

- PEDEMONTANA VENETA -

CENTO DOMANDE E CENTO RISPOSTE

1. Pedemontana Veneta è un'opera regionale?

Pedemontana Veneta è un'opera infrastrutturale regionale iscritta al demanio strade della Regione.

2. Pedemontana Veneta è localizzata tutta su territorio veneto?

Pedemontana Veneta si estende da Montecchio Maggiore, ad ovest di Vicenza, e Spresiano, a nord di Treviso. Attraversa 36 comuni delle due Province:

- Vicenza - Bassano del Grappa, Breganze, Brogliano, Cassola, Castelgomberto, Cornedo Vicentino, Isola Vicentina, Malo, Marostica, Mason Vicentino, Molvena, Montecchio Maggiore, Montecchio Precalcino, Mussolente, Nove, Pianezze, Romano d'Ezzelino, Rosà, Sarcedo, Thiene, Trissino, Villaverla
- Treviso- Altivole, Castelfranco Veneto, Castello di Godego, Giavera del Montello, Loria, Montebelluna, Povegliano, Riese Pio X, San Zenone degli Ezzelini, Spresiano, Trevignano, Vedelago, Villorba, Volpago del Montello.

E' lunga 95 km di asta principale con 2+2 corsie di marcia e 68 Km di viabilità complementare. Il costo di costruzione è 2,258 miliardi di euro.

3. Il cantiere per la realizzazione di Pedemontana Veneta costituisce un cantiere importante.

In questo momento in Italia è il maggiore cantiere attivo di nuova costruzione. Impiega circa 1900 maestranze e 1100 mezzi d'opera.

4. L'opera è tutta finanziata?

L'opera dal novembre 2017, con l'ottenimento del finanziamento privato (*closing* finanziario), è completamente finanziata:

- Euro 614.910.000 contributo statale;
- Euro 300.000.000 contributo regionale;
- Euro 1.343.090.000 finanziamento privato.

5. Chi realizza i lavori?

Il Concessionario, l'ATI aggiudicataria, ha costituito una società di progetto, la SPV S.p.A., la quale ha affidato i lavori ad una associata, l'impresa SIS S.c.p.a. Quest'ultima ha affidato a sua volta lavori in subappalto a circa 90 ditte.

6. Pedemontana Veneta è una superstrada a pagamento?

La nuova arteria è una superstrada a pagamento che si potrà percorrere a 110 chilometri all'ora.

7. Pedemontana, strada a pagamento, è fornita di caselli autostradali?

Sono previsti 14 caselli autostradali lungo l'arteria che permettono una grande permeabilità sul territorio in entrata ed uscita dall'infrastruttura. L'elevato numero di caselli permette una maggiore distribuzione sul territorio limitrofo dei flussi di traffico attratti da Pedemontana.

8. Pedemontana è interconnessa con il sistema autostradale?

Pedemontana inizia con la connessione sulla A4 a Montecchio Maggiore ad ovest di Vicenza, interseca la A31 tra Dueville e Thiene ed arriva sulla A27 a Spresiano a nord di Treviso.

9. A quanto ammonta il costo di costruzione complessivo di Pedemontana?

Il costo di costruzione complessivo dell'opera, comprendente la superstrada e i 68 km della viabilità ordinaria complementare, è di 2.258.000.000 euro.

10. E' vero che la storia di Pedemontana Veneta prende origine dagli anni '90?

Il primo atto al riguardo fu approvato dal Consiglio regionale il 23 febbraio 1990 e riguardava il potenziamento dell'itinerario pedemontano veneto Montebello - Valico di Priabona – Malo – Thiene – Bassano – Montebelluna – Ponte della Priula.

11. Si è potuta realizzare la Pedemontana perché essa è entrata in un accordo tra Regione e Stato?

Pedemontana è stata inserita tra le “Infrastrutture di preminente interesse nazionale per le quali concorre l'interesse regionale” nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 24 ottobre 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione.

12. La Regione si è avvalsa di un sistema di realizzazione con il coinvolgimento dei privati?

Per realizzare l'infrastruttura, la Regione ha utilizzato il metodo del project financing o finanza di progetto. La Regione pertanto ha assunto il ruolo di Concedente con funzioni di alta sorveglianza.

13. E' vero che i primi passi l'opera li ha mossi nell'ormai lontano 2004?

Il 29 gennaio 2004 la Regione ha pubblicato l'avviso per la ricerca di eventuali promotori privati per la realizzazione dell'opera. Il 3 dicembre del medesimo anno ha dichiarato di pubblico interesse la proposta presentata dalla società Pedemontana Veneta S.p.a. e quindi ha trasmesso il progetto preliminare al Ministero delle Infrastrutture nel gennaio 2005.

14. Il progetto di Pedemontana Veneta è stato approvato dal CIPE?

Il CIPE ha approvato il progetto con deliberazione n. 96 del 29 marzo 2006. La Regione ha poi individuato il concessionario che realizza l'opera con gara pubblica e successivo contratto sottoscritto nel 2009, durante il mandato del Presidente Galan.

15. E' vero che le opere viarie complementari non sono finanziate nel quadro economico di Pedemontana Veneta?

No. Nel quadro economico di Pedemontana, che ammonta a 2.258.000.000 euro, sono comprese, oltre all'asse principale, anche 68 km di viabilità secondaria che verrà realizzata congiuntamente all'infrastruttura principale nei termini contrattuali prestabiliti.

16. Il costo dell'opera è finanziato dai privati?

L'opera è solo provvisoriamente finanziata dai privati. Infatti è realizzata con il metodo detto della *“finanza di progetto”*, che consiste nell'affidare ad un privato la costruzione e la gestione dell'opera, con esborso anche della somma necessaria alla sua realizzazione, prevedendo di rientrare negli anni della concessione di quanto pagato. Per questo si fanno contratti di concessione dell'opera per diversi anni.

17. Il costo dell'opera è a completo carico della Regione e dei Veneti?

Dall'ultimo contratto sottoscritto il costo dell'opera, 2.258 miliardi di euro, è a carico dello Stato per una somma pari a 614 milioni di euro, a carico della Regione per una somma pari a 300 milioni di euro e per la somma pari a 1,344 miliardi di euro a carico del privato concessionario.

18. Pedemontana incide sul PIL della Regione del Veneto?

La realizzazione incide positivamente sul PIL regionale. I dati raccolti indicano una percentuale pari a 1,39% per il 2017 e 1,36 per il 2018.

19. Quanto la Pedemontana incide invece sul PIL nazionale?

La realizzazione dell'opera incide anche sul PIL nazionale per lo 0,13 % negli anni 2017 e 2018.

20. Il contratto di Pedemontana per la costruzione e la gestione dell'infrastruttura Pedemontana Veneta dura 39 anni?

Il contratto prevede la costruzione della nuova strada e delle strade complementari e quindi la gestione della stessa (manutenzione ordinaria e straordinaria, vigilanza) per una durata di 39 anni.

21. Il contratto per la concessione di costruzione e gestione di Pedemontana ha subito diverse variazioni?

Ne ha subito due. Il primo contratto è del 2009, poi c'è stato un atto aggiuntivo del 2013 e quindi l'ultimo atto sottoscritto nel 2017, che sostituisce tutti i precedenti.

22. Nel vigente contratto di concessione i pedaggi costituiscono introito per la Regione?

I pedaggi vengono incassati dalla Regione e costituiscono entrata per pagare il canone di concessione al Concessionario. Il canone da pagare al concessionario è stato infatti calibrato in modo che sia sostenibile per il piano economico-finanziario dell'intera operazione e anche per la Regione, rispetto alla previsione delle auto che transiteranno in Pedemontana.

23. Con l'ultima rimodulazione del contratto di concessione sono stati ridotti i rischi del Concessionario?

Con il Terzo Atto convenzionale sono stati più chiaramente definiti i rischi che già erano stati ripartiti tra concedente (Regione) e concessionario (SPV Spa) nei precedenti contratti.

24. Quali rischi alla Regione e quali al Concessionario?

Nel rispetto della normativa vigente, rimangono in capo al concessionario il rischio costruzione ed il rischio disponibilità, cioè i rischi relativi alla costruzione dell'opera (maggiori costi, imprevisti, espropri, ecc.) e alla disponibilità dell'opera in fase di esercizio (rispetto dei canoni fissati nel contratto per la manutenzione ordinaria e straordinaria). Al concedente invece è assegnato il rischio domanda (introiti da pedaggio rispetto al numero di veicoli che percorrono la strada).

25. Il progetto di Pedemontana Veneta è stato approvato dalla Regione del Veneto?

No, il progetto preliminare dell'opera, in quanto opera strategica dichiarata dallo Stato, è stata approvata dal CIPE (Comitato Interministeriale della Programmazione Economica) con deliberazione n. 96 del 29 marzo 2006.

26. La Pedemontana Veneta non ha subito la Valutazione di Impatto Ambientale?

Il progetto preliminare della Pedemontana Veneta, prima dell'approvazione da parte del CIPE, ha subito il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) al Ministero dell'Ambiente.

27. E' vero che nessuno ha controllato che quanto approvato o realizzato sia conforme dal punto di vista ambientale alle prescrizioni dell'approvazione del progetto?

Il CIPE ha approvato un progetto preliminare con alcune prescrizioni dettate dalla Valutazione di Impatto Ambientale. Il progetto definitivo è stato approvato dal Commissario delegato ing.

Silvano Vernizzi dopo aver svolto una verifica, detta di ottemperanza, di coerenza con quanto approvato e prescritto dal CIPE. A cascata, l'approvazione del progetto esecutivo è stata preceduta da una verifica di coerenza con quanto approvato e prescritto nell'approvazione della fase precedente, detta verifica di attuazione fase 1. La verifica di attuazione fase 2 invece riguarda la valutazione della congruenza di quanto approvato e prescritto con il progetto esecutivo e quanto realizzato. Quest'ultima fase è in capo al Ministero dell'Ambiente.

28. Qualcuno sostiene che manchi il controllo degli effetti ambientali di Pedemontana sul territorio.

Non è vero. Il Concessionario è obbligato per legge a monitorare le varie matrici ambientali prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera, con restituzione dei dati trimestrale, per verificare se gli effetti rilevati sono conformi a quanto previsto. Se risultassero non conformi, si dovrà intervenire con azioni correttive. Il controllo in merito è del Ministero.

29. Pedemontana è un'infrastruttura che impatta molto sui territori che attraversa?

Certamente la presenza di qualsiasi nuova strada porta a delle modifiche del territorio in cui è posta, ma per Pedemontana si sono usati tutti gli accorgimenti di ultima generazione e scelte progettuali finalizzate a ridurre l'impatto. Per esempio, la nuova arteria è costruita per il 65% in galleria o in trincea, cioè incassata nel terreno; sono previste opere di rinverdimenti e piantumazione di circa 1,2 milioni di piante autoctone, tra arbusti e alberi; lungo il tracciato sono previste barriere fonoassorbenti per circa 50 Km.

30. Si sostiene che la realizzazione della strada in trincea e la formazione delle gallerie artificiali e naturali siano insostenibili dal punto di vista idrogeologico.

E' falso. La scelta di realizzare la nuova strada in trincea o galleria è stata fatta al fine di minimizzare gli impatti complessivi sul territorio, valutati nell'ambito della VIA. Pertanto gli studi e i rilievi effettuati hanno portato a concludere che l'impatto idrogeologico dell'opera, con tutte le opere di mitigazione relative atte a rendere sostenibile l'intervento, è minore rispetto a quello prodotto sul territorio dal passaggio dell'infrastruttura a quota campagna.

31. Il termine di conclusione della Pedemontana Veneta è slittato rispetto alla convenzione del 2013?

Nel 2013 il termine dei lavori era calcolato e fissato rispetto alla data di consegna definitiva. In dipendenza da questo il termine dei lavori, era già fissato per l'11 settembre 2020. Con il Terzo Atto Convenzionale è rimasta invariata tale data di fine lavori.

32. La galleria di Malo non verrà conclusa nei termini contrattuali?

Dai dati in possesso è presumibile che la galleria di Malo non possa essere consegnata nei termini contrattuali definiti, cioè entro l'11 settembre.

33. Che cosa ha determinato il ritardo?

La tratta è stata interessata dapprima nel 2016 da un incidente mortale, dal lato di Malo, e poi nel 2017 da un cedimento del terreno in corrispondenza del torrente Poscola, lato Castelvomberto. In entrambi i casi è seguito il sequestro delle aree

di cantiere da parte della Procura di Vicenza che hanno comportato sospensioni e rallentamenti nell'esecuzione dei lavori.

34. Pedemontana è costruita sui rifiuti?

Lungo il tracciato dell'infrastruttura erano censite e quindi segnalate alcune discariche gestite prima degli anni '70, cioè prima dell'entrata in vigore della normativa per la gestione dei rifiuti. Queste sono pertanto state segnalate nello Studio di Valutazione Impatto Ambientale e nel progetto approvato. In questi casi si è previsto di smaltire il materiale presente sul solo sedime del tracciato stradale, oggetto di esproprio di proprietà della Regione, caratterizzando il rifiuto trovato, al fine di classificarlo ed individuare come smaltirlo ai sensi della vigente normativa.

35. Il tracciato di Pedemontana Veneta intercetta discariche di rifiuti solidi urbani?

Sì. Durante gli scavi per la realizzazione dell'opera sono state intercettate due discariche di rifiuti solidi urbani:

- Discarica di via Molinetto loc. Pontesello a Montecchio Maggiore;
- Discarica Contarina di Spresiano-Villorba.

Entrambe erano censite nel progetto.

36. Durante gli scavi per la realizzazione di Pedemontana sono stati rinvenuti anche rifiuti che non erano stati segnalati?

Scavando lungo il tracciato sono stati trovati anche rifiuti che non erano censiti, presumibilmente alloggiati in tempi non recenti nel

sottosuolo. Pure in questi casi, prelieve tutte le segnalazioni e procedure previste dalla norma vigente, si è caratterizzato il rifiuto al fine dello smaltimento. Si è proceduto con la costruzione della strada solamente dopo la rimozione.

37. Chi realizza Pedemontana smaltisce solo i rifiuti rinvenuti sul sedime della strada?

La realizzazione del progetto di Pedemontana non può prevedere lo smaltimento dei rifiuti allocati fuori dai sedimi di pertinenza della strada di proprietà della Regione.

38. E' vero che non vi sono controlli sullo smaltimento dei rifiuti rinvenuti e sugli effetti dei lavori sulla parte restante delle discariche che permangono sul territorio?

Il piano di monitoraggio dell'opera, che prevede analisi prima, durante e dopo la costruzione, prevede controlli sugli effetti degli smaltimenti dei rifiuti che intaccano le discariche richiamate, condotti dal concessionario. Su questi vigila il Ministero dell'Ambiente, attraverso la verifica di attuazione prevista dalla normativa, oltre, ovviamente, ARPAV e tutte le autorità preposte ai controlli ambientali.

39. A Montecchio Maggiore, Pedemontana ha provocato importanti effetti negativi sul territorio avendo occupato parte del sedime della discarica già segnalata in fase di studi e progetti.

Non è vero. Parte del sedime di Pedemontana è ricompreso nell'ambito della discarica di Montecchio. Per questo sono stati rimossi e smaltiti i rifiuti, così come approvato dalle autorità

ambientali competenti, mantenendo monitorati i pozzi sentinella per verificare se le acque di falda subissero alcune variazioni durante le lavorazioni. Anche i prelievi di ARPAV condotti in contraddittorio con il concessionario, hanno confermato che non sono stati superati i limiti di concentrazioni pericolose in falda. Non solo, le analisi chimiche condotte sui prelievi del piano di fondo scavo non hanno rilevato anomalie.

40. I rinvenimenti di tubi di fibrocemento sul territorio dipendono da Pedemontana?

No. Nell'esecuzione di Pedemontana è stato necessario ricostituire a tratte la rete irrigua superficiale per l'irrigazione. Per lo più questa è stata realizzata nell'immediato dopoguerra, con tubi che allora si pensava non creassero problemi. Più recenti studi hanno confermato che il fibrocemento è un materiale che, qualora disperso nell'aria in particelle e respirato, può provocare danni importanti all'apparato respiratorio. Per questo, durante i lavori, nel momento in cui è stato necessario procedere allo spostamento e sostituzione di alcune tratte di queste condotte, si è provveduto ad utilizzare tutte le tecnologie di precauzione utili – le più rigorose previste dalle normative vigenti - a limitarne la dispersione nell'aria e nell'ambiente in generale, con personale specializzato.

41. Il centro direzionale della Pedemontana Veneta localizzato a Bassano del Grappa è abusivo?

No. Il Commissario delegato, ing. Silvano Vernizzi, ha ritenuto di approvare il centro direzionale inserendolo nel decreto di approvazione del progetto esecutivo del Lotto 3, tratta A, seppure riguardante uno stralcio di strada non attiguo all'area prescelta.

42. Il centro direzionale non ha grande importanza?

Il nodo centrale per l'erogazione di tutte le attività correlate alla gestione dell'infrastruttura ad esercizio avviato è proprio il centro direzionale. Qui sarà attivo il COC (Centro Operativo di Controllo), attivo 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, dedicato al controllo della viabilità, ad informare l'utenza circa la viabilità e coordinare le funzioni di assistenza al traffico anche in caso di incidenti.

43. La Galleria di Malo è la più lunga di quelle inserite nel progetto?

Sì. La galleria di Malo è lunga 6.391 ml.

44. Nella realizzazione di Pedemontana sono previste altre numerose opere?

Sono in costruzione:

- 16 tra ponti e viadotti per 1,306 km;
- 2 gallerie naturali, tra cui quella di Malo, per 7,320 km;
- 36 gallerie artificiali per 9,186 km.

45. Pedemontana crea notevoli problemi idrogeologici ed alcuni crolli delle scarpate ne sono la dimostrazione.

Non è vero. Pedemontana è realizzata in un ambito territoriale molto impegnativo da un punto di vista idrogeologico. Nel progetto sono stati assunti tutti gli accorgimenti per far sì che le acque superficiali non producano dilavamenti. In fase di realizzazione dei lavori, prima dell'ultimazione di tutte le precauzioni a difesa, sono tuttavia avvenuti alcuni eventi che hanno prodotto danni al cantiere

ed inondazioni del sedime della nuova strada di alcune tratte poste in trincea.

46. Bisogna preoccuparsi?

No. Questi fenomeni, se rilevati in fase di costruzione, non debbono destare preoccupazioni particolari, in quanto ordinari e frequenti in ogni cantiere di queste caratteristiche in concomitanza con eventi piovosi intensi. Potrebbero preoccupare qualora si manifestassero in corrispondenza delle tratte ultimate e poste in esercizio. Ma questo non è mai accaduto.

47. Pedemontana impatta troppo sul paesaggio.

Il progetto approvato prevede anche un piano di inserimento e mitigazione paesaggistico/ambientale areale pari a 1.333.410 mq, con la messa a dimora di 1,2 mil di alberi ed arbusti. E' inoltre da sottolineare che il 65% del tracciato è realizzato in trincea, quindi a quota inferiore rispetto al piano campagna.

48. I pannelli fonoassorbenti in cristallo di Pedemontana Veneta provocheranno seri problemi all'avifauna, in quanto sprovvisti di marcatori a forma di rapace?

Il Concessionario, in osservanza a specifiche direttive della Regione, si è impegnato ad ultimare l'opera con tutte le barriere fonoassorbenti in cristallo fornite di marcatori. Nel progetto iniziale tale accorgimento era previsto solo nelle aree ricomprese nella "*Rete Natura 2000*". Pur non sussistendone l'obbligo normativo, anche con la partecipazione e l'interessamento di associazioni ambientaliste, la Regione ha ottenuto dal Concessionario tale impegno per tutti i 18 km di barriere trasparenti del percorso.

49. Ci sono però alcuni pannelli fono assorbenti in cristallo ancora senza marcatura per l'avifauna. Intanto gli uccelli muoiono.

Se ancora ci sono alcuni pannelli senza marcatura, ciò sarà per un periodo provvisorio. Infatti, per problemi tecnici di peso dei pannelli e adesività dei film dei marcatori, questi ultimi devono essere montati necessariamente dopo la posa dei cristalli. Per questo tra le due lavorazioni possono passare alcuni tempi, che la Regione ha comunque chiesto che vengano ridotti al minimo, pur nel rispetto dell'organizzazione del cantiere.

50. Il progetto di Pedemontana non ricomprende il raccordo autostradale con la A4 a Montecchio Maggiore ed il relativo casello.

Sì. A Montecchio Maggiore, in provincia di Vicenza, è prevista dalla fine degli anni '90 la costruzione del nuovo casello autostradale, comprendente il raccordo alla Superstrada Pedemontana Veneta, inserita finanziariamente negli impegni della società Autostrada Brescia-Padova a seguito del rinnovo della concessione per la gestione della A4, appunto, tra Brescia e Padova. Pertanto lo stesso non è stato ricompreso nel progetto di Pedemontana, in quanto già finanziato.

51. Il raccordo di Pedemontana con la A4 è gestito dalla Società autostradale BS-PD?

La società autostradale ha l'obbligo, impartito dal Ministero per le infrastrutture nel contratto di concessione, di realizzare l'opera in oggetto, ed è prevista la relativa spesa nel piano economico finanziario.

52. La Regione è in ritardo nella realizzazione del raccordo di Pedemontana con la A4?

NO. L'opera è di competenza della Società A4 Brescia-Padova. Redatto il progetto dei lavori di Montecchio Maggiore (esecutivo approvato dal MIT nel 2009), la Società ha affidato i lavori *in house* a Serenissima Costruzioni Spa. Poi, cambiata la normativa in materia, rescisso il contratto e constatato quanto realizzato, ha atteso il rifinanziamento e la riapprovazione da parte del MIT, tenuto conto del raddoppio ferroviario tra Padova e Verona e dell'innesto a Pedemontana. Scartata da parte di ANAC l'ipotesi di considerare l'opera come complementare a Pedemontana, la Società A4 Brescia-Padova si è subito riattivata per affidare i lavori.

53. Sono già state aperte alcune tratte funzionali di Pedemontana e altre ne saranno aperte?

VERO – Il 3 giugno 2019 è stata posta in esercizio la prima tratta funzionale di Pedemontana che collega lo svincolo con la A31 con il casello di Valdastico e fino a Breganze, per circa 10 km. La tratta permette di bypassare il comune di Dueville, a nord, risparmiando notevole traffico ed evitando di attraversare aree intensamente urbanizzate.

54. Il Concessionario, pertanto, a seguito dell'apertura del primo tratto, ha iniziato a percepire un canone di disponibilità?

Il canone è pari alla somma incassata nella tratta posta in esercizio, con esborso pari a zero per la Regione.

55. L'esazione del pedaggio avviene attraverso pagamento ai caselli?

Si. Chi percorre Pedemontana paga il pedaggio ai caselli di uscita con gli ordinari metodi adottati dal sistema autostradale italiano ed europeo. Pertanto sarà possibile pagare in contanti, con carte di credito o bancomat, con telepass ed europass.

56. Eventuali mancati pagamenti dei pedaggi verranno recuperati?

I mancati pagamenti rilevati ai caselli dal Concessionario verranno recuperati dalla Regione.

57. Nel primo contratto era prevista l'esenzione del pedaggio per alcune categorie di utenti.

Sì. Il contratto inizialmente prevedeva l'esenzione per alcuni cittadini residenti nei comuni attraversati dall'infrastruttura appartenenti alla fascia di età inferiore ai 25 anni o superiore ai 60 anni, ma con tariffe più elevate per tutti gli altri utenti pari a 0,217884 euro/km medi per veicoli leggeri e 0,357474 euro/km medi per veicoli pesanti. Però con l'ultimo contratto approvato, il pedaggio è dovuto da tutti gli utenti ma è stato abbassato a 0,1683 euro/km medi per i veicoli leggeri e 0,3014 euro/km medi per i veicoli pesanti. Quindi un minor esborso per tutti gli utenti.

58. I pedaggi di Pedemontana Veneta sono tra i più cari in Italia?

I pedaggi di una infrastruttura nuova sono più cari rispetto a quelli di un'infrastruttura già realizzata da parecchio tempo perché nel calcolo del pedaggio è ricompreso l'ammortamento

dell'investimento. Dopo aver ammortizzato il completo investimento per la realizzazione dell'opera (generalmente al termine della prima concessione assegnata) si abbasseranno i pedaggi.

59. Pedemontana fa parte del circuito delle strade a pedaggio i cui concessionari sono associati in AISCAT?

Sì perché Pedemontana, attraverso AISCAT, sarà interconnessa con tutte le altre autostrade nazionali e usufruirà della completa integrazione tra i sistemi di pedaggio delle varie infrastrutture. In questo modo l'utente al casello di entrata preleverà il biglietto di entrata, che restituirà a qualsiasi casello di uscita, pagando l'intera somma dovuta, che poi verrà ripartita per competenza tra i gestori delle diverse strade percorse.

60. E' vero che l'aggiudicazione all'attuale concessionario è avvenuta a seguito di una sentenza?

Sì. La prima aggiudicazione era stata assegnata dalla Regione del Veneto all'A.T.I. Impregilo. Un'altra concorrente, l'A.T.I. Consorzio Stabile SIS S.C.p.A.- Itinere Infraestructuras S.A., ha mosso azione legale contro tale aggiudicazione, ottenendo dal Consiglio di Stato nel giugno 2009 sentenza a suo favore. Il contratto pertanto è stato sottoscritto con quest'ultima.

61. L'affidamento della Concessione è stato curato dalla Regione?

Sì. La Regione ha programmato l'infrastruttura inserendola come prioritaria nel Piano Regionale dei Trasporti, ha ricevuto una proposta da un promotore che, dopo l'approvazione del progetto da

parte del CIPE, ha messo in gara; ha quindi aggiudicato la concessione a un soggetto diverso dal promotore, in quanto la sua offerta è risultata migliore.

62. Il processo di realizzazione di Pedemontana Veneta è stato gestito da un Commissario?

Dopo l'aggiudicazione compiuta dalla Regione, il Presidente dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza con decreto del 31 luglio 2009 per la situazione determinata nel settore del traffico e della mobilità. Con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15 agosto 2009 è stato nominato il Commissario delegato del Governo, l'ingegner Silvano Vernizzi, che da quella data ha avuto ampi poteri di operare per la realizzazione dell'opera, incarico poi rinnovato sino al 31 dicembre 2016.

63. E' il Commissario di Governo che ha approvato il progetto definitivo ed esecutivo?

Il progetto definitivo è stato approvato dal Commissario delegato nell'ottobre 2010, mentre il progetto esecutivo è stato approvato per tratte dal 2011 al 2015.

64. I lavori sono stati consegnati al concessionario in ritardo?

La prima consegna parziale è avvenuta nel 2011 e quella definitiva nel 2015, di norma subito dopo l'approvazione dei progetti esecutivi dei singoli lotti.

65. La Pedemontana Veneta è ancora gestita da un commissario delegato con poteri in deroga?

No. Dal 1 gennaio 2017 l'opera è passata nella competenza diretta della Regione senza alcuna deroga, quindi in gestione ordinaria.

66. La Regione si è organizzata con strutture con poteri eccezionali.

No. La Regione ha inteso organizzarsi con una struttura tecnica per condurre la realizzazione in procedura ordinaria, senza deroghe o poteri speciali, e con un Commissario che vigili sui tempi e sulle procedure di esecuzione dell'opera. In Italia non esiste un altro caso di opera pubblica di queste dimensioni gestita con procedura ordinaria. Pedemontana è l'unico esempio.

67. La Regione ha nominato un altro commissario?

Sì. Il commissario nominato a gennaio 2017 dalla Regione è il Vice Avvocato Generale dello Stato Marco Corsini, ai sensi e con i poteri di cui all'art. 20 del D.L. 29 novembre 2008 n. 185, il quale però, a differenza del precedente Commissario di Governo, ha solamente poteri di controllo e vigilanza.

68. Quindi la Regione paga un nuovo Commissario?

Assolutamente no. L'avv. Marco Corsini ha assunto l'incarico gratuitamente, quindi a costo zero per la Regione.

69. I suoi poteri sono i medesimi del Commissario governativo?

Il Commissario regionale non ha alcun potere di deroga delle norme statali, esercita ogni potere di impulso, attraverso il più ampio coinvolgimento degli Enti e dei soggetti coinvolti, per assicurare il

coordinamento degli stessi ed il rispetto dei tempi. Può chiedere agli Enti coinvolti ogni documento utile per l'esercizio dei propri compiti.

70. Se l'impresa costruttrice non rispetta i tempi di consegna, cosa può fare il Commissario regionale?

Quando non sia rispettato o non sia possibile rispettare i tempi stabiliti dal cronoprogramma, il Commissario comunica senza indugio le circostanze del ritardo al Presidente della Regione. Qualora sopravvengano circostanze che impediscano la realizzazione totale o parziale dell'investimento, il Commissario straordinario delegato propone al Presidente la revoca dell'assegnazione delle risorse.

71. Le attività di alta sorveglianza su Pedemontana Veneta sono pertanto svolte oggi dalla Regione.

Dopo la cessazione del regime commissariale governativo avvenuta il 31.12.2016, le attività di alta sorveglianza spettano alla Regione del Veneto che ha istituito una struttura dedicata alla funzione, a capo della quale è stato nominato come Direttore l'ingegner Elisabetta Pellegrini.

72. La Regione ha ridotto i flussi di traffico stimati in origine?

La Regione, non appena ripresa la gestione del procedimento di realizzazione dell'infrastruttura, ha commissionato uno studio aggiornato dei flussi di traffico per verificare le condizioni affinché la realizzazione fosse finanziariamente sostenibile. Gli studi condotti hanno portato a un traffico giornaliero medio pari a 27.000 veicoli/giorno, con abbassamento delle tariffe di pedaggio ed

eliminazione delle esenzioni. Tale dato risulta ridotto rispetto ai 33.000 veicoli/giorno delle stime proposte dal promotore e poste a base di gara nel 2009.

73. La Regione agisce in piena autonomia?

La Regione agisce in autonomia, in quanto Pedemontana è un'infrastruttura di proprietà della Regione, ma la procedura ordinaria di realizzazione dell'opera impone di:

- relazionare trimestrale al Ministero Infrastrutture e Trasporti sull'andamento dei lavori e sulle eventuali difficoltà riscontrate;
- relazionare trimestrale al Ministro dell'Ambiente sui monitoraggi ambientali svolti e gli esiti ottenuti;
- informare i Ministeri di Infrastrutture, Ambiente e Beni culturali della necessità di varianti non sostanziali in fase esecutiva (art. 169 del D.lgs 163/2006).

74. Chi controlla dunque l'opera realizzata dal Concessionario?

Oltre al compito della Struttura di progetto, cui è affidata l'alta sorveglianza, imperniata soprattutto, come definito dall'ANAC, sulla verifica del mantenimento dei rischi assegnati al Concessionario (rischio costruzione e rischio disponibilità), la Regione può contare sulla competenza dei collaudatori nominati, sia statici, con funzioni di verifica delle strutture portanti, sia tecnico-amministrativi, costituiti in una commissione per ognuno dei tre lotti. Tutti sono stati individuati dalla Regione ed attivati in corso d'opera.

75. Il Terzo Atto Convenzionale è l'ultimo atto di concessione sottoscritto dalla Regione del Veneto?

La Regione ha sottoscritto un terzo atto convenzionale, l'ultimo, il 29 maggio 2017, dopo i primi due sottoscritti dal Commissario delegato del Governo, Silvano Vernizzi nel 2009, convenzione principale, e nel 2013, atto aggiuntivo, a seguito della richiesta del concessionario di rimodulazione della concessione.

76. ANAC e Corte dei Conti hanno fortemente criticato la gestione del processo di realizzazione di Pedemontana.

ANAC e la Corte dei Conti hanno presentato alcuni rilievi sui primi due atti contrattuali sottoscritti tra il Commissario delegato del Governo ed il concessionario. La Regione ha ritenuto di superare le osservazioni attraverso una lunga e laboriosa trattativa con il Concessionario. E' stato definito un nuovo testo convenzionale, approvato dalla Giunta Regionale del Veneto nel maggio 2017.

77. La Regione ha potuto quindi rivedere completamente gli accordi con il concessionario?

Le modifiche possibili rispetto ai precedenti contratti erano necessariamente vincolate dalle regole del bando di gara e dalle disponibilità del Concessionario, non potendo essere un atto unilaterale della Regione.

78. Le modifiche effettuate sono ad esclusivo favore del concessionario.

E' falso. Si è raggiunto invece un accordo di rimodulazione:

- aumento del contributo pubblico in conto costruzione per un importo di Euro 300 milioni, oltre ai 614 già deliberati dallo Stato, a fronte di un investimento complessivo del Concessionario di Euro 2.258 milioni;

- remunerazione del Concessionario esclusivamente mediante il canone di disponibilità;
- spettanza al Concedente Regione Veneto degli introiti da pedaggio;
- maggiore rischio di disponibilità in capo al Concessionario, determinato da inasprimento delle penali sulle inadempienze eventuali, a valere sul canone;
- più stringente disciplina dei doveri del Concessionario, in particolare per la chiusura del *closing* finanziario per il reperimento del finanziamento privato e per il pagamento delle indennità di esproprio;
- più puntuale disciplina degli istituti della decadenza, della risoluzione e del recesso.

79. Il concessionario incasserà 9 miliardi di euro per costruire un'opera che costerà nemmeno 3 miliardi?

No. Il concessionario di Pedemontana Veneta incassa circa 9 miliardi di euro non solo per la costruzione dell'infrastruttura, ma anche per la disponibilità e gestione della stessa fino alla fine della concessione, cioè fino al 2059.

80. Cosa remunererà quindi l'incasso?

Fino al 2059 l'incasso remunera:

- la costruzione dell'infrastruttura;
- il costo del denaro per la realizzazione della stessa;
- la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura durante i 39 anni di esercizio;
- il servizio di gestione: sicurezza, esazione, vigilanza, sgombero neve, spargimento sale, ecc.;

- l'utile d'impresa.

81. Al termine della concessione dopo i 39 anni l'opera rimarrà di proprietà della Regione?

Sì. L'opera, per la parte realizzata, è già della Regione. Anche tutti gli espropri sono stati registrati a favore della Regione del Veneto. Il concessionario ha l'opera in consegna al fine della gestione. Alla conclusione della concessione, pertanto, verrà riconsegnata alla Regione, in perfetto stato di manutenzione.

82. Sarebbe stato più conveniente non ricorrere ad un project financing e finanziare completamente da parte della Regione i 2,258 miliardi di euro necessari per la costruzione di Pedemontana Veneta?

Probabilmente sì. Sarebbe stato certamente più conveniente finanziare direttamente l'opera ma, purtroppo, la Regione non avrebbe in alcuna annualità potuto riservare così tanto denaro ad un'unica opera e nessun istituto di credito avrebbe concesso un mutuo così elevato ad un Ente pubblico. Pertanto il partenariato pubblico-privato era l'unica soluzione transitabile per poter realizzare un'opera fortemente richiesta dai territori e dalle imprese.

83. Alcuni giornali hanno scritto che il rendimento dell'investimento di Pedemontana Veneta frutta il 33% al concessionario, con un tasso superiore a quello della concessione di Autostrade per l'Italia Spa,

Assolutamente falso. Il tasso di rendimento si colloca a livello assai inferiore a quello di altri contratti di concessione, ad esempio quello di Autostrade per l'Italia, e, a seguito delle

riduzioni apportate dalla rimodulazione del contratto effettuata nel 2017, è pari all'8,89 per cento come TIR (Tasso Interno Rendimento) di progetto e pari al 12,95 per cento come TIR dell'equity.

84. Il TIR (Tasso Interno Rendimento) era più basso nell'atto aggiuntivo sottoscritto nel 2013, e pertanto la rimodulazione è stata a vantaggio del concessionario?

No. Con l'ultima rimodulazione contrattuale il TIR di progetto si è abbassato passando dal 10,84% all'8,89% così come il TIR degli azionisti che è passato dal 14,50% al 12,98%.

85. Con il Terzo Atto Convenzionale il Concessionario ha ridotto i ricavi totali nei 39 anni, intero periodo della concessione.

Sì. Con la rimodulazione del Terzo Atto Convenzionale il Concessionario ha ridotto il ricavo complessivo di tutta la concessione di 9,065 miliardi di euro. Questo è il vantaggio che ne ha tratto la Regione.

86. Il tasso di rendimento interno previsto nel terzo atto convenzionale è stato aumentato rispetto alla precedente convenzione del 2013?

No. Il tasso di rendimento interno (T.I.R.) previsto dal Terzo Atto Convenzionale è stato asseverato da Ente terzo ed è pari a 8,89%, mentre quello dell'atto del 2013 era pari al 10,84%. Pertanto, tale rendimento è stato ridotto.

87. La redditività è data dalla media aritmetica degli utili e tale parametro è utile per calcolare la redditività, ha scritto un giornale.

E' un'analisi completamente errata. La cassa netta che si produce nell'investimento deve essere in grado di restituire e remunerare il capitale complessivo investito. Fra gli allegati del Piano Economico Finanziario che fanno parte del Terzo Atto Convenzionale – documenti tutti rinvenibili sul sito della Regione - è presente una tabella denominata “*Analisi del TIR di progetto*”, dove vengono esplicitati tutti i flussi di cassa netti che il progetto assorbe e restituisce.

88. Cosa dice questa tabella?

E' semplice verificare che il tasso di sconto che rende il Valore Attuale dei flussi pari a zero (il che significa che a quel tasso i flussi investiti eguagliano i flussi ricavati) è pari al 8,89%. E' infatti fondamentale la distribuzione nel tempo dei flussi finanziari, perché 10 euro oggi non hanno lo stesso valore di 10 euro fra quaranta anni. Per tale ragione si calcola il Valore Attuale, ossia si sconta ogni flusso ad un tasso di attualizzazione che rende omogenei dal punto di vista temporale tali flussi. La somma dei flussi attualizzati (positivi e negativi inteso come negativi gli investimenti e positivi le remunerazioni e restituzioni), dà il Valore Attuale ad un prestabilito Tasso di sconto. Il tasso di sconto che rende il Valore attuale pari a zero, ossia che rende uguali gli investimenti e le restituzioni e remunerazioni, è anche detto TIR ossia Tasso Interno di Rendimento.

89. Il tasso di rendimento dell'investimento Pedemontana è dunque in linea con il mercato?

Si. Basti pensare che per i periodi di investimento di cui si parla (39 anni), ad oggi, un investimento in BTP rende più del 3,5%, e pertanto uno spread di circa 5 punti a fronte dei rischi di costruzione, gestione e disponibilità, oltre che di reperimento delle risorse finanziarie, è giustificato.

90. Il Terzo Atto Convenzionale ha comportato una traslazione dal concessionario al concedente del rischio della domanda, coincidente con il così detto “rischio traffico” (che può essere definito come rischio che i volumi di traffico effettivi siano minori di quelli stimati).

Assolutamente no. Tale rischio è stato sin dall'inizio posto a carico della Regione, come si può agevolmente ricavare dalla lettura dello schema di Convenzione posto a base di gara e degli artt. 8 e 15 della originaria Convenzione, stipulata tra le parti nel 2009. Anche l'Atto Aggiuntivo del 2013 ha confermato tale previsione.

91. Quindi il “rischio traffico” è sempre stato, fin dall'origine, in capo alla Regione?

Sì, come espressamente riconosciuto dall'Anac, il “rischio traffico” è sempre gravato sull'Amministrazione sin dal primo contratto e il Terzo Atto Convenzionale ha avuto come effetto soltanto quello di chiarire inequivocabilmente quali erano i rischi ed in capo a chi stavano nell'ambito del rapporto concessorio esistente. Lo ha affermato anche il T.A.R. Veneto nella recente sentenza relativa al contenzioso mosso da Salini-Impregilo contro il contratto di concessione di Pedemontana Veneta sottoscritto nel 2017.

92. La previsione delle entrate si basa sulla stima dei flussi di traffico?

La Regione nel 2017 ha fatto aggiornare i flussi di traffico al fine di definire la rimodulazione del contratto di concessione, ottenendo una previsione di traffico giornaliero medio pari a 27.000 veicoli/giorno.

93. Le stime dei flussi di traffico di alcuni istituti di credito riportavano però risultati inferiori ai 27.000 veicoli/giorno...

Sì, ma la Regione ha ottenuto tale stima abbassando le tariffe di pedaggio rispetto a quelle approvate inizialmente nel progetto. Questo ha comportato una previsione di maggiore traffico sulla Pedemontana.

94. Con il Terzo Atto Convenzionale non è stato rafforzato a carico del Concessionario il rischio di disponibilità dell'opera.

Sbagliato. Con il nuovo atto convenzionale il Concessionario assume inequivocabilmente il rischio di disponibilità dell'opera, consistente nella capacità di erogare le prestazioni pattuite nel rispetto di specifici standard quantitativi e qualitativi. Il contratto prevede un inasprimento delle sanzioni in caso di inadempimento del concessionario.

95. Come possiamo essere sicuri che la Regione otterrà efficaci controlli?

La Regione, in fase di esercizio, dovrà controllare attraverso puntuali indicatori di qualità, già definiti, cui il Concessionario dovrà attenersi, utilizzando il sistema di sanzioni contrattualmente definite, nel caso di mancato rispetto di tali prescrizioni.

96. Il prolungamento del tempo di costruzione, legato alla necessità di far fronte alle numerose varianti introdotte in corso d'opera, è una clausola a solo vantaggio del Concessionario?

Il prolungamento del tempo di costruzione, legato alla necessità di far fronte alle numerose varianti introdotte in corso d'opera, non rappresenta un vantaggio per il concessionario, dal momento che dipende da maggiori lavori da realizzare e lo stesso inizierà ad incassare il canone di disponibilità solo dopo la messa in esercizio dell'opera, e quindi solamente dopo che i lavori saranno tutti ultimati.

97. Il Concessionario di Pedemontana non paga regolarmente gli espropri?

Dopo le difficoltà iniziali, causate dal mancato closing finanziario, i pagamenti sono stati poi molto puntuali e regolari una che la gestione dell'opera è entrata in regime ordinario da parte della Regione, che ha impartito di pagare entro il 31 dicembre 2017 tutti gli acconti dovuti sugli accordi bonari sottoscritti sino a maggio 2017, e di concludere entro il 31 dicembre 2018 tutte le procedure espropriative, sia bonarie che non, con il pagamento o con il deposito in Cassa Depositi e Prestiti.

98. Quindi sono già stati pagati tutti gli espropri?

Entro il 31/12/2018 sono risultati conclusi gli espropri per il 95%. Rimangono ancora pochi casi da concludere a causa di sopraggiunti problemi amministrativi.

99. La Regione, per far fronte alla realizzazione di Pedemontana Veneta, è stata costretta ad imporre un aumento dell'addizionale IRPEF.

No. Era stata ipotizzata una prima soluzione precauzionale di aumento IRPEF, nel mentre si perlustravano tutte le possibilità di finanziamento dell'opera.

100. Quindi possiamo dire che i Veneti non vedranno aumentare le tasse per pagare la Pedemontana Veneta?

Si può stare tranquilli. Attraverso una serrata trattativa con il concessionario sulla quadratura del PEF del Terzo Atto Convenzionale, con la suddivisione in due tranches del contributo pubblico regionale, si è riusciti ad evitare l'addizionale IRPEF. Ora e per il futuro.