

10/07/2003

E45, l'Anas: 'Trasformarla in autostrada è conveniente per i cittadini e per la sicurezza'

Il Presidente Pozzi: 'Lo studio di pre-fattibilità e le analisi di traffico hanno dato esito positivo. Per la gestione, società mista con enti locali e soggetti privati'

"L'Anas vuole potenziare la E45 Orte-Cesena-Ravenna. Abbiamo effettuato uno studio di pre-fattibilità economico-finanziaria per trasformarla in autostrada, con l'utilizzo delle più moderne tecnologie e prestando grande attenzione alla sicurezza, all'ambiente e al recupero urbanistico del territorio". E' quanto ha affermato oggi il Presidente dell'Anas Spa Vincenzo Pozzi, intervenendo a Cesena alla conferenza "La E45 arteria fondamentale per l'Italia e per l'Europa", presieduta dal Senatore Massimo Bonavita.

Nel suo intervento, il Presidente dell'Anas Spa Pozzi ha precisato ancora una volta che "non è in atto alcun declassamento della E45" e che anzi "l'Anas intende potenziare tale itinerario, strettamente collegato alla E55 Ravenna-Venezia, perché lo considera strategico nell'ambito della rete trasportistica italiana in quanto rappresenta uno dei grandi assi di collegamento tra nord, centro e sud e ha una funzione di connessione verso sud del Corridoio transeuropeo n. 5".

Il Presidente Pozzi ha sottolineato l'intenzione dell'Anas di affidare il potenziamento della E45 ad una società mista, a capitale pubblico e privato; nella gestione di questa società l'Anas vuole inoltre coinvolgere gli enti locali secondo il modello del soggetto attuatore unico proposto per l'asse viario Marche-Umbria. Il Presidente Pozzi ha anche evidenziato la necessità di una collaborazione tra Anas, istituzioni centrali e regionali, enti locali e forze politiche e sociali perché la E45 venga finanziata dal Cipe in base alla Legge Obiettivo e quindi l'opera venga completata entro il 2011.

Il costo di tale investimento varierà tra i 2 e i 3 miliardi di euro, a seconda che venga scelta la soluzione superstrada o autostrada e che l'allargamento delle carreggiate venga esteso o meno alle gallerie. Per finanziare tale investimento, l'Anas ipotizza da un lato la partecipazione del capitale privato nella fase della gestione, dall'altro la possibilità di applicare il pedaggiamento una volta che sia stata realizzata l'opera.

"La volontà di pedaggiare la 'nuova' E45, così come altre autostrade e superstrade – ha spiegato Pozzi –, deriva dalla necessità che ha l'Anas di individuare nuove risorse per coprire le ingenti somme necessarie alla manutenzione e alla sicurezza". Oltre alla E45, Pozzi ha parlato di pedaggiamento anche per la Salerno-Reggio Calabria, l'Asti-Cuneo, il GRA di Roma, la Catania-Siracusa e la E55, ma solo a lavori di ammodernamento ultimati.

"Le comunità locali – ha continuato Pozzi - pagano un prezzo sociale ed ambientale perché offrono il loro territorio all'attraversamento. Un prezzo del quale si deve tenere conto nel momento in cui si stabiliscono non solo le cifre ma anche le modalità di esazione di un pedaggio. Nel 2000 è possibile utilizzare sistemi di pagamento elettronici, 'virtuali' nella forma ben inteso, che consentano il pagamento di tariffe senza intervenire con caselli e salvaguardando il diritto alla mobilità gratuita delle popolazioni residenti per tratti designati. E' quanto l'Anas vuole e deve immaginare soprattutto per le zone montane del cesenate e della Valle del Savio, che non hanno grandi alternative di viabilità locale alla E45".

"La E45 rappresenta anche, anzi, deve rappresentare un esempio concreto del leale rapporto fra istituzioni nazionali ed enti locali – ha continuato Pozzi -. Il concorso tra le fasi progettuali e l'interesse internazionale, nazionale e degli enti locali deve avvenire in tempi certi ma rispettando la qualità degli interventi. La nuova

E45 dovrà essere l'esempio di una strada intelligente, una strada del nuovo millennio capace di coniugare ricerca scientifica avanzata, sviluppo economico e tutela dell'ambiente. Nel 2000 occorre saper trasportare non soltanto mezzi ed uomini ma saper garantire sicurezza e servizi. Esiste una grande tecnologia che vogliamo mettere al servizio delle regioni interessate, della nazione e dell'Europa. La E45 deve essere un esempio per l'Italia e l'Europa".

Le due ipotesi di potenziamento allo studio dell'Anas sono quella dell'autostrada o della superstrada. L'ipotesi autostradale prevede due corsie per senso di marcia larghe 3,75 metri, due corsie di emergenza di 3 metri e uno spartitraffico centrale, con una sezione stradale complessiva di 25 metri e un investimento di circa 2.500 milioni di euro. L'ipotesi della superstrada prevede due corsie per senso di marcia larghe 3,75 metri, due banchine da 1,75 metri e uno spartitraffico centrale, con una sezione stradale complessiva di 22 metri e un investimento di circa 2.000 milioni di euro. L'investimento salirebbe a 3.000 milioni di euro nel caso in cui l'ampliamento riguardasse anche le gallerie.

L'Anas propende per l'ipotesi autostradale, che consentirebbe di avere un asse con caratteristiche omogenee da Orte a Venezia connesso alla rete autostradale del nord Italia. Una scelta confermata dalle analisi di traffico e da quelle di carattere economico-finanziario.

Pozzi si è soffermato anche sul percorso della nuova E45, spiegando che "sono possibili alternative di tracciato per l'attraversamento della catena Appenninica, nel tratto che va da Pieve S. Stefano a Mercato Saraceno, al fine di abbassare la quota di valico. In ogni caso ci sarà un confronto con gli enti locali".

Quanto ai tempi, Pozzi ha chiarito che "in base ai risultati dello studio di pre-fattibilità economico-finanziaria l'Anas ha ritenuto che ci siano le condizioni per procedere ad un approfondimento tramite la redazione di un approfondito studio preliminare corredato dalle necessarie valutazioni di impatto ambientale necessario per confermare le caratteristiche, i costi e i dati economici e finanziari. A valle di questa fase progettuale sarà possibile stabilire con precisione criteri e modalità per la realizzazione dell'infrastruttura".

Il piano di investimenti dell'Anas per la E45 riguarda anche la sede stradale attuale. Il Presidente dell'Anas Spa Vincenzo Pozzi ha detto che "l'Anas ha accelerato il programma di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura esistente: sono già in esecuzione o programmati lavori per migliorare la funzionalità strutturale e per elevare le condizioni di sicurezza per un importo totale di 290 milioni di euro, quasi tutti (circa 280 milioni di euro) da investire nel tratto emiliano". Sulla E45 l'Anas ha infatti in corso e in prossima consegna in Emilia Romagna lavori per circa 44 milioni di euro in particolare per la messa in sicurezza di alcuni viadotti e gallerie, ha poi previsto di appaltare nella seconda metà del 2003 lavori per un importo di circa 79 milioni di euro per l'ammodernamento di alcuni tratti dell'arteria. Infine sono in fase avanzata di progettazione lavori per un importo di circa 157 milioni di euro per l'ammodernamento di altri tratti dell'arteria e la messa in sicurezza di alcuni viadotti e gallerie.

Cesena, 10 luglio 2003
