



Project financing

NOVITÀ DI METODO PER LA PEDEMONTANA VENETA

Un ulteriore progetto di rilievo nazionale, previsto da oltre dieci anni, è l'asse autostradale previsto nelle aree a nord delle province di Treviso e Vicenza, che dalla A4 a Montebello vicentino va a intersecare la A31 a sud di Thiene e poi prosegue fino a raggiungere le A27 a nord di Treviso: nonostante le numerose difficoltà, errori e veti incrociati si segnala oggi sia per l'importanza trasportistica – per le esigenze di mobilità dell'area e come alternativa all'autostrada A4 – sia perchè per realizzarlo si sono messe a punto recentemente nuove procedure di applicazione della Legge Obiettivo, in particolare per quanto riguarda il promotore.

Un'altra storia contrastata

Fino al 2002 questa arteria era divisa in due parti: ovest, fra la A4 e la A31, ed est, dalla A31 alla A27.

La realizzazione e gestione del tratto ovest era stata affidata direttamente all'autostrada Brescia-Padova, senza alcuna gara; per il tratto est, nel novembre 2002 la Regione Veneto ha indetto un bando di gara europeo sulla base di una proposta di project financing presentata dalla società promotrice Pedemontana veneta spa, nella quale sono presenti Brescia-Padova, Autostrade per l'Italia, Autovie venete e alcune banche).

Tutto però si arena rapidamente, nel primo caso perchè la Commissione europea, nell'estate 2003, ha avviato una procedura di infrazione contro l'Italia per l'affidamento diretto alla Brescia-Padova; nel secondo caso perchè il Tar ha invalidato la gara, accogliendo un ricorso.

Da qui lo sviluppo di un nuovo progetto, questa volta unitario, ripresentato il 31 dicembre 2003 dalla Pedemontana Veneta Spa, che essendo partecipata anche dalla Brescia-Padova ha inglobato il progetto per la tratta ovest.

La nuova proposta prevede un superstrada a pagamento di circa 95 chilometri, lungo l'itinerario pedemontano veneto inserito nel Piano Regionale dei Trasporti, nella Legge Obiettivo e nell'Intesa Quadro sulle infrastrutture sottoscritta da Governo e Regione.

La via veneta al promotore

L'aspetto innovativo riguarda le modalità con cui sono stati affrontati i problemi che hanno bloccato i progetti precedenti, in particolare le contestazioni della Commissione europea: all'inizio del 2004 la Regione Veneto ha infatti deciso di pubblicare un avviso pubblico con l'invito a presentare entro tre mesi eventuali altri progetti competitori con quello della Pedemontana veneta spa.

Il bando – spiega Silvano Vernizzi, Amministratore delegato di Veneto strade – ha lo scopo di superare le motivazioni che hanno portato l'UE ad avviare una procedura d'infrazione contro il diritto di prelazione previsto dalla 166,



proprio per la mancanza di una fase di pubblicità preliminare, prima dell'individuazione del promotore.

Risultato? la Commissione europea ha aperto una fase conoscitiva che ha portato all'approvazione del metodo, tanto che oggi la Regione può applicare in sede di gara il diritto di prelazione, con il consenso dell'UE.

Concretamente comunque non è cambiato molto, perchè nei 90 giorni previsti dal bando non si è presentato nessuno, ma se fosse avvenuto ci sarebbe stata una fase di valutazione, fino alla (eventuale) dichiarazione di Pubblico interesse di una delle proposte.

Con il nuovo progetto vengono superati i due ostacoli che hanno fermato lo sviluppo delle proposte precedenti – ha ribadito Giancarlo Galan, Presidente della Regione Veneto – e nello stesso tempo non ci saranno possibili sfasature temporali nella realizzazione dei due tratti previsti originariamente, oltre ad dare continuità al tracciato.

Prossime fasi

La dichiarazione di Pubblica utilità dovrebbe essere emessa entro la fine di settembre 2004, al termine della fase negoziale con il promotore, sull'entità del contributo pubblico: rispetto a un costo previsto di 1,5/1,9 miliardi di euro è stato chiesto di contributo pubblico di 480 milioni di euro (ma si prevede una decisa diminuzione).

Seguirà la richiesta al promotore di integrare il progetto preliminare con lo studio d'impatto ambientale, che aprirà la fase di confronto con gli enti locali, con discussioni sul tracciato ecc.

Poi ci sarà la presentazione al Cipe per l'approvazione del progetto preliminare, seguita dalla gara per la scelta dei due competitori e poi dalla procedura negoziata fra i due competitori e il promotore, con diritto di prelazione per quest'ultimo; i problemi ci sono ancora – precisa Silvano Vernizzi – ma uno è stato risolto.

Sulla base del nuovo progetto, la Pedemontana veneta dovrebbe entrare in esercizio il primo luglio 2011, sempre che la concessione venga affidata entro il 2005 e i cantieri vengano aperti nel 2006.

*Estratto dalla rivista Quarry and Construction
Dossier Veneto, Settembre 2004*