

**ALLEGATO A alla Dgr n. 1127 del 25 agosto 2015**

pag. 1/4

FAS/FSC 2000 - 2006**Relazione sull'evoluzione delle risorse FAS/FSC negli interventi VENRSI1A1P001 e VENRVI1A1P049****VENRSI1A1P001 “Nuovo assetto viario del viadotto di San Giuliano, in comune di Venezia”**

Nel dicembre del 2001 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro (APQ) VENRS “Completamento funzionale della rete stradale” per il finanziamento, tra gli altri, dell'intervento VENRSI1A1P001 “Nuovo assetto viario del viadotto di San Giuliano, in comune di Venezia” consistente nella riorganizzazione e nell'ammodernamento dello svincolo fra la SS. 11 “Padana Superiore” e la SS. 14 “Della Venezia Giulia”, con rifacimento delle rampe di accesso e dell'opera d'arte principale costituita da un viadotto soprapassante la linea ferroviaria Mestre - Venezia ed un canale lagunare. Il costo dell'opera, la cui realizzazione era posta in capo all'allora Direzione Infrastrutture di Trasporto (ora Sezione Infrastrutture), ammontava a circa 12,9 M€, dei quali € 8.779.767,28 con finanziamento FAS/FSC (delibera Cipe 142/99) ed € 4.131.655,19 con fondi regionali (LR 11/01).

Successivamente, in data 10.03.2003, è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, ANAS S.p.A., Società Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., Veneto Strade S.p.A. e A.C.T.V S.p.A., per la realizzazione di numerose opere, tra cui il “Nuovo assetto viario di S. Giuliano”, con riorganizzazione ed ammodernamento dello svincolo tra la S.R. n. 11 “Padana Superiore” e la S.S. n. 14 “della Venezia Giulia”, comportante il rifacimento delle rampe di accesso, del viadotto soprapassante la linea ferroviaria Mestre - Venezia ed il Canale S. Giuliano, comprensivo delle opere civili necessarie al successivo completamento della linea tramviaria. Alla luce delle nuove ipotesi progettuali la previsione di costo è aumentata di €5.690.000,00, di cui € 770.000,00 a carico della Provincia di Venezia, € 1.300.000,00 del Comune di Venezia ed € 3.620.000,00 di ANAS S.p.A..

Tale Accordo di Programma, ratificato con DGR n. 2337 del 01.08.2003, prevedeva che Regione Veneto, per il tramite della concessionaria Veneto Strade S.p.A., provvedesse alla progettazione ed alla realizzazione del “Nuovo assetto viario del viadotto di S. Giuliano in Comune di Venezia”. Tutti i soggetti sottoscrittori concordavano nell'individuare una soluzione progettuale che considerasse la riorganizzazione e l'ammodernamento del nodo di San Giuliano, migliorandone la funzionalità e rendendolo al contempo compatibile con l'inserimento del tracciato del nuovo sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata (Tram) del Comune di Venezia.

Nel corso del 2006 è stato sviluppato un nuovo progetto preliminare, volto ad individuare una soluzione che conseguisse l'obiettivo del miglioramento funzionale del nodo e della predisposizione al tracciato del tram, perseguendo al contempo l'ottimizzazione dei costi di realizzazione, e che risultasse comunque compatibile in uno scenario di lungo termine con il completamento del nodo, secondo una soluzione affine a quella del progetto preliminare del 2004. Il nuovo progetto ha ottenuto il parere positivo nella Conferenza dei Servizi preliminare del 19.01.2007 e su tale ipotesi progettuale è stata avviata la procedura di Appalto – Concorso. Nel dettaglio la nuova soluzione progettuale vede l'intervento articolato in due stralci: il primo consistente nella realizzazione di un nuovo viadotto per il nodo di San Giuliano e della viabilità di servizio, il secondo nell'adeguamento e la predisposizione del viadotto esistente al passaggio della linea tramviaria dal centro di Mestre (linea tramviaria n.1 Favaro-Venezia).

Nel novembre 2007 si è giunti alla sottoscrizione del VI Atto Integrativo all'APQ Infrastrutture per la Mobilità nel quale è stata prevista l'integrazione del finanziamento dell'intervento VENRSI1A1P001 con ulteriori € 18.440.577,53 (€ 17.000.000,00 di risorse FAS/FSC a valere sulla Delibera CIPE 3/06 e € 1.440.577,53 a valere su risorse provenienti dalla L.R. n. 11/2001). Pertanto, in seguito alla sottoscrizione del VI Atto Integrativo, il costo complessivo dell'intervento in oggetto ammontava ad € 37.042.000,00, con copertura a carico di fondi FAS/FSC per € 25.779.767,28. Tali fondi sono stati impegnati con atti del

dirigente regionale della Direzione Infrastrutture e precisamente con decreto 345 del 30.12.2004 che assume l'impegno 9693/2004 dell'importo di € 8.779.767,28 di risorse CIPE 142/99 sul capitolo 100080 denominato "Intesa Istituzionale di Programma 9/5/2001. APQ 1 Completamento funzionale della rete stradale" e con decreto 449 del 20.12.2007 che assume l'impegno 5753/2007 dell'importo di € 17.000.000,00 di risorse CIPE 3/06 sempre sul capitolo 100798.

Nello stesso anno, è stata esperita la procedura di gara per appalto concorso con aggiudicazione ad agosto 2008, ma successivamente il progetto definitivo, oggetto dell'offerta presentata dal soggetto aggiudicatario dell'appalto concorso, non ha ottenuto l'approvazione, a causa delle difficoltà incontrate nel rilascio delle autorizzazioni del Ministero dell'Ambiente riguardanti la caratterizzazione dei suoli interessati dall'opera e la definizione del piano di bonifica ambientale all'interno del sito inquinato di importanza nazionale di Porto Marghera. Le previsioni di costo, alla luce delle indagini ambientali effettuate, che hanno riscontrato un grado di inquinamento dei terreni superiore a quanto ipotizzato in progetto, hanno reso inattuabile la soluzione proposta a causa del cospicuo aumento dei costi dell'attività di bonifica.

In questo contesto il Comune di Venezia, avendo completato e resa fruibile una parte del sistema tramviario, necessitava di adeguare il nodo di San Giuliano per consentire il transito del tram fino a Venezia centro storico. L'urgenza di eseguire tali lavori, unitamente al fatto che il traffico per il nodo in questione è diminuito, ha suggerito l'opportunità di rendere compatibile il viadotto già esistente sia al traffico veicolare sia al traffico tramviario, procrastinando ad un secondo tempo l'eventuale realizzazione del secondo viadotto.

In questo contesto in data 23.11.2011 è stato sottoscritto tra Regione del Veneto, Veneto Strade S.p.A., comune di Venezia e PMV S.p.A. un atto aggiuntivo, ratificato con DGR n. 228 del 22.02.2012, al succitato Accordo di programma datato 10.03.2003, nel quale le parti concordavano, alla luce delle oggettive sopravvenute difficoltà per l'ottenimento delle autorizzazioni del Ministero dell'Ambiente, sulla necessità di procedere anticipatamente alla realizzazione della linea tramviaria Favaro-Venezia e la Regione si impegnava a provvedere alla copertura del costo delle opere stradali previste dall'intervento, fino a un massimo di 9 M€, nell'ambito delle risorse indicate a proprio carico all'art. 3 comma 1 dell'Accordo di Programma datato 10.03.2003.

Nel corso degli anni, nelle more dell'adozione di quest'ultima ipotesi progettuale, poi codificata come intervento VENRSIIA1P001A nel sistema di monitoraggio SGP a partire dal monitoraggio del 30.06.2013, sono state sostenute spese per la progettazione per la soluzione del nodo viario di San Giuliano, che sono state regolarmente inserite nel sistema di monitoraggio e validate dal responsabile di APQ; tali spese ammontavano, secondo i dati del monitoraggio del 30.06.2013 a € 1.775.830,50.

Previo confronto con la Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria del DPS, tale importo, pur non rientrando nel quadro economico del progetto VENRSIIA1P001A, è stato conteggiato come costo ammissibile del progetto stesso in quanto sostenuto per la soluzione del problema in esame e pertanto nel costo complessivo del progetto VENRSIIA1P001A "Nuovo assetto viario del viadotto di S. Giuliano, in Comune di Venezia – Stralcio funzionale in variante per il collegamento tramviario tra Mestre e Venezia" pari a € 10.728.749,63.

La nuova soluzione progettuale, che presenta tempi di realizzazione ben individuati e un costo più contenuto, è stata considerata rispondente agli obiettivi dell'intervento originario ed è stata finanziata con quota parte delle risorse destinate all'intervento VENRSIIA1P001 come evidenziato nella tabella che segue:

Codice Intervento	FAS/FSC	Regione	Comune	Provincia	ANAS	Totale	Stato
VENRSIIA1P001A	9.883.536,33	468.684,64	376.528,66	0	0	10.728.749,63	In monitoraggio
VENRSIIA1P001	15.896.230,95	5.103.548,08	923.471,34	770.000,00	3.620.000,00	26.313.250,37	Non monitorato
Totale	25.779.767,28	5.572.232,72	1.300.000,00	770.000,00	3.620.000,00	37.042.000,00	

Il progetto dello stralcio funzionale VENRSIIA1P001A consente, con la sua realizzazione, anche in virtù delle mutate esigenze, di raggiungere in modo soddisfacente gli obiettivi previsti inizialmente nel progetto di sistemazione del nodo di San Giuliano, rendono pertanto meno contingenti le opere di realizzazione del secondo viadotto ancora mantenute e previste nel progetto originario VENRSIIA1P001.

Inoltre le problematiche ancora presenti per la realizzazione del secondo viadotto, rendono ad oggi inattuabile tale l'intervento che in questi anni, è stato mantenuto nello stato di "non monitorato".

Tali motivazioni determinano una situazione di incoerenza con i principi che dovrebbero sovrintendere all'utilizzo delle risorse FAS/FSC e, principalmente, quello di accelerazione della spesa. Per tali motivi si propone l'annullamento, nell'ambito dell'APQ, dell'intervento VENRSIIA1P001, rendendo così disponibili le risorse FAS/FSC alla riprogrammazione a favore di altri interventi parimenti strategici per la viabilità regionale.

In virtù di ciò, con nota prot. n 217529 del 20.05.2014 la Sezione Affari Generali e FAS-FSC, richiamando le motivazioni sopra descritte, ha proposto al Tavolo dei Sottoscrittori l'annullamento dell'intervento "non monitorato" VENRSIIA1P001, rendendo le risorse FSC disponibili alla riprogrammazione.

Con nota trasmessa in data 17.11.2014 dalla Società Veneto Strade S.p.A., Soggetto Attuatore dell'intervento, nel corso del monitoraggio del 31.10.2014 è stata inviata la rendicontazione delle spese sostenute per lo sviluppo progettuale dell'intervento originario che ha portato alla esatta definizione delle stesse per un importo di € 1.645.954,12 (già interamente liquidato dalla Regione Veneto).

Con medesima nota la Società ha comunicato il costo aggiornato, a seguito di due perizie di variante, dello stralcio funzionale VENRSIIA1P001A pari ora a € 10.093.543,78.

Nel sistema di Monitoraggio Ministeriale SGP, nel corso del monitoraggio del 31.10.2014 è stato quindi aggiornato il costo complessivo dell'intervento, ora pari € 11.739.497,90. Tale importo è dato dalla somma delle spese sostenute per lo sviluppo progettuale dell'intervento originario pari a € 1.645.954,12 e all'importo aggiornato dello stralcio funzionale pari a € 10.093.543,78.

In virtù di ciò lo stato di finanziamento dell'intervento VENRSIIA1P001A risulta il seguente:

Codice	FAS/FSC	Regione	Comune	Provincia	ANAS	PMV	VERITAS	Totale
VENRSIIA1P001A	10.211.444,45	468.684,64	476.528,66	0	0	216.840,15	366.000,00	11.739.497,90

La copertura finanziaria è ottenuta attribuendo allo stralcio funzionale per la quota FAS/FSC l'importo di € 8.779.767,28 impegnato con DDR n. 345 del 30.12.2004, impegno 9693/2004 di risorse CIPE 142/99 sul capitolo 100080 e l'importo di € 1.431.677,17, quale quota parte dell'importo di € 17.000.000,00 impegnato con DDR n. 449 del 20.12.2007, impegno 5753/2007 sul capitolo 100798.

Per le argomentazioni sopra fatte la quota residuale di € 15.568.322,83 può ritenersi insussistente, prevedendo la possibilità di rendere disponibile tale quota per la riprogrammazione su altri interventi.

VENRVIIA1P049 "S.R. 89 "Treviso-mare" - Opere complementari al nuovo casello autostradale di Meolo/Roncade"

Nell'ambito degli APQ in materia di infrastrutture per la mobilità, si evidenziano inoltre ulteriori risorse disponibili alla riprogrammazione.

In particolare nel secondo atto integrativo all'APQ in materia di infrastrutture per la mobilità, sottoscritto nel dicembre 2004, era programmato l'intervento VENRVIIA1P049 "S.R. 89 "Treviso-mare" - Opere complementari al nuovo casello autostradale di Meolo/Roncade" dell'importo complessivo di € 5.835.000,00, finanziato con risorse regionali per € 4.250.000,00.

Tali fondi sono stati impegnati con deliberazione di Giunta Regionale DGR 4617/2004 che assume l'impegno 10114/2004 dell'importo di € 14.150.000,00 di risorse CIPE 17/2003 sul capitolo 100344 denominato "Fondo per gli interventi previsti dalle Intese Istituzionali di Programma" per gli interventi previsti negli atti integrativi dell'APQ, destinando la quota pari a € 4.250.000,00 a favore dell'intervento sopracitato.

L'analisi dello stato di attuazione dell'intervento ha evidenziato che le opere originariamente previste nell'intervento in oggetto hanno già trovato realizzazione tramite ricorso ad altri accordi e l'utilizzo di altre fonti di finanziamento. Pertanto, essendo già state in altro modo raggiunte le finalità dell'intervento, si propone l'annullamento dell'intervento nell'ambito dell'APQ, con conseguente riprogrammazione delle risorse regionali liberate, pari ad € 4.250.000,00, a favore di altri progetti da inserire in APQ, di rilevanza strategica per il territorio regionale, sulla base degli indirizzi e criteri di cui alle delibere CIPE n. 1/2011 e CIPE 41/2012.

Con nota prot. 43906 del 31.01.2014 la Sezione Infrastrutture informava la Sezione Affari Generali e FAS FSC dell'insussistenza del residuo di € 4.694.219,97 riferito all'impegno n. 10114/2004 del capitolo 100344, di cui € 4.250.000,00 per l'intervento VENRVIIA1P049 "S.R. 89 "Treviso-mare" - Opere complementari al nuovo casello autostradale di Meolo/Roncade".

Con successiva nota prot. 67510 del 14.02.2014 la Sezione Affari Generali e FAS FSC informava la Sezione Ragioneria e la Sezione Bilancio dell'insussistenza del residuo passivo iscritto sul bilancio 2013 sul capitolo 100344 e chiedeva di procedere alla riduzione dell'impegno assunto.

Con medesima nota si confermava la necessità di mantenimento a bilancio delle risorse essendo le stesse vincolate all'attuazione dell'APQ.