

ESAME COMPARATO DELLA FATTIBILITA' E DELL'IMPATTO TERRITORIALE

DI DUE IPOTESI DI COLLEGAMENTO VIABILISTICO TRA SEQUALS E GEMONA:

- A) COSTRUZIONE DI UN COLLEGAMENTO STRADALE
IN CONCESSIONE E A DUE CORSIE CON SEZIONE B1**

- B) RISTRUTTURAZIONE DI VIABILITA' ORDINARIA ESISTENTE**

Questo documento ripropone l'attenzione sulla necessità di realizzare un adeguato collegamento viario tra Sequals e l'Autostrada A23 in prossimità di Gemona con lo scopo di portare a compimento l'antico programma che prevedeva la completa connessione Cimpello-Sequals-Gemona. Quel programma è stato parzialmente realizzato con la tratta Cimpello-Sequals, la sezione successiva non ha avuto seguito.

Nel 2007 l'Amministrazione regionale promosse la approvazione di norme di legge¹ che introducono l'istituto della concessione regionale per la costruzione e gestione di opere viarie a pedaggio. Nelle intenzioni del governo regionale il primo programma candidato ad impiegare la nuova disciplina sarebbe dovuto essere proprio il collegamento mancante fra Sequals e Gemona.

¹ Si tratta dell'articolo 66 della Legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 recante norme per la " Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità".

Art. 66

(Finanza di progetto)

1. La Regione, anche tramite la società regionale, può promuovere la realizzazione in regime di finanza di progetto di strade assoggettabili a pedagizzazione sulla base della normativa vigente.
2. Gli interventi in regime di finanza di progetto sono oggetto di concessione per la progettazione, costruzione e gestione dell'opera.
3. La fattispecie della finanza di progetto può trovare applicazione per la realizzazione di interventi caratterizzati da preponderante interesse pubblico e per i quali sia verificata la capacità di generare introiti in misura tale da prefigurare, compatibilmente con la disponibilità alla spesa dei fruitori dell'opera e in un periodo massimo trentennale, la redditività dell'investimento richiesto al privato che ne assicura la realizzazione e gestione.
4. Qualora, nel rapporto tra l'importo dell'investimento, i rientri da tariffa attesi e la durata della concessione non sia prefigurabile un risultato economico tale da rendere fattibile la realizzazione dell'opera con soli investimenti dell'imprenditore, è facoltà della Regione prevedere una quota di contribuzione pubblica alla realizzazione dell'opera nei limiti strettamente occorrenti al conseguimento dell'obiettivo gestionale ed in misura non superiore al 50 per cento dell'importo complessivo dell'intervento, ricomprendendo in questo il costo delle opere e dei correlati oneri finanziari e imposte.
5. Per assicurare il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario degli investimenti del concessionario, la Regione può prevedere una durata della concessione anche superiore a trenta anni, in ragione del rapporto tra il costo stimato dell'opera e la redditività attesa dalla gestione.
6. Alla scadenza della concessione l'opera torna nella disponibilità dell'ente concedente in buono stato di conservazione. Testo coordinato in vigore il 23 agosto 2014.

Nel 2009² l'Amministrazione regionale delibera di prendere atto di una proposta di finanza di progetto avanzata congiuntamente da Autovie Venete spa, Rizzani de Eccher spa e Impregilo spa per la realizzazione di una infrastruttura viaria a pedaggio lungo la relazione Cimpello-Sequals-Gemona. Delibera contestualmente di dare seguito ad una procedura di gara per assegnare la costruzione e la gestione dell'opera in finanza di progetto. Il bando viene pubblicato con la Gazzetta Ufficiale- 5° Serie Speciale-n. 94 del 16 agosto 2010.

Partecipano alla gara due raggruppamenti di imprese: Condotte spa/Mantovani spa e SIS spa/FININC spa. La commissione regionale incaricata di valutare le proposte dei due raggruppamenti conclude i suoi lavori nel 2012 ma non perfeziona il procedimento amministrativo con un verbale che formalizzi le decisioni finali.

Fonti ufficiose che hanno avuto eco sulla stampa accreditano l'ipotesi che la commissione abbia ritenuto maggiormente meritevole di accoglimento la proposta del raggruppamento Condotte spa/Mantovani spa. Il piano economico e finanziario della proposta è asseverato da Unicredit³.

E' probabile che le allora imminenti elezioni regionali del 2013 abbiano suggerito di prendere tempo e non formalizzare la aggiudicazione della concessione per la realizzazione e gestione dell'opera.

Dopo le elezioni del 2013 la nuova amministrazione regionale ha manifestato il proposito politico di non dare seguito al programma di realizzare la citata viabilità in finanza di progetto ma di sostituire tale programma con un intervento di ristrutturazione della viabilità esistente e le medesime finalità.

Viene di seguito proposta una scheda di comparazione tra i due programmi: il primo, denominato programma A), corrisponde alla proposta Condotte spa/Mantovani spa che officiosamente risulta essere stata giudicata maggiormente meritevole dalla commissione regionale. Il secondo, denominato programma B), è costituito da un ipotetico intervento di ristrutturazione della viabilità esistente da Dignano fino alla A23 via San Vito di Fagagna oppure via San Daniele. La scheda arriva alla conclusione della irrealizzabilità del programma B).

² Vedi deliberazione giuntale 2830 del 17 dicembre 2009.

³ L'asseverazione è allegata in calce alla scheda di comparazione.

		<p style="text-align: center; font-size: 2em; color: red; font-weight: bold;">A</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">Programma di costruzione di un collegamento stradale in concessione, a due corsie per senso di marcia e pedaggiato Cimpello-Sequals- Autostrada A 4</p>	<p style="text-align: center; font-size: 2em; color: red; font-weight: bold;">B</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">Programma di costruzione di un collegamento stradale Spilimbergo-Dignano-Autostrada A4 ristrutturando viabilità ordinaria esistente con oneri a carico della finanza pubblica</p>
1	Fattibilità tecnica	L'opera non presenta particolari difficoltà tecniche.	L'opera non presenta particolari difficoltà tecniche.
2	Costo	870 milioni + IVA. Tot. 1.052 milioni. La stima del costo è contenuta negli elaborati progettuali.	350 milioni. La stima del costo è contenuta in recenti atti di programmazione ed indirizzo della Regione Friuli Venezia Giulia. Da tali atti di programmazione non è possibile evincere se l'importo di 350 milioni sia al netto o al lordo di IVA.
3	Oneri a carico della finanza pubblica	Nessuno. L'intero costo dell'opera è a totale carico della finanza di progetto.	350 milioni. E' escluso che li possa mettere lo Stato. Non risulta che la Regione sia nella condizione di stanziare 350 milioni per una viabilità ordinaria visto che non è in grado di metterli per la terza corsia della A 4.
4	Fattibilità economica	Fattibile. L'opera, da realizzarsi in finanza di progetto con concessione della regione Friuli Venezia Giulia per costruire e gestire una viabilità pedaggiata, è bancabile come da asseverazione del piano finanziario sottoscritta da Unicredit. Il progetto è <i>viable</i> .	Nessuna. Non ci sono le risorse economiche per l'implementazione del progetto.

5	Sostegno a PIL e occupazione	Pari a quello di un investimento <i>viabile</i> di 870 milioni + IVA in costruzioni. Si tratta inoltre di un investimento interamente privato che proprio per la sua provenienza lascia alla finanza pubblica la possibilità di utilizzare i suoi eventuali margini di investimento per altri progetti a loro volta utili per sostenere PIL e occupazione. A ciò si aggiunge il contributo che PIL e occupazione riceveranno dall'attività gestionale dell'infrastruttura per l'intera durata della concessione.	In linea di principio pari a quello di un investimento di 350 milioni. In realtà non ci sarebbe nessun affetto su PIL e occupazione perché, come da conclusioni di questa scheda di comparazione, il programma non è realizzabile.
6	Sostegno alla crescita del FVG nei prossimi decenni	Consistente, molto prolungato nel tempo e stabile. L'opera consente di collegare la A23, un po' sotto Gemona, alla A28 in Pordenone passando per Sequals. Di qui si prosegue con la A28 verso Conegliano e poi verso l'intersezione con la A4 a Montecchio Maggiore dopo Vicenza. Si tratterebbe di un unico tracciato che parte da Gemona e finisce a Vicenza mettendo l'intera area pedemontana interessata al centro della rete internazionale dei grandi flussi economici. Si tratta della strategia che prosegue poi in Lombardia, a poca distanza da Montecchio maggiore, con la Bre-Be-Mi appena inaugurata. La rete pedemontana così descritta, che include la tratta autostradale Cimpello-Sequals-Gemona, mette al centro dei flussi economici internazionali la città di Pordenone, lo Spilimberghese e il Sandanielese.	In linea di principio pari a quello di un investimento di 350 milioni. In realtà non ci sarebbe nessun affetto sulla crescita del Friuli Venezia Giulia perché, come da conclusioni di questa scheda di comparazione, il programma non è realizzabile.
7	Impatto sulle entrate tributarie della Regione	Pari a quelli di un investimento di 870 milioni + IVA in costruzioni. Si tratta di IVA, IRAP, IRPEF, IRES. Trattandosi di infrastruttura con gestione economica duratura nel tempo la Regione beneficerà anche di IVA, IRAP, IRPEF, IRES derivante da tale attività.	In linea di principio pari a quello di un investimento di 350 milioni. In realtà non ci sarebbe nessun affetto sulle entrate tributarie della Regione perché, come da conclusioni di questa scheda di comparazione, il programma non è realizzabile.

8	Impatto sui ricavi della A4	<p>Trascurabile. L'apertura di una efficiente scorciatoia viaria Cimpello-Sequals-Gemona porterebbe ad una riduzione dei ricavi per la tratta autostradale A4 Gemona-Palmanova-Portogruaro che ha una più lunga estesa chilometrica. Una parte del traffico Venezia-Tarvisio sceglierebbe la scorciatoia. La prima misura da adottare per tutelare i ricavi della A4 è la pedaggiatura della Cimpello Sequals-Gemon; una scorciatoia non tariffata avrebbe infatti un effetto molto consistente sulla A4. L'autorità concedente dovrà inoltre avere cura di tariffare la scorciatoia di modo tale che il percorso più breve rispetto alla A4 sia compensato da un onere chilometrico più elevato di quello applicato al percorso più lungo. In questo modo l'impatto del programma sui ricavi della A4 diventa trascurabile. Misure di questo genere sono già state adottate con successo per assicurare l'equilibrio economico e finanziario di infrastrutture pedaggiate alle quali si sono aggiunte sopravvenienti infrastrutture parallele: il caso più noto è quello della tangenziale di Mestre a cui si è affiancato il Passante. Si tratta di una strategia a tal punto coerente con gli interessi di Autovie Venete che per lungo tempo la società ha considerato la possibilità di competere per diventare concessionaria della Cimpello-Sequals-Gemona. Tale opzione avrebbe consentito alla concessionaria di proprietà del Friuli Venezia Giulia di rafforzare il suo posizionamento strategico in regione e nel Nord Est in vista di future aggregazioni tra concessionarie. Si ritiene che l'ipotesi tariffaria della proposta qui oggetto di comparazione sia già coerente con le cautele e la strategia qui indicate.</p>	<p>Molto consistente. Trattandosi di viabilità ordinaria non tariffata, e che costituisce una scorciatoia per la relazione Gemona-Portogruaro-Venezia, l'impatto sui ricavi della A4 nella tratta Gemona-Palmanova-Piortogruau-Venezia, non può che essere significativo.</p>
----------	------------------------------------	--	---

9	Efficacia ed efficienza viabilistica	Massima. L'infrastruttura è classificata come Extraurbana principale B1 ovvero con due corsie della larghezza di 3.75 metri per senso di marcia, spartitraffico centrale di 3.5 metri e due banchine laterali di 1.75 metri ciascuna. La attuale Cimpello-Sequals ha una sola corsia per senso di marcia da 3.75 metri senza spartitraffico centrale e due banchine laterali di 1.5 metri.	Buona. Ipotizzando che la ristrutturazione elevi la viabilità esistente al massimo rango di Extraurbana secondaria non pedaggiata C1, ci sarebbe una soluzione come quella della attuale Cimpello-Sequals: una sola corsia per senso di marcia da 3.75 metri senza spartitraffico centrale e due banchine laterali di 1.5 metri.
10	Sicurezza stradale	Massima. Le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura (doppia corsia per senso di marcia, consistente spartitraffico centrale, ampie banchine laterali) consentono il massimo livello di sicurezza stradale.	Molto bassa. Ipotizzando che la ristrutturazione elevi la viabilità esistente al massimo rango di viabilità ordinaria (Extraurbana secondaria non pedaggiata C1) ci sarebbe una soluzione come quella della attuale Cimpello-Sequals che si è dimostrata molto pericolosa. Si tratta di viabilità che viene percepita dall'automobilista come una specie di autostrada e che in realtà -soprattutto in condizioni di traffico sostenuto, con molti mezzi pesanti, una sola corsia per senso di marcia e senza spartitraffico come sarebbe il caso dell'opera di cui parliamo- non consentirebbe il sorpasso in condizioni di sicurezza. Si tratterebbe di una viabilità ad alta incidentalità.
11	Utilità per le vallate montane	Massima. L'opera passerebbe proprio ai piedi delle Prealpi permettendo un collegamento molto rapido e sicuro di tutti i borghi montani con la pianura. Ciò costituisce un disincentivo allo spopolamento e anzi uno stimolo al ripopolamento. L'opera consentirebbe inoltre un rafforzamento economico molto forte della pianura pedemontana con ciò contribuendo ulteriormente all'antropizzazione montana.	Nessuna. Il programma prevede la ristrutturazione di viabilità esistente cioè il miglioramento della capacità di opere già in funzione ed ininfluenti ai fini del disincentivo allo spopolamento della montagna. L'inutilità per le vallate montane deriva dal fatto che l'asse viario è troppo lontano dai piedi delle Prealpi, è raggiungibile in tempi troppo lunghi e in modo malagevole.

12	Impatto territoriale	L'opera è lunga 51 chilometri da Cimpello a Gemona. Metà del tracciato è costituito dal raddoppio dalla sezione Cimpello-Sequals. Non si tratta di una realizzazione particolarmente complessa, per esempio di gran lunga meno impattante della tratta montana della A23 da Gemona a Tarvisio. Per la maggior parte il tracciato non interessa centri abitati che peraltro vengono tutti sgravati dal traffico di attraversamento attualmente subito. L'impatto territoriale dei programmi A) e B) qui comparati è sostanzialmente equivalente.	L'opera, per la quale non sono disponibili studi di fattibilità ma solo una stima di costo desunta da atti regionali di programmazione, avrebbe una lunghezza di circa 25 chilometri sia nel caso si scegliesse un tracciato a) Dignano-San Vito di Fagagna-Città Fiera-A23 oppure il tracciato b) Dignano-San Daniele-Majano-Zona industriale di Rivoli Bianchi-A23. In entrambi i casi, così come nell'ipotesi A) qui oggetto di comparazione, è necessario sostituire il ponte sul Tagliamento a Dignano. L'impatto territoriale dei programmi A) e B) qui comparati è sostanzialmente equivalente.
13	Impatto sociale e consenso	Nel territorio attraversato dall'opera vi saranno persone e comunità che percepiranno l'infrastruttura come uno svantaggio e altre che al contrario ne coglieranno i vantaggi.	Nel territorio attraversato dall'opera tutte le persone e le comunità interessate percepiranno l'infrastruttura come uno svantaggio. Si consideri che intervenire su tracciati esistenti implica canalizzare ulteriori flussi di traffico nei centri urbani oppure, per evitare tale effetto, costruire varianti molto impattanti. Un piccolo esempio dell'impatto sociale e di consenso del programma qui esaminato è rappresentato dalla presente opposizione alla variante di Dignano.
14	Tariffa per i residenti locali	Il piano economico e finanziario dell'opera proposta prevede una riduzione del 50% della tariffa in favore della popolazione residente nei comuni attraversati dall'opera. Il beneficio può essere migliorato aumentando la durata della concessione attualmente proposta in anni 43.	Non prevista poiché l'infrastruttura non è pedaggiata.
15	Conclusione. Realizzabilità del programma	Realizzabile. L'opera è tecnicamente realizzabile. L'impatto economico, territoriale e sociale sono sostenibili. Consistenti i benefici per il territorio e la Regione.	Nessuna realizzabilità. L'opera è tecnicamente realizzabile. L'impatto economico non è sostenibile in quanto totalmente a carico della finanza pubblica pregiudicando in questo modo la realizzabilità del programma. L'impatto territoriale e sociale sono sostenibili ma maggiori dell'altra ipotesi A) oggetto di comparazione. Sono presenti benefici per il territorio, assenti i benefici per la Regione.



Spett.le

Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.a.

Via Salaria, 1039

00138 Roma

c.a. Vincenzo Toscano

Oggetto: Asseverazione del Piano Economico Finanziario relativo alla progettazione, alla realizzazione e alla successiva gestione del raccordo autostradale A23-A28 Cimpello – Sequals – Gemona

Gentili Signori,

in relazione al Progetto di cui in oggetto, nonché alla relativa documentazione e ai dati che ci avete presentato, Vi facciamo presente quanto segue.

Premesso che:

- La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale Mobilità e Infrastrutture di Trasporto ("Amministrazione Aggiudicatrice") ha indetto una procedura aperta per l'affidamento della concessione avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione del raccordo autostradale A23-A28 Cimpello – Sequals – Gemona (il "Progetto") ai sensi dell'articolo 153, comma 1 e seguenti del D. Lgs. 12.4.2006, n. 163. Tale procedura è finalizzata alla individuazione del promotore ed alla successiva aggiudicazione della concessione;
- Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. in associazione temporanea di imprese con Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A. (il "Proponente") intende presentare una proposta per l'affidamento della suddetta Concessione (la "Proposta");
- a tale scopo, il Proponente ha predisposto un Piano Economico Finanziario di Progetto, e l'ha sottoposto a UniCredit SpA (di seguito "UniCredit") per il rilascio dell'asseverazione ai sensi dell'art. 153 D.Lgs. 163/2006;

ciò premesso,

UniCredit assevera l'allegato Piano Economico-Finanziario predisposto dal Proponente attestandone la coerenza nel suo complesso sulla base:

- del costo complessivo del Progetto indicato dal Proponente;
- della struttura finanziaria proposta dal Proponente;

UniCredit S.p.A.

Sede Sociale
Via A. Specchi 16
00186 Roma

Direzione Generale
Piazza Cordusio
20123 Milano

Capitale Sociale € 9.648.790.561,50
integralmente versato - Banca iscritta
all'Albo delle Banche e Capogruppo del
Gruppo Bancario UniCredit - Albo dei
Gruppi Bancari cod. 020331 - Cod. ABI
020081 - iscrizione al Registro delle
Imprese di Roma, Codice Fiscale e P.
IVA n° 00848170101 - Aderente al Fondo
Interbancario di Tutela dei Depositi.



- del tempo previsto per l'esecuzione dei lavori e l'avvio della gestione;
- del canone che il Proponente intende corrispondere all'Amministrazione Aggiudicatrice;
- della durata della concessione;
- dei costi e dei ricavi relativi alla gestione, ed in particolare dei ricavi stimati dal Proponente, nonché delle relative tempistiche e dei conseguenti flussi di cassa generati dal Progetto;
- delle ipotesi fiscali assunte dal Proponente.

Nello svolgimento dell'attività di cui sopra, UniCredit si è basato su dati e documentazione relativi al Progetto da voi forniti, che non sono stati sottoposti a verifica di congruità.

Il Proponente si assume pertanto ogni responsabilità circa la veridicità dei suddetti dati e dei documenti presentati al riguardo nonché, più in generale, di qualsiasi altra informazione comunicata a UniCredit ai fini della redazione del presente documento.

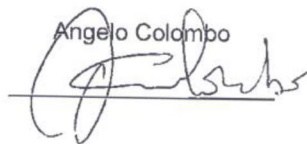
Il presente documento non costituisce in alcun modo impegno da parte di UniCredit SpA, né di altre società appartenenti al gruppo UniCredit, al finanziamento del Progetto. Si segnala in proposito che la struttura finanziaria da voi proposta dovrà essere confrontata con gli standard del mercato bancario per operazioni soggette al rischio traffico che saranno prevalenti al momento del reperimento del finanziamento e alla luce del complessivo profilo di rischio del Progetto che emergerà dalla fase di strutturazione del debito.

La presente asseverazione è resa al Proponente con l'espresso avvertimento che:

- UniCredit non svolge alcuna funzione di natura pubblica;
- la presente asseverazione non costituisce attività sostitutiva della funzione di verifica e valutazione della proposta del promotore, di competenza della Pubblica Amministrazione.

Milano, 17 febbraio 2011

UniCredit S.p.A.

Angelo Colombo


Andrea Baraldi
