



Sabato 21 giugno 2012
Sala del Consiglio Comunale
Osoppo

Una strada senza sviluppo:

perchè NO all'autostrada a pagamento
Cimpello-Gemona

Valutazioni sulla sostenibilità dell'opera



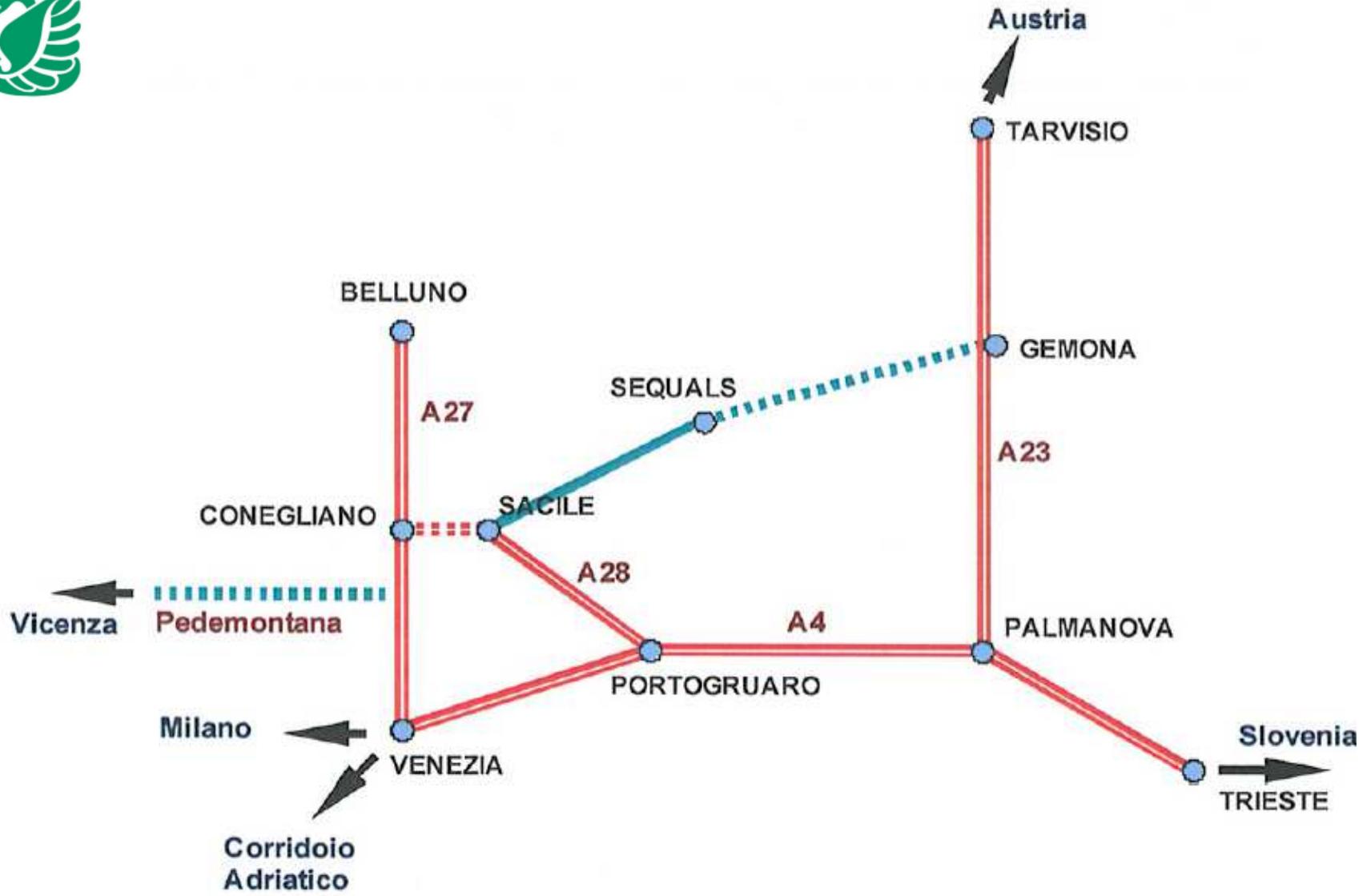
Come nasce.

“La proposta del nuovo asse infrastrutturale, oggetto del presente studio di fattibilità, nasce dalla constatazione che l'asse viario Verona-Tarvisio ha un'innaturale interruzione in corrispondenza di Sequals, in provincia di Pordenone. Infatti, la viabilità autostradale, lungo il percorso che congiunge la pianura padana con le aree a nord di Udine (Gemona) e con il valico di Tarvisio, è composta da segmenti dell'A4 e dell'A23, con snodi obbligati a Mestre ed a Palmanova, mentre l'itinerario più diretto, comprendente la Pedemontana veneta (Montecchio Maggiore, Bassano, Montebelluna), l'A28 (Conegliano, Pordenone), e la superstrada Cimpello Sequals (completata nel 1998), s'interrompe in corrispondenza di quest'ultima località, senza essere collegato con la dorsale rappresentata dall'A23.” ...

Ed ancora:

“La presente proposta mira infatti all'inserimento nella programmazione regionale del raccordo A28-A23.” ...

Da “All. 2, Relazione Generale” pag. 2.





La complessità

“Lo studio è corredato da tavole illustrative che permettono di evidenziare: la complessità e l'ampiezza del modello di stima, l'entità e le caratteristiche dei potenziali utenti, gli effetti attesi in assenza e in presenza della nuova infrastruttura.” ...

Le tariffe:

“Il tratto compreso tra le due barriere prevede una tariffa di:

0,141 euro/km per i veicoli leggeri (pari all'incirca al 70 % del totale del traffico);

0,263 euro/km per i veicoli pesanti, classi 3,4,5 (pari al 30 % del traffico).

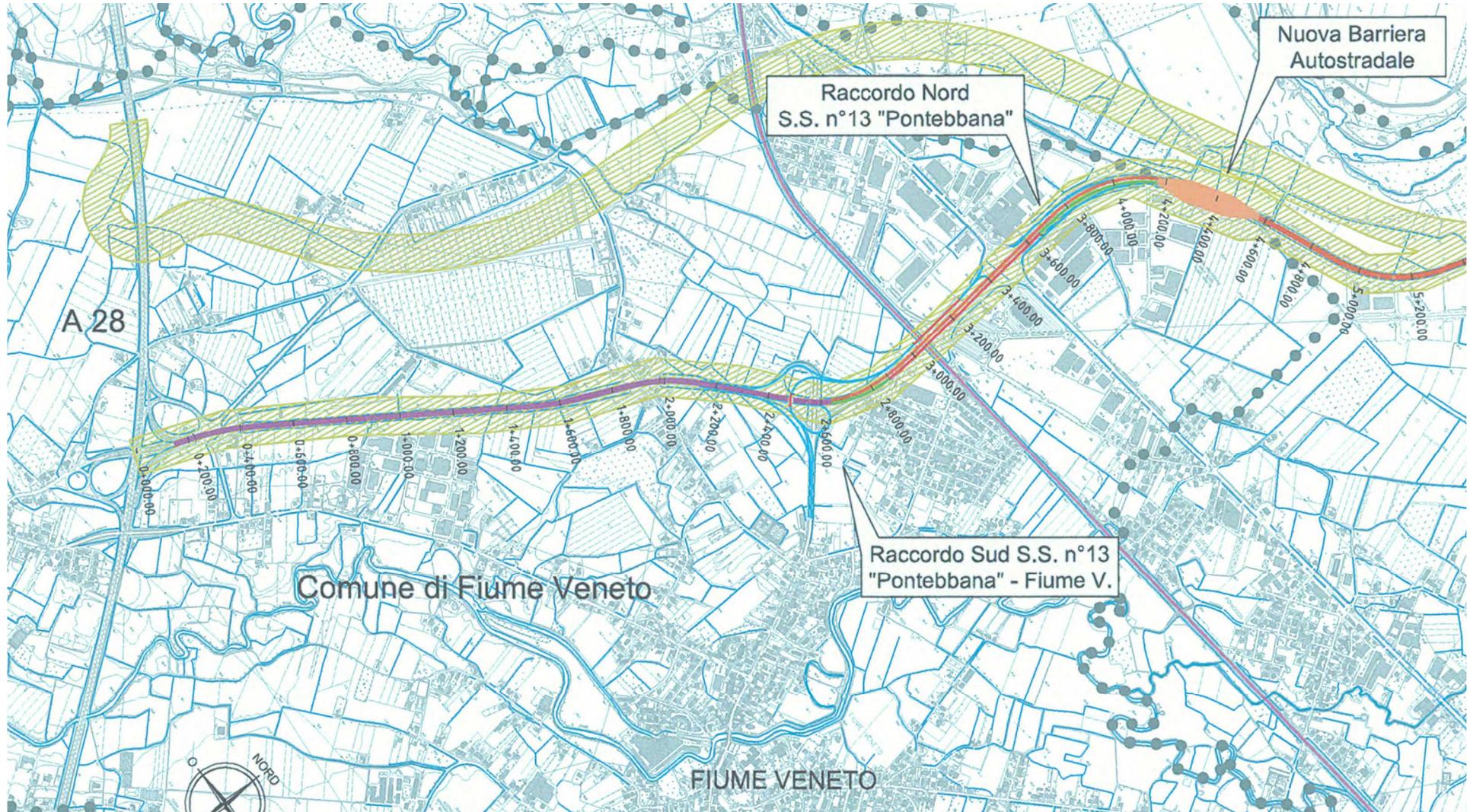
La media pesata risulta di 0,178 euro/km.

Inoltre alla Barriera Sud, tra l'A28 e lo svincolo con la SP 51, si applica una tariffa fissa (virtuale) corrispondente ai 4 km di percorrenza dall'A28, mentre alla Barriera Nord, posta a ridosso dello svincolo con la SS 463, si prevede una tariffa fissa (virtuale) corrispondente agli 8 km di percorrenza verso la A23”

Da “All. 2, Relazione Generale” pag. 12.



La barriera di Fiume Veneto.





La barriera di Majano.





Il confronto dei costi.

Tragitto			Distanza km	Velocità Km/h	Minuti percorr	KM a ped.	Costo a km	Pedag gio
Casello Majano	Casello Arzene	SR 463 + SP 1 per Vidulis	38	50	43			
Casello Majano	Casello Arzene	Nuova autostrada	38,2	90	25	46	0,263	12,10
				Differenza di tempo		min.	18	
				Valore del tempo		Euro/h	17,3	
				Valore del tempo in più		Euro	5,19	
				Delta camionista		Euro	-6,91	



Il PIL come base di studio per la previsione del traffico.

“Altro dato importante, anche ai fini delle stime di traffico, è l'andamento del PIL pro-capite e il Valore del Tempo (VoT), quest'ultimo dato dal rapporto tra il PIL pro capite e le 1.760 ore mediamente lavorate all'anno”

ANNO	PIL	VoT
2000	23'101	13.13
2001	24'449	13.89
2002	25'209	14.32
2003	25'428	14.45
2004	26' 43	14.85
2005	27' 36	15.42
2006	28'343	16.10

Da “All. 2, Relazione Generale” pag. 18.



La mobilità

2.6 Trend della mobilità

La stima della mobilità futura è basata prevalentemente sulla stima del trend complessivo della mobilità.

Esso è stato stimato a partire da valori storici rilevati su strada e ai caselli autostradali e stimando una legge di variazione complessiva nel tempo.

Ne è derivato l'andamento complessivo rappresentato dal seguente diagramma.



L'affidabilità della stima è fornita dallo scostamento tra dati storici rilevati ed analoghi valori stimati mediante il relativo modello matematico. La misura



**La previsione
del traffico**

I dati di traffico anno per anno (TGM=Traffico Giornaliero Medio):

ANNO	VEICxKM/Anno	TGM-Teorico	ANNO	VEICxKM/Anno	TGM-Teorico
2015	399.374.849	23.355	2040	758.822.667	44.376
2016	413.436.146	24.178	2041	773.213.772	45.217
2017	427.827.251	25.019	2042	787.604.877	46.059
2018	442.218.356	25.861	2043	801.995.982	46.900
2019	456.609.461	26.702	2044	816.387.087	47.742
2020	471.000.566	27.544	2045	831.108.000	48.603
2021	485.391.671	28.385	2046	845.169.297	49.425
2022	499.782.776	29.227	2047	859.560.402	50.267
2023	514.173.881	30.069	2048	873.951.507	51.108
2024	528.564.986	30.910	2049	888.342.612	51.950
2025	542.956.091	31.752	2050	902.733.717	52.791
2026	557.347.196	32.593	2051	902.733.717	52.791
2027	571.738.301	33.435	2052	902.733.717	52.791
2028	586.129.406	34.277	2053	902.733.717	52.791
2029	600.520.511	35.118	2054	902.733.717	52.791
2030	614.252.000	35.921	2055	902.733.717	52.791
2031	629.302.721	36.801	2056	902.733.717	52.791
2032	643.693.826	37.643	2057	902.733.717	52.791
2033	658.084.931	38.484	2058	902.733.717	52.791
2034	672.476.036	39.326	2059	902.733.717	52.791
2035	686.867.141	40.168	2060	902.733.717	52.791
2036	701.258.247	41.009	2061	902.733.717	52.791
2037	715.649.352	41.851	2062	902.733.717	52.791
2038	730.040.457	42.692	2063	902.733.717	52.791
2039	744.431.562	43.534	2064	902.733.717	52.791

Da "All. 2, Relazione
Generale" pag. 30-31.



Osservazioni:

ANNO	PIL	VoT
2000	23'101	13.13
2001	24'449	13.89
2002	25'209	14.32
2003	25'428	14.45
2004	26' 43	14.85
2005	27' 36	15.42
2006	28'343	16.10

“Nel biennio della crisi 2008 e 2009, la riduzione del Pil è risultata pari al 6%, a fronte del -3,3% dell'area euro, del -2,9% dei paesi Ocse, del -2,1% degli Usa, e del -3,7% della Germania. Il Pil pro-capite italiano è così ritornato ai livelli del '99, 10 anni fa!”

Da “Il sole 24 ore, 10 aprile 2010, Vincenzo Visco”.



Conferme:

Figura I.5 – PIL PER RIPARTIZIONE, 2001-2009 (variazioni percentuali – valori concatenati)

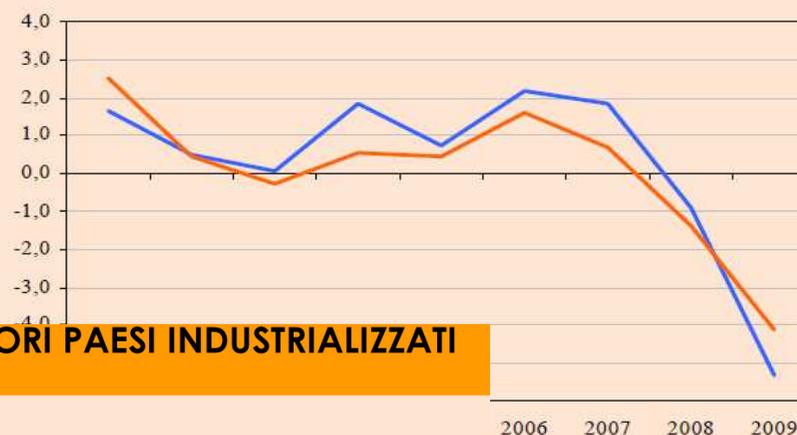
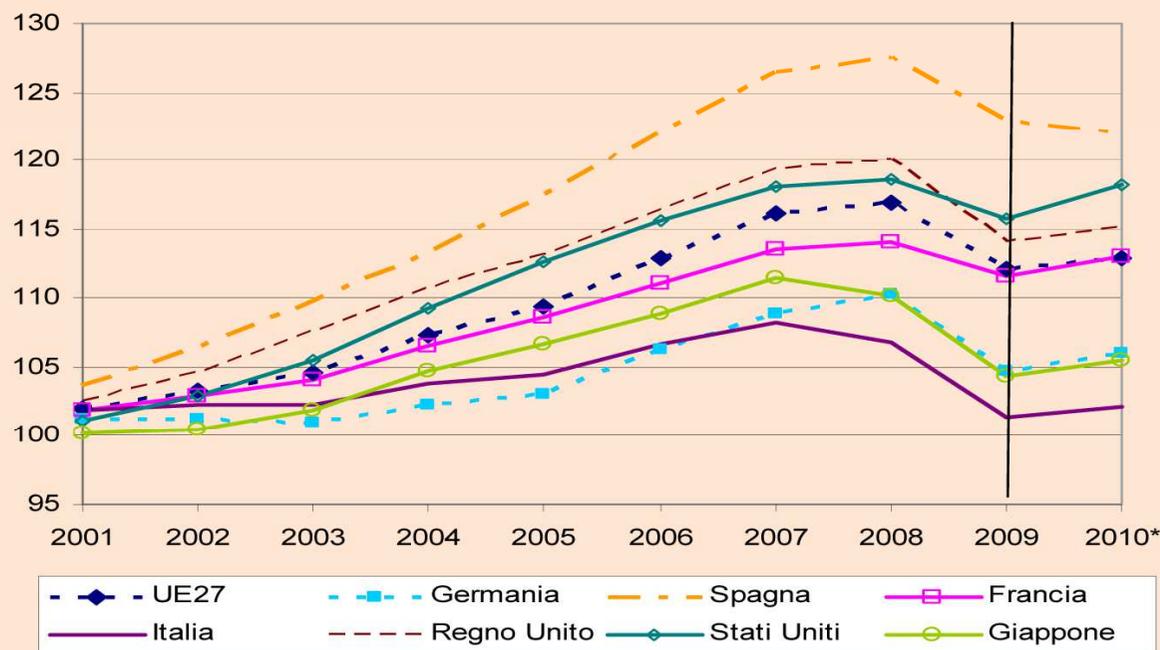


Figura I.3 – CRESCITA PIL 2000-2010 NEI MAGGIORI PAESI INDUSTRIALIZZATI

(numero indice 2000=100)



Fonte: elaborazioni MiSE-DPS su dati Eurostat; per il 2010 previsioni Eurostat

Dal "Rapporto annuale 2009" presentato al Parlamento dal Ministro per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione territoriale, on. Raffaele Fitto



Per concludere:

Project financing significa finanziamento privato di un'opera?

Cerchiamo la risposta nei documenti.

“Il finanziamento del costo dell'opera è previsto mediante ricorso a mezzi propri della società di progetto per una percentuale del 18,3% e mediante ricorso a mezzi di terzi a titolo oneroso per il restante 81,7. L'ipotesi adottata prevede, inoltre, un tasso creditorio sulle disponibilità liquide pari all'1% ed un onere legato all'erogazione del finanziamento pari al 6,5% e che il versamento dei mezzi propri del soggetto promotore, per complessivi € 230 (duecentotrenta) milioni, avvenga in quattro esercizi ...”

Da “All. 47, Fattibilità finanziaria schema tariffario” pag.5



Cos'è il rischio?

“3. Analisi di rischio e di sensitività

Tale analisi ha lo scopo di identificare gli eventi sfavorevoli che possono incidere sulle condizioni di fattibilità dell'opera (realizzazione e gestione). Tra la gamma di elementi che possono determinare condizioni "peggiorative" rispetto alle ipotesi adottate a base della proposta, si è ritenuto di considerare i rischi connessi alla costruzione, alla gestione e manutenzione, al finanziamento, al traffico ed. infine, i casi di c.d. forza maggiore.

Tra questi, alcuni potrebbero generare, a determinate condizioni, significative variazioni dei risultati finanziari e, conseguentemente, la necessità di allocare il relativo rischio anche in capo al soggetto pubblico cui la "Proposta" si rivolge.”

Da “All. 47, Fattibilità finanziaria schema tariffario” pag.6



Cos'è il rischio?

Rischi	Conseguenze	Allocazione del rischio		
		Pubblico	Privato	Misto
Costruzione	La realizzazione dell'opera non avviene nei tempi, nei costi e con le specifiche concordate: impatto sui flussi di cassa.		X	
Gestione e manutenzione	I costi operativi di gestione e manutenzione del progetto differiscono da quelli previsti a budget: impatto sui flussi di cassa.		X	
Finanziamento	Mancato reperimento delle risorse finanziarie nei termini e nelle condizioni necessarie alla realizzazione e gestione dell'iniziativa in linea con le previsioni economiche finanziarie iniziali: eventualità di apporto di contributi in conto capitale.		X	X
Traffico	La domanda relativa al progetto è inferiore al livello previsto: impatto sui ricavi e sui flussi di cassa ed eventualità di intervento pubblico sottoforma di contributi in conto esercizio.		X	X
Forza maggiore	Evento imprevedibile ed incontrollabile da parte di tutte le parti coinvolte nel progetto che comporti un aumento dei costi o, nei casi peggiori, l'impossibilità di erogare il servizio.			X

Tabella 3- filatrice dei rischi



Le proposte

- Riconosciuta l'esistenza di un problema di mobilità nell'area
- Valutare i problemi nel dettaglio
- Per trovare le soluzioni più giuste
- Considerando che quest'opera non risolve i problemi
- Ed è molto costosa in termini economici e ambientali
- Pensiamo ad una Cimpello Gemona nell'ambito più ampio della mobilità regionale
- Senza dimenticare le altre grandi opere che stanno partendo
- E soprattutto al traffico locale
- Nel rispetto delle indicazioni dell'Europa

Grazie per l'attenzione.



LEGAMBIENTE