnazioni da confermare in seguito e non stanziamenti effettivi



Allo stesso tempo conferma che si tratta di una delibera molto programmatoria, che serve più a sbloccare procedure, e poco di finanziamento, come del resto evidenziato su queste pagine nella prima parte del dossier, pubblicato sul numero di maggio: dei 54 interventi analizzati, esclusi il Mose e il Ponte di Messina, oggetto dell'articolo pubblicato sul numero di giugno, e quelli del settore idrico su cui non ci sono informazioni, solo una dozzina risultano effettivamente cantierabili nel 2009, per il resto l'inizio dei lavori va al 2010 e oltre, considerando che 22 progetti sono ancora a livello di Preliminare e 25 di Definitivo.

Di fatto, almeno la metà appaiono come dichiarazioni d'intenti, assegnazioni da confermare in seguito, non stanziamenti effettivi.

Del resto è lo stesso Ministro Matteoli a spiegare che le approvazioni definitive e i contributi economici dovranno avvenire con nuove delibere specifiche del Cipe, cosa che in effetti comincia a concretizzarsi, anche se con il contagocce: due nella riunione dell'8 maggio 2009, quando è stato approvato e finanziato il progetto della variante di Nova Siri della Statale 106 Ionica, e sbloccato quello per il raddoppio della Pontremolese; quattro in quella successiva del 26 giugno, con il via libera ad altrettanti interventi autostradali cantierabili, cioè galleria di sicurezza del Frejus, Brebemi, Salerno-Reggio Calabria e Agrigento-Caltanissetta.

In quest'ultima riunione il Cipe ha poi approvato nuovi progetti, non compresi nel pacchetto di marzo: il Definitivo del prolungamento della metropolitana di Torino (106 milioni di euro di contributo statale); il Preliminare dell'Interporto di Termini Imerese (80 milioni); la ferrovia Siracusa-Ragusa-Gela (183 milioni).

Il Comitato ha approvato inoltre, con modifiche, i progetti di alcuni interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane, filovie, funicolari) dei Comuni di Genova, Verona, Bergamo e Venezia e nella Regione Veneto (Sistema di trasporto integrato Padova-Venezia-Mestre).

Interventi ferroviari

Pacchetto di opere finanziato complessivamente con 2,75 miliardi di euro di fondi pubblici e altri 350 milioni programmati in delibere Cipe precedenti

01 – Asse AV Milano-Verona

L'intervento interessato dalla delibera è la fase funzionale da Treviglio a Brescia, che si sviluppa dal tratto già in esercizio fra Milano e Treviglio e raggiunge il capoluogo bresciano con un tracciato di circa 40 chilometri (rispetto ai 112 complessivi della Treviglio-Verona), realizzato in affiancamento alla nuova autostrada Brebemi, a cui se ne aggiungono altri 12 dell'interconnessione di Brescia Ovest e 5 dell'ingresso alla stazione di Brescia della linea esistente.

Nella riunione del 26 giugno scorso il Cipe dovrebbe avere stanziato circa 950 milioni di euro, che si aggiungono ai 175 milioni già stanziati in precedenza, coprendo così poco più della metà del costo complessivo, indicato in 2 miliardi di euro. Nella riunione precedente, dell'8 maggio 2009, il Cipe ha reiterato i vincoli espropriativi per l'intera tratta Milano-Verona, per consentire la cantierizzazione della prima fase entro l'anno.

Il progetto, a livello di Definitivo già dal giugno 2006, era fermo per motivi procedurali ed economici: il Governo precedente ha revocato la concessione con il Contraente generale Cepav due (partecipato dall'Eni al 52 per cento), prefigurando il ricorso a una gara europea, il nuovo Governo ha ripristinato la concessione, eliminando il nodo procedurale; il problema economico dovrebbe essere parzialmente risolto con gli stanziamenti di giugno, così che appare plausibile l'affidamento delle opere principali entro il 2009.

02 – Asse AV Milano-Genova

La delibera Cipe dovrebbe riguardare la galleria di valico (terzo valico dei Giovi), di circa 27 chilometri, la più lunga della linea, che si estende complessivamente per circa 54 chilometri, prevalentemente in galleria, cui si aggiungono altri 17 chilometri di interconnessioni.

01 – Asse AV Milano-Verona



Il progetto è a livello di Definitivo, approvato da Cipe nel 2006 con prescrizioni e raccomandazioni, ma non si è ancora sbloccato per problemi procedurali (ad esempio bocciature da parte della Commissione Via e poi la revoca della concessione al consorzio Cociv, di Impregilo, poi ri-affidata), ma soprattutto economici, visto l'alto costo dell'intervento, quantificato oggi in oltre 5 miliardi di euro.

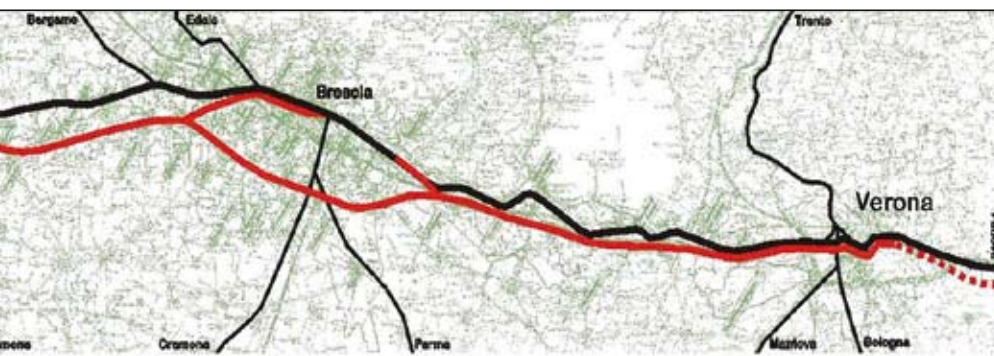
Nel giugno scorso il Cipe dovrebbe avere stanziato circa 500 milioni di euro, una somma inferiore ai circa 900 milioni ipotizzata nei mesi scorsi dal Ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, ma ritenuta sufficiente per consentire l'avvio dei lavori entro il 2009 (il Ministro ha dichiarato che si sta dialogando con il gruppo Ferrovie dello Stato perchè questo avvenga).

03 – Asse AV Bologna-Firenze

Si tratta quasi certamente del completamento delle mitigazioni ambientali lungo la linea e di opere compensative necessarie per mitigare gli impatti idrogeologici sul territorio causati dallo scavo delle gallerie, cioè interventi acquedottistici e fognari e di recupero ambientale. Lo stanziamento è un'incognita.

04 – Raddoppio Pontremolese

L'8 maggio scorso il Cipe, ha approvato il progetto Preliminare del completamento del raddoppio, che riguarda le tratte Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia (dal costo stimato in circa 2,3 miliardi di euro), con una prima assegnazione di 234,6 milioni di euro che formalmente copre i costi del primo stralcio, da Parma a Vicofertile, poco più di sette chilometri che rappresentano uno dei nodi critici della Pontremolese, perchè l'ingresso



Interventi stradali / 1

Pacchetto di opere finanziato complessivamente con 8,09 miliardi di euro di fondi privati

06 – Asse autostradale della Cisa

Il progetto, di cui si parla dagli anni Settanta, è quello del prolungamento della A15 Parma-La Spezia fino alla A22 del Brennero, presso Nogarole Rocca (VR), per un totale di circa 84 chilometri a due corsie, compreso un tratto in comune con l'autostrada regionale Cremona-Mantova, con sette caselli e alcune importanti opere d'arte sui fiumi Po (un ponte strallato in cemento armato), Oglio e Mincio.

L'avvio dei lavori riguarda per ora la tratta da Fontevivo (PR) a Bozzolo (MN), con un progetto Definitivo approvato già dal 2006, ma è condizionato da una procedura d'infrazione, ancora aperta, da parte della Commissione UE contro la proroga della concessione all'Autostrada della Cisa fino al 2044, scelta dall'Anas nel 2006 come formula per consentire la realizzazione dell'opera a costo zero per lo Stato, rinegoziando una precedente richiesta di 751 milioni di euro di contributo pubblico. Di fatto i lavori potrebbero iniziare a breve, ma sino a che non viene chiusa la procedura d'infrazione è impossibile parlare di tempi.

07 – Autostrada Brescia-Padova

L'oggetto della delibera è il tratto Trento-Piovene Rocchette (VI) dell'autostrada A31 della Valdastico (la cosiddetta Pirubi,

della ferrovia nel capoluogo emiliano è in una zona urbana ed è previsto che venga effettuato in galleria, risolvendo il problema del sottopassi e dell'inquinamento acustico.

In realtà, quella del Cipe appare più come una programmazione di risorse future, non uno stanziamento concreto, ma è funzionale allo sblocco dei circa 50 milioni necessari per la stesura del progetto Definitivo dell'intero raddoppio da parte di Italferr, già stanziati dal Governo precedente ma messi in discussione dalla Corte dei Conti a causa dell'incertezza sul finanziamento delle opere.

Certo è che la decisione del Cipe dimostra che il Governo ritiene il raddoppio un'opera strategica.

Quanto ai tempi, dipenderà da quando e come Rfi e Italferr procederanno alla stesura del Definitivo, che il Cipe dovrà poi approvare, confermando ed eventualmente integrando i finanziamenti.

05 – Asse Passo Corese-Rieti

Il Cipe recupera il progetto Definitivo della nuova ferrovia diretta Rieti-Roma – ap-

provato nel 2006 per la sola tratta funzionale Passo Corese-Osteria nuova, con prescrizioni e raccomandazioni, ma poi accantonato dal Governo precedente – confermando i 90 milioni di euro già disponibili (su un totale di 350 milioni programmati), giusto in tempo per evitare che, il 31 marzo, rientrassero nelle risorse generali dello Stato per mancata utilizzazione. L'intervento, che dovrebbe essere realizzato in appalto integrato, riguarda una nuova linea a semplice binario, lunga quasi 23 chilometri (dei 49 complessivi), per circa la metà in galleria, con una stazione nei pressi di Osteria nuova.

Quanto ai tempi, salvati i 90 milioni si è ora in attesa della definizione del Contratto di programma delle Ferrovie dello Stato.



Infrastruttura	Intervento	Costo complessivo	Fondi Delibera Cipe	Situazione progetto	Inizio	Fine
INTERVENTI FERROVIARI / 1		2.750* Fondi pubblici				
O1 Asse AV Milano-Verona	Tratta Treviglio-Brescia	2.000,00	950,00	Definitivo	2009	2014
O2 Asse AV Milano-Genova	Terzo valico dei Giovi	5.060,00	500,00	Definitivo		
O3 Asse AV Bologna-Firenze	Oneri ambientali pregressi				2009	
O4 Raddoppio ferrovia Pontremolese	Tratta Parma-Vicoforte	2.303,76	234,60	Preliminare		
Totale		9.363,76	1.684,60			
INTERVENTI FERROVIARI / 2		350** Risorse precedenti				
O5 Asse ferroviario Passo Corese-Rieti	Tratta Passo Corese-Osteria nuova	350,00	90,00	Definitivo	2010	2017

Piano di interventi da attivare entro il 2011, approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (valori in milioni di euro)

Note: * Stanziamento complessivo approvato dal Cipe il 6 marzo 2009. ** Risorse indicate da delibere precedenti, di cui ne sono disponibili però solo 90 milioni.

di cui si parla dagli anni Settanta), che in circa 75 chilometri collega Trento con Rovigo. La sua realizzazione è stata affidata alla concessionaria autostradale della Brescia-Padova, che la finanzia autonomamente in seguito a un accordo con Anas siglato nel luglio 2007, nel quale la concessione, in scadenza al 2013, viene prolungata al 31 dicembre 2026.

La delibera Cipe punta a sbloccare l'opera e permettere la stesura del progetto Definitivo (entro il 2013, secondo gli accordi con Anas), che però rimane condizionato da una procedura d'infrazione aperta dalla Commissione Europea contro la proroga della concessione.

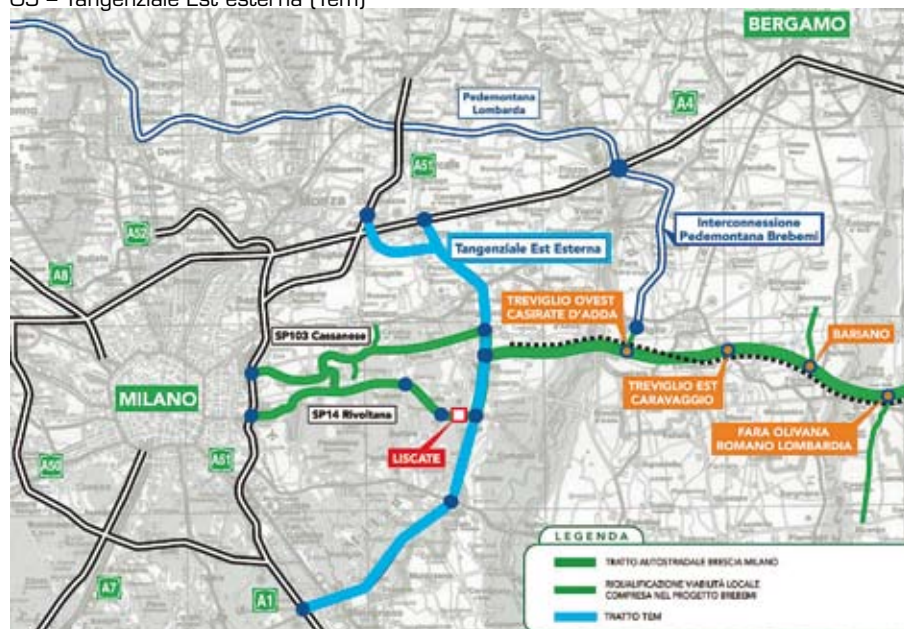
Anche in questo caso non è possibile parlare di tempi di realizzazione.

08 – Autostrada Cecina-Civitavecchia

È il tratto principale della discussa autostrada Tirrenica (206 chilometri) che da Rosignano Marittima (Cecina) a Grosseto (110,5 chilometri) prevede l'adeguamento a sezione autostradale della Variante alla Statale 1 Aurelia, con tre barriere di esazione e tre caselli, mentre da Grosseto a Civitavecchia è un nuovo tratto autostradale (95,5 chilometri), in continuità con il tratto esistente Roma-Civitavecchia; in questo tratto si prevede la trasformazione dell'Aurelia in "strada parco", con la riduzione a una corsia per senso di marcia.

I cantieri con possibilità di avvio nel 2009 riguardano il collegamento fra l'attuale barriera di Rosignano Marittima (Cecina) alla variante Aurelia, circa 6 chilometri, dal costo di circa 148 milioni di euro, il

09 – Tangenziale Est esterna (Tem)



resto è ancora a livello di progetto Preliminare e per il tratto laziale, su richiesta del Cipe, deve anche essere realizzata nuovamente la procedura di Valutazione Ambientale. Dal punto di vista economico, l'intero progetto è a carico della concessionaria Sat, in cambio di aumenti tariffari consistenti (si parla di cinque volte la media nazionale) e del prolungamento di 18 anni della durata della concessione, dal 2028 al 2046. La proroga della concessione è però oggetto di analisi da parte della Commissione UE per una eventuale procedura d'infrazione, sollecitata da un reclamo di Verdi e associazioni ambientaliste.

09 – Tangenziale Est esterna (Tem)

Si tratta della creazione di una seconda tangenziale est di Milano, un semianello

di 33 chilometri tracciato a circa dieci chilometri dalla tangenziale attuale, costruita a ridosso dell'area urbana e non più potenziabile, concepito sia per alleggerire un'arteria fra le più trafficate e pericolose del Paese, sia come raccordo le diverse autostrade e strade provinciali ex statali che convergono su Milano, in particolare la nuova Brebemi, che altrimenti terminerebbe sulla rete locale (le Provinciali Cassanese e Rivoltana).

L'iter autorizzativo è ancora in corso: il progetto è ancora a livello di Preliminare l'approvazione definitiva del Cipe è prevista per la metà del 2010; da approvare è anche la Concessione alla Società tangenziali esterne di Milano Spa (costituita nel febbraio 2002 dalle principali Concessionarie italiane); per l'apertura dei cantieri si parla della fine del 2010 o l'inizio del 2011.

Infrastruttura	Intervento	Costo complessivo	Fondi Delibera Cipe	Situazione progetto	Inizio	Fine
INTERVENTI STRADALI / 1		8.090* Fondi privati				
06 Asse autostradale della Cisa	Prolungamento Fontevivo (PR)-Nogarole Rocca (VR)	1.832,72		Definitivo		
07 Asse autostradale Brescia-Padova	Autostrada Valdastico Nord (A31) Trento-Piovene Rocchette	1.350,00		Preliminare		
08 Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Tratto 1, Variante di Rosignano Marittima (Cecina)	3.787,80		Preliminare	2009	2016
09 Tangenziale est esterna di Milano		1.742,00		Preliminare	2011	2014
Totale		8.712,52				

Piano di interventi da attivare entro il 2011, approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (valori in milioni di euro)

Note: * Stanziamento complessivo approvato dal Cipe il 6 marzo 2009.

Interventi stradali / 2

Pacchetto di opere finanziato complessivamente con 2 miliardi di euro di fondi pubblici

10 – Tunnel di sicurezza del Frejus

L'intervento consiste nella realizzazione di una galleria di sicurezza per il Traforo autostradale del Frejus, lunga 12,8 chilometri e dal diametro interno di 8 metri, parallela alla galleria esistente, scavata a circa 50 metri di distanza.

Il progetto nasce dopo l'incendio nel traforo del Monte Bianco – nel 1999, che ha evidenziato la pericolosità delle gallerie monocanna bidirezionali – concepito originariamente con un diametro di 4,80 metri, successivamente ottimizzato a 5,50 e infine portato a 8 metri dopo l'incendio del 2005 nella galleria del Frejus (dove sono morte due persone perché i mezzi di soccorso non sono riusciti a raggiungere l'incendio da parte italiana a causa di mezzi fermi nel tunnel) e la constatazione che una galleria di sicurezza di 5,50 metri non avrebbe potuto aiutare i soccorsi e l'opera di spegnimento, né avrebbe

potuto mitigare le conseguenze.

Il 26 giugno scorso il Cipe ha approvato il progetto Definitivo, con l'assegnazione di un contributo di 30 milioni di euro che insieme ai 175 milioni a carico della concessionaria Sitaf copre i 205 milioni di costo della parte italiana.

La decisione del Cipe consente di procedere con le fasi successive – analogamente a quanto già fatto sul versante francese, Sitaf provvederà a bandire una gara di appalto integrato, cui seguirà lo sviluppo del progetto esecutivo e l'esecuzione dei lavori – e rispettare un cronoprogramma che prevede la fine dei lavori per il 2014.

11 – Pedemontana Lecco-Bergamo

Il progetto Lecco-Bergamo, integrato alla Pedemontana lombarda, comprende due interventi distinti, cioè e il collegamento Calusco d'Adda-Terno d'Isola, dal costo di 58 milioni di euro, e la variante di Cisano bergamasco; la delibera Cipe di marzo dovrebbe finanziare quest'ultima, per la quale sono già disponibili 25,82 milioni, coprendo il fabbisogno residuo di

27,22 milioni. Va detto che oggi il progetto è a livello di Preliminare e quindi l'assegnazione definitiva dei fondi Cipe avverrà con l'approvazione del Definitivo.

12a – Nodo di Perugia, fase 1

Il nodo di Perugia rappresenta uno dei punti di maggior traffico dell'intera area centrale del Paese, in un punto dove la E45 si congiunge con l'autostrada A28. L'intervento, dal costo complessivo di circa 732 milioni di euro, consiste nella realizzazione di una bretella a sud della città, da Corciano (a ovest), a Collestrada (a est), bypassando così il tratto della E45 costruito a ridosso del centro cittadino. Si tratta di un semi anello di circa 23 chilometri, che comprende alcune opere complementari, come un secondo ponte sul Tevere, una bretella di collegamento al nuovo polo ospedaliero, una variante alla strada Pievaiola – tratto Capanne, collegamenti con la zona industriale di Sant'Andrea delle Fratte.

Operativamente, il progetto si articola in due parti: una variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano-Collestrada e una variante al raccordo autostradale Perugia-

Infrastruttura	Intervento	Costo complessivo	Fondi Delibera Cipe	Situazione progetto	Inizio	Fine
INTERVENTI STRADALI / 2		2.000* Fondi pubblici				
10 Tunnel di sicurezza del Frejus		205,00	30,00	Definitivo	2010	2014
11 Sistema Pedemontana Lecco-Bergamo	Variante di Cisano Bergamasco	53,05	25,82	Preliminare		
12a Nodo di Perugia	Fase 1, Variante alla E45 da Madonna del Piano a Corciano	510,81	510,81	Definitivo	2009	
13a Statale delle Tre Valli	Fase 1, tratta Eggi-San Sabino	14,56	14,56	Esecutivo	2007	
14 Tangenziale di Napoli	Collegamento con la rete viaria costiera e il porto di Pozzuoli	154,00	109,00	Definitivo		
15 Adeguamento Statale 372 Telesina	Raddoppio della tratta Caianello (A1) - Benevento	616,40	258,30	Preliminare	2010	2014
16 A3 Salerno-Reggio Calabria	Stralci km 369,8-378,5 e km 382,4-383,0	2.131,42	79,20	Esecutivo	2001	2012
17a Statale 106 Jonica	Variante di Nova Siri (megalotto 4)	88,00	34,40	Definitivo	2010	2013
17b Statale 106 Jonica	Megalotto 3, Sibari (Statale 534) - Roseto Capo Spulico	1.234,75	537,00	Preliminare	2011	2018
18a Agrigento-Caltanissetta	Tratto 2 adeguamento della Statale 640 di Porto Empedocle	990,00	209,00	Definitivo	2010	
18b Licodia Eubea-Statale 117 bis	Stralcio 2 del collegamento	248,00	182,00	Definitivo	2010	
19 Asse stradale Maglie-Santa Maria di Leuca	Ampliamento e adeguamento	288,00	136,00	Preliminare		
Totale		6.533,99	2.126,09			

Piano di interventi da attivare entro il 2011, approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (valori in milioni di euro)

Note: * Stanziamento complessivo approvato dal Cipe il 6 marzo 2009.

Bettolle nel tratto Madonna del Piano-Corciano.

Entrambe le parti sono considerate nella delibera Cipe di marzo, anche se in due pacchetti differenti: il secondo, questo, che considera nuovi stanziamenti, e il quarto, basato su risorse già disponibili da delibere precedenti.

La fase 1 dovrebbe riguardare il tratto Madonna del Piano-Corciano, lungo circa 15 chilometri, dal costo di 486,75 milioni di euro, oltre a 24 milioni per opere accessorie, del quale l'Anas ha approvato il Definitivo nel febbraio scorso; con il via libera del Cipe si potranno avviare le procedure di affidamento dell'opera che potrà essere suddivisa in lotti funzionali.

13a – Statale delle Tre Valli, fase 1

La Statale 685 delle Tre Valli umbre viene concepita negli anni Settanta come arteria trasversale della bassa Umbria che colleghi la Val Tiberina (Statale 3 bis) e la

condo, questo, che considera nuovi stanziamenti, e il quarto, basato su risorse già disponibili da delibere precedenti.

La fase 1, destinataria di stanziamenti ad hoc, dovrebbe essere il tratto di quasi 4 chilometri tra lo svincolo di Eggi sulla Statale Flaminia e lo svincolo di collegamento alla E45 a San Sabino (di fatto è la tangenziale di Spoleto), il cui appalto è stato bloccato dall'Anas nell'aprile 2006 a causa del tetto di spesa previsto dalla Finanziaria, nonostante la disponibilità della Regione ad anticipare i finanziamenti per i lavori, come previsto dall'Accordo di programma con il Governo.

Il finanziamento Cipe dovrebbe confermare i 14,5 milioni di euro già assegnati nel luglio 2005 e permettere il completamento dei lavori.

14 – Tangenziale di Napoli

Si tratta del collegamento di circa tre chilometri fra lo svincolo di via Campana della tangenziale di Napoli con il nuovo

molo del porto di Pozzuoli.

Il progetto, già a livello di Definitivo, non era in Legge Obiettivo ma è stato inserito nell'Atto integrativo all'Apq siglato nell'agosto 2008 da Governo e Regione, che prevede un finanziamento di circa 109 milioni dallo Stato, mentre la Regione si impegna a coprire il resto dei costi con i fondi del nuovo Piano operativo regionale (Por).

Il nuovo asse supererebbe la Statale Domiziana con una galleria per poi raggiungere il porto con un viadotto di oltre un chilometro, permettendo di alleggerire il centro storico dal traffico pesante.

15 – Statale 372 Telesina

L'adeguamento a quattro corsie della Statale fra Benevento, Telesina e Caianello, lunga circa 61 chilometri, è un progetto inserito fra le opere prioritarie già nel 2001, che permette di migliorare i collegamenti tra la Provincia di Benevento e

l'autostrada A1, oltre che l'autostrada A16, attraverso il raccordo Benevento-Castel del Lago.

La sua realizzazione dovrebbe avvenire attraverso il ricorso a capitali privati: l'Anas ha già individuato il soggetto promotore nell'associazione temporanea d'impres Net-Geodata.

Lo stanziamento Cipe nella delibera di marzo dovrebbe coprire il fabbisogno residuo di 258 milioni, che si aggiunge ai 110 milioni già stanziati e ai capitali privati dell'Ati Net-Geodata, consentendo l'avvio della gara per il concessionario della costruzione e realizzazione.

16 – A3 Salerno-Reggio Calabria

Nella riunione del 26 giugno scorso il Cipe ha assegnato circa 79,2 milioni al progetto di potenziamento della Salerno-Reggio Calabria, approvando e finanziando i progetti esecutivi di due tratti fra Vibo Valentia e Gioia Tauro, per un totale di circa 9 chilometri.

Già a marzo il Ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, e il Presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, hanno dichiarato che le risorse stanziati saranno sufficienti a completarla entro il 2012, perché non c'è un solo metro che non sia finanziato, su un costo complessivo di oltre 9 miliardi di euro.

Va segnalato però che la Relazione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche al febbraio 2009, consegnata al Cipe nella riunione del 6 marzo (Allegato 2) indica un fabbisogno residuo di 2,13 miliardi di euro, superiore alla somma stanziata per l'intero pacchetto-2 di interventi stradali.

17a – Statale 106, Variante Nova Siri

Il progetto rientra nel quadro del potenziamento/adeguamento in corso da anni della Statale 106 Jonica; in questo caso si tratta della variante all'abitato di Nova Siri, in provincia di Matera, lunga 4,5 chilometri, dal costo di oltre 88 milioni di euro, di cui 53,6 già finanziati.

L'8 maggio scorso il Cipe ha coperto il fabbisogno residuo stanziando 34,4 milioni e approvato il progetto Definitivo per

13a – Statale delle Tre Valli, fase 1



Valnerina (Statale 209), passando per Spoleto e togliendo dall'isolamento montano la Valnerina, la zona di Norcia e di Arquata del Tronto.

Da anni se ne prevede sia il completamento sia il potenziamento da due a quattro corsie, con nuovi tratti o interventi sull'esistente fra Eggi, a nord di Spoleto, ad Acquasparta, circa 20 chilometri a sud-ovest della cittadina umbra.

Come per il Nodo di Perugia, anche la Tre Valli viene considerata in due pacchetti distinti della delibera Cipe: il se-

appalto integrato, che è quindi pronto per la gara, con la prospettiva di avviare i lavori nei primi mesi del 2010.

17b – Statale 106, Megalotto 3

Nello stesso pacchetto di finanziamenti pubblici a interventi stradali rientra un'altro intervento per la Statale 106, il megalotto 3, in provincia di Cosenza, poco a sud della variante di Nova Siri: un tratto di circa 38 chilometri compreso tra l'innesco con la Statale 534, in prossimità di Sibari, e Roseto Capo Spulico, la cui realizzazione, dal costo di circa 1,2 miliardi di euro, è affidata a un Contraente generale. Lo stanziamento del Cipe dovrebbe coprire il fabbisogno residuo, stimato in circa 537 milioni di euro, e permette di avviare la gara per l'affidamento a Contraente generale; l'istruttoria è stata completata nel maggio scorso e il progetto dovrebbe essere sottoposto a breve per l'approvazione definitiva.

18a – Agrigento-Caltanissetta

Si tratta di uno dei tratti del progetto di trasformazione della Statale 640 di Porto Empedocle, oggi di un'unica carreggiata larga 10 metri con una corsia per ogni senso di marcia, nella nuova superstrada Agrigento-Caltanissetta, a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico e una larghezza totale di 22 metri.

Nel marzo 2009 sono stati consegnati alla Cmc di Ravenna i lavori del primo tratto di 31,2 chilometri, in provincia di Agrigento, dal costo di 594 milioni di euro, con alcune tratte in variante rispetto all'attuale tracciato.

La delibera del Cipe marzo, confermata e precisata nella riunione del 26 giugno scorso, approva il Definitivo di un secondo tratto, in provincia di Caltanissetta, lungo 28,2 chilometri, dal costo di circa 990 milioni di euro, e lo finanzia con 209 milioni di euro che si sommano agli oltre 585 milioni di euro già disponibili (372 milioni di fondi Fas della Regione Sicilia e 213 dell'Anas).

Questo passo permette ora all'Anas di procedere con il bando per il Contraente generale.

18b – Licodia Eubea-Statale 117 bis

Si tratta del secondo stralcio funzionale della strada a scorrimento veloce fra Licodia Eubea, a sud-est di Caltagirone, e la Statale 117 bis, verso Gela.

Il primo stralcio è in appalto, la cosiddetta Variante di Caltagirone, lunga circa 9 chilometri e dal costo previsto di 143 milioni di euro.

Il secondo stralcio dovrebbe essere stato finanziato dal Cipe con circa 182 milioni di euro, su un costo complessivo di circa 248 milioni di euro.

Anche in questo caso, l'approvazione tecnica del progetto permette all'Anas di procedere all'affidamento delle opere.

19 – Maglie-Santa Maria di Leuca

Il raddoppio a quattro corsie della Statale 275 Maglie-Santa Maria di Leuca è uno dei progetti inseriti nella Legge Obiettivo nel 2001, ma le soluzioni sono cambiate nel tempo, anche per le contestazioni di ambientalisti ed Enti locali che ritenendo l'ipotesi di cavalcavia e piloni di cemento uno schiaffo ai beni naturali e alle potenzialità di sviluppo del sud Salento, nel 2006 sono riusciti a ottenere una soluzione alternativa di "strada a parco" che elimini cavalcavia e gli altri interventi invasivi, approvata nel 2008 dal ministero dell'Ambiente.

Però manca l'approvazione del Cipe del progetto Definitivo, non essendo ancora recepite le prescrizioni, specie per il tratto terminale, dettate dalla Regione nel giugno 2007. L'inserimento nella delibera Cipe di marzo non è un'approvazione del Definitivo ma una dichiarazione programmatica d'interesse del Governo nel progetto, per il quale, secondo il Ministro Matteoli, prevede uno stanziamento di 136 milioni di euro, che si somma ai 152 milioni stanziati nel 2003 dalla Regione Puglia e dovrebbe consentire la copertura finanziaria dell'intervento, per un totale di 288 milioni di costo, ricalcolato rispetto alle stime iniziali di 201,4 milioni.

Interventi stradali / 3

Pacchetto di opere finanziato complessivamente con 7,1 miliardi di euro di risorse prevalentemente private programmate in delibere Cipe precedenti

20 – Pedemontana lombarda

Si tratta di un'arteria programmata da oltre vent'anni (la concessione risale al 1986) che collega Bergamo a Malpensa, passando per Lecco, la Brianza, Como e Varese, attraversando il territorio densamente urbanizzato a nord di Milano, dove risiedono circa 4 milioni di persone e operano oltre 300 mila imprese (il 25 per cento del totale regionale).

Il progetto è cambiato più volte negli anni, con modifiche di tracciato e aumento esponenziale dei costi (vedi dossier Lombardia, sul numero di agosto 2004 di Q&C), fino ai circa 4,78 miliardi di euro della stima attuale, più che doppia rispetto ai circa 7.500 miliardi di lire indicati nel 2004 e ai 4.400 del Piano straordinario 2003-2011 della Regione, a sua volta molto più alta di stime precedenti.

La situazione si è sbloccata solo negli scorsi anni, in particolare nel 2007, quando viene approvato un nuovo progetto Preliminare e, parallelamente, entra in scena la Concessioni autostradali lombarde (Cal), una società mista costituita nel 2007 da Anas e Regione Lombardia (attraverso la partecipata Infrastrutture lombarde Spa) che assume le funzioni e i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti all'Anas e svolge un ruolo efficace nella gestione delle procedure. L'arteria, oggi a livello di Definitivo, ha un asse principale lungo 67 chilometri, da

20 – Pedemontana lombarda



Infrastruttura	Intervento	Costo complessivo	Fondi Delibera Cipe	Situazione progetto	Inizio	Fine
INTERVENTI STRADALI / 3		7.100* Risorse precedenti				
20 Pedemontana lombarda	Fase 1, Cassano Magnago-Osio Sotto e tangenziali di Como e Varese	4.758,18		Definitivo	2010	2013
21 Brebemi	Collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano	1.611,00		Definitivo	2009	2012
22 Cisterna-Valmontone	Collegamento autostradale Area pontina-A2	636,93	100,00	Definitivo	2010	2015
Totale		7.006,11	100,00			

Piano di interventi da attivare entro il 2011, approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (valori in milioni di euro)

Note: * Stanziamento complessivo approvato dal Cipe il 6 marzo 2009.

Cassano Magnago a Osio Sotto, in parte a due corsie e in parte a tre (18,5 chilometri da Meda a Vimercate), ma il progetto comprende 20 chilometri di tangenziali (quelli di Varese e Como, lunghi rispettivamente 11 e 9 chilometri) e 70 chilometri di viabilità locale.

Entro l'estate dovrebbe avere l'approvazione definitiva del Cipe; il costo viene in parte coperto con 1,028 miliardi di fondi pubblici, mentre il resto è finanziato dai privati con i pedaggi e il debito (rispetto ai progetti iniziali, l'ultima versione non prevede i caselli autostradali, ma delle barriere dove si pagherà con il telepass oppure via internet, via cellulare o nelle stazioni di servizio).

L'avvio dei lavori, previsto per la prima metà del 2010, dovrebbe riguardare una prima parte di opere, cioè il tratto Cassano Magnago-Lomazzo (Como) e il primo lotto tangenziali di Varese e Como, i cui lavori sono già affidati a un General Contractor composto da Impregilo, Astaldi, Pizzarotti e Argo Costruzioni.

21 – Brebemi

È il progetto del collegamento diretto Milano-Brescia che prende corpo nel 1999 come prima, vera operazione di project financing in Italia applicata alle autostrade, con totale copertura dei costi da parte dei privati in cambio di una gestione pluridecennale dell'infrastruttura. Poi nel tempo le cose sono un po' cambiate (vedi dossier Lombardia, sul numero di agosto 2004 di Q&C), ma dopo vari contrasti, modifiche di tracciato, aumento di costi e trasformazioni societarie oggi è in dirittura d'arrivo. Il 26 giugno scorso il Cipe ha infatti approvato il progetto Definitivo e il piano finanziario dell'opera, che fissa il costo complessivo in 1,611 miliardi di euro interamente a carico del concessionario Brebemi Spa (originariamente il costo previsto era di 1,488 miliardi di euro, con un contributo pubblico di 175 milioni), in cambio di una concessione per 19 anni e 6 mesi (si prevede un passaggio quotidiano medio di 55 mila veicoli).

La prossima tappa è la stesura dell'Esecutivo da parte del General Contractor scelto nell'aprile scorso dal Concessio-

nario: il consorzio Bbm, costituito in modo paritario da Pizzarotti e Consorzio cooperative costruzioni (a loro volta azionisti di Brebemi con il 3,1 per cento). Le prime cantierizzazioni dovrebbero avvenire già fra luglio e agosto.

22 – Cisterna-Valmontone

Il progetto di questa autostrada, lunga circa 34 chilometri, è oggi a livello di Definitivo, comprende una serie di opere accessorie (tangenziali e potenziamenti delle reti viarie locali) ed è parte integrante del progetto del corridoio intermodale tra Roma e Latina, lungo il quale è prevista un'autostrada di circa 55 chilometri.

Circa il 60 per cento dell'investimento, stimato in 636,9 milioni di euro (secondo il quadro presentato a marzo dal ministero delle Infrastrutture) dovrebbe essere coperto con capitali privati. A breve, dopo l'approvazione della Conferenza dei servizi, nel luglio prossimo la società concedente Autostrade del Lazio (una Spa mista Anas-Regione) dovrebbe bandire la gara per l'affidamento in concessione, insieme alla Roma-Latina, per un importo complessivo stimato in 2 miliardi di euro.



Interventi stradali / 4

Pacchetto di opere finanziato complessivamente con 5,17 miliardi di euro programmati in delibere Cipe precedenti

23 – Porto di Ancona

È uno degli interventi programmati da tempo per superare le difficoltà di accesso al porto marchigiano, collegandolo direttamente con la A14 e la Statale 16 e consentire uno sviluppo, fra l'altro, delle autostrade del mare.

È un'opera da realizzare in project financing o comunque con il contributo di capitali privati: l'Anas ha già individuato il soggetto promotore e sono in corso le attività per portare all'approvazione da parte del Cipe del progetto Preliminare, con il reperimento della quota di investimento pubblico, cui farà seguito il bando di gara per la scelta del concessionario, alla quale il promotore potrà partecipare con diritto di prelazione.

L'Anas ha considerato la possibilità di introdurre il pagamento di un pedaggio, che consenta di recuperare le spese di ge-

stione ed esercizio e ripagare anche una parte dei costi di realizzazione.

Nell'Atto aggiuntivo quadro sulle infrastrutture delle Marche, siglato nel marzo scorso, si prefigura la possibilità di assegnazione dei lavori nel 2010.

24 – Campo Galliano-Sassuolo

Si tratta di una bretella di circa 15 chilometri che prolunga l'autostrada del Brennero, dall'attuale svincolo d'intersezione con la A1, nei pressi di Campogalliano, fino a Sassuolo e la Statale 467 Pedemontana, servendo il grande bacino industriale che fa capo alla cittadina modenese e lo scalo merci di Marzaglia, il più grande della regione, che dovrebbe essere completato entro il 2010 (vedi dossier su Modena, sul numero di settembre 2007). Però da tempo il progetto è fermo, pur essendo già a livello di Definitivo, approvato dall'Anas nel 2005 e dalla Conferenza dei Servizi nel 2009. Il nodo sono i costi, circa 563 milioni di euro, escluse le opere connesse della Pedemontana e della tangenziale di Rubiera, ma soprattutto l'arenarsi di una soluzione in project

financing da cui l'Anas non riesce a uscire. Il Cipe, durante il Governo precedente, ha stanziato 234 milioni di euro per la realizzazione di almeno un primo stralcio entro il 2010, da Campogalliano al nuovo scalo merci di Marzaglia; poi, un'intesa fra Governo e Regione, d'intesa con gli Enti locali, ha chiesto di ricorrere al project financing per dare corso all'intera opera, integrando lo stanziamento Cipe con fondi privati. La prima proposta risale al 2004, presentata da Pizzarotti, rigettato da Anas ma rimesso in gioco da recente una sentenza del Tar; ne è nato un contenzioso amministrativo non ancora risolto.

Nel frattempo si è fatto avanti un pool di aziende, tra i quali Autobrennero, che ha presentato una seconda proposta, che prevede un tratto autostradale a pedaggio di 17,9 chilometri.

Il problema è che Anas non riesce a scegliere fra le due proposte, probabilmente ipotizzando il ricorso del gruppo escluso, che bloccherebbe tutto nuovamente; la Regione ha proposto di indire una nuova gara, ma anche su questo Anas non ha dato risposta.

Infrastruttura	Intervento	Costo complessivo	Fondi Delibera Cipe	Situazione progetto	Inizio	Fine
INTERVENTI STRADALI / 4		5.168* Risorse precedenti				
23 Porto di Ancona	Collegamento del porto con la A14 e la Statale 16	472,00		Preliminare	2010	2015
24 Raccordo Campo Galliano-Sassuolo	Bretella autostradale tra la A22 e la Statale 467 Pedemontana	563,03	234,61	Definitivo	2010	
12b Nodo di Perugia	Fase 2, Varianti alla E45 da Madonna del Piano a Collestrada	196,58	196,58	Preliminare		
13b Strada Tre valli	Fase 2, San Sabino-Acquasparta	601,32	601,32	Preliminare		
25 Asse autostradale Orte-Civitavecchia		815,00	310,00	Definitivo		
26 Asse autostradale Domiziana	Ammodernamento da Garigliano a Mondragone Sud	1.380,00	338,30	Definitivo	2010	2013
27 Collegamento tra le Statali 514 e 194	Ammodernamento a 4 corsie della Ragusa-Catania	897,20	218,20	Preliminare		
28 Asse autostradale Termoli-San Vittore	Tratta 1 - San Vittore-Venafro-Isernia-Campobasso	1.137,70	451,00	Preliminare	2010	2015
29 Accessibilità Valtellina	Varianti e adeguamenti della Statale 38	287,71	92,71	Definitivo	2010	2012
30 Statale 260 Picente (Amatrice-Montereale)	Lotto 4, adeguamento da Marana allo svincolo di Cavallari	74,00	31,51	Preliminare	2010	2013
31 Accessibilità Malpensa	Collegamento tra la Statale 11 e la Tangenziale ovest di Milano	419,11	138,30	Definitivo	2010	2016
32 Statale 4 Salaria	Adeguamento del tratto Passo Corese-Rieti	1.380,00		Esecutivo	2010	
Totale		8.223,65	2.612,53			

Piano di interventi da attivare entro il 2011, approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (valori in milioni di euro)

Note: *Dei 5,168 miliardi di euro stanziati in delibere Cipe precedenti ne sono disponibili meno della metà, cioè 2,215 miliardi.

12b – Nodo di Perugia, parte 2

Consiste nella variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano-Collestrada, dal costo di circa 196 milioni di euro, che completa il semianello di tangenziale attorno a Perugia (vedi dossier Perugia, sul numero di novembre 2007), che ha avuto alcuni problemi procedurali.

Oggi è in corso la verifica sull'utilizzo del project financing, legato in particolare al progetto per la Nuova Romea E45.

La delibera Cipe è quindi un modo per accelerare le procedure e prefigurare stanziamenti pubblici integrativi.

13b – Strada Tre valli, parte 2

Non è chiaro se il finanziamento copra l'intero costo della variante di Spoleto della Statale 685 delle Tre valli umbre, circa 20 chilometri da Eggi ad Acquasparta, che comprende il raddoppio a due corsie nel tratto tra San Sabino e Madonna di Baiano, dove sono già in esercizio le prime due corsie per senso di marcia, e la realizzazione, nel tratto Madonna di Baiano e Acquasparta, di due carreggiate, ciascuna a due corsie per senso di marcia, con una galleria di oltre quattro chilometri.

25 – Autostrada Orte-Civitavecchia

Si tratta di un tratto del potenziamento e integrazione della Statale 675 Umbro-Laziale, che dovrebbe portare a un collegamento veloce fra il porto di Civitavecchia e Terni, passando per Viterbo e Orte (dove si raccorda con l'Autostrada del Sole), già realizzato nella parte centrale, tra Viterbo e Terni, e parzialmente anche nelle parti terminali, dal porto alla Statale Aurelia e nel tratto laziale della Terni-Rieti. La tratta mancante, tra Viterbo e Civitavecchia, ha uno sviluppo di circa 29 chilometri e un costo di 815 milioni di euro.

Si articola operativamente in due parti: la prima, di circa 9 chilometri dall'innesto con l'Aurelia, ha un costo di circa 52 milioni di euro, totalmente finanziato dal Programma triennale Anas 2002-2004.

La seconda, possibile oggetto della delibera Cipe, ha un costo stimato di 310

milioni, totalmente da finanziare, anche attraverso capitali privati: si sta infatti valutando un'ipotesi di project financing (legata probabilmente al progetto per la nuova Romea E45), in quanto viene richiesta un quota di finanziamento pubblico che dovrebbe gravare su fondi Fas di competenza regionale.

Di fatto, la delibera Cipe è funzionale al possibile accordo con il promotore privato.

26 – Asse autostradale Domiziana

Dovrebbe trattarsi dei lavori di adeguamento e ammodernamento della Statale 7 Domiziana (che è una variante dell'Appia), nel tratto da Garigliano a Castel Volturno (Caserta), compresa la variante di Mondragone e uno stralcio funzionale dallo svincolo di Sessa Aurunca allo svincolo di Mondragone sud, per un un totale di 33.3 chilometri da portare a quattro corsie.

Per questo progetto, oggi a livello di Definitivo l'Atto integrativo all'Accordo di programma quadro (Apq) Stato-Regione, siglato nell'agosto 2008, prevede un finanziamento statale di 338,6 milioni.

Nel dicembre 2008 l'Anas ha pubblicato il bando per l'affidamento della progettazione definitiva per appalto al Contraente generale e oggi sono in corso approfondimenti del project financing, in quanto la quota di fabbisogni aggiuntivi dovrebbe gravare su fondi Fas di competenza regionale. Anche in questo caso la delibera Cipe è funzionale al possibile accordo con il promotore privato.

27 – Collegamento Statali 514 e 194

L'intervento consiste nella riqualificazione e potenziamento a quattro corsie, in parte fuori sede, di circa 68 chilometri fra Comiso Lentini dell'asse autostradale Catania-Ragusa, dallo svincolo fra la Statale 514 di Chiaramonte e la Statale 115, allo svincolo fra la Statale 194 Ragusana e la Statale 114.

Da alcuni anni il progetto, oggi a livello di Preliminare, è finanziato con circa 149 milioni (49 Anas e 100 Regione), mentre altri 530 milioni sarebbero a carico dei privati, come da offerte trasmesse dai promotori a seguito del bando pubblicato dall'Anas; rimane un fabbisogno residuo di circa 218 milioni per coprire il costo

27 – Collegamento Statali 514 e 194



complessivo, stimato in circa 897,2 milioni di euro, che potrebbero essere l'oggetto della delibera Cipe; sono però in corso approfondimenti del project financing, in quanto la quota di fabbisogni aggiuntivi dovrebbe gravare su fondi Fas di competenza regionale.

28 – Autostrada Termoli-San Vittore

Per il nuovo collegamento autostradale due corsie per senso di marcia, di circa 150 chilometri, si prevede una realizzazione in due parti: una, di circa 80 chilometri, da San Vittore (A14) a Campobasso; la seconda da Bojano a Termoli (A1).

La prima, possibile oggetto della delibera Cipe, ha un costo stimato di 1,14 miliardi di euro e dovrebbe essere realizzata in project financing: la copertura economica prevede 106,30 milioni di fondi pubblici e 580,70 di contributo privato, con un fabbisogno residuo di circa 451 milioni. L'Anas – che nel gennaio 2008, insieme alla Regione, ha costituito la Autostrade del Molise Spa, una società mista che ha come obiettivo primario proprio la realizzazione del nuovo collegamento autostradale – ha già pubblicato i bandi per la selezione di un soggetto privato e sono in corso approfondimenti del project financing, in quanto la quota di fabbisogni aggiuntivi dovrebbe gravare su fondi Fas di competenza regionale.

In questa revisione è possibile che rientri l'intero progetto, dal costo stimato di oltre 3,5 miliardi di euro.

29 – Accessibilità Valtellina

Si tratta dei lavori di adeguamento e potenziamento della Statale 38, caratterizzati da diverse varianti ai centri abitati e in corso da anni.

Quello finanziato dal Cipe dovrebbe essere la variante di Morbegno, di circa 10 chilometri, secondo stralcio del primo lotto, il cui progetto Definitivo è in Conferenza dei Servizi e ha un fabbisogno residuo di 92,713 milioni di euro, perchè dispone già di 60 milioni di euro dal Cipe e 135 dagli Enti locali.

Gli altri progetti riguardano: il tratto Co-

31 – Accessibilità Malpensa



lico-Cosio Valtellino, di cui sono già iniziati i lavori, che dovrebbero terminare nel 2011; la variante di Tirano, oggi a livello di Definitivo, con inizio lavori previsto nel 2010 e conclusione nel 2012; la variante Santa Lucia in Valdisotto, in fase di gara d'appalto, anch'essa da realizzare fra 2010 e 2012.

30 – Statale 260 Picente

Il Cipe dovrebbe avere approvato e finanziato il progetto Preliminare dell'adeguamento di circa 6,4 chilometri della Statale 260, parte della dorsale Amatrice-Montereale-L'Aquila, nel tratto tra Marana e Piedicolle, dal costo complessivo di oltre 74 milioni di euro.

La delibera Cipe farebbe quindi seguito all'approvazione del Preliminare da parte dell'Anas, nel gennaio scorso. Si prevede che l'appalto venga aggiudicato entro il 2009.

31 – Accessibilità Malpensa

È il completamento dell'itinerario stradale, in parte già aperto al traffico, tra lo scalo Malpensa e la Tangenziale ovest di Milano.

L'intervento, da realizzare con un appalto integrato, riguarda il tratto mancante da Magenta (Statale 11 Padana Superiore),

alla Tangenziale ovest di Milano, con un variante di Abbiategrasso e l'adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso-Vigevano della Statale 494 Vigevanese, fino al ponte sul fiume Ticino.

La delibera del Cipe dovrebbe coprire il fabbisogno residuo di 138,3 milioni di euro, rispetto a un costo complessivo di 418,1 milioni, aggiungendosi ai 280,8 già disponibili.

32 – Statale 4 Passo Corese-Rieti

La delibera Cipe punta probabilmente a riconfermare un'intervento previsto nel 2006 e poi accantonato: il progetto di adeguamento a quattro corsie della Statale Salaria Roma-Rieti, nel tratto da Passo Corese a Rieti, lungo oltre 35 chilometri, dal costo stimato di circa 1,38 miliardi di euro, che comprende il miglioramento degli svincoli di Rieti, del valore di 26 milioni di euro, di cui è in corso la progettazione Definitiva, con previsione di appalto nel 2010.

Il progetto disponeva di un finanziamento di soli 60 milioni dagli Enti locali, l'approvazione del Cipe permette l'avvio delle procedure di Legge Obiettivo; rimane il problema di un fabbisogno residuo particolarmente elevato.

Sistemi metropolitani/1

Pacchetto di opere finanziato complessivamente con 1,5 miliardi di euro di fondi pubblici

33 – Milano Expo 2015

Lo stanziamento del Cipe deciso a marzo riguarda la seconda tratta della linea 5 della metropolitana di Milano (la prima è in costruzione e procede rapidamente) ed è esattamente la somma richiesta dal Sindaco di Milano, Letizia Moratti: 391 milioni di euro necessari per completare la copertura economica e avviare i lavori, che si aggiungono ai 6 già disponibili, ai 130 a carico di Comune e Provincie e ai 130 milioni da privati.

Nella stessa riunione di marzo il Sindaco Moratti ha chiesto altri 540 milioni per la linea 4, che dovrebbero essere stanziati nel 2010, all'approvazione del progetto, ora all'esame del ministero delle Infrastrutture.



34 – Metropolitana di Roma Linea C

34 – Metropolitana di Roma Linea C

A marzo il Cipe dovrebbe avere stanziato l'ultima quota di finanziamenti, 355 milioni di euro, necessaria per la copertura economica delle tratte centrali, sotto il centro storico, da piazza San Giovanni a piazzale Clodio; la prima cantierizzazione è prevista per il 2010, per la tratta San Gio-

vanni-Colosseo; la prima tratta, dal deposito di Pantano a San Giovanni è in corso di realizzazione dal 2007 e dovrebbe essere in funzione in parte nel 2011 e tutta nel 2013; la tratta centrale dovrebbe aprire nel 2015, mentre non ci sono novità, né finanziamenti, per l'ultimo tratto, da Clodio a Grottarossa.

Infrastruttura	Intervento	Costo complessivo	Fondi Delibera Cipe	Situazione progetto	Inizio	Fine
SISTEMI METROPOLITANI / 1			1.510* Fondi pubblici			
33 Milano Expo 2015	Metropolitana di Milano, Linea 5, tratta Garibaldi-San Siro	657,05	391,00	Preliminare	2010	2014
34 Metropolitana di Roma Linea C	Tratta San Giovanni-piazzale Clodio	3.047,00	355,00	Definitivo	2010	2015
35 Rete metropolitana regionale campana		3.300,00			2000	2015
36 Rete metropolitana di Palermo	Metropolitana automatica, primo stralcio, da Oreto a Notarbartolo	832,00	250,00	Preliminare	2010	2015
37 Rete metropolitana di Catania	Metropolitana, tratte Nesima-Misterbianco e Stesicoro-Aeroporto	529,00	185,00	Definitivo	2009	2016
38 Investimenti Catania	Copertura di debiti del Comune verso Enti pubblici e privati	140,00	140,00		2009	
39 Sistemi urbani e metropolitani di Bari	Nodo ferroviario	800,00	70,00	Preliminare	2010	2013
40 Sistemi urbani e metropolitani di Cagliari	Metropolitana di Cagliari	496,00	60,00	Preliminare	2011	2017
41 Sistemi metropolitani di Parma	Linea A e C della metropolitana di Parma	336,45	172,11	Definitivo		
42 Sistemi metropolitani di Brescia	Adeguamento del progetto della metropolitana di Brescia	666,91	80,00	Esecutivo	2003	2012
43 Sistemi metropolitani di Bologna	Metrotramvia di Bologna - Integrazione finanziamenti	385,00	65,00	Definitivo		
44a Aeroporto di Vicenza	Spostamento pista e nuove strutture per la riapertura		11,50	Preliminare		
44b Aeroporto di Vicenza	Tangenziale nord di Vicenza	300,00	5,00	Preliminare		
45 Sistemi di trasporto lacuale	Servizi di navigazione sui laghi di Como, Garda e Maggiore	14,00	12,00			
Totale		11.503,41	1.796,61			

Piano di interventi da attivare entro il 2011, approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (valori in milioni di euro)

Note: * Stanziamento complessivo approvato dal Cipe il 6 marzo 2009.

35 – Metro regionale campana

Non è chiaro cosa abbia finanziato esattamente il Cipe, perchè quella che viene chiamata Rete metropolitana regionale campana riguarda la realizzazione, pianificata originariamente entro il 2010, di un Sistema di metropolitana regionale che l'assessore Ennio Cascetta definisce "la più grande opera pubblica in corso oggi in Italia, dopo l'Alta velocità" (vedi dossier Campania, dell'aprile 2005).

Il progetto, nato nel 2000 e coordinato dalla Regione, è ambizioso e punta a integrare in un solo sistema le diverse e importanti realtà ferroviarie e metropolitane presenti in particolare a Napoli e nel suo hinterland (ferrovie regionali fra le più estese e importanti d'Italia, metropolitane urbane, funicolari, luoghi di accesso e di interscambio), ammodernando la rete esistente, estendendola di altri 170 chilometri e 127 stazioni (per un totale di 1.400 chilometri di rete e 432 stazioni) e integrandola con una serie di nodi d'interscambio (28 parcheggi park and ride e 21 nodi di interscambio treno-bus) nei quali possono interagire anche il trasporto pubblico su gomma e le reti nazionali. Molti di questi interventi riguardano le aree urbane, in particolare quelle di Napoli e Salerno.

L'intero sistema, secondo la Regione Campania, ha un valore di 9 miliardi e 140 milioni di euro, comprese anche le reti metropolitane della città di Napoli e delle conurbazioni di Salerno e Caserta.

Nel periodo 2002-2007 sono stati avviati e completati cantieri per 2,8 miliardi di euro, mentre sono in corso di completamento opere per altri 2 miliardi di euro e in fase di avviamento interventi per ulteriori 840 milioni di euro.

Per il periodo 2009-2013, secondo l'Atto integrativo all'Apq siglato da Stato e Regione nell'agosto 2008, la Legge Obiettivo destinerà alla metropolitana regionale della Campania circa 3,3 miliardi di euro, che integrati alle risorse già esistenti o assegnate (a cominciare dai fondi europei regionali del nuovo Por Campania 2007-2013), si potrà completare il 90 per cento dell'intero programma.

36 – Palermo

Con la sua decisione, confermata nella riunione del 26 giugno scorso, il Cipe finanzia il primo tratto della metropolitana leggera automatica su gomma, oggi a livello di Preliminare, che fino al 2008 ha vissuto alti e bassi, a volte con il rischio di essere accantonata a favore di un tram (ma si sarebbero perduti i contributi statali).

Il progetto non è ancora del tutto definito, ma la linea dovrebbe estendersi per circa 17,6 chilometri da sud a nord, dallo svincolo di via Oreto a Partanna Mondello, dal costo stimato in circa 1,1 miliardi di euro, con un tracciato che interscambia con il Passante ferroviario (già parzialmente in funzione e chiamato anch'esso metropolitana), l'anello ferroviario in costruzione e tre linee di tram (parte in costruzione e parte in progetto).

Ad oggi è disponibile il Preliminare del primo stralcio, 6,5 chilometri da Oreto alla stazione di Notarbartolo, interamente sotterraneo, dal costo previsto di 832 milioni di euro d'investimento (642 a base d'asta per i lavori e il resto per spese e

oneri vari) già parzialmente coperti da finanziamenti statali e regionali.

Il fabbisogno residuo è stimato in circa 250 milioni di euro, che dovrebbero essere oggetto della delibera di marzo, come ha anche dichiarato il Ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, ma nella riunione Pre-Cipe del 25 giugno scorso si è parlato di 270 milioni complessivi per le metropolitane di Catania (a cui ne servono circa 185) e Palermo, meno quindi del necessario ma probabilmente sufficienti per avviare l'appalto-concorso per la progettazione e la realizzazione.

37 – Catania

Si tratta quasi certamente dei due prolungamenti della metropolitana di Catania che nell'ottobre 2008 la Giunta regionale siciliana ha approvato e parzialmente finanziato con 213,81 milioni di euro: le tratte Nesima-Misterbianco e piazza Stericoro - aeroporto Fontanarossa, entrambe a livello di Definitivo, lunghe rispettivamente 3,9 chilometri (con 5 stazioni) e 6,9 chilometri (10 stazioni). Con esse si completa l'anello Misterbianco centro-Aeroporto della storica ferrovia Circumetnea, ammodernata ed ampliata progressivamente a partire dagli anni Novanta e oggi con i prolungamenti in corso fino appunto a Nesima e a Stericoro.

Il costo totale delle due tratte è stimato in circa 529 milioni di euro (di cui 425 per la Stesicoro-Aeroporto), con un fabbisogno residuo di circa 185 milioni complessivi, che si aggiungono ai 213,81 stanziati dalla Regione nell'ottobre scorso e ai 130 già disponibili precedentemente.

Come per la metropolitana di Palermo non è chiara l'entità dello stanziamento, anche se dovrebbe essere sufficiente per avviare i cantieri.

36 – Palermo



38 – Investimenti Catania

Alla voce Investimenti Catania dovrebbero corrispondere i 140 milioni di euro stanziati dal Cipe nel 2008 per non meglio precisati Programmi urgenti di carattere infrastrutturale che, nella realtà, come dichiarato dal Sindaco di Catania, nel novembre 2008, riguardano la copertura di debiti del Comune nei confronti di soggetti ed Enti pubblici e privati.

39 – Bari

Si tratta del riassetto del nodo ferroviario di Bari, che la Conferenza dei servizi ha approvato nei mesi scorsi.

Il progetto, oggi a livello di Preliminare, prevede l'interramento dei binari a nord e lo spostamento di quelli a sud del capoluogo, la soppressione dei passaggi a livello e tre nuove fermate per un investimento di circa 800 milioni di euro.

A nord l'interramento è tra Bari Santo Spirito e Palese (circa 6 chilometri) e comprende la nuova stazione di Bari Smistamento.

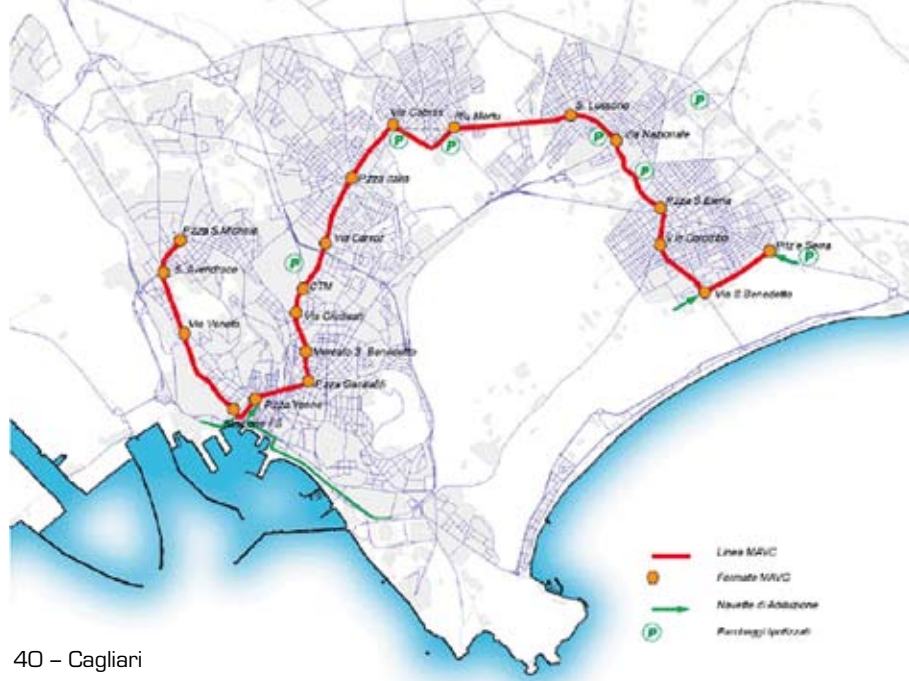
A sud è una variante di circa 10,5 chilometri tra Bari Centrale e Bari San Giorgio, con tre nuove fermate, ed entrata nella stazione di Bari centrale in affiancamento con quattro binari, scartando una vecchia soluzione a collo d'oca che trasformava Bari Centrale in stazione di testa (vedi anche il dossier su Bari, del giugno 2007).

Il problema è ora nei finanziamenti, perché la delibera Cipe non chiarisce l'entità delle risorse stanziati, anche se si parla di 130 milioni di euro da dividere con Cagliari, mentre l'accordo con il Ministro Antonio Di Pietro, del febbraio 2007, aveva già destinato oltre 800 milioni per il Nodo e altre infrastrutture pugliesi.

È possibile però che il Cipe abbia considerato per ora sufficiente una somma modesta, stimabile in circa 70 milioni di euro, per permettere lo sviluppo del progetto Definitivo.

40 – Cagliari

Dovrebbe trattarsi del progetto di una linea metropolitana sotto il centro di Cagliari, lunga circa 17,5 chilometri e con 23 stazioni, dal costo stimato, orientati-



40 – Cagliari

vamente, in 496 milioni di euro.

La delibera Cipe dovrebbe avere stanziato circa 60 milioni di euro, sufficienti per dare dignità (e permettere di procedere) a un progetto Preliminare fin'ora abbastanza incerto nei suoi contorni e rimaneggiato più volte.

41 – Parma

Il Cipe dovrebbe avere confermato il finanziamento statale di circa 172 milioni di euro per la metropolitana di Parma, linee A e C, già stanziati all'approvazione del progetto Definitivo (ma con 87 prescrizioni), ai quali dovrebbero aggiungersi i fondi a carico degli Enti locali e dall'esercizio delle linee.

Va detto che non c'è stata nessuna delibera specifica e nella riunione del Pre-Cipe del 25 giugno si è parlato di uno stanziamento di 115 milioni di euro da dividere con le metropolitane di Bologna e Brescia.

Inoltre il progetto è stato modificato dalla società appaltatrice, con modifiche del tracciato e della sua lunghezza, portata a 11 chilometri (400 metri in meno), una diminuzione delle fermate (passato da 20 a 17) e l'allungamento delle distanze fra di loro, sollevando ulteriori dubbi sulla copertura economica, di cui peraltro, sempre nella seduta di marzo, il ministero delle Infrastrutture segnala un fabbisogno residuo ancora scoperto di 67,503 milioni di euro.

In ogni caso, nei mesi scorsi il nuovo – il secondo – progetto Definitivo è stato ap-

provato dalla Conferenza dei servizi e deve ricevere ora una nuova approvazione da parte del Cipe.

42 – Brescia

Lo stanziamento del Cipe dovrebbe riguardare la metropolitana oggi in costruzione ed essere di almeno 80 milioni di euro, comunque una somma sufficiente al completamento dei lavori nei tempi previsti (dicembre 2012), scongiurando uno stop dei cantieri a causa del contenzioso fra Brescia Mobilità e l'impresa Astaldi, che chiede alcune centinaia di milioni di extracosti.

43/46 – Bologna

L'unica opera cantierabile nel capoluogo emiliano che ha una procedura aperta al Cipe è quella della cosiddetta Metrotramvia di cui, nel settembre 2008, la Conferenza dei servizi ha approvato il Definitivo della prima tratta, dalla Fiera alla Stazione Centrale, e una parte della seconda, cioè il prolungamento in galleria dalla Stazione fino a Prati di Caprara, in un tunnel "al grezzo" del quale non è ancora chiaro se prevede solo una fermata (piazza Maggiore) o tutte le fermate previste. Al progetto approvato a ottobre mancavano 65 milioni e probabilmente è questo nuovo stanziamento che il Cipe ha inserito nella delibera di marzo – rispettando gli accordi con gli Enti locali siglati nell'agosto 2008 – collocandolo nel pacchetto-1 di sistemi metropolitani, costituito appunto da nuovi investimenti di fondi pubblici.



43/46 – Bologna

Parallelamente, nel pacchetto-2, relativo a risorse programmate in delibere precedenti, dovrebbe avere confermato i 120 milioni di euro stanziati dal Governo Prodi e confermati dal nuovo governo.

Complessivamente quindi, la delibera Cipe del marzo scorso dovrebbe coprire interamente il contributo di competenza statale, cioè circa 275 milioni di euro (che comprendono i 90 milioni stanziati dal Ministro Bersani, poi confermati dal Ministro Lunardi, poi persi in seguito a una controversia fra Comune e Regione, infine riconfermati dal Ministro Di Pietro), che si aggiungono ai 110 di competenza comunale.

Il progetto ha completato l'istruttoria del ministero delle Infrastrutture e a breve dovrebbe ottenere l'approvazione definitiva dal Cipe; l'appalto e l'avvio dei lavori sono però condizionati dalla decisione del prossimo Sindaco e della nuova Giunta di Bologna, ed è ancora possibile un azzeramento del progetto.

44a – Aeroporto di Vicenza

Con questo primo stanziamento il Cipe avvia di fatto il progetto di spostamento dell'attuale pista di volo dell'aeroporto di

Vicenza (demolita nel febbraio scorso), legato alla creazione della nuova base Usa, Ederle 2; la pista deve essere ricostruita e accorciata per permettere la riapertura dell'aeroporto civile, chiuso

dal settembre 2008, che rimane legata però alla ricostituzione di una società per la gestione.

44b – Tangenziale Nord di Vicenza

Anche in questo caso si tratta di un primo stanziamento che permette di sviluppare la progettazione di un'opera da oltre 300 milioni di euro (ma si parla anche di 500), che dovrebbe collegare l'area dell'aeroporto con la zona di Vicenza est e della caserma Ederle 1; gli approfondimenti progettuali sono tanto più necessari se si considera che ci sono ancora dubbi sul tracciato e su una serie di interventi, come un tunnel sotto l'aeroporto.

45 – Sistemi di trasporto lacuale

Si tratta della copertura individuata nel marzo scorso dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per azzerare i tagli effettuati dal Governo sui fondi 2009 destinati ai servizi di navigazione sui laghi lombardi; nella seduta del 26 giugno scorso il Cipe ha dato corso al finanziamento stanziando 12 milioni di euro, dei 14 previsti originariamente.

Sistemi metropolitani/2

Pacchetto di opere finanziato complessivamente con 630 milioni di euro programmati in delibere Cipe precedenti

46/43 – Metrotramvia di Bologna

Si tratta sempre della prima tratta della Metrotramvia, dalla Fiera alla Stazione Centrale, e una parte della seconda, cioè il prolungamento in galleria dalla Stazione fino a Prati di Caprara, che sono oggetto anche di una seconda voce di finanziamento della delibera di marzo.

Con questa voce il Cipe dovrebbe avere confermato i 120 milioni di euro stanziati precedentemente dal Governo Prodi e confermati dal nuovo Governo, mentre con la voce 43 del pacchetto-1 di sistemi metropolitani copre il fabbisogno aggiuntivo di 65 milioni emerso con la rielaborazione del progetto e concordato con gli Enti locali nell'agosto 2008.

47 – Asse Rimini Riccione

È il cosiddetto Trasporto rapido costiero (Trc), la metropolitana di costa progettata per il bacino di Rimini, articolato in tre tratte funzionali: dalla stazione di Rimini a quella di Riccione; dalla stazione di Rimini alla Fiera di Rimini; dalla stazione di Riccione a Cattolica.

Il Cipe conferma i circa 42 milioni di euro di finanziamento statale per il primo tratto, già stanziati in precedenza, che si aggiungono ai circa 50 di Regione, Comune di Rimini e Comune di Riccione.

Infrastruttura	Intervento	Costo complessivo	Fondi Delibera Cipe	Situazione progetto	Inizio	Fine
SISTEMI METROPOLITANI / 2			630* Risorse precedenti			
46 Metrotramvia di Bologna	Lotti 1 e 2a, Fiera-Stazione Centrale-Prati di Caprara	385,00	120,00	Definitivo		
47 Asse Rimini Riccione	Tratto 1 della metropolitana di costa tra Cattolica e Ravenna	92,05	42,86	Preliminare		
48 Metropolitana di Napoli Linea 6	Stralcio tratta da Mergellina a piazza Municipio	439,91	341,00	Definitivo	2009	2013
Totale		916,96	503,857			

Piano di interventi da attivare entro il 2011, approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (valori in milioni di euro)

Note: * Stanziamento complessivo approvato dal Cipe il 6 marzo 2009.

48 – Metropolitana di Napoli Linea 6

Il progetto è uno dei più controversi dalla storia delle infrastrutture di Napoli – una metropolitana leggera, oggi solo parzialmente completata, che nasce dalle ceneri del più grande scandalo della tangen-topoli napoletana degli anni Novanta che, dopo grandi spese, e tranches di lavori eseguite a tempi record, si arenò lasciando cantieri aperti – così come risulta incerto e contraddittorio il quadro dei costi, oggetto anche di contestazione da parte della Corte dei Conti; in ogni caso, lo stanziamento del Cipe, quale che sia, permette di prolungarla in galleria fino a piazza Municipio, per un totale di 5,8 chilometri (contro i due attuali, inaugurati nel 2007) e nove stazioni (contro le quattro attuali).

Logistica

Pacchetto di opere finanziato complessivamente con 435 milioni di euro programmati in delibere Cipe precedenti

49 – Piastra logistica di Trieste

Si tratta di una struttura tecnologicamente e logisticamente avanzata prevista tra lo Scalo Legnami del porto di Trieste e la Ferriera di Servola, estesa su circa 223 mila metri quadrati, 140 mila dei quali ricavati a mare, con una banchina pensile lunga 1,3 chilometri con fondali profondi 13 metri, 24 mila metri quadrati di magazzini coperti, un nuovo terminale per traghetti ro-ro e collegamenti autostradali e ferroviari verso l'asse padano e lo scalo marittimo di Capodistria (Slovenia).

Il costo complessivo è stimato in circa

278,9 milioni di euro, con un primo stralcio già finanziato dal costo di circa 80 milioni (infrastrutturazione di 56 mila metri quadrati a ridosso dello Scalo Legnami). Il fabbisogno residuo è stimato in di 197,39 milioni di euro, che potrebbero essere l'oggetto della delibera Cipe e si aggiungerebbero ai 32 sono già stati stanziati dallo Stato e ai 49,5 dall'Autorità portuale. La stesura del progetto Definitivo è stata affidata lo scorso anno a un'Ati guidata da Acquatecno di Roma e comprendente le imprese Dam di Ravenna, Progetti e Ambiente di Alessandria, C&T Engineering di Silea (TV) e Geoyntech srl di Trieste.

50 – Piastra logistica di Taranto

La piastra logistica, a livello di Definitivo dal 2007, ha come obiettivo quello di diventare un centro d'interscambio multimodale (stradale, ferroviario e marittimo) e un centro di servizi per la logistica delle merci. Dovrebbe sorgere a ridosso del IV sporgente del porto di Taranto, su una superficie di 200 mila metri quadri circa ricavata dall'ampliamento dello sporgente e della realizzazione di una darsena immediatamente a ovest, integrata da un adeguamento e potenziamento della Strada dei moli e da una nuova piattaforma logistica sull'area ex squadra rialzo di Rfi.

L'investimento complessivo è di circa 156 milioni di euro, dei quali 27,5 per la piattaforma logistica, 26,1 per la Strada dei moli, 74,6 per l'ampliamento del IV sporgente e 27,7 per la nuova darsena ovest. Il Cipe dovrebbe avere confermato lo stanziamento di 21,5 milioni di euro, che si aggiungono ai 97 stanziati dagli Enti locali a supporto del project financing proposto dal raggruppamento d'impresе Taranto logistica, costituito da Grandi Lavori Fincosit, Grassetto e Logsystem. ■

50 – Piastra logistica di Taranto



Infrastruttura	Costo complessivo	Fondi Delibera Cipe	Situazione progetto
Logistica	435* Risorse precedenti		
49 Piastra logistica di Trieste	278,90	197,39	Preliminare
50 Piastra logistica di Taranto	156,15	21,52	Definitivo
Totale	435,05	218,91	

Piano di interventi da attivare entro il 2011, approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (valori in milioni di euro) - *Note:* * Stanziamento complessivo approvato dal Cipe il 6 marzo 2009.

I dati delle tabelle sono tratti da Delibera Cipe del 6 marzo 2009 e suoi allegati, Delibere Cipe dell'8 maggio e del 26 giugno 2009, Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013, Dossier di candidatura Expo Milano 2015, Audizioni alla Camera dei Deputati del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, il 12 febbraio e il 25 marzo 2009, Accordi di programma quadro Stato-Regioni e Atti aggiuntivi 2008-2009.

(3 - Fine. La parte generale è stata pubblicata sul numero di maggio 2009 di Quarry and Construction; quella sulle opere simbolo, cioè il Mose e il Ponte sullo Stretto di Messina, nel numero di giugno 2009).