

Incontro con l'ass. Regionale alle infrastrutture e trasporti Claudia Maria Terzi – Milano 17/7/19

## **STUDIO SULLA RIQUALIFICAZIONE DELLA SP10**

Come alternativa concreta, fattibile e sostenibile all'autostrada regionale Cr-Mn

*A cura del Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre*



Il Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre intende con questa proposta inserirsi nel dibattito in corso sulla questione dell'autostrada regionale Cremona-Mantova. Una proposta, quella della **riqualificazione della SP10**, presentata in occasione del convegno di Calvatone del febbraio scorso sul tema della viabilità del territorio, e che rappresenta per noi **l'alternativa concreta, fattibile e sostenibile all'autostrada regionale Cr-Mn**.

**L'autostrada Cr-Mn non si farà! Questo, quanto dichiarato da Giuliano Capetti, presidente di Infrastrutture Lombarde spa** (la società regionale concedente), in occasione di un convegno tenutosi a Mantova nel novembre 2018. Che ha aggiunto: "...si va verso la revoca del contratto, in quanto non è stata risolta la sostenibilità finanziaria. Dalla Regione sono stati stanziati (?) 108 milioni, ma ne servirebbero 488 (di milioni). In ogni modo, posto che si trovasse la somma mancante, l'introito del pedaggio non giustificherebbe l'investimento".

**Ancora prima, nel luglio 2012, l'allora presidente della società concessionaria Stradivaria spa, Alberto Sciumè**, in occasione della riunione congiunta delle commissioni Garanzia e Territorio della Provincia di Cremona del 16/7/2012, (riportata dal quotidiano cremonese "La Provincia" in data 17/7/2012), **dichiarò quanto segue**: "Il problema è che oggi non sono garantiti volumi di traffico sufficienti per sostenere il piano economico-finanziario".

Vorremmo inoltre sottolineare come detto progetto autostradale, oltre al suo notevole impatto ambientale, abbia perso completamente la propria **supposta strategicità**:

- il progetto dell'**autostrada Broni-Mortara** è stato bocciato dal TAR;
- **la Regione Veneto ha rinunciato** alla realizzazione dell'autostrada **Nogara-mare**, (che comunque non sarebbe stata la prosecuzione della Cr-Mn, bensì si sarebbe inserita alla A22 all'altezza di Verona). Con deliberazione n. 260 del 6 marzo 2018, la Giunta regionale del Veneto ha infatti deciso di non sottoscrivere la concessione per la progettazione, costruzione e successiva gestione dell'autostrada Medio Padana Veneta con i vincitori della gara per il «project financing»
  - il nuovo studio sul **traffico** ha **ribassato del 20-25 per cento**, rispetto alle proiezioni originali, i flussi di veicoli previsti;
  - inaccettabile la richiesta del concessionario dell'aumento del contributo pubblico **dell'opera, da 50 Mln previsti dalla gara ad una cifra compresa tra gli 1,25 e gli 1,87 miliardi di euro**. Ossia **una cifra corrispondente quasi per intero al costo dell'autostrada**;
  - **il TAR del Veneto ha confermato la piena legittimità degli atti della Giunta regionale, respingendo anche la richiesta di risarcimento danni avanzata dalla società concessionaria**;
- **sullo stesso corridoio, inoltre**, da registrare: **a Nord** la realizzazione della **quarta corsia sulla A4**, la realizzazione della **Bre-Be-Mi** e, **a sud**, la realizzazione della **Cispadana**;
- **la mancata realizzazione del secondo lotto del Ti-Bre autostradale**;
- **lo studio sui flussi di traffico** da noi richiesto, e **commissionato** dalle Amministrazioni Provinciali di Mantova e Cremona **alla società Polinomia nel 2003**, **ha dimostrato che i flussi di traffico erano molto scarsi e non tali da giustificare tale opera!**

**L'autostrada rappresenta una risposta vecchia al tema della mobilità**, che oggi, come ci indicano anche i **paesi del nord Europa**, va improntata al massimo della sostenibilità ambientale.

Riteniamo inoltre che nel nostro paese si debba **affermare la cultura del fare i conti sulle grandi opere**, applicando in modo rigoroso una metodologia, ormai consolidata, di analisi costi-benefici, affinché rappresenti un valido supporto per il decisore politico.

Per affrontare la drammatica situazione climatica e ambientale, che richiederebbe come da noi chiesto la dichiarazione dello stato di emergenza climatico a livello nazionale, sono necessarie politiche urgenti in particolare in materia di trasporti per disegnare anche sul nostro territorio un progetto di mobilità moderna e sostenibile: fatta di ferrovie efficienti, raccordi ferroviari, ciclabili e riqualificazione della viabilità esistente. In primo luogo della SP 10.

**10 buoni motivi per preferire la riqualificazione della SP10 al progetto autostradale**

	<b>RIQUALIFICAZIONE SP10: da trasformare in C1 – Strada extraurbana secondaria larghezza 10,50 mt.</b>	<b>AUTOSTRADA CR-MN</b>
<b>Consumo suolo</b> Regione Lombardia è la regione che presenta le più alte % di suolo impermeabilizzato	<b>8 ettari</b>  pari a <b>16 campi da calcio</b>	<b>1.550 ettari</b> : nastro di asfalto e sfruttamento aree adiacenti a fini commerciali e industriali  pari a <b>3.100 campi da calcio</b>
<b>Aziende agricole attraversate</b> costrette a chiudere o ad avere notevoli ripercussioni negative sulla propria attività	<b>nessuna</b>	<b>230</b> Oltre 80 delle quali hanno ricorso per la cancellazione del vincolo di salvaguardia urbanistico posto sul corridoio autostradale
Criticità e problemi di <b>traffico sulla viabilità ordinaria</b>	Troverebbero soluzione in tempi brevi Anche per le risorse che residuerebbero per i diversi interventi necessari sulla viabilità	Soluzione molto parziale, per i tempi lunghi di realizzazione, per gli alti pedaggi che scoraggerebbero gli utenti, perché il traffico pesante oltre certi limiti di peso non potrà transitare
<b>54 P.L. ora chiusi con progetto ferroviario Mn-Codogno</b>	<b>Nessuno</b>	<b>Nessuno</b> perché saranno a carico dei lavori di raddoppio ferrovia Mn-Codogno
<b>Tempi di realizzazione</b>	<b>Meno di tre anni</b>	<b>Medio lunghi</b> – 25 anni previsti da versione uscita da conferenza dei servizi del 2003
<b>costi di costruzione</b>	<b>78 mln di euro , (130 mln con le tangenziali)</b> – cioè un importo di poco superiore al <b>contributo regionale</b> previsto dalla convenzione di concessione	<b>488 mln di fondi pubblici</b> Che su oltre 800 mln rappresentano il <b>60% a carico della regione.</b>
<b>pedaggio</b>	<b>Nessuno</b>	pedaggio = vedi Bre-Be-Mi (62 KM) 2018 - <b>auto 11,90 €, (23,80 A/R)</b> <b>Tir - 33,10 €</b> (A4 da Bs a Bg, nel 2018, € 3,70)
<b>Disponibilità risorse per altre opere viabilistiche</b>	Risorse disponibili anche per le altre opere richieste dai territori, attese da decenni e mai realizzate perché inserite e congelate nei due progetti autostradali	Il Presidente Fontana ha affermato che finanziando l’autostrada non ci sarebbero state altre risorse per altre opere necessarie al territorio!!!!

<b>Inerti necessari</b>	<b>300.000 metri cubi</b>	<b>16,5 Mln di metri cubi</b>
<b>Costi di gestione e manutenzione</b>	<b>Solo costi di manutenzione</b>	<b>Manutenzione e gestione</b> della concessione, in passivo, considerato che Ilspa ha dichiarato che il gettito dei pedaggi non giustifica l'investimento

## **COSTI INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DELLA SP10**

<b>Opera</b>	<b>Tipologia lavoro</b>	<b>Costo</b>	<b>Costo al Km</b>
<b>Tangenziale di Guidizzolo</b>	Nuova arteria lunghezza 5 km – larghezza 12 mt. Tutta in piano e <b>con due viadotti</b>	<b>costo 45 MLn di euro</b>	<b>9 Mln / Km</b>
<b>Riqualificazione in sede SP10</b> nei tratti necessari per renderla una C1 nei 26 km che necessitano di essere allargati tra Cr e Mn	Allargamento della sede stradale di circa tre metri (da 7,5 a 10,5 mt) per una lunghezza di circa 26 Km	<b>Costo di 78 mln, che diventano circa 130 mln</b> con il costo delle tangenziali di Castellucchio (4 Mln per completamento), Ospitaletto, Curtatone e Cicognolo (*)	<b>Costo parametrato con quello della tangenziale di Guidizzolo, arrotondato per eccesso da 2,5 a 3 Mln/Km</b>
<b>Autostrada Cr-Mn</b>	59 km	<b>822 mln</b>	<b>14 mln/Km</b>

(\*) Nel calcolo delle tangenziali da realizzare non è stato considerato il completamento dell'asse sud di Mantova in quanto la sua realizzazione rientra nell'ambito delle opere previste e finanziate dall'accordo per la proroga della concessione dell'autostrada A22.

**Dati flussi di traffico sulla ex SS10 ricevuti dagli uffici delle due Province di Cremona e Mantova**

SS10_01 <b>Gadesco Pieve Delmona (prima dell' Ipermercato)</b>	<b>2004</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2016</b>	variazione				
TGM	<b>25.399</b>	<b>23.750</b>	<b>23.263</b>	<b>24.891</b>					
% pesanti	14%	18%	18%	18%					
SS10_04 <b>Pessina temporanea</b>	<b>2013</b>								
TGM	<b>11.041</b>								
% pesanti	38%								
SS10_02 <b>Piadena est</b>	<b>2004</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>					
TGM	<b>8.651</b>	<b>7.652</b>	<b>7.580</b>	<b>8.181</b>					
% pesanti	24%	28%	28%	28%					
SS10 <b>Castellucchio</b>	<b>2016</b>								
TGM	<b>9.805</b>								
% pesanti	15,9%								

**Note:** Il traffico rilevato a Gadesco è rappresentato dal pendolarismo degli abitanti della città di Cremona che si recano all'Ipermercato per acquisti al centro commerciale. Infatti nel territorio di Pessina Cremonese (cioè dopo l'ipermercato) il dato del TGM è più che dimezzato. Il dato di Piadena è lo stesso che Anas rilevava negli anni '90.

## Conclusioni

Ribadiamo alla Regione la richiesta di dichiarare decaduta la convenzione di concessione stipulata in data 3 dicembre 2007, ai fini della progettazione, realizzazione e gestione dell'autostrada regionale Cremona-Mantova, tra il concedente Infrastrutture Lombarde S.p.a ed il concessionario società Stradivaria S.p.a., il cui schema è stato approvato dalla Giunta regionale della Lombardia con propria deliberazione n. VIII/ 5539 del 10/10/2007.

L'art. 36 di detta convenzione disciplina la decadenza della concessione specificandone le fattispecie in cui si verifica, nonché la procedura da seguire per poterla dichiarare; in particolare l'art. 36 c.1 alla lettera f) recita:

*“Assoggettamento del concessionario a procedure concorsuali, sopravvenienza di cause che comportino una notevole diminuzione della capacità tecnico-economica e/o patrimoniale del concessionario”;*

In riferimento a tale situazione si evidenzia la sussistenza, in questa fase dell'iter approvativo del progetto autostradale regionale, di puntuali elementi che evidenziano palesemente la notevole diminuzione della capacità economica e patrimoniale del concessionario, così come specificato nell' "ISTANZA DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO EX LEGE N. 241/90 DI DECADENZA DEL CONCESSIONARIO STRADIVARIA SPA DELL'AUTOSTRADA CREMONA-MANTOVA AI SENSI DELL'ART. 36 DELLA CONCESSIONE", che abbiamo notificato a INFRASTRUTTURE LOMBARDE SPA il 15 ottobre 2013.

Un'istanza che ora viene ulteriormente motivata dalla richiesta di aumento del contributo pubblico da parte del concessionario, **da 108 mln previsti dalla convenzione ai 488 mln di euro necessari al riequilibrio del PEF e dichiarati dal presidente di Ilspa Capetti.**

Fatto quest'ultimo che imporrà, in ogni caso, alla Regione di azzerare l'iter approvativo per la modifica sostanziale ai contenuti della convenzione di concessione

Il pronunciamento del Tar Veneto in ordine alla vicenda dell'autostrada Nogara Mare, dovrebbe inoltre fugare ogni dubbio circa l'eventuale pretesa del Concessionario di possibili risarcimenti per la mancata esecuzione dell'opera.

Chiediamo infine che le risorse promesse dal Presidente Fontana in occasione dei precedenti tavoli territoriali sulla questione della Cr-Mn vengano confermate, e destinate, attraverso un preciso accordo di programma tra Regione e Province, a tutti quegli interventi, sulla viabilità e sulle ferrovie, in grado di migliorare sensibilmente, e in modo sostenibile, la vita di studenti, lavoratori e pendolari. In primo luogo per la riqualificazione in sede della SP10.

\*\* \*\*

ISTANZA DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO EX LEGE N. 241/90 DI DECADENZA DEL CONCESSIONARIO STRADIVARIA SPA DELL'AUTOSTRADA CREMONA-MANTOVA AI SENSI DELL'ART. 36 DELLA CONCESSIONE.

\*\* \*\*

Il Coordinamento dei Comitati Ambientalisti Lombardia (CF 98123350179), corrente in Mairano (BS), via Roma n. 1, in persona del legale rappresentante p.t. Signor Ezio Corradi ed il Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre, nella persona di Cesare Vacchelli nato a Bozzolo (MN) il 4/12/1957 e residente a Drizzona (CR) in via Piave 8/A, con l'assistenza dell'avv. Umberto Fantigrossi, presso il cui studio in Milano, Corso Italia n. 7, eleggono domicilio ai fini del presente procedimento,

premesso

che in data 3 dicembre 2007, ai fini della progettazione, realizzazione e gestione dell'autostrada regionale Cremona-Mantova, è stata stipulata e sottoscritta la convenzione tra il concedente Infrastrutture Lombarde S.p.a ed il concessionario società Stradivaria S.p.a., il cui schema è stato approvato dalla Giunta regionale della Lombardia con propria deliberazione n. VIII/ 5539 del 10/10/2007;

che l'art. 36 di detta convenzione disciplina la decadenza della concessione specificandone le fattispecie in cui si verifica, nonché la procedura da seguire per poterla dichiarare; in particolare l'art. 36 c.1 alla lettera f) recita:

*“Assoggettamento del concessionario a procedure concorsuali, sopravvenienza di cause che comportino una notevole diminuzione della capacità tecnico-economica e/o patrimoniale del concessionario”;*

che in riferimento a tale situazione si evidenzia la sussistenza, in questa fase dell'iter approvativo del progetto autostradale regionale, di puntuali elementi che evidenziano palesemente la notevole diminuzione della capacità economica e patrimoniale del concessionario e specificatamente:

- a) la società Centro Padane spa, che controlla la società concessionaria Stradivaria spa (essendone la maggiore azionista con il 58,2% delle azioni), si trova nella condizione di non avere più in affidamento la concessione dell'autostrada A/21, tratto Piacenza-Cremona-Brescia, la sua fonte economica principale nonché il motivo essenziale della propria esistenza come società, ed ora si trova a gestire la concessione stessa in regime di proroga per due anni, proroga comunque scaduta il 30 settembre 2013; Centro Padane spa è stata esclusa dalla gara per il rinnovo della concessione autostradale A/21, tratto Piacenza-Cremona-Brescia, perché non in possesso del requisito patrimoniale (34 milioni di euro richiesti dal bando di gara contro i 30 milioni di euro di patrimonio posseduti), quindi non ritenuta dalla concedente Anas spa all'altezza di gestire nuovamente la concessione;
- b) anche la Società Cooperativa Coopsette con sede a Castelnovo Sotto (RE), attiva nel settore delle infrastrutture e socio di Stradivaria spa (secondo azionista con il 18% delle azioni), si trova in particolari difficoltà economiche essendo appena uscita da un procedimento pre-concordatario: così infatti titolavano recentemente alcuni articoli di stampa (che si allegano in copia sotto il n.1):

- Coopsette esce dal concordato, ora c'è un piano - la società ristruttura il proprio debito e lascia la procedura del Tribunale di Reggio Emilia grazie agli accordi conclusi con i propri creditori
  - Coopsette esce dal concordato: "Risultato importante" martedì 11 giugno 2013 Ristrutturato il debito e raggiunto l'accordo: la percentuale del debito ristrutturato si aggira intorno all'80%;
- c) il cronoprogramma dell'opera inserito nel progetto definitivo dell'autostrada Cr-Mn, che ha una lunghezza complessiva di 59,12 Km, prevede che venga realizzata in quattro tratte ed in tre distinte fasi con i seguenti tempi di realizzazione: la prima fase nel 2012 (questa fase è stata disattesa completamente in quanto l'iter approvativo è ancora in corso), la seconda nel 2026 e l'ultima nel 2032; il nuovo cronoprogramma dell'opera annunciato a mezzo stampa, prevede ora la realizzazione nella 1<sup>a</sup> fase di due sub lotti di complessivi 14 km a fronte di un impegno precedente che prevedeva la realizzazione nella prima fase di una tratta di complessivi 46,5 km (vedi convenzione sopra richiamata tra il concedente Infrastrutture Lombarde S.p.a ed il concessionario società Stradivaria S.p.a.); tutto ciò a fronte di un piano finanziario ancora in fase di definizione e ad una sostenibilità finanziaria della prima fase che, in base alle dichiarazioni del d.g. di Stradivaria spa, Francesco Acerbi, è il vero elemento dirimente per la realizzabilità in tempi brevi dell'opera. Così come riportato da un articolo pubblicato sul settimanale Mondo Padano del 28/6/2013 (che si allega in copia sotto il n.2);
- d) il presidente della società concessionaria Stradivaria spa, Alberto Sciumè, in occasione della riunione congiunta delle commissioni Garanzia e Territorio della Provincia di Cremona del 16/7/2012, riportata dal quotidiano cremonese "La Provincia" in data 17/7/2012, ha dichiarato quanto segue: "Il problema è che oggi non sono garantiti volumi di traffico sufficienti per sostenere il piano economico-finanziario". Così come riportato da un articolo pubblicato sul quotidiano La Provincia del 17/7/2012 (che si allega in copia sotto il n.3);
- che rispetto agli impegni assunti con la convenzione la concessionaria è ampiamente in ritardo nella progettazione e nell'esecuzione dell'opera, senza che possa addurre giustificati motivi (art. 36.1. lett.a) della convenzione;

che esistono obiettive ragioni di interesse pubblico per addivenire alla decadenza della concessione anche in regione del completamente mutato contesto economico e sociale, quale emerge dalle ulteriori e specifiche circostanze qui di seguito elencate:

a) il traffico veicolare sulla rete autostradale italiana è, da alcuni anni, in costante calo e nel 2012 il tratto autostradale Piacenza-Cremona-Brescia della A/21 ha fatto registrare una riduzione del traffico del 7,2%. Anche nei primi mesi del 2013 vi è stato un ulteriore calo del 4% circa sul 2012. Così come riportato da un articolo pubblicato sul quotidiano La Provincia del 2/7/2013 (che si allega in copia sotto il n.4) ; mentre nel piano economico-finanziario della Cr-Mn i flussi di traffico sono previsti sempre in crescita in ragione del 2,5% di incremento annuo;

b) rispetto ad un disegno strategico che vedeva l'autostrada regionale Cremona-Mantova inserita in un corridoio est-ovest che avrebbe dovuto collegare Lisbona a Kiev, ora, a parte i tempi in cui si prevede di realizzare l'opera in questione ed il drastico ridimensionamento dei lavori previsti nella prima fase, è venuta meno anche l'ipotesi della prosecuzione ad est del progetto con sbocco ai porti dell'adriatico; l'autostrada Nogara-mare infatti non si congiungerà più alla Cr-Mn all'altezza di Castel d'Ario, per rappresentarne la prosecuzione verso est, bensì all'autostrada A/22 a nord di Nogarole Rocca nel veronese; questo fatto, insieme alla realizzazione della quarta corsia dell'autostrada A/4 ed all'avanzato stato di realizzazione dell'autostrada

Cispadana (tratte autostradali parallele ed alternative alla Cremona-Mantova) avranno come conseguenza una notevole e ridotta capacità di attrazione di traffico del tratto autostradale Cremona-Mantova, i cui flussi di traffico, previsti nel progetto preliminare ed in quello definitivo, erano già molto deboli ed incerti.

\*\* \*\*

Tutto quanto sopra ribadito

SI FA ISTANZA

di avvio del procedimento di dichiarazione della decadenza della concessione, da concludersi entro il termine di legge e contestuale richiesta di:

- avere comunicazione di tale avvio con le informazioni previste dall'art. 8 della legge n. 241/90;
- di aver accesso alla documentazione eventualmente acquisita nell'ambito del procedimento;
- di essere sentiti personalmente da parte del responsabile del procedimento prima della conclusione del medesimo.

Con avviso che in difetto si ricorrerà alle Autorità vigilanti e se del caso all'Autorità giudiziaria, per l'accertamento di ogni tipo di responsabilità.

Milano, 15 ottobre 2013

(Ezio Corradi)

(Cesare Vacchelli)

Per autentica:

(avv. Umberto Fantigrossi)

**Bur n. 28 del 20 marzo 2018**

**Materia: Appalti**

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 260 DEL 06 MARZO 2018

**Procedura di gara per l'affidamento della concessione avente ad oggetto la progettazione, la costruzione e la successiva gestione dell'Autostrada Regionale Medio Padana Veneta Nogara (VR) Mare Adriatico e collegamento con la A 22 "del Brennero". Determinazioni. CIG: H91B06000810009 CUP: 3814807E4F.**

Note per la trasparenza

---

Con il presente provvedimento la Giunta Regionale prende atto che l'aggiudicatario dell'affidamento della concessione per la progettazione, la costruzione e la successiva gestione dell'Autostrada Regionale Medio Padana Veneta Nogara (VR) Mare Adriatico e collegamento con la A 22 "del Brennero" non si è dichiarato disposto a concludere il contratto di concessione alle condizioni in base alle quali esso è stato aggiudicato e dichiara che l'aumento del contributo pubblico prospettato dall'aggiudicatario stesso per la firma del contratto di concessione non è accettabile.

---

L'Assessore Elisa De Berti riferisce quanto segue.

In data 30.06.2004 la Confederazione Autostrade S.p.A. ha presentato, ai sensi dell'art. 37bis della L. 109/1994 e della L.R. n. 15 del 09.08.2002, una proposta per la progettazione, costruzione e gestione, in regime di concessione, dell'"Autostrada Regionale Medio Padano Veneta Nogara - Mare Adriatico", a pedaggio.

Con delibera n. 2512 del 06.08.2004 la Giunta Regionale ha preso atto della proposta presentata da Confederazione Autostrade Spa, definendo, ai sensi della lettera c) dell'art. 11, comma 3, della L.R. n. 15/2002, le modalità di pubblicazione della proposta, con oneri a carico del proponente, come previsto dallo stesso art. 11. Con tale provvedimento la Giunta Regionale ha, inoltre, precisato che, in attuazione del disposto dell'art. 37ter della L. n. 109/94 e s.m.i., il promotore avrebbe potuto adeguare la propria proposta a quella giudicata dall'Amministrazione più conveniente, esercitando quindi il diritto di prelazione nella fase di procedura negoziata per l'aggiudicazione della concessione. In data 02.09.2004 è stato pubblicato apposito avviso sulla GUCE per la presentazione di proposte concorrenti. Alla scadenza, in data 29.11.2004, del termine previsto per la presentazione di proposte concorrenti, alla Regione del Veneto non è pervenuta alcuna ulteriore proposta. Con successiva DGR n. 491/2005 è stata nominata apposita Commissione per la valutazione e per l'esame della documentazione pervenuta. Gli esiti dell'attività della Commissione sono quindi stati comunicati alla Direzione Valutazione Progetti e Investimenti ai fini del successivo parere, ai sensi dell'art. 45 della L.R. n. 27/2003, del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti (NUVV) della Regione Veneto, che si è espresso in data 27.03.2006 in merito al riconoscimento di pubblico interesse della proposta stessa.

Con delibera n. 927/2006 la Giunta Regionale ha riconosciuto il pubblico interesse dell'intervento, autorizzando inoltre la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti a richiedere alla Società Confederazione Autostrade Spa la predisposizione e la consegna del relativo Studio di Impatto

Ambientale. Con successiva nota del 04.05.2006 la Regione ha richiesto al promotore di procedere alla redazione del SIA e con nota del 21.05.2006 di provvedere alla anticipazione finanziaria dello 0,5% prevista dalla normativa per avviare presso il Ministero dell'Ambiente la procedura istruttoria. In data 05.03.2008 la Regione Veneto ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale dell'opera, attivando le procedure previste dall'art. 165 del D. Lgs n. 163/2006. Contestualmente, è stata attivata la procedura di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi del medesimo D. Lgs n. 163/2006. A seguito dell'articolata procedura prevista dalla normativa statale, il CIPE in data 22.01.2010 ha approvato il progetto preliminare dell'opera con delibera n. 1/2010. Il costo complessivo del suddetto progetto è risultato pari a 934,5 milioni di euro ed il contributo pubblico previsto pari a 50 milioni di euro, al netto dell'IVA. Tale delibera è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 260/2010 in data 06.11.2010.

In data 25.11.2010 la Regione ha richiesto al promotore, Confederazione Autostrade Spa, il conseguente adeguamento del progetto preliminare al contenuto della suddetta delibera CIPE n. 1/2010.

Nelle date del 18.11.2011 e 14.12.2011 il promotore ha trasmesso il progetto preliminare aggiornato alle prescrizioni CIPE recepibili a livello di progettazione preliminare, alle normative nel frattempo intervenute e nei costi, per un importo complessivo pari a € 1.521.490.090,86.

Al progetto preliminare aggiornato è stato altresì allegato un nuovo schema di convenzione e un piano economico finanziario asseverato, e aggiornato nell'importo. Il nuovo piano economico finanziario tiene conto del programmato collegamento con la A22 "del Brennero", sia per quanto attiene la stima dei flussi di traffico indotti, sia dei costi di realizzazione e gestione ed i conseguenti ricavi nel periodo di concessione considerato.

Con delibera n. 2209 del 20.12.2011 la Giunta Regionale ha quindi avviato la procedura di gara di concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, costruzione e gestione della Autostrada Regionale Medio Padana Veneta Nogara-Mare Adriatico, nonché per la progettazione preliminare con studio di impatto ambientale, definitiva ed esecutiva, costruzione e gestione del collegamento fra detta Autostrada e la A22 "del Brennero" in provincia di Verona. Il costo dell'intervento posto a base di gara assomma complessivamente ad Euro 1.901.490.090,86 (al netto dell'IVA) di cui Euro 1.521.490.090,86 relativi alla tratta autostradale Nogara-Mare Adriatico ed Euro 380.000.000,00 relativi al collegamento autostradale Nogara-A22 e con un contributo pubblico, invariato rispetto a quanto previsto dalla delibera CIPE, pari a 50 milioni di euro (al netto dell'IVA). In esecuzione della DGR n. 2209/2011, con Decreto n. 1/2011 del Dirigente della Direzione Strade Autostrade e Concessioni, sono stati approvati il bando di gara, l'avviso di bando e il disciplinare di gara con i relativi allegati. Il bando ha previsto l'affidamento della concessione mediante la procedura di cui all'art. 37 quater della L. n. 109/94, applicabile *ratione temporis* alla gara. Pertanto, come disposto dal punto 4. della DGR n. 2209/2011, ad esito della procedura ristretta, l'Ente concedente avrebbe aggiudicato la concessione mediante una procedura negoziata, da svolgere fra il promotore ed i soggetti presentatori delle due migliori offerte nella procedura ristretta o dell'unica offerta nel caso in cui alla gara avesse partecipato un unico soggetto. Tra le disposizioni del Bando di gara è previsto, altresì, che "*La Stazione Appaltante si riserva di non dar corso alla procedura, ovvero all'aggiudicazione, ovvero di revocare il presente Bando di Gara, senza che ciò possa ingenerare alcun diritto nei candidati all'aggiudicazione, ovvero all'aggiudicatario*". Nel bando è riportato, inoltre, l'importo delle spese sostenute dichiarato dal promotore per lo sviluppo del progetto preliminare e della proposta, pari a € 14.767.779,26.

In esito alla procedura di gara, con D.G.R. n. 2119 del 19.11.2013 la Giunta Regionale ha disposto l'aggiudicazione definitiva della concessione, subordinatamente all'esito delle verifiche di cui all'art. 38 del D.Lgs. n. 163/2006, al costituendo Raggruppamento Temporaneo d'Imprese di tipo misto tra Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa (mandataria), Confederazione Autostrade Spa (mandante, promotore "associante"), Società delle Autostrade Serenissima Spa (mandante), Astaldi Concessioni Srl (mandante), Astaldi Spa (mandante), Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa (mandante), Itinera Spa (mandante) e il costituendo sub Raggruppamento di progettisti tra Technital Spa (mandataria) e S.I.N.A. Società Iniziative Nazionali Autostradali Spa (mandante).

Tuttavia, all'aggiudicazione non è seguita immediatamente la stipula del contratto, perché la fase di verifica dei requisiti di gara ai sensi dell'art. 38, D. Lgs n. 163/2006, è stata resa più complessa a causa del coinvolgimento di alcuni rappresentanti della Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani Spa, partecipante alla costituenda ATI aggiudicataria, nei noti fatti relativi all'inchiesta sul MO.S.E.

Va evidenziato al riguardo che la deliberazione n. 2119/2013, nell'incaricare la Direzione Strade Autostrade e Concessioni delle verifiche dei requisiti di cui all'articolo 38 citato, ha riservato ad un proprio successivo provvedimento, previa le verifiche di cui sopra, l'approvazione degli atti necessari ai fini della successiva stipula della convenzione di concessione.

Ad oggi, l'Amministrazione regionale non è pervenuta alla ridetta approvazione: e ciò anche quale conseguenza della tempistica non breve che, per le sopra indicate ragioni, si è registrata nel completamento delle verifiche di cui all'art. 38 citato, e perché, a fronte dell'entrata in vigore della L.R. 6 agosto 2015, n. 15, è stata avviata una procedura di revisione della procedura di finanzia di progetto in esame. L'art. 4 di detta legge regionale, infatti, ha disciplinato la procedura per addivenire all'eventuale revisione, da parte della Giunta, di singoli procedimenti di finanzia di progetto per interventi infrastrutturali per la mobilità il cui bando fosse già stato pubblicato alla data di entrata in vigore della L.R. n. 15/2015, senza che alla medesima data - come per la fattispecie di concessione in esame - si fosse addivenuti alla stipulazione del relativo contratto di concessione.

La Giunta con la deliberazione n. 1504 del 29 ottobre 2015, avvalendosi della consulenza del Comitato scientifico di cui all'art. 5 della L.R. n. 12/1991, ha in particolare ritenuto di avviare la revisione, da svolgersi nel contraddittorio con l'operatore economico interessato, anche per la procedura relativa alla "Nogara - Mare"; quanto sopra per verificare, anche in considerazione del tempo trascorso dalla data di avvio della procedura di finanzia di progetto, se permanevano le condizioni di fattibilità dell'intervento, soprattutto sotto il profilo dell'attualità dei presupposti e delle condizioni di base che determinavano l'equilibrio economico-finanziario dell'iniziativa, e così pure sotto il profilo della rispondenza al pubblico interesse dell'opera.

Nell'ambito del procedimento di revisione delle condizioni che avevano portato alla approvazione della sopra indicata iniziativa per la progettazione e realizzazione della "Nogara - Mare" e all'aggiudicazione della gara, è stato quindi commissionato dalla Regione uno studio sulle condizioni di traffico che erano alla base del piano economico e finanziario del progetto (studio "Progetto Easyconnecting" in data giugno 2016); tale studio ha evidenziato una previsione di traffico inferiore di circa il 20% - 25% rispetto alle previsioni originarie.

L'Amministrazione, alla luce di ciò e per confrontarsi con l'ATI aggiudicataria sull'effettiva sostenibilità dell'iniziativa da parte dell'operatore privato, ha indirizzato all'aggiudicataria una nota in data 12 settembre 2016, con cui nel confermare di voler pervenire alla formalizzazione degli atti

di concessione e quindi alla conclusione del contratto, in considerazione del tempo trascorso, ha invitato l'ATI aggiudicataria a contattare la Direzione competente per concordare un calendario di incontri, al fine di riesaminare le condizioni su cui si basava l'originario piano economico e finanziario.

Nel corso degli incontri tra la Direzione competente e l'aggiudicataria, la Regione ha quindi consegnato in data 23.02.2017 lo studio del traffico di cui sopra, accogliendo una richiesta in tal senso dei rappresentanti dell'ATI aggiudicataria e con l'obiettivo di garantire il più ampio e fruttuoso contraddittorio sulle problematiche in esame.

La Regione ha poi più volte sollecitato l'ATI aggiudicataria a dare seguito alla sua precedente comunicazione in data 8 novembre 2016 da una parte confermando l'interesse a concludere il contratto, dall'altro precisando per converso che *"all'esito delle verifiche sarà possibile valutare se il RTI potrà confermare la propria offerta ovvero, d'intesa con codesta Amministrazione, sarà necessario provvedere ad una nuova procedura"*, prendendo una chiara posizione alla luce dello studio consegnato ed alle ulteriori elaborazioni svolte in autonomia da quest'ultima.

A fronte del perdurante silenzio dell'operatore, con nota in data 4 agosto 2017, l'Amministrazione rilevava che dal comportamento della aggiudicataria si desumeva che questa non era più interessata alla realizzazione dell'opera alle condizioni alle quali era stata disposta l'aggiudicazione, anche alla luce delle affermazioni rese in occasione dell'incontro del 19 giugno 2017 nel corso del quale *"il rappresentante della Società mandataria affermava che non vi erano più le condizioni per realizzare l'intervento, in considerazione delle previsioni di traffico risultanti dalle valutazioni svolte dalla società medesima"* (cfr. citata nota del 4 agosto 2017)"

Seguiva una nota dell'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa del 18 settembre 2017, in cui si dichiarava che i presupposti per l'equilibrio economico e finanziario della concessione erano profondamente mutati rispetto alle originarie previsioni e prevedono oggi un fabbisogno di contributo pubblico netto intercorrente tra 1,25 MLD € e 1,87 MLD € (in relazione alle simulazioni adottate), ai fini dell'equilibrio economico-finanziario. La Società in parola, in conclusione, ha rimesso alla Regione gli studi predisposti (studio del traffico e relazione accompagnatoria al piano economico-finanziario aggiornato) per le determinazioni ed i provvedimenti di competenza.

A questo punto, con nota del 16 gennaio 2018 il Responsabile Unico del Procedimento ("RUP"), conformemente alle indicazioni della Giunta regionale di cui all'atto n. 44/INF/2017, prendendo atto che l'ATI aggiudicataria aveva evidenziato che i presupposti per l'equilibrio economico e finanziario della concessione sono profondamente mutati rispetto a quelli posti a base della proposta a suo tempo presentata prevedendo quale condicio *sine qua non* per la realizzazione dell'intervento da parte dell'A.T.I. il riconoscimento di un maggior contributo pubblico dell'ammontare intercorrente tra € 1.250 milioni e € 1.870 milioni, al netto di IVA, prendeva atto della sopravvenuta carenza d'interesse dell'ATI aggiudicataria alla stipula del contratto. A tale nota del RUP seguiva altra nota del 5 febbraio 2018, in cui l'ATI aggiudicataria affermava di avere ancora interesse alla realizzazione dell'opera, facendo tuttavia presente che l'aumento di contributo nei termini sopra indicati rimaneva condizione necessaria per poter procedere alla stipula della concessione.

In riferimento a quanto sopra esposto, si osserva come la Regione non sia tenuta ad accogliere la richiesta dell'operatore di addivenire all'avvio dell'iniziativa (e quindi alla firma della convenzione con la previa approvazione dei necessari atti, come da punto 3 del deliberato della delibera di Giunta n. 2119/2013) assicurando l'equilibrio economico-finanziario con il riconoscimento di *"contributi netti dell'ammontare intercorrente tra € 1.250 milioni circa (netto IVA) e € 1.870 milioni"*

*circa (netto IVA)*", come invece riportato sia nel punto 6 della nota dell'operatore in data 18.09.2017, che nella successiva nota in data 05.02.2018 ("*si richiama e conferma*"). Infatti, non vi è alcuna norma di legge né alcuna previsione contrattuale che imponga il riequilibrio preteso con il riconoscimento di un contributo pubblico ben superiore al 50% del valore dell'opera ed anzi sostanzialmente prossimo al suo complessivo valore.

Inoltre, anche se vi fossero le condizioni economiche e finanziarie e l'interesse a riconoscere, per la realizzazione dell'opera pubblica in esame, "*contributi netti dell'ammontare intercorrente tra € 1.250 milioni circa (netto IVA) e € 1.870 milioni circa (netto iva)*", comunque non si potrebbe riconoscere legittimamente i ridetti contributi all'operatore, ma si dovrebbe modificare radicalmente l'iter procedimentale per addivenire alla realizzazione dell'intervento, indicando una nuova e diversa procedura ad evidenza pubblica. Infatti, un'eventuale modifica allo schema di contratto a suo tempo posto a base di gara con la previsione di un siffatto incremento al contributo pubblico, si tradurrebbe in una modifica sostanziale la cui legittimità potrebbe essere contestata sotto più profili. In particolare, sarebbe censurabile dagli operatori del settore in quanto privati della possibilità di aggiudicarsi la commessa con un siffatto contributo pubblico in esito ad una procedura di gara correttamente espletata.

Per completezza, si evidenzia altresì che l'art. 4, L.R. n. 15/15, nel disciplinare le procedure di revisione delle procedure di finanza di progetto per gli interventi infrastrutturali per la mobilità promossi dalla Regione Veneto ai sensi della legge regionale 9 agosto 2002, n. 15, prevede sì la "possibilità", in questa fase, "*di addivenire ad una revisione del piano economico finanziario*", ma ciò solamente "*nel caso che le condizioni di fattibilità siano variate per cause imputabili alla Regione o per sopravvenute modifiche normative*" (circostanza non verificatasi nel caso di specie). In definitiva, si deve prendere atto che con la posizione assunta e con la corrispondenza intercorsa successivamente all'aggiudicazione, l'ATI aggiudicataria non si è dichiarata disposta a concludere il contratto di concessione alle condizioni in base alle quali esso è stato aggiudicato e che le modifiche al contratto proposte dalla medesima per addivenire alla firma del contratto di concessione non sono accettabili da parte dell'Amministrazione regionale. Considerato che l'aggiudicazione è stata adottata dalla Giunta con la DGR 2119/2013 soprarichiamata, si ritiene che la competenza ad assumere il presente provvedimento sia della Giunta Regionale medesima.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

#### LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale, e che successivamente alla definizione di detta istruttoria non sono pervenute osservazioni in grado di pregiudicare l'approvazione del presente atto;

VISTA la L. n. 443/2001;

VISTA L. n. 109/1994 e s.m.i.;

VISTO il D. L.vo n. 163/2006;

VISTO il D. L.vo n. 33/2013;

VISTA la L. R. n. 12/1991;

VISTA la L.R. n. 15/2002 e s.m.i.;

VISTA la L. R. n. 15/2015;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale n. 2209 del 20.12.2011;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale n. 2119 del 19.11.2013;  
VISTA la deliberazione della Giunta Regionale n. 1149/2015;  
VISTO il parere del Comitato Scientifico di cui all'art. 5 della L.R. n. 12/1991 in data 2 marzo 2018;  
VISTO l'art. 2, comma 2, della L.R. 31.12.2012, n. 54, come modificata dalla L.R. 17.05.2016, n. 14;  
DATO ATTO che il Direttore di Area ha attestato che il Vicedirettore di Area, nominato con D.G.R. n. 1404 del 29.08.2017, ha espresso, in relazione al presente atto, il proprio nulla osta senza rilievi, agli atti dell'Area medesima;

delibera

1. le premesse sono parte integrante del presente provvedimento;
- 2. di prendere atto che, con la posizione assunta e con la corrispondenza intercorsa successivamente all'aggiudicazione, l'aggiudicatario, costituendo Raggruppamento Temporaneo d'Imprese di tipo misto tra Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa (mandataria), Confederazione Autostrade Spa (mandante, promotore "associante"), Società delle Autostrade Serenissima Spa (mandante), Astaldi Concessioni Srl (mandante), Astaldi Spa (mandante), Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa (mandante), Itinera Spa (mandante) e il costituendo sub Raggruppamento di progettisti tra Technital Spa (mandataria) e S.I.N.A. Società Iniziative Nazionali Autostradali Spa (mandante), non si è dichiarato disposto a concludere il contratto di concessione alle condizioni in base alle quali esso è stato aggiudicato;**
- 3. di dichiarare che l'aumento del contributo pubblico prospettato dall'aggiudicatario medesimo per la firma del contratto di concessione, per le motivazioni ampiamente esposte in premessa, non è accettabile;**
4. di demandare l'esecuzione degli atti successivi alla Direzione Infrastrutture Trasporti e Logistica;
5. di dare atto che il presente provvedimento è soggetto a pubblicazione ai sensi dell'art. 23 del D. L.vo 14 marzo 2013, n. 33;
6. che avverso il presente provvedimento è possibile il ricorso al TAR Veneto nel termine di 30 (trenta) giorni dalla sua pubblicazione, ai sensi dell'art. 120, comma 5, del D. L.vo n. 104/2010 e s.m.i.;
7. di pubblicare la presente deliberazione nel Bollettino ufficiale della Regione.

## Nogara-Mare, la Regione vince il ricorso al Tar



Il progettato tracciato della Nogara Mare

Tutto Schermo

**Vittoria su tutto il fronte della Regione del Veneto** nella causa avanti il Tar con la società Autostrada Brescia- Verona- Vicenza- Padova, mandataria del Raggruppamento Temporaneo di Imprese che si era aggiudicata attraverso un project financing, nel 2013, la realizzazione della «Autostrada Regionale Medio Padana **Nogara - Mare** Adriatico» e del collegamento ad ovest con l'Autostrada A22 «del Brennero», la cui procedura era stata successivamente "archiviata" dalla stessa Regione.

Il progetto «Nogara Mare», collegamento autostradale tra la Bassa Veronese e la costa adriatica, avrebbe originariamente dovuto essere realizzato per un costo quantificato in circa 1,9 miliardi di euro, tutti a carico di privati, a eccezione di 50 milioni in capo alla Regione. L'intervento, a causa dei mutati scenari, sia economici sia di traffico, è stato oggetto negli ultimi anni di una lunga contrattazione tra la Regione e l'aggiudicatario privato e il progetto, come prevede la normativa regionale, è stato oggetto di verifica da parte di un apposito Comitato Scientifico.

L'aggiudicatario, nel 2017, ha chiesto, per procedere con la firma del contratto, al fine di garantire l'equilibrio economico - finanziario, un aumento del contributo pubblico, che avrebbe dovuto passare dai **50 milioni** previsti nel bando nientemeno che a una cifra compresa tra 1,2 e 1,8 miliardi di euro. A fronte della risposta negativa della Giunta regionale, che aveva constatata la mancanza di interesse alla conclusione del contratto originario, l'aggiudicatario ha proposto ricorso al Tar Veneto. Il tribunale tuttavia oggi ha dato pienamente ragione all'amministrazione regionale, tanto che ha affermato come la revisione del contratto avviata dalla Giunta regionale fosse stata **non solo legittima ma «assai opportuna»**. In considerazione di ciò sono state respinte tutte le domande proposte dalla ricorrente compresa la richiesta di risarcimento danni che era stati quantificata per un importo superiore ai 200 milioni di euro.

RISTORANTE LOCANDA ZANZARINA D'ORO  
SABATO 23 FEBBRAIO 2019 · dalle 10:00

INCONTRO PUBBLICO

*rivolto a cittadini, amministratori,  
forze politiche, associazioni, sindacati*

# CREMONA-MANTOVA, LA VIABILITÀ DEL TERRITORIO

**Nuova autostrada o riqualificazione della SP 10?**

intervengono

**FEDERICO LENA** *Consigliere Regionale*

**BENIAMINO MORSELLI** *Presidente della Provincia di Mantova*

**GIUSEPPE TORCHIO** *Sindaco di Bozzolo*

**CESARE VACHELLI** *portavoce dei Comitati Ambientalisti*

**PAOLO VOLTINI** *Presidente di Coldiretti Cremona*

modera

**SIMONE BACCHETTA** *giornalista di Cremona 1*



iniziativa promossa dall'Associazione **POBIC Onlus**

Ristorante Locanda Zanzarina d'Oro · S.P. 31 · Calvatone (CR)  
direzione: Acquanegra sul Chiese · sulla sponda del fiume Oglio