



SCHEMA TECNICA

LA E78 FANO - GROSSETO

La società pubblica di progetto, tra le Regioni Marche, Toscana e Umbria, per la realizzazione della E78 Fano Grosseto è in via di realizzazione dopo l'approvazione della proposta di legge da parte dell'assemblea legislativa. Un passo decisivo era già stato compiuto l'11 febbraio scorso quando a Perugia i presidenti delle tre Regioni, Gian Mario Spacca, Enrico Rossi e Catuscia Marini, avevano ufficializzato la nascita della società che sovrintenderà alla realizzazione dell'opera. Il progetto invece era già stato depositato il 15 gennaio scorso dall'impresa Strabag al Ministero. L'opera sarà completata sul modello innovativo della società pubblica di progetto con il ricorso al Contratto di disponibilità che consentirà la realizzazione a carico del soggetto privato.

La E 78 Fano Grosseto è di fondamentale importanza per lo sviluppo della competitività dei territori di riferimento, grazie alla sua capacità di rafforzare il collegamento tra il versante adriatico e quello tirrenico, in connessione con arterie di rilevanza nazionale ed europea. La strategicità della E 78 è dimostrata infatti, anche dal fatto di essere stata inserita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra le Grandi opere prioritarie che godono dei benefici fiscali previsti dalla recente normativa. E' stata considerata nella rete transeuropea di trasporto TEN-T (aperto lo scorso 28 novembre nell'ambito del Multi Annual Call 2012/2013) e questo consente la possibilità di accedere ai fondi strutturali europei (Bei). L'intervento consentirà benefici anche per la logistica, rappresentando un ponte di terra tra la Spagna e i Balcani (Land bridge), che poggia su quattro pilastri: i porti di Ancona e Ravenna per il versante adriatico, Civitavecchia e Livorno per quello tirrenico, e una spina dorsale per il sistema degli interporti, nell'ambito della realizzazione delle trasversali e dello sviluppo del sistema delle Piattaforme logistiche del Paese. E' stato poi proposto di inserire l'infrastruttura tra gli interventi "core network", ovvero la rete prioritaria comunitaria, per utilizzare ulteriori vantaggi finanziari.

L'ottimizzazione del tracciato - Sulla scorta degli orientamenti emersi in sede di Commissione Tecnica è stata definita l'ottimizzazione del tracciato, in accordo con il territorio, al fine di ridurre i costi di realizzazione dell'opera (si prevede un risparmio complessivo pari a circa 900 milioni di euro per un totale dell'investimento pari a 2.900 Milioni di euro):

1. Variante Rigomagno-Monte S. Savino-Arezzo (tratto Bettolle Arezzo)
2. Variante Arezzo-Palazzo del Pero
3. Ottimizzazione del tracciato Le Ville-Parnacciano
4. Variante di Mercatello (Lotto 4)
5. Variante di Fermignano (Lotto 8)

Il Contratto di Disponibilità - E' un'operazione di Partenariato pubblico privato (PPP), in ottemperanza alla Decisione Eurostat 04, (introdotta dall'art. 44 del DL 1/12), con cui è affidata ad un Contraente privato la costruzione a proprio rischio e spesa, la gestione e la messa a disposizione al soggetto aggiudicatore di un'opera destinata all'esercizio di un pubblico servizio.

Contraente privato: assume il rischio della costruzione e della gestione tecnica dell'opera, assicura la costante fruibilità dell'opera, garantendo la perfetta manutenzione, la risoluzione degli eventuali vizi e l'adeguamento alle prescrizioni normative.

La società pubblica di progetto: dal punto di vista procedurale provvederà ad acquisire lo



studio di fattibilità tecnico-economico-finanziaria, a sottoporlo al CIPE e porre in gara lo Studio di fattibilità, al fine di acquisire il Progetto Preliminare, individuando, a seguito della gara, il Contraente Unico dell'iniziativa. Dal punto di vista finanziario fungerà da Società veicolo per l'acquisizione delle varie fonti di finanziamento dell'iniziativa che formeranno il Canone di Disponibilità annuo, da versare annualmente al Contraente privato.

I vantaggi - Massima concentrazione del pagamento in un canone di disponibilità da versare quando l'opera è fruibile (ultimata e collaudata). Assunzione dei rischi di realizzazione e manutenzione a carico del contraente privato, in ottemperanza al dettato comunitario, tale da garantire il rispetto dei cronoprogrammi previsti per il compimento dell'opera. Rapidità e qualità della costruzione, atteso che i vizi della stessa non gravano solo sul costruttore sino alla fine del contratto ma, nella misura in cui ne compromettano la fruibilità, comportano una onerosa riduzione del canone. Libertà per il contraente nell'ambito della realizzazione dell'opera, seppur nel rispetto degli standard normativi del Codice dei Contratti Pubblici e s.m.i. (DL 70/11 - Varianti e opere compensative).

Stato di attuazione:

111 km ultimati ed in esercizio;
16 km suddivisi in 2 lotti in corso di ultimazione;
12 km in un unico maxi lotto (lotti 5, 6, 7 e 8), appalto integrato in fase di progettazione esecutiva;
52 km suddivisi in 9 lotti, terminata la progettazione sono stati trasmessi al CIPE per l'approvazione ed il relativo finanziamento;
79 km suddivisi in 6 lotti sono attualmente in fase di progettazione.

I costi del progetto:

Importo dell'investimento: €2.451.144.968,20
IVA: €508.949.296,80
Importo Complessivo €2.960.094.265,00