

# Spv, disputa da 36 milioni con Sis: la Regione chiede all'arbitro di dirimerla

## LA DELIBERA

VENEZIA Una dozzina di giorni fa, all'inaugurazione dell'interconnessione fra la Superstrada Pedemontana Veneta e l'autostrada A4 Brescia-Padova, l'imprenditore Matteredo Dognani fingeva di piangere con il governatore Luca Zaia, lamentando parcelle per 18 milioni: «Questa infrastruttura mi costa il 2-3% di avvocati...». Per evitare un nuovo contenzioso, questa volta fra il consorzio Sis e la stessa Regione, ieri a Palazzo Balbi è stato deliberato il ricorso a uno strumento stragiudiziale: il concessionario e il concedente dell'opera hanno deciso di chiedere a un Collegio consultivo tecnico di esprimere un parere, con valore di lodo contrattuale, sull'entità del primo canone di disponibilità che deve essere versato al privato dal pubblico. Al momento le due parti hanno infatti opinioni diverse e la differenza vale circa 36 milioni di euro.

## IL TAC

I rapporti fra Regione e Sis sono regolati dal cosiddetto Tac, cioè dal Terzo atto convenzionale formalizzato nel 2017. In base a quell'accordo, l'istituzione incassa i pedaggi pagati dagli utenti e sborsa un canone a favore del costruttore. Si tratta del corrispettivo per la messa a disposizione della superstrada, il quale deve essere accreditato in rate mensili a partire dall'entrata in esercizio dell'intera arteria e fino alla scadenza della concessione, dunque per un totale di 39 anni. Stando al Piano economico-finanziario redatto nel 2020, il completamento della Spv sarebbe dovuto scattare già quell'anno, per cui i pagamenti erano stati previsti da allora e fino al 2059, secondo uno schema crescente: dai 153 milioni del primo anno ai 435 milioni del penultimo, con saldo finale di 332 milioni nell'ultimo, per un ammontare complessivo di 12,1 miliardi nell'arco dei quattro decenni. In seguito, la stima della fine lavori era slittata all'autunno del 2020,

**LE PARTI CERCANO DI EVITARE UN ALTRO CONTENZIOSO. IL PARERE DEI 5 SAGGI AVRÀ VALORE DI LODO CONTRATTUALE**

► Controversia sul canone di disponibilità che l'istituzione deve versare al consorzio

perciò la cifra di quell'anno era stata ridotta a 38 milioni del trimestre compreso fra ottobre e dicembre.

## IRITARDI

Ma in realtà i ritardi che si sono susseguiti, hanno rinviato fino allo scorso 3 maggio l'ultimazione dei 94,5 chilometri da Spresiano a Montebelluno Maggiore, con relativi agganci all'A27 Venezia-Belluno ed appunto all'A4. In quel momento si è posto il tema del versamento di questo canone, ma è emerso pure un problema di interpretazione del contratto. In estrema sintesi: quale importo deve essere considerato? Quello relativo al 2020 come primo anno di esercizio previsto, o quello riportato al 2024 come inizio effettivo della completa percorribilità? Sul punto il concedente e il concessionario hanno vedute diametralmente opposte: la Regione

► Il Collegio consultivo tecnico deciderà se vale la cifra del 2020 o quella del 2024



**COMPLETATA** Il problema di interpretazione del contratto si pone adesso che la Superstrada Pedemontana Veneta è stata ultimata. Il 3 maggio è stata inaugurata l'interconnessione tra l'A4 e i 94,5 chilometri da Spresiano a Montebelluno Maggiore

dice 2020, mentre Sis ribatte 2024. La forbice tra i due anni non è di poco conto: fra 153 e 189 milioni, c'è una differenza di 36.

## IL CODICE

In situazioni simili, capita spesso che le parti finiscano per dirimere in Tribunale le loro controversie. In questo caso, invece, l'ente e il consorzio hanno preferito cercare una soluzione fuori dalle aule giudiziarie. Ecco il senso della delibera con cui la giunta Zaia ha disposto il ricorso al Collegio consultivo tecnico, composto da cinque esperti, chiamati ad esprimere il verdetto come fossero un arbitro. L'organismo è stato introdotto dal nuovo Codice degli appalti: «Per prevenire le controversie o consentire la rapida risoluzione delle stesse o delle dispute tecniche di ogni natura che possano insorgere nell'esecuzione dei contratti, ciascuna parte può chiedere la costituzione di un Collegio consultivo tecnico». Peraltro questa previsione è obbligatoria per le opere pubbliche di valore superiore a un milione di euro, com'è appunto la Spv. Un'infrastruttura su cui ieri è intervenuto anche il deputato Enrico Cappelletti (Movimento 5 Stelle), autore di un'interrogazione in cui denuncia la comparsa di «fessure e crepe sospette che preoccupano automobilisti e cittadini», per cui chiede di conoscere «i risultati delle indagini di approfondimento che sono state avviate da parte dell'organo di controllo del Ministero».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Tangenziale di Mestre, Brentan pagherà 50.000 euro

► La Corte dei conti condanna l'ex ad di A4 per danno d'immagine

## LA SENTENZA

VENEZIA Lino Brentan dovrà pagare 50.000 euro per il danno d'immagine alle istituzioni causato con le tangenti per i lavori sulla tangenziale di Mestre. L'ha stabilito la Sezione giurisdizionale per il Veneto della Corte dei conti, con la sentenza depositata ieri (è appellabile in secondo grado), che condanna il 76enne



VENEZIANO Lino Brentan

di Campolongo Maggiore a risarcire la Presidenza del Consiglio dei ministri, il ministero delle Infrastrutture, la Regione Veneto e la Città metropolitana di Venezia. È stato invece escluso il danno patrimoniale, inizialmente quantificato dalla Procura erariale in 85.630,62 euro.

## LA VICENDA

Nel 2016 all'ex amministratore delegato dell'allora Società delle autostrade di Venezia e Padova erano stati inflitti 3 anni di reclusione per corruzione. Dopo che nel 2019 Corte d'appello aveva riconosciuto il vincolo della continuazione con un altro

procedimento per induzione indebita a dare o promettere utilità, rideterminando la pena in 3 anni e 4 mesi, confermati nel 2021 dalla Cassazione. La vicenda riguarda gli interventi di mitigazione ambientale e di contenimento dell'inquinamento acustico derivante dal traffico. L'appalto da 12 milioni era stato aggiudicato a Sacaim estromontando la cordata di Mantovani con Fip Industriale, alla quale però era stata subappaltata buona parte delle opere. Brentan era stato accusato di aver illecitamente indotto gli amministratori Piergiorgio Baita e Mauro Scaramuzza a non presentare ricor-

so al Tar contro il provvedimento di esclusione dalla gara, costringendo in particolare Scaramuzza a operare come subappaltatore ad un costo fuori mercato e a versargli tangenti per 65.000 euro. Secondo la difesa, il danno doveva essere parametrate appunto a questa dazione. Ma la Corte ha fissato 50.000 euro per «il grave vizio provocato al prestigio e al decoro delle Amministrazioni». Invece per i giudici non è stato «dimostrato, sul piano contabile, che l'asserita deviazione dei fondi pubblici si sia concretizzata in un aumento dei costi sostenuti dalle amministrazioni per la realizzazione dell'opera». (a.p.e.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La Pedemontana "agganciata" all'A28 è un'alternativa alla A4 «Ora completare gli interventi»

## L'APPELLO

PORTOGRUARO (VENEZIA) La Venezia Orientale, che con l'A4 è uno dei principali corridoi di transito tra est ed ovest per tutta l'Europa mediterranea, ha un ruolo strategico in chiave infrastrutturale. Il completamento della Superstrada Pedemontana Veneta, che sta definendo un nuovo assetto delle reti lunghe nel Nord, rafforzerà ulteriormente la centralità di questo territorio, vero e proprio nodo all'intersezione di diversi corridoi. La Superstrada, integrandosi con la A28 Portogruaro-Conegliano, forma infatti una direttrice alternativa all'A4. Con l'apertura del collegamento tra questa infrastruttura e l'A4, i flussi di attraversamento est-ovest possono dividersi al nodo di Portogruaro e poi per

correre la A4 in direzione Mila-

**FONDAZIONE THINK TANK «SERVE PORTARE RAPIDAMENTE A BUON FINE LA TERZA CORSIA E REALIZZARE IL CASELLO DI BIBIONE»**

come sostiene la **Fondazione Think Tank Nord Est**, che vada risolte alcuni importanti criticità locali nel sistema della viabilità, come il completamento della terza corsia dell'A4 (ad oggi manca ancora parte del tratto tra Alvispoli e Portogruaro e il tratto tra Portogruaro e San Donà di Piave) e la realizzazione di una nuova uscita autostradale tra Fossalta di Portogruaro e San Michele al Tagliamento. «Le autostrade», spiega Antonio Ferrarelli, presidente della **Fondazione Think Tank Nord Est**, «sono fondamentali per lo sviluppo del territorio ma oggi l'A4 non è nelle condizioni di svolgere questa funzione, a causa dei troppi disagi legati a code, incidenti e chiusure. Gli amministratori locali dovrebbero concordare una linea comune e dialogare con Autostrade Alto Adriatico per creare le con-



**LA NUOVA ROTTA** Il casello di Spresiano della nuova Superstrada: aggancia la Pedemontana alla A27 e di qui alla A28 a Conegliano finendo per diventare una ottima alternativa alla A4 in direzione Milano

dizioni affinché i lavori dell'ultimo lotto inizino il prima possibile e si concludano velocemente».

## AMMINISTRATORI IN PRESSING

Oggi i tempi di completamento della terza corsia si sono dilatati ed è al momento difficile ipotizzare un cronoprogramma delle opere mancanti. Secondo la Fondazione, è il territorio che dovrebbe definire l'ordine degli interventi. «Sui lavori previsti ai caselli», precisa Ferrarelli «gli amministratori dovrebbero

condividere un ordine di priorità. A nostro avviso, alcune criticità legate all'ingresso a Portogruaro si risolverebbero con la realizzazione dello svincolo di Bibione, che libererebbe l'accesso a Portogruaro dai flussi turistici di attraversamento, ma anche dal traffico pesante diretto a San Michele, Fossalta, Villanova ed Eastgate Park. Quest'area, peraltro, potrebbe rilanciare il proprio ruolo grazie ad un accesso più diretto alla A4. Iniziare i lavori per la sistemazione del casello di Portogruaro, sen-

za prima avere realizzato quello di Bibione, porterebbe ulteriori disagi». Per la Fondazione non si può infine prescindere da un necessario adeguamento delle strade, al fine di gestire il movimento turistico e permettere la convivenza con i mezzi pesanti. «Dovremmo valutare di spostare almeno una parte delle merci su rotaia. Dobbiamo agire in fretta», avvisa Ferrarelli «perché il traffico sta continuando a crescere».

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA