

economia
italiana**Autostrade
la Roma-Latina
riapre i giochi
per 20 miliardi
di opere ferme**Andrea Frollà
a pagina 22

Il rilancio delle autostrade sul rettilineo di partenza gare da oltre 20 miliardi

Andrea Frollà

Roma

Dopo oltre 10 anni di ricorsi, controricorsi, rimpalli politici e lungaggini burocratiche il maxi-progetto dell'autostrada Roma-Latina è pronto a uscire dall'impasse e a inaugurare un periodo caldo per la viabilità nazionale. La sentenza in arrivo dal Consiglio di Stato potrebbe idealmente dare il via a un domino fra i tanti progetti autostradali sparsi per lo Stivale. Dal Veneto alla Sicilia si contano infatti nuove opere, completamenti di tratta e manutenzioni straordinarie incagliati fra ricorsi, burocrazia e altre grane. E i soldi in ballo sono tanti: le principali opere autostradali valgono infatti oltre 20 miliardi di euro. Una partita in cui sono coinvolti i big del settore (Autostrade per l'Italia, Consorzio Sis, Gavio e altri) e di cui fa parte anche l'Anas, che dalla prossima fusione con Ferrovie dello Stato dovrebbe ottenere un impulso importante da scaricare sui progetti viari.

L'attesa di queste ore è tutta per la Roma-Latina su cui pende il ricorso al Consiglio di Stato. Un'opera da 2,7 miliardi di euro che oltre all'autostrada prevede una bretella fra Cisterna e Valmontone. I giudici si dovevano pronunciare lo scorso martedì 5 dicembre, ma si andrà ai supplementari. Novità sono attese per le prossime settimane. Forse già

entro fine anno. La partita iniziata nel lontano 2006 è ridotta a due contendenti: da un lato il Consorzio Sis, alleanza italo-spagnola che unisce Sacyr Construcion, Sipla e Inc, che era usucrovincitore dalla gara; dall'altro il gruppo guidato da Salini, che include i gruppi Astaldi, Pizzarotti e Ghella. È stato proprio il raggruppamento italiano a portare al Tar l'affidamento in concessione da parte di Autostrade del Lazio dell'opera al Consorzio Sis. Al centro delle contestazioni, non solo le divergenze sul piano economico (l'offerta era stata più bassa) ma anche su altri aspetti tecnici dell'opera. A marzo 2017 il Tribunale amministrativo ha tuttavia rigettato l'istanza della cordata italiana, che si è prontamente appellata al Consiglio di Stato.

Il dossier finito nelle stanze di Palazzo Spada è uno di quelli che scotta perché sblocca uno dei progetti più importanti del panorama infrastrutturale: oltre 186 chilometri di viabilità, di cui circa 90 di assi autostradali, con un orizzonte temporale verosimile di costruzione pari a 4-5 anni. Un'opera attesa pure dai cittadini romani e laziali, soprattutto da quelli puntualmente imbottigliati nella sconquassata statale Pontina. Gli effetti sulla viabilità sarebbero notevoli: verrebbe alleggerito il flusso quotidiano sul Gra, diversificato il traffico estivo verso il litorale ma soprattutto ra-

zionalizzato il volume generato dall'aeroporto di Fiumicino. L'interconnessione con la Roma-Fiumicino toglierebbero infatti a passeggeri e merci diretti a Sud (buona parte della logistica va verso Pomezia) l'obbligo di transitare dal raccordo. Anche per questo motivo la Roma-Latina è un chiodo fisso dell'assessore alle Infrastrutture della Regione, Fabio Refrigeri. Un asse portante per i trasporti del Lazio cui si accompagna un altro progetto appena sbloccato dall'intervento del governo: il completamento della Civitavecchia-Orte, cioè della trasversale Tirreno-Adriatico.

Allargando lo sguardo fuori dai confini laziali ci sono diverse altre grandi partite aperte. A partire dal Nord. Pochi giorni fa la Regione Lombardia è intervenuta per salvare l'Autostrada Pedemontana, su cui pesa un'istanza di fallimento avanzata nei mesi scorsi dalla procura di Milano. Il presidente Roberto Maroni si è speso in prima persona portando a casa una trasformazione del



prestito ponte da 200 milioni di euro in un mutuo al 2034. Resta da vedere se basterà a convincere il Tribunale di Milano a non scrivere in anticipo la parola fine a un'opera imponente: 157 chilometri, di cui 87 di autostrada, con una deadline fissata al 2021 (circa 13 anni dall'approvazione definitiva del progetto) e un conto complessivo compreso tra i 4 e i 5 miliardi. Sempre a Nord c'è poi un'altra Pedemontana, quella veneta. Una superstrada a pedaggio da 94 chilometri, che costerà 2,2 miliardi di euro, su cui è al lavoro il Consorzio Sis e che è appena uscita dalle sabie mobili con un maxi-bond. Il primo tratto dovrebbe aprire a settembre 2019, mentre il governatore Luca

Zaia ha promesso il massimo impegno per tagliare il nastro inaugurale nel 2020.

Nel puzzle autostradale italiano non manca Autostrade per l'Italia. Il gruppo controllato da Atlantia, che oggi gestisce oltre 3mila chilometri di autostrade sparsi in 15 Regioni, ha previsto un impegno da quasi 6 miliardi per due maxi-cantieri da aprire nei prossimi anni. Quello più vicino alla luce è il Passante di Genova che, con i suoi 4,25 miliardi di costi e i 35 chilometri di tragitto, rappresenta il progetto più importante e complesso avviato in Liguria dopo il Terzo valico e il nodo ferroviario genovese. È in corso la progettazione esecutiva, qualcuno scommette su una partenza entro fine 2018.

Più nebuloso lo scenario attorno al completamento dell'autostrada Tirrenica, unendo il tratto

da Livorno a Civitavecchia (205 chilometri per 1,42 miliardi). Il progetto è in attesa dell'approvazione del piano finanziario e della stipula dell'atto aggiuntivo alla convenzione vigente. Domina l'incertezza, si vedrà. Allo studio di Autostrade per l'Italia ci sono anche altri progetti, che però non rientrano nel piano finanziario e sono quindi per ora senza impegno economico: nuove corsie in varie tratte per circa 157 chilometri di asfalto e una spesa stimabile di 2,8 miliardi. Tra i vari cantieri e progetti aperti spiccano ancora il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo da parte del Gruppo Gavio, che è in attesa dell'autorizzazione Ue al finanziamento e spera di far partire i lavori nel 2018. E quello della Siracusa-Gela da parte del Consorzio Autostrade Sicilia con-

trollato dalla Regione: stato dei lavori al 45% a inizio anno, circa 19 chilometri da Rosolini a Modica previsti entro il 2019 e il tratto finale da Modica a Gela (71 km) ancora in fase di progetto. E infine l'Anas, che in attesa delle nozze con FS sta portando avanti due progetti importanti. Il completamento della E78 Grosseto-Fano, tramite la realizzazione del tratto umbro (2019 per l'appalto dei lavori e fine prevista nel 2023), e un piano da 1,6 miliardi per la manutenzione straordinaria e la messa in sicurezza della E45-E55 Orte-Mestre. Sono solo le prime voci di un lungo elenco di tratte "sospese" che scontano la difficoltà di fare grandi opere in Italia. Si vedrà a breve se la Roma-Latina segnerà una svolta o resterà un episodio.

DOPO OLTRE 10 ANNI IL CONSIGLIO DI STATO SBLOCCHERÀ A GIORNI LA ROMA-LATINA, UNA PARTITA DA 2,7 MILIARDI. MA C'È UN LUNGO ELENCO DI OPERE IMPANTANATE DA ANNI TRA RICORSI E RITARDI CHE NON HANNO FATTO IMPIEGARE LE RISORSE STANZIATE

[L'OPERAZIONE]

Fs-Anas con la fusione nuove risorse

Una rete da oltre 50mila chilometri, circa 80mila persone impiegate, fatturato superiore ai 10 miliardi di euro e capacità di investimento tra i 7 e gli 8 miliardi. Bastano i numeri a definire il risultato della prossima fusione tra Anas e Ferrovie dello Stato un campione nazionale delle infrastrutture di trasporto. Ora più che mai ha senso iniziare a fare qualche conto, visto che il conferimento dell'Ente nazionale per le strade nel perimetro FS è alle battute finali. La settimana scorsa il presidente dell'Anas, Gianni Vittorio Armani, ha definito l'operazione "fattibile entro fine anno". Una roadmap condivisa dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, e dall'Ad di Ferrovie, Renato Mazzoncini. (a.fr.)



1



2

Il ministro per le Infrastrutture **Graziano Delrio** (1) **Pietro Salini** (2) ad del gruppo Salini-Impregilo

I CANTIERI IN STAND BY

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

(al 75% di Milano Serravalle-Milano Tangenziali)

1 Completamento da Brembate a Capreno
Lunghezza ~25 km
Costo complessivo tratta ~4 mld €
Fine prevista 2021

CONSORZIO SIS

2 Pedemontana Veneta (superstrada a pedaggio)
Lunghezza 94 Km
Costo stimato >3 mld €
Fine prevista 2020

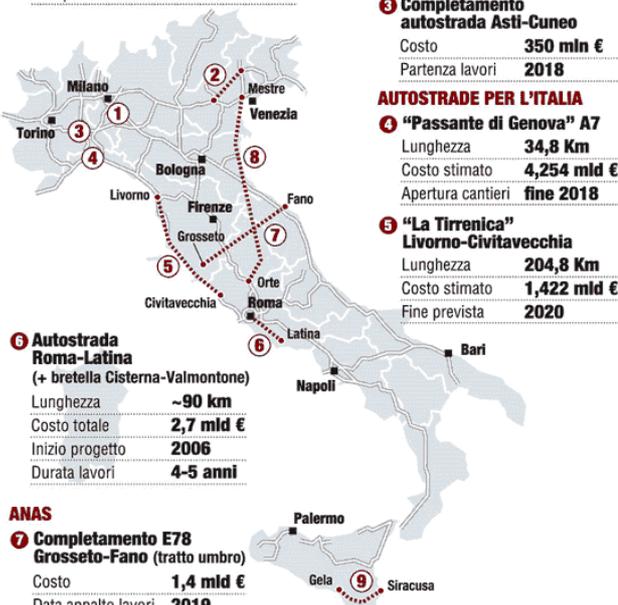
GRUPPO GAVIO

3 Completamento autostrada Asti-Cuneo
Costo 350 mln €
Partenza lavori 2018

AUTOSTRADE PER L'ITALIA

4 "Passante di Genova" A7
Lunghezza 34,8 Km
Costo stimato 4,254 mld €
Apertura cantieri fine 2018

5 "La Tirrenica" Livorno-Civitavecchia
Lunghezza 204,8 Km
Costo stimato 1,422 mld €
Fine prevista 2020



6 Autostrada Roma-Latina (+ bretella Cisterna-Valmontone)
Lunghezza ~90 km
Costo totale 2,7 mld €
Inizio progetto 2006
Durata lavori 4-5 anni

ANAS

7 Completamento E78 Grosseto-Fano (tratto umbro)
Costo 1,4 mld €
Data appalto lavori 2019
Fine prevista 2023

8 Manutenzione straordinaria e messa in sicurezza E45-E55 Orte-Mestre
Costo 1,6 mld €
Fine lavoriFine lavori 2020

CONSORZIO AUTOSTRADALE SICILIA (Regione Sicilia al 90,38%)

9 Completamento Siracusa-Gela
Lavori completati 45%
Fine lavori Rosolini-Modica 2019
Fine lavori Modica-Gela in progetto

S. DI MEO





186

CHILOMETRI

È la lunghezza della nuova tratta autostradale tra Roma e Latina che a nord si conetterà con la Roma Civitavecchia

205

CHILOMETRI

È la lunghezza della tratta tra Civitavecchia e Livorno che manca per completare l'Autostrada Tirrenica



1



2

Giovanni Castellucci (1) ad di Atlantia e di Autostrade per l'Italia
Beniamino Gavio (2) a capo del gruppo Gavio



Peso: 1-1%,22-77%,23-15%