

ANAS



Corridoio di viabilità autostradale dorsale centrale Civitavecchia – Orte – Mestre

Collegamento Orte – Mestre (tratta E45 – E55)

Progetto preliminare

Intervento del Presidente Anas Pietro Ciucci

Cesena, 23 febbraio 2010

INDICE

A Finalità dell'intervento

A.1 Inquadramento programmatico

A.2 Le principali tappe dell'iter procedurale

A.3 Obiettivi dell'intervento

B Descrizione dell'intervento

B.1 Regione Emilia-Romagna

B.2 Tempi di attuazione

B.3 Prospetto di programmazione economica e finanziaria

A - Finalità dell'intervento

L'infrastruttura in progetto costituisce parte funzionale del *Corridoio Autostradale Dorsale Civitavecchia - Orte - Mestre*, ossia dell'itinerario stradale che ha inizio dal Porto di Civitavecchia, si dirige verso Viterbo ed Orte attraverso la SS 675, e poi, lungo l'attuale E45, verso Perugia, Cesena e Ravenna. Da qui giunge, utilizzando il corridoio oggi servito dalla SS 309 Romea, fino all'altezza di Mestre, ove è previsto l'interconnessione con la A4 ed il Passante.



A - Finalità dell'intervento

Tale corridoio ha la funzione di collegare vaste aree del centro e del sud tirrenico con il Nord-Est del paese ed il corridoio transeuropeo V.



A - Finalità dell'intervento

A.1 - Impuntamento programmatico

Il corridoio Orte - Venezia è compreso:

- a. Nell'ambito della rete europea TEN -T, Trans European Network - Transports, sin dalla Decisione del Parlamento Europeo n. 1692 del 1996
- b. Nella delibera **CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001**, relativa al 1° Programma delle infrastrutture strategiche
- c. Nell'allegato "Programma Infrastrutture Strategiche" al DPEF 2006-2009
- d. Nell' accordo Stato - Regioni - Lazio, Toscana, Umbria, Emilia Romagna e Veneto - dell'11 novembre 2004
- e. Nella **Delibera CIPE 130/06** di aggiornamento del programma delle infrastrutture strategiche
- f. Nell' allegato "Infrastrutture" al DPEF 2008-2012
- g. Nell' allegato "Infrastrutture" al DPEF 2009 - 2013, ove si sottolinea come il "Corridoio autostradale Venezia - Civitavecchia" sia strettamente collegato ai Corridoi Europei e costituisca, insieme ad altre infrastrutture, una "rete organica con i nodi chiave della mobilità: porti, interporti ed aeroporti."

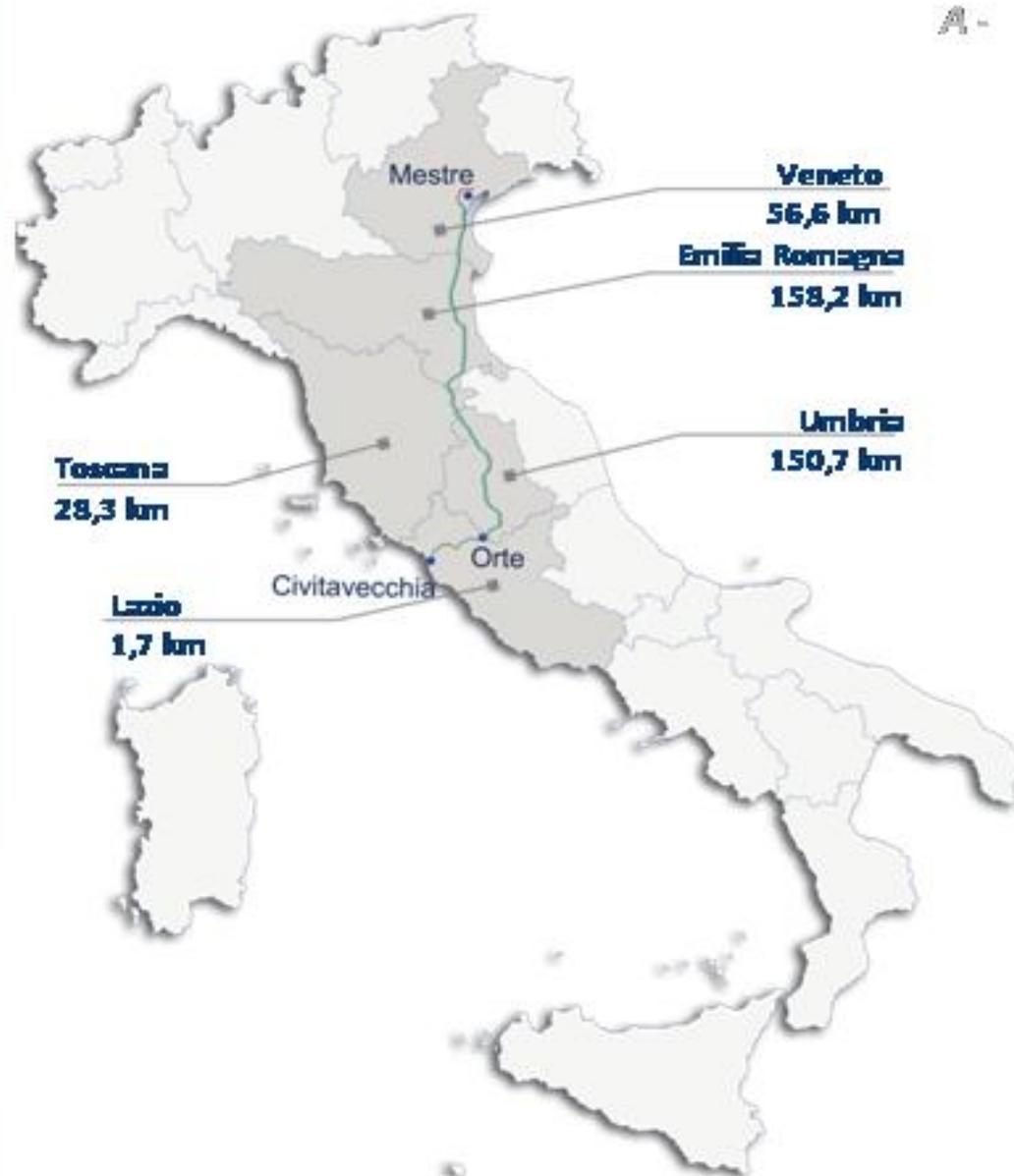
A - Finalità dell'intervento

Il tratto interessato dal Progetto Preliminare è l'itinerario indicato come "E45 - E55", che si sviluppa per circa 400 km e prevede la realizzazione di un'infrastruttura di tipo autostradale tra Orte, con lo *svincolo di interconnessione con l'A1*, e l'area a sud - ovest di Venezia, con lo *svincolo di interconnessione con l'A4 ed il passante di Mestre*.



400km

A - Finalità dell'intervento



L'opera attraversa cinque

Regioni:

- Veneto
- Emilia Romagna
- Toscana
- Umbria
- Lazio

ed interessa:

- 11 provincie
- 48 comuni

A - Finalità dell'intervento

A.2 - Principali tappe dell'iter procedurale

2003

In data 30 giugno 2003 è stata presentata, ai sensi del Decreto Legislativo 190 del 2002 e dell'art. 37 bis della Legge 109 del 1994, una proposta per la realizzazione e gestione del collegamento autostradale Orte – Mestre, da parte di un gruppo di società private.

Il Consiglio di Amministrazione ANAS ha dichiarato, con Delibera del 09 dicembre 2003, il pubblico interesse della proposta. Con la dichiarazione, il raggruppamento ha assunto la status di "promotore" dell'iniziativa.

2006

Il 6 aprile 2006 è stata attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e localizzazione urbanistica ai sensi dell'allora vigente D.Lgs. 190 del 2002.

2007

Nel febbraio 2007 il Promotore ha preso atto della decisione del Ministero delle Infrastrutture in merito alla riduzione del contributo pubblico; decisione poi formalizzata nel Documento di Programmazione Economico Finanziario 2008-2011, dalla quale è scaturita l'esigenza di un ulteriore adeguamento del progetto al fine di ridurre conseguentemente il costo complessivo di realizzazione dell'infrastruttura.

A fronte del nuovo quadro emerso il 20 giugno 2007, ANAS ha formulato richiesta di interruzione della procedura istruttoria precisando che, tramite nuova pubblicazione, avrebbe proceduto a riavviare l'iter di esame del progetto adeguato.

2007
2008

Tra il novembre 2007 e marzo 2008 il Promotore ha presentato l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario, del Progetto Preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale.

2009

ANAS procedeva alla approvazione della proposta aggiornata con il Consiglio di Amministrazione del 27 marzo 2009.

A - Finalità dell'intervento

A.2.1 - Iter procedurale: stato attuale

In data 22 giugno 2009 ANAS S.p.A. ha avviato la procedura per l'ottenimento della pronuncia di compatibilità ambientale, trasmettendo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero per i Beni e le Attività Culturali il Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale.

In data 23 novembre 2009, con nota prot. CTVA-2009-0004378, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha rivolto al Proponente richiesta di integrazioni.

Il 23 dicembre 2009 ANAS S.p.A. ha depositato presso la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione integrativa richiesta.

2009

A - Finalità dell'intervento

A.3 - Obiettivi de ll'intervento

1. Riequilibrio della distribuzione dei traffici con riferimento alla direttrice Venezia - Padova - Bologna - Firenze - Roma, nell'ottica dell'interconnessione con il corridoio transeuropeo V;

ante operam



post operam



A - Finalità dell'intervento

A.3 - Obiettivi dell'intervento

2. Capacità di "mettere a rete" un gran numero di interventi strategici relativi ad infrastrutture stradali, porti, nodi di scambio ferro - gomma, aeroporti, con la possibilità di servire un potenziale bacino di popolazione pari a circa il 60% del totale nazionale, e conseguente facilitazione dello sviluppo anche per il Sud.



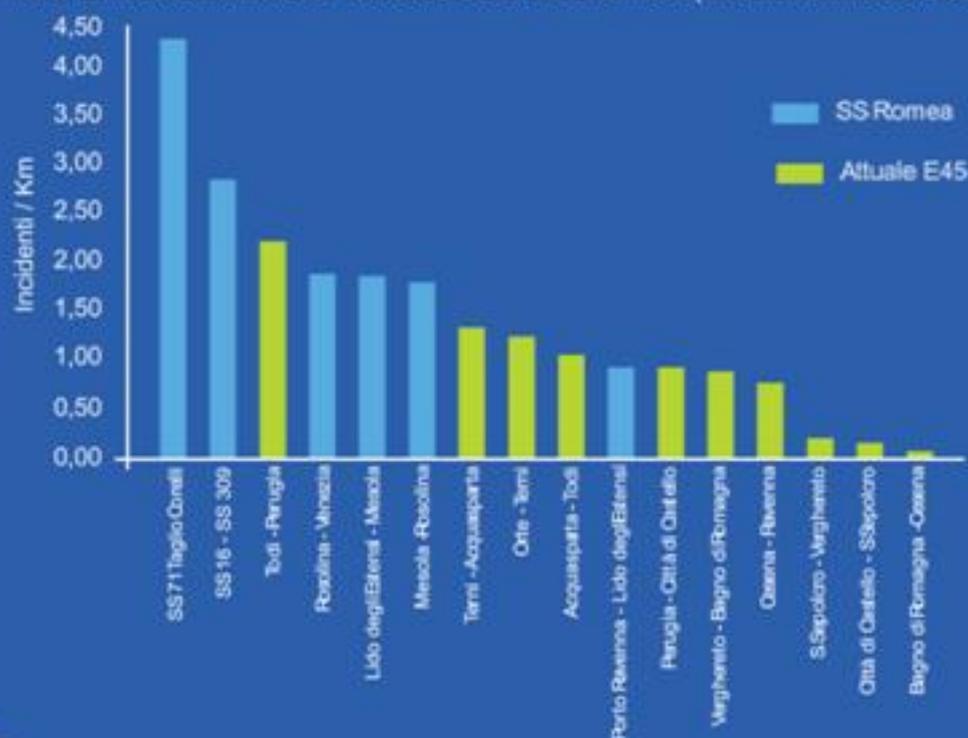
A - Finalità dell'intervento

A.3 - Obiettivi de ll'intervento



3. Riduzione di importanti costi sociali, grazie soprattutto all'adeguamento della E45 ed al declassamento della SS 309 Romea, che presentano oggi i più alti valori di incidentalità sulla rete stradale italiana principale;

Tassi di incidentalità sull'attuale E45 e sulla Romea (media anni 2002-2004)



La SS 309 Romea è classificata tra le strade più pericolose d'Italia, con livelli di incidentalità assai più elevati della media nazionale delle strade statali.

Si registrano infatti (dati Istat 2003) i seguenti tassi per unità di lunghezza:

- + 186 % di incidenti/km;
- + 220 % di feriti/km;
- + 341 % di decessi/km.

A - Finalità dell'intervento

A.3 - Obiettivi de ll'intervento



4. Decongestionamento di importanti nodi urbani attualmente critici, quali Mestre, Ravenna e Perugia;

ante operam



post operam



B - Descrizione dell'intervento

L'intervento si articola in due differenti temi progettuali:

Per il tratto della E45 tra Orte e Ravenna (252 km circa) si prevede l'adeguamento dell'infrastruttura attuale, al fine di elevarne gli standard di funzionalità e sicurezza, con limitati tratti in variante per la maggior parte in galleria.

Per il tratto della E55 tra Ravenna e Mestre (134 km circa) si prevede la realizzazione di un nuovo itinerario autostradale.



Nodo di Perugia

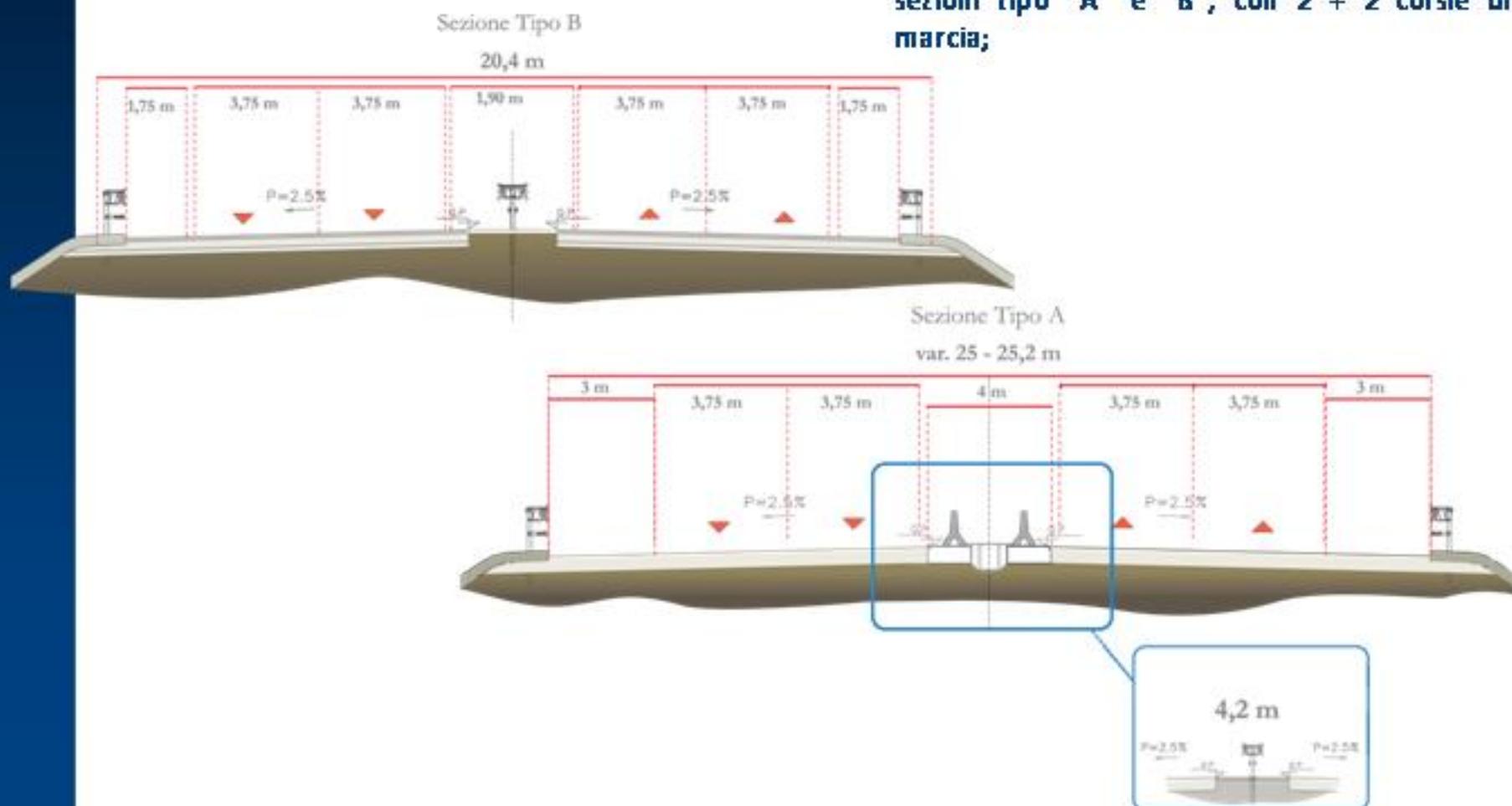
circa 134 km

circa 252 km

L'intervento comprende anche la realizzazione del "Nodo di Perugia", tratto Nord - Sud Collestrada - Madonna del Piano, il cui progetto preliminare è stato già approvato dal CIPE nel 2006.

B - *Descrizione dell'intervento*

Le sezioni di riferimento per l'intervento sono le sezioni tipo "A" e "B", con 2 + 2 corsie di marcia;





barriera

B - Descrizione dell'intervento

Per evitare l'impatto ambientale e paesaggistico ed il consumo di suolo dovuto alla realizzazione di barriere e caselli autostradali, nel progetto si è deciso di adottare il sistema di esazione *Multi lane Free Flow (MLFF)* che prevede la realizzazione di portali facilmente installabili tra due svincoli adiacenti.

I portali, consentono di eseguire le funzioni di rilevamento, registrazione e classificazione del veicolo, nonché di identificazione dell'utente.

portale



La realizzazione dell'opera prevede l'articolazione dell'intervento in quattro fasi:

- La fase 1 ha una durata pari a 5 anni, e prevede i principali e più urgenti interventi di adeguamento della E45 compreso il nodo di Perugia, asse nord - sud, e le varianti della Galleria S. Pellegrino e di Verghereto.

B - Descrizione dell'intervento

B.2 - Tempi di attuazione

- La fase 2 ha una durata pari a 4 anni, e prevede la realizzazione della tratta E55 tra Cesena e l'interconnessione con la superstrada Ferrara Mare.
- La fase 3 ha una durata pari a 5 anni, e prevede il completamento della E55 fino a Mestre.
- La fase 4 ha una durata pari a 6 anni, e prevede il completamento degli interventi di adeguamento della E45.

CRONOPROGRAMMA COMPLESSIVO DEI LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL CORRIDOIO AUTOSTRADALE ORTE - MESTRE



B - Descrizione dell'intervento

B.3 - Costo dell'investimento e Copertura finanziaria

- **Costo complessivo dell'investimento, inclusi oneri capitalizzati: 9.448,7 € mln (IVA esclusa)**

- **Copertura finanziaria degli investimenti:**
 - **Capitale di rischio: 1.017,0 €/mln (10,8%)**
 - **Capitale di debito: 6.247,5 €/mln (66,1%)**
 - **Contributi pubblici: 1.428,2 €/mln (15,1% = 20% su importo lavori)**
 - **Altre passività: 756,0 €/mln (8,0%)**