



Intervista a Gianni Luciani

Amministratore Delegato di Satap Spa e Sitaf Spa

Qual'è la situazione attuale degli investimenti sulla rete autostradale gestita dal gruppo Gavio?

Il Gruppo gestisce complessivamente – attraverso le due sub-holding quotate in borsa Astm e Sias – oltre mille chilometri della rete autostradale italiana, così da configurarsi come il secondo operatore nazionale. Su questa rete sta investendo molto, in totale autofinanziamento, tanto che nel prossimo quinquennio sono programmati lavori per oltre 2,5 miliardi di euro, che salgono a quasi 3,5 se si considerano opere importanti attualmente in fase di sviluppo come il completamento dell'Autocamionale della Cisa, da Parma a Nogarole Rocca (VR) e la galleria di servizio del traforo del Frejus.

Di fatto il Gruppo sta realizzando tutto quanto era previsto nei Piani finanziari concordati con Anas all'atto del rinnovo delle concessioni, e lo sta facendo anche in pendenza della ridefinizione di alcuni di essi, ad esempio per l'ampliamento della A4 Torino-Novara, un lavoro da oltre 750 milioni di euro dove i cantieri procedono nonostante il Piano finanziario precedente, scaduto nel 2004 e non ancora aggiornato, prevedesse opere per poco più di 300 milioni di euro.

Considerando che negli ultimi sei anni – da quando, cioè, si è proceduto al rinnovo delle convenzioni con l'Anas – il Gruppo ha realizzato il 99 per cento delle manutenzioni previste, si può dire che l'equazione tributo al casello in cambio degli investimenti sulla rete autostradale trova nelle società che lo compongono una risposta positiva, sia nel passato che nel presente.

Quali sono i progetti principali in corso o previsti?

Fra tutti, per la dimensione e l'importanza strategica, spicca sicuramente l'ampliamento della A4 da Torino a Novara, e prossimamente a Milano, perchè si tratta del completo rifacimento di una delle autostrade più importanti e trafficate d'Italia, attuato mantenendo aperte due corsie e applicando quanto di meglio si sta facendo in termini di disegno della carreggiata, ricerca tecnologica (è fra l'altro la più estesa applicazione del riciclaggio a freddo) e impostazioni funzionali innovative, come una nuova concezione dei caselli, non più

semplici barriere d'esazione ma veri e propri business center attrezzati a servizio della clientela d'affari che viaggia fra Torino e Milano. Sulla Torino-Piacenza, un lavoro importante è quello dell'interconnessione con la A1 e la riorganizzazione del nodo di Piacenza, dove è prevista anche la realizzazione di aree di servizio e la riattivazione del casello di Piacenza sud; inoltre, dal 2002 è in corso il rifacimento dello spartitraffico che sarà completato nel 2008, e il progressivo rifacimento dei viadotti.

Sitaf ha completato i grandi investimenti, manca solo la realizzazione della galleria di servizio del traforo del Frejus, attualmente in fase di riprogettazione del progetto preliminare, modificato in seguito all'incidente del giugno 2005 nel traforo e alla decisione di ampliarne il diametro a 8 metri, contro i 6 dell'ipotesi precedente.

Sul versante toscano emiliano, Cisa e Salt hanno in programma investimenti notevoli, come la terza corsia Viareggio-Massa (un'opera da oltre 450 milioni di euro), il casello di Viareggio e, da ultimo, il tratto Parma-Verona della Tirreno-Brennero, opera fondamentale per il collegamento fra il Nord e il Sud dell'Europa.

Infine, il collegamento autostradale Asti-Cuneo, opera riguardante il quadrante Nord-Ovest, già avviato con alcuni lotti realizzativi, il cui completamento, per un valore di 1.300 milioni di euro, è previsto a cinque anni dalla registrazione della concessione.

Quali sono le basi economiche di queste opere?

Come già detto, tutto avviene in autofinanziamento, con introiti da pedaggio, secondo gli accordi stipulati con Anas all'atto del rinnovo delle concessioni. I Piani finanziari di tali accordi considerano sia gli interventi di manutenzione che gli investimenti in nuove opere, a fronte anche di aumenti di tariffa che assicurano il recupero dell'investimento. L'ammodernamento della Torino-Milano, date le dimensioni dell'intervento, è impostato su un significativo aumento di tariffe, oggi in esame presso la concedente, il cui contenimento può avvenire o attraverso un contributo pubblico o con allungamento del periodo di vigenza della concessione.

