

CRONACA

Si va verso la concessione diretta per l'arteria a pedaggio – Rimane l'ipotesi project financing

Sr 10 corre verso Veneto Strade

Perplesso Pellicciari (Ance): «Questa scelta restringe gli spazi alle Pmi locali»

DI FRANCO TANEL

Veneto Strade «nominata» concessionaria direttamente dalla Regione Veneto per la gestione della nuova Sr 10 a pedaggio? È una delle ipotesi su cui stanno lavorando i tecnici dell'assessorato alla Mobilità in Regione: l'altra è il ricorso a un più normale project financing per individuare il soggetto che, in cambio della concessione, finanzia e realizza i 25 km della nuova arteria regionale nel tratto da Carceri d'Este, nel padovano a Legnago, in provincia di Verona. Altre soluzioni non ce ne sono visto che la Regione dispone solo di 50 dei 230 milioni necessari e la situazione economica generale non permette certo di trovare i milioni mancanti facilmente e soprattutto in tempi brevi.

«Quella della concessione diretta, "ope legis" a Veneto Strade da parte della Regione, è una possibilità che abbiamo grazie a un'apposita norma inserita nella finanziaria regionale 2009 – spiega l'amministratore delegato **Silvano Vernizzi** –. Veneto Strade è una società controllata dalla Regione e quindi l'affidamento diretto della concessione è possi-

bile. Ovviamente se sarà privilegiata questa soluzione dovremo reperire le risorse economiche necessarie, adesso disponiamo di soli 50 milioni, sul mercato finanziario, con mutui che saranno poi ripagati coi pedaggi. Rimane naturalmente percorribile la strada, più consueta, di una gara per individuare il concessionario che realizza l'opera a suo carico, in project financing sempre ripagando l'investimento coi pedaggi. In ogni caso Veneto Strade metterebbe in gara tutti i lavori. Per adesso stiamo studiando le due ipotesi decideremo entro qualche mese.»

La "vecchia" Sr 10 che attraversa tutti i centri abitati sovrappone un traffico molto intenso, anche di mezzi pesanti, ed è da anni che si attende la realizzazione di una nuova arteria: una soluzione che Anas aveva annunciato molte volte

come imminente ma che si è trascinata per anni. Non tutti però gradiscono la soluzione di una strada a pedaggio. «Bisognerà studiare bene questo aspetto – conferma Vernizzi – perché da un lato il pedaggio è necessario per realizzare l'opera, dall'altro rischia di allontanare automobilisti e camionisti. I residenti, per gli spostamenti locali, potrebbero continuare a usare la vecchia strada, sgravata dal traffico, i viaggiatori in transito e soprattutto i camion dovrebbero essere indirizzati sul nuovo tracciato. È necessario, soprattutto

per i veicoli pesanti, prevedere dei divieti di transito rigidi sulla vecchia strada altrimenti, specie la notte per risparmiare il pedaggio, molti continuerebbero a usare la vecchia regionale».

Perplesso invece sulla possibile concessione diretta **Stefano Pellicciari**, presidente di

Ance Veneto: «Abbiamo chiesto un maggiore coinvolgimento delle piccole e medie imprese di costruzione nei project financing e invece questa possibile scelta sembra restringere ulteriormente gli spazi. Certo i lavori saranno messi in gara, ma vorrei capire meglio perché Veneto Strade debba essere nominata dall'alto concessionario e non si possa operare come di consueto. Approfondiremo di certo la questione».

Intanto nei giorni scorsi il progetto è stato presentato agli enti locali interessati nell'ambito della procedura di valutazione dell'impatto ambientale. Il tracciato si sviluppa per 25,53 km, 17,8 km in quella di Padova e 7,6 km in quella di Verona. La carreggiata ha una larghezza di 10,5 metri, e il progetto prevede anche 10 svincoli di collegamento alla rete stradale esistente e 11 tra cavalcavia e sottopassi. Le simulazioni calcolano in circa 15.000 veicoli al giorno il volume medio del traffico, il 15% del quale pesante. Il costo complessivo presunto è di 230 milioni dei quali 158 milioni per il tratto padovano e i rimanenti 72 per quello veronese. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La procedura è consentita da una norma inserita nella finanziaria regionale 2009

■ Silvano Vernizzi, Ad Veneto Strade

PROTAGONISTI

Anas ammodernata A4 e Roma-L'Aquila-Teramo

Il Cda dell'Anas, presieduto da Pietro Ciucci, ha approvato il progetto definitivo, presentato dalla società concessionaria Satap, per gli interventi di ammodernamento e adeguamento del tratto



■ Pietro Ciucci

principale Novara est-Milano dell'autostrada A4 Torino-Milano, per un importo complessivo di circa 270 milioni. Nella stessa riunione è stato dato il via libera al progetto esecutivo, presentato dalla società concessionaria Società Strada dei Parchi, per la realizzazione di una viabilità complanare al tratto urbano dell'autostrada A24 Roma-L'Aquila-Teramo e per la riqualificazione dei dispositivi di sicurezza e della segnaletica, da via Palmiro Togliatti alla barriera di Roma est. Il valore totale è di 255 milioni.

Colombo all'Ance Lombardia

L'assemblea di Ance Lombardia, che rappresenta a livello regionale 12.000 imprese con circa 300.000 lavoratori, ha confermato Luigi Colombo alla Presidenza per il triennio 2010-2013. Colombo, da decenni impegnato associativamente, è l'amministratore delegato della Colombo Costruzioni di Lecco. Nella sua azione il presidente ha più volte sottolineato l'importanza della qualità, in tutte le sue declinazioni, del prodotto e del processo, con particolare attenzione agli aspetti connessi all'ambiente e alla sicurezza.

Accordo per le scuole a Treviso

L'assessore ai Lavori pubblici Massimo Giorgetti, a nome della Giunta regionale veneta, ha sottoscritto con la Provincia di Treviso l'accordo di programma che regolerà i rapporti tra i due enti per la realizzazione degli interventi di edilizia scolastica di competenza della Provincia e per l'assegnazione del relativo finanziamento regionale, che per gli esercizi 2009-2010 ammonta a complessivi 3.750.707 euro.

Terremoto, demolizione per Vitali

Al gruppo Vitali di Milano è stata affidata la commessa per la demolizione di un fabbricato di abitazione civile all'Aquila (frazione Pettino), divenuta necessaria a seguito del sisma verificatosi lo scorso anno. L'edificio – dotato di 24 appartamenti – è in cemento armato, con uno sviluppo di 85 x 16 metri e un'altezza massima di 21 metri. I lavori di demolizione, iniziati mercoledì 26 maggio, procederanno per due settimane. Il materiale poi verrà frantumato sul posto per consentire il recupero e riutilizzo dei materiali da demolizione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Inviare le lettere ai concorrenti – Gara entro l'anno per prolungare la B1
Nella Capitale riparte la metro D

DI GIULIA DEL RE

Mentre stanno per partire le lettere rivolte ai concorrenti della seconda fase di gara per la realizzazione della metro D (3.178.800.000 euro), la capitale attende che il Cipe finanzia la tratta centrale della linea metro C. Intanto, a breve sarà pubblicato un pacchetto di dieci bandi (licitazione private) per la manutenzione delle strade romane (68 milioni totali) e, entro l'anno, dovrebbe partire la maxigara per il prolungamento della linea metro B1 in project financing (600 milioni il costo stimato).

LINEA D

Dopo la pausa di riflessione sulla metro D generata dal dubbio sul suo tracciato e dal quadro economico ancora incerto, la seconda fase di gara riparte. Nel giro di una settimana, come fa sapere l'amministratore delegato di Roma Metropolitana, **Federico Bortoli**, saranno inviate le lettere ai due concorrenti della gara pubblicata un anno fa (Impregilo e l'Ati Salini-Todini-Atm). La richiesta è quella di formulare una proposta migliorativa del progetto preliminare del promotore Condotte-Pizzarotti, che conserva il diritto di prelazione. Il tracciato, al momento

trasversale al centro storico e in alcuni punti di costosa realizzazione perché coincide con aree archeologiche, potrebbe essere modificato per ridurre il costo dell'opera. Di certo, comunque, come ha detto Bortoli, «il tracciato non sarà completamente trasformato rispetto all'originario». Quindi non sarà circolare. Quanto alla possibilità che la modifica del tracciato possa comportare delle penali da pagare al promotore, Bortoli fa sapere che l'eventuale modifica del tracciato è prevista dallo stesso bando. Qualora la gara venisse annullata, il promotore avrebbe diritto a un indennizzo «corrispondente alla spesa sostenuta per la realizzazione del progetto preliminare: 10,8 milioni».

LINEA C

Tanto Bortoli quanto il sindaco Gianni Alemanno auspicano che con la prossima riunione il Cipe possa confermare il finanziamento della tratta centrale della metro C. Anche in questo caso, si stanno elaborando ipotesi per ridurre il costo dell'opera, al momento stimato in 2,8 miliardi. Complessivamente, il costo potrebbe essere ridotto con tecnologie di scavo più profonde per evitare le aree archeologiche oppure, ad esempio, con l'accorpamento di alcune fermate.

LINEA B1

La gara d'appalto per il prolungamento della linea B1 da viale Jonio alla Bufalotta potrebbe partire entro la fine dell'anno. Come ha fatto sapere Bortoli occorrono 600 milioni ma non ci sono risorse pubbliche disponibili, è quindi necessario l'intervento dei privati. «Abbiamo già individuato due aree di proprietà del Comune, dove è possibile ipotizzare una valorizzazione immobiliare da 1,5 milioni di mc. Questa operazione dovrebbe consentire di reperire le risorse necessarie».

BANDI MANUTENZIONE STRADALE

Il Campidoglio lancia un piano straordinario per la manutenzione stradale da 68 milioni: 50 destinati a quella ordinaria e 18 a quella straordinaria. Gli interventi da 50 milioni saranno distribuiti in tutti i municipi di Roma e saranno suddivisi in 10 lotti da cinque milioni di euro ciascuno. La manutenzione straordinaria con i suoi 18 milioni interesserà, invece, le strade della grande viabilità, la manutenzione delle sedi tranviarie e il potenziamento e ripristino di alcune parti della rete fognaria. I lavori stradali saranno assegnati con una gara a procedura negoziata. ■