

Dossier

Infrastrutture

Strade e autostrade, piano da 54 miliardi

Italia Veloce. Il nuovo documento di pianificazione infrastrutturale stilato dal ministero dei Trasporti fissa una serie di opere prioritarie per la rimozione dei colli di bottiglia lungo la rete nazionale e l'incremento di accessibilità ad alcuni poli industriali

Il governo. L'obiettivo è potenziare non solo la rete viaria ma anche ferrovie, porti e aeroporti per creare un'Italia più moderna e inclusiva. **Le imprese:** esiste da tempo un'emergenza manutenzioni ordinarie

Marco Morino



«**oi siamo pronti»** dice la ministra dei Trasporti, Paola De

Micheli. «Il nostro presupposto - spiega - è il piano Italia Veloce, con il quale puntiamo a realizzare opere che siano utili per il Paese. L'obiettivo deve essere l'incremento della qualità della vita per le persone e delle opportunità per le imprese». Italia Veloce è il nuovo documento di pianificazione infrastrutturale voluto dalla ministra De Micheli per rilanciare l'Italia dopo il lockdown. I tecnici del ministero dei Trasporti hanno redatto un piano di investimenti in strade e autostrade, ferrovie, trasporto rapido di massa, porti e aeroporti da 200 miliardi di euro in 15 anni, di cui 131 già disponibili. Risorse da mettere in circolo per rilanciare la domanda interna e il Pil attraverso i trasporti e le infrastrutture. Circa 113 miliardi sono riservati ai nodi ferroviari, con metà dei fondi già sbloccati. Italia Veloce prevede oltre 54 miliardi per strade e autostrade (45,1 miliardi già stanziati), di cui la parte del leone toccherebbe alla centrale appaltante Anas, venti per il trasporto rapido di massa comprese le metropolitane, cinque per i porti e tre miliardi per gli aeroporti. Dice De Micheli: «Non devono più esistere aree periferiche perché anche così possiamo ridurre le disuguaglianze».

Per quanto il governo punti moltissimo sullo sviluppo della ferrovia anche con l'introduzione dell'Alta velocità di rete, la qualità delle infrastrutture viarie (strade e autostrade), su cui viaggia buona parte del trasporto merci, resta fondamentale per garantire la competitività delle imprese. Basti pensare a quanto accaduto a giugno-luglio lungo le autostrade liguri, con le maxi code per i lavori nelle gallerie che hanno causato gravi ripercussioni al sistema logistico e industriale del Nord Ovest. E che hanno spinto un colosso mon-

diale dello shipping, la compagnia di navigazione cinese Cosco, a sconsigliare ai propri clienti l'approdo al porto di Genova. Italia Veloce dovrebbe essere l'occasione e lo strumento per il potenziamento della capacità autostradale nazionale, per la rimozione di colli di bottiglia, per il decongestionamento delle tratte urbane e per l'incremento di accessibilità ad alcuni poli industriali.

Gli interventi

Tra le opere prioritarie, in tema di strade e autostrade, indicate dal piano Italia Veloce spiccano alcune incompiute storiche del nostro Paese: il raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo, un'arteria considerata strategica per potenziare l'accessibilità al distretto della ceramica; la Pedemontana lombarda e la Pedemontana veneta, due infrastrutture al servizio di territori ad altissima vocazione manifatturiera; come pure l'autostrada regionale Cispadana, tra Reggio Emilia e Ferrara; il raccordo autostradale A15-A22 Tibre 1° lotto Parma-Terre Verdiane; il Quadrilatero Umbria-Marche; il completamento del 3° megalotto della strada statale 106 Jonica; la riqualificazione e manutenzione della A19 Palermo-Catania; il potenziamento della statale Agrigento-Caltanissetta.

Più in generale, la valorizzazione del patrimonio stradale esistente (tra cui manutenzione ponti e viadotti statali e provinciali; esempio: ponti sul Po) costituisce uno dei cardini del documento stilato dal Mit, come pure il ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico (strade del sisma Italia centrale). Il documento si concentra poi sul decongestionamento e fluidificazione di alcune tratte autostradali (quarta corsia A1 tra Milano sud e Lodi; terza corsia A13 fra Monselice e Padova sud e fra Bologna e Ferrara sud; quarta corsia A14 tra il nuovo svincolo di Ponte Rizzoli e la diramazione per Ravenna; terza corsia dinamica dell'A12 tra Cerveteri e Torrimpietra)

e sul decongestionamento delle aree metropolitane, fra cui: potenziamento della tangenziale di Bari; potenziamento del nodo di Firenze; potenziamento del sistema autostradale e della tangenziale nel nodo di Bologna; Gronda di Genova.

Le imprese

Le categorie imprenditoriali dei trasporti e della logistica, rappresentate da Confetra, prendono atto del documento del Mit, ma chiedono ancora una volta «tempi certi per la realizzazione delle infrastrutture vitali alla logistica e al trasporto merci», dice il presidente di Confetra, Guido Nicolini. «È inaccettabile - prosegue Nicolini - che per la realizzazione di un'opera del valore compreso tra 50 e 100 milioni di euro si impieghino in media 11 anni e 6 mesi. Sono dati forniti dal governo, dal Dipartimento politico di sviluppo della presidenza del Consiglio dei ministri». Roberta Oliaro, coordinatrice della commissione Infrastrutture di Confetra, pone un'altra questione: «Al netto - dice - delle nuove opere pubbliche, esiste in Italia, e da tempo, un'emergenza manutenzioni ordinarie. Anni di incuria e impegni disattesi, hanno prodotto poi il caos dei mesi scorsi a Genova. In un Paese civile e normale, queste cose non dovrebbero accadere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra le priorità il decongestionamento delle aree metropolitane: tra le opere spiccano i nodi di Firenze e Bologna e la Gronda di Genova



GRANDI INCOMPIUTE

LIGURIA

Gronda di Genova decisiva per il porto

Gronda di Ponente

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo asse autostradale, in larga parte in galleria, che procede in affiancamento alla A10 e si interconnette con la A26, con la A7 e la A12, creando una gronda esterna alla città di Genova, che consente di separare il traffico cittadino da quello passante e da quello commerciale diretto alle aree portuali. Il costo complessivo dell'opera è stimato in circa 4,5 miliardi

LOMBARDIA

L'asse Est-Ovest che libera Milano

Pedemontana lombarda

L'autostrada Pedemontana lombarda rappresenta l'asse trasversale di collegamento posto a nord di Milano e che va da Busto Arsizio (dove si collega sulla A8 Milano-Varese) ad Osio di Sotto sulla A4, intersecando lungo il tracciato anche la A9 Milano-Como. L'intervento consente di alleggerire il nodo milanese dai traffici di attraversamento in direttrice Est-Ovest

PIEMONTE

La prima pietra risale al luglio 2000

Autostrada Asti-Cuneo

L'opera (90,2 chilometri) è inserita nella serie degli interventi strategici della Legge Obiettivo come un'infrastruttura essenziale nel disegno complessivo dei traffici e delle comunicazioni che dalla Pianura Padana si irradiano verso l'Europa e il Mediterraneo.

I lavori sono iniziati nel luglio 2000 e il completamento era previsto nel 2012, ma alcune tratte sono tutt'oggi incompiute

CALABRIA

Arteria strategica per il Mezzogiorno

Strada statale 106 Jonica

La SS 106 Jonica, gestita da Anas, collega con un tracciato di 491 km Taranto e Reggio Calabria, attraversando la costa jonica di Puglia, Basilicata e Calabria: l'ammodernamento e potenziamento dell'arteria risponde a un evidente e importante fabbisogno di accessibilità di una porzione rilevante del Sud Italia. Le caratteristiche della strada sono storicamente inadeguate

EMILIA ROMAGNA

Obiettivo cantieri entro fine anno

Campogalliano-Sassuolo

Il collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo (25,5 chilometri) rappresenta una porta di accesso all'Europa per il distretto ceramico. Il progetto esecutivo sta ultimando l'iter legato alle verifiche di congruità del ministero dei Trasporti e dovrebbe concludersi nelle prossime settimane. L'obiettivo è aprire i cantieri entro fine anno