

Bargone ha riferito al senato sullo stato dei lavori della Li-Civitavecchia e Pozzi sul corridoio Pontino

Opere più veloci con i commissari

Ciucci: a giugno la Via per l'autostrada Orte-Mestre da 9,5 mld

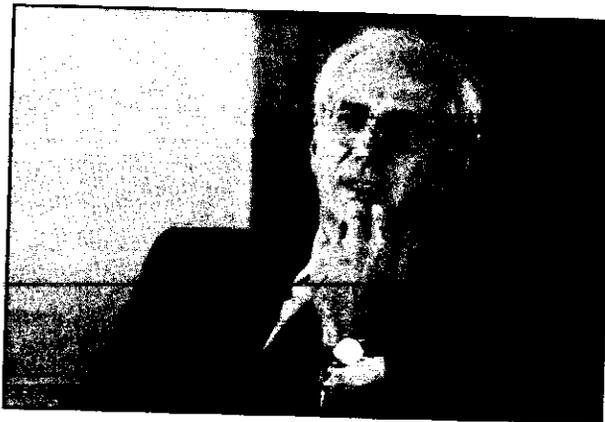
DI ANDREA MASCOLINI

I commissari governativi per le grandi opere velocizzano l'iter realizzativo senza poteri straordinari ma con la gestione del consenso, arrivando alle approvazioni nei termini minimi previsti dalle procedure ordinarie; intanto parte anche la Orte-Mestre per 9,5 miliardi di investimento. E' quanto è emerso dalle due audizioni che si sono svolte ieri presso la Commissione lavori pubblici del Senato che ha ascoltato Antonio Bargone, commissario straordinario per la Rosignano-Civitavecchia e Vincenzo Pozzi, commissario straordinario per il corridoio intermodale Roma-Latina e Cisterna-Valmontone. Le audizioni sono state giudicate molto positivamente dal presidente della Commissione, Luigi Grillo, che a *Italia Oggi* ha dichiarato: «Il mio giudizio è assolutamente positivo perché si sta dimostrando la validità della nomina dei commissari governativi che stanno svolgendo una funzione importante soprattutto dal lato dell'agevolazione delle intese sul territorio, con un indubbio effetto sulla velocizzazione dell'iter procedurale».

Rosignano-Civitavecchia. Il progetto preliminare della dorsale tirrenica è stato approvato a dicembre 2008 per

206 chilometri totali; si realizzerà in finanza di progetto per un costo totale dell'opera che ammonta a 3,787 miliardi di euro. Su 206 chilometri è stata approvata la progettazione definitiva e sono stati consegnati i lavori a Pavimental relativamente al primo lotto (Rosignano-San Pietro in Palazzi); mentre del secondo lotto (Civitavecchia-Tarquinia) è in corso la progettazione definitiva (per 15 chilometri) ed entro marzo sarà avviato

l'iter approvativo per appaltare i lavori entro il 2010. Dei 200 chilometri restanti è in corso la progettazione definitiva da parte della concessionaria Sat d'intesa con Anas. Il commissario straordinario, Antonio Bargone, ha dichiarato a *Italia Oggi*, che «l'autostrada ha un tracciato costiero e, per quel che riguarda Capalbio, (uno dei nodi critici dell'opera, n.d.r.) passerà a fianco all'Aurelia». Bargone, commentando il suo ruolo di commissario governativo, ha affermato che «la chiave sta nel pressing che si fa sugli enti locali: io non ho poteri di ordinanza come quelli della protezione civile, però se si lavora insieme, tutti intorno ad un tavolo, come stiamo facendo in fase di pro-



Pietro Ciucci

gettazione, con ritmi serrati, si riesce a stare nei tempi minimi previsti per le approvazioni dalle procedure ordinarie; viceversa le procedure si bloccano quando non c'è consenso sul territorio ed il ruolo di impulso del commissario risiede proprio nella ricerca del consenso».

Corridoio intermodale pontino. Si tratta del collegamento autostradale tra Roma e Latina e di un asse trasversale di collegamento fra la costa e l'A1 Roma-Napoli. Il soggetto titolare dell'intervento è adesso Autostrade per il Lazio, società mista tra regione Lazio e Anas, che nel 2008, è subentrata ad Arcea spa (rimasta come società di progetto che aveva svolto la progettazione e che adesso, con

un Consorzio ha promosso ricorso contro la delibera Cipe che ha modificato il soggetto attuatore) c'è quindi un contenimento in atto, mentre in sede transattiva la regione Lazio ha riconosciuto, per l'attività di progettazione svolta finora, 59 milioni comp-

lessivi, di cui 49 ad Arcea. Nel luglio scorso Autostrade del Lazio ha illustrato al ministero delle infrastrutture e alle amministrazioni competenti, il progetto definitivo integrato che, una volta approvato, consentirà di fare la gara per l'individuazione del soggetto attuatore. Il Cipe fino ad oggi ha concesso contributi per 360 milioni

Autostrada Orte-Mestre. L'opera interesserà l'itinerario indicato come E45-E55 e prevede la realizzazione di un'infrastruttura di tipo autostradale tra Orte, con lo svincolo di interconnessione con l'A1, e l'area a sud-ovest di Venezia, con lo svincolo di interconnessione con l'A4 ed il Passante autostradale di Mestre. Si tratta

di 396 chilometri, di cui 139 in ponti e viadotti e 59 in galleria; costo totale 9,5 miliardi in gran parte in finanza di progetto (1,4 sarà il contributo pubblico. La concessione sarà di 49 anni. Non ci saranno barriere per il pedaggio che si pagherà con nuove modalità, dal telepass al web. «La semplice rappresentazione geografica di questa opera, che è forse il progetto infrastrutturale più importante in Italia dai tempi dell'Autosole, per il suo valore trasportistico e anche per il suo valore economico», ha spiegato il presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, «rende comprensibile quanto sia alto il livello di interconnessione territoriale e di complessità. Questa complessità è anche una delle ragioni che stanno condizionando il timing del progetto, che lo scorso 22 giugno 2009 ha visto riattivare la procedura di valutazione di impatto ambientale e localizzazione urbanistica (ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006), che è attualmente in corso e che prevediamo possa concludersi il prossimo mese di giugno».

—© Riproduzione riservata

Supplemento a cura
di SIMONETTA SCARANE
sscarane@class.it