

# MOVE

MOBILITÀ VENETA IN RETE

I primi **10 ANNI** di passante

**-110<sup>t</sup>**  
di **CO<sub>2</sub>**

*Viaggiatore  
non c'è una strada,  
la strada si costruisce  
percorrendola.*



CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE  
CAV S.p.A  
Via Bottenigo 64/A  
30175 Venezia-Marghera (VE)  
[www.cavspa.it](http://www.cavspa.it)

## MoVe - Mobilità Veneta in rete

Anno I° - Numero 1  
Iscrizione Registro Stampa Tribunale di Venezia  
N. 3 del 10/10/2019

### Editore

Concessioni Autostradali Venete S.p.A.,  
via Bottenigo 64/A - Venezia Marghera

### Direttore Editoriale

Luisa Serato

### Direttore Responsabile

Filippo De Gaspari

### Comitato di redazione

Giuliana Andreello  
Giovanni Bordignon  
Paolo Bragato  
Federica Capuzzo  
Ugo Dibennardo  
Sabato Fusco  
Angelo Matassi

### Coordinamento Editoriale

Mapo Studio S.r.l.

### Grafica

Mapo Studio S.r.l.

### Fotografia

Polpomimo  
Mapo Studio S.r.l.

### Stampa

Grafiche Quattro S.r.l.

### Hanno collaborato a questo numero:

Giovanni Bordignon - Chief Financial Officer Concessioni Autostradali Venete S.p.A.  
Nicola Busatto - Responsabile Struttura Tecnologie Concessioni Autostradali Venete S.p.A.  
Federica Capuzzo - Responsabile Struttura Sicurezza e Ambiente Concessioni Autostradali Venete S.p.A.  
Riccardo Carraro - Responsabile Struttura Sistemi Informativi Concessioni Autostradali Venete S.p.A.  
Elisa De Berti - Assessore Regionale Trasporti Regione Veneto  
Ugo Dibennardo - Amministratore Delegato Concessioni Autostradali Venete S.p.A.  
Angelo Matassi - Chief Operating Officer Concessioni Autostradali Venete S.p.A.  
Balduino Simone - docente Diritto dei Trasporti Università Urbino  
Massimo Simonini - Amministratore Delegato e Direttore Generale ANAS S.p.A.

[move.cavspa.it](http://move.cavspa.it)



# #1

# INDICE

- 05 EDITORIALE DEL PRESIDENTE  
LUISA SERATO
- 07 EDITORIALE DELL'AMM. DELEGATO  
UGO DIBENNARDO
- 10 PASSANTE DI MESTRE  
TRA PRESENTE E FUTURO
- 14 PROJECT BOND  
IL PRIMO IN ITALIA
- 17 NASCE e-ROADS  
CAV VERSO IL FUTURO
- 20 INTERVISTA AD UN CITTADINO:  
prima e dopo il passante
- 24 INTERVISTA ALL'A.D. DI ANAS  
MASSIMO SIMONINI: la nuova strada Anas
- 30 BALDUINO SIMONE, docente Università  
di Urbino: Gestire la sicurezza
- 32 SICUREZZA SUL LAVORO E  
PROGETTI INNOVATIVI
- 38 ESODO ESTIVO E PASSANTE
- 40 INTERVISTA ALL' ASS. REG. VENETO  
ELISA DE BERTI: piano dei trasporti e  
infrastrutture hi-tech



*Il Passante di Mestre, un'infrastruttura che ha cambiato il modo di muoversi e viaggiare in Veneto.*



La mobilità è il settore di primario interesse per una concessionaria autostradale, ça va sans dire. Noi di Concessioni Autostradali Venete, però, l'abbiamo sempre intesa come un vero e proprio servizio al territorio. E un motivo c'è. Questa società autostradale è un unicum nel Paese perché nasce già con un mandato ben preciso: utilizzare i ricavi interamente per il



territorio stesso. Un imprinting chiaro, speciale, che qui prendiamo molto sul serio. Quando abbiamo pensato di realizzare un magazine per raccontare il nostro lavoro e mantenere stretto quel legame che ci unisce alle comunità e ai viaggiatori, abbiamo immaginato pagine ricche di informazioni, di storie (si sa, ogni viaggio racchiude una storia) di progetti da realizzare, di sfide spesso quasi futuristiche perché molto è destinato a cambiare nei prossimi anni e lungo le nostre tratte. MoVe nasce con l'idea di raccontare il territorio, che non è un'entità statica bensì in costante movimento ed evoluzione. Un po' come noi. E, soprattutto, è un territorio in rete, perché lo scambio intermodale e tra gestori di diverse infrastrutture in Veneto è continuo, necessario, strategico.

**MoVe nasce con l'idea di raccontare il territorio, che non è qualcosa di statico, ma in costante movimento ed evoluzione.**

In questo numero zero raccontiamo una sfida che ci ha visto esordire 10 anni fa, il Passante di Mestre, un'infrastruttura che ha cambiato il modo di muoversi e viaggiare in Veneto. Una sfida in parte vinta e in parte da vincere, perché all'orizzonte ci sono prove fondamentali ed appassionanti che si chiamano Passante Verde, smart road e sicurezza. Dieci anni sono un bel traguardo ma non sono molti: ci sentiamo ancora giovani e con tanta passione da incanalare. Questo trimestrale racconterà lo sviluppo della nostra mission passo dopo passo, o meglio chilometro dopo chilometro. Un viaggio che si annuncia entusiasmante.



**Luisa Serato**

*Presidente Concessioni Autostradali Venete S.p.A.*



*Caminante no hay camino,  
se hace camino  
al andar.*

C

"Caminante no hay camino, se hace camino al andar".

Mi piace l'idea di aprire MoVe con le parole che il poeta spagnolo Antonio Machado dedica al viaggio, ai percorsi.

Il nostro ebbe inizio oltre 10 anni fa, quando nel 2008 venne costituita la Concessioni Autostradali Venete, con l'obiettivo di gestire il Passante di Mestre e le tratte autostradali precedentemente amministrate dalla Società delle Autostrade di Venezia e Padova: il tratto di autostrada compreso tra Padova Est e Venezia Ovest, la tangenziale di Mestre, il raccordo Marco Polo.

"Viaggiatore non c'è una strada, la strada la si costruisce percorrendola", ma con un progetto ed una chiara visione futura. Ed è così che Concessioni Autostradali Venete:

1. è tra i primi - e più produttivi - esempi di concessionaria autostradale costituita da un ente territoriale, Regione Veneto, ed Anas Spa;
2. è tra le principali se non l'unica Società "mista" a non prevedere alcuna redistribuzione degli utili tra i soci. Le risorse provenienti dalla gestione sono destinate ad ulteriori investimenti in infrastrutture nel Veneto;
3. è all'avanguardia negli investimenti tecnologici: il progetto e-ROADS, concordato con il Ministero delle Infrastrutture, è il primo esempio di applicazione di sistemi IT evoluti a servizio della sicurezza e del confort



\* Traduzione "Viaggiatore non c'è una strada, la strada si costruisce percorrendola"

1. Nell'anno 2018 abbiamo registrato un utile netto di 23,3 milioni di Euro da destinarsi interamente ad opere di infrastrutturazione viaria nella Regione Veneto, previo accordo con il Ministero delle Infrastrutture.
2. Investimenti di oltre 1,5 milioni di Euro per gli anni 2019/2020
3. "Baa1" nel 2019 con Outlook Stabile, a seguito del declassamento dell'Italia, ma sempre due notch sopra



# Viaggiatore non c'è una strada, la strada si costruisce percorrendola.

dell'utente autostradale;

4. è all'avanguardia nella valorizzazione dell'ambiente: ha realizzato 150 ettari di "Passante verde" per il miglior inserimento sostenibile dell'autostrada nel territorio circostante.

La solidità finanziaria della Società è stata inoltre certificata dal mercato finanziario con la collocazione del Project bond da 830 milioni di euro. Concessioni Autostradali Venete, in qualità di concessionario, ha ottenuto da Moody's un rating "A3", riconoscimento attribuito alle aziende più solide del sistema Italia.

Il buon andamento dei flussi viabilistici e l'oculata gestione hanno consentito un fatturato nel corso del 2018 di 162,9 milioni di euro, con un utile netto di 23,3 milioni; utile che sarà destinato ad opere di infrastrutturazione viaria nella Regione Veneto, previo accordo tra quest'ultima ed il Ministero delle Infrastrutture e trasporti.

Concessioni Autostradali Venete ha stretto collaborazione con prestigiose realtà universitarie, Università di Padova, Politecnico di Milano, Ca' Foscari tra le altre, per sviluppare nuove applicazioni in ambito C-ITS (Cooperative Intelligent Transportation Systems) e sistemi innovativi di monitoraggio e manutenzione del patrimonio infrastrutturale.

Nel nuovo piano finanziario, in corso di definizione con il Ministero delle Infrastrutture, sono stati inseriti investimenti per la realizzazione di sistemi finalizzati all'interazione strada - veicolo, alla guida assistita, prima, e, più avanti, alla guida autonoma, capisaldi del decreto ministeriale sulle smart roads che apre le porte al futuro della mobilità su strada; le smart roads o, meglio, le e-ROADS, come le definiamo noi di Concessioni Autostradali Venete, sono anche tecnologia per la mobilità sostenibile:

## 150he

**REALIZZATI DAL "PASSANTE  
VERDE" PER IL MIGLIOR  
INSERIMENTO SOSTENIBILE  
DELL'AUTOSTRADA NEL  
TERRITORIO CIRCOSTANTE**

...un  
potenziamento  
del Passante  
verde con  
l'estensione  
della fascia  
boscata  
lungo tutto lo  
sviluppo del  
Passante.



colonnine di ricarica per mezzi elettrici, sistemi di produzione di energia elettrica con fonti rinnovabili.

Nel nuovo piano di investimenti, che ammonta a circa 1.500 milioni di euro, sono stati inseriti progetti per migliorare la sicurezza ed il confort degli utenti, prevedendo l'ammodernamento dell'infrastruttura antecedente al Passante di Mestre.

Ulteriori investimenti sono previsti per opere di mitigazione ambientale: tra queste, un potenziamento del Passante verde con l'estensione della fascia boscata lungo tutto lo sviluppo del Passante e un percorso ciclopedonale parallelo all'autostrada. Altro importante capitolo è il miglioramento dell'accesso al sistema autostradale: la realizzazione del collegamento stradale a Porto Marghera dalla A57 rappresenta un elemento fortemente innovativo per la valorizzazione del territorio e per una vera integrazione modale del traffico commerciale.

Mettere al servizio del Territorio azioni e risorse con il diretto coinvolgimento delle istituzioni, dei propri Soci, Regione del Veneto e ANAS S.p.A., è il volano azionato dalle Concessioni Autostradali Venete per offrire all'utente un'offerta di mobilità più sicura e confortevole.

Buon viaggio, allora!

Dietro questo augurio, il nostro impegno, la nostra visione.

**Ugo Dibennardo**

*Amministratore Delegato Concessioni Autostradali Venete S.p.A.*

# PASSANTE DI MESTRE

TRA PRESENTE E FUTURO

La sfida della mobilità nel cuore del Veneto e dell'Europa

Più di 220 milioni di veicoli tolti dalla città. Con questo eloquente biglietto da visita il Passante di Mestre ha compiuto all'inizio di quest'anno i suoi primi 10 anni di vita: l'infrastruttura entrava in esercizio ufficialmente l'8 febbraio 2009, realizzando quel sistema che, da Dolo a Quarto d'Altino, ha permesso di bypassare il vecchio tratto urbano della A4, poi ridenominata A57-Tangenziale di Mestre.

I benefici dell'opera oggi sono sotto gli occhi di tutti:

praticamente azzerati gli incolonnamenti, pressoché quotidiani, lungo il vecchio tratto urbano della A4, dimezzati i tempi di percorrenza, migliorato di gran lunga anche l'aspetto ambientale attorno al nodo di Mestre, con oltre 220 milioni di veicoli "tolto" dal tratto autostradale urbano in 10 anni.

Le implicazioni, anche sociali, dell'opera sono evidenti: il Passante ha di fatto liberato il nodo di Mestre da un ingorgo pressoché quotidiano di mezzi, rendendo più



...affascinante progetto di Passante Verde, la nascita di un polmone verde diffuso lungo tutto il tracciato, primo esempio di autostrada green in Italia.

fluidò il traffico sulla Tangenziale e migliorando di gran lunga la vita dei residenti e di chi se ne serve ogni giorno per lavoro.

Inoltre la presenza contestuale di due percorsi alternativi l'uno all'altro (Passante e Tangenziale) ha permesso in questi anni di gestire meglio le emergenze create da turbative al traffico (incidenti soprattutto) ma anche di programmare meglio cantieri per lavori di manutenzione: all'occorrenza infatti è possibile chiudere un tratto autostradale, deviando il traffico sul percorso alternativo libero senza interrompere la direttrice e senza gravare sulla viabilità ordinaria.

Si tratta insomma di un'opera che ha permesso di risolvere non pochi problemi per uno dei nodi più delicati della viabilità autostradale in Italia e in Europa, una vera e propria cerniera all'interno del quinto corridoio intermodale nel punto di innesto tra l'itinerario europeo E70, che collega La

Coruña in Spagna con Trebisonda in Turchia, con l'itinerario E55 che unisce Helsingborg in Svezia con Kalamata in Grecia.

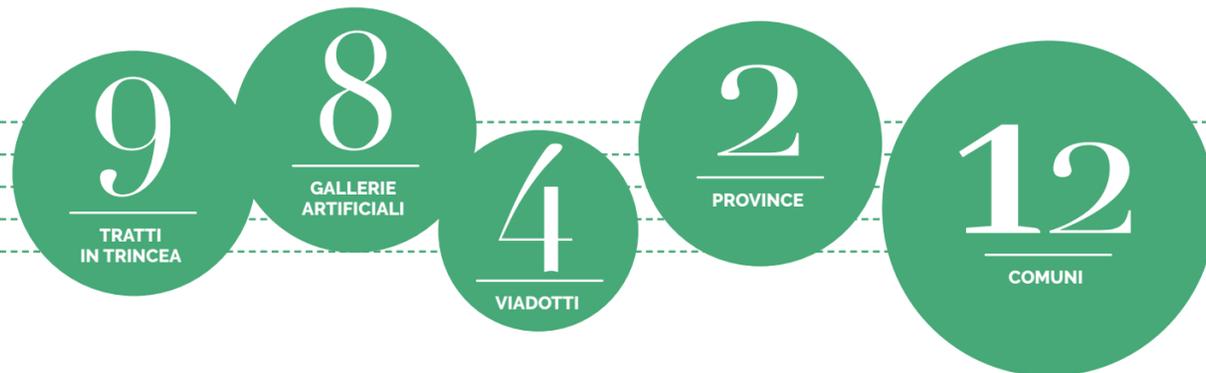
Allo stesso modo, il Passante rappresenta oggi la principale via di collegamento all'interno del triangolo Venezia-Padova-Treviso, all'interno del quale risulta più facile spostarsi, con tempi di percorrenza più che dimezzati rispetto al passato.

Per questi e altri motivi, non dimenticando la forma di finanziamento utilizzata (il Project bond), oggi il Passante di Mestre è considerato un modello per le infrastrutture in Italia. Certo, molto resta ancora da fare, a cominciare dal completamento delle opere di mitigazione, per cui Concessioni Autostradali Venete è impegnata nel complesso ma altrettanto affascinante progetto di Passante Verde, la nascita di un polmone verde diffuso lungo tutto il tracciato, primo esempio di autostrada green in Italia.

220 milioni

DI VEICOLI "TOLTI" DAL TRATTO AUTOSTRADALE URBANO IN 10 ANNI

# PARLIAMO DI NUMERI



Il Passante di Mestre si sviluppa attraverso 9 tratti in trincea, 8 gallerie artificiali e 4 viadotti, attraversando due province (Venezia e Treviso) e 12 comuni. È stato aperto al traffico l'8 febbraio 2009 e gestito fin dal primo giorno da CAV-Concessioni Autostradali Venete, S.p.A. costituita per legge circa un anno prima, il 1° marzo 2008, da Anas S.p.A. e Regione Veneto. Pochi giorni dopo l'entrata in esercizio, il 18 febbraio 2009, è diventato operativo il casello di Preganziol, il 14 luglio dello stesso anno ha aperto quello di Spinea, mentre quello di Martellago-Scorzè è stato aperto al traffico il 1° aprile 2015. Alle tre stazioni intermedie si aggiungono le due interconnessioni alle estremità con la A57-Tangenziale di Mestre e quella, aperta il 24 maggio 2009, con la A27.



# 25.821.204

TRANSITI DI VEICOLI DAL 2018

Nell'ultimo anno di esercizio, il 2018, il Passante di Mestre ha registrato 25.821.204 transiti di veicoli (18.380.564 leggeri, 7.440.640 pesanti), con una media di circa 71.000 veicoli al giorno, di cui più di 20.000 pesanti: si tratta di una mole di traffico consistente che, in assenza dell'opera, avrebbe gravato sul vecchio tratto urbano della A4 e quindi sul nodo di Mestre. Dal giorno dell'apertura al 31 dicembre scorso sono stati 220.196.815 i veicoli che hanno percorso il Passante nelle due carreggiate. Significativo, in questo decennio, è il beneficio apportato dalla nuova infrastruttura al territorio anche in termini di drenaggio del traffico dalla viabilità ordinaria. Lo scorso anno i movimenti di traffico totali attorno alle stazioni di Preganziol, Martellago-Scorzè e Spinea hanno segnato l'apice con 7.624.940 veicoli in entrata e uscita, contro i 5.697.447 registrati nel 2015, primo anno di contestuale apertura di tutti e tre i caselli del Passante.



# PROJECT BOND

IL PRIMO IN ITALIA

Passante di Mestre innovativo anche  
nella forma di finanziamento

2016

ANNO IN CUI NASCE PER  
PAGARE L'INFRASTRUTTURA  
IL PRIMO PROJECT BOND  
CON GARANZIA BEI

P

Passante di Mestre innovativo anche nella forma di finanziamento. Per pagare l'infrastruttura infatti, nell'aprile 2016, ha visto la luce il primo project bond con garanzia BEI: si tratta del bond del valore di 830 milioni di euro che consente a Concessioni Autostradali Venete-CAV S.p.A. di completare la restituzione ad Anas di quanto anticipato per la realizzazione del Passante e rimborsare anticipatamente il finanziamento erogato nel corso del 2013 da Cassa Depositi e Prestiti su provvista della Banca europea per gli Investimenti (BEI).

La via scelta dalla società per saldare il debito con Anas è dunque quella di un'emissione obbligazionaria destinata a grandi investitori qualificati, assistita

da una garanzia rilasciata da parte della BEI pari al 20% dell'importo dell'emissione. Si tratta della prima operazione finanziaria di questo tipo nel settore autostradale in Italia.

La scelta è stata confermata da un certosino studio comparativo realizzato da Deloitte per conto di Concessioni Autostradali Venete, che ha messo a confronto finanziamenti bancari e altri tipi di emissioni obbligazionarie di società paragonabili per importi e tipologia. Una strada individuata come la più conveniente grazie a un tasso fisso del 2,115%: per fare un esempio, un mutuo bancario classico, secondo lo studio, sarebbe costato almeno il doppio in termini di interessi e anche in termini di durata.



Altro primato dell'operazione è il rating conferito da Moody's al Project Bond pari a un A3, che ha visto Concessioni Autostradali Venete divenire la prima società in Italia a godere di un livello di rating così alto da parte dell'accreditata società statunitense di ricerche finanziarie. Successivamente, nel 2018, il rating societario ha subito una riduzione passando a "Baa1" con outlook stabile: va detto tuttavia che tale evento è avvenuto solo in conseguenza della revisione del rating del Paese Italia e non, quindi, per una specifica valutazione negativa sulla società.

Collaterale al Project Bond è il prestito subordinato di ANAS a favore di CAV, finalizzato al finanziamento dell'IVA sulle fatture emesse da ANAS verso la concessionaria per i costi di realizzazione del Passante. Si tratta di un finanziamento di importo pari a 136 milioni di euro, che è stato completamente estinto con un anno di anticipo rispetto al piano di rientro. Grazie infatti al buon andamento dei flussi di cassa è stato possibile erogare importi più consistenti rispetto a quanto inizialmente previsto.



...finanziamento di importo pari a 136 milioni di euro, che è stato completamente estinto con un anno di anticipo rispetto al piano di rientro.



# NASCE e-ROADS

CAV VERSO IL FUTURO

Tecnologia al servizio della sicurezza, della fluidità del traffico e dell'ambiente



...essere costantemente informati su ciò che accade lungo il percorso e viaggiare aumentando comfort e diminuendo le emissioni.

Un'autostrada che dialoga con i mezzi che la percorrono e permette agli utenti di interagire con essa, per viaggiare in sicurezza, essere costantemente informati su ciò che accade lungo il percorso e viaggiare aumentando comfort, efficientando i consumi e diminuendo le emissioni. Sembra un futuro lontano, ma a Nordest è già un progetto. Pronto, peraltro, a prendere vita a stretto giro, tanto da diventare già un marchio di fabbrica: e-Roads. Concessioni Autostradali Venete sarà infatti tra le prime società concessionarie autostradali attrezzate

ad accogliere, in perfetta sicurezza, mezzi a guida autonoma, passando per tutte le fasi intermedie che prevedono forme via via sempre più evolute di guida assistita e automatica. Il progetto e-Roads prevede l'ammodernamento dell'infrastruttura autostradale, che fin dal 2017 ha visto la società impegnata nella riqualificazione della rete di trasmissione dati in fibra ottica, con l'obiettivo di garantire la connessione degli impianti esterni con il Centro Operativo e tra le diverse strutture aziendali. Si tratta di un intervento che ha già permesso a Concessioni

Si tratta di tecnologie avanzate con ricadute benefiche sia in termini di sicurezza, ma anche di fluidità del traffico e di efficientamento energetico.

Autostradali Venete di disporre di una rete dati autonoma pronta ad accogliere le future implementazioni tecnologiche riguardanti le e-Roads.

Un percorso dunque già avviato e che ora attende la società al salto di qualità: Concessioni Autostradali Venete è già partner del progetto pilota "C-Roads Italy", coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che vede la partecipazione di concessionarie autostradali, società di trasporto, gestori di telefonia, università e società di comunicazione. Il progetto, per la sua validità e per le prospettive a cui è legato, è stato inserito nella lista dei progetti cofinanziati dalla

Commissione Europea nell'ambito del C-ITS (Cooperative Intelligent Transport System) il cui obiettivo principale è quello di verificare e dimostrare come i sistemi cooperativi V2V (Vehicle to Vehicle) e V2I (Vehicle to Infrastructure) possono avere un impatto positivo su sicurezza, fluidità del traffico, efficienza energetica.

Alcuni esempi prevedono di portare in breve tempo su Passante di Mestre e A57 tecnologie in grado di accogliere sistemi di guida autonoma evoluta, come il sistema Platooning, che permette a gruppi di veicoli di viaggiare in convoglio, in modo automatico e sicuro e a breve distanza l'uno dall'altro,

oppure attraverso la tecnologia Highway Chauffeur, che permette al veicolo di effettuare manovre in autostrada in modo completamente autonomo e sicuro.

Si tratta di tecnologie avanzate con ricadute benefiche sia in termini di sicurezza, con il drastico abbassamento dei rischi legati, per esempio, al traffico pesante, ai cambi di corsia, alle distanze di sicurezza, ma anche in termini di fluidità del traffico e di efficientamento energetico, con la possibilità di migliorare il consumo di combustibile e le emissioni in atmosfera.



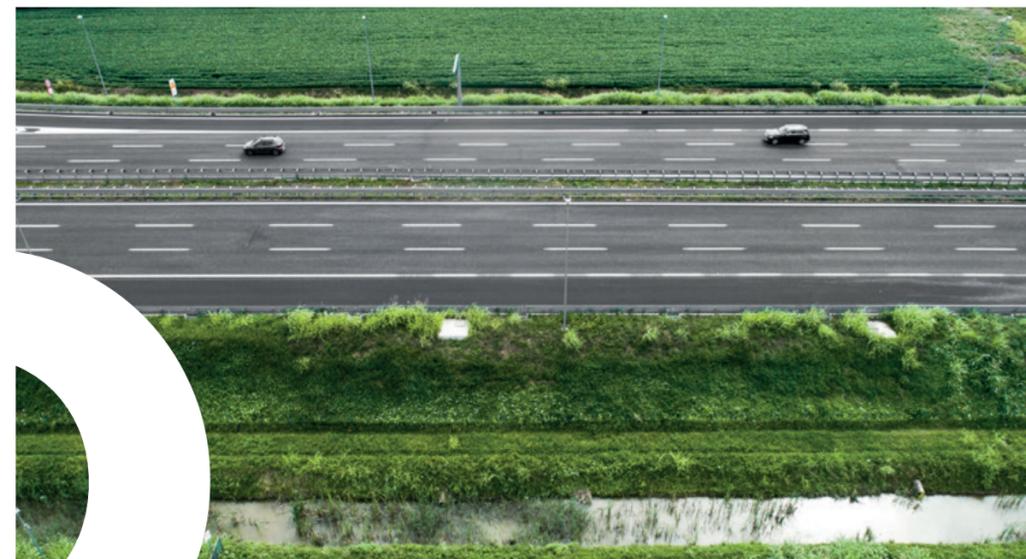
*Un'autostrada che dialoga con i mezzi che la percorrono e permette agli utenti di interagire con essa.*

# 2017

HA VISTO LA SOCIETÀ  
IMPEGNATA NELLA  
RIQUALIFICAZIONE DELLA  
RETE DI TRASMISSIONE DATI  
IN FIBRA OTTICA



KATIA SIGNORI E I DUBBI  
SUL PROGETTO INIZIALE:  
OGGI RISPARMIA SOLDI,  
STRESS E UN'ORA IN CODA



# INTERVISTA

A KATIA SIGNORI

Io, ricreduta sul Passante: oggi è tutta un'altra vita



Sempre e solo 15 minuti per andare a lavoro, la sensazione di non essere più ostaggio di un muro

di tir e soprattutto vantaggi evidenti, oltre che per le proprie tasche, anche in termini di salute e stress risparmiato. Il Passante di Mestre è anche questo e lo può raccontare bene chi a Mestre e dintorni ci vive e ha visto cambiare in meglio la propria vita.

Katia Signori abita a Mogliano Veneto ed è tra coloro che il Passante di Mestre, all'inizio, l'hanno osteggiato. E non solo a parole, visto che proprio in quegli anni ha ricoperto l'incarico di assessore all'ambiente del suo comune.

#### Cosa non la convinceva del progetto?

"Alcune questioni legate ad aspetti ambientali e territoriali dell'opera: dagli espropri alle aree agricole

da occupare, dagli impatti visivi ed acustici sui cittadini dei comuni limitrofi a Mestre, fino ai costi da sostenere per la revisione dell'assetto idrogeologico del reticolo idrografico".

#### Dieci anni dopo però, la realtà e le sensazioni sono ben diverse.

"Devo riconoscere che con il Passante di Mestre la mia vita e quella di molti miei concittadini è cambiata. Per lavoro percorro quotidianamente la Tangenziale di Mestre nel tratto Dese-Marcon-via Miranese: prima del Passante dovevo partire da casa entro le 7.15, perché altrimenti non sarei arrivata in tempo in ufficio. E questo tutti i giorni. Ricordo ancora le

code chilometriche che ogni giorno si formavano in tangenziale e le file interminabili di camion sulla prima corsia che impedivano alle auto di uscire. Non parliamo poi di quando c'erano incidenti".

#### Come ha cercato di sopravvivere?

"Ci si doveva ingegnare ogni giorno, ma di fatto quando partivi da casa non sapevi mai cosa potevi trovare un chilometro dopo. Spesso prendevo strade alternative, via Cà Solaro all'andata, per Zelarino e Peseggia al ritorno, ma comunque arrivavo in ufficio in ritardo, era sistematico. Adesso posso partire da casa a qualsiasi ora, questa mattina per esempio l'ho fatto alle 8.15".

**Un'ora dopo rispetto a 10 anni fa.**

"A volte anche di più, senza contare il denaro in carburante risparmiato dal febbraio 2009 ad oggi. Quello che conta comunque è che ora sono sicura di arrivare in ufficio in orario. La mia vita è molto cambiata: non ho più l'angoscia di uscire di casa e trovarmi imbottigliata nel traffico. Una volta, nel 1999, a causa delle solite code ho persino tamponato un'auto in tangenziale: non immagina gli effetti sul traffico di quel piccolo, banale incidente. Mi sono sentita in colpa anche per aver praticamente mandato in tilt la viabilità, condannando altri poveri automobilisti a lunghe code".

**Minor traffico in Tangenziale è un beneficio anche per chi l'auto non la usa tutti i giorni.**

"Io stessa abitando vicino alla Tangenziale ne ho tratto beneficio anche in termini ambientali: oggi è raro vedere code di mezzi pesanti fermi con il motore acceso ad inquinare l'aria. Prima stavo male al solo pensiero di affrontare quotidianamente quel budello perennemente intasato per andare al lavoro, ma era una via obbligata. Sicuramente il livello di stress, da quel punto di vista, è calato di molto".



“Sempre e solo 15 minuti per andare a lavoro, la sensazione di non essere più ostaggio di un muro di tir”

*Minor traffico in Tangenziale è un beneficio anche per chi l'auto non la usa tutti i giorni.*



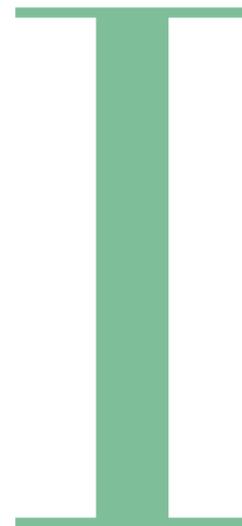
# LA NUOVA STRADA ANAS

TRA MANUTENZIONE E INNOVAZIONE

Intervista all'AD Massimo Simonini:  
dal Passante di Mestre al Piano Cortina

32,8  
miliardi

SARÀ L'INVESTIMENTO  
COMPLESSIVO DEL PIANO  
ANAS TRA IL 2016 E IL 2020



Investimenti, manutenzione della rete, progetti per il Veneto e nel campo strategico dell'innovazione. Abbiamo incontrato l'amministratore delegato di Anas-Gruppo FS italiane ingegner Massimo Simonini per scoprire le principali novità dell'azienda che nel nostro Paese gestisce oggi circa 30 mila chilometri di strade e autostrade e che con la Regione Veneto è azionista al 50% di Concessioni Autostradali Venete S.p.a.

**Ingegnere, il Cipe ha approvato la rimodulazione del contratto di programma 2016-2020. Quali sono le principali novità?**

«Un aumento degli investimenti che passano da 23,4 miliardi a un totale di 29,9 miliardi così suddivisi: 15,9 miliardi, più 44% rispetto a prima, pari al 53% del complessivo, per la manutenzione programmata, adeguamento e messa in sicurezza e 14 miliardi, pari al 47%, destinati a nuove opere e completamenti di itinerari. Considerando l'ulteriore programmazione per 2,9 miliardi prevista nella Legge di bilancio 2019, il Piano investimenti Anas 2016-2020 raggiunge i complessivi 32,8 miliardi. Tenuto poi conto della produzione residua al 31 dicembre 2018 relativa agli interventi in fase di attivazione ed in corso di esecuzione riguardanti programmazioni antecedenti per circa 3,2 miliardi, il volume complessivo degli investimenti è di 36 miliardi».

**Si tratta di una grande iniezione di risorse che vi ha portato ad aumentare significativamente gli investimenti in manutenzione.**

«È uno dei cambiamenti principali della strategia di Anas: un salto culturale legato al superamento della logica dell'intervento episodico o emergenziale in favore di azioni che prevengano le criticità, innalzando gli standard di sicurezza, il comfort di guida e la funzionalità della rete. Questa strategia è possibile grazie a due importanti cambiamenti: il piano di investimenti da annuale a pluriennale e la reingegnerizzazione e informatizzazione del processo di sorveglianza e monitoraggio della rete. La scala pluriennale consente di programmare nel tempo e la conoscenza dell'infrastruttura e del territorio circostante, con le sue evoluzioni di assetto idrogeologico, consentono di attuare un efficace processo di pianificazione degli interventi».



#### **In cosa consiste il processo di sorveglianza delle opere?**

«Oggi Anas si avvale di un puntuale sistema di monitoraggio informatizzato. Tutte le opere d'arte come ponti, viadotti e cavalcavia sono sottoposte a ispezioni periodiche trimestrali da parte del personale di esercizio sul territorio. Inoltre con l'utilizzo del modello di Road Asset Management (RAM), abbiamo ottimizzato il sistema di gestione e sorveglianza per soddisfare le esigenze di gestione e manutenzione del patrimonio infrastrutturale stradale. Abbiamo così sviluppato un piano di monitoraggio elettronico di ponti e viadotti, articolato in più livelli di controllo».

#### **Più manutenzione significa più sicurezza.**

«Esatto. E per garantire un alto livello di sicurezza stradale lavoriamo contemporaneamente su più fronti: la manutenzione programmata delle opere viarie, come appena detto, con l'obiettivo di prevenire le criticità e aumentare il comfort, la sicurezza e funzionalità della rete, la selezione degli interventi, basti pensare che il 50% degli investimenti è previsto sulle strade a maggior tasso di incidentalità. Poi l'utilizzo delle nuove tecnologie, come i piani Smart Road e Smart Mobility per rendere le strade più sicure, più smart e più green e la diffusione della cultura della sicurezza stradale attraverso diverse campagne di comunicazione. Sempre sul fronte della sicurezza stradale, abbiamo progettato e validato, con crash test, una gamma completa di barriere di sicurezza stradali di tipo continuo ideate per tutelare e proteggere tutti gli utenti, soprattutto quelli più vulnerabili, perché meno protetti, come i motociclisti».

#### **Accennava al progetto Smart Road: ci spieghi meglio.**

«Con grande anticipo in Europa, il progetto Smart Road ha l'obiettivo di migliorare la rete stradale attraverso una graduale trasformazione digitale, renderla idonea a dialogare con i veicoli connessi di nuova generazione, anche nell'ottica dell'utilizzo dei più avanzati livelli di assistenza automatica alla guida, per migliorare e snellire il traffico e ridurre l'incidentalità. Una delle prime smart road sarà proprio la statale 51 Alemagna qui in Veneto».

**Il Passante di Mestre rappresenta una sfida vinta e lo dimostrano ogni giorno i dati sui flussi di traffico.**

#### **Quali sono i principali interventi previsti in Veneto?**

«Anas è fortemente radicata nel territorio veneto, con 730 chilometri di strade in gestione e investimenti per circa 920 milioni di euro, di cui 340 milioni per la progettazione e realizzazione di nuove opere e 580 milioni per interventi di manutenzione programmata. Inoltre, grazie al know-how nella sorveglianza e analisi dei dati, in sinergia con gli Enti locali e in particolare con la Provincia di Treviso, Anas ha anche avviato la campagna di indagine sulla struttura del ponte di Vidor sulla strada provinciale 2 Erizzo, che sarà utile a determinare gli interventi necessari per il risanamento dell'infrastruttura storica».

#### **Anas ha riaperto al traffico lo storico Ponte della Priula. È stato un lavoro complesso?**

«È un ponte con una forte valenza storica e architettonica che rappresenta un nodo viario fondamentale per la viabilità della regione. È stato necessario un intervento molto specialistico perché abbiamo dovuto sia realizzare il restauro conservativo di un'opera monumentale, intervenendo per preservare l'aspetto storico e simbolico che il ponte ha per il territorio, sia provvedere a un ripristino statico complessivo dell'opera. Gli interventi di restauro conservativo e di consolidamento sono iniziati a maggio 2018 e sono terminati a giugno 2019. L'investimento è stato di circa 10 milioni di euro, di cui 1,7 milioni per realizzare la viabilità alternativa».

#### **Il Passante di Mestre ha da poco compiuto 10 anni. Anas ha avuto un ruolo decisivo nella sua realizzazione. A fronte di un investimento così significativo, oggi qual è il bilancio?**

«Il Passante di Mestre rappresenta una sfida vinta e lo dimostrano ogni giorno i dati sui flussi di traffico: in dieci anni il tratto autostradale urbano è stato percorso da oltre 220 milioni di veicoli in meno. Il Passante ha risolto il grave problema dell'imbuto di Mestre, dove ogni giorno confluivano almeno 130 mila veicoli. L'apertura di questo tratto autostradale ha permesso all'area del Nord-Est di migliorare sensibilmente i suoi tempi di percorrenza bypassando il vecchio tratto urbano della

**730 km**

**ANAS È FORTEMENTE RADICATA NEL TERRITORIO VENETO, CON 730 KM DI STRADE IN GESTIONE E INVESTIMENTI PER CIRCA 920 MILIONI DI EURO**



A4 e producendo effetti positivi a beneficio di tutto il territorio. Sono stati abbattuti gli incolonnamenti quotidiani, dimezzati i tempi di percorrenza, migliorati i fattori ambientali attorno al nodo di Mestre, in primo luogo l'inquinamento acustico e dell'aria. Un'opera strategica, realizzata in tempi record, grazie all'eccellente lavoro di sinergia tra Ministero delle Infrastrutture, Anas, Regione Veneto ed enti locali. Insomma, un modello di eccellenza al servizio del territorio, testimoniato anche dal grande successo sui mercati finanziari del Project bond emesso per rimborsare l'investimento di Anas».

**Restiamo in Veneto. A che punto è l'attuazione del Piano Cortina?**

«Anas si sta occupando della realizzazione del Piano di potenziamento della viabilità in vista dei Mondiali di Sci Cortina 2021. Entro la fine del 2020 saranno completati i previsti 38 interventi di adeguamento e messa in sicurezza della statale 51 Alemagna. Il Piano di investimenti per l'accessibilità a Cortina d'Ampezzo è interamente finanziato dal Contratto di programma Anas - Ministero delle Infrastrutture 2016-2020 per 142 milioni di euro e dalla Legge di Stabilità 2017 che ha autorizzato una spesa complessiva di 100 milioni di euro (20 milioni l'anno dal 2017 al 2021). L'investimento complessivo ammonta a 242 milioni di euro: 172 destinati alla strada statale 51 Alemagna e 70 milioni di euro per la strada statale 52 Carnica. Gli automobilisti in viaggio per Cortina avranno una strada rinnovata, più sicura e tecnologica».



Anas si sta occupando della realizzazione del Piano di potenziamento della viabilità in vista dei Mondiali di Sci Cortina 2021.



*Più manutenzione significa, più sicurezza.*



*Garantiamo una mobilità più libera  
e un miglior accesso al servizio del trasporto pubblico.*

# GESTIRE

## LA SICUREZZA

### Le nuove responsabilità degli Enti proprietari e dei Concessionari di strade e di autostrada

Il nostro Paese, da qualche tempo è affetto da "riformite", una "patologia" i cui segni sono l'annunciare continuamente riforme che non vedono mai la luce e di trascurare quelle realizzate solo perché imposte dal contesto internazionale e neanche "avvertite".

Appartiene a questa seconda sintomatologia l'obbligo di gestire la sicurezza, introdotto dalla Direttiva dell'Unione Europea 96/2008, recepita con il Decreto Legislativo 35 del 2011, che ha aperto la strada ai sistemi di trasporto intelligenti e, quindi, alle smart road e ai veicoli connessi, di cui tanto si parla.

Questa fonte normativa, seppur formalmente recepita nell'ambito interno, è passata del tutto inosservata, mentre in realtà costituisce una novità relevantissima rispetto al quadro normativo preesistente, che delineava

poteri, compiti e responsabilità degli Enti proprietari e dei Concessionari di strade e di autostrada.

Sarebbe stato sufficiente leggere con attenzione che cosa significa gestire la sicurezza per rendersi conto che essa richiede, agli Enti proprietari e ai Concessionari di strade e di autostrade, adempimenti e responsabilità molto più ampi e diversi da quelle elencati all'articolo 14 del Codice della strada, che parla di manutenzione, pulizia, controllo tecnico di efficienza e apposizione della segnaletica stradale. Già nel preambolo del decreto del MIT del 2 maggio 2012, con il quale sono state adottate le linee guida per la gestione della sicurezza, si rileva la portata enorme della legislazione introdotta e la necessità di operare con un approccio culturale nuovo, in grado di coniugare le culture consolidate, con l'apertura al nuovo che avanza

**Gestire la sicurezza significa aprirsi a scenari nuovi e diversi dal riparare le buche, rimuovere materiali dispersi sulla carreggiata ed eliminare ogni altra "insidia o trabocchetto".**



**La tecnologia è una risorsa, che va gestita dall'uomo, dalla sua intelligenza e dalla sua esperienza.**

impetuosamente e che ha nelle tecnologie il punto di forza.

Gestire la sicurezza significa aprirsi a scenari nuovi e diversi dal riparare le buche, rimuovere materiali dispersi sulla carreggiata ed eliminare ogni altra "insidia o trabocchetto" che, secondo la giurisprudenza, configurano la responsabilità dell'ente proprietario e del concessionario. Scenari che in alcune aree sono anche delineati e significativi delle novità intervenute, come:

- l'obbligo di monitoraggio costante;
- la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti;
- la priorità degli interventi correlata alle criticità rilevate.

Questa nuova realtà va affrontata con la mente aperta al cambiamento e con la consapevolezza che i patrimoni di conoscenze e procedure, accumulati negli anni, non dovranno essere stravolti, né dimenticati, ma solo rivisitati nei contenuti concreti. Così, le professionalità di chi opera sulla strada, per tutelarla e per garantire alla stessa legalità e sicurezza, si

arricchirà di nuovi contenuti e di nuove metodologie operative, ove la disponibilità di tecnologie sempre più sofisticate sarà una risorsa importante, non un idolo, al quale affidarsi ciecamente. Quest'affidarsi alla tecnologia, riponendo in essa visioni miracolistiche, seppure diffusa, non è razionale, ma fideistica, fino a identificare nell'intelligenza artificiale che la governa una nuova religione che, se non contrastata con la ragione, porterà l'uomo a perdere il senso della sua dimensione e a smarrire definitivamente la strada del proprio futuro.

Solo la consapevolezza che la tecnologia è una risorsa, che va gestita dall'uomo, dalla sua intelligenza e dalla sua esperienza, porterà, ora che le nuove frontiere della circolazione stradale sono chiaramente delineate, ad avvertire il bisogno urgente di mettere mano alle regole, compreso quelli che definiranno le modalità di gestione delle Strade Intelligenti e dei Veicoli Connessi.



---

# SICUREZZA SUL LAVORO

## E PROGETTI INNOVATIVI

---

Concessioni Autostradali Venete all'avanguardia su manutenzione invernale, soccorso meccanico e gestione dei veicoli contromano

Alla luce delle modifiche legislative intervenute e di eventi che hanno evidenziato criticità gestionali, la Direzione di Esercizio di Concessioni Autostradali Venete ha avviato da qualche anno una rivisitazione delle procedure operative.

L'obiettivo è verificarne l'aderenza alle leggi, in particolare

quella sulla sicurezza nel lavoro. In questo quadro sono emerse novità importanti, come la rilevazione di criticità che si perpetuavano da tempo e che non venivano affrontate perché condivise e praticate da tutte le società concessionarie.

Ecco le principali novità introdotte.



---

### Interventi di manutenzione invernale

---

L'utilizzo di veicoli spargisale e sgombraneve era realizzato secondo procedure consolidate e uniformi tra tutte le società concessionarie, nonostante chiari disallineamenti rispetto alle normative di sicurezza stradale e sul lavoro. Preso atto di questa realtà sono stati realizzati due modelli di segnalamento, presentati per l'approvazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, preso atto della loro validità, ne ha autorizzato l'utilizzo, garantendo così la perfetta legalità, sicurezza e tutela da responsabilità di ogni ordine. In particolare, il modello dei veicoli spargisale prevede che, poiché le macchine spargitrici operano in presenza di traffico, gli utenti debbano essere correttamente informati attraverso i pannelli a messaggio variabile della loro presenza, affinché tengano condotte di guida adeguate e rispettose delle prescrizioni imposte. Il Codice della strada fissa in 20 metri la distanza minima di sicurezza e il divieto di sorpasso delle macchine operatrici. Per quanto riguarda la presenza di macchine sgombraneve, seguite da quelle spargitrici, il tutto è inserito in un contesto di cantiere mobile. Gli schemi di segnalamento, ufficialmente riconosciuti su proposta di CAV, vengono ora richiesti anche da altre società concessionarie limitrofe.

01





## Servizio di soccorso meccanico stradale in corsia di emergenza

Nel 2016 è emerso che il servizio di soccorso stradale doveva osservare interamente la legislazione della sicurezza sul lavoro e quindi operare secondo le procedure stabilite dal decreto interministeriale 4 marzo 2013. A seguito di questo, sono state date nuove disposizioni alle società autorizzate, che prevedono che l'operatore incaricato del soccorso è tenuto ad attendere l'intervento degli Ausiliari della Viabilità o della Polizia Stradale per la necessaria presegnalazione prima di intraprendere qualsiasi attività di recupero sulla corsia di emergenza. Successivamente, al fine di consentire agli operatori di effettuare il soccorso autonomamente senza attendere ulteriori ausili, la Direzione di Esercizio ha realizzato uno schema di segnalamento sperimentale, per segnalare la presenza sulla corsia di un'attività di recupero stradale: in questo modo vengono tutelati contemporaneamente la sicurezza degli operatori, la sicurezza stradale e quella degli occupanti dei veicoli di soccorso. La Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del MIT ha approvato lo schema, riscontrandone la perfetta aderenza alla legge e l'utilità funzionale. Il percorso sperimentale dell'utilizzo partirà a breve.



## Gestione eventi di veicoli contromano

La presenza di un veicolo che imbocca l'autostrada contromano sulla rete di competenza è un evento che si ripete con frequenza sempre più allarmante. Ad ogni evento di circolazione contromano sorge il problema di quale segnalamento dare all'utenza e come gestire operativamente l'intervento. In assenza di una letteratura di riferimento, la Direzione di Esercizio di CAV ha provveduto ad elaborare un modello di gestione di questo tipo di criticità e a sottoporlo, per l'approvazione, alla Direzione Generale per la Sicurezza stradale del MIT, che ne ha rilevato la validità sotto ogni punto di vista, autorizzandone ufficialmente l'utilizzo. Il modello approvato è in grado di attivare comunicazioni all'utenza rapide, chiare e significative dell'evento, attivare nel minor tempo possibile interventi rapidi, efficaci e sicuri sul traffico per prevenire possibili collisioni tra i veicoli che procedono regolarmente nella carreggiata e il veicolo contromano. Consente inoltre di eliminare la criticità, portando fuori dalle corsie di scorrimento il veicolo che circola contromano. Questa procedura di segnalamento, per la prima volta autorizzata dal MIT, costituisce una fonte autorevolissima di intervento e tutela da responsabilità di ogni ordine, compreso quella degli operatori interessati.

*Attivare nel minor tempo possibile interventi rapidi, efficaci e sicuri...*



La Direzione di CAV aveva già percorso una parte rilevante dell'itinerario prescritto dal MIT in ordine a un nuovo modello di gestione dei Transiti Eccezionali.



## Veicoli e trasporti eccezionali

La Direzione di Esercizio ha da tempo avviato una riflessione sulle procedure di autorizzazione ex articolo 10 del Codice della Strada, quando il MIT, dopo i tragici eventi del crollo del ponte di Lecco, ha adottato la direttiva 293 del 15 giugno 2017 in cui si ribadiva l'assoluta necessità di rivedere l'istruttoria che porta al rilascio dell'autorizzazione, le prescrizioni di sicurezza, il monitoraggio delle opere ed i controlli. La Direzione di CAV aveva già percorso una parte rilevante dell'itinerario prescritto dal MIT in ordine a un nuovo modello di gestione dei Transiti Eccezionali. A questa finalità si è giunti dopo la riscrittura totale dei documenti autorizzativi, distinti ora in cinque tipologie relative ad altrettante autorizzazioni (singole, multiple, periodiche, mezzi d'opera e macchine operatrici). Il modello realizzato ha avuto il consenso unanime del gruppo di lavoro istituito allo scopo, ove sono presenti anche le altre società concessionarie e la stessa ANAS, che ne hanno rilevato la perfetta aderenza al nuovo quadro legislativo, la corrispondenza agli oneri formali di un vero e proprio atto amministrativo, la chiarezza nel determinare le prescrizioni di sicurezza e la possibilità di controlli effettivi ed efficaci.



# 04



# ESODO ESTIVO

## E PASSANTE

Soluzione strategica in caso di blocco

Un by-pass per l'esodo estivo e per tutte quelle situazioni che possono creare turbative al traffico sulle tratte gestite da Concessioni Autostradali Venete. Il Passante di Mestre è anche questo: non solo una soluzione agli incolonnamenti quotidiani che nei caldi pomeriggi estivi caratterizzavano fino al 2009 il vecchio tratto urbano della A4, ma anche in caso di emergenza, per evitare il blocco dell'autostrada e l'uscita obbligatoria sulla viabilità ordinaria. Per certi versi unico nel panorama delle concessionarie autostradali, il piano di cui Concessioni Autostradali Venete si è dotata è determinato dalla collocazione

strategica delle tratte gestite nel sistema di mobilità del Nord-Est, cerniera di collegamento tra gli assi autostradali A4, A13, A27, A28 e tra le città di Padova, Venezia e Treviso. La singolarità di gestire due percorsi alternativi tra loro, come il Passante e la Tangenziale di Mestre, consente infatti alla società, in presenza di eventi che creano turbativa al traffico, di dirottare gli utenti sul percorso autostradale alternativo libero, evitando problematiche deviazioni sulla viabilità ordinaria. Inoltre Concessioni Autostradali Venete, se necessario, è tenuta ad effettuare direttamente su proprie competenze interventi di deviazione del traffico a

Un by-pass per l'esodo estivo e per tutte quelle situazioni che possono creare turbative al traffico sulle tratte gestite da Concessioni Autostradali Venete.

seguito di eventi che si verificano sulle tratte autostradali delle concessionarie confinanti. Tra i punti chiave del Piano straordinario varato d'estate in caso di code o incidenti, va sottolineata la stretta collaborazione con la Polizia Stradale e un efficace coordinamento con le concessionarie confinanti nella gestione dell'informazione all'utenza, nella presegnalazione

di code e nella predisposizione di interventi di deviazione del traffico su percorsi autostradali alternativi, ultimamente anche grazie al progetto "Infoviaggiando", una app che fornisce a portata di smartphone informazioni costanti su traffico, incidenti, lavori e chiusure lungo i tratti autostradali del Nordest, da Brescia a Trieste.



# PIANO DEI TRASPORTI

## E INFRASTRUTTURE HI-TECH

### Intervista all'Assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Elisa De Berti

Dal Passante di Mestre alla grande sfida tecnologica della mobilità in Veneto, attraverso un nuovo Piano Regionale dei Trasporti votato alla sostenibilità alla competitività. Abbiamo intervistato Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti della Regione del Veneto, che insieme ad ANAS-Gruppo FS italiane è azionista al 50% di Concessioni Autostradali Venete S.p.a.

**Assessore, quali benefici possono portare al Veneto e al territorio le grandi infrastrutture, come il Passante di Mestre?**

Il tema delle grandi infrastrutture è centrale nell'ambito dello sviluppo di un territorio inserito in un contesto di mercato internazionale come il Veneto.

La realizzazione del Passante di Mestre, aperto al traffico ormai dieci anni fa, è stato un esempio per tutti: senza un'attenta pianificazione, che ha portato alla realizzazione di questa grande opera, si sarebbe certamente messo in ginocchio, non solo il nodo Mestre, ma l'intero corridoio Mediterraneo, che attraversa il Veneto da Ovest

ad Est. Una visione intelligente ed una gestione attenta, poi, hanno consentito sia di realizzare l'infrastruttura in tempi rapidi che di pensare ad un assetto societario pubblico, che ha già permesso, in breve tempo, di ripagare i debiti contratti per la realizzazione dell'opera e che permette, oggi, di programmare utili derivanti dai pedaggi, per realizzare infrastrutture nel territorio veneto.

Attenti a questi scenari, in continua evoluzione, abbiamo deciso quest'anno di dotarci di un nuovo Piano Regionale dei Trasporti che intende essere lo strumento primario di una politica dei trasporti ampia, che superi i meri confini regionali, che risponda alla vocazione dell'economia veneta fortemente orientata alle relazioni internazionali, caratterizzata da una forte predisposizione turistica ed imprenditoriale, dalle importazioni delle materie prime e dei semilavorati e dall'esportazione dei prodotti finiti.

Se l'obiettivo è quindi completare il disegno infrastrutturale di connessione con le principali capitali europee e i relativi mercati di riferimento e favorire le relazioni tra la Regione e le diverse parti del Paese, uno degli strumenti necessari a raggiungerlo è certamente la realizzazione e l'adeguamento delle grandi infrastrutture. Ricordo che la più grande infrastruttura stradale in corso di realizzazione in Italia, a cura della Regione Veneto, è la Pedemontana Veneta (con i suoi 94 km di lunghezza, quasi 3 volte il Passante di Mestre), di prevista apertura al traffico il prossimo anno e sarà certamente una rivoluzione per il modo di vivere e per le aziende del territorio attraversato, venete e non solo.

Va evidenziato che in questo contesto il tema dell'ambiente è cruciale. Le relazioni commerciali del Veneto con il resto del mondo, l'Europa e l'Italia devono avvenire



con maggiore rispetto dell'ambiente anche attraverso un sostanziale riequilibrio fra la gomma ed il ferro, consentendo in tal modo al Veneto di proseguire sul percorso di crescita economica, eliminando le criticità strutturali e riducendo gli impatti ambientali.

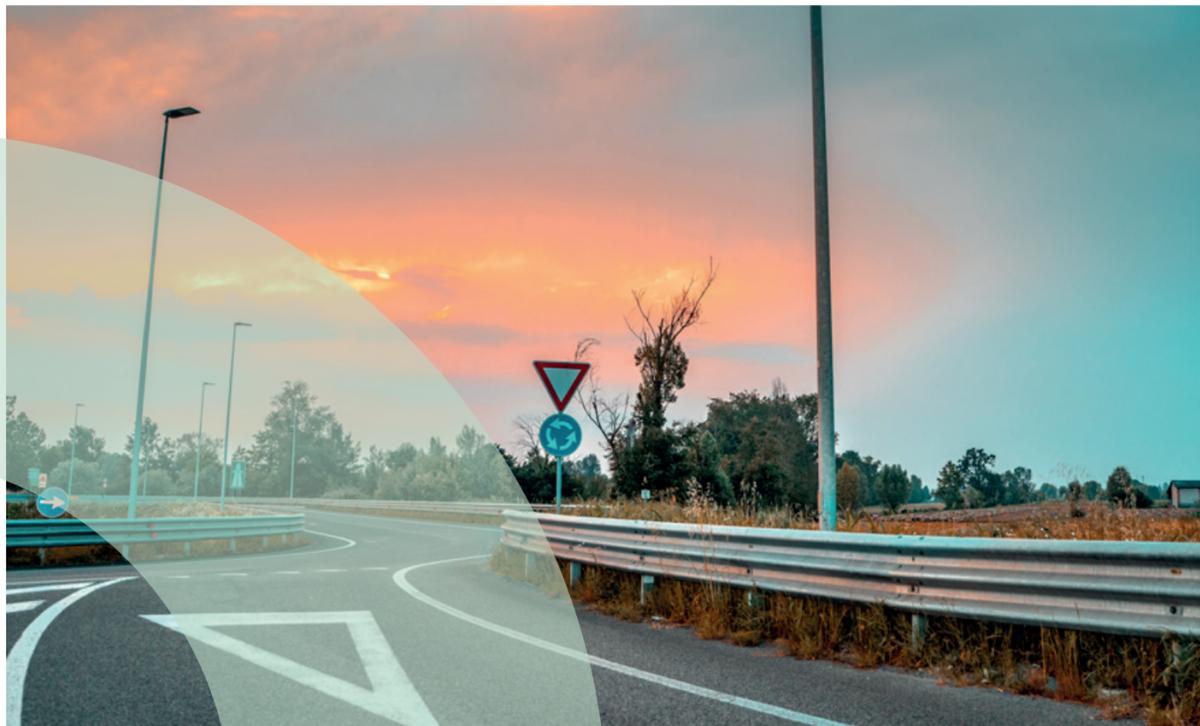
Queste sono le nuove sfide, e le grandi infrastrutture, realizzate nel rispetto dei migliori standard di sostenibilità, sono l'impalcatura di questo modello di trasporto.

**Che vocazione può avere dunque quest'area, un tempo porta del mondo occidentale a est, dal punto di vista della rete di trasporto?**

Il Veneto, negli ultimi dieci anni, è la Regione che, nonostante la crisi economica, è cresciuta di più: in questi due lustri il Pil italiano ha segnato un +2%, mentre quello Veneto ha raggiunto un +6%, grazie soprattutto all'import-export ed al turismo. Questa crescita ha certamente generato, in determinati casi, alcune criticità, ma va anche considerato che senza modifiche sostanziali nella rete dei trasporti è aumentato il volume dei traffici. Il Veneto si presenta oggi non più solo come "porta del mondo occidentale a est", in quanto prima regione italiana nel mercato del turismo, ma come luogo produttivo a 360 gradi, profondamente orientato verso i mercati interni, Europei ed extra-europei, sia occidentali che orientali.

La sfida, oggi, è quella di trasformare l'insieme dei trasporti, della mobilità e della logistica del Veneto in un sistema sostenibile, senza penalizzare la crescita economica, agendo sulle due parole chiave che danno il titolo al nostro nuovo Piano Regionale: sostenibilità e competitività. Uno dei nostri obiettivi è quello di concorrere ad un incremento della produttività regionale tramite il miglioramento delle connessioni sia interne che esterne, elementi vitali per una regione a vocazione manifatturiera orientata all'export com'è quella del Veneto.

Una visione intelligente ed una gestione attenta, poi, hanno consentito sia di realizzare l'infrastruttura in tempi rapidi che di pensare ad un assetto societario pubblico.



**Posto dunque che le grandi reti di trasporto sono strategiche per una regione dinamica e produttiva come la nostra e costituiscono tra l'altro una delle materie del progetto di autonomia in discussione, come verranno sviluppate nel prossimo futuro?**

Il tema dell'Autonomia sul quale, ricordo, si sono espressi 2 milioni 380 mila veneti, che hanno votato sì in occasione di un referendum ufficiale con tanto di quorum, affronta ovviamente anche il tema cruciale delle infrastrutture. Con buon senso e nei limiti costituzionali.

Noi vogliamo l'autonomia per cercare di semplificare la vita di tutti, rendendo chiaro e semplice individuare "chi fa che cosa", superando la sovrapposizione di compiti e funzioni che oscurano le responsabilità, dilatano i tempi e fanno esplodere i costi. Questo lo vediamo anche nell'ambito delle infrastrutture, dove le responsabilità diffuse vedono per interventi programmati oggi la posa della prima pietra fra dieci anni ed la loro ultimazione chissà quando. Gli esempi sono quotidianamente sotto gli occhi di tutti e il confronto con quanto avviene in altri paesi è spesso impietoso. Uno degli obiettivi dell'autonomia è portare, anche per le infrastrutture, il processo decisionale e le conseguenti responsabilità il più vicino possibile al cittadino, in un sistema che consenta la realizzazione di quanto necessario con l'adeguata efficienza.

**Assessore, ci spieghi dunque: come è organizzato il nuovo Piano Regionale dei Trasporti? Vi sono progetti più rappresentativi di altri?**

Il nuovo Piano dei Trasporti rappresenta lo strumento necessario per adeguare il nostro sistema di infrastrutture alle profonde trasformazioni intervenute negli ultimi 30 anni, tenuto conto che il vigente Piano è del 1990. E' stato volutamente concepito non tanto come un elenco degli interventi, ma come documento programmatico che tratta il tema dei trasporti nella sua globalità e non solo come infrastrutture; un Piano-Processo in continuo adeguamento ed aggiornamento, al fine di cogliere in tempo utile le trasformazioni geopolitiche, economiche, ecologiche e regolatorie, che interessano scelte riguardanti il sistema della mobilità del Veneto. Propone, quindi, interventi di diversa natura per affrontare le nuove sfide della mobilità sostenibile e si propone come un processo decisionale che riguarda infrastrutture, norme, incentivi e politiche dei trasporti. Le proposte in esso contenute fanno riferimento, pertanto, non solo alle scelte infrastrutturali necessarie ma anche ad un





insieme di politiche della mobilità, di proposte sullo sviluppo del territorio veneto, di strumenti di regolazione dei mercati e di incentivi per le aziende di trasporto e logistica, di norme sulla pianificazione e sulla organizzazione della Regione.

In tale contesto pertanto non si è volutamente proceduto in una elencazione di interventi infrastrutturali, suddiviso per priorità, ma sono stati definiti 8 obiettivi da raggiungere al 2030, che si declinano in 8 strategie, a loro volta riconducibili a 37 azioni ed altrettanti progetti. Queste azioni e progetti potranno essere:

- Invarianti: azioni e programmi già approvati, o comunque in avanzato grado decisionale, coerenti con le strategie del PRT (ad esempio infrastrutture in corso di realizzazione o già finanziate in tutto o in parte);
- Project review: progetti che appartengono alla precedente programmazione regionale e/o nazionale che non sono state avviate o finanziate e che vanno riviste rispetto alle mutate condizioni territoriali, economiche e tecnologiche, nonché rispetto ai livelli di priorità, agli obiettivi e alle strategie del Piano;
- Fabbisogni: azioni che rispondono ad esigenze e strategie del Piano, ma per le quali non esiste una progettualità matura che consenta di definirne la fattibilità tecnico-economica, i relativi costi, i benefici e i livelli di priorità. Per queste azioni si propone di redigere i Progetti di fattibilità tecnica ed economica ex art. 23 del D. Lgs 50/2016, e rinviare la decisione della eventuale attivazione ad una fase successiva del Piano.

**In ambito stradale e autostradale il Veneto potrebbe essere la prima area geografica a promuovere infrastrutture tecnologicamente avanzate. In che modo e qual è l'obiettivo?**

Stiamo lavorando alacremente per sviluppare e mettere in esercizio sistemi infrastrutturali tecnologicamente avanzati che consentano sia di garantire maggiori servizi all'utente della strada, ma soprattutto che permettano di implementare gli

Si parla da tempo di sistemi di sicurezza e di connettività dei mezzi di trasporto che pongono la sfida di dotare le infrastrutture stradali ed autostradali di sistemi ITS.

standard di sicurezza, alle medesime condizioni di traffico. Si parla da tempo di sistemi di sicurezza e di connettività dei mezzi di trasporto che pongono la sfida di dotare le infrastrutture stradali ed autostradali di sistemi ITS (Intelligent Transportation System) in grado di dialogare con i veicoli, ma anche di prevedere una gerarchizzazione degli spazi aumentando le condizioni di sicurezza per la mobilità debole.

Oltre a quanto già in programma di attuazione per i prossimi Mondiali di sci a Cortina nel 2021, è necessario adeguare l'infrastruttura stradale e quindi anche quella autostradale, agli standard della cosiddetta "Smart Road", una strada capace di "parlare agli utenti e ad essa stessa". In sostanza, l'obiettivo è ampliare le infrastrutture viarie, aumentandone, per mezzo della tecnologia, la capacità di esercizio. Con questa visione le moderne arterie diverranno "green", dotate di vie di comunicazione dati e di energia, completamente integrate nella rete intermodale dei trasporti e delle informazioni. Le tecnologie basate sul dialogo Vehicle To Infrastructure (V2I) e Vehicle To Vehicle (V2V), consentiranno di accelerare anche i sistemi a guida assistita e la circolazione delle Self Driving Cars. Anche nelle infrastrutture e nella loro "trasformazione digitale" il Veneto certamente saprà giocare un ruolo da primo attore in Italia ed in Europa.

**Concludendo, come ci si muoverà in Veneto tra dieci anni?**

Dieci anni sono veramente pochi per certe tematiche e pertanto non voglio fare ipotesi da film di fantascienza. Le proiezioni di aumento della domanda di trasporto obbligano ad intervenire con l'adeguamento delle infrastrutture esistenti. Ritengo però che lo sviluppo delle nuove tecnologie per la mobilità, nei prossimi dieci anni, permetterà di gestire in modo più semplice, sicuro ed intuitivo le nostre infrastrutture, nonché di garantire una mobilità più libera e un miglior accesso al servizio del trasporto pubblico.



**MoVE**

MoVe è un progetto di **CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE**



**CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE**

CAV S.p.A. - Via Bottenigo 64/A - 30175 Venezia-Marghera (VE) - P. IVA: 03829590276  
www.cavspa.it - direzione.generale@cavspa.it - PEC: cav@cert.cavspa.it  
Tel: 041 5497111 - Fax: 041 5497285