

CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

IV COMMISSIONE CONSILIARE

**Audizione del Commissario della Superstrada Pedemontana Veneta (SPV),
Avvocato dello Stato Marco Corsini, e del Direttore della Struttura di Progetto
Superstrada Pedemontana Veneta, ingegnere Elisabetta Pellegrini.**

1. Alcuni chiarimenti generali

La Superstrada Pedemontana Veneta è un'infrastruttura realizzata in Partenariato Pubblico Privato. Ciò significa che l'opera è finanziata in parte attraverso risorse pubbliche ed in parte attraverso risorse private, che verranno restituite nel tempo. Pertanto, alla fine del periodo di concessione l'intera opera sarà completamente pagata dai cittadini, così come tutte le opere pubbliche.

La costruzione dell'infrastruttura si basa su stime tecniche relative ai flussi di traffico, ai costi, ai dati finanziari. Le stime, come tali, sono soggette a verifica nel tempo e possono essere affinate. E' l'unico metodo oggi disponibile per poter prevedere l'andamento di alcuni fenomeni e qualsiasi operazione proiettata nel futuro è basata su stime, e non può essere altrimenti.

Alcune delle principali differenze della concessione per la realizzazione e gestione della Superstrada Pedemontana Veneta rispetto alla maggior parte delle altre concessioni autostradali, assegnate con trattativa privata e con rinnovi, sono:

- Pedemontana è stata assegnata a seguito di una gara ad evidenza pubblica. Ciò implica che, sulla base di indicazioni della Regione, le condizioni migliori della concessione le ha fatte il mercato. Inoltre il Terzo Atto Convenzionale, trattato direttamente con il concessionario, è partito dalla convenzione di gara ed ha migliorato alcune condizioni con riduzione dei ricavi del Concessionario per 9 mld.
- Il Concessionario di Pedemontana costruisce innanzitutto l'infrastruttura e poi gestisce per 39 anni. Negli altri casi italiani le autostrade erano già realizzate e pagate al momento della firma del contratto.
- Il Terzo Atto Convenzionale, attribuisce al privato due dei tre rischi fondamentali presenti in una concessione, in particolare il privato assume il

rischio di costruzione ed il rischio di disponibilità. La Regione assume il rischio di domanda. Tale attribuzione di rischi è così sin dalla genesi dell'infrastruttura, così era stabilita nel bando di gara ed il tutto è in linea con le disposizioni europee in tema di concessioni.

- Pedemontana Veneta è un'opera che è sempre stata trasparente, in particolare tutti gli atti e gli allegati che compongono il Terzo atto Convenzionale sono stati pubblicati sul BUR del Veneto come allegati alla DGRV 708/17, prima ancora di essere sottoscritti. Tra questi allegati è presente anche il Piano Economico Finanziario che riassume tutte le provviste economiche e finanziarie dell'opera.

Il rendimento non è al 33%, come scritto, ma si colloca a livello assai inferiore. Infatti 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.

In particolare l'investimento netto per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta è pari al costo per le opere, 2,258 Miliardi di Euro, cui devono aggiungersi l'IVA ed gli oneri finanziari durante la costruzione e varie riserve obbligatorie. L'investimento complessivo ammonta pertanto a circa 3,2 Miliardi di Euro. Tale fabbisogno finanziario è erogato in parte attraverso il contributo pubblico in conto costruzione ed in parte attraverso il finanziamento che fa il privato.

Il privato di Pedemontana Veneta mette a disposizione le seguenti risorse:

Equity: € 430.000.000;

Fin. Mezzanino: € 350.000.000 (€ 250.000.000 nel PEF contrattuale)

Fin. Senior: € 1.221.000.000 (€ 1.150.000.000 nel PEF contrattuale)

Fin. Iva: € 290.000.000 (€ 300.000.000 nel PEF contrattuale)

Totale: 2.291.000.000 (€2.130.000.000 nel PEF contrattuale)

Tale importo viene restituito e remunerato attraverso la gestione della infrastruttura. Cosa significa? Che ogni anno di gestione produce della cassa, che è data dai Ricavi (ossia l'incasso del canone di disponibilità), a cui sono sottratti i costi di gestione (le manutenzioni e la gestione vera e propria), le imposte ecc.. Per tale ragione non hanno significato i commenti fatti sulla marginalità operativa. Tale importo è quello che serve per restituire e remunerare l'investimento.

La cassa netta che si produce deve essere in grado di restituire e remunerare il capitale complessivo investito.

2. Andamento dei lavori

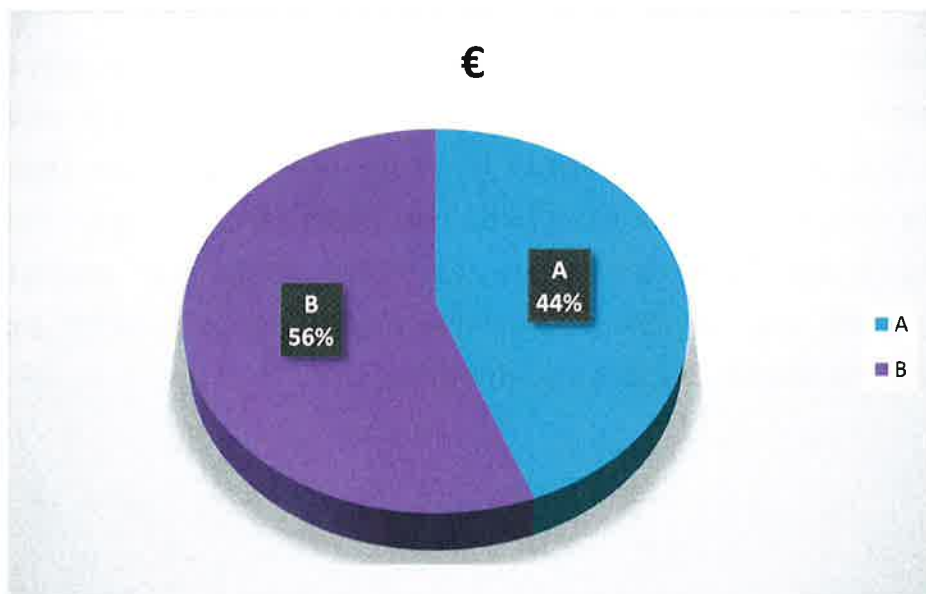
I lavori stanno procedendo con linearità e regolarità rispetto agli importi di contabilità. Sono stati già computati lavori a completa copertura dei contributi pubblici, compresi i 300 mil di euro della Regione del Veneto, seppure non tutti già esigibili, e quindi non pagati, fino al 31 gennaio 2019.

Mensilmente il Concessionario presenta la propria contabilità dei lavori eseguiti, che viene controllata dagli uffici e si emette un certificato lavori per il riconoscimento del credito a valere sul contributo regionale di 300 milioni di euro, di cui al "Terzo atto convenzionale" sottoscritto con il Concessionario in data 29 maggio 2017.

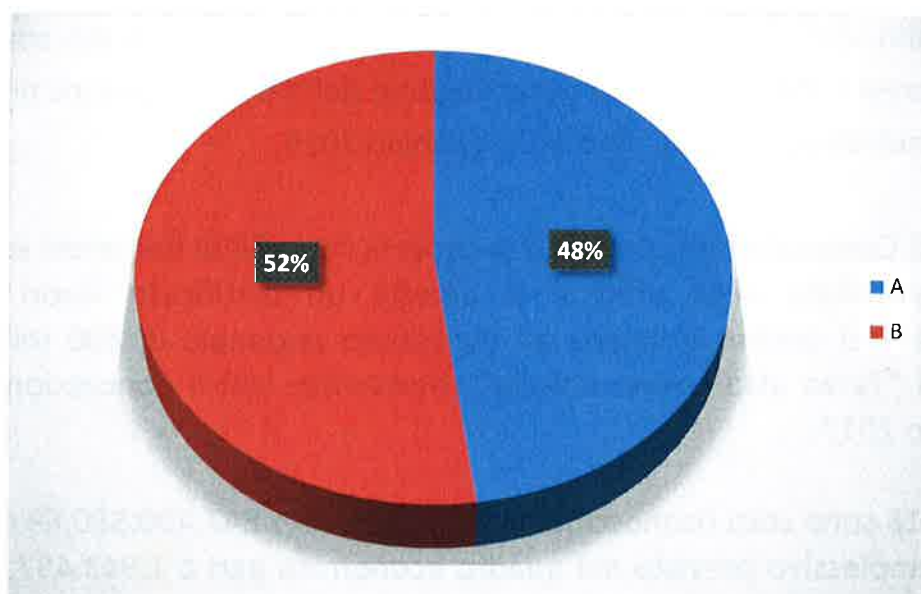
Al 31 luglio 2018 sono stati riconosciuti lavori e spese per 847.400.580,69 euro su un importo complessivo previsto nel quadro economico pari a 1.943.457.768,07 euro, con una percentuale del 44% di lavori eseguiti.

A= lavori eseguiti e certificati al 31 luglio 2018

B= lavori da eseguire



A= lavori eseguiti nel periodo commissariale (2009-2016)
B= lavori eseguiti nel periodo di gestione regionale(2017-2018)

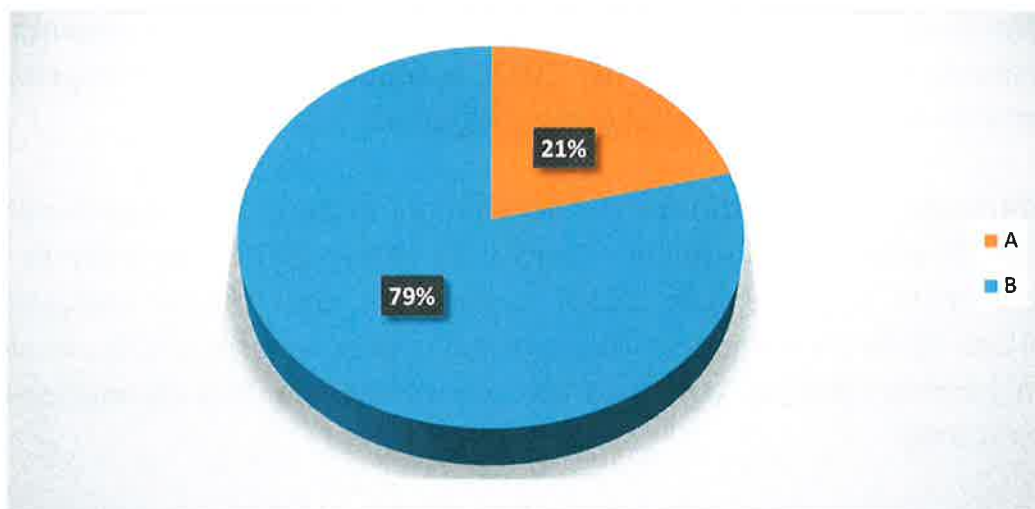


3. Espropri

E' stata impartita la direttiva al Concessionario di completare gli espropri entro il 2018 e non entro il 2019 come inizialmente preventivato. Inoltre è stata data indicazione di depositare quanto prima le poste presso la Cassa Depositi e Prestiti, qualora non si ravveda la possibilità, certificata, di raggiungere l'accordo bonario. Al 31 luglio 2018 sono state verificate spese per espropri per 219.191.246,14 euro, pari al 79% di espropri pagati. Sono in netto aumento anche le emissioni di decreti di esproprio definitivi.

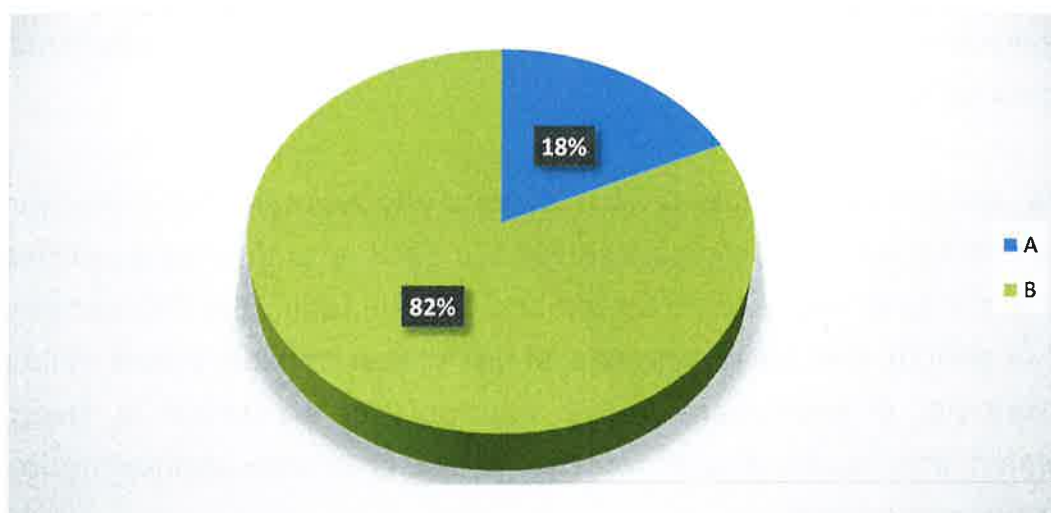
A= Espropri ancora da pagare al 31 luglio2018

B= Espropri pagati al 31 luglio2018



A= espropri saldati durante la gestione commissariale(2009-2016)

B= espropri saldati durante la gestione ordinaria regionale(2017-2018)



4. Contributo

Il contributo statale, pari a 614 milioni di euro, è stato completamente corrisposto al Concessionario nel 2017, a seguito del saldo completo della somma da parte dello Stato nelle casse regionali.

Il contributo regionale di ulteriori 300 milioni di euro, da erogarsi nelle due tranches, la prima di 160 milioni entro il 29 marzo 2018 e la seconda di 140 milioni entro il 31 gennaio 2019, è stato già interamente computato ed accertato come somme spese da parte del concessionario, e si è provveduto, entro i termini previsti dal terzo atto convenzionale, alla liquidazione della prima tranche.

5. Verifica di attuazione ambientale

Dopo il passaggio da gestione commissariale a ordinaria regionale è stato chiesto al Ministero dell'Ambiente di procedere con la verifica di Attuazione, e si è provveduto a pagare le somme previste come diritti di istruttoria per gli anni 2017 e 2018. Periodicamente la struttura di progetto provvede ad inviare i rapporti sul monitoraggio ambientale.

6. Galleria di Malo

La galleria è ad oggi ancora posta sotto sequestro da parte della Procura di Vicenza sul lato Malo.

Dalla parte di Castelgomberto si è lavorato allo svuotamento della canna sud a seguito del fornello occorso a settembre 2017 e si dovrebbe riprendere a lavorare regolarmente entro settembre. Ciò non toglie che il blocco dei lavori per un periodo così lungo imponga, al fine di non rischiare ritardi nella messa in esercizio, di individuare nuove soluzioni per accelerare le lavorazioni. Abbiamo allo studio alcune ipotesi, su cui ci stiamo confrontando con i ministeri competenti.

7. Connessione dell'asse superstradale della S.P.V. con il casello autostradale della A4 in località Montecchio Maggiore (VI).

E' stato aperto un tavolo con il MIT, A4 ed RFI, al fine di riuscire a coordinare i lavori che interessano le medesime aree di Montecchio nel miglior modo possibile. Infatti è necessario realizzare il nuovo casello, la linea AC/AV Verona-bivio di Vicenza e lo svincolo di Pedemontana sulla A4. L'obiettivo è quello di ottimizzare tempi e costi.

8. Apertura del primo tratto di Pedemontana tra A31 e Breganze

Si tratta di un primo segmento pari a circa 6km, significativi non tanto per la lunghezza, quanto per la funzionalità che portano. In sostanza costituiscono la circonvallazione di Dueville, permettendo di ovviare all'attraversamento del centro urbano. I lavori del tratto sono ultimati.

L'accordo attuativo con il concessionario, che verrà formalizzato a breve, prevede una soluzione senza alcun esborso per la Regione, con un canone di disponibilità annuo pari al ricavo dei pedaggi che si otterrà, fino alla completa apertura. Si attende il parere della commissione nazionale gallerie ai fini della sicurezza della galleria di Sant'Urbano.

La previsione di messa in esercizio è per fine ottobre/novembre.

