CGIL VENETO

Osservazioni CGIL Veneto su Superstrada Pedemontana Veneta SPV e nuovo PEF, sulla Proposta di deliberazione amministrativa n.41, sul Progetto di legge n. 228

La CGIL ha preso in esame la documentazione pubblica a disposizione della Superstrada Pedemontana Veneta, da ora SPV, concessione di costruzione e di gestione dell'infrastruttura.

In data 9 marzo u.s. abbiamo trasmesso a tutto il Consiglio un primo comunicato con un netto giudizio politico sulla manovra illustrata dal Presidente della Giunta il 7 marzo 2017. Ora vi depositiamo la presente nota a corredo documentale della espressione di parere tecnico sulla documentazione relativa all'oggetto.

Premessa.

Corre l'obbligo di far rilevare che il tempo concesso per la formulazione di un parere è decisamente stretto, soprattutto se è richiesto l'esame approfondito della documentazione riguardante la costruzione e gestione della SPV.

Ci troviamo dopo sette anni di avvio della concessione con numerose alterazioni e modifiche di status, ben rappresentate dalla relazione della Corte dei Conti – novembre 2016 – che avrebbero richiesto grandi assunzioni di responsabilità e capacità di produrre innovazioni economico, sociali, ambientali, trasportistiche.

Ci è richiesto un parere, che daremo volentieri, ma nulla può essere sottaciuto sulla grave situazione che ha prodotto la cattiva gestione alla base della necessità di intervenire per la terza volta in pochi anni con modifiche sostanziali del rapporto convenzionale stipulato tra concedente e concessionario.

Si sta cercando di trovare una soluzione all' emergenza senza intervenire strutturalmente sulle cause che l'hanno provocata e che a nostro avviso non vengono ancora superate con particolare riferimento ai punti sottostanti:

- Flussi di traffico.
- Ripartizione contributo risorse pubbliche e apporto risorse del concessionario.
- Costo iniziale e finale dell'opera.
- Collegamenti di adduzione all'infrastruttura, o percorsi comunali indispensabili a limitare gli impatti negativi sulla viabilità di raccordo e servizio.

- Progetto definitivo, le varianti, il progetto esecutivo.
- Lo scavo in trincea per larga parte dell'infrastruttura con le conseguenze sia economiche sia ambientali dilatazione costi di interferenze e di manutenzione della SPV.
- Il ritardo del cronoprogramma lavori.

Completare l'opera.

La preoccupazione della Regione Veneto è tesa a ricercare le migliori condizioni per consentire il closing finanziario, senza il quale si fermano i lavori e si rimane con un grave danno ambientale, economico e sociale.

La CGIL ritiene che il malanno principale di questa vicenda sia ancora una volta collegato a un'idea sbagliata e controproducente di gigantismo e consumismo. Siamo favorevoli alla ripresa dei cantieri, a non lasciare nel territorio l'ennesimo mostro incompiuto, a completare l'opera ma nel contempo ci interroghiamo se il progetto presentato e sostanzialmente riconfermato era e sia l'unica modalità e possibilità di realizzare la SPV. Insistiamo da sempre per opere sobrie e utili in cui l'analisi costi benefici sia documentata preventivamente secondo standard internazionali da un soggetto competente terzo e indipendente rispetto al concedente e concessionario. Si poteva progettare un'opera di minore impatto, a saldatura territoriale, valorizzando i tratti esistenti, da realizzare in pochi anni. Invece ci troviamo una devastazione ambientale con un'opera decisamente sovradimensionata rispetto ai bisogni e tuttora incompiuta.

Si propone un evidente cambiamento del patto costitutivo, del rapporto e delle condizioni iniziali stabiliti tra concedente e concessionario ma nello stesso tempo si sostiene che non è possibile in alcun modo modificare e revisionare il progetto, motivandolo con l'insostenibilità delle penali da pagare e della dilatazione dei tempi di realizzo dell'opera.

È responsabilità del contraente politico aver sottoscritto un patto blindato che rende fortemente onerosa qualsiasi modifica, anche quando sarebbe necessaria per responsabilità e inadempienze evidenti del concessionario; vincoli che purtroppo condizionano fortemente anche le nuove soluzioni proposte dalla Giunta regionale, nelle soluzioni proposte appare evidente il rischio di reiterare scelte sbagliate e controproducenti.

Auspichiamo almeno che questa ennesima esperienza negativa determini la convinzione e una scelta politica coerente di mettere una pietra tombale sulla finanza di progetto così com'è stata declinata e realizzata in questi anni nella nostra regione.

Abbiamo senz'altro il bisogno che sia rifatto il Piano Regionale dei trasporti, avendo cura di selezionare i bisogni e le risposte visto che l'attuale programmazione risale alla fine degli anni 80 del secolo scorso.

In questo quadro si dovrà necessariamente tenere in debito conto tutti gli sconvolgimenti di sistema e di sviluppo che hanno interessato la Regione veneto. La cura del ferro, lo stop al collegamento autostradale con Trento sia in Valsugana sia in Valdastico, lo stallo del sistema delle Tangenziali Venete. Selezionare le opere è opera indispensabile e necessaria per non ripetere simili esperienze e produrre lo scasso dei conti pubblici. Ancora oggi la ricognizione veneta delle infrastrutture, fatta dalla Giunta nel 2015, riporta un valore delle opere superiore ai 40 miliardi di euro. Risorse che in questa dimensione sono solamente il libro dei sogni.

Per questo è bene scegliere poche opere viarie realmente indispensabili, privilegiando il trasporto pubblico e collettivo con la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale.

La politica tariffaria e i flussi di traffico

L'unico dato certo è la sparizione delle esenzioni ai residenti e l'indicazione delle tariffe. Di certo non è edificante quanto è capitato in questa vicenda ai residenti, per altro creando una notevole disparità di trattamento regionale con i residenti dei Comuni del Passante di Mestre. Siamo convinti che questa decisione debba essere rivista.

La politica tariffaria ha immediate ripercussioni sui volumi di traffico delle strade a pagamento. Simile alla nostra condizione è senz'altro quanto sta avvenendo in Lombardia sulle infrastrutture realizzate di recente (Bre.Be.Mi, TEEM e Pedemontana Lombarda). Quando il traffico delle autostrade lombarde succitate è a meno del 30% del piano programmato è inevitabile lo stress sui conti pubblici e sui conti del concessionario. Aver ridotto gli importi tariffari previsti per la SPV è stato indispensabile ma sicuramente non sufficiente. Da un lato siamo ancora a costi più che doppi rispetto ai competitors sulle stesse tratte autostradali, dall'altro le tariffe sono troppo alte per consentire un utilizzo positivo e sostenibile da parte dell' utenza territoriale. Gli studi prodotti, anche quelli nuovi, sono tutti opinabili perché solo il dato reale ci darà l'esatta dimensione delle rimesse da traffico. Rimaniamo convinti che le stime prodotte siano ancora troppo ottimistiche, non tanto e solo per la crisi del settore manifatturiero ma soprattutto perché si è raggiunta una soglia critica nel rapporto con la clientela autostradale. Basta pensare che il costo dell'autostrada, tra cui la SPV, è ormai il doppio del costo del carburante necessario alla marcia del veicolo.

Infine non riteniamo possibile né la crescita indicata nelle stime nell'arco dei 39 anni della concessione, né la crescita indicata da traffico di attraversamento territoriale. Forse una stima più prudente del traffico non aiuterebbe il closing finanziario ma consentirebbe di riprogrammare il PEF in modo più realistico e sostenibile.

Il rapporto concedente e concessionario

La terza convenzione tenta di ridefinire e migliorare rispetto alla condizione precedente il rapporto e la regolazione tra concedente e concessionario.

Rimane comunque il dato oggettivo che il rapporto era e rimane squilibrato a svantaggio del concedente. Non si tratta solo del rischio di proiezioni sbagliate o di crisi della domanda, ma più in generale degli oneri di riequilibrio che gravano quasi esclusivamente sul concedente, nonostante l'inserimento di alcuni vincoli e penali a carico del concessionario rispetto ai tempi e ai costi dell'opera.

La ricerca spasmodica di generare il closing finanziario determina un sostanziale cambiamento della natura del progetto di finanza caratterizzando sempre più il rapporto con il concessionario come appalto di lavori di costruzione; un'evoluzione molto distante dalle premesse e dalle dichiarazioni iniziali "l'opera si realizza con le risorse dei privati "

Il rischio, quello certificato, è sulle spalle del concedente, anche per scelta iniziale. Ora l'aggravante è data dalla dimensione del contributo pubblico in conto costruzione che supera il 40% dell'intero costo finale dell'infrastruttura. La Regione Veneto corrisponde risorse certe in incremento al concessionario (contributo conto costruzione e canone disponibilità) a fronte di ricavi incerti (pedaggi) per "facilitare" il closing finanziario; questi cambiamenti sono anch' essi tra l' altro soggetti a probabili contenziosi o ricorsi derivanti da un cambiamento sostanziale delle condizioni della concessione messa a gara; contenziosi che rischiano di incidere pesantemente sull' efficienza e sui tempi dei lavori e sulle esangui casse pubbliche come hanno purtroppo già dimostrato le vicende di NET Engineering Spa e di SIFA Spa; è ora di fare meglio e dall' inizio i contratti, le convenzioni, le gare.

La scelta della Giunta della Regione Veneto ha preso in esame e valutato le varianti disponibili, in base agli atti vigenti, per una nuova convenzione. Sono state scartate a priori altre scelte che avrebbero consentito maggiore chiarezza ed equità nei rapporti tra concedente e concessionario.

Fermo restando la necessità di realizzare l'opera e la consapevolezza delle difficoltà e delle tante possibili incognite, prendiamo atto che, nel mentre si sono raccolti molti pareri a suffragio della scelta fatta, non si è valutata compiutamente una soluzione alternativa sia per la concessione sia per la revisione del progetto, comparandone il rapporto costi/benefici.

La costruzione e il finanziamento dell'opera con la scelta indicata dalla Giunta regionale avviene quasi tutta a debito in carenza di risorse proprie del concessionario, ammesso che si trovino più facilmente i finanziatori, consentendo la bancabilità dell'opera a condizioni accettabili.

Gli standard qualitativi della gestione

Tra le tante cose non è né imminente né la più gravida di conseguenze ma vale la pena di segnalarla. Siamo consapevoli dell'importanza di avere buoni standard qualitativi imposti nella gestione del concessionario, come siamo abituati dai gestori attuali delle autostrade del nordest. Il rapporto indicato sul costo del personale, sia pure tenendo in debito conto, che si tratta di 16 caselli ad alta automazione, sono ben al di sotto dei parametri che regolano le concessioni autostradali. Non

vorremmo che le affermazioni sulle garanzie qualitative fossero solo parole, visto che si tratta in buona parte di attività di assistenza, sicurezza e soccorso stradale.

La introduzione dell'addizionale IRPEF

La Giunta ha operato una scelta. Non era l'unica possibile per fare fronte al mutuo richiesto per il contributo fisso di costruzione (300 milioni di euro).

L'addizionale IRPEF viene ripristinata per far fronte ad una situazione di emergenza imputabile alla cattiva impostazione e gestione di questa grande opera.

Per molti anni non si è agito sulla leva addizionale IRPEF per intervenire su altri ambiti strategici e lo si fa oggi per un'opera viaria, in contraddizione con tutte le promesse elettorali.

Come CGIL abbiamo ripetutamente richiesto invano negli anni l'introduzione dell'addizionale IRPEF per garantire e rafforzare i servizi socio-sanitari e assistenziali, i servizi pubblici essenziali, a fronte della continua riduzione di risorse e dei continui tagli operati, per salvaguardare soprattutto le fasce sociali più deboli della popolazione.

A maggior ragione ora, se si ricorre a questo strumento, il suo carattere deve essere fortemente progressivo, in base al reddito complessivo e mirato solo ai redditi medio alti e la destinazione principale delle entrate deve essere finalizzata a dare risposta ai bisogni sociali di una popolazione in condizioni di crescente difficoltà economica.

Venezia, 16 marzo 2017