

Spett.le Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale,
Servizio VIA
Via C. Colombo, 44
00147 Roma

Spett.le Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per le qualità e la tutela del
Paesaggio e l'arte e l'architettura contemporanea
Via di San Michele, 22
00153 Roma

Spett.le Regione Veneto
Unità Complessa Valutazione di Impatto Ambientale
(V.I.A.)
Calle Priuli – Cannaregio, 99
30121 Venezia

Domegge di Cadore, 8 settembre 2010

OGGETTO: OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA DI PROJECT FINANCING PASSANTE ALPE-ADRIA BELLUNO-CADORE - AVVISO COMPARSO NEI QUOTIDIANI NAZIONALI E LOCALI IL 10.07.2010

Dopo aver preso visione dei documenti in oggetto, i sottoscritti Giovanna Deppi, Ira Conti, Claudio Agnoli che fanno parte del Comitato Interregionale Carnia-Cadore **PERALTRISTRAD E DOLOMITI**, presentano le seguenti osservazioni:

PREMESSA

Come premessa generale, ci preme evidenziare che quella che si vuol far passare per un'opera di interesse generale sembra invece corrispondere più che altro all'interesse dei costruttori di infrastrutture. Da un'attenta analisi del progetto, infatti, si evince come il territorio, inteso come popolazione di montagna, non abbia nulla da guadagnare, bensì molto da perdere con la realizzazione di un'autostrada lungo la valle del Piave.

_Non c'è nessuna strategicità nella realizzazione di un prolungamento della A27 fino alle porte di Pieve di Cadore, che non risolverebbe i problemi di viabilità e mobilità sul tappeto ma ne creerebbe di nuovi, in quanto porterebbe al **collasso la viabilità ordinaria** del Cadore, sia in direzione Valle del Boite che in direzione Centro-Cadore Auronzo.

_I problemi di viabilità della statale 51 di Alemagna potrebbero venire meglio affrontati con una serie di più modeste circonvallazioni, a partire dal tratto Longarone-Castellavazzo, dove da tempo si pensa a una variante Anas che non è mai stata finanziata a causa del disinteresse dei politici e amministratori locali competenti.

_Si tratta di un'autostrada senza sbocchi, in quanto la Provincia autonoma di Bolzano e il governo austriaco si sono ufficialmente dichiarati contrari al prolungamento verso nord, e anche il **Friuli Venezia Giulia** ha di fatto perso interesse per il collegamento in oggetto avendo optato per

il raccordo autostradale A23-A28 Cimpello – Sequals – Gemona in area pedemontana, di soli 58 km. Non regge il paragone l'analisi dei costi, dal momento che, per il collegamento attraverso il Cadore, sono previsti 86 km, un traforo sotto il passo della Mauria, a 1000 m di altitudine, gallerie, e rilevati all'interno del letto del fiume Tagliamento.

_ Il progetto, che mira a trasformare la valle del Piave in un corridoio di traffico internazionale, non tiene in alcuna considerazione la **Convenzione delle Alpi** che impedisce ogni nuovo attraversamento autostradale della catena alpina, e il protocollo Trasporti in essa contenuto, firmato dalla maggioranza dei Paesi interessati.

_ Le Dolomiti, recentemente dichiarate **dall'Unesco "Patrimonio dell'Umanità"** non possono sopportare l'impatto di un'opera di questo tipo, **che metterebbe in serio pericolo lo stesso riconoscimento Unesco**, come è già successo a Dresda, con pesanti ricadute negative sull'immagine della nostra Regione e delle Regioni nostre partner.

_ Investire sull'autostrada significa togliere risorse a investimenti infrastrutturali di altro tipo: se si **investe denaro sull'asfalto nona strada non se ne può investire sulla rotaia**. Rispetto alla strada, la ferrovia è leggera, agile, pulita, efficiente e necessaria. Perché necessaria? Perché fra pochi anni non ci sarà più petrolio per sostenere l'attuale tipo di mobilità e assisteremo a un'inversione naturale del modo di muoversi, al quale dovremmo prepararci in anticipo, per non trovarci nei guai al momento della crisi.

Già il prossimo anno arriveremo al Peak Oil, cioè a consumare più petrolio di quanto ne produrremo. Nel 2020 avremo bisogno di 112 milioni di barili al giorno, ne produrremo solo 96. Quali saranno i costi del prodotto raffinato e su chi ricadranno? E la politica ci avrà preparato ad affrontare questa emergenza? Tra gli altri, lo Spiegel di settembre 2009 aveva affrontato il problema, come pure Tito Boeri su Repubblica di alcuni mesi fa. Nessuno li ha seguiti.

Tra cinquant'anni molte autostrade saranno dei relitti industriali: ha senso costruirne di nuove?

Per tutte queste ragioni, per quanto riguarda il Bellunese, il nostro comitato **è a favore di un miglioramento della viabilità ordinaria e di un'azione di riconversione e potenziamento dell'attuale ferrovia** e mantiene fermo il principio contro ogni nuova strada che crei traffico aggiuntivo. E' sufficiente guardarsi attorno per trovare esempi virtuosi di comunità che adottano una politica lungimirante: Trento e Bolzano, come scelta strategica, stanno investendo tutto nelle ferrovie e su una rete di metropolitane di superficie che percorra le valli. Questa è la tendenza dei territori che guardano al futuro.

INSOSTENIBILITA' GENERALE – ECONOMICA - AMBIENTALE

_ Tenuto conto che, visto il PARERE espresso dal NUVV in data 15 giugno 2009, secondo cui *il progetto presenta parametri di sostenibilità ad un livello minimo" sotto il profilo economico-finanziario"*, al punto che *"variazioni negative dei ricavi", anche di misura ridotta" possono "minare la redditività e la solidità finanziaria del piano"*, ci chiediamo chi possa avere interesse a finanziare un'opera come questa, e con quali finalità.

_ Come ribadisce il NUVV stesso, *inderogabile presupposto di fattibilità dell'intero intervento è che contestualmente si provveda ad intervenire sulla attuale SS51 con l'applicazione di "forti provvedimenti di traffic calming" in grado di disincentivare l'uso di tale infrastruttura per spostamenti di medio lunga percorrenza (art. 5 della Bozza di Convenzione)*. Visto che tali provvedimenti non possano venire riferiti all'amministrazione regionale, bensì all'Anas e agli enti locali interessati, ci poniamo le seguenti domande

1) per quale motivo l'ANAS dovrebbe porre delle pesanti limitazioni al traffico sulla statale 51 e sulle relative varianti, che ha in proprietà/gestione?

2) quale ente locale si assumerebbe mai la responsabilità di provvedimenti che prevedono l'adozione di zone 30 nell'attraversamento dei centri abitati, e come potrebbe giustificarla di fronte ai cittadini?

L'affermazione contenuta nel Progetto Preliminare (C02 Studi e indagini preliminari – Studio del Traffico) “La nuova opera consente (nel tratto in cui si sovrappone alla SS51 ovviamente) di decongestionare la Valle del Piave”, non tiene conto che in realtà l'opera si limita a spostare 20 km più a nord “il tappo” di Longarone, con conseguenze facilmente immaginabili sulla viabilità ordinaria del Cadore, che non sarà in grado di smaltire il traffico di afflusso e deflusso dall'opera.

Le stime di aumento del traffico leggero e pesante al 2015 e al 2030 appaiono sovradimensionate, e, oltre che riferirsi all'opera completa, non al tronco funzionale, non tengono conto della crisi economica in atto, che non è congiunturale.

L'applicazione delle percentuali di ammortamento durante il periodo della concessione è anomala e richiede un attento approfondimento.

La ricerca dell' “Equilibrio Economico e Finanziario richiede l'applicazione di pedaggi chilometrici che risultano di gran lunga superiori rispetto ad analoghe infrastrutture (veicoli leggeri euro 6,50 e veicoli commerciali euro 23,80 per la tratta da Cadola a Pian de l'Abate), ma è evidente che di fronte a queste tariffe il flusso di traffico, già sovrastimato, subirà un crollo a favore di altre direttrici, nessun pendolare vorrà o potrà sostenere giornalmente tali costi in andata e ritorno per soli 26 km.

Le considerazioni conclusive della relazione Sit contenuta nello Studio di Inquadramento Territoriale e Ambientale A-01, al punto 2.3 Cenni Demografici e Socio-Economici affermano che:

“Un'infrastruttura come il prolungamento dell'A27 potrebbe essere sicuramente in grado di aprire all'economia bellunese nuovi fronti di sviluppo, sia dal punto di vista industriale che dell'accessibilità turistica delle aree montane. In particolare potrebbe beneficiarne il distretto dell'occhialeria, vero elemento portante dell'economia locale, che versa oggi in un momento caratterizzato da difficoltà di diverso tipo, che hanno portato alla chiusura di diverse aziende nel corso dell'ultimo anno. Inoltre le località turistiche del bellunese potrebbero offrire una maggiore accessibilità ai potenziali turisti, anche in ragione di un emergente scarso sfruttamento dell'offerta turistica già esistente”.

Forse i progettisti non si sono resi conto che negli ultimi anni il distretto dell'occhiale è praticamente scomparso, e non sarà certo un tronco autostradale a rivitalizzarlo, sia che finisca a Pieve di Cadore, sia che si colleghi con Tolmezzo o che prosegua fino a Monaco di Baviera.

Quanto al turismo, è nostra convinzione che questa area dolomitica si meriti qualcosa di più di un turismo di tipo “autostradale”, che sacrifica la valle di attraversamento per giungere in brevissimo tempo alle zone non toccate direttamente dall'infrastruttura. Inoltre, prima di lasciarsi andare ad affermazioni tanto ottimistiche, si dovrebbe aggiungere allo studio in esame un'approfondita analisi (statistica, sociologica, demografica) di quanto la realizzazione di una struttura autostradale abbia catalizzato e rinvigorito la domanda turistica (di qualità, non del tipo “mordi e fuggi), in un luogo qualsiasi d'Italia e in particolare del versante alpino.

Riportiamo a riprova delle nostre considerazioni in campo economico il capitolo conclusivo della ricerca presentata al Parlamentino del CNEL a Roma, 8 luglio 2010 “INNOVAZIONI

NELLA CRISI ECONOMICA STRATEGIE E FABBISOGNI DI POLITICHE NELLE AREE MONTANE ITALIANE:

Al riguardo, le principali raccomandazioni che il rapporto mette in luce si possono così sintetizzare:

a) evitare provvedimenti di rilancio dell'economia che si traducano in forme di incentivazione indifferenziata per le imprese e i settori, in quanto dall'analisi emerge chiaramente che la crisi ha colpito in modo selettivo imprese e territori;

b) puntare su forme di sostegno alla progettazione locale dello sviluppo che siano basate su:

- una logica di concertazione tra gli attori locali;*
- progetti integrati di investimento identificati secondo logiche partenariali e fortemente place-based, cioè ancorate alle specificità del contesto locale;*
- progetti frutto di strategie di innovazione di processo/di prodotto/organizzative, raccordate anche con il mondo della ricerca pubblica e privata;*

c) individuare tematiche prioritarie (e non settori produttivi o tipologie di impresa) sulle quali concentrare gli investimenti pubblici perché capaci di attivare occupazione e crescita dei beni collettivi locali quali: turismo sostenibile, inclusione sociale, energie rinnovabili e risparmio energetico, produzioni alimentari di qualità e a basso impatto ambientale, risparmio di risorse idriche e lotta alla desertificazione;

d) rivisitare la definizione dei bandi regionali in attuazione dei POR FESR e FSE 2007-2013 e dei Piani di Sviluppo Rurale 2007-2013, alla luce dell'esigenza di sostenere le strategie di innovazione, i progetti integrati di investimento, le tematiche prioritarie prima menzionate;

e) creare un sistema di monitoraggio degli effetti della crisi a livello regionale, con il supporto delle province, comunità montane, associazioni di categoria, organizzazioni sindacali e camere di commercio, capace di fornire periodicamente uno stato di avanzamento della situazione nei diversi territori e settori produttivi;

f) supportare tecnicamente (tramite assistenza tecnica e formazione ad hoc) alcuni progetti pilota a livello nazionale e regionale, con lo scopo di fornire modelli di intervento e/o delle buone prassi da tenere in considerazione in ambito locale.

Tutto il contrario di un'opera calata dall'alto e contraria al tipo di sviluppo auspicato al punto b) e c) della ricerca del CNEL.

_Il materiale di scavo delle gallerie (ubicato sulla sinistra orografica del fiume Piave, dove non esistono né strade né accessi), sarà superiore a 8,5 milioni di tonnellate, e andrà trasportato e trattato, prima di venire destinato in parte alla costruzione dei rilevati e degli svincoli e in parte alla discarica. Abbiamo calcolato che tale volume di terra corrisponde a non meno di 300.000 viaggi di pellicani che, per anni, in tutte le stagioni, si immetteranno nella viabilità ordinaria della SS 51. A questi vanno aggiunti i movimenti di uomini, mezzi e materiali di costruzione (800.000 mc di calcestruzzo etc etc etc). Il progetto si limita ad accennare a possibili disagi sulla viabilità di accesso al Cadore, ma il problema ha ben altre dimensioni, e andrebbe attentamente approfondito.

_Gli scavi in galleria con uso di esplosivo possono intercettare e deviare, con gravi conseguenze, prese di acquedotti e prosciugare torrenti. Non sarebbe la prima volta che questo succede (vedi caso del Mugello) Cosa verrebbe fatto per evitare questo rischio? Non è chiarito, così come non viene chiarito a carico di chi sarebbero posti i rischi connessi all'incognita "acque".

_ I 21 km di autostrada insistono nell'alveo del Piave oppure lo affiancano per buona parte e porterebbero ad un'ulteriore pesante cementificazione del fiume (già ai primi posti nell'elenco dei fiumi più sfruttati d'Europa), con rilevati e viadotti che raggiungono e superano i 15m, svincoli e argini artificiali che comportano uno stravolgimento della fisionomia di un'area che andrebbe maggiormente rispettata, visto anche il passato doloroso che pesa sulla valle e sui suoi abitanti.

_All'interno dell'alveo del Piave sono inoltre stati inseriti ben 12 cantieri sui 17 previsti, i quali comprendono impianti di frantumazione di vagliatura, impianti di betonaggio, depositi provvisori di materiali dei scavo, aree logistiche permanenti e aree di cantieri provvisorie con un impatto non sufficientemente evidenziato dal piano, che, oltre a costituire un impatto ambientale del quale la popolazione locale non è consapevole, in quanto non è stata informata, comporta rischi di inquinamento del suolo, delle falde, e dell'aria (esempio: per la realizzazione dei pali delle fondazioni dei viadotti viene usata la bentonite che è un additivo inquinante così come gli additivi che vengono usati nel consolidamento degli scavi delle gallerie (silicati e simili). Si rendono necessarie particolari precauzioni per evitare sversamenti nel Piave, ma tutto questo ha un costo molto alto).

_nell'area compresa tra Dogna e Provagna, che potrebbe venire interessata dai lavori, insistono siti di importanza archeologica che sono oggetto di studi e approfondimenti. Qui di seguito alcune indicazioni che fanno riferimento all'allegata mappa

- 1) rui de la Crose
- 2) col del roeda dove si trova il monolite scoperto da Bino Zandomenego abitava a Dogna e segnalato alla Soprintendenza Arch.
- 3) col del Lime, dove si trovano i ruderi di una casera fortificata (altomedioevo)
- 4) piani di Calta, sotto la strada vecchia. Proprietà privata di Mario De Villa (defunto). 90 anni fa circa durante l'ampliamento del campo da semina, sono emerse tombe, anfore e monete romane.
- 5) riparo completamente interrato e ricoperto dal prato, il sito è interamente costruito con conci di pietra comprendente anche il soffitto a volto. Un vero capolavoro artigianale.

Un aspetto che ci preme evidenziare è l'aspetto civile della questione che vede una carenza di conoscenza - di informazione - di dibattito. La Regione non stimola in confronti, e le amministrazioni locali risultano il più delle volte assenti. I cittadini vengono di fatto esclusi e gli spazi della partecipazione soffocati.

OSSERVAZIONI ALLA BOZZA DI CONVENZIONE

La CONVENZIONE è il documento che contiene ed esprime l'impronta che si vuole dare al rapporto tra Pubblica Amministrazione e soggetto privato.

Nel caso specifico il privato non rischia quasi nulla ed il suo utile (Equilibrio Economico e Finanziario) è l'elemento costante, incumbente e intangibile di tutto il documento.

Non solo le clausole pendono pesantemente a favore dell'impresa, ma anche l'ambiguità stessa di alcuni passaggi lascia spazi ad interpretazioni ed accordi poco trasparenti e molto vantaggiosi per essa.

Del resto anche la Legge Regionale citata prevede che il proponente, pur nel caso remoto in cui non debba aggiudicarsi la concessione, venga rimborsato dall'eventuale vincitore della gara, di tutte le spese fino a quel momento sostenute (**nel nostro caso 30.000.000 euro!**, tutti da verificare

magari ad opera della competente Corte dei Conti, visto che il progetto ricalca in buona parte lo studio di fattibilità ANAS del 2004 (già pagato) relativo al primo tronco funzionale del collegamento A27-A23).

E anche il Codice degli appalti viene incontro ad esso, stabilendo che, in caso di vincita della gara, le imprese concessionarie debbano formare una Società "ad hoc", fornita di capitale limitato, e che soltanto questo capitale, e non quello in possesso delle imprese originarie, funge da garanzia in tutta l'operazione; quindi, se qualcosa va storto, la pubblica Amministrazione non può rivalersi sulle imprese concessionarie, ovvero esse sono al sicuro da qualunque rischio.

Qui di seguito la bozza di convenzione (in corsivo le nostre osservazioni):

Art. 5. DOVERI DEL CONCEDENTE

"Cooperare con il concessionario per tutte le attività necessarie alla definizione dei rapporti con gli Istituti finanziatori ed alla stipula del CONTRATTO DI FINANZIAMENTO."

Significa forse che il pubblico funge da garante per il finanziamento dell'opera?

"Rafforzare il bacino di utenza dell'opera e la domanda di Servizi da parte dell'utenza introducendo o procurando affinché siano introdotti divieti e limitazioni al traffico pesante sul tratto stradale della SS 51 Alemagna da Longarone alla fine del tronco dei presso di Caralte, e condizioni di utilizzo del medesimo tratto da parte dei mezzi leggeri in funzione esclusivamente del traffico locale dei residenti, assumendo o facendo in modo che siano assunti da tutte le competenti Amministrazioni, Aziende ed Enti Pubblici, i provvedimenti al tal fine necessari";

Questa clausola presenta tratti di dubbia costituzionalità.

"Non assumere iniziative, adottare provvedimenti, rilasciare autorizzazioni, nulla osta etc. che possano ostacolare o ritardare la realizzazione dell'Opera o comprometterne la gestione, anche creando attività in concorrenza o comunque determinando sottrazione di bacino di utenza e conseguenti effetti negativi sull'Equilibrio Economico finanziario";

La clausola è molto ambigua; potrebbe significare che non si dovrà nemmeno svolgere la manutenzione della strada statale? E che ne sarà di qualunque progetto alternativo al trasporto su gomma (ferrovia, metropolitana di superficie etc.)?

Art. 10. CONDIZIONI DI EQUILIBRIO DEL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO

"I presupposti e le condizioni di base che assicurano il mantenimento dell'Equilibrio Economico e Finanziario del Piano nel periodo di durata della Concessione sono costituiti:

- (...);
- **dalla concreta esistenza e fruibilità di un bacino di utenza non inferiore a quello assunto a riferimento ai fini della stima dei flussi di traffico e della elaborazione del Piano Economico e Finanziario";**

La stima dei flussi è contenuta nel Progetto Preliminare di cui fa parte la presente convenzione.... ciò significa che se non si avverano le loro stesse previsioni, il Pubblico dovrà pagare la differenza?

- "dal mantenimento, nel periodo di durata della Concessione, dei seguenti parametri e condizioni di base: (...), ottenimento di tutte le necessarie concessioni, autorizzazioni, permessi, nulla osta."

Ovvero, si dà per scontato che tutti gli iter autorizzativi vadano a buon fine; in caso di ritardi o di prescrizioni da parte degli Enti che di volta in volta dovranno vagliare i vari aspetti del progetto, la pubblica Amministrazione dovrà compensare il Concessionario.

Art. 9. AGGIORNAMENTO TARIFFARIO

“Le tariffe di pedaggio verranno annualmente adeguate, in maniera automatica, (...) al tasso di inflazione consuntivato al 30 settembre dell’anno precedente secondo l’indice ISTAT, e di un indicatore di qualità del servizio offerto, secondo modalità e meccanismi da concordare con il Concedente entro e non oltre il termine di 365 giorni dall’avvio della gestione.”

Essendo fondamentale il ruolo di vigilanza che l’Amministrazione Pubblica deve svolgere nella determinazione della tariffa, questo “indice di qualità” riveste un ruolo importantissimo; peccato che non venga specificato in base a quali dati e parametri esso si formi e tantomeno se tali dati si troveranno nella disponibilità dell’Ente pubblico oppure se saranno in possesso esclusivo del Concessionario.

Art. 11. REVISIONE DELLA CONCESSIONE

“Qualora nel periodo di durata della Concessione (..) si modifichi l’**Equilibrio Economico e Finanziario**, il Concedente ed il Concessionario dovranno eseguire un esame delle condizioni finanziarie della Concessione e concordare una loro revisione che ripristini l’E. E. e F..

Per ripristinare l’E.E. e F. occorrerà riportare i **parametri finanziari, le condizioni di base ed il profilo di rischio** del Progetto, ai livelli esistenti prima del verificarsi dell’evento che ha alterato l’E.E. e F.”

*Qualunque variazione al progetto preliminare che per qualunque motivo la pubblica amministrazione voglia o debba apportare e che vada ad intaccare l’E.E. e F., porta, onde assicurare l’Equilibrio etc. etc., ad “opportune misure di compensazione, quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo (*quali altre? n.d.a.*):*

- **la rideterminazione delle tariffe e delle relative modalità di adeguamento;**
- **la erogazione di un contributo pubblico;**
- **la proroga della durata della Concessione.”**

Oltre a queste compensazioni, possono venir concordate altre misure, quali per esempio la concessione del diritto di urbanizzare aree adiacenti all’autostrada.

Art. 13. PROGETTAZIONE

“Il concedente dovrà tenere indenne il Concessionario dagli eventuali maggiori oneri di progettazione sostenuti in conseguenza del recepimento di osservazioni e/o richieste di modifica del Progetto Definitivo formulate nel corso degli iter approvativi, che non siano fondate sulla non conformità del Progetto Definitivo alle leggi ed ai regolamenti applicabili e vigenti al momento dell’Offerta ovvero al Progetto Preliminare. Qualora le modifiche al Progetto Definitivo di cui al precedente periodo comportino altresì un incremento dei costi di costruzione e/o gestione tale da determinare una modifica all’E.E. e F., della Concessione, troverà applicazione la disciplina di cui al precedente art. 11.”

Art. 12 bis. UTILI DEL CONCESSIONARIO

“Il Concessionario è tenuto, qualora si verifichino le condizioni di cui all’art. 7 della Legge Regionale 15/002 (*Il risultato economico della concessione è sottoposto a verifica alla conclusione del terzo anno di esercizio effettivo, e successivamente ogni tre anni. Se dalla verifica risulta un saldo positivo tra i rientri effettivi derivanti dalle tariffe di pedaggio e quelli previsti dal piano economico – finanziario della concessione, il concessionario è tenuto a versare alla Regione:* a) ***in caso di finanziamento della Regione nella realizzazione dell’opera***, il cinquanta per cento del saldo fino alla completa restituzione del finanziamento, in un’unica soluzione, ovvero, previa deliberazione della Giunta regionale, tramite corrispondente incremento del canone annuo. Completata la restituzione il concessionario è tenuto a versare alla Regione un ulteriore importo pari al cinquanta per cento del saldo, ovvero, previa deliberazione della Giunta Regionale, procede alla riduzione delle tariffe di pedaggio relative alla tratta), a corrispondere alla Regione Veneto il 50% del saldo positivo,(...). **Al fine di evitare che la corresponsione del saldo determini modifiche nell’Equilibrio Economico e Finanziario, la corresponsione del saldo stesso è in ogni caso, subordinato alla sussistenza delle condizioni di equilibrio finanziarie ivi indicate.**”

Art.21 RECESSO

“Nell’ipotesi in cui una qualsiasi delle Parti si avvalga delle facoltà di recesso anticipato previste dalla presente Convenzione, (..) il Concedente dovrà corrispondere al Concessionario le somme di cui all’art. 23 comma 1 lettera a),b),c),d), con esclusione delle somme di cui alla citata lettera d) nel caso di recesso del Concessionario.”

Art.23. RISOLUZIONE DEL RAPPORTO PER INADEMPIENTO DEL CONCEDENTE E REVOCA DELLA CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE

“(…), qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del Concedente, ovvero quest’ultimo revochi la Concessione **per gravi, inderogabili e giustificati motivi di pubblico interesse**, il Concedente medesimo sarà tenuto a corrispondere al Concessionario:

- a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l’Opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;
- b) le penali e gli altri costi ed oneri finanziari sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione o della revoca, ivi compresi i costi finanziari dei prestiti contratti, comprensivi anche degli eventuali oneri e/o penali dipendenti dall’anticipata estinzione e/o risoluzione dei contratti finanziari derivati connessi ai riferiti prestiti;
- c) le penali ed i costi sostenuti o da sostenere ivi compresi quelli determinati dalla risoluzione dei rapporti di lavoro e di collaborazione coordinata e continuata in conseguenza della risoluzione;
- d) **un indennizzo, a titolo di risarcimento, del mancato guadagno, pari al 10% del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte del servizio ancora da gestire valutata sulla base del Piano Economico e Finanziario.**”

In caso, per esempio di calamità naturale, la Pubblica amministrazione deve, dopo aver pagato tutto il lavoro già realizzato e i debiti contratti, pagare al concessionario il 10% dei mancati utili futuri; nel caso in cui la causa della risoluzione sia da addebitare al Concessionario, egli non ci rimette comunque niente, poiché tutto il lavoro già eseguito gli viene comunque riconosciuto. Si ritiene che tutto ciò infici grandemente il cosiddetto “rischio d’impresa”.

Art. 22. RISOLUZIONE DELLA CONCESSIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCESSIONARIO

“La risoluzione della Concessione viene dichiarata con il procedimento di al successivo comma nel caso in cui sussistano gravi e ripetute inadempienze da parte del Concessionario agli obblighi di cui alle lettere a), b), c), d), f), g), h), l), m), n), o), del comma 1 dell’art. 4 (obblighi del concessionario) della presente Convenzione, formalmente e motivatamente contestate al Concessionario e tali inadempienze perdurino oltre i termini e nonostante l’esito delle procedure di cura e sostituzione previste ai successivi commi del presente articolo.

Constatato il perdurare del grave inadempimento da parte del Concessionario (...), il Concedente lo diffida ad adempiere (...) entro un termine congruo, avuto anche riguardo alla natura dell’inadempimento contestato , e comunque non inferiore a novanta giorni che, contestualmente, gli assegna.

E’ evidente come non ci sia nessun equilibrio tra i doveri e le penalità inflitte ai due soggetti in caso di inadempienza; l’Amministrazione pubblica ci rimette in ogni caso.

La Legge Regionale n°15/2002, all’art. 11, comma 4 e lett. D), prevede: “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.”

L’art. 6 prevede che : 1. L’individuazione del soggetto cui affidare la concessione avviene ad opera del dirigente della struttura regionale competente in materia di viabilità mediante licitazione privata , ai sensi della normativa regionale vigente in materia di lavori pubblici.

(La struttura della gara si caratterizza dall’esistenza di un invito a partecipare diretto solamente agli interessati nella licitazione. Si differenzia pertanto dall’asta pubblica poiché in quest’ultimo caso vi è la presenza di un bando di gara (detto anche “avviso d’asta”) rivolto a tutti gli interessati.(da Wikipedia).

CONCLUSIONE

Per i motivi addotti, e altri che richiederebbero più tempo a disposizione per la presentazione delle osservazioni (60 giorni sono pochi!), il nostro Comitato ritiene che l’opera progettata sia, oltre che antieconomica e inutile, dannosa e inadeguata al contesto territoriale e paesaggistico interessato, e si augura che, alla fine, l’interesse generale prevalga su interessi altro genere.

firmato:

Giovanna Deppi

Ira Conti

Claudio Agnoli

in rappresentanza di PERALTRISTRATE DOLOMITI
Comitato Interregionale Carnia-Cadore
www.peraltrestrate.it