



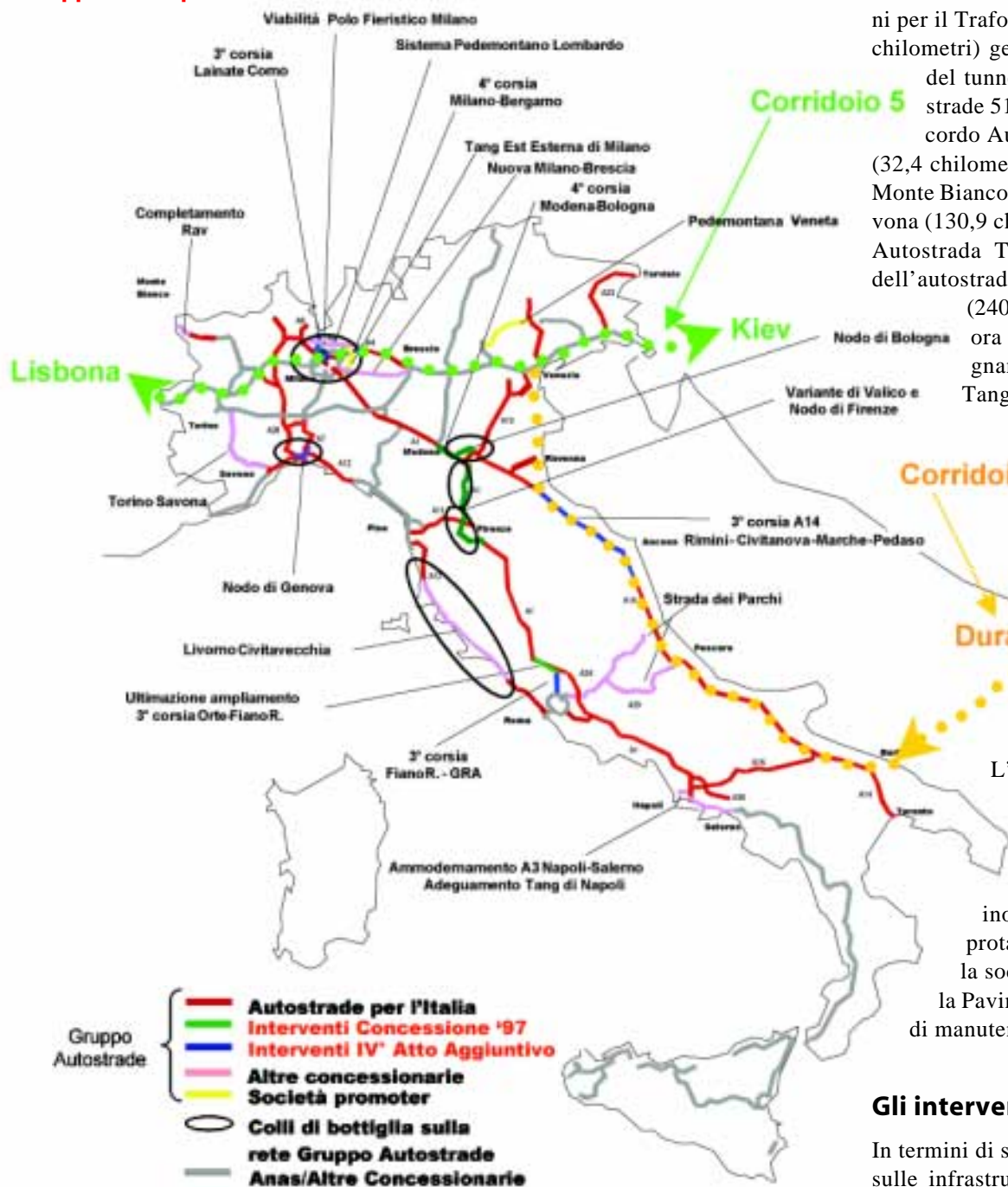
MOLTE OPERE IN LISTA D'ATTESA

L'elenco investimenti DI AUTOSTRADE SPA FABRIZIO BONOMO

Il Gruppo Autostrade rappresenta il maggiore investitore privato in infrastrutture in Italia, con un piano di potenziamento della rete di oltre 10 miliardi di euro, costituito prevalentemente di terze e quarte corsie e dalla Variante di valico, di cui si prevede la realizzazione entro i prossimi cinque anni, indipendentemente dagli sviluppi che potrebbe avere l'incorporazione di Autostrade per l'Italia con la spagnola Abertis



Mappa delle opere



ni per il Traforo del Monte Bianco (5,8 chilometri) gestore della parte italiana del tunnel omologo (quota Autostrade 51 per cento); la Rav, RacCORDo Autostradale Valle d'Aosta (32,4 chilometri), che collega Aosta al Monte Bianco; l'Autostrada Torino-Savona (130,9 chilometri); la Sat, Società Autostrada Tirrenica, concessionaria dell'autostrada Livorno-Civitavecchia (240 chilometri), realizzata per ora solo fra Livorno e Rosignano (36,6 chilometri); la Tangenziale di Napoli (20,2 chilometri); la Società Autostrade Meridionali (51,6 chilometri) che gestisce l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno; la Strada dei Parchi (281,4 chilometri), che dall'1 gennaio 2003 è concessionaria delle autostrade Roma-L'Aquila-Teramo e Torano-Pescara, dopo aver vinto la gara indetta dall'Anas nel 2001.

Il gruppo comprende inoltre alcuni dei maggiori protagonisti nel settore, come la società d'ingegneria Spea e la Pavimental, principale società di manutenzione stradale in Italia.

Gli interventi principali

In termini di sviluppo e di investimenti sulle infrastrutture, la parte del leone tocca ovviamente alla capogruppo Autostrade per l'Italia, impegnata a realizzare entro i prossimi cinque/sei anni un esteso programma di potenziamento di oltre 500 chilometri della propria rete e la realizzazione di 14 nuovi svincoli, per un totale di oltre 10 miliardi di euro di lavori: si tratta prevalentemente di terze e quarte corsie, ma spiccano per importanza la Variante di valico della A1 fra Bologna e Firenze, che da sola vale oltre 3 miliardi di euro, e il riassetto dei nodi

Ogni giorno, in Italia, 4 milioni di persone transitano sulla rete del Gruppo Autostrade, una società che è al primo posto in Europa tra i concessionari di costruzione e gestione di autostrade a pedaggio e la fornitura di servizi alla mobilità disponendo – ricorda il suo Presidente, Gian Maria Gros Pietro – del 61 per cento della rete nazionale a pedaggio, che raccoglie il

67 per cento del traffico autostradale totale e serve 15 regioni e 60 province, toccando le principali aree produttive del paese.

Il Gruppo infatti comprende non solo Autostrade per l'Italia (quasi 3 mila chilometri di rete), ma anche una serie di concessionarie minori che ne estendono ulteriormente la ramificazione sul territorio: la Stmb, Società Italiana per Azio-



di Genova (1,35 miliardi) e Firenze (1,4 miliardi), oltre al potenziamento della dorsale adriatica da Rimini a Pedaso, nelle Marche (1,76 miliardi).

Tutte opere che non rientrano nella Legge Obiettivo, se non la Variante di Valico, ma sono parte integrante della Concessione del 1997, rinnovata poi nel dicembre 2002, e finanziate direttamente dalla concessionaria, in cambio di un progressivo aumento dei pedaggi.

Nello specifico, le nuove opere che Autostrade per l'Italia deve realizzare sono tredici: la quarta corsia da Modena a Bologna; la terza corsia fra Casalecchio e Sasso Marconi; la Variante fra Sasso Marconi e Barberino del Mugello; la terza corsia (con gallerie e tratti in variante) da Barberino a Incisa, e poi da Orte fino a Roma nord e da Roma nord al Grande raccordo anulare di Roma; la quarta corsia della A4 da Milano a Bergamo; l'allargamento della A8 Milano-Gallarate (in parte quarta corsia e in parte terza), la terza corsia per la A9 Lainate-Como Grandate; la terza corsia di quasi tutta la A14, cioè nel nodo di Bologna, da Borgo Panigale a San Lazzaro, e da Rimini nord a Pedaso, poco prima di San Benedetto del Tronto; il riassetto del nodo di Genova (il Passante di Genova, le gronde di ponente e levante e le opere di raccordo).

Il piano di potenziamento prevede inoltre lo sviluppo di un Piano di sicurezza e illuminazione delle gallerie (da 135 milioni di euro) e la realizzazione di 14 nuovi svincoli: Milano Fiera (dalla Milano-laghi al nuovo polo fieristico di Rho/Pero); Poggiolino (sulla Variante di Valico); Badia (sulla Variante di Valico); Castelnuovo di Porto (A1, tra Roma Nord e il Gra); Guidonia (A1, tra gli allacciamenti con la diramazione Roma Nord e la A24); Ferentino (A1, tra Anagni e Frosinone); Villa Marzana (A13, tra Occhiobello e Rovigo); Bologna Fiera (A14, tra l'allacciamento con la A13 e Bologna San Lazzaro); Rubicone (A14, tra Cesena e Rimini); Pesaro Centro (A14, tra Pesaro/Urbino e Fano); Marina di Monte Marciano (A14, tra Senigallia e Ancona Nord); Ancona Por-

to (A14, tra Ancona Nord e Ancona Sud/Osimo); Porto Sant'Elpidio (A14, tra Civitanova Marche e Fermo); Maddaloni (A30, tra l'allacciamento con la A1 e Nola).

Esistono poi progetti di nuove autostrade, non compresi nel piano di investimento concordato con Anas.

Tre di questi rappresentano lo sviluppo di concessioni già acquisite – la Pedemontana lombarda, la Tirrenica (Livorno-Civitavecchia) e la nuova Pontina – mentre gli altri riguardano iniziative di project financing varate negli anni scorsi, sulla spinta di quanto previsto dalla Legge Obiettivo: la tangenziale esterna di Milano, la Brebemi, la bretella Prato-Signa e la Pedemontana veneta.

Finanziamento delle opere

Tutti gli impegni, e la base economica di queste opere sono nel Piano finanziario allegato alla convenzione dell'agosto 1997, nella quale l'Anas, per conto dello Stato, ha rinnovato la concessione alla Società Autostrade Spa (oggi Autostrade per l'Italia), sostituendo integralmente quella del 1968; la convenzione è stata poi aggiornata nel dicembre 2002 con il cosiddetto "quarto Atto aggiuntivo" approvato definitivamente nel 2004.

Il Piano finanziario è parte integrante della convenzione e va aggiornato ogni dieci anni (all'origine era ogni cinque); in esso sono indicate la durata stessa della concessione, la definizione degli investimenti in manutenzione, gli ampliamenti e le nuove opere che il concessionario deve realizzare, i contributi pubblici fissati per una quota degli investimenti, oltre alle variazioni attese dei volumi di traffico su cui calcolare la previsione degli introiti tariffari e i conseguenti livelli tariffari.

Di fatto, la convenzione si configura come un atto di programmazione del Governo, che affida al concessionario la realizzazione di una serie di opere, per le quali però non sono ipotizzati contributi pubblici (tranne che per lavori complementari e gli stanziamenti per la Va-

riante di valico): la convenzione prevede infatti che i nuovi investimenti siano finanziati direttamente dalla concessionaria attraverso l'aumento periodico dei pedaggi, calcolati attraverso determinati parametri fra i quali, dal 2004, con la legge di approvazione del quarto Atto Aggiuntivo, vi è lo stato di avanzamento dei lavori.

Gli incrementi – segnala Autostrade per l'Italia – matureranno a partire dall'1 gennaio successivo alla data di approvazione del progetto da parte della Conferenza dei Servizi (o del Cipe per le opere inserite nella Legge Obiettivo), mentre i successivi aumenti sono in relazione allo stato di avanzamento dei lavori; entro il 2007, per il quinquennio 2008-2012 (e così per ogni quinquennio successivo, fino al completamento dei lavori), è prevista la rideterminazione degli aumenti tariffari in base al traffico registrato sulla rete di Autostrade per l'Italia nei cinque anni precedenti e alla previsione di costo per la conclusione dei lavori. Nel Piano finanziario allegato alla convenzione del 1997 erano stati previsti investimenti di 9.543 miliardi di lire per il periodo 1997-2003; il quarto Atto aggiuntivo inserisce nuove opere per 4.686 milioni di euro nel decennio 2003-2012, in aggiunta a quelli già previsti, ma non ancora realizzati, dalla convenzione del 1997, per un totale di 10.263.890 euro d'investimenti (circa 19.873 miliardi di lire).

Previsioni per il futuro

Ad oggi la maggior parte delle opere è ancora sulla carta o in cantiere, eccetto l'allargamento della A8 Milano-Gallarate, realizzato nel 1999, e del tratto Orte-Fiano della A1, completato nel luglio 2003 (vedi il numero di febbraio 2003 della rivista); solo recentemente si sono conclusi i lavori sulla Modena-Bologna e la galleria nord di Nazzano. Lavori sono in corso su diversi lotti della Variante di valico e sulla Bologna-Firenze in generale, oltre che sulla A4 Milano-Bergamo e gli svincoli per il nuovo polo fieristico di Milano (vedi i

numeri di agosto, ottobre e novembre 2004), con completamenti stimati fra il 2006 e il 2010.

Per altri interventi sono in corso le procedure di valutazione dell'impatto ambientale – come per alcuni tratti della Bologna-Firenze, la A8 Lainate-Como e la A14 Rimini-Pedaso – o si è ancora alla fase di progettazione preliminare, come per il riassetto del nodo di Genova.

Le novità dell'ultim'ora, cioè l'incorporazione di Autostrade nella spagnola Abertis, non dovrebbero mettere in discussione il Piano d'investimenti, per diversi motivi.

Innanzitutto il Piano è legato contrattualmente a una concessione (indipendentemente da chi sia il concessionario), poi non va dimenticato che il settore autostradale è sottoposto a una regolazione a livello nazionale e – come ricordano Carlo Scarpa e Andrea Boitani su www.lavoce.info – le tariffe finali dipendono dal regolatore, e non dall'impresa: considerando che i ricavi tariffari rappresentano fino all'80-90 per cento dei ricavi totali di una società autostradale, è evidente che la performance economica (e finanziaria) di queste aziende dipende in larghissima misura dalla "ge-

nerosità" del regolatore (in Italia è il Cipe); quindi la nazionalità del gestore non influisce.

Per il resto, è evidente che il nuovo gruppo multinazionale ha orizzonti che vanno ben oltre i confini Italiani: in un'intervista al Corriere della Sera del 13 maggio scorso, il numero uno della spagnola Abertis, Salvador Alemany, ha dichiarato ad esempio che Autostrade sarà ponte per l'espansione a Est.

Per quanto riguarda il capitolo investimenti, Alemany ha affermato che oltre ai 15 miliardi già previsti del nuovo gruppo, di cui 11 in Italia, altri impegni

Nuove opere previste nella convenzione di Autostrade per l'Italia

Arteria	Intervento	Piano Anas anno	Costo milioni di euro	Lunghez. km	Stato dell'arte	Completamento anno	Barriere fonoass. km	Nuove gallerie n.	Aree di servizio n.	Nuovi svincoli n.	Nuovi ponti n.
Passante di Genova	Ampliamenti e nuove arterie	2002	1.800,00	34,80	Progetto preliminare	non dichiarato					
A4 Milano est-Bergamo	Quarta corsia	2002	391,00	35,10			29,00				
Tratto Milano est-Agrate				10,00	Lavori in corso	2007 maggio					
Tratto Agrate-Trezzo				9,00	Lavori in corso	2006 ottobre					
Tratto Trezzo-Bergamo				14,00	Lavori in corso	2007 luglio					
A8 Colleg. con la Fiera di Milano	Svincolo	2002	87,00	3,80	Lavori in corso	2006 giugno	0,56	1		1	2
A9 Lainate-Como Grandate	Terza corsia	2002	186,20	23,20	In corso la Via	non dichiarato					
A8 Milano-Gallarate	Quarta/terz.corsia	1997	65,00	28,70	Completata	1999 ottobre					
A1 Modena-Bologna	Quarta corsia	1997	175,00	31,60	Completata	2006 marzo	15,00				
A14 Nodo di Bologna	Terza corsia	1997	177,00	13,70			9,00			1	
Svincolo Fiera					Lavori in corso	2007 aprile					
Tratto B.go Panigale-S. Lazzaro					Lavori in corso	2008 giugno					
A1 da Casalecchio a Sasso Marconi	Terza corsia	1997	50,00	4,10	Affidamento in corso	non dichiarato	3,80	2			
A1 Variante di Valico	Nuovo tracciato	1997	3.103,00	62,50				23	2	2	23
Tratto Sasso Marconi-La Quercia				19,40	Lavori in corso	2006 settembre					
Tratto La Quercia-Badia				21,30	Affidamento in corso	2010					
Tratto Badia-Aglio				15,70	Lavori in corso	2010					
Tratto Aglio-Barberino				6,10	Affidamento in corso	2010					
Tratto Svincolo di Barberino					Lavori in corso	2006					
A1 Nodo di Firenze	Terza corsia	1997	1.356,00	58,50			40,00	16			
Tratto Barberino-Firenze nord				17,50	In corso la Via	non dichiarato					
Tratto Firenze nord-Firenze Signa				8,40	Lavori in corso	2007					
Tratto Firenze Signa-Firenze Certosa				8,30	Lavori in corso	2010					
Tratto Firenze Certosa-Firenze sud				5,20	Lavori in corso	2008					
Tratto Firenze sud-Incisa				19,10	In corso la Via	non dichiarato					
A1 Orte-Roma nord (esclusa Nazzano)	Terza corsia	1997	174,00	37,80	Completata	2002 luglio	4,40				
A1 Galleria di Nazzano	Terza corsia	1997	50,00	0,33							
Galleria direzione nord					Completata	2005 dicembre					
Galleria direzione sud					Lavori in corso	2007 giugno					
A1 Roma nord - Gra	Terza corsia	2002	148,50	18,70	In corso la Via	non dichiarato	2,30			1	6
A14 Rimini nord-Pedaso	Terza corsia	2002	1.763,00	171,00	In corso la Via	non dichiarato	84,00			4	
Tratto Rimini nord-Riccione											
Tratto Riccione-Ancona nod											
Tratto Ancona nord-Civitanova Marche											
Tratto Civitanova Marche-Pedaso											
Nuovi svincoli		2002	93,00								
Piano Sicurezza gallerie		2002	135,00								
Terze e quarte corsie varie		1997	118,00								
Investimenti su rete ed esercizio		1997	1.663,00								
Totale			11.534,70								

Fonte: elaborazione su dati Autostrade per l'Italia (maggio 2006) e Audizioni del 30 settembre e 10 novembre 2004 delle Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei Deputati.



dipenderanno dal costo del denaro, ma nel complesso si prevedono investimenti per altri 8-10 miliardi nei prossimi 4-6 anni, in Italia e all'estero.

Le linee guida strategiche del Piano industriale della nuova Abertis, al quale stanno lavorando due team con l'ausilio di un consulente esterno (Bcg), saranno definite entro la metà di giugno, ma sembra certo che gli Usa rappresentino un'area di grande interesse, "un bacino di sviluppo", ha detto Alemany, mentre in Sudamerica ci potranno essere investimenti selettivi, così come nell'Europa dell'Est e nella vicina Asia; ma la nuova Abertis vuole crescere anche negli aeroporti e nei parcheggi.

Lavori in corso e previsti

Il piano di investimenti del gruppo Autostrade si concentra nei punti di sofferenza della rete esistente.

Si tratta dei nodi principali: quelli di Genova, di Bologna, di Firenze, l'area di Milano, la Variante di valico, più alcune tratte fondamentali che sono oberate dal traffico, come tutta la dorsale adriatica, da Rimini a San Benedetto del Tronto. Da qui al 2010, ma non è detto ci si riesca, Autostrade è impegnata a portare a compimento il programma delle opere comprese nella Convenzione del 1997

I lavori sulla Milano-Laghi



Terza corsia dinamica prevista per la tangenziale di Bologna



Particolare della A4 Milano-Bergamo



(circa 6 miliardi di euro) e nel quarto Atto aggiuntivo (circa 4,5 miliardi di euro), oltre a potenziare le attività di

esercizio della rete e di gestione di tutti i servizi.

Per ora comunque si procede con fatica: come ha dichiarato l'ex Amministratore delegato Vito Gamberale in un'audizione alla Camera, nel novembre 2004, riguardo alle opere previste nella convenzione del 1997, dal 2000 al 2004 ne sono state appaltate per soli 1,9 miliardi di euro, gli Enti locali ne hanno approvate per 2,9 miliardi e altri 2,8 sono all'approvazione Anas.

Per quanto riguarda i lavori per la sicurezza, Gamberale sottolineava che procede la copertura della rete autostradale con asfalti drenanti (passata dal 19 per cento del 2000 al 44 per cento di fine 2004), così come si sono accorciati i cicli di rinnovo superficiale (da 11 anni del 2000 ai 6 anni dal 2003), mentre sono oltre 100 chilometri annui di nuove barriere new jersey e bordo ponte nell'ultimo biennio.

Liguria

In Liguria si trova uno degli interventi più importanti, costosi (1,8 miliardi di



euro) e impegnativi del Gruppo Autostrade: il Passante di Genova, che si inserisce nel più ampio progetto di potenziamento del nodo stradale e autostradale del capoluogo ligure, oggi uno dei tratti tra i più critici d'Italia, dove convergono tre diverse autostrade (A7, A10, A12). In questo tratto si registrano livelli di congestione molto elevati dovuti alla compresenza di traffico cittadino e pendolare (perchè è di fatto l'unica arteria percorribile per spostarsi da est a ovest), di traffico merci al servizio del porto di Genova e degli assi est-ovest, nonché di traffico turistico che soprattutto nel periodo estivo affolla molti tratti della riviera ligure.

Per questo, e per la complessità orografica dell'area, oltre che per la sua elevata densità edilizia, la soluzione prevede

diversi interventi, complementari con quelli allo studio da parte di Anas (Nuova Aurelia e tunnel portuale, come riportato nel numero di luglio 2004): una gronda di ponente, dalla connessione della A10 con la A26 a Voltri, fino al Torrente Polcevera; il raddoppio della A7 tra Genova ovest e il confine regionale; una gronda di levante tra Bolzaneto e Campodonico, sull'A12 tra Chiavari e Lavagna; un tunnel tra lo svincolo di Rapallo e Santa Margherita Ligure.

La cosiddetta "Gronda di Ponente" è una nuova tratta autostradale a due corsie più una di emergenza per ogni senso di marcia, che si aggiunge alla A10 esistente tra l'interconnessione di Voltri con la A26 e il bivio con la A7, immediatamente a nord di Genova Ovest; è lunga poco meno di 20 chilometri, si sviluppa per oltre il 90 per cento in galleria e per la parte restante è caratterizzata da un nuovo importante viadotto, a tre corsie più emergenza per ogni senso di marcia, destinato a sostituire lo storico viadotto Morandi (di cui è prevista la demolizione). Il raddoppio della A7 prevede una nuo-

va carreggiata nord nel tratto Genova ovest-Bolzaneto, lunga 7,4 chilometri. La gronda di levante punta a potenziare il Nodo di San Benigno, immediatamente a sud della barriera di Genova ovest, per migliorare la connessione tra la viabilità locale e le tratte autostradali convergenti sul capoluogo ligure.

Infine, il cosiddetto "Tunnel di Rapallo", lungo 4,9 chilometri, consente di collegare lo svincolo di Rapallo sulla A12 con il lungomare di Santa Margherita Ligure, per ridurre il traffico di attraversamento di Rapallo.

Per ora però è tutto a livello di progetto e solo nel febbraio scorso è stata raggiunta l'intesa tra Regione Liguria e Anas, Comune e Provincia di Genova sulla definizione degli interventi previsti; oggi è in fase di stesura il nuovo progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale; Autostrade per l'Italia prevede di completarli entro il 1° ottobre prossimo, per poi sottoporli all'approvazione del Cipe.

Lombardia

In Lombardia si segnalano progetti importanti come la quarta corsia per la A4 Milano-Bergamo, l'ampliamento della A8 Milano-Laghi e gli svincoli fra quest'ultima e il nuovo polo fieristico di Rho/Però, e l'allargamento della A9 Lainate-Como, per un totale di oltre 700 milioni di euro di lavori, quasi tutti realizzati o con cantieri aperti



Simulazione dell'ampliamento del ponte di Trezzo sull'A4



L'allargamento della Milano-Laghi





Particolare dei nuovi svincoli fra la A8 e il nuovo polo fieristico di Milano



che ne prefigurano la realizzazione entro un anno.

Il potenziamento della A8 tra Milano e Gallarate è stato ultimato nell'ottobre 1999 (vedi numero di febbraio 2003) e ha visto la realizzazione della quarta corsia tra Milano e Lainate (di 9 chilometri), e della terza corsia tra Lainate e Gallarate (20 chilometri).

Quasi completato è anche il sistema di svincoli che collega la A8 con il nuovo

polo fieristico di Milano e la tangenziale Ovest del capoluogo (vedi numero di agosto 2004), parzialmente aperto al traffico già nel 2005.

Allo stesso modo, l'allargamento dei 35 chilometri da Milano-Bergamo, si avvia a essere una realtà dopo anni d'incertezza e slittamenti: nel giugno 2004 (vedi numero di agosto 2004 della rivista) si sono aperti i cantieri di uno dei tre lotti, quello centrale, e successivamente sono stati consegnati i lavori per gli altri due, tanto che Autostrade per l'Italia prevede di aprire al traffico il primo tratto nell'ottobre prossimo e gli altri due fra



maggio e luglio del 2007.

L'importanza di questo intervento, e la particolarità che lo rende unico nel suo genere, è legata sia al volume di traffico che l'autostrada sopporta ogni giorno, con picchi di 140 mila veicoli/giorno, di cui 40 mila mezzi pesanti, tanto da essere fra le più intasate d'Italia e d'Europa, sia alla forte antropizzazione del territorio, che porta a ridosso della carreggiata una successione ininterrotta di centri abitati, realtà produttive rilevanti a livello nazionale (come Safilo, ST Microelectronics, Star, Candy) e numerosissimi capannoni e centri commerciali, che hanno reso difficile la collocazione stessa dell'allargamento e dei cantieri, oltre a richiedere la posa di circa 40 chilometri di barriere anti rumore, per un investimento di circa 50 milioni di euro.

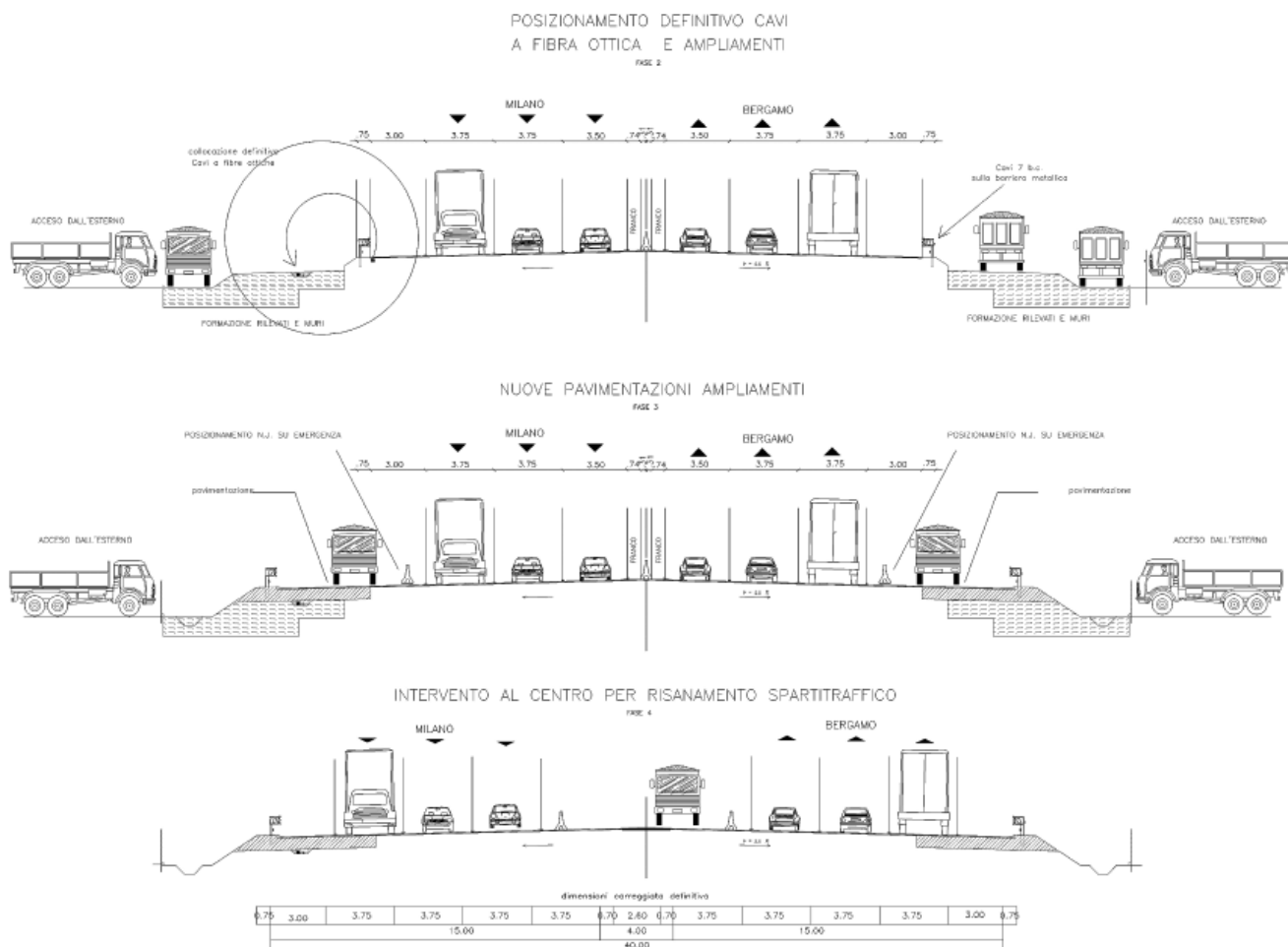
Allo stesso modo non è indifferente la densità di reti che l'affianca o l'attraversa: oltre a 80 cavalcavia stradali (di cui 39 demoliti e ricostruiti), circa 450 sottoservizi da ricollocare (acquedotti, gasdotti, linee elettriche), lo spostamento e l'adeguamento dello svincolo di Trezzo, l'ampliamento dei ponti sui fiumi Adda e Grembo, la costruzione, in collaborazione Rfi, di due nuovi ponti in acciaio sulla ferroviaria Treviglio-Bergamo.

Per il resto, ritardi e difficoltà si registrano per la terza corsia sulla A9 Lainate-Como Grandate, di circa 23 chilometri (oggi è in corso la valutazione d'impatto ambientale) e per i progetti di nuove arterie che vedono coinvolta la società Autostrade, cioè la Pedemontana lombarda, la tangenziale Est esterna di Milano e l'autostrada Brebemi.

La Pedemontana lombarda, lunga circa 80 chilometri, gode da tempo di una concessione a favore della società omonima (partecipata al 50 per cento da Autostrade), ma per diversi motivi non è stata realizzata, nè ci sono buone prospettive per il futuro (vedi dossier Lombardia, nel numero di agosto 2004), sia per i costi crescenti – 3.422 milioni di euro secondo le stime di Autostrade – sia per l'opposizione di numerosi Enti locali.

La Tangenziale est esterna di Milano, di quasi 40 chilometri, per un costo stimato di 974 milioni di euro, è un vecchio progetto che recentemente ha imboccato la strada del project financing, con un promotore al quale partecipa Autostrade (35 per cento); la proposta progettuale, molto contestata, è attualmente all'esame degli Enti locali e del Governo.

AMPLIAMENTO SIMMETRICO – SEZIONE TIPO
TRATTO: BARRIERA MILANO EST – SVINCOLO TREZZO AL KM 33





Allo stesso modo la Brebemi – 50 chilometri fra Brescia e l’est Milano, per un costo stimato in circa 679 milioni di euro – si trova in una fase di stallo, e l’iniziativa di project financing (di cui il promotore/vincitore è partecipato al 31,60 per cento da Autostrade) può dirsi arenata: nel luglio 2004, dopo la firma della convenzione, gli Enti locali e il Ministero dell’Ambiente hanno richiesto significative integrazioni progettuali, che comportano un incremento dei costi che Autostrade stima in circa il 50 per cento (anche in questo caso vedi il dossier Lombardia, nel numero di agosto 2004).

Veneto

In Veneto gli interventi principali di Autostrade per l’Italia si riassumono in uno svincolo, quello di Villa Marzana, sulla A13, tra Occhiobello e Rovigo, e nel Passante di Mestre: la bretella di 32 chilometri, dal costo di circa 1.450 miliardi di lire, che permette di evitare l’area urbana della città veneta, la cui realizzazione è affidata a una concessionaria di sola gestione, costituita dai gestori delle tre autostrade coinvolte dal Passante – la Venezia-Padova (55 per cento), le Autovie Venete (30 per cento) e Autostrade per l’Italia (15 per cento) – mentre i costi sono interamente a carico dello Stato e dell’Anas in particolare, anche se attraverso formule particolari di finanziamento (vedi dossier Veneto, nel numero di settembre 2004).

Un altro progetto che interessa Autostrade (con il 32 per cento) è il project financing per la Pedemontana Veneta est e ovest, lunga 94,9 chilometri e con un costo stimato di 1.651 milioni di euro: la proposta progettuale e la Valutazione d’impatto ambientale è stata ap-



Lavori sulla Modena-Bologna



provata dalla Regione nel novembre 2005 e poi trasmessa al ministero dell’Ambiente e al Cipe.

Emilia Romagna

L’Emilia Romagna è una delle Regioni dove si concentrano maggiormente gli investimenti di Autostrade, sia per la Variante di valico, che da sola assorbe oltre 3 milioni di euro, sia per i potenziamenti delle arterie che convergono su Bologna, dalla A1 alla A14, al nodo stesso del capoluogo emiliano, per i quali sono previsti lavori per circa 1,3 miliardi di euro.

L’unico intervento completato, nel mar-



zo 2006, è l’ampliamento da tre a quattro corsie dei 32 chilometri tra Modena nord e Bologna, dove i livelli di traffico raggiungono punte giornaliere di 150 mila veicoli di cui 43 mila mezzi pesanti; secondo i programmi quest’opera, da 175 milioni di euro, doveva essere completata da tempo, considerando che è stata inserita nella convenzione del 1997, ma Autostrade per l’Italia segnala che solo nel febbraio 2002 ha ottenuto l’assenso degli Enti locali, e la Conferenza dei servizi si è conclusa nel novembre 2002.





Per quanto riguarda il nodo di Bologna, nel settembre 2003 è stata decisa la realizzazione di un nuovo passante autostradale, a nord di quello attuale, con la contestuale liberalizzazione dell'esistente come tangenziale a quattro corsie per senso di marcia; inoltre dovrebbero essere avviati a breve lo svincolo dell'aeroporto (sulla tangenziale esistente), i caselli della Fiera e della Muffa e la riqualificazione degli altri svincoli e barriere; parallelamente è stato approvato anche il progetto per l'utilizzo dell'attuale corsia di emergenza, leggermente ampliata, come corsia di marcia in situazioni di forte traffico.

Nello specifico, il progetto di Autostrade, dal costo stimato di 177 milioni di euro, prevede il potenziamento dell'A1 nei 14 chilometri da Borgo Panigale a San Lazzaro, con il nuovo svincolo della Fiera, la modifica agli svincoli della Tangenziale – attraverso la realizzazione di nuove rampe e rotatorie – per migliorarne la funzionalità e, appunto, la realizzazione della cosiddetta "Terza corsia dinamica", che consiste nell'allargamento della corsia di emergenza e il suo utilizzo, secondo le necessità, o come terza corsia di marcia (in condizioni di traffico intenso) o come corsia di emergenza (in condizioni di traffico scorrevole), il tutto gestito attraverso un sistema di controllo integrato del traffico e comunicazioni attraverso pannelli a

messaggio variabile costantemente aggiornati.

Ancora in via di definizione è invece il progetto di una terza corsia per i 171 chilometri della dorsale Adriatica tra Rimini Nord e Pedaso, dove si registra una crescita del traffico di circa il 4 per cento l'anno, superiore alla media nazionale, che nella tratta più trafficata, tra Rimini Sud e Riccione, vede picchi di 107 mila veicoli/giorno, dei quali 26 mila sono camion e pullman; il progetto ha un costo stimato in quasi 1,8 miliardi di euro, dei quali solo una parte, circa 200 milioni di euro, riguardano la tratta romagnola, dove è prevista anche la realizzazione di un nuovo svincolo tra Cesena e Rimini.

Quanto al potenziamento della Bologna-Firenze, nei circa 4 chilometri del tratto da Casalecchio a Sasso Marconi, dove inizia la Variante di valico, è prevista la creazione di una terza corsia, l'ampliamento di tre sottovia, la demolizione e ricostruzione di altri cinque, una galleria in corrispondenza della collina di Calzavecchio e la copertura dell'A1 in zona Ceretolo con una galleria artificiale; Autostrade per l'Italia segnala che il progetto, da 50 milioni di euro, è in fase di affidamento lavori, ma non ci sono certezze sulla data di completamento.



Variante di valico

Il potenziamento dei 62,5 chilometri del tratto appenninico dell'A1 tra Sasso Marconi e Barberino (illustrato nel dossier Toscana, sul numero di novembre 2004), prevede: l'ampliamento a tre corsie, con alcune rettifiche di tracciato, del tratto da Sasso Marconi a La Quercia; la realizzazione di una nuova autostrada, a due corsie più una di emergenza, fra La Quercia e Aglio, in aggiunta a quella attuale (che rimarrà disponibile per chi proviene da nord); una nuova autostrada a tre corsie tra Aglio e Barberino, destinata al traffico in direzione Sud; due nuovi svincoli (Poggiolino e Badia) e il rifacimento di quello di Barberino.

Il progetto è però molto contrastato e solo nel 2002 sono stati aperti i cantieri, su due lotti, con altri due approvati dall'Anas; oggi sono stati approvati 22 lotti su un totale di 24, mentre i restanti due hanno avuto un'approvazione in linea tecnica; su 18 dei 22 lotti sono in corso i lavori, mentre per gli altri 4 si è in fase di appalto. I tempi però si allungano sempre più, e ormai Autostrade per l'Italia parla di un'apertura al traffico dopo il 2010.

Del resto la Variante di valico viene ormai definita un caso emblematico di allungamento dei tempi dovuto alla complessità degli iter autorizzativi; in particolare si segnalano le difficoltà del lotto 13, l'ultimo verso sud, che nel novembre 2004 vedeva ancora aperto il problema sul sito di deposito di Galliano, come segnalato dall'allora Amministratore Delegato di Autostrade, Vito Gamberale, nella sua Audizione alla Camera dei deputati.

Le cave rappresentano sempre un problema critico a livello locale – come ricordava Gamberale – e sono importanti, perchè, per esempio, nello scavo delle gallerie è necessario utilizzare cave da riporto per il deposito dello smarino, mentre in fase di realizzazione delle opere il materiale estratto dalle cave costituisce una delle materie principali. A suo tempo nel progetto, furono individuate due aree, la prima, fu bocciata dal comune di Barberino nel novembre 2003,



quando si arrivò alla prima seduta della conferenza dei servizi, mentre l'altra si rivelò inadatta. È seguita un'ulteriore fase di ricerca che ha portato all'individuazione di altri due siti nel marzo 2004. I progetti sono stati approvati dalla conferenza dei servizi, passaggio che richiede un'ulteriore verifica sul progetto esecutivo da parte di province e comuni e che, in caso di esito negativo, comporta lo stralcio ed una nuova localizzazione dei siti.

Questo esempio – sottolineava Gamberale – dimostra perchè, dal settembre 2001 al novembre 2004, la Variante di valico si sia arenata, con un allungamento dei tempi (in teoria doveva essere già aperta al traffico) e un aumento dei costi: doveva costare 3,5 miliardi di euro, secondo le stime del piano del 1997; nel quarto Atto aggiuntivo, a fine 2002, il costo è salito a 4,6 miliardi di euro; oggi – concludeva Gamberale – proprio in seguito a queste autorizzazioni il costo è aumentato di altri 140 milioni di euro e probabilmente lieviterà ancora.

Toscana

In Toscana gli interventi riguardano essenzialmente il riassetto del nodo di Firenze e il raccordo con la Variante di valico: quasi 60 chilometri, da Barberino a Incisa, dove è previsto l'ampliamento da due a tre corsie nelle tratte dove non sono presenti gallerie, integrato dalla realizzazione di una nuova carreggiata in direzione sud (nelle trat-



te coperte dalle gallerie esistenti, tra Barberino e Firenze Sud) e dalla realizzazione di una nuova carreggiata in direzione nord, nella tratta coperta dalle gallerie esistenti, tra Firenze sud e Incisa.

Si tratta di un'opera complessa e costosa, valutata in oltre 1,3 miliardi di euro, perchè attraversa un territorio con elevata densità abitativa che impone la ricollocazione di acquedotti, gasdotti, fibre ottiche e rete ferroviaria.

Non solo questo però: Autostrade per l'Italia segnala infatti che nel tratto da Firenze nord a Firenze sud il progetto comprende una serie di opere accessorie, come il rifacimento di tratti di viabilità ordinaria, il recupero ambientale dell'area di Monte Ripaldi, la costruzione di sei nuovi parcheggi, la riqualificazione di alcune aree con piste ciclabili e l'inserimento di spazi verdi, oltre alla realizzazione di una galleria (la Casellina), alla cui costruzione è associato un vero e proprio intervento architettonico ideato per ridurre l'impatto ambientale dell'area circostante, con uno spazio attrezzato sopra la galleria, caratterizzato da una piazza centrale, un giardino pensile, tre piccole piazze e piste ciclabili. I tempi di apertura al traffico sono lunghi, dal 2007 a oltre il 2010, perchè per alcune parti si è ancora alle procedure di Valutazione di impatto ambientale.

Sempre in Toscana il gruppo è impegnato in due iniziative per la costruzione di altrettante autostrade: la Tirrenica (Cecina-Civitavecchia), di 203 chilometri e un costo stimato di 2,5 miliardi di euro, e la bretella Prato-Signa, di 9,2 chilometri e 242,5 milioni d'investimento.

Per la prima, la sua concessionaria (93 per cento Autostrade) è in attesa della completa definizione del tracciato da parte del Governo e degli Enti locali, cosa che si trascina da tempo e non si prevedono soluzioni a breve. La bretella Prato-Signa è invece una proposta di project financing (Autostrade partecipa con il 46,6 per cento) oggi all'esame della Regione, che però non ha ancora varato il bando di gara e quindi nessuna proposta è stata ancora formalizzata.



Marche

Le Marche sono interessate dal progetto di potenziamento del Corridoio plurimodale adriatico, con il proseguimento della A24 fino a Teramo e Giulianova/San Benedetto del Tronto con connessione alla A14, in posizione arretrata, fino a Pedaso, e soprattutto dal progetto di potenziamento dell'A14 tra Rimini nord e Pedaso. Quest'ultimo prevede l'ampliamento da due a tre corsie dell'attuale sede autostradale, modificando il tracciato esistente o ricorrendo ad ampliamenti asimmetrici nei tratti caratterizzati da criticità geologiche o in prossimità delle aree urbanizzate, allargando la sede autostradale in un unico senso e spostando successivamente lo spartitraffico centrale in modo da ottenere, al termine dei lavori, le tre corsie più quella di emergenza per senso di marcia. Sulla A14 sono inoltre previsti quattro nuovi svincoli: Pesaro Centro, tra Pesaro/Urbino e Fano; Marina di Monte Marciano, tra Senigallia e Ancona nord; Ancona Porto, tra Ancona Nord e Ancona Sud/Osimo; Porto Sant'Elpidio, tra Civitanova Marche e Fermo. Per ora è in corso la verifica dell'impatto ambientale, ma i tempi si preannunciano lunghi perchè – come dichiarava nel settembre 2004 il Presidente di Autostrade, Gian Maria Gros Pietro – gli Enti locali si dimostrano contrari all'arretramento e alle opere previste.



Lazio

Nel Lazio sono previsti o realizzati interventi per circa 370 milioni di euro: per la terza corsia sulla A1 Orte-Fiano Romano, l'allargamento delle gallerie di Nazzano e la terza corsia sulla bretella che da Roma nord porta al Grande raccordo anulare di Roma; inoltre sono previsti tre nuovi svincoli sulla A1 (Castelnuovo di Porto, tra Roma Nord e il Gra; Guidonia, tra gli allacciamenti con la diramazione Roma nord) e la A24 (Ferentino, tra Anagni e Frosinone).

Il potenziamento dei 38 chilometri tra Orte e Roma nord (in corrispondenza della bretella di Fiano Romano), è stato uno dei primi realizzati, nel 2002, per un costo di 174 milioni di euro (vedi numero di febbraio 2003). La galleria di Nazzano, al centro di questa tratta, ha avuto invece diverse vicissitudini (vedi dossier Lazio, nel numero di dicembre 2004), che si sono concluse solo nel dicembre 2005, con l'apertura al traffico della galleria in direzione nord, la più complessa perchè allargata in sede e sotto traffico; nel gennaio

Allargamento della galleria nord di Nazzano



2006 sono iniziati i lavori di ampliamento nella direzione opposta, che si preannunciano decisamente più semplici, perchè il traffico viene indirizzato nella galleria già allargata, e dovrebbero terminare nel giugno 2007.

Più lunghi sembrano i tempi per la terza corsia sui circa 18 chilometri fra la barriera di Roma nord e il Grande raccordo anulare: per ora il progetto è in fase di

Allargamento di un viadotto sulla Orte-Roma



valutazione di impatto ambientale e non ci sono indicazioni sui tempi d'inizio lavori nè tanto meno di apertura la traffico delle nuove opere. Autostrade è coinvolta anche nel progetto di una nuova arteria, la Nuova Pontina/Cisterna Valmontone, di 160 chilometri, per un costo stimato di 3,3 miliardi di euro, approvato parzialmente dal Cipe nel 2004. ■