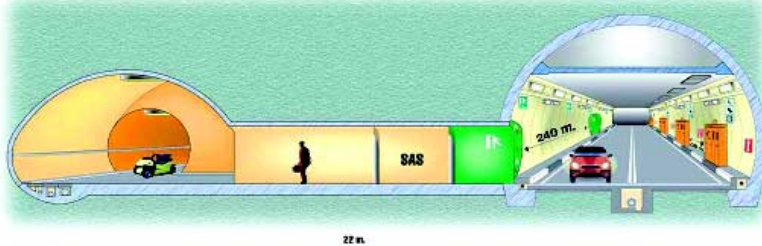




Nuova galleria al Traforo del Gran San Bernardo

Per il traforo del Gran San Bernardo, nel giugno 2004 l'Anas ha approvato il progetto per una galleria di servizio e di sicurezza, lunga 5.850 metri e parallela al traforo esistente a cui si raccorda in 23 punti; il tutto per un investimento di 37,66 milioni di euro, di cui 30,5 per lavori. La galleria punta a risolvere il problema di aggiornamento degli impianti tecnici e di ventilazione del traforo autostradale, oltre ad aumentare il livello di sicurezza per gli utenti e per gli interventi in caso di incidenti. La realizzazione, quando verrà effettivamente approvata, è suddivisa in quattro lotti, due affidati alla Società Italiana Traforo Gran San Bernardo (Sitrab) e gli altri al gestore svizzero. Il primo lotto comprende: le opere civili e di sostegno nei piazzali dei due imbocchi nord e sud; la galleria di servizio e sicurezza con le corrispondenti piazzole d'inversione; i cunicoli di collegamento con il traforo esistente; il cunicolo di transito carrabile in corrispondenza della mezzera del traforo esistente; le opere civili per i nuovi ventilatori. Il secondo lotto comprende: le sistemazioni esterne finali del piazzale dell'imbocco sud; le opere per consentire l'accesso alla zona del cantiere; l'edificio destinato ad accogliere la centrale di ventilazione della galleria di servizio e sicurezza; i vani destinati alla manutenzione e al primo soccorso in caso di incidente. Per ora però tutto è ancora fermo, in attesa della quota di finanziamenti statali (Anas); va detto però che questa galleria, per le sue dimensioni e i costi ridotti, e le stringenti esigenze di sicurezza, sembra avere possibilità molto più concrete rispetto alle gallerie di servizio ipotizzate per i trafori del Bianco e del Frejus.

Sezione schematica della galleria di servizio prevista al traforo del Gran San Bernardo



Salt, il corridoio tirrenico fra Liguria e Toscana

La Salt, concessionaria della A12 Sestri Levante-Livorno e delle diramazioni A11 Viareggio-Lucca e A15 Fornola-La Spezia, per un totale di circa 155 chilometri, ha in programma investimenti per oltre 1 miliardo di euro, dei quali 265 programmati nel prossimo quinquennio. Per la precisione, il Piano finanziario approvato dall'Anas nell'aprile 2006 pre-

vede investimenti complessivi per 1.113,52 milioni di euro, dei quali 264,97 nel periodo 2006-2010. I progetti principali riguardano: l'ampliamento e potenziamento delle rete, con l'interconnessione diretta fra la A11 e la A12 e la terza corsia nel tratto fra Santo Stefano di Magra e Viareggio; interventi per la sicurezza, come nuove piazzole d'emergenza, potenziamento e integrazione dei sistemi tecnologici per la gestione e la sicurezza, posa di guardrail di nuova generazione e consolidamento e risanamento di gallerie e viadotti; miglioramento dell'attrattività turistica della rete, con il collegamento tra la A12 e il Parco archeologico di Luni.

Ampliamenti

La terza corsia sulla A12, fra l'interconnessione con la A15 Autocisa e quella con la A11-bretella Viareggio-Lucca, per un totale di circa 42 chilometri, è un intervento da 456 milioni di euro, che in parte è già completato e circa un terzo (84 milioni) dovrebbe esserlo entro il

2010, il resto entro il 2014.

La sua realizzazione è legata alla duplice funzione che riveste l'autostrada, cioè di componente del corridoio tirrenico, ancora incompleto, e di asse di distribuzione dei flussi di traffico interregionali e provinciali, in continuo aumento, soprattutto per la vocazione turistica delle aree attraversate. L'interconnessione A11-A12, presso Lucca, è un'opera da 74,6 milioni di euro che dovrebbe essere realizzata entro il 2009; comprende la demolizione della barriera di Lucca della A11, il nuovo svincolo e la stazione di Viareggio, il completamento della stazione di Massarosa e l'adeguamento dei collegamenti con la viabilità ordinaria.

Sicurezza

Il potenziamento e l'integrazione dei sistemi per la gestione e la sicurezza è in corso dal 2002 e dovrebbe concludersi entro il 2011, con un investimento di circa 18,83 milioni di euro; in particolare prevede: un impianto TV a circuito chiuso per la videosorveglianza del traffico; il collegamento alla dorsale in fibra ottica di tutte le utenze lungo l'autostrada, a servizio della centrale di controllo di Lido di Camaiore, in funzione 24 su 24, oltre al rinnovo del vecchio cavo misto di dorsale, in opera dal 1989; l'installazione di pannelli a messaggio variabile, integrati con un servizio radiofonico di informazione all'utenza, ricevibile anche in galleria. Quanto ai sistemi di difesa passiva, su tutta la rete è prevista la sostituzione



della barriera spartitraffico e del guardrail laterale, sia in rilevato che in viadotto, e la chiusura dei by-pass con sistemi ad apertura veloce e l'arretramento delle cuspidi degli svincoli e delle aree di parcheggio e servizio; l'intervento, in corso dal 2004, dovrebbe essere completato per il 2010, con una spesa complessiva di quasi 40 milioni di euro. Sempre dal 2004 è in corso la realizzazione di nuove piazzole e l'ampliamento di quelle esistenti nei tratti privi di corsia d'emergenza (fra Genova e La Spezia), da completare nell'arco di cinque anni, per un investimento di circa 5,5 milioni di euro, e il consolidamento e risanamento di tutte le gallerie e viadotti della rete, programmato dal 2004 al 2011, con un investimento di circa 20 milioni di euro.

Parco archeologico di Luni

Il collegamento fra la A12 e il parco archeologico di Luni, a metà strada fra Sarzana e Carrara, è un'opera che si prevede di completare entro il 2009, con una spesa di circa 13 milioni di euro. Punta a creare una integrazione fra autostrada e parco, valorizzando quest'ultimo e sfruttando al tempo stesso un'area marginale, occupata da impianti tecnologici in dismissione, quindi senza consumo di territorio: qui troveranno spazio due aree di sosta attrezzate, un centro informativo multimediale, un bar/market collegato sia all'autostrada che al territorio, e un percorso pedonale con passerella sopra l'autostrada.

Particolare del Parco archeologico di Luni



Autocamionale della Cisa e asse Tirreno-Brennero

L'Autocamionale della Cisa ha in corso il riassetto del tracciato e in particolare di alcuni viadotti, che per la complessità orografica richiedono investimenti per circa 509 milioni di euro, di cui 216 fra 2006 e 2010, senza contare il progetto di prolungamento da Parma a Verona attualmente in fase di sviluppo, che da solo vale 1,8 miliardi di euro, in totale autofinanziamento, metà dei quali programmati entro il 2010.

Sulla rete esistente gli interventi principali riguardano: l'estensione dei pannelli a messaggio variabile; il potenziamento dei caselli e della viabilità d'accesso (Raccordo Parma Ovest e sistema tan-

genziale di Noceto); l'adeguamento delle barriere di sicurezza; la realizzazione di barriere antirumore; la riqualificazione ambientale delle aree di parcheggio; il consolidamento e adeguamento di importanti opere d'arte; l'adeguamento degli impianti in galleria (illuminazione, ventilazione, antincendio).

La Parma-Verona

Quanto alla Parma-Verona, il progetto è formalmente approvato ma oggetto di forti contestazioni, così come l'allungamento della concessione, di 34 anni, concessa dal Cipe nel maggio scorso, proprio per finanziare l'opera: personalità di governo come Anna Donati (Presidente della commissione Lavori pubblici del Senato) sostengono che sussista aperta violazione delle norme italiane e comunitarie che, nello spirito se non nella lettera, impongono la messa in gara di concessioni relative a nuove opere. La vicenda è controversa, perché il prolungamento è già previsto nella concessione della Cisa, anche se mai inserito nei Piani finanziari perché non autorizzato: già nel marzo 1987 Autocisa presenta all'Anas un piano finanziario che comprende il collegamento Tirreno-Brennero, ma dopo pochi mesi l'Anas comunica l'impossibilità di erogare i contributi previsti, invitando la concessionaria a presentare un nuovo Piano finanziario. Poi, dopo alterne vicende – che comprendono la richiesta di Anas di stralciare la Parma-Verona (aprile 1999), e una sentenza dell'Avvocatura di Stato (maggio 1999) sulla titolarità della concessione, che autorizza l'avvio di una gara europea per la progettazione – nel febbraio 2006 l'Anas approva la revisione del Piano finanziario che prevede la realizzazione del tratto Parma-Nogarole Rocca in totale autofinanziamento (mentre in origine era previsto un contributo statale del 40 per cento) a fronte di una maxi proroga della concessione. Salvo sorprese, i prossimi passaggi saranno lo sviluppo e l'approvazione del progetto esecutivo, il perfezionamento degli espropri e poi l'affidamento dei lavori, che dovrebbero concludersi per il 2014.