Sabato 12 febbraio 2011
Sala Parrocchiale “Mons. A.Murero”
Forgaria nel Friuli

Una strada senza sviluppo:

perchè NO all'autostrada a pagamento
Cimpello-Gemona

Valutazioni sulla sostenibilità dell'opera

Premessa

Nel maggio del 2009 è emesso, dal servizio Infrastrutture, vie di comunicazione e telecomunicazioni della Regione, lo Studio di fattibilità per l' "Affidamento con procedura aperta della concessione avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione del raccordo autostradale A28 - A 23 Cimpello - Sequals – Gemona".

Dai documenti allegati al Piano di fattibilità, che hanno attinenza agli aspetti economici dell'opera ed all'impatto sulla popolazione residente nella zona interessata, abbiamo cercato di capire quale sia la reale utilità di quest'opera per la popolazione della pedemontana friulana e quale la reale sostenibilità economica dell'opera stessa.

La documentazione dello Studio è assai ampia ed abbraccia molti aspetti diversi che sono interessati dalla realizzazione dell'autostrada a pagamento. Ne vediamo uno stringatissimo sunto di alcune parti ritenute significative.

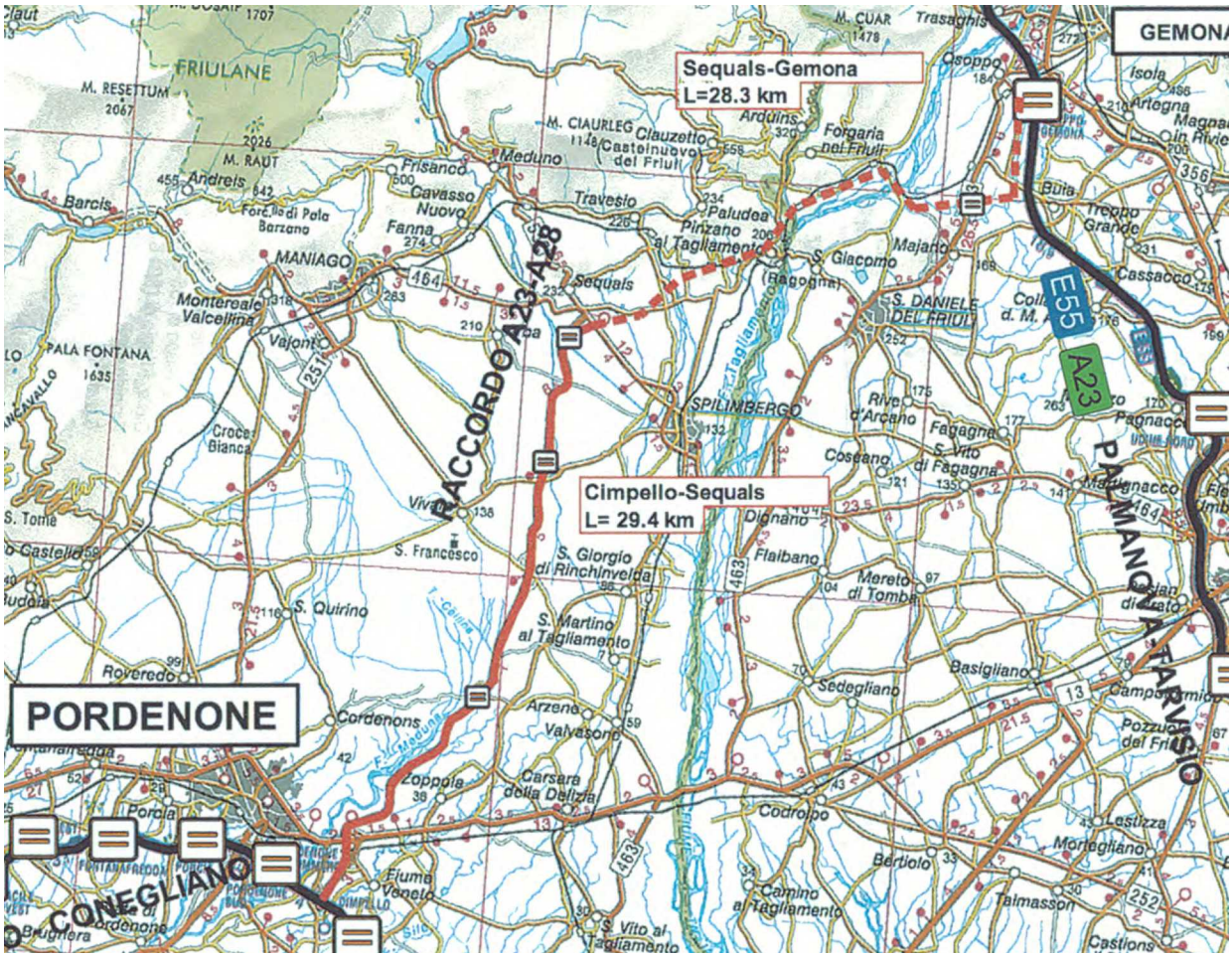


Figura 1 – Stralcio di mappa con la localizzazio9ne dell'opera

Come nasce.

La Premessa del Piano, all'inizio, recita:

"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.*

Ecco, quindi, lo scopo che guida il Servizio Infrastrutture della Regione nel 2009 quando redige il Piano.

Non vi è alcun riferimento, in premessa, alla popolazione residente ed al traffico locale. Ciò non significa, che in altre parti non ci siano riferimenti in questo senso, ma solo che lo scopo per cui si comincia a pensare a quest'opera è qui ben definito ed è il traffico di transito. Incontreremo anche più avanti altri riscontri su quest'aspetto. Il primo schema che troviamo è la seguente Figura 2, che enfatizza l'inserimento dell'opera in un contesto ampio ovvero la viabilità tra Tarvisiano e Veneto. I comuni della pedemontana friulana non sono indicati.

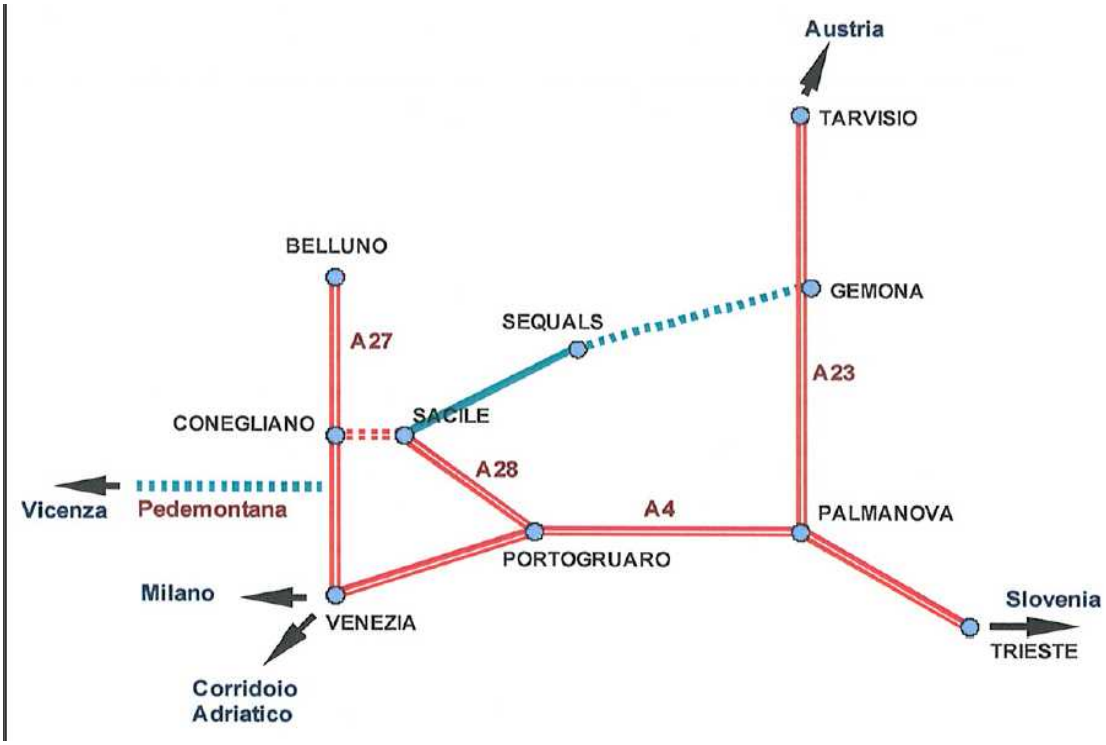


Figura 2 - Schema della grande viabilità

Che cosa contiene lo Studio di fattibilita.

Lo studio contiene molte tavole con i vari disegni dell'opera e del suo inserimento nell'ambiente, oltre ad un insieme di altri documenti che spiegano i vari aspetti correlati. In totale esso è composto di una cinquantina di documenti. Tra questi la "Relazione Generale" fa la sintesi, in settantanove pagine, del lavoro nel suo complesso.

Vediamone qualche dettaglio.

All'inizio della relazione generale, c'è subito un avvertimento:

"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." *Da "All. 2, Relazione Generale" pag. 12.*

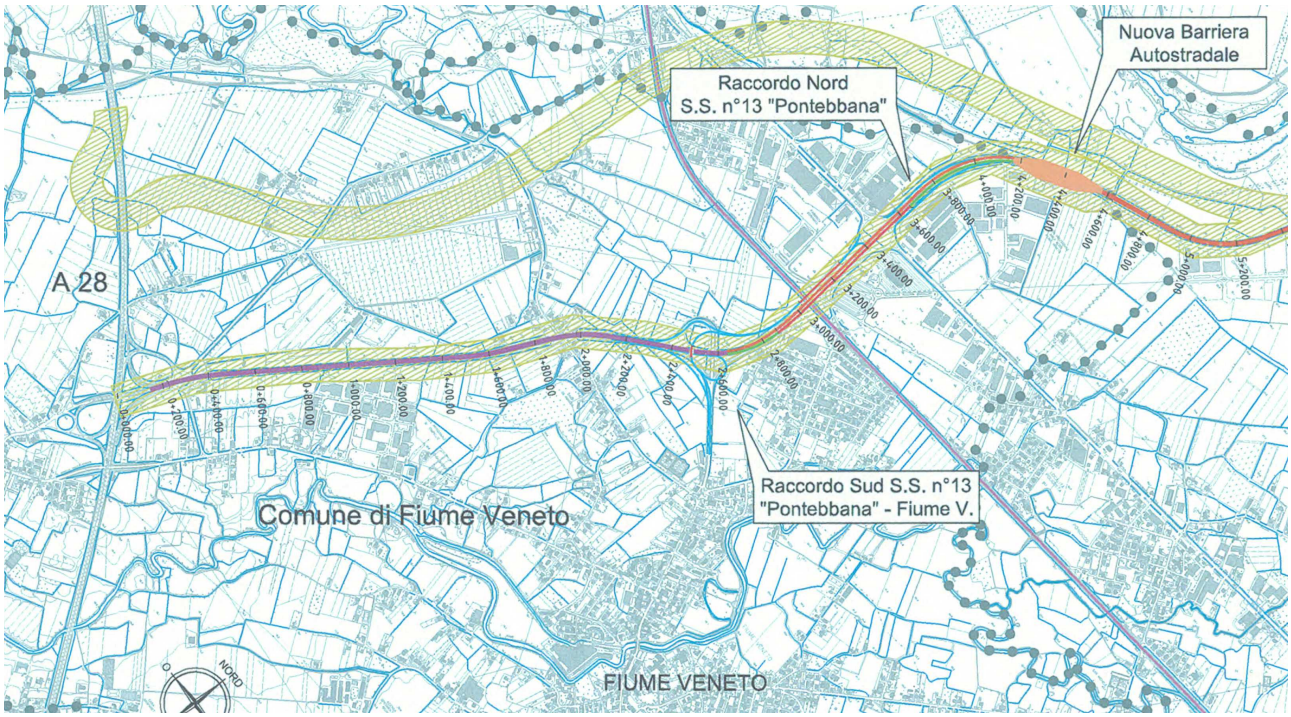
Si enfatizzano la complessità e l'ampiezza delle stime. E' una sottolineatura ritenuta interessante in questa relazione, poiché la frase si presta ad interpretazioni diverse.

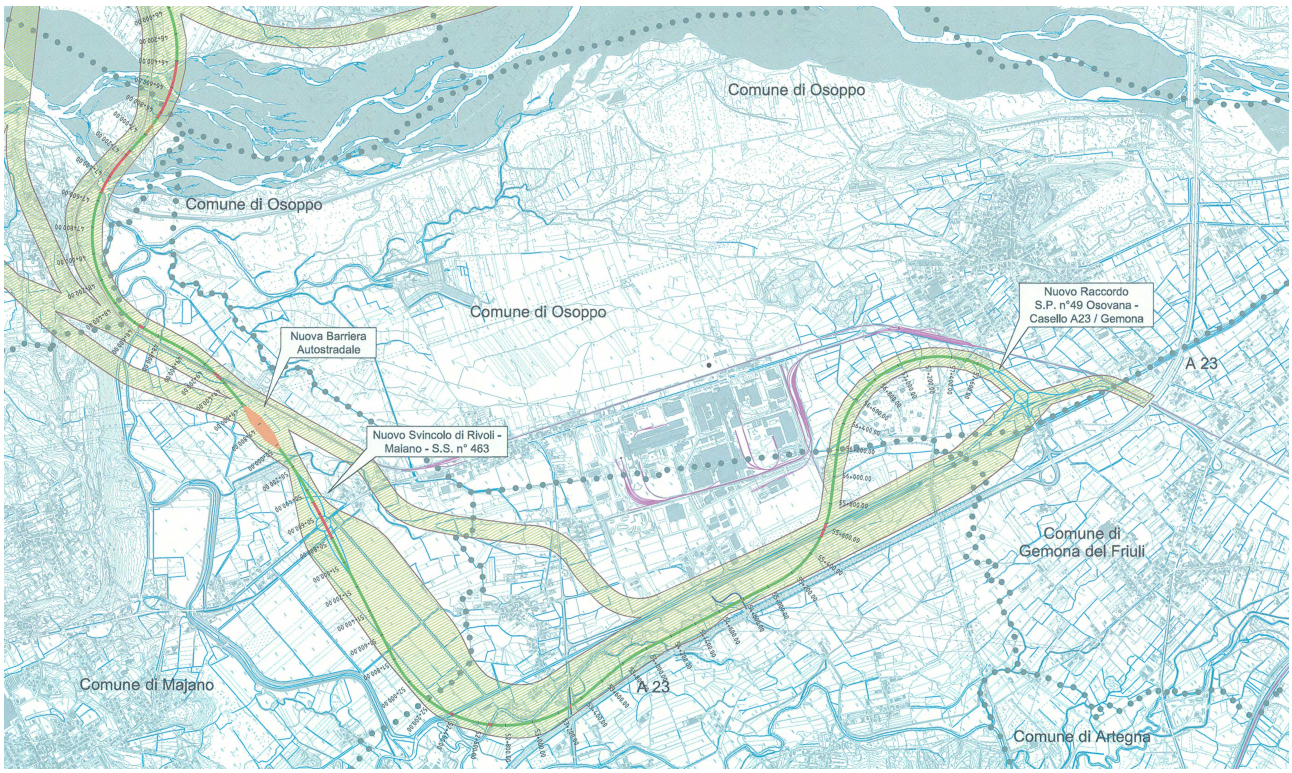
La fruibilità dell'opera da parte della popolazione residente nelle vicinanze.

Quest'aspetto suscita alcune considerazioni:

1. Oggi c'è già una strada per i friulani che abitano questi luoghi e collega Sequals a Fiume Veneto, quindi alla S.S. 13 ed alla A28. E' stata terminata nel 98 con soldi pubblici. Se sarà costruita l'autostrada a pagamento con un project financing, questa passerà sopra la strada esistente (e questo è rimarcato sullo studio di fattibilità, enfatizzando l'aspetto ambientale positivo di questa soluzione, ossia il basso consumo di territorio) che dopo non ci sarà più. Per andare da Sequals a Pordenone saremo costretti a pagare un pedaggio a un privato (dell'entità che poi vedremo) che ha costruito la sua strada a pagamento sopra quella pubblica gratuita esistente.

Leggiamo dalla relazione generale: *"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.*
In altre parole se entro in autostrada a Spilimbergo (casello al km 23) per andare a lavorare a Rivoli di Osoppo, (barrierre al km 49,8) faccio 26,8 km che per 0,141 euro/km sono 3,8 Euro. Però dovrò pagare gli 8 km in più che ci sono oltre la barriera, quindi il pedaggio sarà 4,9 Euro (9 per un camion). Lo stesso discorso vale per la direzione opposta: se esco alla barriera di fiume Veneto, da Spilimbergo, saranno 3 Euro (6 con un camion). La distanza tra le 2 barriere è di 57,7 - 4,4 – 7,9 =45.4 km. Dalla barriera di Majano a quella di Fiume veneto una vettura pagherà oltre 8 Euro, un camion oltre 15 Euro.


Nuova Barriera Autostradale
Raccordo Nord S.S. n°13 "Pontebbana"
A 28
Raccordo Sud S.S. n°13 "Pontebbana" - Fiume V.
Comune di Fiume Veneto
FIUME VENETO
NORD


Comune di Osoppo
Comune di Osoppo
Comune di Osoppo
Nuova Barriera Autostradale
Nuovo Raccordo S.P. n°49 Osovana - Casello A23 / Gemona
A 23
Nuovo Svincolo di Rivoli - Maiano - S.S. n° 463
Comune di Gemona del Friuli
Comune di Majano
A 23
Comune di Artegna

2. Su quest'aspetto è necessario un approfondimento: Il camionista, per scegliere una oppure un'altra strada, fa i conti. Abbiamo misurato il tempo di percorrenza di un camion che fa il percorso oggi più frequentato da Majano verso Pordenone, fino allo allo svincolo di Arzene via Dignano-Vidulis. Abbiamo quindi paragonato i costi del maggiore tempo impiegato oggi (al costo orario citato sullo studio di fattibilità) e del futuro pedaggio se si utilizzasse la nuova autostrada. Nella tabellla seguente il risultato.

Tragitto			Distanza km	Velocità Km/h	Minuti percorr	KM a ped.	Costo a km	Pedaggio
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
				D camionista Euro				**-6,91**

Si risparmiano 18 minuti, si spendono 12 Euro in più. Considerando il costo del tempo, si perdono quasi 7 Euro.

La documentazione di corredo allo Studio, molto ricca e densa di dati, proietta alcuni di questi dati per il fututo. Queste proiezioni hanno lo scopo di dimostrare, appunto, la fattibilità dell'opera. Tra i dati citati, s'introduce la tendenza del PIL.

"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

E' da sottolineare che gli occupati rappresentano il 50% della popolazione residente. Di conseguenza, per questi ultimi, si può, mediamente, considerare doppio il PIL pro capite e di conseguenza il VoT. *Da "All. 2, Relazione Generale" pag. 18.*

Come indicato, questi dati sul PIL servono ad informare, assieme ad altri, i modelli che poi elaboreranno le stime. Notiamo che sullo Studio di fattibilità i dati del PIL pro-capite riguardano il periodo 2000-2006 per il quale si riporta un aumento del Pil pro-capite di oltre il 20% nel periodo.
Ora vediamo che succede dopo il 2006:

"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".*

Le parole dell'ex ministro Visco sono confermate dai grafici seguenti.

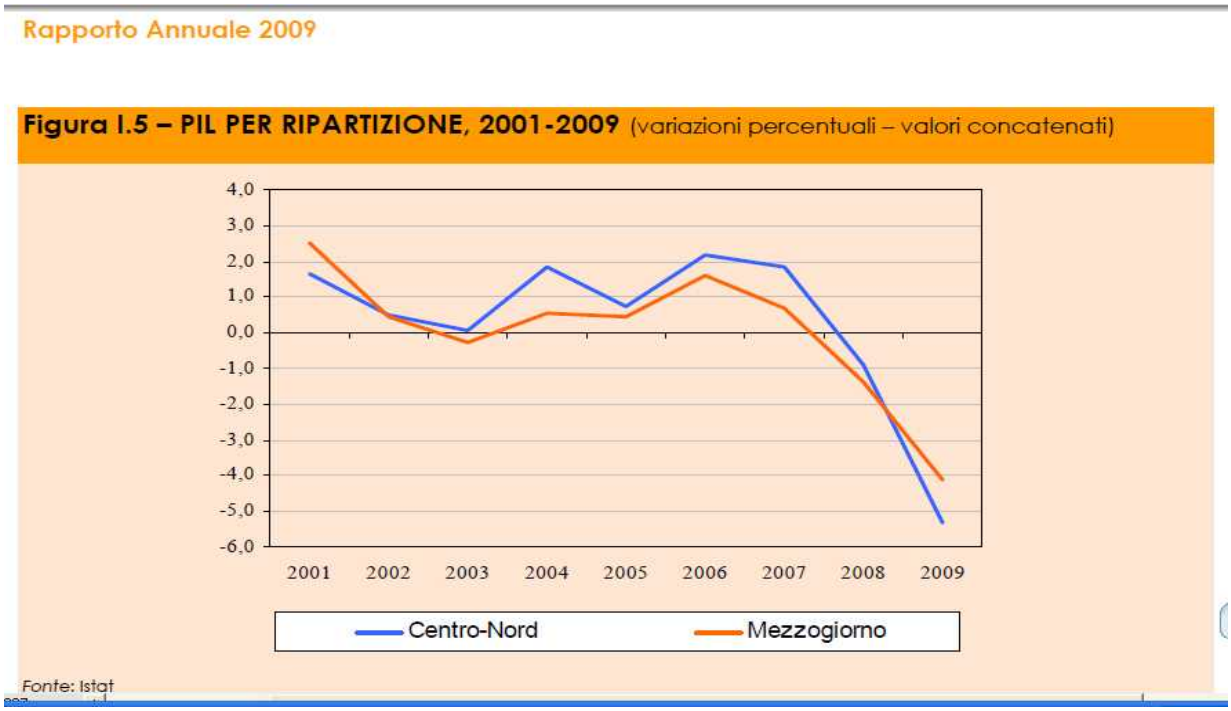


Figura 3 Dal "Rapporto annuale 2009" presentato al parlamento dal ministro per i rapporti con le regioni.

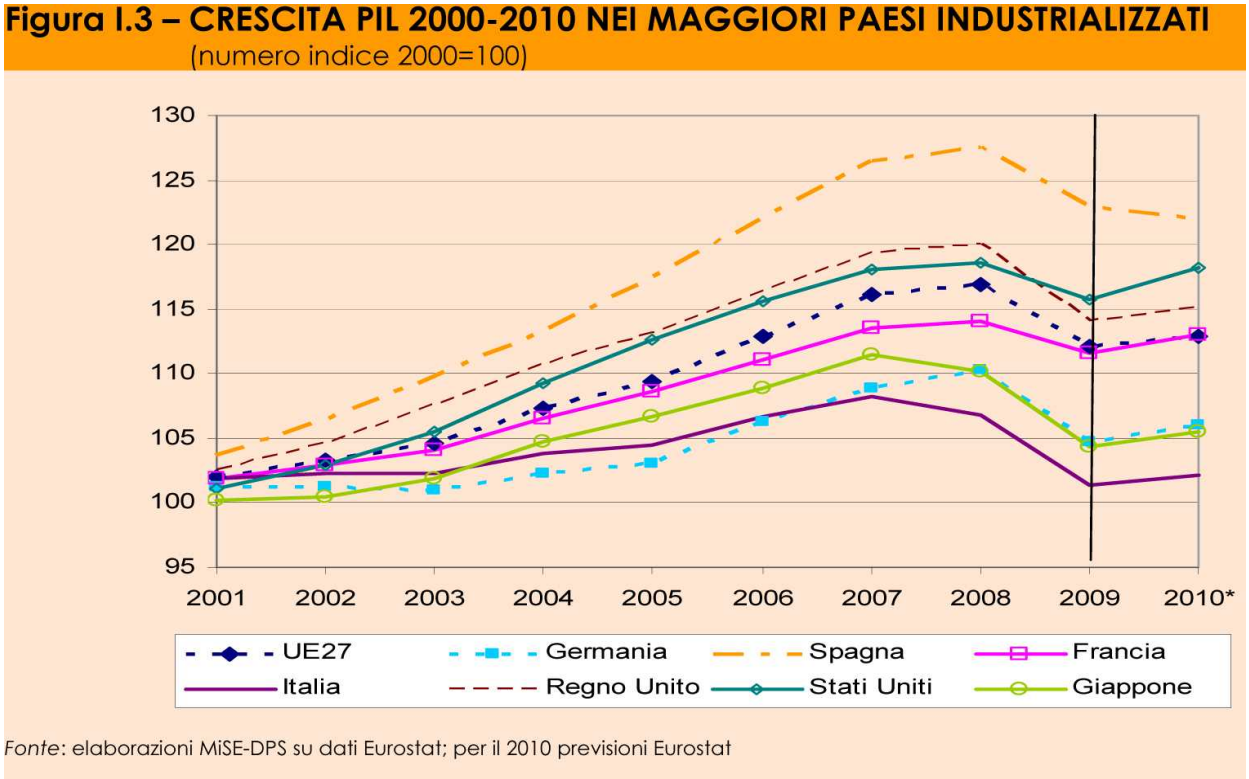


Figura 4 Dal "Rapporto annuale 2009" presentato al parlamento dal ministro per i rapporti con le regioni.

Come si vede l'andamento del PIL nel 2007-'08 '09 è ben diverso da quello dei 6 anni precedenti e le tendenze, pur trattandosi di dati non omogenei, non lasciano spazio a dubbi.

Si può aggiungere che in Italia il PIL si sta spostando dai salari al capitale. In altre parole, nonostante il PIL stia tendenzialmente crescendo nel medio periodo (se non si considera il brusco crollo degli ultimi 3 anni) la popolazione non sta beneficiando direttamente di questa crescita. Senza addentrarci nei tecnicismi di questi dati economici, rimane una domanda essenziale: un PIL che aumenta nella sua parte rivolta al capitale, ma stagna o regredisce nella parte rivolta ai salari fa aumentare il traffico?

Naturalmente queste tendenze, che si portano a confronto, sono da valutare con estrema cautela. Tuttavia, tutti i dati sono da valutare oculatamente, quindi anche quelli contenuti sullo studio di fattibilità.
Con questa premessa, analizziamo ora i dati sul traffico.

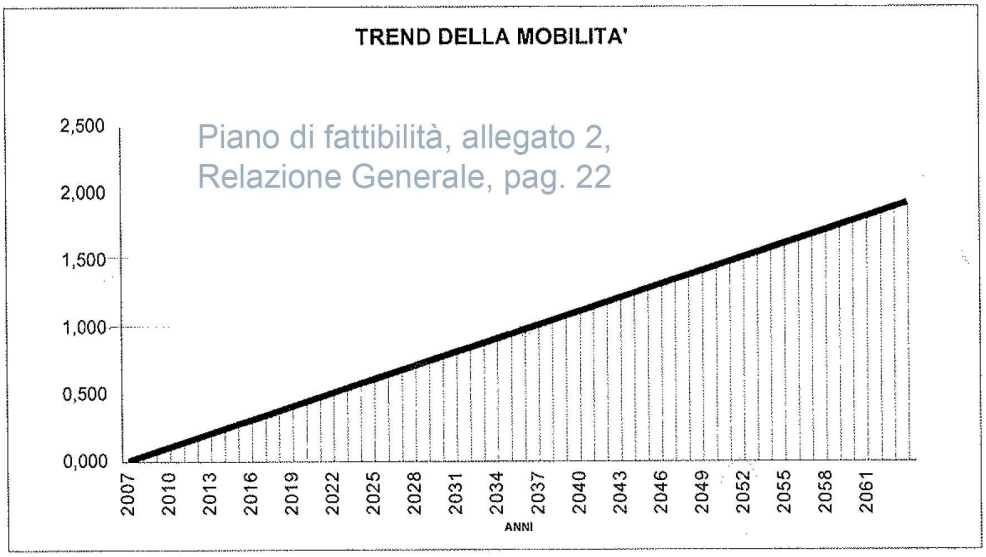
I dati del piano prevedono un **aumento costante** della mobilità d circa il 2% all'anno per i 55 anni successivi al 2007. La base della stima sono i dati storici.

2.6 Trend della mobilità

La stima della mobilità futura è basta 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.



~3,3%

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

Da "All. 2, Relazione Generale" pag. 22.

Da qui, si passa alla previsione del traffico sulla nuova autostrada descritta nella tabella seguente.

Sotto 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*	*902.73.717*	*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.

Abiamo provato a fare 2 confronti sui dati della tabella qui sopra:

1. Il TGM teorico totale a Pontebba comprendente l'A23 e la S.S.13 è di 21900 veicoli/giorno.

2. Il TGM teorico a Gemona sull'A23 è di 20100 veicoli/giorno (dati della Regione riferiti al 2005).

La previsione per la nuova autostrada per il 2015 è di un TGM di *23.355* veicoli/giorno. Mi chiedo se sia credibile che tutto il traffico a Pontebba sulla 13 e sulla A23 ovvero tutto il traffico che oggi passa sulla A23 sia inferiore a quello che passerà sulla nuova opera. Oggi, sull'A23 a Gemona, passa tutto il traffico da e per il medio Friuli (da Cividale a Codroipo), per la città di Gorizia, per la città e il porto di Trieste, per Monfalcone, per Lignano, Grado e Bibione verso Austria e Germania etc. Secondo le previsioni dobbiamo pensare che tutto questo sia dal 2015 solo una parte di quello che ci sarà sulla Cimpello-Sequals-Gemona. Senza dimenticare che poi si fanno i conti, sul ritorno economico, moltiplicando questa previsione di traffico per gli 8 Euro di pedaggio da Majano a Fiume Veneto (15 per i camions).

Detto questo, pare possibile, a ragion veduta, nutrire qualche dubbio sulla ferrea affidabilità dei dati a corredo dello studio di fattibilità. Dubbi che si rafforzano, in particolare, in seguito all'imprevista crisi che stiamo attraversando e che può aver turbato le attese di chi ha fatto in precedenza delle stime sul futuro.
La vera questione, tuttavia, secondo noi, non è legata a questa crisi economica che da 2 anni ci frena. Ci sono aspetti più importanti.
La stima sul traffico considera un aumento senza interruzioni sul Traffico Giornaliero medio che va da circa 3,5% dei primi anni a circa 2% nel 2040
E' corretto non attenderci altri momenti di riduzione del traffico veicolare nei prossimi 50 anni?

E' opinione largamente diffusa che il costo dell'energia sia destinato ad impennarsi nel corso del prossimo decennio in quanto da diversi anni non si scoprono grandi giacimenti d'idrocarburi. Da decenni stiamo consumando più petrolio di quanto se scopre in nuovi giacimenti. Sui giornali di questi giorni è riportata la previsione che il prezzo del barile di petrolio tornerà presto a schizzare in alto superando rapidamente i 100$. Detto questo, è abbastanza complesso stimare il futuro costo dell'energia e le conseguenze che questi nuovi costi, ad oggi sconosciuti, produrranno sui nostri modelli economici e stili di vita, traffico veicolare compreso. Ci ricordiamo della crisi energetica del '73 e il periodo passato alla storia come "Austerity"? Era solo 37 anni fa. E se qualche ricaduta si dovesse ripetere? Abbiamo visto in precedenza le considerazioni sul PIL di questi anni.

Stime che per l'intero periodo di concessione (oltre 50anni) vedono un continuo incremento senza soste, pur riconoscendo tutta l'accuratezza dei modelli di calcolo utilizzati, qualche dubbio lo fanno sorgere.

Infine come non ricordare il Protocollo di Kyoto e ancor più il famoso "Pacchetto energia – obiettivo 20/20/20" approvato dal Parlamento Europeo? Come si può pensare di raggiungere il 20% di risparmio energetico (così come ci **obbliga** l'Europa) e contemporaneamente ipotizzare un aumento di traffico veicolare di oltre il 3% all'anno fino ad un raddoppio ed oltre nel 2050?

Concludendo.

Una considerazione ed un ultimo stralcio dai documenti dello Studio di fattibilità.

La considerazione: l'opera sarà realizzata con la modalità del "project financing", quindi s'ipotizza che un privato vince una gara, redige il progetto, costruisce l'opera stessa e se la paga con i proventi della gestione concessa per il periodo concordato. Questo è ribadito tutte le volte che si promuove questo sistema di realizzazione di opere pubbliche. Ci si chiede: "Perché mai un privato dovrebbe gonfiare i dati (o credere a dati gonfiati) se poi è lui stesso che deve coprire i costi?"

Vediamo i documenti, per cercare la risposta.

"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.*

“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.*

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

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

L’ultima domanda, suggerita dagli estratti qui sopra, la lasciamo a chi ha avuto la pazienza di seguirci fin qui.

Cosa propone Legambiente.

Se ci sforziamo di valutare nel merito, facendo quel necessario sforzo che ci vuole per entrare nel dettaglio di aspetti anche complessi e faticosi da comprendere, per poter finalmente maturare un’opinione consapevole libera dai luoghi comuni e dalle nostre vecchie convinzioni, capiamo che un problema di mobilità in quest’area c’è. Nel riconoscerlo, bisogna trovare la soluzione più giusta per le nostre imprese, i nostri servizi, la nostra esigenza di mobilità individuale, in un ambito di parsimoniosa attenzione agli aspetti economici ed ambientali. Legambiente non è contraria a qualsiasi soluzione che cerchi di risolvere i problemi di mobilità della pedemontana friulana. A nostro avviso, però,

quest’opera non risolve i problemi di mobilità dell’area oberandoci per contro di oneri insostenibili in termini economici ed ambientali. Riteniamo necessario pensare ad un collegamento fra Cimpello-Sequals e Gemona nell’ottica di una visione generale del piano della mobilità dell’intera regione, non avulso dalle grandi opere in programma ed alle esigenze del traffico locale (il solo super porto di Monfalcone stravolgerà completamente il trasporto di transito ed in particolare, per dichiarazioni esplicite e non emendabili, la sua parte su rotaia) come invece è questo progetto ed in conformità alle indicazioni europee più recenti.