

## STORIA-PROMEMORIA DELL'AUTOSTRADA A PAGAMENTO MEOLO - JESOLO

Finalmente, dopo anni di chiacchiere, articoli sui quotidiani, veline di partito, proclami di amministratori vecchi e nuovi, proteste ed arrabbiate di vacanzieri e albergatori su un presunto nuovo tracciato autostradale a pagamento, la Regione Veneto ufficializzava, con il comunicato stampa n° 786 del 23 aprile 2009 la dichiarazione di "Pubblica utilità" della proposta di realizzazione e gestione della "Via del Mare: collegamento A4 – Jesolo e litorali" presentata dalle Società "Adria Infrastrutture S.p.A.", "Strade del mare S.p.A." e dal Consorzio "Vie del Mare".

La proposta prevedeva la progettazione, costruzione ed esercizio della Superstrada a pedaggio denominata "Via del Mare: collegamento A4 – Jesolo e litorali" nel tratto tra il nuovo casello autostradale di Meolo–Roncade fino alla rotonda "Frova", alle porte di Jesolo Paese, per una lunghezza di circa 19 km.

**Facendo un passo indietro, con la Deliberazioni della Giunta Regionale N. 1228 del 08 maggio 2007, la Regione Veneto, ai sensi del D.Lgs n. 163/2006, art. 153 e della L.R. n. 15/2002, faceva propria una proposta di finanzia di progetto ricevuta dalle Società "Adria Infrastrutture S.p.A.", "Strade del mare S.p.A." e dal Consorzio "Vie del Mare" e pubblicava il relativo "AVVISO" per consentire la presentazione di ulteriori proposte da confrontare con quella pervenuta dalle società promotrici.**

Secondo la Regione Veneto lo scopo di tale infrastruttura era quello di creare un rapido ed efficiente collegamento tra l'autostrada A4 e le località balneari di Jesolo, Cavallino ed Eraclea, intercettando quella componente di traffico veicolare di tipo turistico e di mezzi pesanti, che nel periodo estivo grava pesantemente sul litorale.

Il territorio interessato dalla nuova infrastruttura viaria comprendeva i comuni di: Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave e Jesolo.

Il tipo di struttura stradale previsto dall'avviso è quello di categoria B – extraurbano principale (ex D.M. 5/11/2001), a 2 + 2 corsie per senso di marcia, con sezione viaria di larghezza pari a 22 m ( 2 corsie di 3,75 m per senso di marcia separate da spartitraffico e 1,75 m di banchina per lato).

La nuova infrastruttura percorre per una buona parte la S.R. n. 89 "Treviso – Mare", prevedendo l'adeguamento dell'attuale sedime alle nuove caratteristiche funzionali e geometriche che una strada di tipo B presenta.

Con la sopraccitata proposta progettuale il gruppo di Società proponenti presumeva di intercettare il notevole afflusso turistico e commerciale che nella stagione estiva si riversa sul litorale tra Jesolo e Cavallino, migliorando la circolazione stradale, riducendo i tempi di percorrenza e rendendo più fluido il movimento veicolare, con conseguente riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e garantendo maggiori livelli di sicurezza per l'utente.

Sempre secondo la Giunta Regionale del Veneto il tema della "Via del Mare" verso il litorale jesolano, non solo è compatibile con quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, adottato con Delibera 1671 del 05.07.2005, ma rientra anche nel Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria – triennio 2006–2008, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 10 del 21 febbraio 2007.

Nell'adottato Piano regionale dei Trasporti, infatti, tale infrastruttura è compresa come importante integrazione alla rete viaria principale, quale "Nuovo asse a servizio delle aree turistiche", mentre per quanto concerne il Piano Triennale della viabilità 2006–2008, la stessa è inserita in area di inseribilità per la Provincia di Venezia, al n. 314, "Sistema di collegamento tra A4 VE-TS e le spiagge di Bibione, Carole, Cavallino, Treporti, Eraclea.

L'investimento complessivo stimato dal proponente per la realizzazione dell'opera è pari a circa 210 Milioni di Euro, al netto dell'IVA.

*Una prima osservazione*, rispetto alla procedura adottata, riguarda la scelta di non coinvolgere le Amministrazioni locali e/o altre istituzioni rappresentative del territorio.

Mai ed in nessuna occasione, la Regione Veneto, il Comune di Jesolo, le Società proponenti o chiunque altro, hanno ritenuto di avviare uno scambio di idee con le amministrazioni locali per verificare l'eventuale esistenza di problematiche connesse alla viabilità locale.

Nonostante l'esistenza di:

1. Protocollo d'intesa sottoscritto da Meolo, Roncade, Monastier, Provincie di Treviso e Venezia, Autovie Venete, Regione Veneto.
2. Variante 15, approvata definitivamente dalla Regione Veneto comprendente le previsioni del suddetto protocollo.
3. Piano di Assetto del Territorio sottoscritto dalla Regione Veneto comprendente le previsioni del protocollo ed altre indicazioni sulla viabilità.

La Regione Veneto non ha ritenute di far recepire nel progetto di "via del mare" le previsioni degli accordi sottoscritti e della pianificazione comunale.

Nemmeno tra le Amministrazioni coinvolte nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture viarie (nuovo casello autostradale di Meolo e III° corsia autostrada A4), come Autovie Venete, Regione Veneto, Veneto Strade, Commissario alla III° corsia della A4, ci risulta vi sia stato un confronto/verifica sulla eventuale sovrapposizione di progetti e opere. La prova sta nel fatto che su uno stesso punto (connessione tra via Castelletto ed SR 89) esistono tre progetti diversi: il primo di Autovie Venete, che prevede un sottopasso con innesti sulla SR89 (preliminare), il secondo sempre di Autovie Venete e della Regione Veneto che prevede una rotatoria a quattro braccia tra la SR89 e via Castelletto (allo stadio di definitivo/esecutivo), il terzo, delle società proponenti il project, che prevede il sottopasso di via Castelletto della SR89 senza alcuna connessione (preliminare).

Si obietterà che gli Amministratori avrebbero potuto farsi avanti chiedendo lumi o chiarimenti, anche rispetto alle notizie di stampa. In realtà notizie e chiarimenti sono stati più volte richiesti ma le risposte sono sempre state evasive, fuorvianti e si nascondevano dietro l'impossibilità di divulgare notizie su un progetto sottoposto a gara per progetto di finanza.

Alla fine del 2008, sotto la spinta di polemiche e strumentalizzazioni provocate dai problemi sull' A4, arrivava nei comuni, improvviso e inaspettato, il progetto definitivo della III° corsia dell'autostrada A4 e del nuovo casello di Meolo. Praticamente in contemporanea veniva convocata la Conferenza di Servizi per l'approvazione definitiva. La Conferenza di Servizi, svoltasi nel Municipio di Meolo, è stata aperta il 9 gennaio 2008 e chiusa il 9 febbraio. In tale sede il Comune di Meolo presentava ben 12 richieste/osservazioni che la Regione Veneto assicurava sarebbero state accolte in sede di progettazione esecutiva e realizzate dalla Società affidataria dell'appalto delle opere.

Fra le richieste/osservazioni questioni poste dalla Giunta Comunale di Meolo con la Delibera n. 17 del 020/2/09 era evidenziata la necessità di un coordinamento della progettazione tra le opere oggetto di approvazione da parte della Conferenza e quelle relative alla futura ed allora ancora sconosciuta "via del mare".

Ad oggi nulla è dato di conoscere rispetto all'eventuale accoglimento, mentre le modalità di approvazione preliminare con dichiarazione di opera di pubblica utilità del progetto "via del mare", da parte della Regione Veneto, consolida la convinzione che delle richieste del territorio alla Regione Veneto non importa niente.

In ogni caso e come già detto, alcune opere ricadenti nel territorio comunale, sono interessate da più progetti:

1. Progettazione esecutiva delle strutture complementari al Casello e III° corsia A4.

2. Progettazione preliminare della nuova autostrada del mare.
3. Osservazioni e richieste di modifica da parte del comune di Meolo, di particolari specifici e per citare i più importanti relativi alla viabilità complementare basti pensare a:
  - Rotatoria di collegamento autostrada A4 - SR 89/viabilità locale.
  - Nuovo viadotto di sovrappasso SR89 - autostrada A4.
  - Nuovo viadotto di superamento del fiume Meolo della SR89 e collegamenti alla viabilità ordinaria di via Castelletto.
  - Incrocio a raso della SR 89 con via Diaz.

Tali opere che risultano oggetto di accordi e protocolli sottoscritti dalla Regione Veneto, da Autovie Venete SpA, da Veneto Strade S.p.A., dalle Province di Venezia e Treviso, dai Comuni di Meolo, Roncade e Monastier, sono già state recepite negli strumenti urbanistici vigenti, approvati dalla Regione Veneto, vengono ora completamente stravolte da questo nuovo progetto di “via del mare”.

Come è possibile che opere importanti, già oggetto di accordi e protocolli d’intesa, modificate in sede di progettazione definitiva di casello e III° corsia, oggetto di osservazioni e richieste di modifiche in sede di conferenza di Servizi, vengano ora nuovamente e profondamente modificate da questo nuovo progetto.

Tutto questo può accadere solo perché le Amministrazioni locali non sono state coinvolte nel processo per la realizzazione della nuova infrastruttura.

Questo succede perché grandi capitali privati con il supporto della Regione Veneto, senza alcun rispetto degli interessi del territorio, riescono a programmare opere che potrebbero risultare necessarie ma che devono essere progettate e realizzate nell’ambito di una pianificazione complessiva e rispettando le necessità, le esigenze e le compatibilità del territorio.

Sarebbe stato politicamente corretto che nella fase di pubblicazione dell’”AVVISO” la Regione Veneto imponesse alle società interessate il coinvolgimento delle amministrazioni locali, almeno solo per verificare l’esistenza di problematiche specifiche, in modo da recepire nella progettazione e nella predisposizione delle proposte progettuali le necessità del territorio.

Ma la Regione Veneto non si è preoccupata di imporre una regola che avrebbe significato rispetto per il territorio ed i suoi cittadini, condizionata in questo da diversi fattori:

- Certamente la necessità di risolvere un problema di collegamenti che tutti riconoscono.
- La voracità di un sistema turistico che pensa solo a far arrivare le auto dei vacanzieri al mare nel più breve tempo possibile.
- Una visione poco intelligente che non pensa alla possibilità di far interagire e ampliare l’offerta di servizi ed occasioni per un turismo anche alternativo al solo mare e soprattutto attento anche alle possibilità dell’entroterra.
- Incapacità di comprendere che anche una minima tariffa incentiverà l’uso della viabilità locale alternativa mettendo a rischio la sicurezza dei residenti.
- Incapacità di comprendere che la realizzazione di un’autostrada chiusa non consente attenzione alla necessità di sviluppo e di incentivazione di attività imprenditoriali lungo l’asse della Treviso Mare, almeno nel tratto da Silea - SS 14, peraltro già interessato da una forte presenza e domanda in tal senso.

La pubblicazione dell’Avviso, che non consentiva comunque di poter visionare il progetto presentato dai Promotori, in quanto oggetto di vera e propria gara, costituiva però l’avvio della fase definitiva per la scelta della proposta progettuale della “via del mare”.

Dopo la ricezione di altre tre proposte nei termini previsti, la Giunta Regionale del Veneto faceva proprio il parere del **NUVV**, Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti con le relative

prescrizioni e con Deliberazioni **N. 988 del 21 aprile 2009**, ai sensi del D.Lgs 163/2006. Artt. 152–160 e L.R. n. 15/2002 e dichiarava di pubblico interesse la proposta di realizzazione e gestione della "Via del Mare: collegamento A4 – Jesolo e litorali" presentata dalle Società "Adria Infrastrutture S.p.A.", "Strade del mare S.p.A." e dal Consorzio "Vie del Mare".

In questo contesto si inserisce la decisione dell'Amministrazione Comunale uscente di Meolo di far verificare da apposito studio legale se la procedura seguita per l'individuazione del progetto migliore fosse stata corretta, soprattutto rispetto alle prerogative di tutti i comuni interessati dal tracciato.

Tale posizione, non tanto per inficiare la realizzazione dell'opera ma solo per una possibilità di concertare la progettazione e renderla più compatibile con le esigenze del territorio.

Partendo dal presupposto che l'autonomia decisionale dei Comuni è tutelata dalla Costituzione italiana, che la Legge 267/2000, art. 3, 4, 5 regola i rapporti tra regioni, provincie e comuni stabilisce le competenze e le modalità di collaborazione, che l'art. 34 della stessa Legge 267/2000 consente di condividere con opportuni "Accordi di Programma" la realizzazione di infrastrutture di interesse comune, diventa doverosa una fase di pianificazione concertata per evitare che queste opere siano calate dall'alto in spregio agli interessi locali.

## **Si riportano alcuni articoli di leggi vigenti per maggiore chiarezza:**

### **LEGGE REGIONALE 15/2002**

#### **Art. 11 - Promozione degli interventi di finanza di progetto.**

1. La promozione di interventi da realizzare in regime di finanza di progetto consiste:

- a) in una proposta relativa alla realizzazione di una infrastruttura rispondente ai requisiti di cui all'articolo 10, comma 4, **nella forma del progetto preliminare** di cui all'articolo 16 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 "Legge quadro in materia di lavori pubblici" e successive modificazioni;
  - b) nel sottoporre la proposta all'amministrazione competente al fine della valutazione di fattibilità della proposta stessa, nel caso di soggetto proponente non coincidente con l'ente interessato.
2. Nel caso di progetto direttamente redatto a cura dell'amministrazione competente alla sua approvazione, il progetto stesso viene posto a base della gara per la aggiudicazione della relativa concessione, previo espletamento delle procedure di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a).

**3. Nel caso di un progetto proposto a cura di soggetto privato o pubblico non coincidente con l'amministrazione competente alla sua approvazione, il proponente presenta il progetto di intervento alla suddetta amministrazione che, entro i successivi novanta giorni, esprime la propria valutazione sulla proposta. Nel caso di riconoscimento del pubblico interesse della proposta presentata la stessa, integrata con gli esiti della concertazione condotta a cura dell'amministrazione competente secondo le procedure di cui all'articolo 13, viene posta a base della gara di aggiudicazione.**

4. La Giunta regionale, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina:

- a) omissis **(5)**
  - b) le modalità di formulazione del bando e di aggiudicazione delle concessioni di cui al comma 3;
  - c) omissis **(6)**
  - d) le modalità per il rimborso, da parte dell'aggiudicatario al proponente il progetto assunto a base della gara, qualora si tratti di soggetti diversi, delle spese sostenute per l'elaborazione dello stesso.
- 4 bis. Le proposte di finanza di progetto di cui al presente articolo devono essere corredate dagli elaborati previsti dall'allegato tecnico XXI di cui all'articolo 164 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE". **(7)**

#### **Art. 13 - Procedure di concertazione per la realizzazione di progetti infrastrutturali strategici.**

1. La disciplina del presente articolo trova applicazione per la realizzazione di progetti infrastrutturali individuati come strategici dalla Giunta regionale, previo parere della competente Commissione consiliare, tra quelli contenuti nel Piano triennale per l'adeguamento della rete viaria di cui all'**articolo 95 della legge regionale 13 aprile 2001, n. 11** e successive modificazioni.

2. Per l'acquisizione di intese, concertazioni, autorizzazioni, concessioni, nullaosta o assensi comunque denominati, in ordine ai progetti infrastrutturali di carattere viabilistico, ferroviario ed intermodale di interesse regionale, **può essere indetta una conferenza di servizi**. Per la disciplina della indizione, convocazione, partecipazione, modalità e tempi di

svolgimento procedimentale, espressione delle volontà in seno alla conferenza di servizi, si rinvia agli articoli 14, 14 bis, 14 ter, 14 quater della legge 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e successive modificazioni, nonché per la pubblicità all'articolo 9 comma 1 del dpr 21 dicembre 1999, n. 554 "Regolamento di attuazione della legge 11 febbraio 1994, n. 109 legge quadro in materia di lavori pubblici" e successive modificazioni, in quanto applicabili. Per l'avvio del procedimento si applica quanto previsto dagli articoli 7 e 8 della medesima legge n. 241/1990.

**3. La conferenza di servizi si articola in due distinte, successive fasi, ognuna delle quali si conclude con specifica determinazione:**

a) la fase preliminare verifica la fattibilità dell'intervento infrastrutturale sulla base del progetto preliminare, il quale individua la localizzazione di massima e analizza le principali caratteristiche progettuali evidenziando, in particolare, la valenza e le ricadute sulla situazione viabilistico-infrastrutturale, ambientale comprensiva degli interventi di mitigazione ambientale, urbanistico-territoriale ed economico-sociale ed è condotta anche sulla scorta di preventive indicazioni fornite dalle amministrazioni locali; in tale fase è acquisito, ove necessario, anche il giudizio di compatibilità ambientale di cui alla **legge regionale 26 marzo 1999, n. 10** "Norme in materia di impatto ambientale" e successive modificazioni;

b) la fase successiva comporta la valutazione conclusiva del progetto definitivo dell'intervento infrastrutturale, ivi comprese le eventuali osservazioni presentate ai sensi del comma 5, e deve attivarsi entro 180 giorni dalla conclusione della fase preliminare.

4. La Giunta regionale, a seguito delle determinazioni espresse in sede di verifica preliminare di fattibilità:

a) prende atto degli esiti della verifica di fattibilità del progetto infrastrutturale e, se positivi, vincola lo sviluppo della progettazione definitiva alle condizioni ed agli elementi espressi al fine di conseguire gli assensi sul progetto definitivo; b) individua l'area sulla quale insiste l'infrastruttura e le relative fasce di rispetto previste dalla Consiglio Regionale Veneto - Leggi Regionali Pagina 4 di 6 normativa vigente, alle quali si applicano le misure di salvaguardia di cui al comma 5;

5. Dalla data di pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione della deliberazione di cui al comma 4, lettera b) e relativamente alle aree dalla stessa individuate, fino alla determinazione di conclusione della conferenza di servizi sul progetto definitivo e comunque per un periodo non superiore a cinque anni, non sono consentiti varianti urbanistiche ovvero interventi edilizi di qualsiasi tipo in contrasto con la progettazione dell'opera.

6. Dalla data di pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione prevista al comma 5, decorrono trenta giorni per la presentazione di osservazioni da parte dei soggetti interessati.

7. Le indicazioni fornite in sede di verifica preliminare di fattibilità possono essere motivatamente modificate o integrate solo in presenza di significativi elementi emersi nella fase successiva del procedimento.

8. La fase di valutazione conclusiva del progetto verifica la corrispondenza del progetto definitivo alle condizioni indicate nella conferenza di servizi sul progetto preliminare e perviene alle determinazioni finali in ordine al progetto medesimo.

9. Il provvedimento finale conforme alla determinazione conclusiva favorevole della conferenza di servizi sostituisce ad ogni effetto, le autorizzazioni, le concessioni, i nullaosta, i pareri e gli atti di assenso comunque denominati di competenza delle amministrazioni partecipanti, o comunque invitate a partecipare, a detta conferenza. Il provvedimento finale è assunto dalla Giunta regionale qualora comporti varianti agli strumenti urbanistici generali.

## **OSSERVAZIONI E CONSIDERAZIONI RISPETTO ALLA PROCEDURA**

**LEGGE REGIONALE 15/2002, art. 11, 3° comma**, "Nel caso di riconoscimento del pubblico interesse della proposta presentata la stessa, integrata con gli esiti della concertazione condotta a cura dell'amministrazione competente (Regione) secondo le procedure di cui all'articolo 13, viene posta a base della gara di aggiudicazione." Significa che il progetto preliminare come approvato e dichiarato di pubblico interesse dalla Giunta Regionale deve essere approvato da una Conferenza di Servizi che si articolerà in due distinte fasi: una prima fase, le cui indicazioni, comprese quelle fornite dalle Amministrazioni locali, diventano parte integrante del progetto; il tutto viene poi sottoposto a VIA e in seconda fase riapprovato dalla Conferenza di Servizi. Le due fasi devono essere certificate da altrettanti provvedimenti della Giunta Regionale.

## **PARERE DEL NUCLEO VALUTAZIONE E VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI**

### **Finanza di progetto**

### **“Via del Mare: Collegamento A4 – Jesolo e litorali”**

### **PREMESSO CHE**

- A seguito della presentazione spontanea di una proposta di finanza di progetto da parte della Società “Adria Infrastrutture S.p.A.”, della Società “Strade del Mare” S.p.A., e del Consorzio “Via del Mare”, in qualità di proponenti, la Regione del Veneto ha pubblicato un avviso pubblico di ricerca del promotore, approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 1228 dell’8 maggio 2007, avente ad oggetto l’iniziativa di “Via del Mare: Collegamento A4 – Jesolo e litorali”, del valore complessivo preventivato nell’avviso indicativo di € 210.000.000 (Iva esclusa) da attuarsi in regime di finanza di progetto.
- In risposta all’avviso sono pervenute ulteriori tre proposte concorrenti, che sono state esaminate dalla Commissione di valutazione nominata con DGR n. 2670 dell’11 settembre 2007, in ottemperanza a quanto previsto dalla lettera B, punto 2 della Circolare del 30 giugno 2006 esplicativa della DGR n. 4164 del 30 dicembre 2005.
- Al termine della valutazione, in data 30 gennaio 2009, la commissione ha individuato la proposta di Adria Infrastrutture spa (mandante), Strada del Mare spa (mandataria), Consorzio Vie del Mare (mandataria) come meglio rispondente ai criteri fissati dall’avviso.
- La Direzione Infrastrutture, in data 24 febbraio 2009 con prot. n. 102781 ha provveduto a trasmettere alla Direzione Valutazione Progetti e Investimenti la documentazione relativa alla proposta selezionata dalla commissione per l’esame del NUVV previsto dall’art. 45 della L.R. 27/2003.
- Il Piano Economico Finanziario della proposta è stato asseverato da Prorevi società professionale di revisione e certificazione, con sede a Milano.
- La Direzione Valutazione Progetti e Investimenti, esaminati i documenti tecnici, economici e finanziari, ha elaborato la propria istruttoria, posta a base dell’esame da parte del NUVV.
- Nelle sedute del 3 marzo 2009, 19 marzo 2009, 7 aprile 2009, il NUVV ha analizzato la proposta sotto il profilo programmatico, funzionale, giuridico ed economico-finanziario.
- Nella seduta del 19 marzo 2009 è stato invitato il Proponente, il quale ha fornito al NUVV alcuni chiarimenti sulla proposta presentata.
- Con lettera del 27 marzo 2009, prot. 170381, il proponente ha formalizzato la risposta alle osservazioni e alle richieste di chiarimento avanzate dal NUVV nella seduta del 19 marzo 2009.
- Nella seduta del 15 aprile 2009 il NUVV ha esaminato la proposta nella sua interezza, pervenendo al parere finale.

#### **VISTI**

- La Legge n. 144/99 che istituisce e disciplina l’attività dei Nuclei di Valutazione e Verifica degli Investimenti;
- Il D.Lgs. n. 163/2006 per quanto attiene alle procedure di Finanza di Progetto;
- La L.R. n. 15/2002, ed in particolare l’art. 11, che definisce la promozione di interventi da realizzare in regime di finanza di progetto, nell’ambito di infrastrutture di trasporto e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionali.
- La L.R. n. 27/2003, ed in particolare l’art. 45, comma 1, che attribuisce al NUVV la valutazione delle iniziative di competenza regionale in materia di finanza di progetto;
- La DGR n. 1826 del 13 luglio 2001 che definisce le competenze del NUVV in materia di valutazione delle proposte inerenti gli Studi di fattibilità e le iniziative di finanza di progetto;
- La DGR n. 4164 del 30 dicembre 2005 che definisce la composizione del NUVV della Regione Veneto e le procedure per l’analisi delle proposte di finanza di progetto, procedure poi esplicitate con la Circolare del Segretario Generale della Programmazione n. 405948 del 30 giugno 2006.
- Il Piano Triennale regionale della Viabilità 2006-2008 approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 10 del 21 febbraio 2007.
- Il Piano Regionale Trasporti allo stato adottato dalla Giunta regionale con provvedimento

n. 1671 del 05 luglio 2005, e aggiornato con C.R. n. 90 del 17 luglio 2007.

### **Tutto ciò premesso, il NUVV PRESO ATTO CHE**

⌚ Sotto il profilo programmatico la proposta risulta conforme alla programmazione regionale in quanto compatibile con quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, adottato con Delibera 1671 del 5 luglio 2005, e rientra nel Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria - triennio 2006-2008, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 10 del 21 febbraio 2007. Nell'adottato Piano regionale dei Trasporti l'infrastruttura è compresa come integrazione alla rete viaria principale, quale "Nuovo asse a servizio delle aree turistiche", mentre per quanto concerne il Piano Triennale della viabilità 2006-2008, la stessa è inquadrata in area di inseribilità per la Provincia di Venezia, al n. 314, "Sistema di collegamento tra A4 VE-TS e le spiagge di Bibione, Carole, Cavallino Treporti, Eraclea".

⌚ Sotto il profilo funzionale l'opera risponde alle esigenze infrastrutturali della Regione. Il progetto prevede la realizzazione di una superstrada, sezione B a 2 corsie per senso di marcia, a partire dall'autostrada A4 VE-TS e più precisamente dal nuovo casello di Meolo e da qui percorrerà del tutto od in parte la S.R.89 "Treviso-Mare" fino alla rotatoria alla S.S. 14, da cui, sino a Caposile, percorrerà la variante alla S.S. 14, adeguando il sedime attuale alle nuove caratteristiche funzionali e geometriche che una strada di tipo B presenta. L'asta principale, di lunghezza complessiva di 18,8 km, interesserà i comuni di Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave e Jesolo.

⌚ Sotto il profilo formale la proposta risulta completa della documentazione prevista dall'art. 153 del D.Lgs n. 163/06. In particolare il progetto preliminare risulta completo della documentazione di cui all'art. 18 DPR n. 554/99 e il Piano Economico Finanziario risulta asseverato dalla società Prorevi, società professionale di revisione e certificazione, autorizzata allo svolgimento di attività di revisione e presente nell'elenco del Ministero dello Sviluppo Economico.

⌚ Sotto il profilo giuridico la Bozza di Convenzione, salve le puntuali osservazioni e prescrizioni indicate in seguito, risulta recepitibile.

⌚ Sotto il profilo economico-finanziario l'investimento, così come prospettato nel PEF, è condivisibile da parte dell'Amministrazione, in quanto esprime un Tasso Interno di Rendimento (TIR), ricalcolato dopo la rinuncia da parte del promotore di richiedere un contributo pubblico in conto gestione e in conto capitale, così come comunicato con lettera del 27 marzo 2009, prot. 170381, congruo rispetto al tasso di riferimento del settore; il tasso di interesse al quale il concessionario ha contratto il proprio debito è di poco inferiore al rendimento dell'investimento, di conseguenza la gestione finanziaria consente un contenuto effetto leva del risultato raggiunto. Si evidenzia, poi, che la durata complessiva della concessione risulta congrua rispetto all'entità dell'investimento, al ritorno economico dei mezzi investiti, al costo dei mezzi finanziari impiegati. La situazione finanziaria risulta stabile in quanto sia i flussi annuali totali di cassa sia i valori cumulati sono positivi durante tutto l'arco temporale di durata della concessione. Infine, dall'analisi dei flussi di cassa emerge che l'indice di copertura del debito (DSCR) risulta in linea con i profili di rischio dell'operazione in quanto il valore annuale non scende mai sotto l'unità.

⌚ Sotto il profilo dei costi dell'investimento si rileva che, in sede di istruttoria, è emerso che i costi parametrici adottati per la stima dell'intervento da eseguire sono in linea con i valori di mercato per opere similari tenuto conto del livello di progettazione presentata che è quello di progetto preliminare.

⌚ La controprestazione a favore del concessionario consiste nel diritto di gestire funzionalmente e di sfruttare economicamente tutti i lavori realizzati. Le tariffe previste dal promotore sono in linea con le tariffe di pedaggio previste in altri tratti autostradali da costruire nel territorio mediante ricorso a project financing. Le tariffe indicate dal promotore risultano congrue rispetto all'importo

necessario alla realizzazione dell'opera, all'utenza stimata, alla durata della concessione, ai costi di gestione, alle entrate previste dai servizi accessori.

⌚ Per quanto riguarda la richiesta, originariamente presente nella proposta, di riconoscimento al concessionario di un corrispettivo per la devoluzione dell'opera a scadenza della concessione, si rileva che, per esplicita dichiarazione del proponente e per manifesta esposizione del Piano economico finanziario, il valore dell'investimento iniziale e delle successive manutenzioni straordinarie viene completamente ammortizzato nel corso della concessione e il fondo di ammortamento trova adeguata copertura fra i ricavi di gestione. Al di là di questa osservazione, la normativa fa comunque riferimento al valore dell'investimento e non al valore dell'opera realizzata. Tale corrispettivo, non rientrando fra le fattispecie contemplate dall'art. 143 del Dlgs 163/2006 ed è da considerarsi non dovuto. A questo proposito, il promotore con nota del 27 marzo 2009, prot. 170381, ha comunicato di rinunciare alla richiesta di contribuzione pubblica annuale tanto nella forma del canone di disponibilità annuale quanto nella forma del corrispettivo per la devoluzione dell'opera, tenuto conto che dall'analisi compiuta risulta che in presenza di queste modifiche il PEF non risulta snaturato e il tasso di rendimento si colloca ad un livello accettabile.

### **FORMULA PARERE FAVOREVOLE**

**alla dichiarazione di pubblico interesse della proposta e alla prosecuzione delle procedure di cui all'art. 155 del D.Lgs. 163/06, con le seguenti considerazioni e prescrizioni di ordine funzionale, giuridico ed economico.**

#### **PRESCRIZIONI FUNZIONALI:**

- Va rivisto l'innesto tra l'infrastruttura in oggetto ed il "nuovo casello di Meolo sulla A4", che va progettato in maniera tale da garantire un adeguato "passaggio" da una a due corsie per senso di marcia.
- Durante la fase di cantierizzazione è necessario prevedere un'organizzazione tale da garantire la fruibilità (con adeguato livello di servizio) delle arterie stradali esistenti e, dato il consistente aumento del traffico nel periodo estivo, pensare per tale stagione al fermo dei cantieri nei fine settimana.
- Per la pavimentazione stradale va previsto l'utilizzo di uno strato di usura drenante.
- Con riferimento ad alcuni fabbricati situati nella parte terminale del tracciato, tra i quali Ca' Vanin, Tenuta Piave Isonzo, Ca' Bergamo, Ca' Stefani, così come illustrato nell'elaborato D25, si richiede la realizzazione di opportuni collegamenti in direzione Meolo/Jesolo paese.
- La bretella di collegamento della rotatoria Frova a via Tiziano Vecellio permette solo l'immissione in rotatoria, pertanto deve essere garantito l'accesso a via Tiziano Vecellio.
- La bretella di collegamento da via Tiziano Vecellio alla Superstrada non può innestarsi direttamente nella stessa.

#### **PRESCRIZIONI GIURIDICHE:**

Con riferimento alla Bozza di Convenzione si prescrive quanto segue:

- Art. 3, comma 4 e art. 17 comma 2: deve essere esplicitato che la proprietà dell'infrastruttura è *ab origine* da riconoscersi in capo al soggetto concedente e pertanto deve essere posta particolare attenzione all'intestazione dei beni a seguito della procedura espropriativa in capo alla Regione Veneto, dal momento che l'art. 12 prevede la delega del potere espropriativo al concessionario, per cui vanno modificati gli artt. 3, comma 4 e 17, comma 2. Inoltre, devono restare in capo al concessionario gli oneri e gli adempimenti necessari all'acquisizione dei sedimi stradali esistenti,

dispensando la Regione Veneto dall'obbligo di metterli a disposizione gratuitamente (art. 14 comma 3). Fermo restando l'obbligo del concedente di collaborare col concessionario per la cessione delle aree (art. 12, comma 3) nessun onere deve essere posto a carico dell'Amministrazione per la messa a disposizione delle aree e delle pertinenze necessarie per la realizzazione dell'opera. Infine, le strutture, i fabbricati e gli impianti non funzionali all'esercizio della Superstrada, se ricompresi nel costo di investimento, vanno devoluti al concedente al termine della concessione.

o L'art. 4 comma 1 lettera c) prevede che il concessionario possa assentire a titolo oneroso le concessioni relative a occupazioni e/o attraversamenti della Superstrada. Tuttavia se la proprietà dell'opera è del concedente, tale diritto spetta all'Amministrazione aggiudicatrice, salvo delega al concessionario.

o Art. 8, comma 1:

*lettera a): è prevista la revisione della concessione solo in caso di aumento delle imposte e non anche in caso di loro diminuzione.*

La revisione della concessione deve avvenire a favore di entrambi, secondo il dettato normativo: *Nel caso in cui le variazioni apportate o le nuove condizioni introdotte risultino più favorevoli delle precedenti per il concessionario, la revisione del piano dovrà essere effettuata a favore del concedente* (art. 143, comma 8, DLgs 163/2006).

*lettera b): prevede che la convenzione sia soggetta a revisione anche in caso di modifica della tecnologia o della prassi amministrativa.*

La convenzione va corretta ammettendo la revisione solo in presenza di modifiche normative o regolamentari (art. 143, comma 8, DLgs 163/2006).

*lettera c): il ritardo nel rilascio delle autorizzazioni e dei nulla osta, per cause non imputabili al concessionario, attribuiscono allo stesso il diritto di procedere alla revisione della concessione.*

Il comma va modificato con *per causa del concedente*. Tutti i ritardi che non dipendono dalla stazione appaltante fanno parte del rischio d'impresa.

*lettera f): prevede che la convenzione sia soggetta a revisione per tutte le modifiche o prescrizioni imposte dal concedente o da altri enti.*

Il comma va modificato considerando che tutte le modifiche alle condizioni di base del PEF non addebitabili alla stazione appaltante o comunque imputabili ad errori o carenze del concessionario fanno parte del rischio d'impresa (art. 143, comma 8, DLgs 163/2006).

*lettera g): prevede che la convenzione sia soggetta a revisione anche in caso di scioperi, gravi incidenti a mezzi e vie di trasporto, sorpresa archeologica e ogni altra situazione non prevedibile o controllabile da parte del concessionario.*

Si tratta di eventi che rientrano nell'alea economico finanziaria del concessionario e quindi non danno diritto alla revisione della concessione.

*lettera i): prevede che la convenzione sia soggetta a revisione in caso di modifica dei flussi di traffico attesi.*

Si tratta di un'evenienza che rientra nell'alea economico finanziaria della gestione e quindi non dà diritto alla revisione della concessione.

*Comma 3): la verifica del PEF e il suo aggiornamento triennale, per essere vincolante, deve ricadere nelle ipotesi dell'art. 143, comma 8, DLgs 163/2006.*

*Comma 4): le modifiche alle condizioni essenziali per il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario danno il diritto al concessionario di chiedere la revisione della concessione esclusivamente nei casi di cui all'art. 143, comma 8 del DLgs 163/2006.*

o L'art. 8, comma 5 e l'art. 21 comma 2 prevedono la devoluzione ad un collegio arbitrale delle controversie connesse alla revisione della convenzione e alle contestazioni; tuttavia l'art. 241 "Arbitrato" del D.Lgs. 163/06 non sarà più applicabile alle pubbliche amministrazioni, agli enti pubblici economici e alle società interamente possedute o partecipate maggioritariamente da tali

soggetti, ai sensi dell'art. 3, commi 19, 20 e 21, legge n. 244 del 2007, a partire dal 31 dicembre 2009, termine introdotto dall'articolo 29, comma 1-quinquiesdecies, legge n. 14 del 2009). Pertanto si suggerisce di fare già riferimento al Foro di Venezia quale foro competente per tutte le controversie.

○ L'art. 10, comma 5 pone come condizione che “*le strade pubbliche, alle quali si innestano gli allacciamenti, devono avere caratteristiche sufficienti a smaltire il traffico di afflusso e deflusso della Superstrada*”, ma tale obbligo non può essere posto a carico del concedente.

○ L'art. 10, comma 9 prevede che il concedente tenga indenne il concessionario dei maggiori oneri di progettazione dovuti a osservazioni o richieste del concedente che non siano fondati sulla non conformità del progetto definitivo al preliminare o a leggi e regolamenti applicabili e vigenti al momento della proposta. Il comma va integrato lasciando indenne il concedente per le modifiche richieste e che si riferiscono a circostanze che dovevano essere note al concessionario al momento della proposta.

○ L'art. 12, comma 2 prevede la revisione del PEF per varianti progettuali apportate dal concedente o dalla Conferenza di Servizi che abbiano un riflesso sui costi di esproprio. Tale previsione deve esplicitamente escludere le modifiche prescritte da concedente o da altro ente che siano imputabili ad errori o carenze del concessionario.

○ L'art. 14 Contributi, canoni, corrispettivi ed obblighi del concedente

Comma 1: La richiesta di riconoscimento al concessionario di un corrispettivo per la devoluzione dell'opera a scadenza della concessione appare non dovuta dal momento che il costo dell'investimento risulta completamente ammortizzato alla fine del periodo concessorio.

Comma 6: viene richiesto al concedente “di non assumere iniziative, adottare provvedimenti, rilasciare atti autorizzativi, o altro che siano o possano generare attività in concorrenza con quella del concessionario e/o determinare alterazioni dell'equilibrio economico-finanziario come previsto nel PEF”: si ritiene opportuno cassare tale previsione al fine di non vincolare scelte future in tema di pianificazione delle infrastrutture, ferma restando la piena conoscenza della situazione programmatica attuale da parte del proponente.

Comma 9: va eliminato l'obbligo per il concedente di provvedere all'integrazione della Superstrada nel sistema di pedaggiamento regionale, “rimuovendo o rendendo possibili i necessari accordi tra i soggetti interessati”. La Regione Veneto può semmai svolgere una funzione di coordinamento, per quanto di competenza, dei sistemi di esazione delle infrastrutture in progetto sul territorio regionale.

○ L'art. 17, comma 1 fa decorrere la concessione dall'entrata in esercizio dell'ultimo lotto funzionale, e non dalla stipula del contratto come corretto.

○ La convenzione deve essere integrata per soddisfare l'obbligo dell'indicazione delle modalità per l'eventuale cessione delle quote della società di progetto, così come previsto dall'art. 156, comma 3 del DLgs 163/2006.

## **OSSERVAZIONI E CONSIDERAZIONI RISPETTO AL PARERE DEL NUV**

**Da notare che le prescrizioni tecniche e giuridiche, in parte evidenziate, avranno un impatto notevole sui costi e pertanto tale impatto modificherà l'equilibrio economico finanziario della proposta. La conseguenza di tale impatto unita ai costi delle opere aggiuntive e migliorie che saranno richieste dalle amministrazioni locali rappresentano un grosso punto interrogativo sulla fattibilità dell'opera,**

## **CONSIDERAZIONI E RIFLESSIONI SPECIFICHE RISPETTO ALLE CARENZE STRUTTURALI**

1. Una delle carenze più evidenti della proposta riguarda il pedaggio chiesto all'utenza, che incentiverà una parte degli utenti a non utilizzare l'autostrada. Tali utenti invaderanno la viabilità comunale con grave pregiudizio per la sicurezza dei cittadini.
2. La SR 89, nel tratto di territorio che interessa il Comune di Meolo si integra e completa i collegamenti con la viabilità locale. Il progetto approvato dalla Regione Veneto stravolge completamente tale integrazione distruggendo una rete di comunicazioni che si è consolidata da decenni. Ogni eventuale soluzione che dovesse essere attuata dovrà risolvere tali problematiche.
3. Impianto semaforico su incrocio tra SR 89 e via Diaz: l'installazione di un impianto semaforico sull'incrocio tra la via Diaz e la SR 89 è stato fortemente voluto dall'Amministrazione Locale dell'epoca per tutelare la sicurezza nell'attraversamento di un'arteria fortemente trafficata, di automobilisti, ciclisti e pedoni in transito da e verso Losson della Battaglia. La richiesta dell'attuale amministrazione di realizzare una rotatoria provvisoria non tiene in debito conto la sicurezza dei cittadini di Meolo ma si occupa degli utenti della Strada Regionale 89 di competenza di Veneto Strade SpA. E' chiaro che se l'incrocio a raso con relativo semaforo rappresenta un problema tale problema va risolto con una soluzione che tuteli tutti gli interessi in campo. La soluzione è da tempo indicata negli accordi e negli strumenti di pianificazione sottoscritti approvati dalla Regione Veneto.

VENERDI' 18 SETTEMBRE

- ORE 20.30 -

**SALA CONSILIARE DEL MUNICIPIO DI MEOLO**

**INCONTRO CON CITTADINI E AMMINISTRATORI**

**SU**

**VIA DEL MARE**

**DISASTRO OD OPPORTUNITA'?**