

Si sperimenta un nuovo modo di progettare

L'approccio del Piemonte

FABRIZIO BONOMO

alle nuove autostrade

Cap Spa è una società a partecipazione paritetica tra Anas e Regione Piemonte (attraverso la sua partecipata Scr Piemonte Spa) e rappresenta una delle prime applicazioni di quanto previsto nel comma 289 dell'articolo 2 della legge 244/07, la Finanziaria approvata nel dicembre 2007, che a sua volta riprende e rilancia a livello nazionale l'esperienza maturata in Lombardia nell'anno precedente, con la società mista Concessioni autostradali lombarde (Cal), costituita nel 2007 da Anas e Regione Lombardia (attraverso la partecipata Infrastrutture lombarde Spa).

In particolare, la legge prevede che "al fine della realizzazione di infrastrutture autostradali, previste dagli strumenti di programmazione vigenti, le funzioni e i poteri di soggetto concedente e aggiudi-

Intervista ad Aldo Manto e Antonio Valente, rispettivamente Presidente e Amministratore Delegato di Cap - Concessioni Autostradali Piemontesi Spa, una società mista creata nel luglio 2008 da Anas e Regione Piemonte, sul modello di quelle previste dalla Finanziaria del 2008, che porta ad assumere a livello regionale le funzioni e i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti fino a oggi all'Anas e a consentire un nuovo approccio per la progettazione e realizzazione delle autostrade. In questo quadro, le novità rispetto al passato sono numerose, dall'assetto della società, snello e a costi contenuti, all'approccio metodologico al progetto, che innova il ruolo stesso di Anas, fino alle modalità di finanziamento e gestione, basate essenzialmente sul project financing e su un capitale privato prevalente

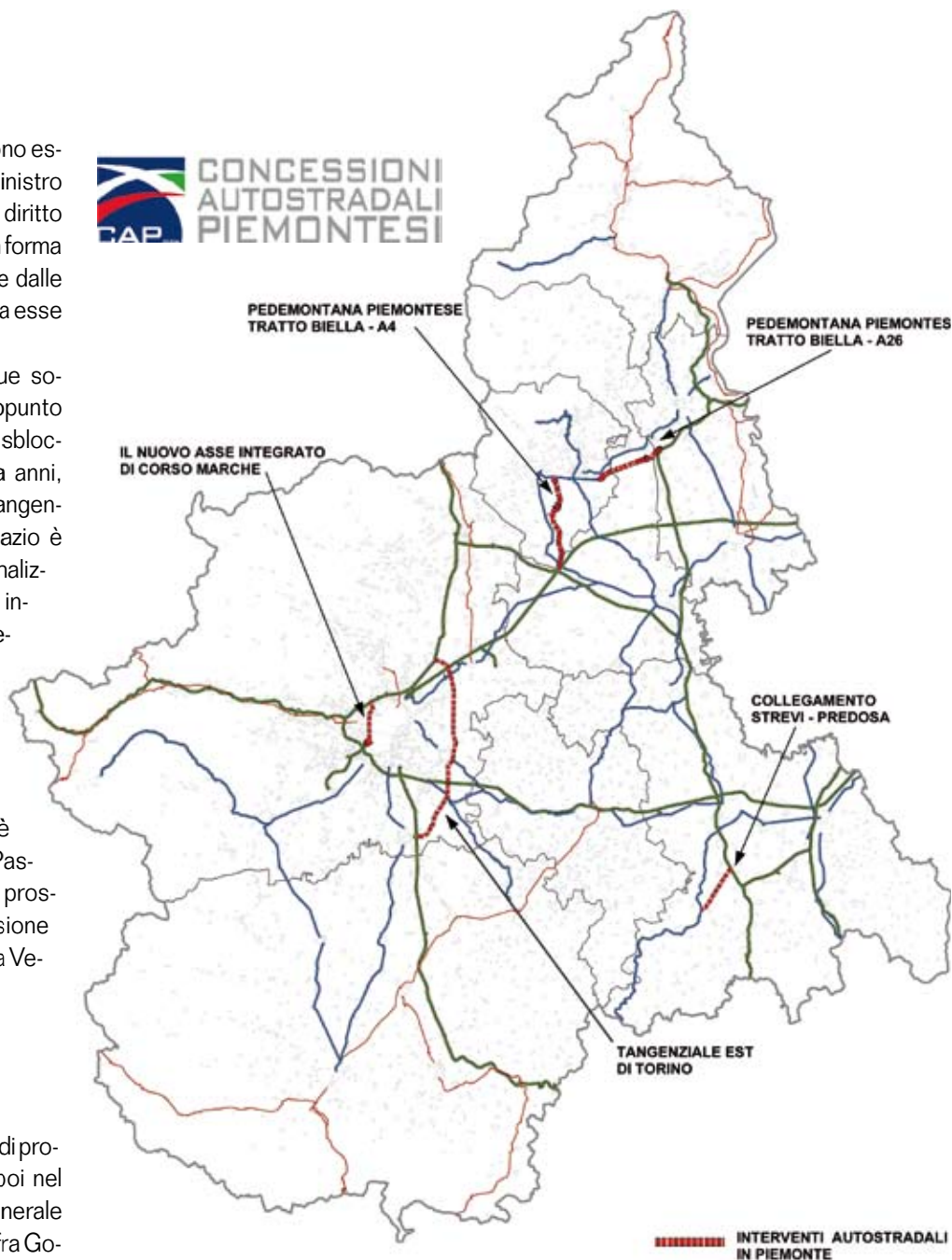
catore attribuiti all'Anas Spa possono essere trasferiti con decreto del Ministro delle Infrastrutture a un soggetto di diritto pubblico appositamente costituito in forma societaria e partecipato dall'Anas e dalle Regioni interessate o da soggetto da esse interamente partecipato”.

Finora sono state costituite cinque società di questo tipo: la prima è appunto Cal, creata con lo scopo preciso di sbloccare tre autostrade progettate da anni, cioè Pedemontana, Brebemi e Tangenziale est esterna di Milano; nel Lazio è nata Autostrade per il Lazio Spa, finalizzata alla costruzione del corridoio intermodale Roma-Latina e del collegamento Cisterna-Valmontone; in Molise, la Autostrade per il Molise Spa si lega alla realizzazione del corridoio A1-A14 San Vittore-Termoli; in Veneto, la Concessioni Autostradali Venete Spa è ha come scopo la gestione del Passante di Mestre e, dal novembre prossimo, quando scadrà la concessione dell'attuale gestore, dell'autostrada Venezia-Padova.

Obiettivi di Cap Spa

Per quanto riguarda Cap, l'accordo di programma del luglio 2008, ribadito poi nel primo Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro, siglato nel gennaio scorso fra Governo e Regione, indica come obiettivo la realizzazione di alcune opere autostradali ritenute strategiche, sia a livello nazionale che piemontese.

In particolare – esordisce Aldo Manto, Presidente della società e Direttore della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte – l'atto costitutivo di Cap individua cinque opere autostradali importanti, previste da tempo nella programmazione regionale. Due sono nel biellese, cioè il tratto occidentale della Pedemontana veneto-lombarda-piemontese, costituito dal collegamento fra Biella e il casello di Ghemme della A26, e il suo proseguimento verso sud, dal capoluogo al casello di Santhià della A4 Torino-Milano.



Altre due riguardano il sistema viario dell'area metropolitana di Torino: la Tangenziale est e la parte autostradale dell'asse gomma-ferro di corso Marche. La quinta è un raccordo autostradale a sud di Alessandria, fra la località di Strevi, presso Acqui Terme, e l'autostrada A26, con un nuovo casello presso Predosa. Cap non ha altre competenze se non queste cinque opere – continua Manto – ma in futuro è possibile che allarghi il suo orizzonte; nell'Atto aggiuntivo, del resto, Governo e Regione si impegnano a sviluppare attraverso Cap Spa anche altre infrastrutture strategiche del sistema viario regionale, come ad esempio il collegamento Saluzzo-Savigliano-Marene (A6

Torino-Savona).

In questo quadro, le novità rispetto al passato sono numerose, dall'assetto della società, snello e a costi contenuti, all'approccio metodologico al progetto, che innova il ruolo stesso di Anas, fino alle modalità di finanziamento e gestione, basate essenzialmente sul project financing e su un capitale privato prevalente.

Assetto della società

L'assetto della società è molto snello – sottolinea Antonio Valente, Amministratore delegato di Cap e Vicedirettore della Direzione centrale Progettazione di Anas

Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Lunghezza [km]	Costo ¹	Finanziamenti individuati		Fabbisogno da reperire ¹	
					Soggetto	Importo ¹	Regione	Stato
Pedemontana Piemontese	Legge Obiettivo	Legge Obiettivo	16	313	Regione	1,5 (IIP)	62,6 (FAS 2007-13)	62,6
Rolino di Masserano-Romagnano Sesia (A26)	IGQ 2003				Stato	20%		
	IIP Regione-Provincie				Regione	20%		
					Privati (PF)	60%		
Biella – Santhià (A4)	Legge Obiettivo	Legge Obiettivo	21	430	Regione	2 (APQ)	86,0 (FAS 2007-13)	86,0
	IGQ 2003				Stato	20%		
	APQ (I Atto Integrativo)				Regione	20%		
					Privati (PF)	60%		
Tangenziale Est di Torino (completamento del sistema di Tangenziali)	IIP Regione-Provincia TO	Da inserire in LO	21	750	Regione	0,9 (IIP)	0 ²	0 ²
					Regione	0,2 (lr 4/83)		
					Privati (PF)	100%		
Corso Marche parte aurostradale (completamento del sistema di Tangenziali)	IIP Regione-Provincia TO	Da inserire in LO	9	600	Regione	1,6 (IIP)	0 ²	0 ²
	PdI 08/07/2008				Privati (PF)	100%		
Strevi-Predosa (A26)	APQ	Da inserire in LO	11	312	Regione	8,2 (FAS 2005)	62,4	62,4
	IGQ 2003				Stato	20%		
					Regione	20%		
					Privati (PF)	60%		
Totale			78	2.405			211,0	211,0³

Fonte: I Atto aggiuntivo alla Intesa generale quadro (Igg) tra Governo e Regione Piemonte, siglato il 23 gennaio 2009.

Note: 1. Dati in milioni di euro; 2. Le quote sono a totale carico del Concessionario; ipotesi coerente con l'affidamento alla Cap Spa della concessione in scadenza per la tangenziale di Torino; 3. Gli impegni finanziari a carico dello Stato sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma di Rfi e Anas o attraverso i fondi della Legge Obiettivo.

– e oggi si riassume in un Consiglio di amministrazione composto da cinque persone, due designate dall'Anas e tre dalla Regione, oltre a un Collegio sindacale di tre persone.

Quanto alla struttura, per il momento si è deciso di non assumere nessuno e utilizzare service esterni, basati su collaborazioni con i soci (Anas, Scr, Regione).

All'interno si prevedono poche persone fisse, distaccate dai soci, per coprire le esigenze di segreteria e per un rapporto continuativo con Enti e il coordinamento di progetti e progettisti.

Il primo obiettivo che Cap si è data è quello di operare in modo efficiente ed efficace – ribadisce Aldo Manto – puntando sul contenimento dei costi fissi di struttura e la contrazione dei tempi di procedure e realizzazione delle opere.

Ciò sarà possibile avvalendosi di volta in volta delle professionalità più adatte alle esigenze del momento, reperite per

quanto possibile dalle risorse dei due soci e della Regione Piemonte, ricorrendo alla stipula di specifiche convenzioni tramite le quali la società può usufruire dei loro servizi con costi computati al minimo. Grazie a questa impostazione Cap, che ha un capitale sociale di 2 milioni di euro, ha avviato in breve tempo la propria attività (dall'utilizzo dei locali e dei relativi co-

sti di gestione fino alla realizzazione dell'immagine coordinata) e senza generare costi – continua Manto – facendo ricorso appunto alle professionalità e ai servizi disponibili presso i soci, Anas innanzitutto, che oggi fornisce a Cap i servizi che avrebbe dovuto acquistare all'esterno, con costi e tempi minori, e a qualità garantita.



Vista della Tangenziale Nord esistente nei pressi di Venaria

Particolare della Tangenziale Nord

Pedemontana

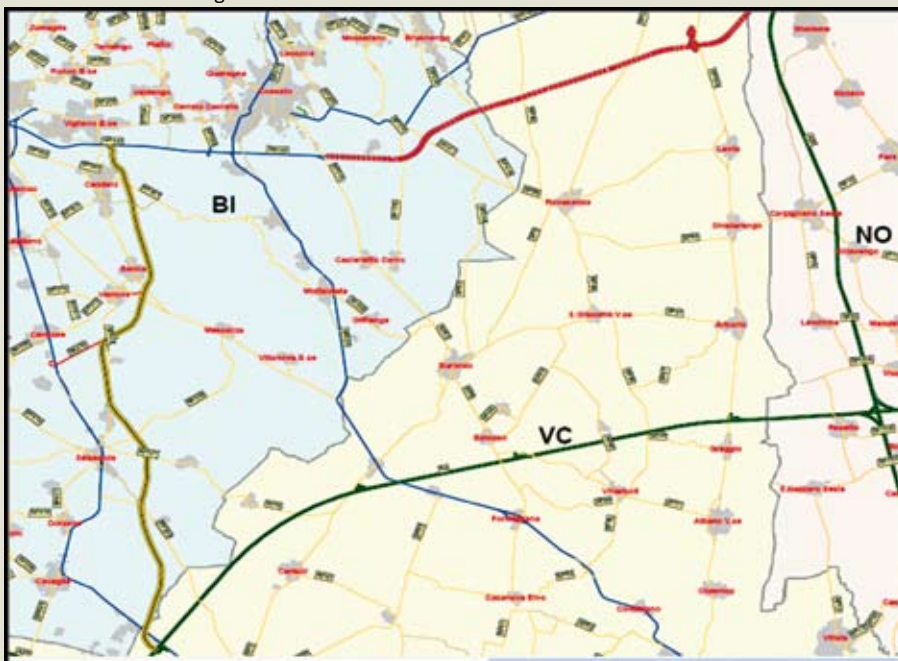
La cosiddetta Pedemontana piemontese rappresenta, nel contesto nazionale, l'estensione a ovest di un sistema pedemontano più vasto, che comprende gli interventi in corso o programmati in Lombardia e Veneto.

Dal punto di vista strutturale, l'intervento comprende la tratta Rolino-Masserano-Romagnano Sesia (A26) e la Biella-Santhià (A4), entrambe inserite nell'elenco delle opere prioritarie della Legge Obiettivo, ma è stata la Regione Piemonte a dare unitarietà a questi due interventi, nati separatamente e poi attivati in fase di progettazione dalla Regione attraverso la Provincia.

L'intervento di Cap ha perfezionato l'intero iter avviato dalla Regione: è subentrata, o quanto meno ha collaborato con la Provincia a completare la progettazione; attualmente sta procedendo a sviluppare la progettazione a

livello di studio di fattibilità avanzato, studi di traffico e Piano finanziario di tutta la tratta.

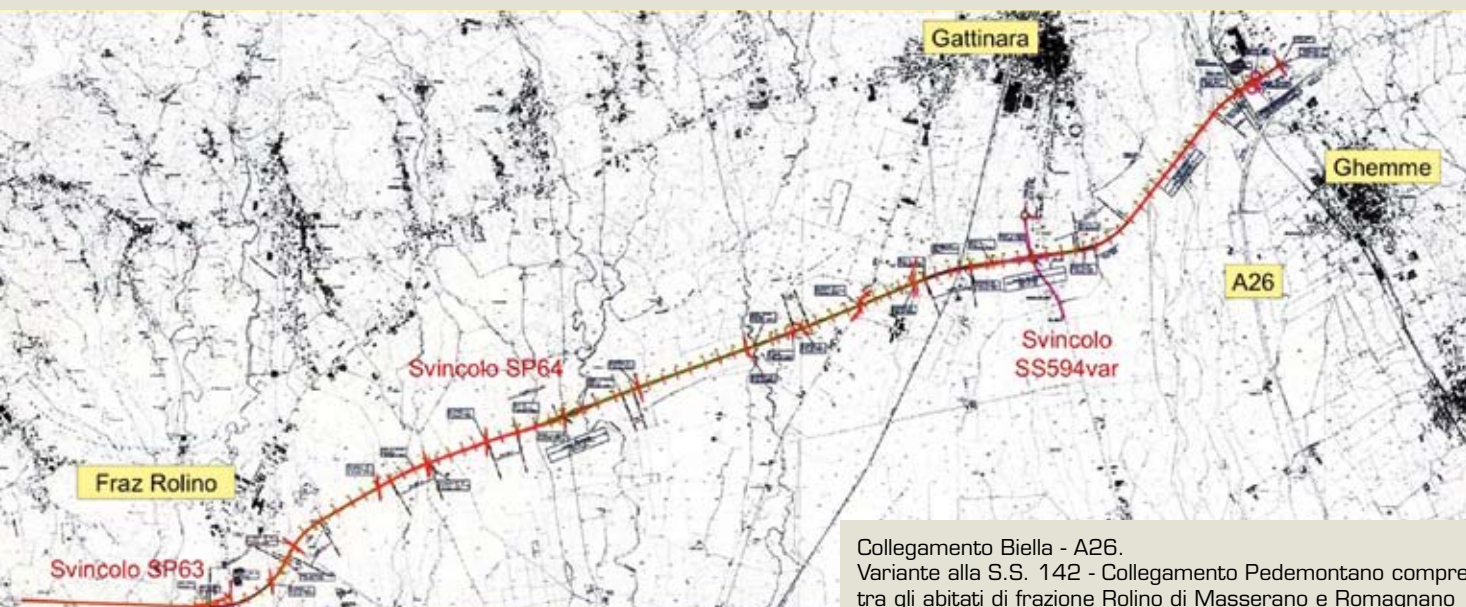
L'obiettivo è di completare lo Studio di fattibilità entro la fine di marzo e quindi, per i primi giorni di aprile, avviare la gara per la ricerca del Promotore, eventualmente non vincolando la realizzazione unitaria immediata di tutta la Pedemontana, ma consentendo una eventuale attuazione per fasi, perchè oggi le previsioni di traffico sono squilibrate a favore della Biella-Santheià: di fatto è possibile che si chieda al Concessionario di valutare la possibilità di concentrarsi inizialmente sul tratto maggiormente remunerativo.



Rolino di Masserano-Romagnano Sesia (A26)

La progettazione preliminare della Rolino di Masserano-Romagnano Sesia è stata finanziata dalla Regione per 1,5 milioni di euro, concordati nell'Intesa istituzionale tra la Regione e le Province di Biella, Vercelli e Novara.

L'intervento prevede un'autostrada a due carreggiate separate e con due corsie per senso di marcia, per un costo complessivo stimato in circa 313 milioni, a completamento della superstrada già realizzata dall'Anas tra Biella e Rolino di Masserano (circa 14 chilometri).



Collegamento Biella - A26.
Variante alla S.S. 142 - Collegamento Pedemontano compreso tra gli abitati di frazione Rolino di Masserano e Romagnano Sesia - Casello autostradale di Ghemme

Collegamento autostradale Biella-Santhià A4



Biella-Santhe (A4)

La progettazione preliminare della Biella-Santhe è invece inserita nell'Atto aggiuntivo siglato nel gennaio scorso, per un importo di 2 milioni di euro, e riguarda un'autostrada di due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, per un costo di realizzazione stimato in circa 430 milioni.



Oggi la Direzione centrale Progettazione di Anas ha una convenzione con Cap finalizzata allo sviluppo del progetto della Pedemontana – precisa Antonio Valente – e i costi sono al minimo, perchè Anas indica quelli reali di struttura.

Per il futuro, quando la società si sarà consolidata, sono previste gare pubbliche, tanto che oggi si sta valutando la creazione di un Albo di prestatori di servizio, da cui poi attingere per le gare di attività specialistiche, quelle sotto i 100 mila euro.

Costi ed entrate

Quanto al finanziamento della società e delle sue strutture, il meccanismo è molto semplice – rivela Aldo Manto – e si basa su una redistribuzione di risorse regionali stanziate da tempo per finanziare gli studi di fattibilità di questi cinque progetti, originariamente affidati alle Province, alle quali subentra oggi Cap.

Questo per quanto riguarda la struttura, mentre per lo sviluppo e la realizzazione dei progetti l'elemento centrale è la scelta di affidarsi interamente al project financing, con gare di ricerca del promotore effettuate sulla base di uno studio di fattibilità.

Fino allo studio di fattibilità, che rappresenta la parte più consistente del lavoro di Cap, i fondi sono quindi quelli regionali, quantificati e definiti in Intese o Accordi

di programma; considerando che le Province non sviluppano interamente gli studi, trattenono quanto dovuto per le parti già realizzate e restituiscono il resto a Cap, attraverso contratti di servizio per le parti da completare.

In questo circolo virtuoso dovrebbero rimanere risorse sufficienti anche per coprire i costi della società, che del resto sono comunque limitati: i primi passi lo dimostrano, perchè nella proposta di bilancio per il 2008 risulta un utile d'esercizio di quasi 3 mila euro, men-

tre nella proposta di budget per il 2009, di circa 1 milione di euro, si prevede un pareggio di esercizio.

Ci ha aiutato molto il Terzo decreto correttivo del Codice degli appalti pubblici, varato nel settembre scorso – segnala Valente – perchè consente di indire le gare di project financing già con lo studio di fattibilità, mentre in precedenza era possibile solo sulla base di progetti preliminari; in quel caso gli azionisti avrebbero dovuto invece integrare le risorse già stanziate dalla Regione per gli studi di fattibilità.

Con quanto previsto dalla nuova normativa il progetto preliminare è sviluppato a proprie spese dal Promotore, mentre Cap deve concentrarsi sulla preparazione e gestione delle gare, prima quella per l'individuazione del Promotore e poi del Concessionario, che non sono una cosa da poco, perchè si tratta di compiere valutazioni di carattere non solo tecnico ma anche finanziario, e richiedono l'individuazione di procedure e la costituzione di una o più commissioni per valutare le offerte.

Finanziamento degli interventi

In totale, i cinque progetti affidati a Cap riguardano circa 78 chilometri di nuove autostrade, per un costo complessivo stimato in oltre 2,4 miliardi di euro.

Particolare della Tangenziale Nord



Per finanziare le diverse fasi di progettazione e la realizzazione – spiega Aldo Manto – già nell'atto costitutivo di Cap è stata ipotizzata una copertura 20 per cento dalla Regione e l'altro 20 per cento dallo Stato, attraverso Anas, e del 60 per cento con risorse private, mediante contratti di concessione per la progettazione, costruzione e gestione delle opere, utilizzando strumenti come il partenariato pubblico-privato e il project financing.

Questa ripartizione può essere ridefinita sulla base di valutazioni economico-finanziarie e in seguito agli sviluppi procedurali, ma sempre con l'obiettivo di garantire il successo del project financing e limitare il più possibile la quota a carico dei soggetti pubblici.

Come detto, la nuova normativa consente infatti di ricercare un Promotore già partendo dallo Studio di fattibilità, attraverso una gara pubblica; il Promotore si fa carico di sviluppare la progettazione Preliminare, la Valutazione d'impatto ambientale, acquisire i consensi e fare una proposta di costruzione-gestione dell'autostrada.

Alla fine di questo processo, quando i progetti sono approvati, si passa alla gara per la ricerca del Concessionario; qualora ci siano offerte più vantaggiose di quella del Promotore, chi vince lo deve rimborsare delle spese di progettazione.

La ricerca del Promotore ha come obiettivo di sondare il mercato sull'appetibilità

economica dell'opera; chi ritiene che lo sia si fa carico, e rischia, di sviluppare la progettazione a livello di Preliminare, da portare all'attenzione del Cipe.

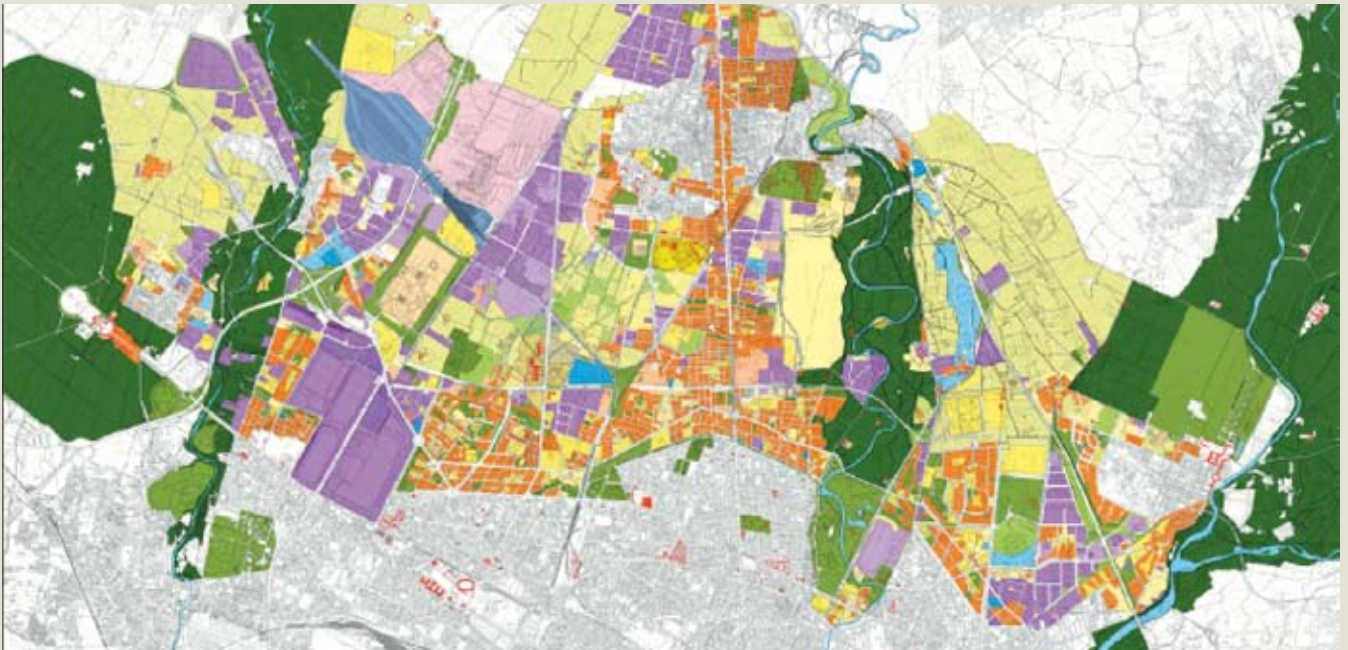
Così, da un lato il Governo e la Regione si sono impegnati, nell'Atto aggiuntivo, a individuare possibili fonti di finanziamento statali e regionali per un totale di circa 422 milioni di euro – con il Governo che deve verificare le modalità di cofinanziamento della sua parte (211 milioni, da mettere a disposizione di Anas), mentre la Regione mette per ora in campo la possibilità di utilizzare circa 140 milioni dai fondi strutturali Fas 2007-2013 – dall'altro si prospettano già soluzioni che potrebbero essere a costo zero per il pubblico, specie per l'area metropolitana.

Concessione unica per tre Tangenziali di Torino

I costi di realizzazione di corso Marche e la Tangenziale est potrebbero essere coperti interamente con il project financing – afferma Aldo Manto – attraverso un meccanismo che comprende sia gli introiti delle nuove opere, sia, soprattutto, con il subentro di Cap come Ente concedente di tutta la tangenziale, compreso il tratto esistente, oggi in gestione alla società Ativa, la cui concessione scade nel 2016.

Di fatto Cap subentra ad Anas e indice la gara per una nuova concessione – precisa Valente – aggiungendo altre tratte da realizzare: la concessione di Ativa sarebbe scaduta ugualmente e sarebbe stata comunque necessaria una gara, perchè le nuove leggi in materia non permettono più un rinnovo della concessione. Grazie ai poteri ceduti da Anas a Cap è possibile impostare una gara di costruzione e gestione, comprendendo però, in un unico pacchetto, le tratte da realizzare e quella esistente, così che il soggetto vincitore abbia la disponibilità di introiti di un'infrastruttura già ammortizzata.

Questo potrebbe essere l'uovo di Colombo per evitare l'impegno di risorse pubbliche – ricorda Manto – anche se sono necessarie ancora delle verifiche.



Area metropolitana

Nell'area metropolitana di Torino le opere affidate a Cap sono la Tangenziale Est e la parte autostradale dell'asse ferro/gomma di corso Marche, entrambe a un livello di studio abbastanza avanzato e con un'ipotesi di Piano finanziario comune che prevede l'integrazione di queste due nuove opere con la Tangenziale nord esistente, oggi in concessione ad Ativa fino al 2016.

Tangenziale Est

Per la Tangenziale est, dal costo stimato in circa 750 milioni di euro, la Regione, di concerto con gli Enti locali, sta procedendo alla definizione di uno scenario organico in grado di risolvere

Schema planimetrico del tratto centrale di Corso Marche, in corrispondenza del cosiddetto Bivio Pronda, dove la nuova linea ferroviaria (in rosso) dovrebbe inserirsi sulla linea esistente

contestualmente il collegamento stradale est dell'area metropolitana e l'accessibilità di Torino. €

In particolare, la Provincia di Torino ha già svolto il lavoro di individuazione di un corridoio e oggi è in corso quello di individuazione di un tracciato, con un incarico affidato al Politecnico di Torino.

Fino a quando anche questa parte di lavoro non sarà completata, Cap affianca la Provincia ma non si sostituisce ad essa; parallelamente però si sta attrezzando per completare la progettazione, secondo i canoni già previsti per l'area di Biella (essendo opere in concessione è necessario che producano reddito, per questo si stanno elaborando studi traffico e simulazioni su dove collocare i futuri caselli), e secondo le specifiche chieste dal Cipe.

Dal punto di vista formale, non solo Cap acquisisce il progetto in quanto concedente, ma avrà un incarico da parte della Provincia per completare il lavoro, sulla base dell'incarico più ampio avuto dalla Regione.



Corso Marche

Il complesso delle opere stradali, autostradali e ferroviarie dell'asse integrato di corso Marche (illustrato sul numero di aprile 2008) si inserisce in un quadro complesso di interventi, il più importante dei quali riguarda la Nuova linea Torino-Lione (di cui si definirà un nuovo progetto preliminare entro il 2009), alla quale si aggiunge la possibilità di creare un asse autostradale sotterraneo potenzialmente alternativo a una quarta corsia sulle tangenziali esistenti, mentre in superficie è prevista la creazione di una nuova centralità urbana attorno a un grande viale, e la localizzazione di funzioni importanti, come la Città della salute.

Oggi esiste già uno studio di pre-fattibilità commissionato dalla Regione; Cap dovrà svilupparlo e portarlo ai

livelli necessari per la gara di individuazione del Promotore, ma solo dopo un accordo di ordine territoriale-urbanistico che i diversi soggetti istituzionali stanno predisponendo, con un Protocollo d'intesa che dovrebbe essere siglato a breve.

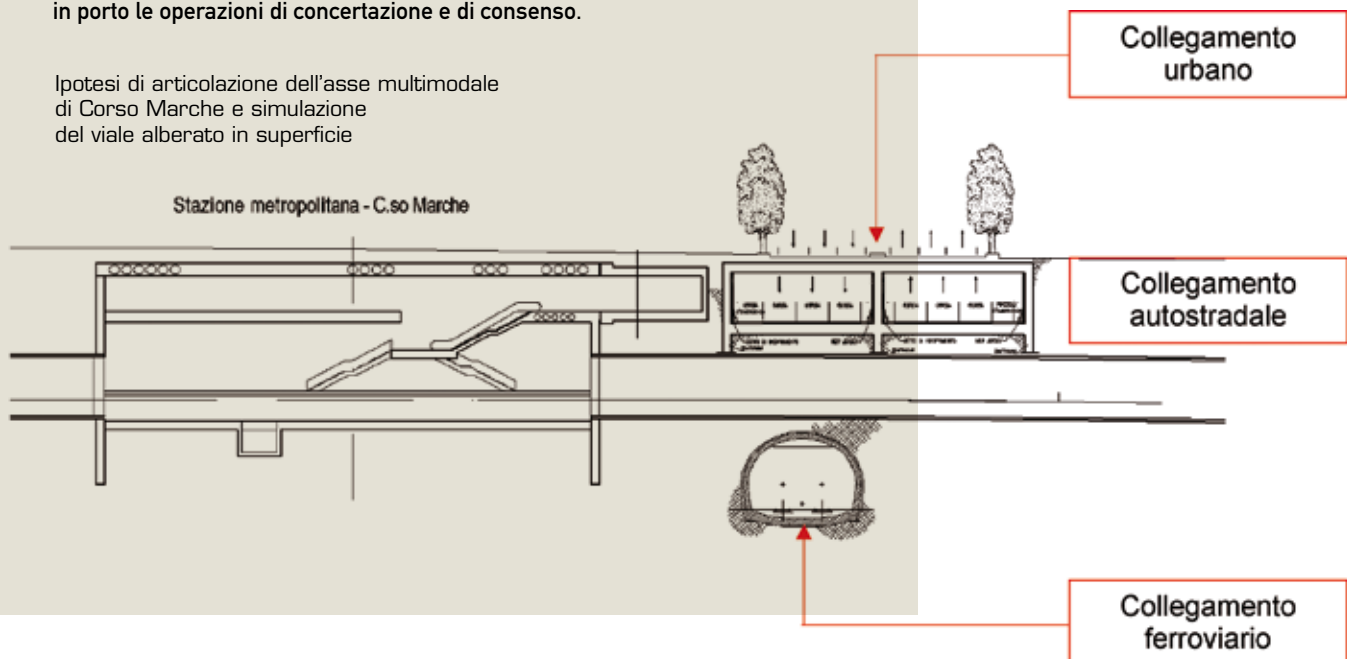
A valle del Protocollo si

svilupperà la progettazione della tratta autostradale, che dovrebbe essere collocata sopra la futura linea ferroviaria e subito sotto il viale di distribuzione urbano.

L'ipotesi temporale è che questi lavori si avviino fra aprile e maggio e si concludano entro la fine dell'anno, così da indire la gara del Promotore entro i primi mesi del 2010.

Ovviamente questi obiettivi sono abbastanza ambiziosi, ed è necessario che vadano in porto le operazioni di concertazione e di consenso.

Ipotesi di articolazione dell'asse multimodale di Corso Marche e simulazione del viale alberato in superficie



È un meccanismo che ha tutte le potenzialità per garantire adeguati ritorni finanziari, e quindi giustificare il rischio da parte dei privati, anche perchè la tangenziale esistente necessita da tempo di un riordino dal punto di vista del sistema tariffario: attualmente paga solo il 40 per cento degli utenti, in modo disordinato e disomogeneo.

Per questo si sta valutando un riequilibrio del sistema, adottando anche modalità più moderne di esazione, che magari facciano pagare di meno, però a tutti, secondo i chilometri percorsi, ma soprattutto consentano di governare la mobilità, con ad esempio un sistema tariffario differenziato secondo gli orari più o meno congestionati.

Approccio metodologico

Aspetto non indifferente che caratterizza Cap è il metodo di lavoro.

L'approccio alla realizzazione delle nuove autostrade basato sul confronto e la concertazione con il territorio, attraverso la firma di Protocolli d'intesa con gli Enti locali.

Qui si è partiti dal basso – conviene Antonio Valente – diversamente da quello che è in genere l'approccio tradizionale: un esempio significativo è l'approccio al progetto della Tangenziale est, con la Regione che ha dato l'incarico alla Provincia di studiare prima il corridoio e poi il tracciato; la Provincia si è poi affidata a un Ente terzo per fare questo



studio, cioè il Politecnico di Torino, interloquendo con i Comuni; da qui nasce la scelta del corridoio e l'analisi successiva sul possibile tracciato.

In questa fase si è inserita Cap, con un ruolo sia istituzionale che tecnico, finalizzato a orientare le decisioni in modo da rendere effettivamente realizzabile il progetto.

Infatti ci potrebbero essere scelte di tracciato troppo teoriche che possono non portare alla fattibilità dell'opera: a volte il tracciato migliore, o un uso molto esteso dei tratti in galleria potrebbe avere costi eccessivi, mentre è necessario trovare un equilibrio fra le esigenze del territorio e la fattibilità dell'opera, con costi-benefici positivi.

Se non ci sono le condizioni di redditività economica, nessuno anticipa le risorse.

Nell'insieme – continua Valente – questo è un metodo innovativo che ha tutte le potenzialità per ottenere il consenso su questo tipo di opere: non si è fatta nemmeno una pre-Conferenza dei servizi, il progetto lo si sta facendo insieme ai Comuni, contrariamente a quanto avveniva in passato, dove il progettista interloquiva con il singolo Comune solo in caso di problemi evidenti, mentre per il resto tutto era demandato alla Conferenza dei servizi.

Acquisizione del consenso

Cap non procede a fasi di progettazione più avanzate se non si è acquisito il consenso su quelle precedenti – sostiene Aldo Manto – come già sperimentato ad esempio per la Biella-Santhià, per la quale è stato raggiunto l'accordo con tutti i Comuni, così da rendere possibile la gara per la ricerca del Promotore, che ha sua volta può contare

sulla garanzia del consenso del territorio. Lo stesso è in corso per la tangenziale est; per corso Marche e per la Strevi-Pedrosa la situazione sembra essere ancora meno complessa.

Va detto che la base di lavoro non sono i vecchi Studi di fattibilità – ricorda Valente – ma qualcosa di più complesso: se si guarda alle linee guida dell'Autorità di vigilanza per il Terzo decreto correttivo, si tratta quasi di un progetto preliminare visto il livello di studi richiesti, che comprendono uno studio di traffico dettagliato e uno schema di Piano finanziario; inoltre il tracciato deve essere studiato sufficientemente nei suoi aspetti planoaltimetrici, quindi non si tratta solo di una indicazione di corridoio.

In questo senso assume uno spessore ben diverso la decisione normativa di consentire la ricerca del Promotore basandosi su uno Studio di fattibilità: più che una facilitazione è un'opportunità da sfruttare, perché se non è utilizzata bene, con un'adeguata fase di concerto, rischia paradossalmente di rallentare o vanificare il lavoro del Promotore.

Il Promotore non ha un ruolo istituzionale che gli permetta una estesa concertazione con gli Enti territoriali per redigere un progetto preliminare – concorda Manto – mentre Cap ha il peso e il ruolo istituzionale per poterlo fare.

Anzi, lavorando solo sullo Studio di fattibilità si accorciano molto i tempi di progettazione, che sono più brevi rispetto a quelli seguiti precedentemente dalle Province, ma l'importante è saper mettere in atto un adeguato processo di concertazione, così da rendere più semplice ottenerlo anche nelle fasi successive.

Strevi-Predosa

La progettazione preliminare e definitiva della Strevi-Predosa (A26) è stata inserita nell'Accordo di programma quadro (Apq), prevedendo un costo di circa 8,2 milioni coperti con le risorse Fas assegnate al Piemonte dal Cipe nel 2005.

Il costo dell'intervento è stimato in circa 312 milioni di euro, escluso il nuovo casello di Predosa sulla A26 (la realizzazione dovrebbe essere a carico della società Autostrade Aspi Spa) e prevede un'infrastruttura di tipo autostradale a 2 carreggiate separate con 2 corsie per senso di marcia.

Esiste già uno studio di fattibilità, affidato dalla Regione alla Provincia, che dovrebbe essere perfezionato a breve con l'assenso degli Enti locali, e nel corso del 2009 dovrebbe essere completato il progetto Preliminare.

In questo caso, rilevato un interesse minore da parte del mercato, Cap e tutti i soggetti coinvolti hanno ritenuto opportuno sviluppare maggiormente la progettazione, ed eventualmente avviare la ricerca del promotore sulla base di un progetto più dettagliato.

Ruolo di Anas

Quello in corso è una specie di federalismo autostradale – sottolinea Antonio Valente – e le premesse dicono che può funzionare, perchè con l'approccio tradizionale Anas può essere vista come un soggetto che decide più o meno autonomamente degli interventi infrastrutturali, mentre con Cap sono portati avanti di concerto con la Regione. Poi, soprattutto, per Anas c'è la convenienza che la Regione, essendo compartecipe, ha l'interesse a sveltire le procedure, non che prima non lo facesse, ma sono approcci diversi. Qui si tratta di un connubio e di un radicamento sul territorio che può portare a procedure molto più veloci e a una condivisione migliore sul territorio.

Va detto che in teoria, la Regione Piemonte avrebbe potuto fare a meno della collaborazione con Anas – puntualizza Aldo Manto – come ha fatto in parte la Regione Lombardia, che sulla base di proprie norme e attraverso Infrastrutture

lombarde porta avanti autonomamente una serie di progetti di autostrade regionali (Cremona-Mantova, Broni-Mortara), e ha coinvolto Anas in Cal solo per la realizzazione di tre autostrade a scala nazionale. La Regione Piemonte ha saltato volutamente la fase delle concessioni regionali, anche se alcune di queste opere potevano essere interpretate in questa chiave, e preferito da subito la collaborazione con Anas, che si sta rivelando particolarmente feconda e interessante, sia dal punto di vista professionale, delle esperienze che ci trasferisce, sia da quello delle risorse che attraverso Anas si possono reperire dallo Stato, perchè in campo autostradale è l'unico modo per trasferire risorse a livello locale.

In sintesi, alla Regione interessa la partecipazione con Anas perchè consente di ottenere risorse, esperienze e capacità; Anas invece perfeziona il suo ruolo ed è affiancata da una Regione impegnata in prima persona con gli Enti locali per garantire tempi, accordi, procedure.

Tempistiche

Dal punto di vista dei tempi di realizzazione delle cinque autostrade, Cap è impegnata a completare entro fine marzo 2009 la progettazione preliminare dell'intera Pedemontana A26-Biella-A4 – dichiara Aldo Manto – sulla quale sta lavorando Anas con il già citato contratto di service, e di pubblicare entro il 15 aprile prossimo il bando per la ricerca del Promotore.

Entro il 2009 si dovrebbe inoltre completare la documentazione di progetto (studio di fattibilità, dati di traffico e schema del piano finanziario) della Tangenziale est e l'asse autostradale di corso Marche, con l'obiettivo di attivare entro marzo 2010 il bando per la ricerca del Promotore.

Parallelamente sono in corso iniziative a supporto delle attività di progettazione del collegamento Strevi-Predosa (A26), così da definire entro breve tempi e procedure. ■