

Autostrada

“Il Consiglio di Stato annulla la gara A22 – Concessione A22, pressing su Renzi” sono i titoli del quotidiano l'Adige di venerdì 14 e sabato 15 marzo 2014. Nel bando di gara mancava la previsione delle opere complementari, come in passato il collegamento Bolzano sud-Terlano e quello, in galleria, tra Rovereto sud – Loppio(I lotto), diretti, fra l'altro, a eliminare gli effetti indotti delle stazioni autostradali(caselli). In futuro potrebbero essere le opere seguenti :

– --il completamento del collegamento(II lotto) fino alla strada statale n. 249 della Gardesana Orientale nei pressi della zona industriale di Arco(Busa); il raccordo dell'autostrada A22, tra il tronco Verona—Brennero e l'Alto Garda si era posto fin dai tempi della progettazione originaria; detto collegamento è stato approvato con decreto ministeriale n. 379 di data 11 aprile 1988; il progetto esecutivo fu sottoposto all'esame del Consiglio di Amministrazione della Società Autostrada del Brennero il 29 marzo 1990; importo presunto attuale: 200 milioni di euro;

- ☒ il collegamento complementare tra Vipiteno tra Vipiteno-passo Giovo(gallerie 5 km) Merano- Bolzano; il quale by pass fungerebbe da terza corsia specie in caso di emergenza: 200 milioni di euro circa;
- ☒ bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo: costo preventivato: 235 milioni di euro circa;
- ☒ costruzione della terza corsia Verona .Modena nord: 750 milioni di euro circa;
- ☒ spostamento in galleria del traffico che corre sul viadotto autostradale attraversante Bolzano: spesa presunta:200 milioni di euro;
- ☒ collegamento a Isola della Scala fino a Bovolone(Verona): 50 milioni circa;
- ☒ collegamento tra il casello Trento nord e la strada statale 12 a Lavis, appaltato, poi ritirato;
- ☒ collegamento dal casello di San Michele all'Adige alla strada statale in località Rocchetta, di cui esiste il progetto di massima.

A pagina 14 del Sole 24 Ore-Edilizia e Territorio, del 3 settembre 2013 in un articolo di Franco Tanel viene riassunta la situazione. “La disputa riguardante anche la sorte del Fondo per la ferrovia del valore di 550 milioni”, allo scadere della concessione al 30 aprile 2014. “Il Ministero sottolinea, in modo secco, come fondo ferrovia e gara per la Concessione siano due cose del tutto separate”.

A pagina 29 di Italia Oggi di venerdì 9 novembre 2012 si apprende che, nell'ambito della riorganizzazione, al dipartimento infrastrutture e trasporti del ministero di Corrado Passera è stata trasferita l'Ivca(Ispettorato vigilanza concessioni autostradali) dell'ANAS SpA .La prima gara di concessione autostradale in corso per la nuova concessione al ministero è quella dell'A22.

“La concessione è accordata con Decreto del Ministro dei Lavori pubblici di concerto con quello del Tesoro”. Nelle scarse e pur significative parole dell'art. 3 della legge n. 463 del 1955 è contenuto il meccanismo che, promuovendo la collaborazione fra gli enti di diritto pubblico e privati, ha portato all'attuazione, per uno sviluppo di circa 6.000 km, di una delle reti autostradali più estese d'Europa Sono trascorsi, quasi 40 anni, da quando, l'11 aprile 1974, veniva aperto l'ultimo tronco, Bolzano sud – Chiusa, e il traffico poteva correre sull'intera asta autostradale dal Brennero a Modena nord, oltre 313 chilometri. Il tratto da Bolzano al Brennero, di circa 85 km, è costituito da viadotti – ponti(circa 30 km) e gallerie(circa 6 km), le cosiddette opere d'arte. Come qualsiasi opera d'ingegneria civile, modernamente concepita, anche questo tratto di autostrada, in realtà, viene caratterizzata da una cosiddetta”vita utile”, definita in fase di progetto(anni 1962-63), attuata in fase di costruzione con la costante verifica della rispondenza alle prescrizioni tecniche allora vigenti e successivamente garantita nella fase di esercizio con le attività di controllo, di ripristino e di adeguamento alle nuove conoscenze e alle nuove esigenze, specie in presenza di opere d'arte nel tratto sopra indicato. Progettazione, costruzione e manutenzione diventano perciò per una siffatta autostrada un trinomio ormai inscindibile, nel quale semmai è la manutenzione che assume un ruolo e una rilevanza tale da condizionare e improntare la progettazione medesima.

La percorrenza sull'autostrada, dalla costruzione ad oggi, è aumentata fino quasi alla saturazione(45 mila veicoli medi giornalieri) sia da parte delle autovetture sia soprattutto da parte degli automezzi commerciali e industriali pesanti.

I quali, con il martellamento” di decine di milioni di colpi l'anno esercitano su viadotti e sui ponti sollecitazioni che si valutano intorno a quattro volte superiori a quelle di progetto a causa degli

eccessi di velocità e soprattutto di carico.

Il presidente dell'Iri(Istituto per la ricostruzione industriale) convocò il 30 gennaio 1962 gli amministratori della Società Autostrada del Brennero, e comunicò loro che l'Iri, super-impegnata in altre opere, non avrebbe potuto iniziare i lavori prima del 1970. A questo punto la Giunta Regionale Trentino-Alto Adige decise di svincolarla dal gruppo Iri e inserirla tra quelle da attuarsi da Società per azioni di Enti pubblici(Regione(oltre 32%), Province, Comuni, oltre l'80% e azioni di enti di diritto pubblico(Casse di Risparmio, Camere di Commercio, circa il 10%). Non risulta che le Autostrade SpA del gruppo Iri-Italstat siano soggette a gara ; ci si chiede: perché lo dovrebbe essere la Società Autostrada del Brennero, che è costituita di capitale pubblico “equipollente” e gestisce l'autostrada senza scopo di lucro, ma a servizio del territorio? Basterebbe aggiornare la vigente ”Convenzione” L' Autostrada del Brennero ha dimostrato, per decenni, di garantire la mobilità nella massima sicurezza e funzionalità di una essenziale”via di comunicazione”, incarnazione della bella metafora di “comunicare”- far dialogare persone e mercati - nazionali e internazionali, funzione vitale del nostro sistema di vita.

Renzo Segalla

renzo.segalla@virgilio.it

A22 e il Governo

A pagina 14 del Sole 24 Ore-Edilizia e Territorio, del 3 settembre 2013 in un articolo di Franco Tanel viene riassunta la situazione. “La disputa riguardante anche la sorte del Fondo per la ferrovia del valore di 550 milioni”, allo scadere della concessione al 30 aprile 2014. “Il Ministero sottolinea, in modo secco, come fondo ferrovia e gara per la Concessione siano due cose del tutto separate”.

A pagina 29 di Italia Oggi di venerdì 9 novembre 2012 si apprende che, nell'ambito della riorganizzazione, al dipartimento infrastrutture e trasporti del ministero di Corrado Passera è stata trasferita l'Ivca(Ispettorato vigilanza concessioni autostradali) dell'ANAS SpA .La prima gara di concessione autostradale in corso per la nuova concessione al ministero è quella dell'A22.

Ora si apprende che il Consiglio di Stato ha annullato il bando di gara, predisposto dall'Anas, prima sospeso e poi con avviso di rettifica e riapertura termini.

“La concessione è accordata con Decreto del Ministro dei Lavori pubblici di concerto con quello del Tesoro”. Nelle scarse e pur significative parole dell'art. 3 della legge n. 463 del 1955 è contenuto il meccanismo che, promuovendo la collaborazione fra gli enti di diritto pubblico e privati, ha portato all'attuazione, per uno sviluppo di circa 6.000 km, di una delle reti autostradali più estese d'Europa.L'annullamento è dovuto, in particolare, per la mancata indicazione delle opere complementari, di cui il gestore dovrà farsi carico, rispetto alla pura gestione della concessione

Sono trascorsi, quasi 40 anni, da quando, l'11 aprile 1974, veniva aperto l'ultimo tronco, Bolzano sud – Chiusa, e il traffico poteva correre sull'intera asta autostradale dal Brennero a Modena nord, oltre 313 chilometri. Il tratto da Bolzano al Brennero, di circa 85 km, è costituito da viadotti – ponti(circa 30 km) e gallerie(circa 6 km), le cosiddette opere d'arte. Come qualsiasi opera d'ingegneria civile, modernamente concepita, anche questo tratto di autostrada, in realtà, viene caratterizzata da una cosiddetta”vita utile”, definita in fase di progetto(anni 1962-63), La percorrenza sull'autostrada, dalla costruzione ad oggi, è aumentata fino quasi alla saturazione(45 mila veicoli medi giornalieri) sia da parte delle autovetture sia soprattutto da parte degli automezzi commerciali e industriali pesanti.

I quali, con il martellamento” di decine di milioni di colpi l'anno esercitano su viadotti e sui ponti sollecitazioni che si valutano intorno a quattro volte superiori a quelle di progetto a causa degli eccessi di velocità e soprattutto di carico. Ma oltre ai lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria occorre eseguire opere complementari, il cui elenco potrebbe iniziare con

- la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo: 235 milioni di euro;
- il collegamento tra Vipiteno-passo Giovo-Merano Bolzano: il quale fungerebbe da terza corsia, in caso di emergenza: esiste progetto di massima: 200 milioni di euro circa;
- la costruzione della terza corsia Verona-Modena: 750 milioni di euro circa;
- lo spostamento in galleria del traffico che corre sul viadotto autostradale attraversante Bolzano : 200 milioni di euro circa;
- il completamento del collegamento dell'Alto Garda con la Vallagarina, previsto fin dal tempo della progettazione originaria della costruzione dall'autostrada: 200 milioni di euro;
- il collegamento a Isola della Scala fino a Bovolone(Verona): 50 milioni circa;
- il collegamento tra il casello Trento nord e la SS12 a Lavis,, appaltato e poi ritirato;
- il collegamento dal casello di S.Michele all'Adige e la Rocchetta; già predisposto il progetto di massima: 50 milioni di euro circa.

Il presidente dell'Iri(Istituto per la ricostruzione industriale) convocò il 30 gennaio 1962 gli amministratori della Società Autostrada del Brennero, e comunicò loro che l'Iri, super-impegnata in altre opere,non avrebbe potuto iniziare i lavori prima del 1970 A questo punto la Giunta Regionale Trentino-Alto Adige decise di svincolarla dal gruppo Iri e inserirla tra quelle da attuarsi da Società per azioni di Enti pubblici(Regione(oltre 32%), Province, Comuni, oltre l'80% e azioni di enti di diritto pubblico(Casse di Risparmio, Camere di Commercio, circa il 10%). Non risulta che le Autostrade SpA del gruppo Iri-Italstat siano soggette a gara ; ci si chiede: perché lo dovrebbe essere la Società Autostrada del Brennero, che è costituita di capitale pubblico “equipollente” e gestisce l'autostrada senza scopo di lucro, ma a servizio del territorio? Renzo Segalla

renzo.segalla@virgilio.it