Intervista a

Vincenzo Pozzi,

Presidente di ANAS Spa

A che punto è la trasformazione che Anas ha intrapreso a partire dal 2001, passando da Ente pubblico a Spa?

In questi anni l'Anas ha profondamente cambiato pelle: è diventata Società per azioni; è passata dalla contabilità di Stato al bilancio contabile per budget; si è dotata di una struttura di progettazione di prim'ordine, prendendo sul mercato le migliori risorse; ha accelerato gli iter progettuali; è diventata il più importante "committente" pubblico italiano.

Abbiamo quindi attivato un cambiamento culturale, impegnandoci nel realizzare la missione che ci veniva richiesta dall'intero Paese: colmare il gap infrastrutturale che nei decenni scorsi aveva bloccato lo sviluppo modale italiano. Ci siamo fortemente impegnati in questa missione e siamo riusciti a far diventare l'Anas la prima stazione appaltante del Paese. Abbiamo investito nella ricerca e nell'efficienza e questo ci ha consentito di ottenere progressivamente le Certificazioni Europee di Qualità per tutte le nostre strutture tecniche e di progettazione e per tutti i Compartimenti regionali.

Siamo infatti convinti che solo il connubio tra architettura, ingegneria e ricerca potrà far maturare un nuovo contesto culturale, entro cui le opere pubbliche potranno essere considerate come possibili occasioni di costruzione/reinterpretazione del paesaggio e non più soltanto come opere funzionali da realizzare per offrire un servizio.

Quali sono oggi i compiti istituzionali dell'Anas?

L'Anas opera in regime di concessione attraverso una apposita convenzione firmata con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che esercita le funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza tecnica e operativa, e svolge le seguenti attività principali: gestisce e tiene la manutenzione della rete stradale e autostradale nazionale, per un progressivo miglioramento ed adeguamento, anche per quanto attiene gli aspetti legati alla sicurezza stradale; costruisce nuove strade ed autostrade, anche a pedaggio, direttamente o mediante concessione a terzi; vigila sulle attività, sull'esecuzione dei lavori e controlla la gestione delle autostrade date in concessione; elabora e partecipa a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione; procede direttamente alla realizzazione di nuove strade e autostrade con il sistema della finanza di progetto.

In base alla Convenzione, l'Anas predispone piani pluriennali di viabilità, di durata decennale che individuano gli obiettivi strategici per la gestione, il miglioramento, la manutenzione e l'incremento della rete viaria nazionale.

Qual è il bilancio di quest'ultimo quinquennio?

Tra il 2001 e il 2005 l'Anas ha ultimato 271 lavori relativi a 1.079 chilometri di rete, dei quali 505 chilometri sono nuove strade aperte al traffico e rese disponibili agli utenti, mentre i cantieri aperti sono stati 266, relativi a 1.337 chilometri.

Il valore delle opere in corso è più che raddoppiato rispetto al 2001: si è passati da lavori in corso per un importo di 5,6 miliardi di euro nel 2001 agli 11,7 miliardi del 2006, con un incremento del 110 per cento. Nello stesso periodo gli appalti e i lavori aggiudicati hanno mostrato forti percentuali di crescita, con un volume di investimenti di 18,2 miliardi di euro per gli appalti e 17,4 miliardi per le gare aggiudicate.

Nel 2001 gli appalti Anas ammontavano a 2,16 miliardi di euro; nei quattro anni successivi sono stati appaltati in media lavori per 4 miliardi di euro l'anno, con un incremento dell'85,3 per cento.

Quali sono i risultati dell'anno appena concluso?

Nel corso del 2005 l'Anas ha aperto al traffico circa 250 chilometri di nuove strade e autostrade, e ha attivato risorse per circa 2 miliardi di euro.

Quali sono gli obiettivi dei prossimi anni?

La riorganizzazione della Società era uno degli obiettivi principali della prima fase delle attività che questo vertice si era posto, appena insediatosi. Gli altri obiettivi erano dotarci di un parco progetti di alta qualità, mandare in gara i lavori, riaprire o riattivare i cantieri fermi o abbandonati da tempo: traguardi che abbiamo ampiamente raggiunto. Siamo entrati così nella seconda fase, quella della consegna dei lavori, dell'apertura dei cantieri e, soprattutto, dell'ultimazione degli interventi.

I risultati sono sotto gli occhi di tutti. Per la Variante di Valico (costo dell'opera 4,700 miliardi di euro) sono in attività cantieri su 130 chilometri su un totale di 166,5. Per il Passante di Mestre (749,40 milioni euro), i primi 8 chilometri saranno completati entro il 2008. Per la Grosseto-Fano (3,1 miliardi euro) è stato aperto di recente un tratto nuovo di 11 chilometri e sono in fase di realizzazione o di appalto lavori su 71 chilometri, mentre 82 chilometri sono già in esercizio, 76 sono oggetto di progettazione definitiva e 41 sono in fase di progettazione preliminare. Per la Orte-Venezia (11 miliardi euro), entro la fine del 2006 verrà completata la progettazione dell'opera necessaria e propedeutica all'appalto dei lavori. Per la Quadrilatero Marche-Umbria (2,1 miliardi euro) è prevista l'apertura dei cantieri entro la prima metà del 2006. Per la Asti-Cuneo (1,6 miliardi euro) sono stati aperti al traffico 12 chilometri. Per la A3 Salerno-Reggio Calabria (7,1 miliardi euro) sono stati ammodernati e aperti al traffico 121 chilometri, mentre sono in corso lavori su 8 lotti e 3 macrolotti, ed entro il 2009 verranno completati tutti i lavori di ammodernamento. Per la A20 Palermo-Messina (723 milioni euro) sono stati completati e aperti al traffico 41 chilometri, tra il dicembre 2004 ed il giugno del 2005.

A che punto sono i progetti del cosiddetto project financing, di ricerca e coinvolgimento dei capitali privati e degli Enti locali nella realizzazione e gestione delle opere, considerando che oggi l'Anas deve gestire il sistema tariffario per manutenere e ammodernare la rete autostradale esistente, ma per costruire ex novo deve ricorrere a trasferimenti pubblici sempre più ridotti?

Sull'importante tema del project financing, poche settimane fa il Consiglio d'amministrazione dell'Anas ha approvato un documento d'indirizzo - un Master plan - nel quale sono individuate sette nuove opere viarie che possono essere eseguite con il coinvolgimento di soggetti privati, attraverso, appunto, lo strumento della finanza di progetto, per un investimento globale di 10,4 miliardi di euro.

I primi sette interventi che si è ritenuto possano essere oggetto di valutazione da parte di operatori privati e di un confronto con le Regioni sono: il collegamento autostradale Carisio-Biella, con un costo stimato di 124,9 milioni di euro; l'ammodernamento del tratto Palermo-Bolognetta sull'itinerario Palermo-Agrigento, con un costo stimato di 427,5 milioni di euro; la Nuova Infrastruttura Anulare di Roma, con un costo stimato di 5,7 miliardi di euro; la Variante di Piacenza e il nuovo ponte sul Po, con un costo stimato di 147,7 milioni di euro; il collegamento autostradale diretto Como-Varese, con un costo stimato di 479,4 milioni di euro; il Nodo di Genova, Gronda di Levante, con un costo stimato di 3 miliardi di euro; il collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità, con un costo stimato di 472,1 milioni di euro.

Voglio segnalare che il tema della realizzazione delle opere infrastrutturali con la finanza di progetto è di grandissima attualità. L'Anas ha negli ultimi tempi ricevuto da parte di privati ben 15 proposte di project financing (per un valore complessivo superiore ai 25,7 miliardi euro) - di cui ha valutato o ha in corso la valutazione di pubblica utilità - che riguardano tra l'altro alcuni collegamenti importanti come: la tangenziale Esterna Est di Milano; l'autostrada Catania-Siracusa; l'autostrada Orte-Venezia; l'autostrada Grosseto-Siena-Bettolle; l'adeguamento della A3 Salerno-Reggio Calabria e il raccordo Avellino-Salerno; il Grande raccordo anulare di Padova; il nodo stradale e autostradale di Bologna; il nuovo sistema delle tangenziali lombardo-venete; il sistema tangenziale di Lucca.

Quali sono i progetti e le opere attualmente in corso nel Lazio, una delle Regioni nelle quali è più forte la presenza e l'impegno dell'Anas?

Nel Lazio l'Anas ha incrementato la capacità di produzione (emissione di Stati di Avanzamento) che si è attestata su circa 400 milioni di euro; abbiamo accelerato anche i lavori in corso e la progettazione delle opere.

Nelle ultime settimane abbiamo aperto al traffico il nuovo ponte sul torrente Rio Palidoro sulla Statale Aurelia, in una zona che ha visto numerosi allagamenti, soprattutto negli ultimi tempi; il nuovo ponte, con una luce complessiva di oltre 40 metri, è stato realizzato in solo 10 mesi e ha un costo di 1,4 milioni di euro.

È in corso d'opera il primo lotto di lavori della variante alla Statale 156 dei Monti Lepini, nel tratto che va da Prossedi a Latina, lungo 9,2 chilometri, che prevede investimenti per oltre 59 milioni di euro.

Sono a buon punto anche i lavori sulla Statale 1 Aurelia, per la

realizzazione dello svincolo per Ladispoli, per l'eliminazione dell'innesto a raso, con investimenti per 2,4 milioni di euro. Sempre sulla Statale 1, stiamo costruendo il nuovo svincolo di Palidoro, per 4,3 milioni di euro di investimenti.

Infine sono in fase avanzata di progettazione il riassetto del sistema stradale tra la Provinciale Tiberina (in Comune di Castelnuovo di Porto) e la Statale 4 Salaria (in Comune di Monterotondo), che prevede costruzione di bretelle, varianti, un nuovo casello autostradale, per un valore di 56 milioni di euro; e i lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della stessa Statale 4, tra il bivio di Micigliano e la galleria Gole del Velino con interventi complessivi per 62,8 milioni di euro.

Per la viabilità di Roma cosa sta facendo?

Ai primi di gennaio 2006 abbiamo aperto al traffico 14 chilometri a tre corsie del Grande Raccordo Anulare: abbiamo completato il 75 per cento della nuova opera, nel pieno rispetto del calendario dei lavori, ed entro la fine del 2006 e l'inizio del 2007 completeremo le opere residue, con gli ultimi 4 chilometri, il nuovo ponte sul Tevere e il nuovo svincolo di via Trionfale, che riveste un'importanza strategica nel sistema dei trasporti della capitale perché consente il collegamento intermodale con il nodo ferroviario di Ipogeo degli Ottavi e la linea Roma-Viterbo.

Inoltre, per il 2006 l'Anas è impegnata, su incarico dell'Amministrazione comunale di Roma, nella progettazione e realizzazione della viabilità della nuova Fiera di Roma, attraverso un sistema infrastrutturale di raccordo tra il nuovo centro fieristico e l'autostrada Roma-Fiumicino, la Magliana e la via Portuense; anche queste opere verranno completate entro l'anno, per un investimento complessivo di 103 milioni di euro.

Vi è infine il progetto di un secondo Grande Raccordo Anulare: si tratta di una importantissima opera che, se realizzata, risolverà i grandi problemi di traffico legati ai flussi interni ed esterni alla città e consentirà una riduzione del traffico del 30 per cento sull'attuale tracciato: un progetto ambizioso, con investimenti per circa 5,7 miliardi di euro e la realizzazione di un anello autostradale lungo 120 chilometri, a tre corsie, con 20 svincoli e 7 interconnessioni con il sistema autostradale esistente; speriamo e confidiamo di poter lanciare la gara per la concessione entro il 2007, per questo abbiamo già avviato i necessari contatti con il Comune di Roma, con la Regione e con tutti gli Enti competenti.