

## Lavori in corso e previsti

Il miglioramento della capacità di spesa e il rilancio degli investimenti è uno degli aspetti più significativi di questi ultimi anni, che si concretizza in particolare nel 2002 - anno di passaggio fra il decentramento della rete e la societizzazione - quando si registra un aumento record dei bandi di gara pubblicati: 1.439 bandi, per un impegno di spesa di 2,1 miliardi di euro, contro i 989 milioni del 2001; a questo va aggiunto il miliardo di euro per di importanti opere viarie come la viabilità di Malpensa e della Val d'Agri, l'ammmodernamento della Salaria e della Ragusa-Catania, il potenziamento della viabilità relativa alle Olimpiadi invernali di Torino 2006; infine, il Piano triennale 2002-2004 ha previsto lavori sulla rete Anas per circa 4,9 miliardi di euro (9.500 miliardi di lire), il 21 per cento in più rispetto al precedente piano 2001-2003 (da 4 miliardi di euro).

Quindi l'Anas, nel periodo di passaggio da una realtà a un'altra (completamente diversa), non solo non è rimasta ferma, ma si è distinta per un particolare dinamismo.

Tra il 2001 e il 2005 - conferma Vincenzo Pozzi - l'Anas ha ultimato 271 lavori, per un totale di mille chilometri di rete, dei quali circa la metà costituiti da nuove strade, e ha aperto cantieri per altri 1.337 chilometri.

Allo stesso tempo è più che raddoppiato il valore delle opere in corso, passando dai 5,6 miliardi di euro del 2001 agli 11,7 miliardi del 2006, così come è decisamente aumentato il volume degli investimenti, che è oggi di 18,2 miliardi di euro per gli appalti e 17,4 miliardi per le gare aggiudicate (nel 2001 si registravano appalti per 2,1 miliardi di euro; nei quattro anni successivi sono stati appaltati in media lavori per 4 miliardi l'anno).

### Piemonte

In Piemonte, dove la rete Anas è stata pesantemente ridimensionata, come del resto in tutto il nord Italia, il cantiere di maggiore rilievo riguarda l'Asti-Cuneo,



ultima grande opera dell'Anas nella regione, sbloccata dopo anni di stasi: un'opera da 1,6 miliardi di euro della quale sono già stati aperti al traffico 12 chilometri.

Per il futuro, il Master plan del project financing indica il possibile coinvolgimento di soggetti privati per la realizzazione dell'autostrada Carisio-Biella, che ha un costo stimato di circa 150 milioni di euro.

### Valle d'Aosta

La rete primaria della Valle d'Aosta è una delle prime ad essere stata trasferita alla Regione, già nell'ottobre 1994, lasciando all'Anas tre sole strade di interesse internazionale: la Statale 26 che collega il Piemonte con il confine francese, presso il Colle del Piccolo San Bernardo; la Statale 26 "dir", di 10,5 chilometri, che porta al Tunnel del Monte Bianco; la Statale 27, di 33,9 chilometri, fra Aosta e il Colle del Gran San Bernardo.

In questo quadro l'intervento più significativo - per un costo stimato di circa 113 milioni di euro - riguarda la Variante di Etroubles e Saint Oyen, per migliorare la viabilità di accesso al Traforo del San Bernardo, nonché la sistemazione della Statale 26 del Gran San Bernardo tra Etroubles e l'innesto del traforo. Gli interventi, ancora fermi perchè in attesa dei finanziamenti Anas (che pure ha approvato il progetto nell'estate del 2004), riguardano tra l'altro la sistemazione del movimento franoso che ha interessato un versante molto vasto tra i Comuni di Sant-Oyen e Saint-Rhemy, a seguito dell'alluvione dell'ottobre 2000. La variante, da realizzare in appalto integrato, è lunga circa 3,5 chilometri e comprende due gallerie naturali (lunghe 1,5 e 2,7 chilometri) e un viadotto di 200 metri sul torrente Artanavaz.



## Liguria

In Liguria, dove la viabilità statale era stata ridotta ai minimi termini, l'Anas gestisce oggi i progetti in fase più avanzata e apre i cantieri, ribaltando una situazione che dopo il decentramento la vedeva sul punto di chiudere il compartimento di Genova: la firma, nel 2002, di un protocollo d'intesa con gli Enti locali per la costruzione della Nuova Aurelia, in sostituzione della vecchia consolare passata alle Province, rilancia la Spa nazionale, che solo nel 2003 ha attivato investimenti per 1,6 miliardi di euro, approvando in particolare progetti per sette opere inserite nella Legge Obiettivo, per 1,2 miliardi di euro, relative alla viabilità di accesso agli hub portuali di Savona (385 milioni di euro), La Spezia (264 milioni di euro), alla Statale 28 del Colle di Nava (255 milioni di euro) e alla Nuova Aurelia (213 milioni di euro). Inoltre, tra la fine del 2002 e l'inizio del 2003, ha portato a termine l'iter progettuale di altre sei opere (le varianti di Sanremo, Carcare, Chiusavecchia e Pieve di Teco, il raccordo terminale della viabilità Polcevera e il collegamento tra la ex Statale 548 e lo svincolo autostradale di Taggia), finanziati attraverso i canali ordinari della società (Piano triennale), per un totale di 355 milioni di euro.

In tema di project financing, il Master

plan punta al coinvolgimento dei privati per la Gronda di Levante del Nodo autostradale di Genova, legato in parte al progetto della Nuova Aurelia, per un costo di circa 3 miliardi di euro.

## Lombardia

In Lombardia si segnala il progetto per l'interramento della Statale 36 presso Monza, la riqualificazione delle statali Paullese e Gardesana occidentale, l'accessibilità alla Valcamonica e la riqualificazione della statale goitese.

Fra le opere in fase di completamento si segnala la superstrada Malpensa-Boffalora: 18 chilometri a quattro corsie, per un costo complessivo di quasi 120 milioni di euro, che consente l'accesso allo scalo anche dalla A4 Milano-Torino.

Altrettanto significativo è il riassetto della Statale 36 a Monza - circa 160 milioni di euro per un tratto di quattro chilometri, con un tunnel urbano di 1,8 chilometri - che dovrebbe risolvere i problemi di attraversamento della periferia monzese e i collegamenti con l'autostrada A4; per ora i cantieri sono fermi, però è già pronto il progetto esecutivo, i fondi sono disponibili così come l'affidamento dei lavori (a Impregilo); in questo caso, a parte il costo particolarmente elevato, il banco di prova sarà la cantierizzazione, visto che i lavori

interessarono, per tre anni, una delle più importanti arterie di accesso a Milano da nord, con un traffico di circa 70/80 mila veicoli al giorno, e prevedono la demolizione del viadotto esistente e la costruzione di una galleria a foro aperto, a 20 metri di profondità, sotto il collettore idrico dell'alto Lambro.

Quanto alle prospettive di project financing, il Master plan indica il collegamento autostradale diretto Como-Varese, con un costo stimato di 479,47 milioni di euro.

## Veneto

In Veneto l'Anas è stata drasticamente ridimensionata, con circa 600 chilometri di rete sui 2.400 originari (sostanzialmente le Statali Romea, Triestina, Pontebbana, Alemagna, Transpolesana e Veronese), oggi ha in corso o in appalto lavori per 470 milioni di euro, che uniti a quelli conclusi recentemente portano a oltre 522 milioni di euro gli investimenti dell'Anas in Veneto dal 1° gennaio 2004; un risultato possibile grazie a diverse progettazioni già pronte e al recupero di circa 121 milioni di euro di finanziamenti non spendibili altrove.

Fra questi lavori si segnala la definitiva messa in sicurezza della Statale Transpolesana, che da Verona va verso Rovigo e il basso Polesine, nota per essere una delle strade più pericolose della regione: nel luglio 2003 sono stati appaltati i lavori dell'ultimo tratto non ancora sistemato, con l'allargamento della strada, l'eliminazione degli attraversamenti a raso e la realizzazione dello spartitraffico centrale, per un costo totale di circa 40 milioni di euro.

Non va dimenticato però il Passante di Mestre, un'opera da quasi 750 milioni di euro, la cui realizzazione è in carico all'Anas (in questo caso si parla di un project financing mancato), i lavori sono in corso e i primi 8 chilometri dovrebbero essere completati entro il 2008.

Un project financing vero dovrebbe riguardare la Orte-Venezia (11 miliardi di euro), di cui è in corso la progettazione, e in futuro il nuovo sistema delle tangenziali lombardo-venete.

Tracciato completo della nuova Aurelia





## Emilia Romagna

In Emilia Romagna i grandi lavori sono soprattutto autostradali, ma l'Anas ha un ruolo diretto nella Nuova Romea/E45, nella riqualificazione della Statale 16 Adriatica e nel potenziamento del nodo di Parma, realizzato alla luce della decisione dell'Unione Europea di collocare a Parma la sede dell'Agenzia europea per la sicurezza alimentare.

Per il futuro, il Master plan prevede di coinvolgere i soggetti privati per la Variante di Piacenza e il nuovo ponte sul Po, con un costo stimato di 147,77 milioni di euro.

## Toscana

In Toscana, già nel 2003 l'Anas ha realizzato lavori per circa 300 milioni di euro, e ne ha appaltato altri per circa 70 milioni, mentre sono in fase di progettazione interventi per oltre 1,3 miliardi di euro.

I progetti principali riguardano l'E78 Grosseto-Fano "Due mari" e il contratto Corridoio tirrenico.

Parzialmente avviati sono i lavori di potenziamento della Superstrada E78, che complessivamente richiede investimenti per circa 3,1 miliardi di euro: è stato aperto un nuovo tratto di 11 chilometri e sono in fase di realizzazione o di appalto lavori su altri 71 chilometri, mentre 82 chilometri sono già in esercizio, 76 sono in fase di progettazione definitiva e 41 a livello di progettazione preliminare.

In alto mare è invece il corridoio tirrenico Livorno-Civitavecchia, 230 chilometri di cui 188 in Toscana, che però non è ancora definito nel suo tracciato.

A livello di progetto sono poi la sistemazione del sistema di valichi appenninici fra Toscana ed Emilia Romagna (le Statali 64 Porrettana, 67 Tosco-Romagnola, 12 dell'Abetone e del Brennero, 63 del Cerreto, compreso collegamento con la Statale 62 della Cisa), per un totale di 310 milioni di euro e completamento previsto entro il 2007.

In tema di project financing, l'Anas ha ricevuto proposte per l'autostrada Grosseto-Siena-Bettolle e il sistema tangenziale di Lucca.

## Umbria

In Umbria gli interventi più importanti sono quelli stradali, che nel complesso prevedono investimenti per oltre due miliardi di euro - con tempi di realizzazione entro il 2009 e primi completamenti a partire dal 2005 - per alcune arterie di livello nazionale e interregionale e su numerose strade statali o ex statali oggi in corso di ri-nazionalizzazione.

Quest'ultimo aspetto, cioè il ritorno all'Anas di strade trasferite alla Regione nell'ottobre 2001, segna la fine in Umbria del processo di riassetto della rete nazionale che si è aperto all'indomani del decentramento, sia per iniziativa dell'Anas (per riequilibrare la rete e costruirne una più omogenea e continua, ma soprattutto nelle regioni del nord), sia su richiesta di alcune Regioni del centro-sud, desiderose di restituire le strade all'Anas.

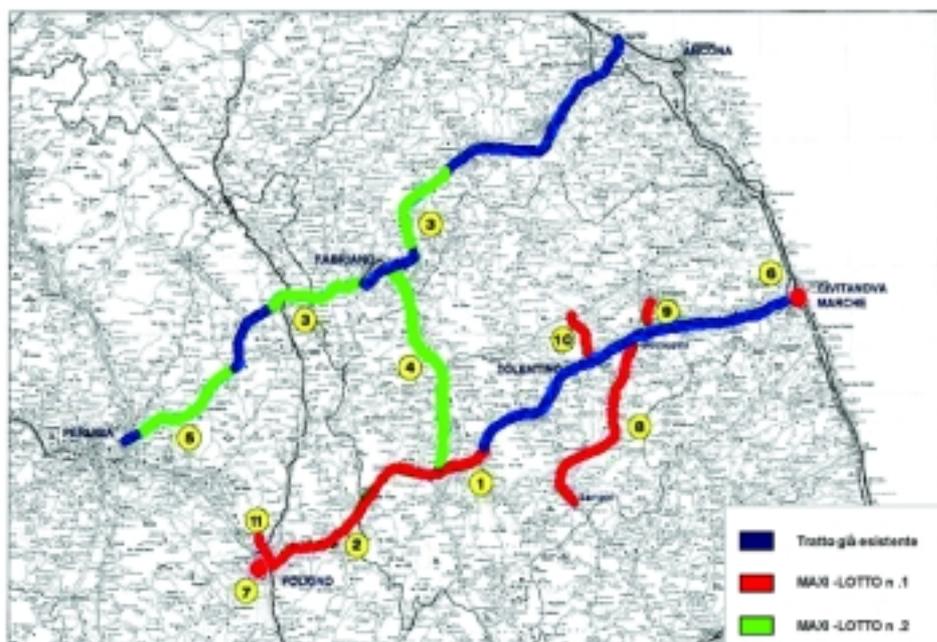
Fra i diversi interventi programmati, spicca per importanza e valore degli investimenti il nodo di Perugia, che rappresenta uno dei punti di maggior traffico dell'intera area centrale, finanziato dall'Anas nel novembre 2003 con 310 milioni di euro, dei 732,5 del costo complessivo, mentre altri 202 milioni dovrebbero essere stanziati dal Cipe.

Altri interventi significativi sono: il completamento dell'autostrada Civitavecchia

- Terni - Rieti, con la realizzazione dei dieci chilometri mancanti tra lo svincolo di Terni-est e il confine regionale, finanziato nel dicembre 2003 dal Cipe, per un costo complessivo di circa 239 milioni di euro; la strada delle Tre Valli umbre, tornata all'Anas, per il prolungamento della viabilità del cosiddetto "Quadrilatero Marche-Umbria" (che interessa soprattutto le Marche) verso i grandi corridoi di viabilità centrali (A 1 e 45).

## Marche

Il Quadrilatero Marche-Umbria rappresenta uno degli interventi più significativi dell'Anas nel centro Italia, non soltanto perchè integra tutti i principali interventi sulla rete di strade statali delle due Regioni, concepiti ora come un unico sistema di viabilità per collegare le aree interne con la costa adriatica e saldare questa con il versante tirrenico, ma anche per il tipo di approccio al territorio: si tratta infatti di un progetto pilota dove si concentrano interventi infrastrutturali e di sviluppo urbanistico, con lo Stato che copre l'81 per cento





dei costi e il restante 19 per cento è a carico del territorio, sotto la gestione unitaria di un'apposita società di scopo, la Quadrilatero Marche Umbria Spa, costituita nel giugno 2003 da Anas (51 per cento) e da Sviluppo Italia (49 per cento), con previsione di allargare in seguito la partecipazione societaria alle due Regioni, ai Comuni e alle locali Camere di Commercio locali, oltre a Infrastrutture Spa.

La valorizzazione del territorio utilizza come strumento di attuazione il Piano di area vasta (Pav) che considera due aspetti differenti ma correlati fra loro: un piano territoriale (infrastrutturazione viaria e insediamenti produttivi) e un piano legato allo sviluppo economico, con definizione dei benefici economici derivanti dall'opera e individuazione dei soggetti pubblici e privati che, ricorrendo ai mercati finanziari, anticipano parte dei benefici futuri e concorrono a ripagare i costi dell'intervento.

Dal punto di vista delle opere stradali, il progetto, già parzialmente finanziato dal

Cipe nel maggio 2004, con 1.067 milioni di euro sui 2.157 del costo complessivo, riguarda soprattutto le Marche, considerando che comprende il completamento e adeguamento a quattro corsie dell'asse Civitanova-Foligno (38 chilometri) e dell'asse Perugia-Ancona (27 chilometri), oltre alla Pedemontana delle Marche e altri collegamenti trasversali a due corsie. I cantieri dovrebbero aprirsi entro la prima metà del 2006.

Fra gli altri progetti in corso si segnala l'asse Fano-Grosseto (E78), che con un tratto di circa 35 chilometri consente il completamento della strada nelle Marche già realizzata da Fano a Santo Stefano di Gaifa, per un costo complessivo di 941,5 milioni di euro (dei quali 106,9 disponibili nei Programmi Triennali Anas).

Infine, in tema di project financing, il Master plan punta al coinvolgimento di soggetti privati per il collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità, che ha un costo stimato di 472,10 milioni di euro.

## Lazio

Per quanto riguarda il Lazio, regione in cui l'Anas è particolarmente attiva, si segnalano innanzitutto i lavori per il completamento della terza corsia del Grande raccordo anulare di Roma, per 613 milioni di euro interamente finanziati, completati ormai al 75 per cento: nel gennaio 2006 ne sono stati aperti al traffico 14 chilometri ed entro l'inizio del 2007 si prevede il completamento delle opere residue, con gli ultimi 4 chilometri, il nuovo ponte sul Tevere e il nuovo svincolo di via Trionfale.

Un altro progetto riguarda la viabilità accessoria alla Nuova Fiera di Roma, alternativa all'autostrada Roma-Fiumicino e basata su un sistema infrastrutturale di raccordo tra il nuovo centro fieristico e l'autostrada Roma-Fiumicino, la Magliana e la via Portuense; l'investimento complessivo è di 103 milioni di euro e i lavori dovrebbero essere completati entro il 2006.

Parallelamente prosegue il potenziamento della Statali 1 Aurelia, che recentemente ha visto l'apertura al traffico del nuovo ponte sul torrente Rio Polidoro sulla Statale Aurelia, in una zona che ha visto numerosi allagamenti, con una luce di oltre 40 metri, realizzato in dieci mesi per un costo complessivo di 1,4 milioni di euro; sono a buon punto anche i lavori per i nuovi svincoli per l'eliminazione dell'innesto a raso, a partire da quelli per Ladispoli (2,4 milioni di euro) e di Palidoro (4,3 milioni di euro).

Altri lavori riguardano la Statale 156 dei Monti Lepini, con cantieri aperti nel primo lotto della variante, nel tratto che va da Prossedi a Latina, lungo 9,2 chilometri (investimenti per oltre 59 milioni di euro).

In fase avanzata di progettazione sono poi il riassetto del sistema stradale tra la Provinciale Tiberina (a Castelnuovo di Porto) e la Statale 4 Salaria (presso Monterotondo), con bretelle, varianti e un nuovo casello autostradale per un valore di 56 milioni di euro, e l'ammmodernamento e messa in sicurezza della stessa Statale 4, tra il bivio di Micigliano e la galleria Gole del Velino (62,8



milioni di euro.)

Per il resto, Accordi di programma fra Governo e Regione prevedono inoltre 71 milioni di euro per tre interventi di potenziamento della rete viaria regionale: l'adeguamento della Statale Tiburtina (50 milioni di euro), la riqualificazione urbana del comune di Civitavecchia (accesso sud e copertura trincea ferroviaria, per 15,5 milioni) e il collegamento Canepina-Vallerano con la Orte-Civitavecchia (6,1 milioni).

Vi è infine il progetto di un secondo Raccordo anulare per Roma, per risolvere i problemi di traffico legati ai flussi interni ed esterni alla città: un anello autostradale lungo 120 chilometri, a tre corsie, con 20 svincoli e 7 interconnessioni con il sistema autostradale esistente, per un costo previsto di circa 5,7 miliardi di euro, coperto con il coinvolgimento di capitali privati, attraverso una gara per l'affidamento in concessione che si prevede di avviare entro il 2007.

### Abruzzo

Come in altre regioni, anche in Abruzzo l'Anas è tornata ad essere protagonista, anche alla luce del riassetto della rete - definito nel novembre 2004 da un decreto del Presidente del Consiglio dei Mini-

stri - che ha concluso il processo di decentramento riportando in ambito statale alcune arterie trasferite precedentemente alla Regione: la rete Anas si estende oggi per quasi mille chilometri, contro i poco più di 600 rimasti dopo il 2001.

Fra gli interventi principali in corso di realizzazione si segnalano: la realizzazione della dorsale collinare Pedemontana Abruzzo-Marche, concepita come percorso alternativo o complementare a quello costiero, attraverso interventi di miglioramento della Statale 81 Piceno Aprutina; il completamento degli assi di connessione tra la costa e le zone interne, in particolare il secondo e terzo lotto della Teramo mare, completamento trasversale del tracciato, in variante alla Statale 80, tra Teramo e Giulianova; lo svincolo di Colledara dell'autostrada Roma-Teramo, che raccorda la A24 con la A14.

Inoltre si lavora al completamento, adeguamento e messa in sicurezza dell'asse viario interno, la cosiddetta Dorsale appenninica, attraverso la sistemazione della Statale 17, nel tratto Rieti-L'Aquila-Navelli, della Statale 260 Alto Aterno (tratto L'Aquila-Monteverde-Amatrice) e della Statale 261 Subequana, oltre al completamento della diramazione sulla diret-

trice Rieti-Avezzano-Sora.

Studi e progetti riguardano poi l'adeguamento e potenziamento dell'Autostrada A14 e della Statale 16, per incrementare l'offerta di lunga percorrenza e di decongestionare i maggiori centri urbani della costa, e il prolungamento dell'asse attrezzato della Val Pescara (tornato all'Anas nel 2004), in complementarità con la A25, e i raccordi con le maggiori infrastrutture interportuali e distributive, nonché l'allaccio della stessa A25 con le infrastrutture interportuali interne.

### Campania

Il piano dei lavori stradali in Campania prevede investimenti per circa 6,3 miliardi di euro entro il 2010, coperti per circa il 25 per cento dalla Regione Campania, oltre a un 6 per cento fornito dal capitale privato (autostrade); il resto è da trovare, ad esempio fra le disponibilità della pianificazione nazionale (innanzitutto nei Piani Anas), e del Quadro di sostegno per le regioni obiettivo 1 dell'Unione europea; risultano comunque già disponibili circa 2,5 miliardi per la realizzazione di 250 chilometri di nuove arterie e il potenziamento e la messa in sicurezza di altri 453 chilometri delle strade e autostrade esistenti, come il raddoppio della statale 268, il completamento della variante Domiziana nel tratto da Castelvolturno a Mondragone, la costruzione della Lioni-Grottamandara; i cantieri riguardano inoltre l'adeguamento e la messa in sicurezza di arterie con standard insufficienti come la Telesina o il nodo di Fratte, e l'ammmodernamento di assi importanti come la Caserta-Benevento o la Capua-Grazzanise-Domiziana.

Per il futuro si parla di project financing per il raccordo Avellino-Salerno.

La parte del leone la fa comunque l'adeguamento della A3 Salerno-Reggio Calabria, che proprio nel tratto campano -



dove il volume di traffico è il più elevato di tutta l'autostrada - presenta lo stato di avanzamento più significativo, con circa metà dei lotti già completati (per un totale di 51,8 chilometri) e altri 28 chilometri (di cui la metà in variante) che vedono cantieri aperti già dal 2003: il macrolotto 1, affidato alla Cmc di Ravenna, per l'importo netto di 445,28 milioni di euro, il primo esempio in Italia di applicazione alle infrastrutture stradali della formula del Contraente generale, o General contractor.

Il tratto campano ospiterà inoltre un museo archeologico, oggetto di un concorso internazionale (il primo mai indetto da Anas) dove saranno esposti i reperti rinvenuti durante i lavori.

### Molise

Il collegamento tra i corridoi autostradali tirrenico (autostrada A1) e adriatico (la A14), da San Vittore a Termoli, è il progetto di maggiore rilievo in assoluto nella regione: una superstrada di 150 chilometri che rappresenta il grande sogno infrastrutturale del Molise degli ultimi decenni, perchè rende accessibile la regione da entrambi i corridoi autostradali nord-sud del Paese.

Un sogno che potrebbe divenire realtà perchè ha già superato diversi passaggi, fra cui l'approvazione del progetto preliminare da parte dell'Anas, nel marzo 2004, e l'acquisizione di pareri e osservazioni formulati dai Comuni e dai Servizi regionali (da cui emerge che non c'è contrasto con la programmazione urbanistica regionale), così che da alcuni mesi il progetto è al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per l'istruttoria prevista dalla Legge Obiettivo.

Per finanziarla si sta valutando sia la possibilità del project financing sia, come ha dichiarato Vincenzo Pozzi nel marzo 2004, l'affidamento a Contraente Generale.

La nuova superstrada dovrebbe essere a due corsie da 3,75 metri per senso di marcia, con spartitraffico centrale di 3,50 metri, sviluppata parte in sede e parte in variante, per eliminare il passaggio all'interno di centri abitati, e

comprende 228 viadotti, 17 gallerie e 35 svincoli.

Un primo passo è già stato compiuto con l'avvio dei cantieri per la realizzazione della Variante di Venafro (otto chilometri, per un investimento di circa 70 milioni di euro), con ultimazione prevista inizialmente per il novembre 2006 ma oggi rallentata da vicissitudini giudiziarie (dalla violazione della legge antimafia, alla frode in appalti pubblici, alla truffa aggravata) dove però l'Anas non è implicata, a nessun titolo ed ha anzi ricevuto i complimenti per il livello dei controlli.

Quanto alle altre opere, nel triennio 2003-2005 l'Anas ha previsto investimenti per 171,18 milioni di euro (331 miliardi di lire), molti già attuati o in corso.

Infine, fra gli interventi di interesse regionale inseriti nell'Intesa generale quadro si segnalano il completamento della Isernia-Atina e della Isernia-Castel di Sangro, oltre all'asse Termoli-Grottaminarda, tra la A3 (a Contursi), la A16 (a Grottaminarda) e la A14 (a Termoli).

### Puglia

In Puglia, nel novembre 2003 la Regione ha sottoscritto con l'Anas un accordo che prevede la realizzazione di 25 interventi per 942 milioni di euro, cofinan-

ziati da entrambi (595 milioni di euro l'Anas e circa 347 la Regione Puglia) e teoricamente sufficienti per la soluzione dei principali problemi di viabilità e di sicurezza stradale dell'intero territorio.

L'accordo - il primo di questo tipo in Italia (un modello di partnership che l'Anas ha già in corso con altre Regioni) - individua quattro direttrici fondamentali, da completare o ammodernare: Bari-Cerignola-Foggia; Bari-Brindisi-Lecce-Santa Maria di Leuca; Bari-Altamura-Matera, Bari-Taranto.

Alcune di queste opere sono oggi in cantiere, perchè già in fase di appalto alla firma dell'accordo, e impegnano un volume consistente di investimenti: 138 milioni di euro per i quattro lotti della Foggia-Cerignola; 84 milioni di euro per il sesto lotto della Statale 7 Brindisi-Grottaglie, le aste di collegamento a nord e sud di Molfetta sulla Statale 16 e la variante esterna a Santeramo in Colle (statali 171 e 271); 52 milioni di euro per i due lotti della Statale 99 Altamura-Matera.

Altri lavori sono in corso sulla Statale 655 Bradanica, ai confini con la Regione Basilicata, per un totale di 54,2 milioni di euro, e sulla Statale 106, sempre al confine con la Basilicata, per un totale di 143 milioni di euro.





## Basilicata

Per quanto concerne la viabilità lucana, il Cipe ha finanziato la progettazione del nuovo asse autostradale che unisce il corridoio Adriatico con quello Tirrenico passando per Lauria, Potenza e Foggia (una previsione di spesa di 190 milioni di euro), e una prima parte del corridoio Ionico, con 54 milioni di euro per la variante di Nova Siri della Statale 106 Ionica.

L'ammodernamento di quest'ultima è una delle due grandi (e complesse) opere finanziate e in corso di realizzazione da parte dell'Anas, così come l'adeguamento della Salerno-Reggio Calabria, che in Basilicata riguarda una parte dei macrolotti 2 e 3, entrambi in una situazione orografica decisamente svantaggiosa, dove l'autostrada raggiunge le quote appenniniche più alte e presenta difficoltà di cantierizzazione notevoli per ogni singola opera: gallerie con imbocchi su una parete quasi verticale dove non ci sono superfici sufficienti; viadotti molto alti che quando non è possibile allargare vanno demoliti e ricostruiti in condizioni molto difficili (la sola demolizione sembra incida per quasi il 3 per cento dei lavori). Il macrolotto 2 raggruppa tre dei vecchi lotti, per un totale di circa 31 chilometri, dallo svincolo di Padula-Buonabitacolo allo svincolo di Lauria nord, e prevede lavori per circa un miliardo di euro (2.011 miliardi di lire); il macrolotto 3, dal costo stimato di circa 1,1 miliardi di euro (2.171 miliardi di lire), lungo circa 70 chilometri, dallo svincolo di Lauria nord allo svincolo di Tarsia, raggruppa 8 dei vecchi lotti e comprende l'allargamento del viadotto Italia, sul fiume Lao, realizzato fra il 1966 e il 1999 (uno dei più alti d'Europa, con un manufatto a 255 metri d'altezza sull'alveo, e a una quota di 443 metri sul livello del mare, con due piloni in cemento armato alti rispettivamente 91 e 158 metri).

## Calabria

Gli interventi sulla rete stradale rappresentano l'impegno economico maggiore previsto in Calabria, dove sono canalizzate sia risorse comunitarie, sia risorse per le aree depresse, statali e regionali, per un totale di 2,14 miliardi di euro. Nei prossimi anni dovrebbe quindi prendere corpo un sistema viario completamente rinnovato, dove l'adeguamento della rete stradale preborbonica e borbonica (in termini di sicurezza, velocità e di confort), si affianca al riassetto dei due corridoi nazionali che attraversano la regione - la Salerno-Reggio Calabria e la Statale 106 Jonica - e alla creazione di una serie di arterie trasversali (in particolare la Sibari-Silla e la Bovalino-Bagnara), così da collegare le aree marginali di montagna con le direttrici sulla costa.

Oggi i cantieri su questa rete sono molti, in particolare quelli dell'Anas, che per la sola Salerno-Reggio Calabria ha attivato lavori per oltre 2,5 miliardi di euro, specie con l'avvio dei due principali maxilotti previsti in territorio calabro -



il 5 e il 6, per un totale di circa 50 chilometri da Gioia Tauro a Reggio Calabria - già aggiudicati e consegnati al General contractor (che per entrambi è un'Ati fra Impregilo e Condotte).

Più in ritardo sembra essere l'adeguamento della Statale 106, anche se in pochi mesi, nel 2003, è stato messo in gara il maxilotto 4 (che accorpa diversi lotti), da Scanzano a Pisticci, per un importo di 143 milioni di euro, e avviate le procedure per il megalotto 5, da affidare a General Contractor.

Di quest'ultimo, nel dicembre 2004 il Consiglio di amministrazione ha approvato il progetto preliminare, per 1,136 miliardi di euro di lavori che prevedono la costruzione di un nuovo tratto di circa 21 chilometri, dal raccordo di Reggio Calabria allo svincolo di Melito di Porto Salvo, a carreggiate separate con due corsie per ogni senso di marcia e spartitraffico centrale, cinque svincoli sfalsati, una bretella di collegamento alla Statale 106 esistente, 14 gallerie e 21 viadotti.

Per le altre parti da adeguare - la 106 ha una sezione inadeguata, ma soprattutto attraversa centri abitati e ha un tracciato a forte impatto su molta parte della fascia costiera - è in corso la progettazione o la messa a punto delle gare: il progetto definitivo dei megalotti 1 e 2 (valore complessivo 1 miliardo di euro) è stato già completato e per il megalotto 1 è in corso la conferenza dei servizi; per la Variante di Nova Siri (costo 54 milioni di euro), è stato approvato il progetto preliminare e trasmesso al Cipe perchè segua l'iter previsto dalla Legge Obiettivo; la progettazione preliminare del megalotto 3 è in fase di conclusione. Per quanto riguarda le altre arterie, nell'Apq del 2002 sono previsti 34 interventi, fra i quali si segnalano: la Pedemontana della Piana di Gio-

ia Tauro (tre tratti, per un totale di 66,88 milioni di euro); la Statale 182 "Traversale delle Serre", con vari lotti sui tronchi 4 e 5, per un totale di circa 138 milioni di euro; il primo lotto delle Statali 108 ter e 492 San Giovanni in Fiore-Savelli-Verzino-Stazione di Strongoli, con lavori per circa 58 milioni di euro.

## Sicilia

In Sicilia - la regione con la rete stradale primaria (comprese Statali e Provinciali) più estesa e con il maggiore incremento in Italia, con oltre 15 mila chilometri - il settore stradale è quello dove si sono fatti i maggiori passi avanti, e altri sono in programma: l'Accordo di programma quadro (Apq) fra Stato e Regione, firmato nell'aprile 2004, prevede investimenti per circa 5,3 miliardi di euro (oltre 10 mila miliardi di lire), dei quali 2,4 già disponibili, quasi tutti fondi statali ed europei già stanziati.

I principali interventi Anas riguardano il completamento delle autostrade

Messina-Palermo, Catania-Siracusa e Siracusa-Gela, ai quali si affiancano una serie di interventi minori, di cui è però necessario reperire una parte delle risorse: il completamento delle superstrade Caltanissetta-Gela, Santo Stefano di Camastra-Gela e Licodia-Eubea, l'adeguamento della Palermo-Agrigento e la realizzazione della Ragusa-Catania.

La A20 Messina-Palermo - un'opera da un miliardo di euro, iniziata negli anni Sessanta - è stata inaugurata in parte nel dicembre 2004, quando risultano in esercizio 121 chilometri, per aprire al traffico gli altri 41 mancava solo il completamento di un tratto di 20 chilometri, realizzato poi nel giugno 2005: per essere completamente operativa mancano solo i caselli e i relativi impianti di pedaggio, oltre a parte degli impianti elettrici e la segnaletica stradale; per questo, sempre nel dicembre

2004, il Cipe ha stanziato un contributo integrativo di 85,60 milioni di euro, accompagnato però dalla (amara) constatazione "che le tariffe applicabili non consentono la copertura neanche dei costi residuali di investimento", tenendo conto che quando l'intera arteria sarà in esercizio va avviato anche un programma di manutenzione della parte costruita nel 1960.

Per quanto riguarda la Catania-Siracusa, lunga circa 70 chilometri, i lavori riguardano l'adeguamento di un tratto di 25, oggi a una sola corsia per senso di marcia, per portarlo a due corsie di 3,75 metri per ogni senso di marcia, oltre a



una corsia di emergenza di 3 metri e uno spartitraffico centrale, come i restanti 45 chilometri; i lavori - aggiudicati all'impresa Pizzarotti, vincitrice dell'appalto come Contraente Generale - sono stati aperti ufficialmente nel marzo 2005 e il termine contrattuale prevede la loro conclusione entro l'aprile del 2009, per un costo complessivo di 694,46 milioni di euro; tra le opere più significative si segnalano 24 viadotti, per un totale di circa 8 chilometri; 10 gallerie naturali (quasi 12 chilometri) e 4 gallerie artificiali a doppia canna (5,6 chilometri).

Per la Siracusa-Gela sono in fase avanzata i lavori di tre lotti, su un tratto di circa 32 chilometri, che dovrebbe essere aperto al traffico nel 2006, mentre per il completamento fino a Ragusa, dove sono in corso di appalto altri tre lotti, si prevede la fine dei lavori entro il 2009.

In fase di progetto sono poi le due superstrade Palermo-Agrigento (2,239 miliardi di euro) e Agrigento-Caltanissetta (594,5 milioni di euro), che stanno seguendo l'iter previsto dalla Legge Obiettivo, dopo che nel maggio 2004 il consiglio di amministrazione dell'Anas ha approvato il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale della prima e il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale della seconda.

Per il futuro, il Master plan punta al coinvolgimento dei privati per l'ammodernamento del tratto Palermo-Bolognetta sull'itinerario Palermo-Agrigento (per un costo stimato di 427,58 milioni di euro).

## Sardegna

In Sardegna non ci sono autostrade, nè sono previsti interventi di rilievo autostradale, se non l'adeguamento della Statale 131 Carlo Felice - la spina dorsale dell'isola - per renderla di tipo autostradale, cioè a due corsie più una d'emergenza (da 1,65 metri): su un totale di 230 chilometri, 72 sono già ammodernati, 24 sono in corso di esecuzione e saranno completati entro il 2005; 34 sono in fase di appalto o di consegna; 100 sono in fase di progettazione.

Complessivamente, sulla rete stradale sarda sono previsti investimenti per opere prioritarie per 3,2 miliardi di euro, inseriti nel Piano Decennale Anas 2003-2012 dopo la firma di un Accordo di Programma con gli Enti locali.

L'Accordo di programma quadro sulla viabilità, fra Governo e Regione, comprende una serie di interventi sul sistema viario principale e il potenziamento della rete regionale, specie nelle aree più periferiche, oltre alla riduzione dei fenomeni di congestione stradale sia rispetto ai nodi urbani sia a quelli portuali e aeroportuali.

Il costo complessivo dell'Accordo è di 1.078 milioni di euro, di cui 182 provenienti dai fondi assegnati dal Cipe alle aree sottoutilizzate, 622 da risorse Anas e comunitarie (Pon Trasporti 2000-2006) e 274 da quelle regionali e comunitarie (Por Sardegna 2000-2006). ■