

NUOVE E MODERNE INFRASTRUTTURE VIARIE

per cambiare
il modo di muoversi,
accorciare le distanze,
migliorare la mobilità
nel Nord-Est



COMMISSARIO DELEGATO
PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITÀ
RIGUARDANTE LA A4
(TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

NUOVE E MODERNE INFRASTRUTTURE VIARIE

per cambiare
il modo di muoversi,
accorciare le distanze,
migliorare la mobilità
nel Nord-Est

5	Siamo al centro
7	I numeri del sistema
13	In ogni luogo, per ogni direzione
15	La terza corsia della A4
17	Il Commissario delegato per l'emergenza
21	Gli interventi
25	A metà dell'opera
31	Altri lavori
33	Viabilità regionale
35	Il metodo
37	Il futuro dei trasporti
39	L'iter per il reperimento delle risorse

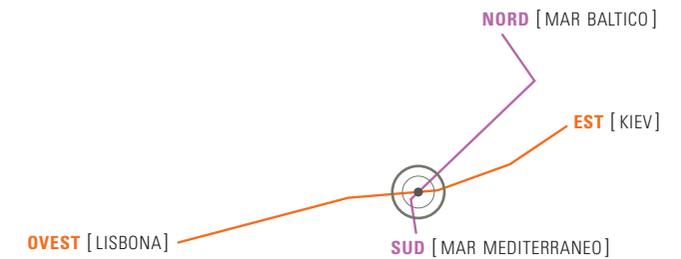


COMMISSARIO DELEGATO
PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITÀ
RIGUARDANTE LA A4
(TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

*“Nel biennio 2010-2011,
l’obiettivo è quello di aprire 72 cantieri
nel sistema autostradale e della viabilità ordinaria
del Friuli Venezia Giulia per rilanciare l’economia,
con una pianificazione di notevoli investimenti
nelle infrastrutture”*

Renzo Tondo (APRILE 2010)





Il Friuli Venezia Giulia, nel suo complesso, ha vissuto tre grandi “fasi” di sviluppo: negli anni ‘60 la stagione della sua nascita e della conferma della sua autonomia speciale, poi (dopo il 1976) l’opera di ricostruzione post-terremoto, caratterizzata da un concreto processo di ammodernamento; infine, nell’ultimo decennio del secolo passato, la testimonianza di un ruolo - con l’approvazione da parte del Governo nazionale della legge cosiddetta per le aree di confine (la numero 19 del 1991) - nella proiezione del nostro Paese verso il Centro-Est Europa.

Una fase, quest’ultima, che si è “sbiadita” troppo presto, ma che può trovare nuove operatività e soprattutto offrire nuovo sviluppo all’intera regione se il Friuli Venezia Giulia riuscirà a ritrovare una nuova collocazione più centrale, **“più europea”, grazie all’organizzazione di una nuova struttura logistica**, integrando il suo sistema portuale con le strategie infrastrutturali viarie legate alla realizzazione degli assi ferroviari Ovest-Est (Corridoio V) e Sud-Nord (Baltico-Adriatico, Progetto prioritario Ue numero 23).

La Regione Friuli Venezia Giulia guarda con eguale interesse a questi due assi, che in termini di risorse finanziarie da impegnare equivalgono a circa **7,5 miliardi di euro**. Nuove connessioni con il Centro e l’Est dell’Europa in grado di valorizzare la posizione geoeconomica del Friuli Venezia Giulia e di far crescere il suo tessuto produttivo (facendo attenzione a non divenire solo punto di transito delle merci), puntando sulla indispensabile sinergia tra reti e sistemi logistici a terra - ferrovie, autostrade, interporti - e range portuale. La creazione di una **“piattaforma logistica FVG”** che rappresenti la connessione tra i mercati (ormai palesi, non più emergenti) di Cina e India con la nuova Europa dell’ex Comecon, i Balcani e la Germania meridionale, sicuramente più vicina “a noi” che agli scali portuali del Mare del Nord.

Il Friuli Venezia Giulia, con l’allargamento dell’Europa ha, di fatto, riconquistato la sua centralità geopolitica. Collocato esattamente all’incrocio fra il Corridoio 3 (ex “V”) e il Corridoio Adriatico Baltico, grazie alla concentrazione di scali e di reti di trasporto terrestre, marittimo e aereo di cui dispone, rappresenta una **naturale piattaforma di collegamento** fra Ovest ed Est, fra l’Europa continentale e il Sud.

La fitta rete di infrastrutture di trasporto della regione, adeguatamente riqualficata, può davvero trasformarla in un **hub logistico integrato**, in grado di rafforzare l'internazionalizzazione del sistema delle piccole e medie imprese locali, un territorio al servizio di un'area molto più vasta, situata proprio nel cuore della nuova Europa, per raggiungere i mercati emergenti dell'Estremo Oriente.

Aeroporto di
Ronchi dei Legionari
5 mila 355 metri di piste
67 mila 800 mq di piazzali



Porti regionali

Trieste
12 chilometri di banchine
e 48 milioni 237 mila 977 tonnellate
di merci movimentate

Monfalcone
1 chilometro e mezzo di banchine
e 3 milioni 467 mila 858 tonnellate
di merci movimentate

Portonogaro
400 metri di banchine
e 1 milione 210 mila 626 tonnellate
di merci movimentate

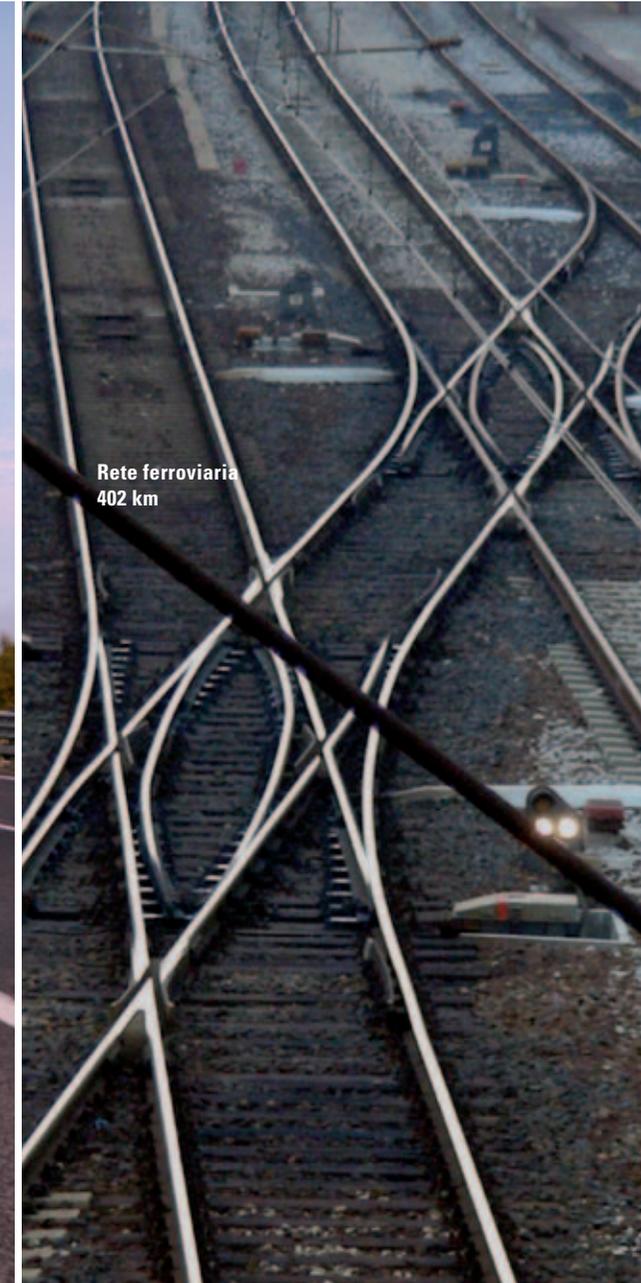


Rete autostradale
234 km

Rete stradale
1.200 km



Rete ferroviaria
402 km





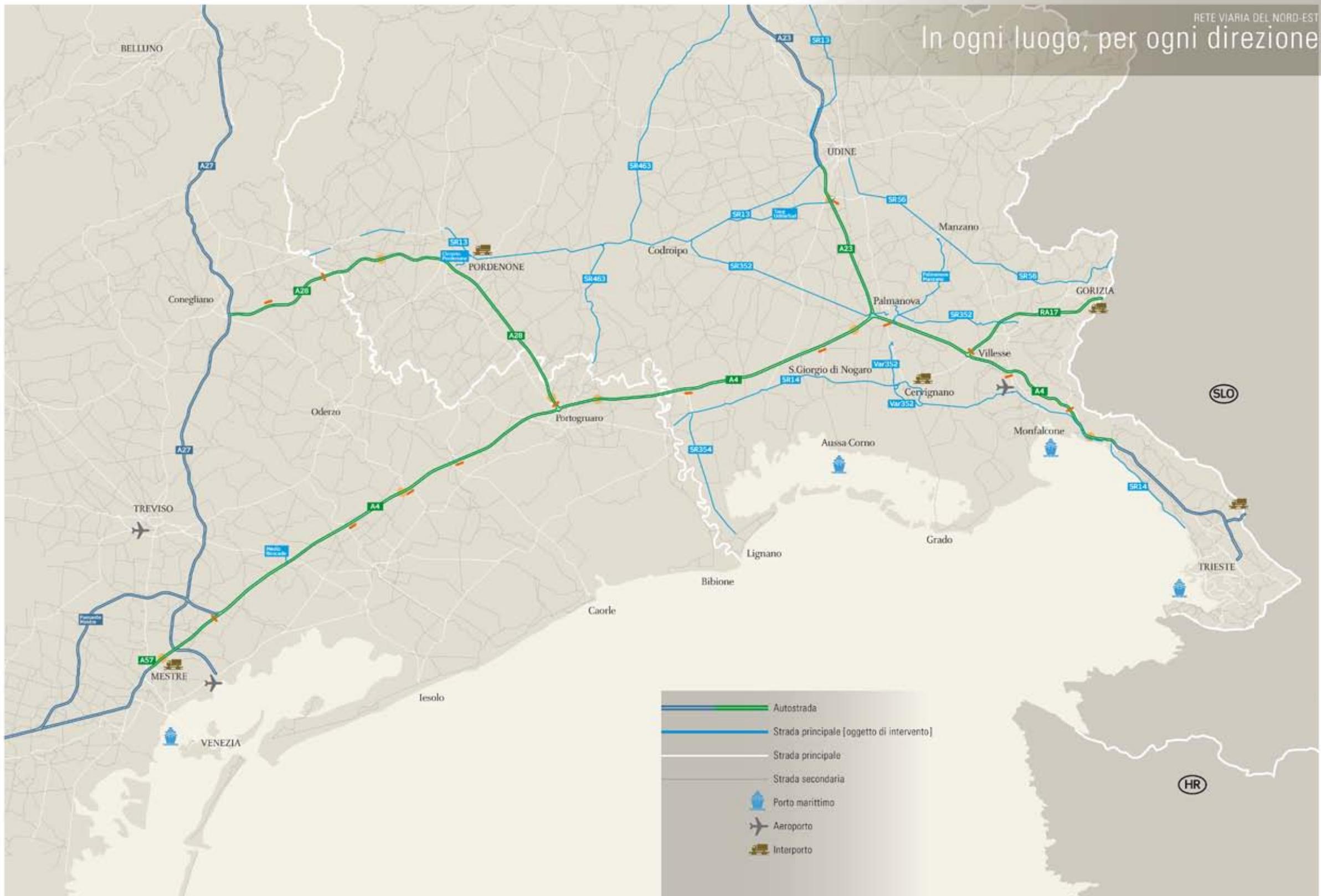


Per continuare a svolgere questo ruolo, determinante per lo sviluppo e la crescita dell'economia e del territorio, la Regione ha deciso di investire risorse e impegno soprattutto nelle infrastrutture, **varando un piano di interventi che non ha uguali nella storia del Friuli Venezia Giulia** e che comprende la costruzione della terza corsia della A4 nel tratto Venezia-Trieste, l'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia, la fluidificazione con rotatorie degli assi stradali più congestionati, la realizzazione di varianti e collegamenti veloci.

Si tratta di interventi indispensabili per completare il **network viario del Nord-Est**, i cui ultimi tasselli sono rappresentati dal Passante di Mestre (interconnessione con la A4 Milano-Venezia, con la A27 Mestre-Belluno e con la A4 Venezia-Trieste), dalla Grande viabilità Triestina (un intreccio di assi viari che collegano Trieste con la rete autostradale italiana e slovena) e dalla conclusione della A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano (diretrice di collegamento rapido verso il Veneto Orientale consente al Friuli Venezia Giulia, già "ponte" verso Est, di esserlo anche verso Ovest e dunque verso tutta la pianura padana).



In ogni luogo, per ogni direzione





Della necessità di costruire la terza corsia sul tratto di A4 compreso fra Venezia e Trieste, si comincia a parlare già a metà degli anni Novanta.

Nel **2001** il Cipe approva il "Primo programma delle opere strategiche" che comprende il completamento del corridoio stradale n. 5, del quale l'ampliamento dell'asse autostradale A4 è parte integrante.

Nel **2003** Autovie predispone il Progetto preliminare.

Nel **2005** il Cipe lo approva con una serie di prescrizioni da recepire nel progetto definitivo e prevede, per l'opera, la realizzazione in autofinanziamento dalla Concessionaria.

Nel **2008** viene dichiarato lo stato di emergenza che impone un'accelerazione notevole al procedimento autorizzativo ed esecutivo dell'infrastruttura. Sulla base della dichiarazione, il Presidente del Consiglio dei Ministri, in settembre, nomina il Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Renzo Tondo "Commissario delegato".

Il Commissario delegato per l'emergenza



L'ordinanza di nomina prevede che al Commissario facciano capo tutte le iniziative finalizzate alla **rapida realizzazione delle opere necessarie per risolvere l'emergenza** e dispone che il Commissario si avvalga del supporto di Autovie Venete, con notevole risparmio di costi.

Commissario delegato, Soggetti attuatori e Responsabile Unico del Procedimento, rinunciano a percepire un compenso aggiuntivo.

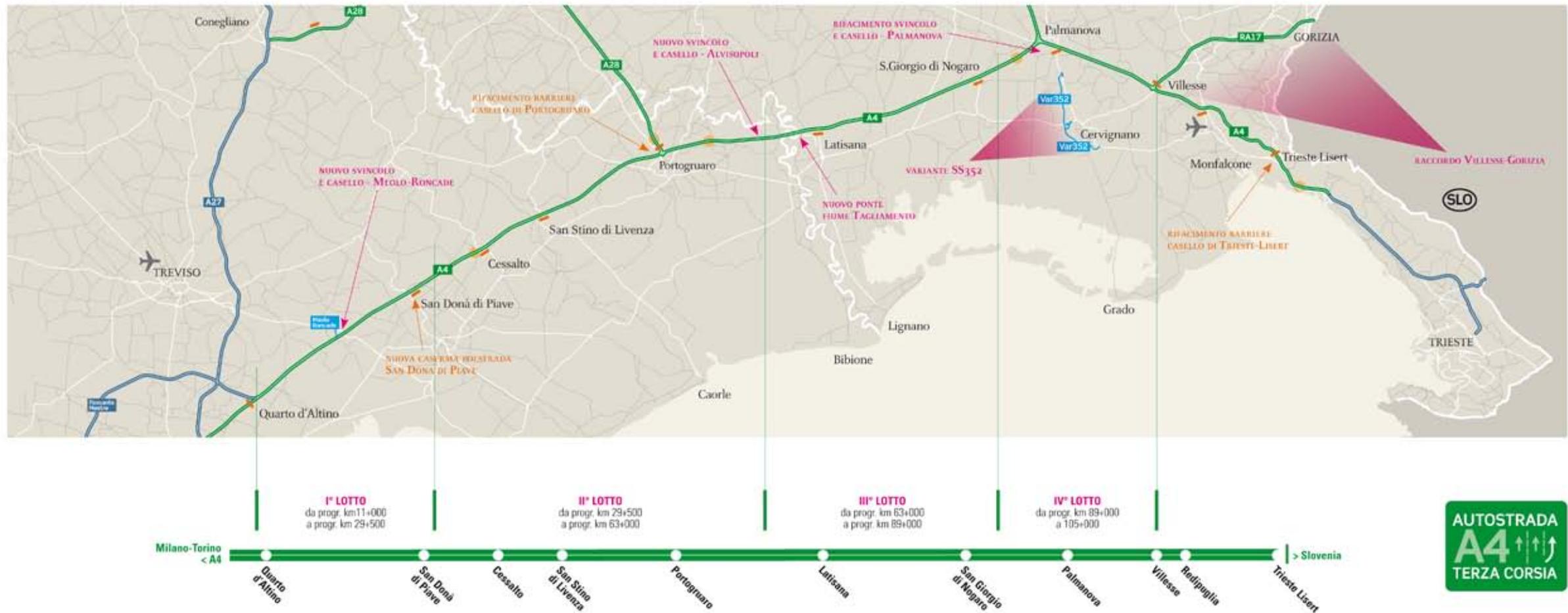
Il Commissario individua le opere all'interno del Piano degli investimenti di Autovie Venete e invia alla Protezione Civile i crono programmi dei tempi di realizzazione delle opere.

Nel **2009**, Autovie Venete e Anas sottoscrivono l'Atto aggiuntivo alla Convenzione (siglata nel 2007), adeguando il contratto di concessione e rideterminando l'equilibrio del piano economico-finanziario allegato.

Nel **2010**, in seguito alle prescrizioni imposte dal Cipe all'atto aggiuntivo, Anas e Autovie sottoscrivono l'atto di recepimento delle stesse.

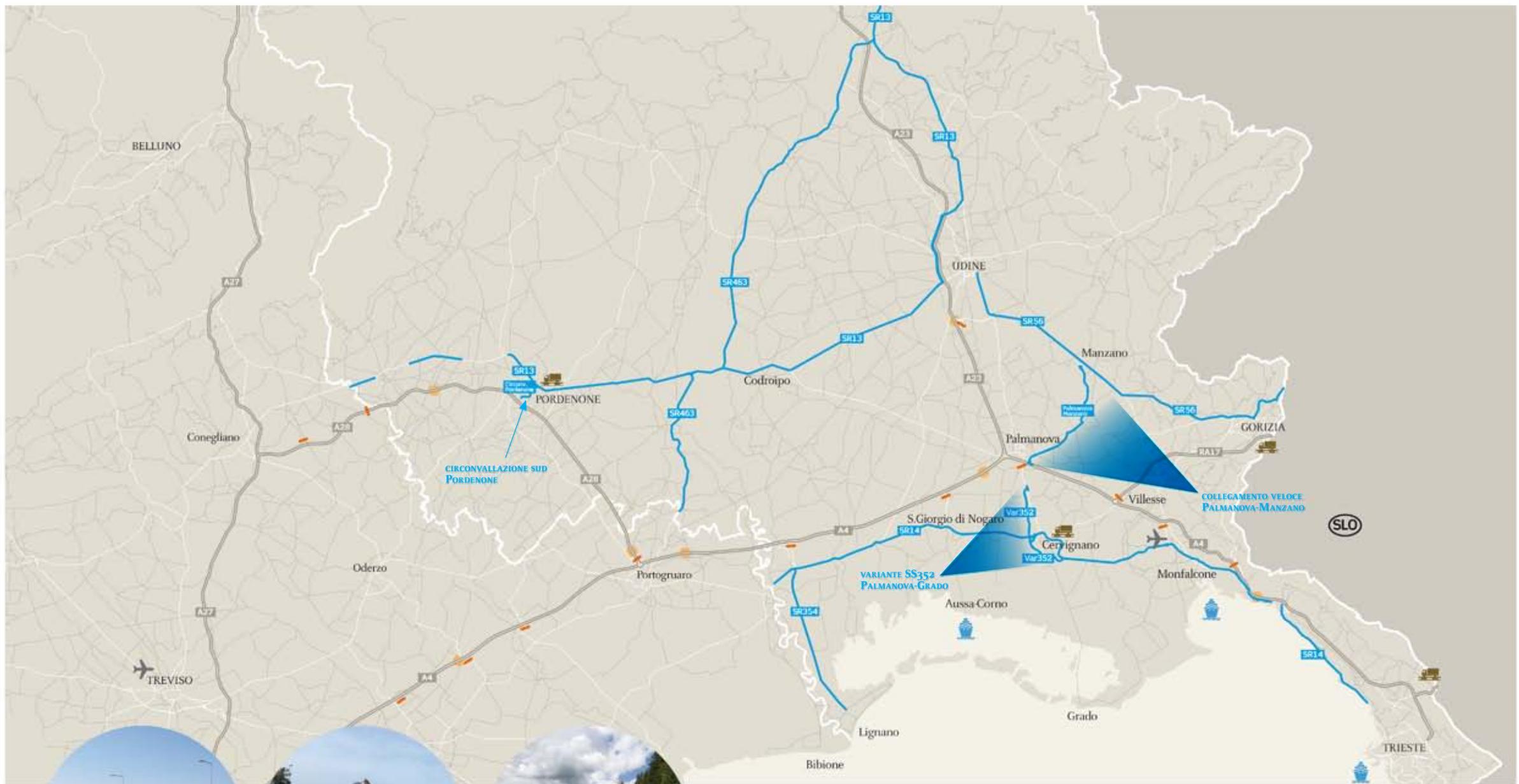
Nel **2011**, un'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri, nomina Commissario delegato, in sostituzione del Presidente Renzo Tondo, l'assessore alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione territoriale e Lavori Pubblici del Friuli Venezia Giulia Riccardo Riccardi.





Il quadro complessivo delle opere in capo al Commissario, dopo un lungo lavoro di monitoraggio e approfondimento, comprende:

- sulla **RETE AUTOSTRADALE** - l'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia e la realizzazione della terza corsia nel tratto Venezia-Villesse (da Quarto d'Altino a San Donà di Piave compreso il nuovo casello di Meolo-Roncade; da San Donà di Piave allo svincolo di Alvisopoli compreso il nuovo casello; dal nuovo ponte sul fiume Tagliamento a Gonars, compreso il nuovo svincolo di Palmanova e la variante alla Strada Statale 352; da Gonars a Villesse).
- nell'**AMBITO DEL PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE**, parte integrante degli interventi previsti, rientrano la realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti, l'adeguamento delle piste di immissione in autostrada, il sistema di prevenzione e controllo del traffico, il monitoraggio del trasporto merci pericolose, il rifacimento delle barriere al casello di Portogruaro, quello della barriera del Lisert, la costruzione della caserma della Polstrada a San Donà di Piave.



– sulla **VIABILITÀ ORDINARIA** di competenza di enti diversi che, una volta realizzati, saranno funzionali al decongestionamento della A4 – Strada di circonvallazione a Sud della città di Pordenone tra la Strada Statale 13 e l’autostrada A28; il collegamento stradale veloce fra l’autostrada A4 (casello di Palmanova) e il distretto industriale della sedia in comune di Manzano; il nuovo svincolo di Palmanova e la variante della Strada Statale n. 352 “di Grado”; gli interventi di messa in sicurezza e fluidificazione del traffico sulle Strade Statali 13 (9 rotonde) e 14 (11 rotonde), sulle Strade Regionali 56 (6 rotonde), 354 “di Lignano” e 463 “del Tagliamento”. Questi ultimi due interventi fanno parte di quelli ritenuti strategici dalla SpA Friuli Venezia Giulia Strade e inseriti nel piano di opere programmato dalla Società.



Casello di Meolo-Roncade / lunghezza complessiva **oltre 100 metri**

9 porte uscita

parcheggio scambiatore
302 stalli per autovetture
14 per i motocicli
2 per i mezzi pubblici

4 porte entrata



Ad oggi, a distanza di poco più di tre anni e mezzo dalla nomina del Commissario delegato, sono già stati **conclusi i lavori** per

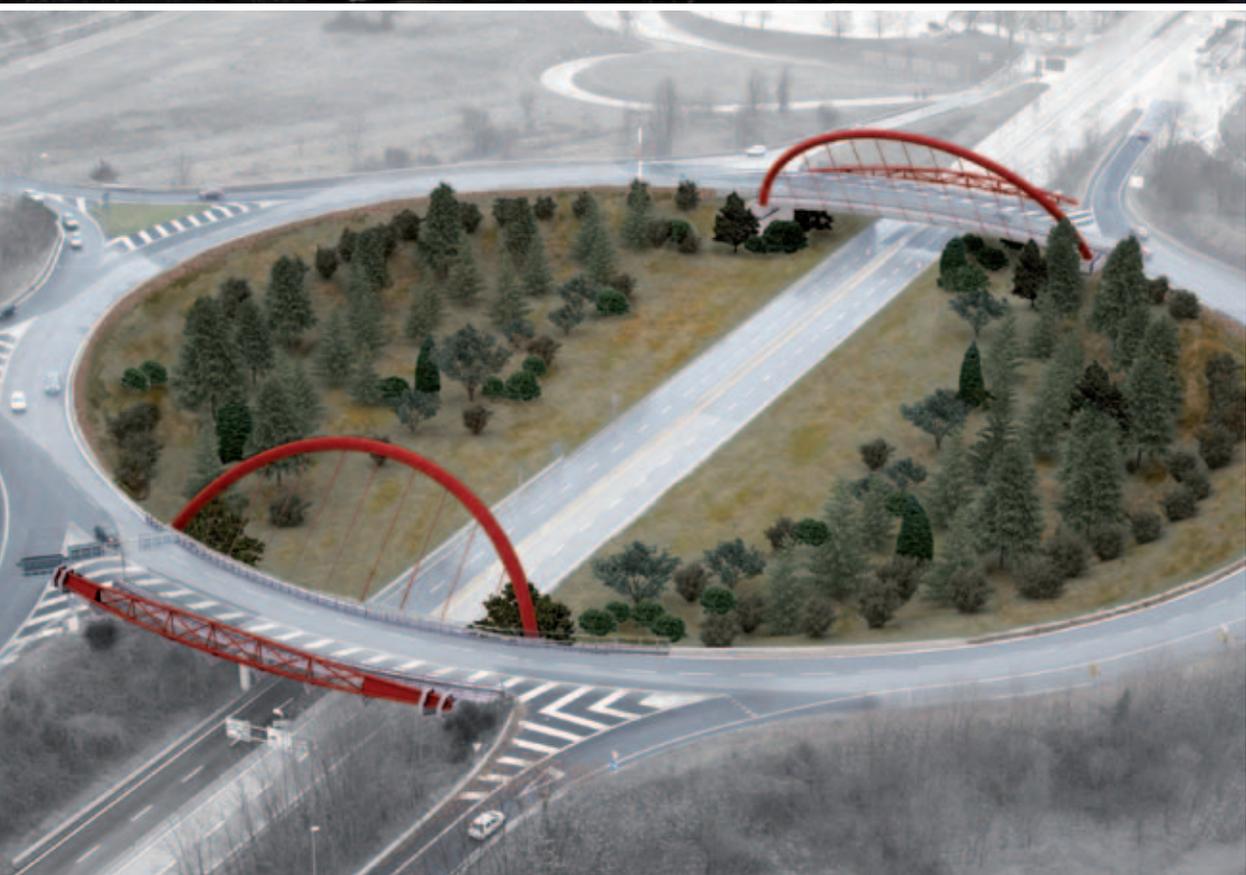
- il sistema di prevenzione e controllo traffico (Tutor) per un investimento di 2 milioni 118 mila euro;
- il monitoraggio trasporto merci pericolose per un investimento di 1 milione 669 mila euro;
- il potenziamento della barriera Trieste Lisert (A4) per un investimento pari a 1 milione 588 mila euro (stralcio dell'intervento di rifacimento del casello) che ha consentito una notevole riduzione dell'annoso problema del traffico autostradale nel periodo estivo a partire dal 2011;
- la realizzazione del casello di Meolo-Roncade, per un investimento di 34 milioni 769 mila euro.



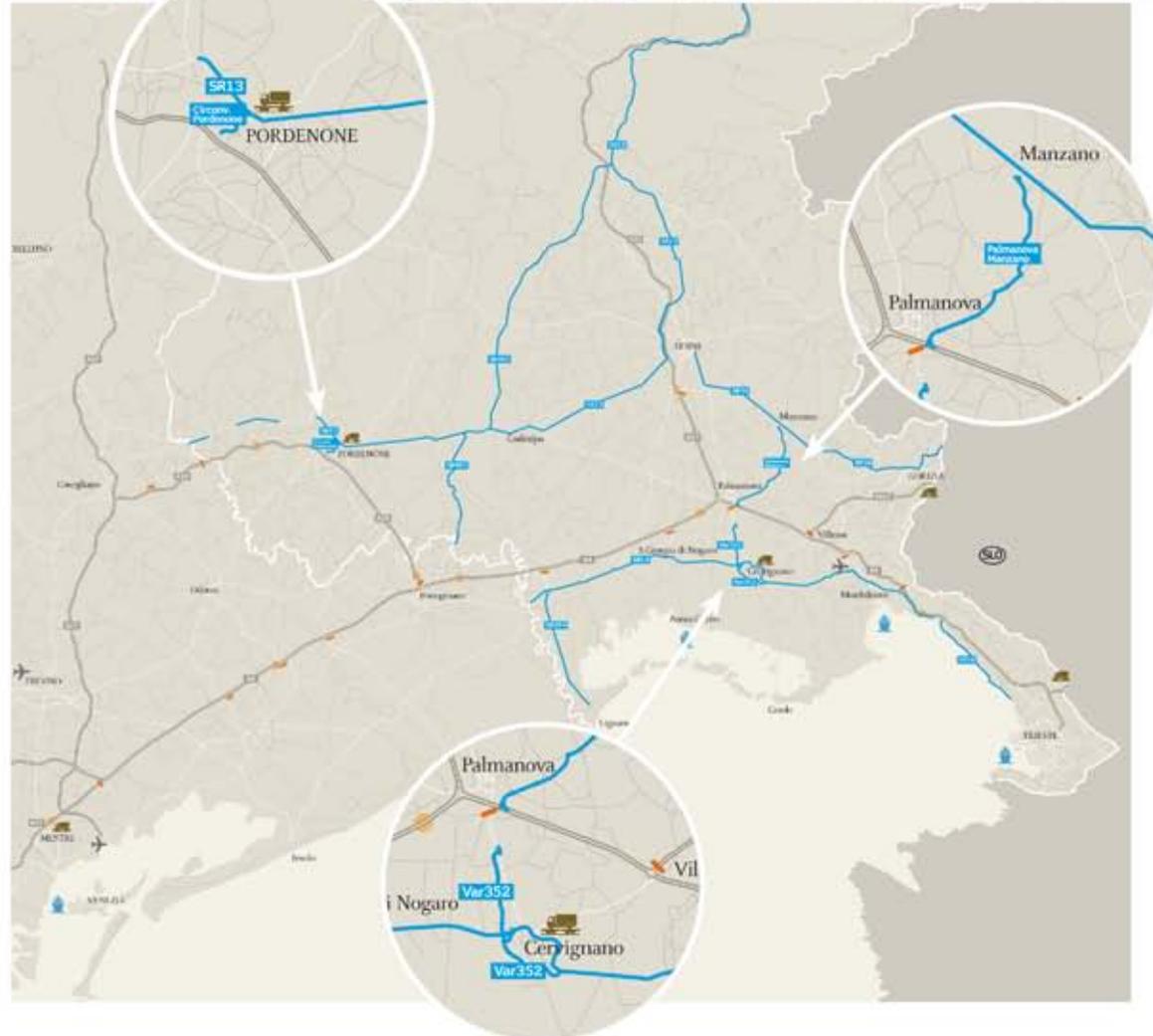
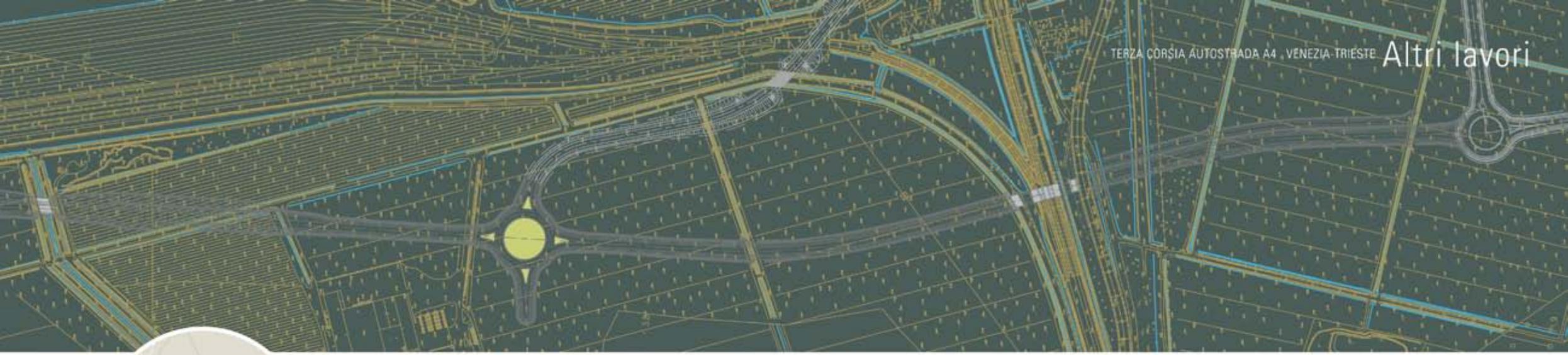
Sono in **avanzata fase di esecuzione** i lavori per l'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia per un investimento complessivo di 136 milioni 225 mila euro; per la realizzazione della terza corsia lungo la A4 (primo lotto, tratto Quarto D'Altino – San Donà di Piave) per un investimento di 342 mila 857 euro.

Per quanto riguarda gli ulteriori lavori relativi alla terza corsia della A4, il progetto definitivo del **secondo lotto** "San Donà di Piave – Alvisopoli" (investimento previsto 560 milioni di euro) è stato validato dal Rup e attualmente è in corso l'istruttoria da parte del Comitato Tecnico Scientifico; il **terzo lotto** "Ponte sul Fiume Tagliamento – Gonars" (investimento 440 milioni di euro) è stato aggiudicato definitivamente; il **quarto lotto** "Gonars-Villesse" (investimento 222 milioni di euro), è stato aggiudicato in via provvisoria.

Per gli interventi dichiarati di pubblica utilità da parte del Commissario, ovvero Quarto D'Altino-San Donà di Piave, Casello di Meolo-Roncade, tratto Gonars-Villesse, raccordo Villesse Gorizia, sono state completate **1.717 procedure espropriative** (un solo caso di opposizione alla stima davanti alla competente Corte d'Appello). Notevole il lavoro svolto dalla struttura commissariale per l'ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie.







Strada di circonvallazione a Sud della città di Pordenone tra la Strada Statale 13 e l'autostrada A28: (39 milioni 295 mila euro). Il progetto definitivo è in via di conclusione.

Collegamento stradale veloce fra l'autostrada A4 (casello di Palmanova) e il distretto industriale della seta in comune di Manzano (54 milioni 590 mila euro): la validazione del progetto definitivo è in corso.

Nuovo svincolo di Palmanova - la variante della Strada Statale n. 352 "di Grado" (7 milioni 092 mila euro): il progetto definitivo-esecutivo è stato approvato e sono stati aggiudicati e lavori.





Per quanto riguarda i lavori di competenza della Società Friuli Venezia Giulia Strade:

Strada Regionale 56 “di Gorizia” - 7 rotonde (8 milioni 494 mila euro).
Approvati tutti i progetti esecutivi. 17 i provvedimenti adottati, 77 gli espropri avviati e 34 le interferenze risolte.

Strada Statale 13 “Pontebbana” - 9 rotonde (9 milioni 384 mila euro).
Approvati 8 progetti definitivi esecutivi, 15 i provvedimenti adottati, 84 gli espropri avviati e 52 le interferenze risolte.

Strada Regionale 14 “della Venezia Giulia” - 11 rotonde (9 milioni 789 mila euro).
Approvati tutti i progetti definitivi e 6 progetti esecutivi. 16 i provvedimenti adottati, 84 gli espropri avviati e 54 le interferenze risolte. L’undicesimo intervento è in attesa di essere finanziato.

Strada Regionale 354 “di Lignano”, asse stradale a forte criticità.
È stata realizzata una rotonda (1 milione 360 mila euro). Tre provvedimenti adottati, 5 espropri avviati e 5 interferenze risolte.

Strada Regionale 463 “del Tagliamento”. È stata realizzata una rotonda (500 mila euro). Tre provvedimenti adottati, 5 espropri avviati e 5 interferenze risolte.

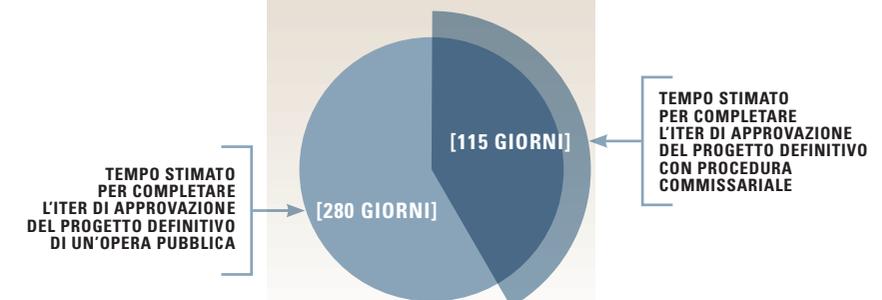
Sono state avviate le procedure di assoggettamento all’ordinanza commissariale di sei opere relative alla Strada Regionale 252 per complessivi 4 milioni e 700 mila euro e di tre opere sulla Strada Regionale 354 per complessivi 6 milioni 650 mila euro, mentre sono in fase di avanzato approfondimento le valutazioni riguardanti l’opera “cavalcavia di attraversamento della Strada Statale 13 e alla strada di collegamento a Via Risiera” nei Comuni di Zoppola e Fiume Veneto (3 milioni 653 mila euro), nonché dell’intervento, atteso da anni dai comuni interessati riguardanti il Collegamento fra la Strada Statale 13 Pontebbana e l’autostrada A23 (Tangenziale Sud) per 140 milioni di euro.





Sulla base dei risultati ottenuti, è evidente che, senza violare nessuna disposizione emanata, né nazionale né europea (tutti i provvedimenti a partire dal gennaio 2011 sono stati sottoposti al controllo preventivo della Corte dei Conti), **i poteri commissariali hanno consentito di snellire l'iter di approvazione delle opere**, semplificare l'acquisizione di nulla osta, pareri, autorizzazione e atti di assenso, permettendo così di accelerare notevolmente l'intero procedimento.

Un esempio per tutti: Il tempo stimato per completare l'iter di approvazione del progetto definitivo di un'opera pubblica, di natura autostradale, è pari a 280 giorni. Lo stesso progetto, sottoposto a procedura commissariale, si perfeziona in 115 giorni.



Tutto il lavoro di pianificazione e programmazione dei lavori, è stato preceduto da uno studio scientifico approfondito del sistema viario per individuare le criticità, seguito dalla puntuale valutazione degli effetti provocati dai cantieri per la realizzazione della terza corsia sulla viabilità ordinaria. In un secondo momento sono state individuate le misure correttive da introdurre e definiti gli obiettivi prioritari. Completato il quadro della situazione, sono stati selezionati gli strumenti più efficaci necessari per realizzare gli interventi prioritari, definite le risorse economiche necessarie e la loro distribuzione nel tempo.

Con la realizzazione di tutti gli interventi previsti, **l'intero sistema viario del Friuli Venezia Giulia**, oltre ad essere interconnesso con la rete di infrastrutture del Veneto e, più in generale del Nord Ovest italiano, **sarà adeguato alle necessità di un'economia che guarda sempre di più ai nuovi mercati del Centro ed Est Europa.**



Inserito fra le **direttrici prioritarie della Commissione europea**, Il Corridoio Baltico-Adriatico parte dalla Finlandia e attraverserà Lettonia, Estonia, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria e Italia. Sarà un tracciato relevantissimo, essenziale per il Friuli Venezia Giulia e per tutto il Nordest, visto che passerà per Trieste, Udine e Venezia, collegando il porto del capoluogo regionale verso il Nord dell'Europa, snodo strategico per i traffici commerciali. Il corridoio metterà in comunicazione il Nord Italia come estensione dell'esistente progetto prioritario europeo numero 23, da Gdansk via Vienna e Venezia fino a Bologna, saldandosi con il Lione-Budapest (Via Torino Trieste) proprio a Trieste. Quest'ultimo è il Corridoio numero 3, detto anche Mediterraneo che, dopo la riclassificazione adottata dal Parlamento europeo a fine 2011, ricomprende una parte di quello che era il Corridoio V. In prospettiva sarà un'opera chiave per il rilancio dei traffici tra i porti del Baltico e quelli dell'Adriatico, con merci che arrivano dalla Cina attraverso il canale di Suez e che, sbarcate a Trieste o Venezia, proseguono il loro viaggio per ferrovia verso il cuore dell'Europa. A Nord, sul Baltico, si affacciano infatti economie forti come Russia e Svezia, nonché paesi come Germania e Polonia interessati allo sviluppo delle regioni orientali dell'Unione, dove i margini di crescita sono elevati.

Da sud, **l'Adriatico rappresenta l'aggancio** – via Suez appunto – **con le economie del Sud Est Asiatico** per ogni genere di import. Il "ponte" terrestre fra i due mari è quindi, indiscutibilmente, una grande occasione di sviluppo. Un asse che, scendendo dall'Austria verso il Nord-Est italiano può, in prospettiva, garantire il collegamento non soltanto dei porti di Ravenna, Venezia e Trieste ma anche quelli di Capodistria e, in prospettiva di Fiume, in Croazia, prossimo partner dell'Unione europea. **Corridoio Baltico-Adriatico e corridoio Mediterraneo si integrano perfettamente**: attraverso la direttrice estesa baltico-adriatica, infatti, è possibile mettere a disposizione dell'Europa centrale, con un occhio di riguardo alla Baviera, gli scali marittimi adriatici, un sistema portuale senza confini regionali o nazionali, all'insegna di una nuova collaborazione, indispensabile e naturale per recuperare quella competitività a livello europeo che trova il suo presupposto economico in un **risparmio di cinque giorni di navigazione** per le grandi portacontainer che dall'Estremo Oriente scelgono l'Adriatico rispetto al Nord Europa.

L'iter per il reperimento delle risorse



Un'autostrada a tre corsie è un'esigenza sempre più sentita da tutte le categorie economiche, autotrasportatori in primis, ma anche dagli utenti dell'autostrada che devono fare i conti con un incremento del traffico pesante ormai costante. Un'esigenza riconosciuta e fatta propria dagli amministratori che si sono succeduti alla guida della Regione Friuli Venezia Giulia, diventa progetto concreto dopo un iter lunghissimo, caratterizzato da *stop and go*, dovuti, nella maggior parte dei casi, all'evoluzione legislativa, alla farraginosità delle procedure, alla sovrapposizione di competenze, a ricorsi di varia natura, alla contrarietà – per alcuni tratti – delle associazioni ambientali, a differenti posizioni dei Comuni coinvolti, solo per citare le difficoltà più significative incontrate, culminate con un elemento assolutamente imprevedibile: la crisi economica e finanziaria che ha coinvolto tutta l'Europa e, in maniera decisamente pesante, l'Italia.

L'anno di inizio del percorso è il **1999**, quando Autovie Venete presenta l'aggiornamento del Piano Finanziario, all'interno del quale vengono inserite una serie di opere fra le quali anche la costruzione del primo lotto – Quarto D'altino San Donà di Piave della terza corsia. Nel **2000** l'Anas lo approva e nel primo semestre del **2003** il progetto preliminare dell'allargamento a tre corsie dell'A4 e della ristrutturazione a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia viene presentato all'approvazione del Ministero delle Infrastrutture. Dal Ministero il progetto

passa al Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica). Esperita la procedure di Via (Valutazione Impatto Ambientale), nel primo semestre **2005** il Cipe emette il decreto di approvazione a cui segue la pubblicazione in Gazzetta ufficiale nel 2006. L'anno successivo (**2007**) Autovie Venete e Anas sottoscrivono la nuova convenzione che comprende anche il piano finanziario all'interno del quale sono contenute le risorse per la terza corsia: 1 miliardo e 700 milioni di euro.

A seguito della dichiarazione dello stato di emergenza per la A4 e del raccordo Villesse-Gorizia (**settembre 2008**) - le competenze connesse alle fasi approvative ed esecutive degli interventi di adeguamento strutturale delle due arterie vengono trasferite a un Commissario delegato (il presidente della Regione Fvg Renzo Tondo) con pieni poteri operativi, che ridisegna la mappatura dei tempi di realizzazione delle singole tratte, individuando i nuovi obiettivi. Dopo la nomina del Commissario viene riorganizzata (nel **2009**) la tempistica delle opere e aggiornato il piano finanziario. L'adeguamento delle due infrastrutture principali, infatti,

la richiesta inoltrata da Autovie all'Anas) Cdp e Anas dichiarano di essere ancora in attesa del quadro chiaro e definito, che deve essere emanato dai ministeri competenti. Il tutto si complica ulteriormente con la riforma dell'Anas contenuta nella legge Finanziaria.

Senza il documento-quadro, la Cdp non può emettere le garanzie, perché le modalità e le procedure di escussione sono direttamente collegate alle norme che i ministeri devono ancora emanare. A questo punto Autovie Venete ritiene indispensabile ricercare strade alternative che vedano la Cdp nel ruolo di soggetto finanziatore e non di semplice garante. Tutto ciò viene discusso con Anas affiancato da un proprio legal tax advisor, con il pool di banche che hanno manifestato l'interesse a presentare un'offerta per il finanziamento e con la Bei, per arrivare alla decisione comune di seguire il percorso alternativo.

Una serie di incontri preliminari fra Anas, Autovie Venete, Cdp, Bei, Banche, Istituzioni coinvolte e Ministeri portano alla stesura della bozza di Atto integrativo alla Convenzione,



è completato da una serie di interventi "minori" di restyling funzionale di strutture complementari, quali caselli, svincoli o tratti di viabilità esterna di adduzione al sistema autostradale, che nel loro complesso portano l'impegno finanziario sopra il tetto dei 2 miliardi di euro. In novembre viene firmato l'atto aggiuntivo alla convenzione e il nuovo Piano Economico Finanziario.

Nel **gennaio 2010** Autovie chiede ad Anas di attivare il Fgop, elemento essenziale per la bancabilità del piano finanziario. Il Fondo Garanzia Opere Pubbliche è stato istituito con apposita legge il 24 dicembre 2007 che autorizzava la Cassa Depositi e Prestiti a costituirlo, nella gestione separata, finalizzandolo – tra l'altro – a sostenere anche la costruzione e la gestione di opere infrastrutturali.

Nell'**ottobre 2010** viene avviata la selezione dei soggetti finanziatori della terza corsia della A4, **per un importo pari a 1 miliardo 772 milioni di euro** (il piano finanziario si attesta su 2 miliardi e 200 milioni) con l'invio, a 23 gruppi bancari – con sede in quattro paesi europei - dell'invito a presentare un'offerta. La scadenza fissata, in prima battuta, per la presentazione delle offerte era il 3 dicembre 2010, prorogata poi al 31 marzo 2011 su richiesta degli istituti di credito impegnati in una complessa operazione derivante dallo studio del caso e dalla valutazione delle procedure interne. **Nell'aprile 2011** (14 mesi dopo

un documento che spiega nei dettagli che cosa succede al termine della concessione nel caso non ci sia un subentrante e in mancanza di un indennizzo al termine della concessione (31.12.2017) o addirittura in caso di scadenza anticipata.

I passaggi salienti dell'atto aggiuntivo stabiliscono che allo scadere dell'emergenza e quindi al venir meno dell'efficacia dell'atto aggiuntivo firmato con Anas nel 2009 (che è vincolato all'emergenza), gli eventuali effetti negativi derivanti da tutte le opere commissariate non ricadano in capo ad Autovie Venete. Se alla scadenza, non interviene un nuovo Concessionario che paga il subentro, Autovie Venete potrà proseguire fino al pagamento completo dell'indennizzo. Quindi se non c'è un subentrante e non viene pagato un indennizzo, Autovie continua a gestire la rete. Dodici mesi prima della naturale scadenza concessoria (2017) o 180 giorni prima in caso di scadenza anticipata, il concedente dovrà prevedere l'obbligo del pagamento. In più, in caso di risoluzione, gli enti finanziatori hanno diritto di partecipare alla gestione. Nel frattempo, Autovie Venete ottiene, dalla Cassa Depositi e Prestiti, un prestito ponte di 150 milioni di euro, accompagnata dalla disponibilità già a ulteriori finanziamenti, nonché 1 miliardo di euro dalla Bei (Banca Europea Investimenti) di cui 250 milioni sotto forma di linea di credito diretta e il Cipe dà il via libera al Piano Economico e Finanziario, recepito dall'Anas con la sottoscrizione di un apposito atto.

Alla scadenza dei termini, **31 marzo 2011**, un gruppo composto da otto istituti di credito (Bis-Intesa San Paolo, Unicredit, Mediobanca, Mps, Credit Agricole, Centrobanca, Natixis e Deutsche Bank) presenta l'offerta. Nei primi giorni del mese di aprile il presidente di Autovie Venete Emilio Terpin nomina la commissione incaricata di valutare i requisiti formali e la regolarità dell'offerta di finanziamento rispetto ai contenuti della lettera d'invito. In luglio inizia il percorso che porterà all'avvio della due diligence (l'attività finalizzata alla raccolta e alla verifica delle informazioni di natura tecnica, legale e strategica indispensabile per avere un quadro completo sul profilo di rischio del progetto della società) che, in questa prima fase, si limita a trattare solo gli aspetti tecnici, legali, assicurativi e del traffico. Solo quattro (uno per ogni ambito), anziché 12, i soggetti selezionati e condivisi fra banche, Bei e Cassa Depositi e Prestiti che seguono un iter analogo a quello della Bei, comprese le verifiche con la struttura commissariale. In autunno vengono avviate le riunioni e i confronti fra le parti. In parallelo, Autovie Venete segue anche un'altra strada. Chiede la sospensione della richiesta di attivazione del Fgop e predisponde un atto integrativo alla Convenzione di concessione e uno interpretativo della stessa. Un passaggio

sia italiani sia europei, hanno avuto un abbassamento del rating. Autovie Venete, quindi, non può più proseguire nella trattativa. In luglio, la Bei, riconferma la disponibilità a intervenire e Autovie avvia una nuova procedura.

L'advisor che si occuperà di seguire il finanziamento della terza corsia è Albion srl in associazione temporanea d'impresa con Sigrun Partners. La Cdp approva un finanziamento in project financing della durata di 24 anni per 1 miliardo e 375 milioni (275 milioni tramite banche, con possibilità di altri 325 su fondi Bei, mentre Autovie beneficerà di una linea a breve termine di 150 milioni). In **agosto** parte una nuova procedura che prevede, entro il 28 settembre, l'invio delle manifestazioni di interesse, con l'ipotesi di concludere tutto l'iter entro la fine del 2012.

Alla scadenza hanno palesato il proprio interesse banche italiane ed europee: Banca IMI, BBVA, Centrobanca, Deutsche Bank, Mediobanca, Monte dei Paschi di Siena, Natixis, Unicredit.

Ora prende l'avvio la fase dell'aggiornamento delle due diligence necessarie per mettere



indispensabile per poter chiedere, alla Cassa Depositi e Prestiti di partecipare all'operazione di finanziamento non come soggetto garante ma come soggetto finanziatore. Il **4 novembre 2011** a Roma nella sede dell'Anas, il presidente di Autovie Terpin e quello di Anas Piero Ciucci, firmano l'atto integrativo alla convenzione già in essere. Viene avviata la verifica e la rinegoziazione con i soggetti che hanno presentato un'offerta – ritenuta valida – per concludere positivamente l'iter per il finanziamento, alla luce delle mutate condizioni che non prevedono l'attivazione del Fgop.

Il primo dicembre il nuovo ministro Corrado Passera firma il decreto interministeriale e il 7 dicembre lo controfirma il presidente del Consiglio Mario Monti. Nel **febbraio 2012** il decreto viene registrato alla Corte dei Conti e in marzo il pool di banche presenta il "term sheet" (il documento finalizzato a definire una struttura finanziaria del prestito coerente con le esigenze della società) con l'intervento diretto della Cassa Depositi e Prestiti sul 50% dell'investimento (sostituisce l'intervento del Fgop). In maggio, la Regione Fvg mette sul piatto la disponibilità a un intervento di 150 milioni di euro di "contingent equity" (impegni fideiussori attivabili ed esercitabili in tappe successive). Questa proposta modifica l'offerta nei termini essenziali, fra i quali: maggior durata del finanziamento, modifica del ruolo della Cassa Depositi e Prestiti che da garante diventa finanziatore diretto. Il mutamento delle condizioni di mercato, inoltre, rende necessario rivedere i requisiti di partecipazione degli istituti di credito. Alcuni di questi,

a punto un calendario che definisca i vari passaggi che auspicabilmente condurranno alla definizione di un intervento in project financing, su base "limited recourse" di oltre due miliardi di euro.

Le varie due diligence analizzeranno, come prassi nel project financing, ogni aspetto di tipo legale, tecnico, assicurativo ed industriale (flussi di traffico) del progetto. Si tratta di un'operazione essenziale e dovuta alle banche che, unitamente ai soggetti istituzionali (BEI e Cassa Depositi e Prestiti), vengono chiamate a considerare d'assumere la gran prevalenza dei rischi finanziari dell'iniziativa.

Contemporaneamente, come stabilito dai documenti preliminari dell'operazione, le banche commerciali, che hanno dichiarato il loro interesse siederanno ad un tavolo con BEI, Cassa Depositi e Prestiti ed Autovie, per iniziare un confronto teso a definire le modalità di partecipazione all'operazione e relative condizioni e garanzie.

Al termine di questo percorso giungeranno le offerte di finanziamento.



Spa Autovie Venete

Concessionaria autostradale



Rete di competenza

A4 Venezia-Trieste

A23 Palmanova-Udine Sud

A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano

Gestisce inoltre il raccordo autostradale Villesse-Gorizia e la tangenziale di Mestre fino all'uscita del Terraglio

Chilometri di rete gestita 234

Caselli 15 tutti dotati di piste per i trasporti eccezionali

Piste 122

Aree di servizio 16

Aree di parcheggio 2

Centri di manutenzione 3

Sulla rete, il cui ruolo è strategico nel Corridoio V (l'asse multimodale Barcellona-Kiev) confluisce la maggior parte dei veicoli in transito da e per l'Austria nonché in entrata e in uscita verso la Slovenia

L'autostrada A4, infatti, rappresenta il **corridoio privilegiato** di lunga percorrenza Est-Ovest

Traffico

47 milioni 358 mila 842 veicoli (+ 9,7% rispetto al 2010)

35 milioni 593 mila 518 i mezzi leggeri (+ 9,4% rispetto al 2010)

11 milioni 765 mila 324 i mezzi pesanti (+ 10,8% rispetto al 2010)

Opere in fase di realizzazione

– terza corsia della A4 Venezia-Trieste

– trasformazione in autostrada del raccordo Villesse-Gorizia, infrastruttura inserita nel Corridoio V e collegamento diretto fra il Nord-Est dell'Italia e il sistema viario sloveno.

Investimento complessivo

2 miliardi e 300 milioni di euro



Rete di competenza

Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. è la società che dal 1° gennaio 2008 gestisce circa 1000 km di strade regionali, di cui 700 passati in proprietà dallo Stato alla Regione e 300 ancora di proprietà statale ma in gestione alla Regione, fra cui la S.S. 13, la S.S. 14 e la S.S. 52

Compiti

Fvg Strade S.p.A. si occupa di: pianificazione, programmazione, progettazione, esecuzione, manutenzione, gestione, nuova costruzione o miglioramento nonché vigilanza sulle reti stradali regionali e nazionali ricadenti sul territorio regionale

Personale dipendente

Alla data del 30.09.2012 il personale dipendente ammonta a 165 unità:

– Personale d'ufficio: 88 (di cui 61 amministrativi e 27 tecnici)

– Personale su strada: 77

Investimenti effettuati in manutenzioni ordinarie

Dal 01.01.2008 al 30.06.2012: € 46.943.898,00 per manutenzioni ordinarie (tra cui pavimentazioni, segnaletica orizzontale e verticale, sgombero neve, sfalci e manutenzione del verde)

Investimenti effettuati in manutenzioni straordinarie e nuove opere

2008: 16 opere per € 14.124.057,24

2009: 34 opere per € 17.113.712,45

2010: 32 opere per € 22.544.827,83

2011: 23 opere per € 18.727.143,32

2012: 9 opere per € 7.003.334,40 (dati al 30.06.2012)

Per un totale di 114 opere 79 milioni 513 mila euro complessivi

Investimenti sul Piano delle rotatorie

Totale € 27.667.086,78 per n. 27 rotatorie finanziate con il Piano "2x20"

Opere in delegazione amministrativa intersoggettiva

FVG Strade opera anche in delegazione amministrativa per la Regione Autonoma FVG; attualmente sta seguendo delegazioni per 23 opere (circa 250 milioni di euro), tra le quali è in fase di ultimazione la "variante di Mariano" che ha comportato un investimento complessivo di 22 milioni 591 mila euro

Espropriazioni e interferenze

Per la realizzazione delle opere di manutenzione straordinaria e per nuove costruzioni sono state completate 915 procedure espropriative, mentre altre 650 sono in corso. Ottantotto le interferenze rimosse mentre ulteriori 230 sono in attesa di rimozione.



Spa Autovie Venete
via Locchi, 19 - 34123 Trieste
www.autovie.it



Friuli Venezia Giulia Strade SpA
via Mazzini, 22 - 34123 Trieste
www.fvgstrade.it

Edizione: 10/2012
Testi: Raffaella Mestroni
Foto: Diego Petrucci, Simone Ferraro, Paolo De Candido
Archivio S.p.A. Autovie Venete e Regione Friuli Venezia Giulia;
Aeroporto Ronchi dei Legionari
Mappe: Lorenzo Nonino e Luca Coren
Progetto grafico: gfc
Stampa: Grafiche Manzanesi