

Infrastrutture e capitali privati

Project financing per dieci strade ANAS

FABRIZIO BONOMO

L'utilizzo di nuove modalità di finanziamento delle infrastrutture, che coinvolga anche i capitali privati, sembra trovare sbocchi concreti, essenzialmente nel settore autostradale e per iniziativa dell'Anas, che ha avviato, direttamente o attraverso le società partecipate con le Regioni (create recentemente in Piemonte, Lazio, Lombardia e Molise), una decina di progetti da realizzare con la formula della Finanza di progetto, per un valore complessivo di circa 21 miliardi di euro, in parte giunti a maturazione dopo anni di lavoro progettuale e procedurale, in parte sviluppati dopo il varo di nuove norme, nel 2008, e oggi già molto avanti nelle gare

Quello portato avanti dall'Anas è un approccio nuovo, figlio del processo di cessione alle Regioni di due terzi della sua rete, nel 1999, e della successiva trasformazione in società per azioni, nel 2003, che pongono le basi per un riassetto del vecchio Ente nazionale per le strade, che passa da soggetto interamente finanziato dallo Stato a società con l'obbligo statutario di pro-

Particolare di uno degli svincoli della nuova autostrada Roma-Latina



durre reddito.

Da qui anche la ricerca di nuove fonti di finanziamento, tanto più che lo Stato mostra l'intenzione di diminuire i trasferimenti e quindi la società deve trovare il modo di autofinanziarsi, cosa che prende forma nell'ambizioso Piano industriale 2003-2005, approvato nel giugno 2003 dove si prevede di aumentare i ricavi da vendita di beni e servizi sul mercato, fino a coprire, nel breve-medio termine, il 50 per cento dei costi di funzionamento della società, mentre la prospettiva di medio termine è quella di fare di Anas Spa il principale operatore integrato di beni e servizi per la mobilità a livello nazionale.

Prime esperienze

Quanto al coinvolgimento dei capitali privati per realizzare infrastrutture, il nuovo corso di Anas sfrutta inizialmente, o cerca di farlo, le norme che introducono la figura del promotore, inserite nella versione 1998 della legge sui lavori pubblici (Merloni-ter), poi ampliate con la Legge Obiettivo, nel 2002 (Merloni-quater), che puntava originariamente su questo strumento per coprire con fondi privati un terzo dei costi delle grandi opere.

In realtà, le procedure previste hanno un iter abbastanza lungo, che ne ha rallentato di molto l'applicazione concreta, tanto

che quasi nulla si è ancora concretizzato.

In generale, contrariamente a quanto si crede, il project financing non è il mezzo più veloce per realizzare le opere, perché comunque la procedura è complessa e richiede attenzione e competenze specifiche non solo progettuali ma anche procedurali, finanziarie e amministrative, ma le norme introdotte dalla Merloni-quater contribuiscono ad allungare i tempi.

Infatti è necessario un doppio passaggio di gare pubbliche, con tutti i tempi di un bando di gara: bisogna pubblicare l'avviso indicativo che offre la possibilità di project financing su un determinato inter-

VECCHIA PROCEDURA	Intervento	Lunghezza (km)	Costo previsto (milioni di euro)	Concessione (anni)	Situazione progetto
Gestione gallerie del Compartimento della Lombardia	Adeguamento, messa a norma e gestione degli impianti tecnologici di 103 gallerie	138	235,29	21	Definitivo
Benevento-Caianello	Adeguamento a quattro corsie della SS 372 Telesina fra Caianello (A1) e Benevento (SS 88)	61	708,38		Preliminare
Catania-Ragusa	Adeguamento a quattro corsie delle Statali 514 di Chiaramonte e 194 Ragusana	68	897,20	40/50	Preliminare
Porto di Ancona-A14 e SS 16	Collegamento tra il porto di Ancona, l'Autostrada A14 e la SS 16	7	580,00		Preliminare
Nuova Romea E45/E55	Nuova autostrada da Orte (A1) a Mestre (A4 e Passante di Mestre)	415	9.000,00	49	Preliminare
Campogalliano A22-Sassuolo	Prolungamento della A22 del Brennero fino a Sassuolo e la SS 467 Pedemontana	15	563,00		Preliminare
VECCHIA PROCEDURA Concedente Autostrade del Molise	Intervento	Lunghezza (km)	Costo previsto (milioni di euro)	Concessione (anni)	Situazione progetto
San Vittore (A1)-Campobasso	Adeguamento a quattro corsie delle Statali 85, 17 e 87	82	1.137,70		Preliminare
NUOVA PROCEDURA Concedente Anas	Intervento	Lunghezza (km)	Costo previsto (milioni di euro)	Concessione (anni)	Situazione progetto
Ferrara A13-Porto Garibaldi	Riqualificazione funzionale ad autostrada e gestione dell'attuale raccordo autostradale	49	633,30	50	Fattibilità
Capua-Grazzanise-SS Domitiana	Autostrada tra la A1 (Capua), l'aeroporto di Grazzanise e l'area Domitiana e Flegrea	24	315,00	33	Preliminare
Grosseto-Fano	Tratto Arezzo-Fano	130	2.274,00		Fattibilità
NUOVA PROCEDURA Autostrade del Lazio	Intervento	Lunghezza (km)	Costo (milioni di euro)	Concessione (anni)	Situazione progetto
Roma-Latina	Autostrada dal Grande raccordo anulare di Roma a Latina, integrata da una bretella da Cisterna a Valmontone (A1)	90	2.000,00		Definitivo
NUOVA PROCEDURA Cap - Concessioni autostradali piemontesi	Intervento	Lunghezza (km)	Costo previsto (milioni di euro)	Concessione (anni)	Situazione progetto
Pedemontana piemontese	Collegamento autostradale fra Ghemme (A26), Biella e Santhià (A4)	41	907,19		Fattibilità
Tangenziali di Torino	Concessione attuale tangenziale nord e nuovo Corso Marche e tangenziale est	31	2.400,00		Fattibilità
Strevi-Predosa	Collegamento autostradale tra Strevi (ex SS 30) e Predosa (A26)	11	312,35		Preliminare
	Totale costo stimato degli interventi		21.963,41		

vento, valutare le proposte presentate, selezionare quella ritenuta più valida e poi procedere all'approvazione del preliminare, anche se la gara è stata fatta su un progetto Anas, perché forzatamente diventa il progetto di un soggetto terzo, con o senza modifiche.

Segue l'approvazione da parte del Cipe del preliminare e della quota richiesta di contributo pubblico, infine si passa al secondo bando di gara, per la selezione del concessionario, dove però il diritto di prelazione da parte del promotore determina una procedura negoziata prima della decisione finale.

Risultati della prima fase

Visti i tempi lunghi delle procedure non è un caso che solo uno dei sette interventi sviluppati dal 2003 ad oggi abbia completato il percorso procedurale la concessione per l'adeguamento, messa a norma e gestione delle 103 gallerie Anas della Lombardia mentre il resto è ancora a livello di preliminare.

Però il 2010 dovrebbe essere l'anno della svolta, perché i progetti hanno forse superato la fase più lunga e complessa e sono alla definizione della procedura di Valutazione d'impatto ambientale (Via), per alcuni già conclusa, una in fase di completamento e un'altra vicina alla con-

clusione.

Di fatto, cinque su sei sono in istruttoria per essere portati al Cipe per l'approvazione, quindi con la possibilità di indire la gara definitiva per l'individuazione del concessionario già nel 2010: si tratta dell'adeguamento o la costruzione di nuove arterie per gli assi Benevento-Caianello, Catania-Ragusa, Porto di Ancona-A14, Nuova Romea E45/E55 (un'opera da 9 miliardi di euro che sembra si stia sbloccando solo oggi, a quasi sei anni dalla presentazione della proposta) e San Vittore-Campobasso.

Quest'ultimo intervento, avviato da Anas è oggi portato avanti dalla Autostrade del Molise Spa, una società a partecipazione paritetica tra Anas e Regione Molise costituita appositamente nel gennaio 2008.

Rimane da definire un ultimo progetto: la bretella Campogalliano-Sassuolo, bloccata da anni per una serie di contenziosi ai quali, nel novembre scorso, il Consiglio di Stato ha detto forse la parola fine.

Nuova procedura

Il 2009 segna un'accelerazione in termini progettuali e procedurali, che interessa per ora una mezza dozzina di interventi, di cui tre con gara indetta e con termini scaduti – un collegamento fra Capua, Grazzanise e la Statale Domiziana; l'autostrada Roma-Latina, che comprende la bretella Cisterna-Valmontone; la Pedemontana piemontese – e una con gara ancora aperta, cioè la riqualificazione della Ferrara-Porto Garibaldi (scadenza febbraio 2010).

A questi si affiancano i progetti per la Arezzo-Fano e per il sistema tangenziale di Torino, ancora in fase di definizione. L'accelerazione è dovuta al Terzo decreto correttivo del Codice degli appalti pubblici, varato nel settembre 2008, che accelera i tempi e in arte semplifica le procedure, permettendo in particolare di indire la gara sulla base di uno studio di fattibilità (mentre in precedenza era possibile solo sulla base di progetti preliminari).

Stato procedura	Promotore/Proponente	Individuazione promotore	Gara definitiva
Affidata	ATI Tunnel Gest Spa (Gemmo Impianti, Uniland, Consorzio Ravennate, Sintel Engineering)	12-5-2009	conclusa
In istruttoria per approvazione CIPE	ATI Net Engineering, Geodata	2-4-2008	dopo approvaz. CIPE
In istruttoria per approvazione CIPE	ATI Silec, Egis Project SA, Tecnis, Maltauro	23-4-2008	dopo approvaz. CIPE
In istruttoria per approvazione CIPE	ATI Impregilo, Astaldi, Pizzarotti, Itinera	23-4-2008	dopo approvaz. CIPE
In istruttoria per approvazione CIPE	ATI Carige, Efibanca, Egis Project, Ili Autostrade, Gefip holding, Mec, Scetaroute, Technip Italy e Transroute international	23-12-2003	dopo approvaz. CIPE
Preparazione bando			
Stato procedura	Promotore/Proponente	Individuazione promotore	Gara definitiva
In istruttoria per approvazione CIPE	ATI Silec, Egis Project SA, Maltauro, Costruzioni Falcione Geom. Luigi	2-4-2008	dopo approvaz. CIPE
Stato procedura	Promotore/Proponente	Individuazione promotore	Gara (scadenza)
Gara in corso	ATI Autostrada del Brennero, Coopsette, Pizzarotti, Cordioli & C., Edilizia Wipptal, Oberosler Cav. Pietro, Collini, Consorzio Coseam, Consorzio Ravennate, Mazzi	17-12-2008	18-2-2010
Gara conclusa			3-11-2009
Gara da definire			
Stato procedura	Promotore/Proponente	Individuazione promotore	Gara (scadenza)
Gara conclusa			1-7-2009
Stato procedura	Promotore/Proponente	Individuazione promotore	Gara (scadenza)
Gara conclusa			14-10-2009
Gara da definire			
Gara da definire			

Lo studio di fattibilità è la base su cui viene selezionata l'offerta migliore, indicata però come vincitrice "provvisoria", perché prima dell'assegnazione definitiva deve essere approvato il progetto preliminare e la Valutazione d'impatto ambientale, entrambi a carico del promotore, che deve proporre anche una soluzione di costruzione-gestione dell'infrastruttura.

Da notare che se vengono richieste modifiche o integrazioni al progetto, da parte di Enti o Istituzioni, il promotore deve accettarle, oppure ritirarsi, nel qual caso la normativa consente all'ente aggiudicatore (Anas) di chiedere al secondo classificato di far proprio quel progetto, con quelle modifiche.

In ogni caso la procedura porta a un'accelerazione dei tempi di assegnazione e parallelamente permette di sondare il mercato sull'appetibilità economica dell'opera.

Poi, quando il Cipe approva il preliminare, si passa alla gara per la ricerca del concessionario; se ci fossero offerte più vantaggiose, chi vince deve rimborsare delle spese di progettazione al promotore provvisorio.

Oneri e onori per Anas

In questo quadro, l'ente aggiudicatore (Anas o le consociate regionali costituite fin'ora, in Lazio, Lombardia, Marche e Piemonte) deve concentrarsi sulla preparazione e gestione delle gare, cosa non da poco, perché si tratta di compiere valutazioni di carattere non solo tecnico ma anche finanziario, e richiedono l'individuazione di procedure e la costituzione di una o più commissioni per valutare le offerte. Va anche detto che la base di lavoro non sono i vecchi Studi di fattibilità, ma qualcosa di più complesso: se si guarda alle linee guida dell'Autorità di vigilanza per il Terzo decreto correttivo, emerge che si tratta quasi di un progetto preliminare, considerando il livello di studi richiesti, che comprendono uno studio di traffico dettagliato e uno schema di Piano finanziario; inoltre il tracciato non è solo una indicazione di corridoio, ma deve es-

sere messo a fuoco sufficientemente nei suoi aspetti planoaltimetrici.

Non è cosa da nulla quindi la possibilità offerta dalle nuove norme di individuare il promotore basandosi su uno studio di fattibilità, anzi: più che una facilitazione è un'opportunità da sfruttare, perché se non è utilizzata bene, con un'adeguata fase di concerto, rischia paradossalmente di rallentare o vanificare il lavoro del promotore.

Quest'ultimo infatti non ha un ruolo istitu-



zionale per portare avanti una estesa concertazione con gli Enti territoriali, cosa invece propria dell'ente aggiudicatore, che ha (o dovrebbe avere) il peso e il ruolo istituzionale per poterlo fare, con potenzialità notevoli, se ben sfruttate, perché attraverso lo Studio di fattibilità è possibile accorciare molto i tempi di progettazione; l'importante è saper mettere in atto un adeguato processo di concertazione, così da rendere più semplice ottenerlo anche nelle fasi successive.

Per quanto riguarda gli aspetti più propriamente contrattuali e di rapporto con i privati, va segnalato che rispetto ad altri Enti (Comuni innanzitutto), Anas dovrebbe essere avvantaggiata nella gestione di un project financing, avendo sviluppato competenze specifiche sia nel rapporto con le concessionarie autostradali (con le quali, periodicamente si discutono i piani finanziari), sia appunto nella valutazione di gare di project financing, attività che svolge con continuità e risultati oggettivi da circa due anni, quanto meno in termini di aspetti procedurali (analisi preliminare, predisposizione dei documenti di gara e gestione delle procedure ex-lege).

Quote pubbliche e investimenti privati

Un dato che emerge dall'esperienza Anas, è che comunque esiste una disponibilità dei privati ad affrontare temi così complessi e a investire: con la vecchia procedura sono stati individuati promotori per opere dal valore complessivo di oltre 13 miliardi di euro, mentre con la nuova le gare concluse o in corso interessano interventi per quasi 4 miliardi di euro.

Non si tratta di quote piccole che sfruttano forti contributi statali, anzi: il rapporto pubblico/privato varia secondo i progetti, ma nei bandi la parte pubblica è sempre sotto il 50 per cento e nelle offerte scende sotto il 40 per cento, con casi dove addirittura non esiste, come per

il collegamento fra il porto di Ancona e la A14, perché l'iniziativa è in grado di ripagarsi totalmente l'investimento.

E' tutto in funzione della redditività dell'iniziativa, segnalano all'Anas, e dal suo costo: se riguarda un tratto con abbastanza traffico può essere interamente a carico dei privati; se il traffico non è sufficiente si chiede un contributo pubblico, anche in funzione della dimensione dell'investimento.

Per questo del resto, nella vecchia procedura ci sono vari passaggi, per capire se nella seconda fase di gara ci siano altri investitori che decidano di rischiare di più, riducendo la richiesta di contributo pubblico.

Questa riduzione si registra però già nelle fasi iniziali, come avvenuto per la Orte-Mestre, dove inizialmente il contributo richiesto era di circa il 30 per cento e ora è sceso al 20 per cento, su un importo complessivo di circa 9 miliardi.

C'è da dire che le concessioni previste sono mediamente lunghe, di circa 30 anni, perché offrono un minimo di redditività per il privato.

Vecchia procedura

Gallerie della Lombardia

L'unica iniziativa chiusa è un project financing un po' anomalo, che riguarda l'affidamento in concessione dell'adeguamento, messa a norma e gestione degli impianti tecnologici installati all'interno delle gallerie della rete stradale del Compartimento Anas della Lombardia (province di Milano, Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Lecco, Sondrio e Varese).

La concessione è stata firmata nel giugno scorso con la società di progetto Tunnel gest Spa, costituita dall'Ati guidata da Gemmo impianti e comprendente Uniland, Consorzio ravennate delle Cooperative di Produzione e Lavoro, Sintel Engineering, che nel maggio 2009 si è aggiudicata in via definitiva l'appalto per avere presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa.

La durata della concessione è di 21 anni, di cui uno per la predisposizione del progetto definitivo e esecutivo, tre anni per la realizzazione degli interventi.

Il valore complessivo dell'accordo è di 235,5 milioni di euro, di cui 150 per i lavori di riqualificazione e adeguamento infrastrutturale, e i restanti 85,5 milioni per la gestione operativa delle infrastrutture durante l'intera durata della concessione. L'investimento del concessionario privato viene ripagato da Anas attraverso un canone annuo di concessione, che copre la parte di investimento e, per la parte gestione, è tarato sulla qualità e il rendimento della gestione del servizio, sulla base di determinati indici.

La concessione riguarda 103 gallerie, per una lunghezza complessiva di circa 138 chilometri, e prevede in particolare: il miglioramento della gestione energetica, con il contenimento dei consumi grazie all'utilizzo di fonti energetiche alternative e rinnovabili; nuovi impianti in alcune delle gallerie con lunghezza superiore a 125 metri; controllo radio di tutte le gallerie; installazione di pannelli fotovoltaici, ventilatori, apparecchi illuminanti e cavi per impianti speciali.

Il tutto monitorato 24 ore su 24 dal Centro operativo Anas di Bellano.



Gli impianti tecnologici attualmente in funzione sono stati installati prevalentemente negli anni Ottanta e Novanta e, pur essendo ancora funzionanti, non sono in grado di soddisfare adeguatamente le attuali condizioni di traffico.

Benevento-Caianello

L'intervento, inserito fra le opere prioritarie già nel 2001, consiste nell'adeguamento in sede, a quattro corsie (due corsie per senso di marcia della larghezza di 3,75 metri, per una larghezza complessiva pari a 22 metri), della Statale 372 "Telesina", con realizzazione anche di quattro nuovi svincoli che si aggiungono ai diciassette già esistenti.

Il tratto interessato, di circa 61 chilometri, è quello fra lo svincolo di Benevento sulla Statale 88 e lo svincolo di Caianello sulla A1, migliorando i collegamenti della Provincia di Benevento con l'autostrada

A1 e, attraverso il raccordo autostradale Benevento-Castel del Lago, con l'autostrada A16.

L'Anas, nell'aprile 2008, ha individuato il promotore nell'associazione temporanea d'impresa Net-Geodata, selezionata fra le cinque che hanno risposto all'Avviso indicativo pubblicato nel maggio 2007.

Attualmente il progetto è a livello di preliminare, redatto dal Compartimento Anas della Campania, con il relativo Studio di impatto ambientale varato dall'Anas nell'aprile 2004 e approvato con prescrizioni dal Cipe nel marzo 2006.

Il costo complessivo previsto è di circa 708,38 milioni di euro; il Cipe, nella delibera di marzo, ha promesso di finanziarlo, probabilmente per 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.



Catania-Ragusa

L'intervento consiste nella riqualificazione e potenziamento a quattro corsie, per molta parte fuori sede, dell'itinerario Ragusa-Catania rappresentato dalle Statali 514 di Chiaromonte e 194 Ragusana, per un totale di circa 68 chilometri (rispetto ai circa 76 attuali).

Il tratto interessato, che sarà a pedaggio, va dallo svincolo della 514 con la Statale 115, presso Ragusa, allo svincolo con l'autostrada Catania-Siracusa, ancora in fase di realizzazione, mentre resta da valutare il prolungamento fino alla Statale 114, sulla costa, poco a sud di Catania. Nel luglio 2007 è stato emanato un Avviso indicativo, al quale hanno risposto in tre: un'Ati Gavio-Impregilo-Astaldi-Pizzarotti (in cui Gavio rappresentava il potenziale gestore della strada); un'Ati guidata da Condotte e l'Ati composta da Silec Spa, Egis Projects SA, Maltauro consorzio stabile e Tecnis Spa (una società siciliana di costruzioni), la cui proposta è stata dichiarata di pubblico interesse dall'Anas nell'aprile 2008.

Il progetto preliminare e lo Studio d'impatto ambientale, redatti dall'Anas, sono stati varati dall'Anas nel marzo 2004 e approvati dal Cipe, con prescrizioni, nel marzo 2003.

Le prescrizioni imposte dal Cipe e riviste in sede progettuale dal promotore consentono di evitare la realizzazione di alcune gallerie e ricollocare prevalentemente sul vecchio tracciato la nuova opera. Praticamente metà delle gallerie e dei viadotti previsti inizialmente non dovranno essere realizzati.

Anche per questo motivo è calato il co-



sto complessivo dell'opera, che oggi è stimato in circa 897,2 milioni di euro, di cui 532 milioni coperti dai privati in cambio di una concessione di 40/50 anni.

Quanto alla parte pubblica, da alcuni anni il progetto è finanziato con circa 149 milioni (49 da Anas e 100 dalla Regione); rimane un fabbisogno residuo di circa 218 milioni, ma sarà il Cipe a individuare la copertura dopo la presentazione del progetto definitivo.



Porto di Ancona

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

L'intervento prevede un'arteria di circa 6,6 chilometri, dal costo complessivo stimato di circa 580 milioni di euro.

Nell'aprile 2008 l'Anas ha individuato il soggetto promotore – l'Ati Impregilo, Astaldi, Pizzarotti, Itinera – 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.

Il progetto è a livello di preliminare, sul quale rimangono ancora diversi nodi da sciogliere perché nell'agosto scorso la Regione ha dato un giudizio negativo sulla conformità urbanistica, salvo alcune compatibilità, ritenendo che non sussistano i requisiti normativi e di regolamento per approvare il progetto in variante alle norme e previsioni degli strumenti urbanistici vigenti nel comune di Ancona.

San Vittore-Campobasso

L'intervento fa parte di un progetto più ampio per la realizzazione di un nuovo collegamento autostradale a quattro corsie fra il Tirreno e l'Adriatico, lungo circa 150 chilometri, da San Vittore a Termoli, che per esigenze economiche è stato diviso in due tratte distinte: la tratta A, di circa 80 chilometri, da San Vittore (A1) a Campobasso, passando per Isernia, che è oggetto della gara di project financing; la tratta B, di circa 73 chilometri, da Bojano (poco prima di Campobasso) a Termoli (A14).

La tratta B, dal costo stimato di circa 2

miliardi di euro, è portata avanti dall'Anas e consiste nell'adeguamento della Statale 647, di cui il lotto due, lungo circa 9 chilometri, denominato "Variante di Venafro", è stato completato nell'ottobre 2008, con un investimento di 78 milioni di euro.

Per la parte in project financing, nel gennaio 2008 l'Anas e la Regione Molise hanno costituito la Autostrade del Molise Spa, una società mista che ha come obiettivo primario proprio la realizzazione del nuovo collegamento autostradale.

Il progetto preliminare redatto da Anas è stato approvato dal suo CdA nel marzo 2004 e nel 2005 ha ottenuto parere favorevole, con prescrizioni, dai diversi Ministeri interessati.

Nel 2007 Autostrade del Molise ha pubblicato il bando per la selezione del soggetto privato, ricevendo due proposte da parte dei raggruppamenti: Impregilo, Astaldi, Pizzarotti e Itinera e la seconda con Silec, la francese Egis Project e Malturo, che nell'aprile 2008 è stato scelto come promotore.

Il costo complessivo viene stimato in circa 1.137,70 milioni di euro, che per ora è

coperto con 106,30 milioni di fondi pubblici e 580,70 di contributo privato, con un fabbisogno residuo di circa 451 mi-

lioni.

Oggi sono in corso approfondimenti, in quanto la quota di fabbisogno residuo 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.

Campogalliano-Sassuolo

Si tratta di una bretella di circa 15 chilometri che prolunga l'autostrada del Brennero, dall'attuale svincolo con la A1, nei pressi di Campogalliano, fino a Sassuolo e la Statale 467 Pedemontana, servendo il grande bacino industriale che fa capo



Veduta dello scalo di Marzaglia in costruzione



alla cittadina modenese e il nuovo 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).

La storia del progetto è lunga e controversa, tanto da diventare un caso simbolo delle difficoltà del project financing, e solo oggi potrebbe forse avviarsi a conclusione.

Il primo passaggio risale al 1988 quando fu fatto il primo studio di impatto ambientale, realizzato dalla Autobrennero in collaborazione con la Provincia di Modena, al quale seguì un progetto di massima presentato nel 1992.

Poi il Governo sceglie di affidarne la realizzazione all'Anas, inserendo l'opera nella Legge Obiettivo senza però prevedere la

copertura finanziaria dei circa 563 milioni di euro di costo stimato, escluse le opere connesse della Pedemontana e della tangenziale di Rubiera.

Nel giugno 2004 l'impresa Pizzarotti si fa promotrice spontanea dell'intervento (senza pubblicazione di avviso o indizione di gara), aggiornando poi la propria proposta nel 2005, strutturata su un nuovo piano economico e finanziario.

L'Anas però dichiara l'assenza del requisito della pubblica utilità e nel dicembre 2005 approva il progetto definitivo e nel 2006 decide di fare ricorso al project financing per la sua realizzazione, su indicazione del ministero delle Infrastrutture, nata in seguito alla revisione del Programma delle opere strategiche, d'intesa con Regione ed Enti locali.

Contro questa decisione la Pizzarotti ha presentato ricorso al Tar del Lazio, che lo ha accolto; ne nasce un contenzioso amministrativo risolto solo nel novembre scorso, quando il Consiglio di Stato respinge il ricorso di Pizzarotti, accogliendo l'appello presentato da Anas e creando le condizioni per procedere alla gara d'appalto.

Questa decisione dovrebbe sgombrare il campo anche del contenzioso aperto da un altro promotore - un'Ati guidata da Coopsette e composta da Consorzio Stabile Coseam spa e Autostrade Centro Padane spa - che facendo riferimento alla nuova procedura propone di realizzare un tratto autostradale a pedaggio di 17,9 chilometri; l'Anas, in presenza del contenzioso con Pizzarotti, ha ritenuto di respingere questa proposta, decisione che ha portato all'ennesimo ricorso al Tar, che nell'ottobre scorso ha dato ragione all'Ati Coopsette sull'obbligo di indire una gara pubblica.

Ma questa dovrebbe essere ormai storia vecchia, mentre rimangono sul tavolo i 234 milioni stanziati da tempo dal Cipe, che avrebbero dovuto consentire la realizzazione di almeno un primo stralcio entro il 2010, da Campogalliano al nuovo scalo merci di Marzaglia, ma che probabilmente rientreranno come possibile contributo pubblico nel bando di gara.

Orte-Mestre

Si tratta del progetto per la Nuova Romea commerciale, che dovrebbe rendere più sicuro e agevole il corridoio europeo E45/E55 da Mestre a Civitavecchia, attraverso l'Umbria, creando una alternativa autostradale al tracciato oggi servito dalla Statale 309 Romea, con 2 corsie per senso di marcia e la corsia di emergenza, e la riqualificazione e ammodernamento della E45, per un totale di circa 415 chilometri da Mestre a Orte (interconnessione con l'A1).

Il progetto prende corpo nel 2003, quando un promotore privato - un'Ati guidata da Gefip holding (gruppo Bonsignore), della quale fanno parte Banca Carige, Efibanca, Egis Project, Ili Autostrade, Mec, Scetaroute, Technip Italy e Transroute international - propone di realizzare un unico corridoio autostradale senza soluzione di continuità da Mestre sino a Civitavecchia. Il progetto prevede, accanto alla costruzione dell'Autostrada Nuova Romea nel tratto Mestre-Cesena, anche la riqualificazione della E45 Orte-Cesena. Il costo complessivo del progetto era di circa 10 miliardi di euro, di cui il 45 per cento

avrebbe dovuto essere a carico dello Stato. Nel dicembre 2003 questa proposta è stata dichiarata di pubblico interesse dall'Anas e approvata dal Cipe nel 2004, ma ha poi subito una serie di vicissitudini che ne hanno rallentato lo sviluppo.

Il grosso dei problemi è stato procedurale, sin dall'inizio, soprattutto per ricorsi sulle proposte presentate, in particolare dalla società di progetto Newco (composta da Autostrade, Autovie venete, Serenissima, Padova-Venezia e Impregilo), che si era candidata alla realizzazione della sola Nuova Romea nel tratto Mestre-Cesena; già questo ha bloccato il progetto per due anni, fino a una sentenza del Consiglio di Stato che ha dato ragione ad Anas.

Poi comunque il progetto è evoluto e rispetto alla vecchia proposta si registra un aggiornamento di alcune parti, richiesto dalle Regioni in fase di Valutazione d'impatto ambientale, che nel 2006 aveva ancora una volta bloccato l'iniziativa perché non si è riusciti a rispondere a tutte le richieste avanzate dagli Enti locali, quindi è stata sospesa.

Poi c'è stato un recepimento di queste prescrizioni ed è stata riavviata la procedura di approvazione.

Nell'aggiornamento si è ridotta anche la richiesta di contributo pubblico: all'epoca si parlava di oltre 3 miliardi di euro su oltre 10 miliardi di investimento, quindi circa il 30 per cento, adesso invece siamo a livelli più bassi, circa il 20 per cento, su un costo complessivo sceso a 9 miliardi perché alcune opere sono state stralciate o scartate,

come una galleria sotto la tangenziale di Mestre, e altre potrebbero esserlo in futuro, perché la Provincia di Venezia e alcuni Comuni della Riviera del Brenta contestano l'innesto della Romea commerciale con la A4.

In ogni caso si tratta della più importante opera mai affidata in concessione con il project financing, finanziata con 1,4 finanziati dallo Stato (contro i 3 miliardi previsti inizialmente) e il resto a carico dei privati, in cambio di una concessione di 49 anni. Nel marzo scorso l'Anas ha dato il via libera al progetto preliminare e ora dovrebbe andare al Cipe.



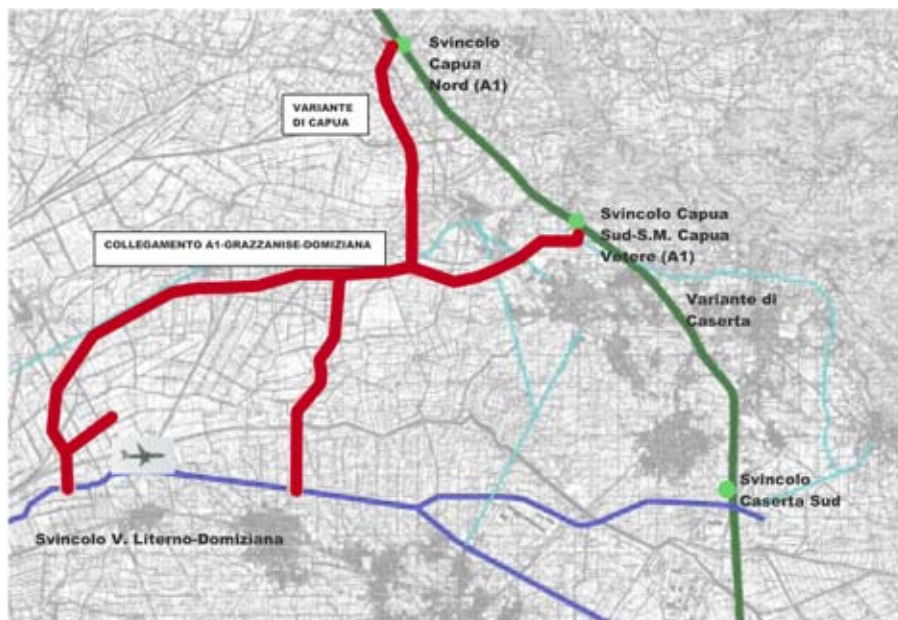
Nuova procedura

Ferrara-Porto Garibaldi

Si tratta di una concessione per la progettazione, riqualificazione funzionale ad autostrada e gestione del collegamento di circa 49 chilometri tra l'autostrada A13 Bologna-Padova e l'Adriatico, nel comune di Comacchio, nei pressi di Porto Garibaldi, dove dovrebbe innestarsi la E45-E55 Orte-Mestre, e rappresenta anche la prosecuzione dell'autostrada regionale Ci-spadana, programmata dalla Regione Emilia Romagna, che collega Ferrara con la A22 del Brennero.

Nel dicembre 2008, l'Anas lo ha inserito nel Master Plan delle opere da realizzare in project financing e all'inizio del 2009 lo studio di fattibilità, che prevede un costo di oltre 633 milioni di euro, è stato fatto proprio da un'Ati composta da Autostrada del Brennero, Coopsette, Pizzarotti, Cordioli, Edilizia Wipptal, Oberosler Cav. Pietro, Collini, Consorzio Stabile Coseam, Consorzio Ravennate delle Cooperative di Produzione e Lavoro, Mazzi Costruzioni.

La gara per l'individuazione del conces-



sionario è stata indetta nell'ottobre scorso e scade il 18 febbraio 2010. La durata della concessione è indicata in 50 anni. L'affidamento della concessione sarà aggiudicato con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

A1-Grazzanise-Domiziana

È il progetto per la realizzazione di un sistema autostradale fra Capua e Villa Literno, nell'hinterland nord di Napoli, per una lunghezza complessiva di 24 chilometri, per collegare due svincoli della A1 (Capua nord e il nuovo Capua sud) con l'aeroporto di Grazzanise e due svincoli della Statale Domiziana.

Più precisamente, il progetto prevede la realizzazione di due arterie, a formare una "X".

Una ha caratteristiche autostradali (due corsie per senso di marcia), con otto uscite, e collega lo svincolo in costruzione Capua Sud-Santa Maria Capua Vetere della A1 e lo svincolo di Villa Literno della Domiziana, passando per l'aeroporto militare di Grazzanise, del quale si prevede la trasformazione in aeroporto intercontinentale civile, sostituendo

dosi a quello di Capodichino.

La seconda, stradale (una corsia per senso di marcia), collega lo svincolo di Capua Nord dell'A1 con la Domiziana, intersecando la nuova autostrada a est dello scalo di Grazzanise.

Nel dicembre 2008 l'Anas ha deliberato il suo inserimento nel Master Plan delle opere da realizzare in project financing e nel maggio scorso ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento in concessione della progettazione, realizzazione e gestione (scadenza novembre 2009).

Il costo indicato è di circa 315 milioni di euro, per oltre la metà coperti con fondi pubblici - 54,97 milioni di euro sui fondi del Programma Operativo Nazionale 2007-2013, 145,03 milioni sui fondi del Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013 - mentre al privato si chiedono almeno 115 milioni di euro in cambio di una concessione per 33 anni.

Grosseto-Fano

Si tratta del potenziamento dell'itinerario trasversale fra Toscana e Marche, passando per l'Umbria, lungo circa 280 chilometri, di cui si parla dalla fine degli anni Sessanta e che Anas sta realizzando progressivamente per piccoli lotti (oggi sono completati circa 155 chilometri), ma ha deciso di ricorrere alla finanza di progetto



per il tratto più complesso, quello da Arezzo a Fano, di circa 130 chilometri.

Qui, fra i punti più critici, si segnala la realizzazione della bretella per Urbino e soprattutto il completamento dei lavori della galleria della Guinza, che consente di superare la barriera appenninica: un'opera lasciata incompiuta da oltre 19 anni.

Nel dicembre 2008 l'Anas ha inserito la tratta Arezzo-Fano nel Master Plan delle opere da realizzare in project financing, ma i costi particolarmente alti - lo studio di fattibilità prevede circa 2.274 milioni di euro - e la scarsità di traffico previsto rendono complessa l'operazione, perché con queste condizioni è difficile che un privato

si faccia avanti senza un contributo pubblico consistente.

Di fatto, fin'ora non è stato pubblicato nessun bando e sono scaduti i termini per la presentazione di eventuali manifestazioni di interesse da parte di promotori.



Roma-Latina

Il progetto, già a livello di definitivo, riguarda un sistema autostradale che comprende il collegamento diretto fra la Capitale e Latina, partendo da Tor de Cenci, sulla Statale Pontina, per un totale di circa 55 chilometri, e una bretella di circa 35 chilometri fra Cisterna, a metà strada fra Aprilia e Latina, e il casello di Valmontone della A1.

In particolare, si prevede la realizzazione di una autostrada a tre corsie per senso di marcia da Roma ad Aprilia Nord, e una a due corsie per senso di marcia tra Aprilia Nord e Latina, con due caselli, all'inizio e alla fine, e due aree di servizio.

A due corsie per senso di marcia è anche la bretella Cisterna-Valmontone, che comprende una serie di opere accessorie (tangenziali e potenziamenti delle reti viarie locali).

Per realizzare questo intervento, nel marzo 2008 è stata costituita una società mista Anas-Regione Lazio, la Autostrade del Lazio Spa, che ha acquisito il lavoro preparatorio di Anas e nell'aprile 2009 ha pubblicato l'Avviso di preinformazione per la progettazione costruzione e gestione dell'intero sistema, indicando una stima di costo di 2 miliardi di euro.



Pedemontana piemontese

La cosiddetta Pedemontana piemontese rappresenta l'estensione a ovest di un sistema pedemontano più vasto, che comprende gli interventi in corso o programmati in Lombardia e Veneto.

L'intero sistema, costituito da autostrade a due corsie per senso di marcia su due carreggiate separate, ha una lunghezza totale di 40,5 chilometri e si estende dallo svincolo di Santhià della A4 Torino-Milano fino allo svincolo di Romagnano Sesia-Ghemme della A26 Voltri-Arona, passando per Biella dove, piegando verso est, sfrutta un tratto della strada regionale 142 per il quale è previsto l'adeguamento in sede, a completamento della superstrada già realizzata a suo tempo dall'Anas tra Biella e Rolino di Masserano (circa 14 chilometri).



L'intervento, dal costo stimato di circa 907 milioni di euro, è stato perfezionato e messo in gara dalla nuova società mista Anas-Regione Piemonte, la Cap - Concessioni autostradali piemontesi Spa, che ha dato unitarietà a due interventi, nati separatamente e poi attivati in fase di progettazione dalla Regione attraverso la Provincia, cioè la tratta Rolino-Masserano-Romagnano



tangenziale Est, lunga circa 22 chilometri, e la parte autostradale dell'asse ferro/gomma di corso Marche, di

Sesia e la Biella-Santhià.

Nei primi mesi del 2009 Cap ha sviluppato la progettazione a livello di studio di fattibilità avanzato, con studi di traffico e piano finanziario di tutta la tratta e poi avviato la gara per la ricerca del promotore, eventualmente non vincolando la realizzazione unitaria immediata di tutta la Pedemontana, ma consentendo una eventuale attuazione per fasi, perché oggi le previsioni di traffico sono squilibrate a favore della Biella-Santhià.

Il 14 ottobre sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte: ne è arrivata una sola, ma il bando prevedeva anche questa opportunità e quindi la gara è valida.

Attualmente si sta procedendo alla verifica della congruità e si prevede che la decisione venga presa entro la fine dell'anno.

Sistema tangenziale di Torino

Un secondo macro intervento gestito dalla Concessioni autostradali piemontesi riguarda l'area metropolitana di Torino, in particolare la realizzazione della

circa 9 chilometri, entrambe a un livello di studio abbastanza avanzato e con un'ipotesi di piano finanziario comune che prevede l'integrazione di queste due nuove opere con la tangenziale nord esistente, in concessione alla società Ativa fino al 2016.

Questa è la caratteristica principale dell'operazione studiata da Cap: le due nuove infrastrutture hanno un costo stimato di circa 750 milioni di euro per la tangenziale est e di 1,65 miliardi per corso Marche, almeno per ora; Cap ipotizza che possano essere coperti interamente con il project financing attraverso un meccanismo che comprende sia gli introiti delle nuove opere, sia, appunto, integrando ad esse la concessione di Ativa, per la quale sarebbe stata comunque necessaria una gara, perché le nuove leggi in materia non permettono più un rinnovo della concessione.

In questo modo il soggetto vincitore potrebbe avere da subito la disponibilità di introiti di un'infrastruttura già ammortizzata.

È un meccanismo che ha tutte le potenzialità per garantire adeguati ritorni finanziari, e quindi giustificare il rischio da parte dei privati, anche perché la tangenziale

esistente necessita da tempo di un rioridino dal punto di vista del sistema tariffario: attualmente paga solo il 40 per cento degli utenti, in modo disordinato e disomogeneo.

Per questo si sta valutando un riequilibrio del sistema, adottando anche modalità più moderne di esazione, che magari facciano pagare di meno, però a tutti, secondo i chilometri percorsi, ma soprattutto consentano di governare la mobilità, con ad esempio un sistema tariffario differenziato secondo gli orari più o meno congestionati.

Strevi-Predosa

Un terzo intervento autostradale gestito da Cap è un raccordo stradale di circa 10,90 chilometri in provincia di Alessandria, fra lo svincolo di Strevi della ex Statale 30 di Valle Bormida, oggi in fase di costruzione, e il nuovo casello di Predosa



che dovrebbe essere realizzato sulla A26.

Il costo dell'intervento è stimato in circa 312 milioni di euro, escluso il nuovo casello di Predosa, la cui realizzazione dovrebbe essere a carico della società Autostrade Aspi Spa, e prevede un'infrastruttura di tipo autostradale a due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia.

Esiste già uno studio di fattibilità, affidato dalla Regione alla Provincia, che dovrebbe

essere perfezionato a breve con l'assenso degli Enti locali, e nel corso del 2009 dovrebbe essere completato il progetto Preliminare.

In questo caso, rilevato un interesse minore da parte del mercato, Cap e tutti i soggetti coinvolti hanno ritenuto opportuno sviluppare maggiormente la progettazione, ed eventualmente avviare la ricerca del promotore sulla base di un progetto più dettagliato. ■