



Relazione illustrativa relativa agli scenari del nuovo Piano Economico Finanziario. Adeguamento e messa in sicurezza L. 228/2012, delle autostrade A24 e A25.

1. GLI SCENARI RICHIESTI DAL MIT

A seguito della riunione del 17 febbraio u.s. presso gli uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel corso della quale sono state dettagliatamente illustrate le ulteriori proposte di Piano Economico Finanziario (PEF) presentate dalla Società Concessionaria in data 10 febbraio u.s. al fine di contenere l'importo complessivo degli investimenti, il Ministro ha dato disposizioni alla Concessionaria di predisporre un diverso piano di intervento che prevedesse:

- il completo adeguamento sismico, nel rispetto della normativa antisismica, dei Viadotti non ricadenti nei tratti interessati dalle varianti di tracciato, riferito al primo periodo regolatorio (2014-2018);
- il parziale adeguamento sismico dei Viadotti ricadenti nei tratti interessati dalle varianti di tracciato, in modo da allungarne la vita utile;
- il piano di messa a norma degli impianti in galleria;
- il piano di posa in opera, dove richiesto, delle barriere fonoassorbenti;
- una proroga di 7 anni all'attuale durata della Concessione in modo da prorogarne la scadenza, previa approvazione da parte della Comunità Europea, dall'attuale termine del 2030 al 2037;
- una estensione dell'oggetto della Convenzione, in modo da comprendere in esso la procedura di approvazione delle varianti proposte e, all'ottenimento di tale approvazione, la realizzazione delle stesse in ulteriori Atti Aggiuntivi alla Convenzione, anche separatamente per ogni variante.

Il Direttore Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ha dettagliato maggiormente il piano di interventi predisposto dalla Struttura di Vigilanza ed ha affermato che è anche possibile riconoscere alla Concessionaria tutti i costi sostenuti per la redazione dei progetti necessari per la presentazione in Conferenza dei Servizi, non appena ottenuta la validazione tecnica degli stessi; inoltre, ha indicato nel Responsabile dell'UIT di Roma il tecnico incaricato della verifica finale degli importi da inserire nel piano di intervento proposto dal Ministero.

Nel corso della riunione del 03/03/2016 presso gli uffici della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (DGVCA), dopo che la Concessionaria ha illustrato le risultanze del PEF redatto secondo le indicazioni ricevute e sopra richiamate, le è stato chiesto di elaborare n.3 scenari di PEF e di presentarli entro il successivo 7 marzo.

Nel corso della riunione del 7/03/2016 presso gli uffici della DGVCA, e dopo aver controllato quanto consegnato dalla Concessionaria con nota prot. 4621 del 04/03/2016, è stato chiesto alla Concessionaria medesima di predisporre un'unica relazione illustrativa nella quale fossero riepilogati n.5 scenari di cui alla nota del 4/03/2016 sopraccitata.



Con successiva nota dell'11/03/2016 la Concessionaria ha trasmesso alla DGVCA la richiesta Relazione Illustrativa relativa ai n. 5 scenari di PEF (su 3 diverse ipotesi di Investimenti), i cui risultati sono riepilogati nella sottostante tabella nella quale gli incrementi tariffari sono comprensivi dell'inflazione nella misura del 0.6%.

<u>Scenario</u>	<u>Investimenti</u>	<u>Scadenza concessione</u>	<u>Incremento tariffa</u>	<u>Valore di subentro</u>
	<u>Inclusi residui</u>			
1	113 M€	2030	5,08%	0 M€
2	858 M€	2037	5,05%	0 M€
3	1.538 M€	2037	6,71%	0 M€
4	858 M€	2037	1,50%	5.124 M€
5	1.538 M€	2037	1,50%	8.348 M€

CONSIDERAZIONI

Fermo restando che lo scenario 1 corrisponde a quanto previsto attualmente nella Convenzione Unica vigente, gli scenari come sopra proposti a parere della Concessionaria non risultano accettabili, in alcuni casi per l'utenza a causa dell'elevato incremento di tariffa (Scenari 1, 2 e 3) ed in altri per la finanza pubblica a causa del valore di subentro (Scenari 4 e 5). E pertanto, vista l'urgenza di dare inizio quanto prima all'adeguamento sismico e messa in sicurezza dei viadotti, ed all'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria, nel rispetto delle previsioni di cui all'art. 1 comma 183 della legge n. 228 del 24/02/2012 (Legge di Stabilità 2013), **la Concessionaria ha ricercato ulteriori e conclusive soluzioni per risolvere le criticità evidenziate**, nel rispetto delle normative vigenti: tali soluzioni vengono illustrate nel seguito.



2. ULTERIORI SCENARI PROPOSTI DALLA CONCESSIONARIA

Gli ulteriori scenari proposti con la presente, pur mantenendo inalterate le indicazioni ricevute dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso della riunione del 17 febbraio 2016 e quelle successivamente concordate con DGVCA nella riunione del 7 marzo 2016 (Scenari 2, 3, 4 e 5), introducono nel PEF, previe le necessarie approvazioni, alcuni tratti in variante secondo varie modulazioni. In particolare si è previsto di rinviare l'eventuale realizzazione della variante di tracciato da Celano a Bussi/Popoli sulla A25 al momento in cui, a seguito della richiesta di riapertura del dossier Reti TEN-T avanzata dalla Regione Abruzzo e dall'Italia, il sistema autostradale A24/A25 verrà inserito nell'itinerario infrastrutturale delle grandi reti transeuropee facendo così rientrare l'asse autostradale di collegamento Tirreno-Adriatico nella rete TEN-CORE, e sarà quindi possibile attingere ai fondi che dovranno essere stanziati dalla Comunità Europea, evitando in tal modo di applicare incrementi tariffari per l'utenza autostradale.

Si evidenzia che, configurandosi le varianti come nuove opere, per esse potrà trovare applicazione il credito d'imposta introdotto dall'art. 2 del D.L. n. 83 del 2012, convertito nella L. n. 134/2012: tale norma, infatti, prevede che al concessionario che realizzi nuovi lavori venga riconosciuto un credito agevolativo fino al 50% dell'investimento realizzato, credito che quindi si traduce in un corrispondente maggior ricavo, così comportando una corrispondente diminuzione della tariffa. E' quindi evidente il vantaggio di realizzare opere in variante: queste, oltre ad essere nuove e dimensionate correttamente sotto il profilo di sicurezza e normativo, risulterebbero sostanzialmente a parità di costo rispetto a quelle di intervento puntuale.

A seguito di approfondimento progettuale e confronto con alcuni Enti Locali, si precisano definitivamente gli interventi in variante che la concessionaria ritiene fondamentali per conseguire l'adeguamento in sicurezza delle autostrade esercite:

- V01 Cisternole (Stonio) – Marano dei Marsi dal km. 16+140 della A24 al km 77+250 della A25;
- V02 Celano – Vittorito - Bussi dal km 101+150 al km 149+950 della A25;
- V07 Asse di penetrazione urbana a Pescara sulla A25;
- V09 Razionalizzazione del nodo iniziale del TPU al Verano;
- V12 Paterno – S. Iona dal km 91+150 al km 97+750 della A25;
- V20 Basciano-Roseto, Interconnessione della A24 con la A14 a Roseto degli Abruzzi (Teramo), della lunghezza complessiva di circa 24 km.

Gli ulteriori scenari approfonditi sono i seguenti:

Scenario A: comprende gli adeguamenti di cui agli “*Scenari 3 e 5*” e la realizzazione delle varianti, esclusa la V02.

Scenario B: comprende gli adeguamenti di cui agli “*Scenari 3 e 5*” e la realizzazione di tutte le varianti.



3. DESCRIZIONE TECNICA SOMMARIA DELLE VARIANTI E MOTIVAZIONI

Il **Decreto Legislativo n. 35/2011** di recepimento della Direttiva 2008/96/CE, entrato in vigore il 23 aprile 2011, introduce in capo ad una pluralità di soggetti una serie di procedure finalizzate al **miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali**, ed allo scopo ha previsto una serie di decreti attuativi da emettersi secondo una logica unitaria e coordinata, la cui responsabilità è posta a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella fase attuale alcuni decreti attuativi sono ancora in fase di emanazione, ma in virtù delle norme transitorie il decreto legislativo 35/2011 trova già piena attuazione.

Le **Linee Guida** sono state emanate in data 4 aprile **2012** ai sensi dell'art. 8 del D.L. n.35/2011, e stabiliscono i criteri e le modalità per i controlli della sicurezza stradale sui progetti, per le ispezioni di sicurezza sulle infrastrutture esistenti e per l'attuazione del processo per la classificazione della sicurezza della rete stradale.

Quindi, sulla base di tali Linee Guida ed in parallelo alla progettazione preliminare degli interventi di adeguamento delle opere esistenti, la Concessionaria ha avviato una serie di studi di prefattibilità su possibili varianti plano-altimetriche (alternative quindi all'adeguamento in sede) atte a risolvere le maggiori criticità del tracciato esistente eliminando per i tratti interessati le pesanti interferenze al traffico che sarebbero inevitabilmente causate dai lavori di adeguamento sismico/strutturale delle opere in sede.

Questi studi hanno individuato alcune **possibili modifiche plano-altimetriche del tracciato esistente**, allo scopo di migliorare la sicurezza ed il comfort di guida, conseguendo nel contempo una riduzione della lunghezza complessiva delle due tratte autostradali.

Le modifiche analizzate nel 2014 riguardavano 12 tratte, sia dell'A24 che dell'A25, ed a seguito delle necessarie verifiche di sostenibilità finanziaria e di un approfondito Studio di Fattibilità, riguardante nel dettaglio le varianti maggiori (V04-05 e V06), sono state privilegiate alcune varianti: le relative proposte sono state inviate al Ministero ed alle Regioni competenti in data 7 agosto 2015.

Successivamente, anche in relazione ad alcuni incontri con Enti Locali, sono state sviluppate ulteriori soluzioni progettuali di adeguamento e miglioramento plano-altimetrico e prolungamento del tracciato, come di seguito elencate. Queste, oltre ad eliminare per rilevanti tratte i limiti plano-altimetrici propri dell'attuale tracciato, permettono anche di ottimizzare le percorrenze relative alle tratte L'Aquila – Teramo – A14 (A24) e Pescara – Sulmona (A25), nonché di velocizzare e prolungare i collegamenti delle direttrici di inizio/fine ampliando la platea dei fruitori del servizio autostradale:

- V01 Cisternole (Stonio) – Marano dei Marsi dal km 16 + 140 della A24 al km 77+250 della A25
- V02 Celano – Vittorito - Bussi dal km 101+150 al km 149+950 della A25
- V07 Asse di penetrazione urbana a Pescara sulla A25
- V09 razionalizzazione del nodo iniziale del TPU al Verano
- V12 Paterno – S.Iona dal km 91+150 al km 97+750 della A25

- V20 Interconnessione della A24 con la A14 a Roseto degli Abruzzi (Teramo), della lunghezza complessiva di circa 24 km.



La nuova variante **V01 Cisternole (Stonio) – Marano dei Marsi** si sviluppa sia in territorio laziale (dal km 16 + 140 al km. 44+000 della A24, *tratto interessato dalle precedenti V01, V02, V03, V04*) che abruzzese (dal km 44+000 della A24 all'attuale km 77+250 della A25) passando a sud di Carsoli e a nord di Tagliacozzo (*precedente V05*).

Il nuovo tracciato accorcia il percorso sulla tratta **Roma-Pescara** di quasi **9 km** (a fronte degli 11,6 km del totale delle precedenti V04 e V05 sino ad Avezzano), così permettendo una significativa riduzione del tempo di percorrenza sul percorso Vicovaro-Avezzano (e quindi sull'intero tragitto Roma-Pescara/Sulmona). Analogamente, il nuovo tracciato accorcia il percorso sulla tratta **Roma-L'Aquila** di quasi **3 km** e, anche grazie alle migliorie planoaltimetriche ecc. permette una significativa riduzione del tempo di percorrenza di tale tratta.

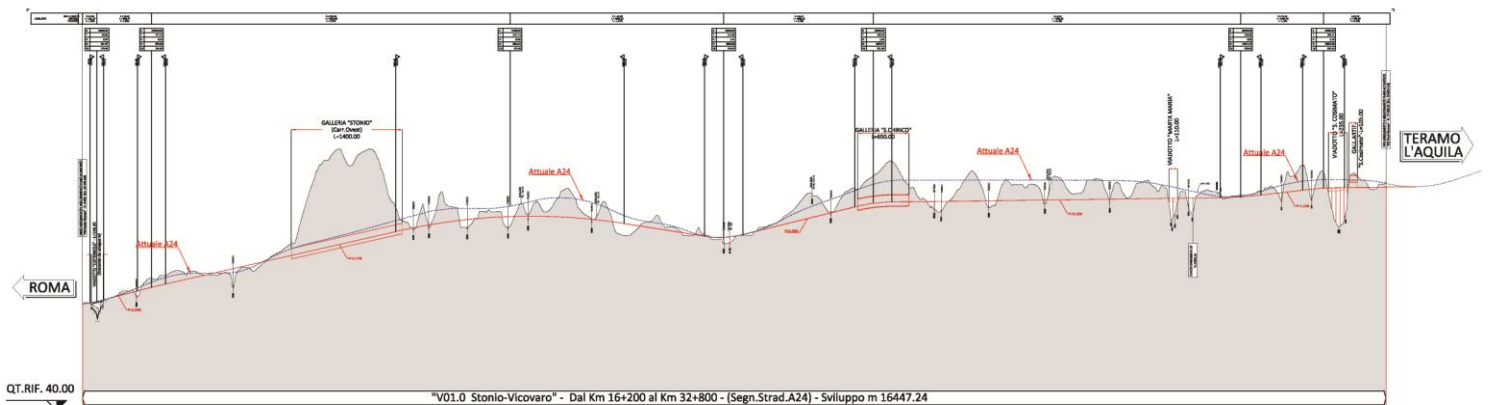
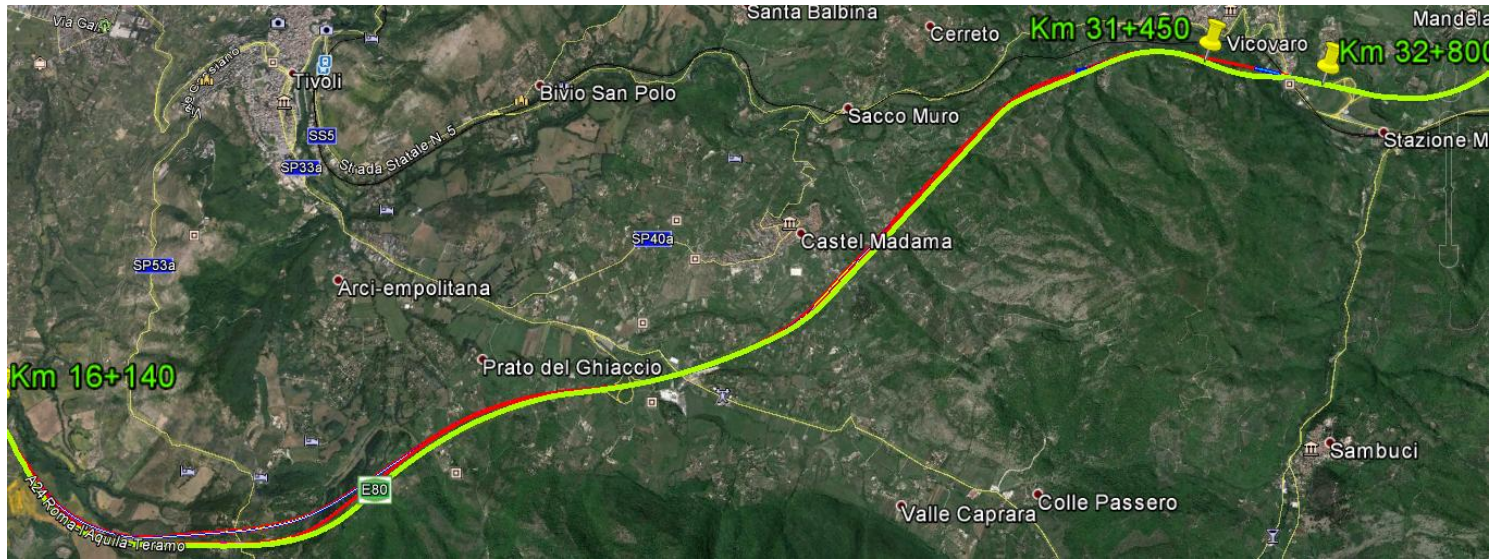
Questa soluzione evita inoltre l'interferenza con la grande cava ("Nomentana cave") di Oricola, accorcia la galleria di "valico" Carsoli-Tagliacozzo da 14 km a 10 km e, soprattutto, si avvicina alla vecchia intersezione di Torano fra A24 e A25. Inoltre, in direzione Roma verrebbe eliminata la pericolosa strozzatura di Vicovaro (galleria e ponte S. Cosimato sull'Aniene e galleria Ara Salere), per un tratto di circa 1 km con curva e controcurva senza corsia d'emergenza.

Tale riduzione temporale è anche conseguente al sensibile innalzamento della velocità media (in tutte le condizioni climatiche) nel tratto in variante, che presenta pendenze longitudinali minime, abbassamento della quota di valico ed ampliamento dei raggi di curvatura, così consentendo confort di guida in gallerie ampie e ben illuminate (con corsia di emergenza): inoltre, il rilevante abbassamento della livelletta (riduzione della quota massima del tracciato autostradale, come meglio dettagliato nel seguito) ed il fatto che alle quote più elevate il tracciato sarà interamente in galleria consentiranno tempi di percorrenza pressochè invariati sia nella bella che nella cattiva stagione.



Nella tratta Cisternole (Stonio) - Vicovaro la nuova variante si sviluppa parallelamente al tracciato attuale ma ad una quota minore, e la sua realizzazione permetterà di raggiungere l'obiettivo di adeguare l'autostrada pressoché eliminando le interferenze alla circolazione in quella che è la tratta di maggior traffico, interferenze che al contrario sarebbero notevolmente impattanti nel caso di adeguamento delle opere d'arte esistenti (galleria Stonio e 11 doppi viadotti a travi) che richiedono interventi drastici e molto impattanti. In particolare, gli impalcati dei viadotti esistenti presentano tutti gli elementi ammalorati (baggioli, appoggi, travi, trasversi, solette, giunti e pavimentazioni), per cui un intervento di adeguamento sismico "conservativo" non risulta possibile, il che "consiglia" la demolizione dell'impalcato e la sua sostituzione con uno nuovo, con

l'inevitabile chiusura, alternativamente, delle due carreggiate autostradali per molti mesi. Analogamente, il rivestimento della galleria Stonio dovrebbe necessariamente essere rinforzato, con la conseguente chiusura di ciascuna carreggiata per più di un anno.



Abbassando la livelletta si ottimizzano, riducendole, le pendenze longitudinali.

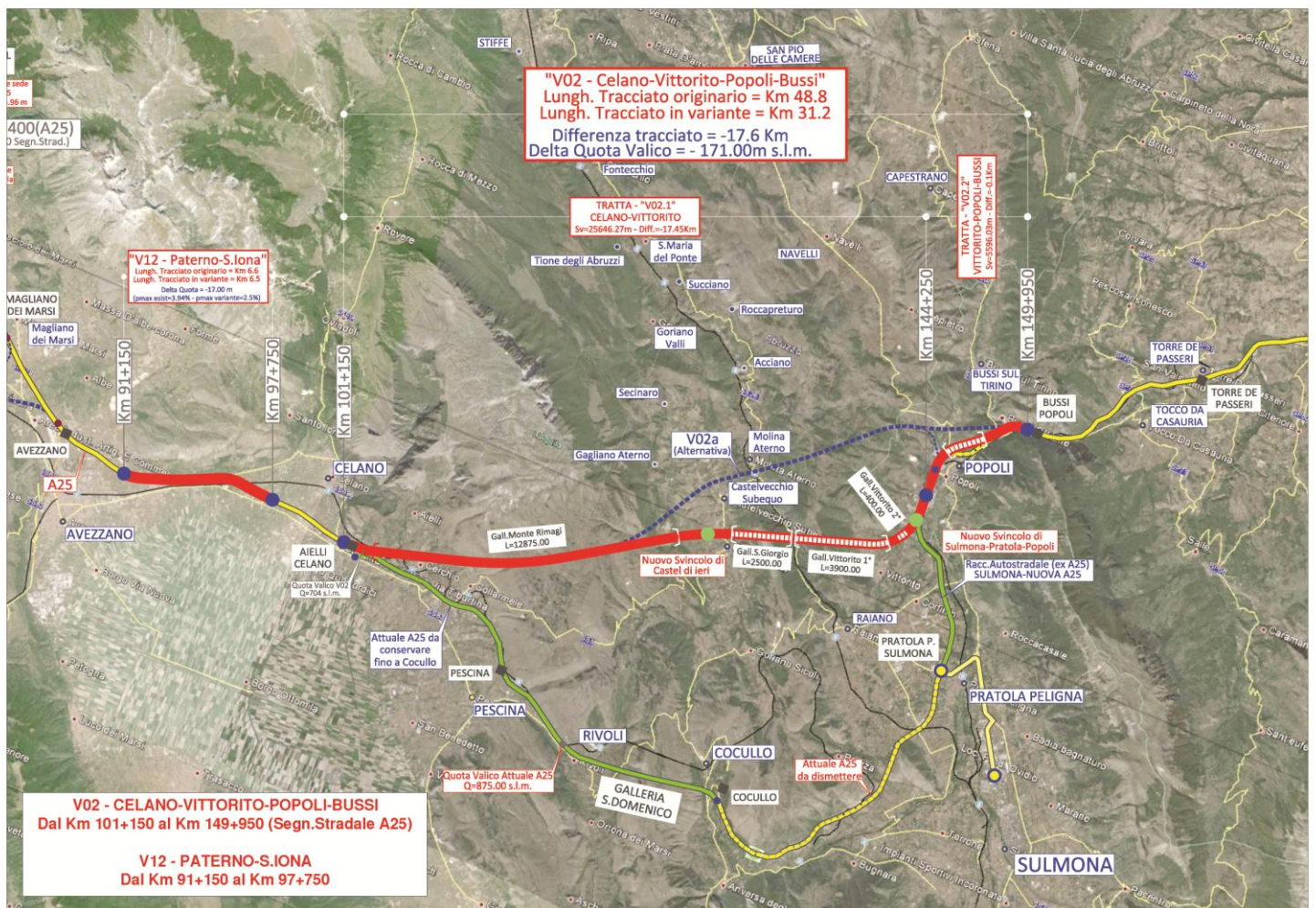
La realizzazione della variante in questione permetterebbe di offrire 60 km di autostrada adeguata alle norme attuali e quindi più sicura, con meno opere d'arte da mantenere, con una vita utile di 200 anni e predisposta per l'eventuale utilizzo con corsia dinamica in caso di futuri incrementi di traffico auspicabilmente maggiori di quelli ad oggi previsti.

Il nuovo casello di Tagliacozzo /Sante Marie avvicina tutta questa zona della Marsica sia a Roma che a L'Aquila e Teramo.

La nuova variante V02 Celano – Vittorito - Bussi si sviluppa interamente in territorio abruzzese (dal km 101+150 all'attuale km 149+950 della A 25) abbandonando il vecchio tracciato dopo il casello di Celano per "infilarsi" in galleria sotto l'abitato di Aielli Stazione, così abbassando

la quota di valico a poco più di 700 metri s.l.m. ed evitando le interferenze con elettrodotti, metanodotti e ferrovia a monte del viadotto Cerchio (*precedente V06*).

Il nuovo tracciato accorcia il percorso di quasi 18 km sulla direttrice Roma-Pescara e di circa 5 km sulla direttrice Roma-Pratola Peligna/Sulmona, ed evita il passaggio a monte delle sorgenti del Pescara a Popoli (previsto invece nella precedente versione), e comporta un nuovo svincolo intermedio nella zona di Castel di Ieri / Castelvecchio Subequo ed un nuovo casello al servizio di Popoli e di tutta la valle Peligna (Pratola Peligna, Sulmona, ecc.).



La tratta dell'attuale sede autostradale da Celano sino a Pescara ed a Cocullo potrà essere dismessa (sarà declassata affidandola in gestione ad Anas od alla Regione) per garantire un raccordo veloce con queste località, oltre che con Scanno e la valle del Sagittario.

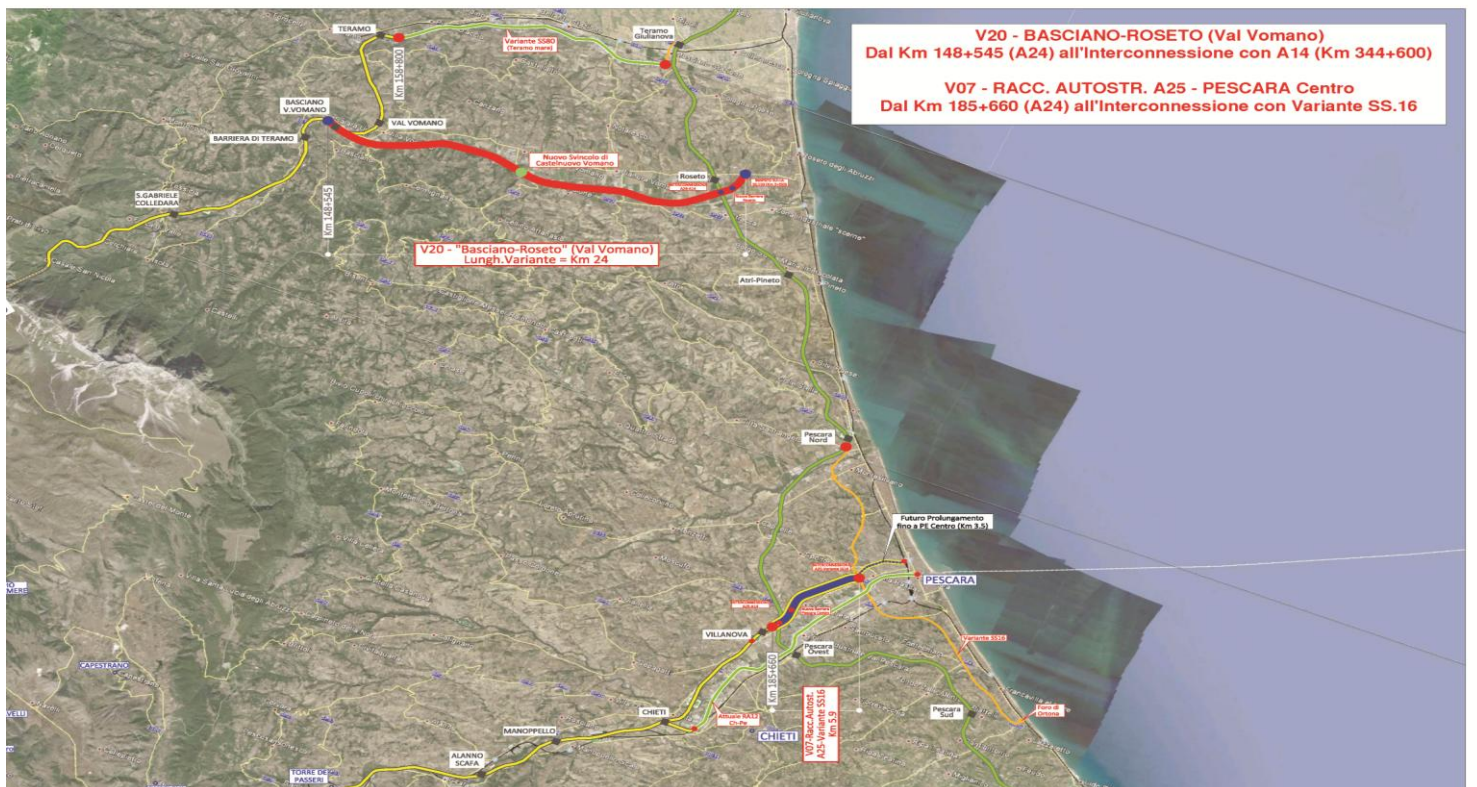
Su questo Raccordo "aperto" sarà possibile creare un nuovo svincolo a Rivoli, per Carrito e la valle Ortona dei Marsi - S. Sebastiano (da cui potrebbe essere garantito un nuovo collegamento rapido con Scanno e Roccaraso), ed uno a Collarmele sulla SS5.



La **variante V12 Paterno – S.Iona** (dal km 91+150 al km 97+750 della A25) è inviariata rispetto a quanto già proposto in precedenza.

La **variante V07 Pescara Centro - Autostrade A25/A14** permetterebbe il collegamento diretto fra la Variante SS16 (circonvallazione di Pescara) e la A25, completando con uno svincolo a quadrifoglio l'intersezione con la A14 a Spoltore, con possibilità di creare un futuro collegamento diretto al centro cittadino: in questa maniera tutto il traffico da e per Pescara di tutte le direttrici nazionali (Nord/ Sud con l'A14 e Ovest con l'A25) avrebbe una alternativa all'ormai perennemente ingolfato Asse Attrezzato Chieti-Pescara.

La **nuova variante V20 Collegamento autostradale Val Vomano - Interconnessione A14** rappresenta il prolungamento mancante dell'A24 sino a Roseto degli Abruzzi lungo la valle del fiume Vomano, che verrebbe servita da un nuovo casello a Castelnuovo Vomano: con essa il percorso autostradale L'Aquila - Pescara si accorcerebbe di circa 17 km rispetto all'utilizzo della Teramo-Mosciano (questa rimarrà invariata come superstrada senza corsia d'emergenza con limite a 110 km/h, con il collegamento al casello dell'A14 ad una sola corsia di quasi 2 Km con 2 intersezioni a raso / rotatorie), e costituirebbe il collegamento L'Aquila –Pescara interamente su autostrada (con un tempo di percorrenza notevolmente inferiore - di almeno 30 minuti - rispetto all'attuale L'Aquila – Torano – Pescara).



La **nuova variante V09 - Razionalizzazione del nodo iniziale del TPU al Verano** rappresenta un ulteriore prolungamento dell'A24 (Tronco di Penetrazione Urbana) nel cuore di Roma sino al Piazzale delle Provincie: sottopassando la Circonvallazione Est (ormai anch'essa perennemente intasata) servirebbe direttamente la Nuova Stazione Tiburtina, la vicina Autostazione, tutta la zona universitaria e la direttrice di collegamento interno del "Muro Torto",

decongestionando il nodo del Verano, con indubbi vantaggi per il traffico, anche in vista delle possibili Olimpiadi di Roma 2024.



4. BENEFICI DEL PIANO INVESTIMENTI CON VARIANTI

L'approvazione della proposta di revisione del PEF avrà, come peraltro riportato nello Studio "Valutazione dell'impatto socio economico sulla comunità del piano di investimenti", redatto dalla Società BAIN (primaria società di consulenza indipendente cui è stato conferito specifico incarico) e già inviato a codesto Ministero, **significativi benefici per il Sistema Paese, ed in particolare:**

- **benefici complessivi sul sistema pari a circa 3 volte l'ammontare degli investimenti previsti nel nuovo Piano, e quindi pari a oltre € 20 miliardi;**
- **la creazione di oltre 239.000 posti di lavoro durante il periodo di investimento (circa 10 anni), comprensivo del riassorbimento di personale attualmente in C.I.G.;**
- **l'adeguamento alle norme vigenti degli standard di sicurezza per i tratti oggetto di variante, con conseguente riduzione del tasso di incidentalità;**
- **il risparmio di circa 127.000 ton di CO₂ per anno, e quindi, considerando un periodo di 100 anni, di circa 12.700.000 ton di CO₂;**
- **considerati gli attuali 20.000 passaggi giornalieri, la riduzione delle distanze e l'incremento della velocità media di percorrenza (vedasi paragrafo successivo sui "vantaggi tecnici") comporterà un risparmio di circa 4.866.000 ore annue per gli utenti in transito, pari a 486.000.000 di ore nel periodo di 100 anni.**

Dal punto di vista tecnico la realizzazione delle opere previste nel piano comporterà i seguenti vantaggi:

- riduzione delle percorrenze, poiché gli adeguamenti plano-altimetrici del tracciato autostradale comportano una riduzione delle distanze come di seguito:
 - Tratta Cisternole (Stonio) - Marano dei Marsi dal km 16+140 della A24 al km 77,250 della A25: m 52.365 invece degli attuali m 61.110 (differenza m. 8.745);
 - A25 Tratta Cerchio - Vittorito - Bussi dal km 101+150 al km 149+950 della A25: m 31.200 invece degli attuali m 48.800 (differenza m. 17.600);
 - in totale la riduzione della tratta Roma – Pescara (A24 e A25) è di circa m 26.130, e quella della tratta Roma – L'Aquila (A24) è di circa m. 3.000;
- la rilevante riduzione della lunghezza della tratta Roma – Pescara (A25+A24), pari a circa 27 km, ne farà una alternativa più moderna al percorso europeo Bari-Roma (A16+A30+A1);
- prolungamento della vita utile delle opere. Nelle attuali condizioni i viadotti autostradali, anche se oggetto di interventi di adeguamento sismico, hanno una vita utile di 100 anni (dei quali per i viadotti delle autostrade A24 ed A25 mediamente ne sono già trascorsi oltre 50, con conseguente residua vita utile inferiore a 50 anni). Oltre a ciò, gli attuali viadotti necessitano già di pesanti interventi di adeguamento sismico e manutenzione straordinaria, mentre gli adeguamenti plano-altimetrici del tracciato, che prevedono l'eliminazione dei viadotti posti a quote più elevate e la loro sostituzione con tratte in galleria a quote inferiori, consentiranno una vita utile dell'autostrada di 200 anni per i nuovi viadotti della tratta in variante (presenti in numero limitato), mentre per le gallerie della nuova tratta la vita utile è praticamente illimitata;



- riduzione della quota dei principali valichi dell'autostrada A24 nel tratto Cisternole (Stonio) – Marano dei Marsi (da m 896,46 a m 770, con una minor quota di m 126,46) e dell'autostrada A25 (Cerchio - Vittorito - Bussi da m 875 a m 704, con una minor quota di m 171), costituenti le quote massime nella tratta Roma - Pescara;
- rilevante aumento della sicurezza oggettiva dell'infrastruttura, per adeguamento dei parametri tecnici dei tratti in variante alle Norme DM 6792/2001 e s.m.i. (miglior andamento plano-altimetrico con introduzione della corsia di emergenza nelle nuove gallerie, il che permetterà di eseguire lavori di manutenzione e di distesa periodica del manto in conglomerato bituminoso senza chiudere volta per volta una canna della galleria);
- un notevole incremento della velocità media di percorrenza dell'autostrada. In particolare, a fronte della velocità massima di 130 km orari imposta dalla legge, attualmente la velocità media possibile è di circa 90 km orari, per la presenza di elevate pendenze longitudinali, alte quote di valico, raggi di curvatura ridotti, pendenze trasversali, ecc.; con le varianti proposte, la velocità media si eleverebbe a circa 120 km orari: di conseguenza, e come esempio, il tempo di percorrenza della tratta Roma – Pescara (oggi circa km 180, dopo l'adozione delle varianti circa km. 160) in normali condizioni di traffico si ridurrebbe da 120 minuti a 80 minuti circa;
- eliminazione nei tratti in variante dell'impatto, nei prossimi 10 anni, dei cantieri di lavoro sulla viabilità, impatto che sarebbe inevitabile e rilevante nell'ipotesi del solo adeguamento delle opere esistenti, che in molti casi richiede la demolizione e ricostruzione ex novo dell'impalcato;
- realizzazione di 3 nuovi caselli e di 2 nuove e più funzionali aree di servizio;
- potenziamento del sistema con 3 nuovi raccordi terminali che accorciano ulteriormente i percorsi di penetrazione e soprattutto i tempi di percorrenza nelle zone ad alto tasso di intasamento (Roma e Pescara) e completano le interconnessioni con tutta la dorsale adriatica ed in particolare con l'A14;
- inserimento di impianti fotovoltaici agli imbocchi delle gallerie e sui tratti dismessi meglio esposti (oltre all'utilizzo di luci a Led per i nuovi impianti di illuminazione) per ridurre le esigenze energetiche dell'infrastruttura;
- installazione di fibra ottica sui tratti in variante, con conseguente accesso ad internet veloce;
- le miglorie tecniche sono riepilogate nelle allegate tabelle A e B.

In conseguenza di quanto sopra si ottengono:

- oltre alla riduzione dei tempi di percorrenza per tutti gli utenti, come sopra evidenziata, la riduzione di tempo per i pullman di linea da e per Roma (autostazione Tiburtina) è quantificabile nelle ore di punta in almeno **40 minuti** per la tratta Roma-Pescara, ed in circa **20 minuti** per la tratta Roma - L'Aquila. La differenza dei tempi di percorrenza si fa ancora più accentuata in condizioni meteo sfavorevoli divenendo dell'ordine di **50 minuti** per la tratta Roma-Pescara e di circa **25 minuti** per la tratta Roma-L'Aquila;
- riduzione della incidentalità (specie confrontando l'aumento degli incidenti causati dalla presenza di cantieri in sede) che è stimabile in un numero minore di eventi pari a **50-60 all'anno** con riduzione di quelli gravi di **4-5 unità all'anno**;
- aumento del confort di guida su quasi 100 km (oltre i 30 km dei tratti "terminali") di nuova e moderna sede autostradale con basse pendenze longitudinali, pendenze trasversali a norma con l'eliminazione dell'effetto acquaplaning in caso di pioggia, ampi raggi di curvatura ed ampia ed ininterrotta corsia d'emergenza;



- riduzione dei servizi di sgombero neve e spargisale in conseguenza dell'abbassamento altimetrico e del prevalere dei tratti in galleria, e quindi nella stagione invernale ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza ed aumento della sicurezza e del confort per gli utenti. Inoltre, il minor utilizzo del sale ridurrà la necessità di interventi di manutenzione per il ripristino delle opere danneggiate dal sale;
- forte riduzione del consumo energetico di rete della nuova opera;
- riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti e comportanti effetto serra;
- riambientalizzazione/riutilizzo da parte del territorio dei tratti dismessi.

E' inoltre opportuno rammentare che la soluzione con le varianti non ha alcuna interferenza con il traffico durante l'esecuzione dei lavori, e che, contrariamente a quanto avviene con la soluzione di adeguamento in sede, permette un miglior collegamento di diversi Comuni (Sante Marie e Tagliacozzo per la V01, 9 comuni della valle Subequana per la V02 e 9 comuni della valle Vomano per la V20), alcuni dei quali attualmente difficilmente raggiungibili, e nasce dall'esigenza, nel rispetto anche di quanto prescritto dalla Legge n. 228/2012, di mettere in sicurezza il tracciato autostradale che, essendo stato progettato negli anni '60, è oggi fuori norma dal punto di vista delle caratteristiche geometriche (raggi di curvatura planimetrici, pendenze trasversali, pendenze longitudinali ecc.); ed inoltre che, ai fini di una migliore percorribilità per l'utenza, è necessario abbassare le quote di valico e soprattutto che, ai fini della sicurezza in caso di eventi sismici, è opportuno realizzare la maggior parte dei nuovi tracciati in galleria. Infatti è dimostrato, come peraltro risulta dalla Nota Tecnica allegata alla lettera della Concessionaria in data 10/02/2016, che in caso di evento sismico le gallerie non subiscono danni, contrariamente a quanto avviene per i Viadotti: ciò è peraltro dimostrato da quanto avvenuto nel corso dell'evento sismico del 2009.



5. COMPARAZIONE TRA I VARI SCENARI DEI NUOVI PIANI ECONOMICI FINANZIARI

Riepilogando brevemente quanto sopra illustrato, si ribadisce che i diversi scenari comprendono gli interventi seguenti:

Scenario 1 (PEF ATTUALE)

Il presente scenario corrisponde a quanto previsto attualmente nella Convenzione Unica vigente, e pertanto gli investimenti sono gli stessi in questa previsti.

Scenari 2 e 4

1. il completo adeguamento sismico dei soli impalcati dei viadotti maggiormente vulnerabili ($T_{int} \leq 2$) nelle tratte escluse da possibili varianti di tracciato;
2. il parziale adeguamento sismico dei restanti viadotti, in modo da allungarne la vita utile;
3. il piano di messa a norma degli impianti in galleria;
4. il piano di posa in opera, dove richiesto, delle barriere fonoassorbenti;
5. interventi minori necessari alla messa in sicurezza dell'infrastruttura ed al rispetto della normativa ambientale;

Scenari 3 e 5 (valutati con la UIT di Roma):

1. il completo adeguamento sismico, secondo la normativa antisismica, dei viadotti non ricadenti nei tratti oggetto delle varianti di tracciato;
2. il parziale adeguamento sismico dei viadotti ricadenti nei tratti oggetto delle varianti di tracciato, in modo da allungarne la vita utile;
3. il piano di messa a norma degli impianti in galleria;
4. il piano di posa in opera, dove richiesto, delle barriere fonoassorbenti;
5. interventi minori necessari alla messa in sicurezza dell'infrastruttura ed al rispetto della normativa ambientale;

Scenario A:

1. comprende gli adeguamenti di cui agli "Scenari 3 e 5" e la realizzazione dei tratti terminali (Roma, Pescara e Val Vomano) e delle varianti esclusa la V02.

Scenario B:

1. comprende gli adeguamenti di cui agli "Scenari 3 e 5" e la realizzazione dei tratti terminali (Roma, Pescara e Val Vomano) e di tutte le varianti.



Si precisa inoltre che, per tutti gli Scenari:

- sono previsti, per le tratte escluse da possibili varianti al tracciato, interventi di adeguamento sismico completo dei viadotti esistenti, mentre per le tratte interessate da varianti si prevedono interventi atti a garantirne la sicurezza per il tempo necessario all'esecuzione delle varianti;
- in ottemperanza alle prescrizioni del D.Lgs. 264/2006 relativo ai requisiti minimi di sicurezza delle gallerie autostradali della Rete Transeuropea, si prevede di adeguare il livello di sicurezza della gallerie con lunghezza superiore a 500 m. e di riqualificare gli impianti elettrici e speciali adeguando propedeuticamente, ove necessario, le annesse opere civili;
- sono previsti interventi di realizzazione del Piano di Risanamento acustico ed alcuni interventi minori di messa in sicurezza e di adeguamento normativo e ambientale.

Inoltre, per gli Scenari A e B è stato previsto:

- proroga della durata della concessione di 20 anni, con conseguente spostamento della scadenza dall'anno 2030 al 2050;
- applicazione di misure compensative, compreso credito d'imposta.

A seguito di accurate valutazioni e verifiche, ed in considerazione di quanto le Autorità Comunitarie hanno già deciso nell'esaminare la proroga riconosciuta ad una Concessionaria Autostradale in Francia, si può ragionevolmente prevedere che non sussisteranno problemi per ottenere il consenso della C.E. alla proroga della convenzione per il periodo di 20 anni sopra indicato.