



ATLANTIA

Autostrade investirà 2,2 miliardi nella rete

Alessandro Arona > pagina 22

Trasporti. Autostrade per l'Italia svela il piano 2018-2023 da 2,2 miliardi di euro per interventi sulla rete

Atlantia rilancia sugli investimenti

Incrementi tariffari su tutta la rete Aspi per un totale di circa il 6%

Alessandro Arona

ROMA

Autostrade per l'Italia svela il piano di investimenti concordato con il Ministero delle Infrastrutture per il potenziamento della rete autostradale tramite terze e quarte corsie. Saranno sei interventi, per un totale di 141 chilometri, intorno a Firenze, nella zona di Bologna (A13 e A14), sulla A1 tra Milano e Lodi, per una spesa di 2,2 miliardi di euro da realizzare tra il 2018 e il 2023, in cinque anni, interamente coperti da risorse private del gruppo e da ripagare tramite incrementi tariffari su tutta la rete Aspi per un totale di circa il 6% (progressivi e a opere realizzate).

L'annuncio è arrivato ieri da parte dell'amministratore delegato della società, Giovanni Castellucci, Ad anche della capogruppo Atlantia, in occasione dell'inaugurazione del "by-pass del Galluzzo", un'opera da 4 km e un costo di 60 milioni connessa all'ampliamento dell'Autosole nel tratto Firenze Nord-Firenze Sud.

Passi avanti - ha ricordato ieri Autostrade - stanno facendo anche i progetti della Gronda di Genova (4,3 miliardi) e del potenziamento della tangenziale di Bologna (700 milioni), per un totale di 7,9 miliardi di nuove opere previste per i prossimi anni (insieme alle terze e quarte corsie). Altri 4,0

miliardi sono il residuo di progetti in corso (di cui il principale è il potenziamento della A1 Bologna-Firenze-Incisa), e si arriva così ai 12 miliardi di investimenti citati ieri come programma a medio termine di Autostrade per l'Italia.

Il gruppo Aspi prevede così di tornare su livelli più elevati di investimenti sulle sue autostrade, dopo la frenata conseguente al completamento della Variante di Valico sulla A1 e della terza corsia

NUOVE CORSIE

Il piano riguarda 141 chilometri, intorno a Firenze, nella zona di Bologna (A13 e A14) e sulla A1 tra Milano e Lodi

sulla A14. La spesa annua era arrivata a 1,4/1,5 miliardi all'anno nel 2010 e 2011, poi è scesa a 1,16 miliardi nel 2012, 760 milioni nel 2013, 730 nel 2014, una piccola ripresa a 916 milioni nel 2015 per lo sprint sulla Variante di Valico (inaugurata nel dicembre 2015) e infine l'ulteriore calo a 677 milioni nel 2016. L'aumento è previsto dal 2018, per poi arrivare a una spesa annua superiore a 1,2 miliardi.

Queste il piano da 2,2 miliardi per le corsie aggiuntive: 1) A14 Ra-

venna-Bologna, quarta corsia per 34,5 km, apertura al traffico prevista nel settembre 2023, 400 milioni di investimento; 2) A1 Milano Sud-Lodi, quarta corsia, 16,5 km, aprile 2022, 100 milioni; 3) A1 Firenze-Pistoia, terza corsia, 26,8 km, settembre 2023, 500 milioni; 4) A1 Incisa-Valdarno, terza corsia, 18,4 km, dicembre 2023, 400 milioni; 5) A13 Ferrara-Bologna, terza corsia, 32,5 km, dicembre 2023, 500 milioni; 6) A13 Padova-Monselice, terza corsia, 12,3 km, luglio 2023, 300 milioni di investimento.

Un piano per la corsia aggiuntive, da 5 miliardi di euro, era già previsto nella convenzione Aspi 2007, ma l'«atto aggiuntivo» fu rinviato a causa del calo del traffico nel 2010-2013. Con il traffico in ripresa dal 2015 (oltre +3% all'anno) lo scorso anno Aspi e Ministero delle Infrastrutture hanno concordato la lista di opere prioritarie da 2,2 miliardi (svelata ieri), avviando le procedure approvative, in alcuni casi già concluse.

Il bypass del Galluzzo - ha detto ieri l'Ad Castellucci - è un'opera importante per valorizzare la viabilità intorno all'autostrada. È un'opera utile, necessaria» che dimostra come per realizzare le opere «ci vuole un metodo di lavoro e di collaborazione con le istituzioni, che in Toscana c'è».