

ABSTRACT

48. Fattibilitx_economica_e_sociale_ALL_48

Analisi sulla sostenibilità finanziaria del collegamento stradale pedemonatana friulana

Analisi della fattibilità economica e sociale (analisi costi - benefici)

1. PREMESSA

L'intervento riguarda una strada extraurbana principale (categoria di tipo B a due corsie per senso di marcia) di circa 58 km:

1. ampliamento del tratto Cimpello-Sequals
2. sedimento stradale nuovo tratto Sequals-Gemona.

L'impatto sul sistema trasportistico ed economico sarà rilevante, **il tracciato fornirà un'alternativa di percorso tra i due nodi (A4 e A23) sia per il traffico di lunga percorrenza che per quello locale [non si capisce in che modo visto il ridottissimo numero di svincoli]**, con influenza sull'andamento economico delle attività dirette e indirette della nuova arteria.

La monetizzazione degli effetti positivi e negativi risulta di estrema complessità. [ma comunque la fanno anche se parzialmente nel senso che considerano solo, almeno così pare, le componenti più vantaggiose. Ad esempio monetizzando il risparmio di tempo e di km non tengono in nessun conto il fatto che il limite di velocità di 110 km/h, le due barriere e gli svincoli di collegamento con la A23 e la A28 rendono l'autostrada in progetto "lenta" e che i km risparmiati sul tragitto Gemona-Mestre o Gemona-Vicenza sono più o meno 5 (il risultato varia in base alla fonte di calcolo)]

Razionalizzazione della rete dei collegamenti sul territorio. Opera:

- servizio di base
- razionalizzazione della rete di collegamento sul territorio per i traffici a lunga distanza con ricadute positive sulla specifica realtà economico-produttiva della Regione
- offre benefici all'intera comunità, non solo come remunerazione diretta dell'investimento
- pur nell'indeterminatezza dei riferimenti oggettivi, si può paragonare la situazione di progetto al non intervento (opzione 0), attualizzando i parametri al momento dell'apertura 2015: completamento A28, terza corsia sull'A4, sistema tangenziale veneto, con un compendio di: costi diretti, indiretti e sociali.

Costi diretti

- opera a carattere privatistico, non richiede intervento pubblico **[i rischi in parte sono a carico dello Stato cfr. ALL.25]**, quindi i costi saranno sostenuti dalla collettività attraverso i pedaggi
- risparmio della spesa pubblica per la manutenzione della rete esistente (€/km 30.000 all'anno per un totale di 930.000 €/anno) **[vedi considerazione a fine pagina]**
- costi complessivi € 815.633.064,19 (lavori, completamento, manutenzione, personale)

Costi indiretti

- riduzione superfici agricole – permanente e non compensabile
- riduzione del valore conseguente alla frammentazione dei fondi – permanente e non compensabile
- questione complessa: variazione produzione sui sistemi locali

Costi sociali

- **danni all'ambiente**
- **sacrifici ed effetti per i membri della comunità**
- ma situazioni critiche in caso di non intervento
- rumore nella fase di cantiere
- **rumore e inquinamento nella fase di esercizio**
- **costi paesaggistici e ambientali, con modificazione su scala locale degli habitat per flora e fauna**

Benefici diretti

- benefici per gli utenti della strada
- riduzione dei costi di trasporto, miglioramento della sicurezza e delle condizioni di traffico **[come possono considerare il nuovo tratto autostradale atto a migliorare la sicurezza dal momento che prevedono un transito maggiore a quello ora esistente sulla A23 e comunque prevedono corsie di emergenza ridotte?]**
- riduzioni dei tempi di trasporto e degli incidenti
- riduzione della manutenzione dei mezzi di trasporto
- **miglioramento della mobilità a livello locale** **[il traffico locale peggiorerà in quanto il costo del pedaggio (per percorrere la Cimpello-Sequals) porterà anche le persone vicine agli svincoli a usare le vecchie strade. Inoltre tutta la viabilità locale verrà stravolta costringendo a tragitti maggiori per raggiungere luoghi ora serviti da strade secondarie]**
- maggiore fluidità del traffico quindi **riduzione dell'inquinamento sia locale (attuali ingorghi) che diffuso [come può essere vero?]**

Benefici indiretti

- incremento di reddito delle attività economiche
- benefici nella fase di cantiere: domanda di beni e servizi (10.000 unità lavorative) e a regime [da notare che le ditte appaltatrici per legge possono chiamare a svolgere i lavori ditte a loro affiliate, risulta difficile credere che imprese tanto grandi distribuiscano il lavoro e quindi i guadagni a piccole imprese locali]
- di difficile valutazione l'incidenza sul sistema produttivo e l'effetto occupazionale
- maggiore disponibilità di denaro per le aree sottratte

Benefici sociali

- aumento sicurezza della circolazione
- aumento della qualità ambientale delle aree urbane interessate
- intero territorio
- miglioramento della qualità percettiva del territorio [paiono veramente una presa per i fondelli]
- risparmio dei tempi complessivi di spostamento
- risparmio annuo per la collettività da min di 370 a max di 1843 milioni di € [su quali criteri?]
- risparmio ambientale: quantità di CO2 in meno immessa [prevedono un aumento di traffico vertiginosa ma la CO2 diminuisce?]

2. CONCLUSIONI

- riduzione della criticità della rete a livello regionale e transnazionale
- nuova arteria per i traffici a lunga distanza [questa purtroppo pare essere la verità]
- benefici sulla viabilità locale scaricata dai flussi pesanti
- aumento della sicurezza
- scarico dei flussi provenienti da nord di Udine
- alla fine l'opera rimane alla collettività
- risparmio sulla manutenzione
- risparmio tempi di percorrenza
- generali benefici economici
- posti di lavoro
- riduzione incidentalità
- aumento del valore delle aree perimetrali [può essere vero per le aree industriali ma non certo per le unità abitative. La maggior parte dei paesi interessati dal passaggio si trova entro un raggio massimo di 2.5 Km dal tracciato (ci sono case a solo 40 m!)]

[nel documento originale tabelle interessanti]

NOTA: le parti in rosso sono considerazioni/interrogativi nati dalla lettura

ULTERIORI CONSIDERAZIONI NATE DALLA LETTURA

- 1) un vantaggio prospettato dai costruttori dell'autostrada è che lo stato non dovrà più pagare la manutenzione della Cimpello-Sequals che costa 30.000 € l'anno a km (cioè oltre 900.000 € l'anno). Ma allora quanto verrà a costare la manutenzione di tutta l'autostrada? Questi costi sono a carico della ditta costruttrice (lo dicono i documenti) allora come possono riavere i soldi spesi per la costruzione e quello che continuano a spendere per la manutenzione in 50 anni? Non è che hanno esagerato con i costi per la Cimpello-Sequals per far sembrare il loro progetto più allettante? Oppure partono già con l'idea che molleranno tutto allo Stato visto che essendo un project financing le banche finanziatrici possono rifarsi solo sul flusso di cassa (pedaggi) del progetto cioè non possono rivalersi sul patrimonio degli azionisti in caso di fallimento del progetto (le imprese costruttrici non vedrebbero quindi intaccata la capacità d'indebitamento connessa al proprio bilancio)
- 2) come convincono le banche a finanziarli visto che è palese come i soli pedaggi e le concessioni per gli autogrill non possano coprire le spese? Forse le banche pensano a dei bond? Ma allora se qualcosa non funziona saranno i piccoli investitori a rimetterci!
- 3) che interesse ha Impregilo (che ha presentato il progetto) a far credere che tutto funzioni? Ok fare il lavoro ma se non recupera i soldi? Forse è perché interviene lo Stato e per il fatto che i soldi della società non vengono toccati?