



CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER IL VENETO

**INDAGINE-REFERTO (SECONDO FOLLOW-UP)
SULLO STATO DI AVANZAMENTO E DI
ESECUZIONE DEI LAVORI PER LA REALIZZAZIONE
DELLA "SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA"**

Approvato con deliberazione n. 178/2023/GEST



CORTE DEI CONTI

MAGISTRATI RELATORI:

Fedor MELATTI

Chiara BASSOLINO

FUNZIONARI REVISORI:

Annalisa DE CESARE

Alessandra TORRESAN

EDITING:

Dino VOLPATO

INDICE

Premessa.....	1
1 SINTESI DELLE CRITICITA' EMERSE NEI PRECEDENTI REFERTI.....	1
1.1 I tempi contrattuali nella esecuzione delle opere	2
1.2 La congruità economica del TAC e l'attuale attendibilità del piano traffico allegato	3
1.3 La realizzazione delle opere d'interconnessione autostradale (A4, A31, A27)	4
1.4 La sospensione di alcune opere complementari	5
1.5 La variazione in aumento della velocità di percorrenza.....	5
1.6 Il quadro delle criticità sulle stime di traffico e sulla congruità economica dell'equilibrio finanziario.....	6
1.7 L'obbligo del concessionario di resa del conto giudiziale	6
1.8 Il diritto della Regione al rimborso dell'IVA indebitamente versata al concessionario per l'importo di € 20.147.000	6
1.9 Le raccomandazioni nel primo referto sulle attività di verifica e di monitoraggio contrattuale.....	7
1.10 Gli esiti del primo <i>follow-up</i>	7
2 LE ULTERIORI MISURE CONSEQUENZIALI (secondo <i>follow-up</i>)	9
2.1 Lo stato di avanzamento dei lavori.....	9
2.2 La congruità economica del TAC e l'attendibilità del piano traffico allegato	12
2.3 L'obbligo di resa del conto giudiziale	15
2.4 Il recupero nei confronti del concessionario dell'importo indebitamente liquidato a titolo di IVA.....	16
3 CONCLUSIONI	18

PREMESSA

Il presente referto (secondo *follow-up*) si colloca in una prospettiva di continuità con gli esiti del controllo già svolto dalla Sezione nel 2020 sulla Superstrada Pedemontana Veneta (cfr. deliberazione 182/2020/GEST del 18 dicembre 2020), nell'ambito del quale erano state evidenziate diverse criticità, oggetto di puntuali raccomandazioni, e con il successivo primo *follow-up* del 2022 (cfr. deliberazione 23/2022/GEST), nel quale si era dato atto del permanere di alcune criticità residue.

Il secondo *follow-up* è, dunque, finalizzato alla ulteriore verifica delle misure conseguenziali adottate dalla Regione, ai sensi dell'art. 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, comma 172, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Occorre, inoltre, precisare che l'opera era stata precedentemente oggetto di verifica da parte anche della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, la quale aveva approvato le deliberazioni n. 18/2015/G del 30 dicembre 2015, n. 13/2016/G del 9 novembre 2016, n. 5/2018/G del 21 marzo 2018 e n. 2/2020/G del 30 aprile 2020 con le allegate relazioni.

1 SINTESI DELLE CRITICITA' EMERSE NEI PRECEDENTI REFERTI

La Pedemontana è una superstrada a pedaggio che comprende circa 94 Km di asse principale, oltre a 68 Km di opere complementari nell'ambito delle province di Treviso e Vicenza.

Il primo progetto dell'opera risale al 1990.

Nel rinviare al referto allegato alla deliberazione n. 182/2020/GEST di questa Sezione per un'analitica descrizione del complesso *iter* della concessione, in questa sede si ritiene opportuno rammentare che la prima convenzione relativa all'opera fu sottoscritta nel 2009 dal commissario e dall'ATI SIS, alla quale poi è subentrata la società di progetto Superstrada Pedemontana Veneta. Nel 2013 è stato stipulato un primo atto aggiuntivo, al quale è seguito nel 2017 un ulteriore atto, denominato terzo atto convenzionale (TAC), in integrale sostituzione, ai sensi dell'art. 35 dello stesso TAC, della convenzione del 2009 e dell'atto aggiuntivo del 2013.

Dalle analisi e dagli approfondimenti svolti nel controllo di cui alla deliberazione n. 182/2020/GEST era emerso che il pregresso assetto negoziale, definito con la convenzione del 2009 e l'atto aggiuntivo del 2013, aveva generato una situazione di grave stallo nell'esecuzione dei lavori, da imputare principalmente alla difficoltà del concessionario nel reperimento dei finanziamenti mediante l'accesso al credito bancario. Inoltre, il medesimo assetto negoziale aveva esposto la Regione a un potenziale ingente esborso patrimoniale in favore del concessionario, discendente dal meccanismo di riequilibrio economico-finanziario fissato nelle clausole contrattuali.

Pertanto, con la stipulazione nel 2017 del TAC, la Regione aveva rideterminato l'assetto negoziale ricorrendo all'aumento del contributo pubblico, il quale aveva consentito di conseguire effetti di rilevanza positiva, consistenti - in primo luogo - nell'accelerazione dei tempi di esecuzione dei lavori, progrediti in percentuali significative rispetto all'antecedente situazione di stallo.

Inoltre, allo stato delle acquisizioni istruttorie, il TAC aveva realizzato diversi effetti economico-finanziari di reciproco vantaggio sul pregresso assetto negoziale, tra i quali: lo sblocco del *closing* finanziario per il concessionario con la connessa - già evidenziata - accelerazione dei tempi di esecuzione dei lavori; il miglioramento dei saldi programmati nel sinallagma contrattuale e nel complessivo equilibrio economico-finanziario del partenariato

pubblico-privato; la definizione dell'attività espropriativa anche nei diffusi e complessi profili contenziosi.

Tuttavia, nel referto allegato alla deliberazione n. 182/2020/GEST erano emerse anche molteplici aree di criticità gestionali – che di seguito brevemente si riepilogano - rispetto alle quali la Sezione aveva formulato alcune raccomandazioni.

1.1 I tempi contrattuali nella esecuzione delle opere

Sebbene il termine ultimo di conclusione dei lavori nel TAC fosse previsto per l'11 settembre 2020, risultavano contabilizzati al 31 luglio 2020 lavori di esecuzione dell'opera per l'82,7% circa, e alla data di approvazione del primo referto non erano ancora stati completati. La Regione aveva ricevuto dal concessionario ben due riprogrammazioni del cronoprogramma; nell'ultima il termine stimato per la conclusione dei lavori era il 6 febbraio 2022. Sui ritardi nel completamento dell'infrastruttura rispetto al termine contrattualmente previsto aveva inciso certamente il sequestro, da parte della Procura della Repubblica di Vicenza, della galleria di Malo, ma solo in parte, posto che i ritardi riguardavano non solo la singola tratta interessata dalla galleria (1C), ma tutta l'opera, essendo stata prevista nel corso dell'anno 2021 la conclusione di numerose altre tratte.

Alla data di adozione del primo referto non risultava applicata alcuna penale.

Ulteriore profilo di rilevante criticità relativo alla funzionalità complessiva dell'opera, inoltre, era stato rinvenuto nel ritardo nella realizzazione del raccordo con l'autostrada A4, non ricompreso nel progetto della Pedemontana, i cui lavori erano stati affidati ad altra società; sulla base di quanto comunicato dalla Regione, la conclusione dei lavori era prevista per la metà di giugno 2023, con un possibile sfasamento di circa 15 mesi rispetto al completamento della Superstrada. Ciò, come si era rilevato nel referto, poteva incidere anche sulla remuneratività della Pedemontana, in quanto l'assenza di un collegamento con l'autostrada A4 poteva comportare minori afflussi di traffico relativamente ai mezzi provenienti da Milano verso la Pedemontana.

Nonostante il complessivo ritardo contrattuale, dal mese di giugno 2019, con tempi anticipati rispetto all'entrata in esercizio dell'intera infrastruttura, erano state aperte tre tratte funzionali (tra lo svincolo con la A31 e la strada provinciale a Breganze n. 101 "Gasparona", compreso il casello di Valdastico; tra l'interconnessione con l'autostrada A31-Valdastico e il casello di Malo; tra il casello di Breganze e il casello di Bassano Ovest), sulle

quali il concessionario riscuoteva i pedaggi e tratteneva gli incassi imputandoli a titolo di pagamento da parte della Regione del canone di disponibilità, secondo le previsioni dei singoli atti aggiuntivi adottati in deroga al TAC, salvo l'obbligo di resa del conto giudiziale.

1.2 La congruità economica del TAC e l'attuale attendibilità del piano traffico allegato

Sempre nella relazione allegata alla deliberazione n. 182/2020/GEST si era rilevato che, con la sottoscrizione del TAC, il saldo finanziario presunto in favore della Regione era stimato, al termine dei 39 anni di gestione, in circa € 143 milioni. Tuttavia, se nel computo delle componenti finanziarie si includevano anche i contributi erogati dallo Stato (pari a € 614 milioni), da considerare quali esborsi gravanti sulla finanza pubblica allargata, il saldo diventava negativo (€ - 471 milioni).

Il saldo previsto era comunque migliorativo rispetto all'esposizione finanziaria presunta per la Regione, derivante dal meccanismo di riequilibrio previsto dall'allegato 2 all'atto aggiuntivo alla convenzione del 2009, siglato nel 2013, che era stato revisionato con la sottoscrizione del TAC.

L'attività istruttoria svolta dalla Sezione aveva consentito di verificare che nell'ambito del TAC sussistevano alcuni profili di criticità economico-finanziaria concernenti - da un lato - gli esborsi monetari posti a carico della Regione a titolo di canone di disponibilità e - dall'altro - gli introiti a favore della stessa, derivanti dai pedaggi, i quali costituivano entrate patrimoniali spettanti alla Regione per effetto dello stesso TAC.

Per quanto concerne gli esborsi monetari a carico della Regione, si era rilevato che gli importi che la stessa era chiamata a corrispondere nel corso dei 39 anni di gestione non erano suscettivi di stima certa nel loro esatto ammontare, poiché la precisa determinazione era rimessa alla formula di cui all'allegato G del TAC, che riprendeva valori incerti, come il tasso di inflazione annuo, ancora non divenuto oggetto di pubblicazione da parte dell'ISTAT.

Per quanto riguarda invece la stima attendibile degli introiti provenienti dai pedaggi integralmente spettanti alla Regione, l'esito degli approfondimenti istruttori aveva consentito di individuare alcuni fattori che conferivano instabilità ed incertezza al piano del traffico allegato al TAC, con particolare riferimento:

a) alle previsioni dei tempi di realizzazione delle interconnessioni con le autostrade A4, A31 e A27;

b) alla sospensione dal quadro economico di alcune opere complementari, le quali pertanto sono, tenuto conto degli oneri contrattuali, escluse dal complesso dei lavori di realizzazione della “Pedemontana Veneta” in corso di realizzazione;

c) alla modifica della velocità di percorrenza da 110 km/h a 130 km/h, non ancora conseguita dalla Regione, allo stato degli atti e delle informazioni acquisite in istruttoria.

Nel primo referto si era quindi rilevato che tali condizioni erano contraddistinte da specifici profili d’incertezza temporale che non erano stati adeguatamente valutati nel piano del traffico allegato al TAC, né presi in considerazione per una riflessione sulla permanenza delle originarie condizioni di equilibrio sinallagmatico del rapporto contrattuale, nonostante gli stessi avessero modificato sensibilmente i presupposti di fatto su cui si basava la stima del traffico in questione.

1.3 La realizzazione delle opere d’interconnessione autostradale (A4, A31, A27)

Dall’esame dello stato di avanzamento dei lavori e dai contenuti delle stime di traffico allegate al TAC, estratte dallo studio affidato dalla Regione alla società Area Engineering S.r.l., era emerso che la piena funzionalità della “Pedemontana Veneta” presupponeva la interconnessione diretta con le autostrade A4, A31 e A27.

La realizzazione dell’interconnessione della Pedemontana Veneta con la A4, tuttavia, non rientra nel progetto in corso di realizzazione con obblighi contrattuali per il concessionario, poiché tale componente d’opera è invece di competenza di diverso soggetto d’impresa.

Pertanto, essendo la realizzazione dell’interconnessione oggetto di complesse questioni, il completamento dell’esecuzione dei lavori, alla data di redazione del primo referto, era previsto per il mese di giugno 2023, con ampi margini d’incertezza, i quali evidenziavano comunque un palese disallineamento rispetto ai tempi previsti per la messa in esercizio della Pedemontana Veneta (febbraio 2022).

Il difetto d’interconnessione con l’A4 e/o il disallineamento dei tempi di realizzazione del raccordo rispetto all’entrata in esercizio della “Pedemontana Veneta” comportava la previsione della diminuzione, da computare nella misura del 13% circa, sulle stime di traffico contenute nell’allegato F al TAC, così come indicato nei test infrastrutturali di cui

allo studio TRT *“Servizio di analisi trasportistiche, inerenti lo studio di traffico e dei flussi : in entrata/uscita ai caselli e sull’asse della “Superstrada Pedemontana Veneta” in carenza dell’interscambio con la A4 a Montecchio e/o della galleria di Malo”*.

1.4 La sospensione di alcune opere complementari

Nel primo referto si era dato altresì atto che, ad avviso della Sezione, sull’attendibilità e sulla congruità economica delle stime di traffico contenute nell’allegato F al TAC incideva anche la previsione negoziale della sospensione di alcune opere complementari, confermata dagli esiti dell’istruttoria.

L’esclusione dal quadro economico di alcune delle opere complementari connesse alla realizzazione della “Pedemontana Veneta” si desunse dalla espressa previsione dell’art. 2, comma 4, del TAC, secondo il quale *“resta ferma la possibilità per il Concedente di attivare, con Verbale di intesa da sottoscrivere fra le parti e sulla base di specifica previsione finanziaria con conseguente revisione del Piano Economico Finanziario, la realizzazione di opere complementari all’asse della Superstrada temporaneamente sospese che, pur rientranti nella concessione, non trovano copertura nell’attuale quadro economico, ovvero la progettazione di ulteriori opere di viabilità comunque connesse e funzionali all’assetto del sistema viario complessivo”*.

Viceversa, le stime di traffico allegate al TAC esprimevano un quadro previsionale fondato sulla realizzazione integrale della “Pedemontana Veneta”, comprensiva di tutte le opere complementari, nonostante la sospensione temporanea dal quadro economico di alcune delle stesse.

1.5 La variazione in aumento della velocità di percorrenza

Dalle acquisizioni istruttorie era emerso che la Regione aveva avviato le necessarie interlocuzioni con il MIT per la riclassificazione dell’infrastruttura in autostrada, al fine di assicurare la continuità del regime regolatorio del limite di velocità sulle infrastrutture stradali direttamente connesse in una unica rete nazionale e di aumentare la sicurezza degli utenti.

Tuttavia, all’esito dell’istruttoria, non risultava ancora definita la richiesta di riclassificazione infrastrutturale con la conseguente modifica in aumento della velocità di percorrenza da 110 km/h a 130 km/h, nonostante che il piano traffico allegato al TAC fosse stato elaborato sul presupposto della ammissione alla maggiore velocità di percorrenza.

1.6 Il quadro delle criticità sulle stime di traffico e sulla congruità economica dell'equilibrio finanziario

Nella relazione allegata alla deliberazione n. 182/2020/GEST si era, dunque, rilevato che qualora la messa in esercizio della “Pedemontana Veneta” fosse avvenuta in conformità alle attuali previsioni delle stime di traffico allegate al TAC e in difetto di avveramento delle tre situazioni incerte sopra descritte (*realizzazione delle opere d'interconnessione autostradale; realizzazione di alcune opere complementari; aumento della velocità di percorrenza, le quali si considerano tutte già avverate nelle stime di traffico presupposte dal TAC*), la struttura sinallagmatica recepita nel nuovo assetto negoziale avrebbe esposto la Regione al rischio di maggiori esborsi finanziari per la divaricazione della forbice economica tra l'obbligo di pagamento del canone di disponibilità ed il diritto all'incasso integrale dei pedaggi.

1.7 L'obbligo del concessionario di resa del conto giudiziale

Nell'ambito degli approfondimenti istruttori, era stata accertata la qualifica di “agente contabile” assunta dal concessionario di “Pedemontana Veneta” per effetto di un espresso provvedimento adottato dalla Regione, che aveva incluso la gestione dell'infrastruttura nell'ambito delle proprie gestioni contabili.

Pertanto, nel referto si era rilevato che al fine dell'adempimento dell'obbligo contabile posto a garanzia della trasparenza della finanza pubblica, la Regione avrebbe dovuto sollecitare il concessionario a procedere in tempi brevi al deposito dei conti giudiziali relativi alle annualità 2019 e 2020 per la gestione degli incassi nelle tratte di percorrenza già in esercizio (pari, per la sola annualità 2020, ad oltre 1 milione di euro).

1.8 Il diritto della Regione al rimborso dell'IVA indebitamente versata al concessionario per l'importo di € 20.147.000

Nello svolgimento dell'attività istruttoria, a seguito di apposito approfondimento documentale, era emerso un versamento IVA non dovuto da parte della Regione al concessionario, per l'importo di circa € 20 milioni, a valere su una quota del contributo statale.

A seguito di verifiche interne, la Regione aveva confermato il versamento al concessionario di un importo di IVA pari a € 20.147.000, risultata successivamente non dovuta, e aveva

manifestato la volontà di procedere con immediatezza ad iniziative di recupero del pagamento indebito.

1.9 Le raccomandazioni nel primo referto sulle attività di verifica e di monitoraggio contrattuale

Pertanto, nel primo referto la Sezione:

- aveva raccomandato all'Amministrazione regionale di procedere all'adozione di misure organizzative di rafforzamento delle attività di vigilanza e di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere, valutando contestualmente la sussistenza dei presupposti contrattuali per l'applicazione delle sanzioni pecuniarie da ritardo, salvo l'accertamento motivato di eventuali cause di giustificazione da riconoscere in favore del concessionario;
- aveva raccomandato alla Regione di procedere ad un'approfondita verifica sull'attuale attendibilità delle stime di traffico allegate al TAC, anche al fine di adeguare i dati previsionali all'avveramento di situazioni di fatto, che presentavano -allo stato degli atti- un significativo margine d'incertezza incidente sul valore dell'investimento e sull'idoneità dell'opera a generare i corrispondenti flussi di cassa, con estensione delle attività di verifica al monitoraggio delle situazioni "*in itinere*";
- aveva raccomandato la vigilanza sull'esatto e tempestivo adempimento dell'obbligo di resa del conto giudiziale gravante sul concessionario sulla gestione delle tratte già in esercizio, a garanzia della trasparenza della finanza pubblica;
- aveva raccomandato la tempestività nelle iniziative di recupero nei confronti del concessionario dell'importo di € 20.147.000, indebitamente liquidato a titolo di IVA non dovuta sulla quota di contributo finanziata per la realizzazione dell'opera.

1.10 Gli esiti del primo *follow-up*

Con deliberazione 23/2022/GEST (primo *follow-up*), la Sezione ha analizzato le misure conseguenziali adottate dalla Regione, ai sensi dell'art. 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, comma 172, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

All'esito di tale analisi, oggetto di una specifica attività istruttoria, era emerso che l'andamento dei lavori aveva subito ulteriori ritardi e che - a fronte del termine ultimo di conclusione dei lavori contrattualmente previsto (11 settembre 2020) - l'opera avrebbe

dovuto essere terminata il 22 ottobre 2022 e posta in esercizio a fine 2022, con uno slittamento rispetto alle risultanze del precedente referto. La Sezione aveva pertanto raccomandato all'Amministrazione regionale di proseguire nell'attività di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere e di agire ai sensi del TAC per l'applicazione delle sanzioni pecuniarie da ritardo.

In merito ai profili di instabilità e incertezza relativi all'attendibilità del piano traffico e alla congruità economica del TAC, la Sezione aveva preso atto che, sulla base delle informazioni fornite, l'interconnessione con la A4 avrebbe dovuto realizzarsi a marzo 2023; conseguentemente la Regione quantificava in circa tre mesi il periodo di disallineamento dei tempi di realizzazione del raccordo rispetto all'entrata in esercizio della "Pedemontana Veneta". La Sezione aveva preso altresì atto che era in corso il procedimento per l'aumento della velocità di percorrenza da 110 km/h a 130 km/h, seppur non ancora concluso, e che la Regione stava ponendo in essere ulteriori studi sulle stime di traffico, al fine di incentivare il flusso. Tenuto conto, tuttavia, che nessuna delle criticità rilevate in proposito nel precedente referto risultava definitivamente superata, seppur erano in corso misure volte, quanto meno in parte, alla risoluzione delle stesse o a mitigarne gli effetti, la Sezione aveva raccomandato alla Regione di monitorare costantemente la loro evoluzione.

Infine, la Sezione aveva preso atto dell'avvenuto deposito dei conti giudiziali 2019 e 2020 e dell'intenzione di procedere allo stesso modo per quanto concerne l'esercizio 2021, conformemente alle raccomandazioni evidenziate nel precedente referto, nonché, con riferimento al recupero dell'IVA indebitamente liquidata al concessionario, della avvenuta diffida, anche ad effetti interruttivi della prescrizione, e dell'affidamento all'Avvocatura regionale del recupero delle somme in questione.

2 LE ULTERIORI MISURE CONSEQUENZIALI (SECONDO FOLLOW-UP)

La Regione, con nota del 12.8.2022¹, ha relazionato sull'adozione delle ulteriori misure consequenziali adottate, ai sensi dell'art. 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, comma 172, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Su richiesta della Sezione², la Regione, con successiva nota del 21.04.2023³, ha fornito un aggiornamento sulle informazioni trasmesse.

2.1 Lo stato di avanzamento dei lavori

2.1.1. In merito alla prima raccomandazione, relativa ai tempi di completamento dell'opera e all'applicazione delle sanzioni pecuniarie, la Regione, nell'ambito dell'attività istruttoria di *follow-up*, ha evidenziato di aver costantemente monitorato l'andamento dei lavori e il conseguente aggiornamento del cronoprogramma da parte del concessionario, pur rimanendo fermo contrattualmente il termine ultimo previsto dal TAC.

In particolare, è stata segnalato che l'8 luglio 2022 è stata posta in esercizio anticipato rispetto alla conclusione definitiva dell'opera la quinta tratta tra Montebelluna fino alla barriera di Spresiano-Villorba⁴ e il 6 aprile 2023 la sesta tratta compresa tra il casello di Spresiano-Villorba (TV) e l'autostrada A27. Complessivamente, quindi, il tratto messo in esercizio anticipatamente è pari a circa 71 km (rispetto ai 94.5 km totali), tra i caselli di Malo (VI) e l'autostrada A27; la tratta svincola e si interconnette con le autostrade A31 "Valdastico" e A27 "Alemagna". Secondo quanto reso noto, a livello contabile l'ultimo SAL al 30 novembre 2022 ammonta ad euro 1.704.274.666,57, con un avanzamento superiore al 98%⁵.

In merito all'avanzamento dei lavori, la Regione ha dapprima riferito, nella nota del 12 agosto 2022, che, sulla base dell'ultimo aggiornamento al 31 luglio 2022, i lavori sarebbero terminati il 22 ottobre 2022 e che *“l'intera infrastruttura potrà essere posta in esercizio entro la fine del 2022 o all'inizio del 2023, in esito e secondo l'andamento di tutte le verifiche necessarie e previste rispetto alle normative vigenti”*; successivamente, nella nota del 21 aprile 2023, ha

¹ Prot. della Sezione n. 4726 del 12.08.2022.

² Nota istruttoria prot. n. 1816 del 22.03.2023.

³ Prot. della Sezione n. 4007 del 21.04.2023.

⁴ Cfr. nota del 12.08.2022. La Regione segnala altresì che nel mese di luglio 2022 sono state completate e poste in esercizio le viabilità complementari di adduzione al casello di Spresiano e la viabilità complementare relativa alla variante dell'abitato di Signoressa (TV), di adduzione al casello di Montebelluna (TV).

⁵ Cfr. nota del 21.04.2023.

comunicato che il 20 aprile 2023 il concessionario ha trasmesso un aggiornamento del cronoprogramma, nel quale è indicato che i lavori termineranno il 31 maggio 2023 e che, dunque, ad avviso della Regione, si può prevedere che l'intera Pedemontana potrà essere posta in esercizio (dopo la verifica ed il collaudo tecnico-amministrativo) presumibilmente entro *"la prossima estate"*.

A tal proposito la Regione evidenzia che l'apertura di Pedemontana, senza la conclusione dei lavori di A4, del nuovo casello di Montecchio e connessione diretta tra le due infrastrutture, è causa di una riduzione di entrate da pedaggio valutata nel 13%; secondo le ultime stime del concessionario di A4 Brescia-Padova, i lavori di interconnessione dovrebbero essere conclusi a novembre 2023, seppur *"sono allo studio, in variante rispetto alle attuali posizioni progettuali, soluzioni/ modalità esecutive di alcune opere che porterebbero ad un possibile anticipo di tre mesi rispetto alla data di novembre 2023, quindi luglio 2023"*⁶.

In merito alla valutazione della sussistenza dei presupposti contrattuali per l'applicazione delle sanzioni pecuniarie da ritardo e di eventuali cause di giustificazione da riconoscere in favore del concessionario, la Regione ha rilevato che *"il concessionario è in ritardo nella consegna dell'opera complessiva, che avrebbe dovuto avvenire il 20 settembre 2020. Al completamento dei lavori, pertanto dovranno essere applicate le penali stabilite dal Terzo Atto Convenzionale, come dettato dagli articoli 16 e 23. Il primo articolo riferisce la penale al ritardo nell'ultimazione dei lavori. Questa ultimazione – proprio perché fa richiamo alla penale di cui all'art. 23 sempre del TAC– deve necessariamente intendersi riferita alla ultimazione finale dei lavori ed è prevista in misura "secca" (euro 25.000 per ogni giorno di ritardo), senza alcun altro parametro di riferimento. Le valutazioni complessive nel merito della questione non possono pertanto che essere effettuate alla conclusione dei lavori quando sarà possibile computare il ritardo complessivo per l'esecuzione dell'opera quando verranno affrontati congiuntamente anche gli effetti negativi della pandemia, lamentati già dal concessionario. Ad oggi né i ritardi, né tali ultimi effetti risultano pienamente quantificabili, e quindi le penali non sono completamente quantificabili"*⁷.

⁶ In particolare, con nota del 12.08.2022, è stato evidenziato che *"in attesa di tale interconnessione, gli utenti che dall'A4 vorranno raggiungere la Pedemontana Veneta dovranno uscire all'attuale casello A4 di Montecchio Maggiore, percorrere la viabilità locale per circa 2 km per poi entrare in Pedemontana al casello di Montecchio Maggiore SUD. Esiste comunque un piano di segnalamento per guidare gli utenti nel collegamento tra le due infrastrutture e che risulta già suggerito anche dai principali navigatori disponibili online"*.

⁷ Con nota del 12.08.2022 la Regione ha altresì richiamato l'attenzione sulle *"difficoltà che il mondo produttivo, e quindi anche quello delle costruzioni, sta vivendo nel reperimento di maestranze qualificate, ma soprattutto di materie prime e componenti"*, evidenziando che *"anche su Pedemontana questo fenomeno, derivante dalla particolare congiuntura europea creatasi a seguito delle note e recenti vicende di portata mondiale, comincia ad avere qualche effetto sia sui tempi di consegna dei materiali, e quindi di ultimazione dell'opera, sia sui costi. Si è notato già, ad esempio, nell'ultima apertura della quinta tratta Montebelluna-Spresiano, che*

2.1.2. Sulla base di quanto emerso nell'ambito dell'istruttoria di cui al presente secondo *follow-up*, risulta evidente che l'andamento dei lavori continua a subire ritardi.

A fronte del termine ultimo di conclusione dei lavori contrattualmente previsto (11 settembre 2020), con il primo *follow-up* si era rilevato che, secondo quanto riferito dalla Regione, il completamento dell'opera sarebbe dovuto avvenire il 22 ottobre 2022 (con conseguente messa in esercizio a fine 2022); tuttavia neanche questi termini sono stati rispettati e ad oggi la Regione stima che la conclusione dell'opera avverrà il 31 maggio 2023, con previsione di messa in esercizio non prima della "*prossima estate*".

La Sezione rammenta nuovamente che il TAC, così come il precedente atto aggiuntivo del 2013, prevede un cronoprogramma suddiviso in lotti e tratte, per ognuno dei quali è specificamente previsto un termine di conclusione delle opere. Il termine dell'11 settembre 2020 è stato previsto per un solo lotto (1C); per tutti gli altri lotti le date di ultimazione previste nel cronoprogramma contrattuale erano fissate tra il 31 dicembre 2018 e il 31 dicembre 2019 e, per una delle tratte già aperte (2A), era fissato al 31 dicembre 2017; tali date di completamento dei lavori non sono state rispettate.

L'art. 16 del TAC prevede, al comma 3, che "*il Concessionario si impegna ad iniziare ed ultimare i lavori, anche se eseguiti per lotti o per stralci, entro e non oltre il termine previsto dal cronoprogramma per il singolo lotto o il singolo stralcio. Il ritardo nell'ultimazione dei lavori, se imputabile al Concessionario anche in relazione alla progettazione da lui redatta, comporta l'applicazione della penale prevista dall'art. 23 del presente Atto*".

Conseguentemente, l'art. 23 del TAC, ai commi da 1 a 3, dispone che "*l'inadempimento o il ritardo nell'adempimento da parte del Concessionario delle obbligazioni previste nel presente Atto, indipendentemente dalle più gravi conseguenze previste negli articoli che seguono, comporta l'irrogazione, se a lui imputabile, delle penali di seguito previste: c) per ogni mese di ritardo nell'ultimazione dei lavori rispetto al termine fissato dal Cronoprogramma è applicata una penale pari ad euro 25.000,00 (venticinquemila/00). Rilevato il ritardo nell'adempimento dell'obbligo, il Concedente procede alla sua formale contestazione al Concessionario, assegnandogli un termine non*

nonostante i lavori fossero completamente ultimati circa due mesi prima della data di messa in esercizio, non si è potuto procedere se non dopo l'allacciamento Enel di tutti gli impianti, ritardato di molto per mancata consegna di un semplice trasformatore, seppure ordinato con congruo anticipo. Per le future ultimazioni previste, pertanto, si sta prudenzialmente ipotizzando anche qualche possibile problema di fornitura della parte impiantistica, soprattutto per caselli e galleria, che potrebbero trascinare in avanti la data di accertamento ultimazione lavori. Da un punto di vista contrattuale con il concessionario, le variazioni eventuali dipendenti da questi fattori sia su ritardi e penali, sia su aumento di costi, pretese peraltro già avanzate dal concessionario, si valuteranno solamente al termine dei lavori per la parte che potrà risultare derivante normativamente da cause di forza maggiore, e comunque in raffronto dell'incidenza ed effetto di queste rispetto alle lavorazioni che avrebbero potuto essere influenzate dalle stesse nel caso di opera completata nei termini contrattuali".

inferiore a 30 (trenta) giorni per dedurre le proprie ragioni. 3. Decorso inutilmente detto termine, qualora il Concessionario non abbia provveduto o qualora le ragioni fornite a giustificazione non siano ritenute soddisfacenti, il Concedente commina al Concessionario la penale”.

La Sezione raccomanda all’Amministrazione regionale di proseguire nell’attività di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere e di agire ai sensi del TAC, valutandone attentamente le disposizioni, per l’applicazione delle sanzioni pecuniarie da ritardo, tenuto conto che tali ritardi sono ormai quantificabili in un *range* temporale che varia dai 3 ai 6 anni circa, a seconda dei singoli lotti.

2.2 La congruità economica del TAC e l’attendibilità del piano traffico allegato

2.2.1. Nel primo referto erano stati individuati i seguenti fattori di instabilità e incertezza che non erano stati adeguatamente valutati nel piano del traffico allegato al TAC, né presi in considerazione per una riflessione sulla permanenza delle originarie condizioni di equilibrio sinallagmatico del rapporto contrattuale:

- a)* le previsioni dei tempi di realizzazione delle interconnessioni con le autostrade A4, A31 e A27;
- b)* la sospensione dal quadro economico di alcune opere complementari, le quali pertanto sono allo stato degli oneri contrattuali escluse dal complesso dei lavori di realizzazione della “Pedemontana Veneta” in corso di realizzazione;
- c)* la modifica della velocità di percorrenza da 110 km/h a 130 km/h, non ancora conseguita dalla Regione.

Si era altresì osservato che la stima di traffico *“si basa su Pedemontana interamente in esercizio e connessa direttamente alla A4 (...)”* e che nello studio successivamente commissionato nel 2019 dalla Regione viene prescritto che *“nel caso siano in futuro approntate rilevanti modifiche alla consistenza degli interventi attesi, potrà essere opportuno valutare eventuali diverse ripercussioni sulla mobilità”*.

2.2.2. La Regione in merito al primo aspetto, come già evidenziato nel precedente paragrafo cui si rinvia, ha, in sintesi, evidenziato che⁸:

- il completamento dell’innesto della Pedemontana con la A4 a Montecchio Maggiore è previsto, da indicazioni fornite dal concessionario della A4, per novembre 2023 (con un

⁸ Cfr. nota del 12.8.2022.

possibile anticipo a luglio 2023); in ogni caso, dunque, oltre il termine di marzo 2023 precedentemente comunicato dalla Regione⁹;

- l'innesto della Pedemontana con la A27 è stato completato ad aprile 2023, in ritardo, dunque, di un anno rispetto al termine di aprile 2022 precedentemente comunicato dalla Regione¹⁰ (e in ritardo di circa 3 anni e mezzo rispetto al termine del 31.10.2019 previsto dal cronoprogramma allegato al TAC);

- l'innesto della Pedemontana con la A31 è stato completato, come già rilevato nel precedente *follow-up*;

In relazione al secondo profilo, la Regione non ha fornito riscontri, con l'eccezione di quanto comunicato con riferimento alle viabilità complementari di adduzione al casello di Spresiano e dell'abitato di Signoressa (TV), di adduzione al casello di Montebelluna (TV).

Infine, con riferimento alla modifica della velocità di percorrenza da 110 km/h a 130 km, è stato segnalato che *“per quanto riguarda la riclassificazione dell'infrastruttura da superstrada, classificazione non esistente nel Codice della Strada, ad autostrada sta procedendo con analisi al Consiglio superiore dei lavori pubblici, riscontrando alcune necessità di approfondimento per la caratteristica particolare della questione, non avendo mai provveduto in Italia ad una modifica di classificazione per queste infrastrutture. Tuttavia si ritiene che questa sia ineludibile proprio per la mancanza di riscontro della classificazione a suo tempo approvata dal CIPES, non contemplata nella normativa vigente anche all'epoca”*.

Quanto all'attendibilità delle stime di traffico allegate al TAC la Regione ha altresì comunicato la prosecuzione dell'attività di *“monitoraggio mensile dell'andamento dei flussi di traffico, che però risultano ancora inadatti per dare significativi elementi per il riscontro delle stime a suo tempo effettuate da qualificati professionisti, poiché manca l'attacco principale alla rete autostradale che permetterà l'annessione alla rete di grande transito (A4), mentre per l'attacco alla A27 in esercizio dal 6 aprile u.s., i dati non sono ancora significativi. Pertanto l'infrastruttura non presenta ancora le caratteristiche trasportistiche che le sono state assegnate nella programmazione. Come detto, in data 6 aprile 2023, è stata aperta al traffico l'interconnessione con l'autostrada A27, e pertanto nei prossimi mesi si potrà monitorarne l'effetto sui flussi di traffico, tenendo conto dei tempi necessari per avere un periodo di analisi significativo e non influenzato dalle variazioni iniziali, legate alla progressiva conoscenza dell'utenza dell'ulteriore tratta di infrastruttura aperta al traffico.*

⁹ Cfr. relazione allegata alla deliberazione n. 23/2022, pg. 11, 15 e 18.

¹⁰ Cfr. relazione allegata alla deliberazione n. 23/2022, pg. 13.

Tuttavia, questo step non permette ancora la valutazione complessiva, poiché, come noto, resterà ancora differito l'attacco di Pedemontana alla A4".

Infine, è stato reso noto che "si sta ragionando su alcune ipotesi approfondite e valutate anche attraverso professionisti esterni, per individuare soluzioni di incentivazione per l'utenza di varie fasce, in stretta relazione agli effetti finanziari di tale scelta ed alla conseguente sostenibilità finanziaria. Certo è che la mancanza di dati certi dei flussi di traffico su cui basare ogni considerazione aumenta l'alea di ogni stima e pertanto appare prudente individuare le varie ipotesi da testare su modello matematico solo dopo la completa apertura, all'ottenimento almeno del dato certo di base dei flussi reali di percorrenza giornaliera. Tuttavia, alcune indagini condotte presso gli stakeholders hanno messo in evidenza i notevoli punti di forza della nuova Superstrada: - forte accoglienza e grandi aspettative di sviluppo attese da parte del territorio e in particolare da parte degli operatori del trasporto, delle attività e degli insediamenti locali; l'aumento di accessibilità, comfort e sicurezza rende la nuova infrastruttura, e il territorio servito, appetibile anche agli operatori logistici che operano sulle lunghe percorrenze; l'infrastruttura è vista come "biglietto da visita del territorio", che può migliorare l'offerta turistica (culturale, enogastronomica, ecc.). Nel frattempo è stato messo a punto il progetto di segnalamento di Pedemontana sulla viabilità locale, in due stralci riguardanti il territorio di Treviso e di Vicenza. Quello di Treviso, dopo le necessarie approvazioni, è già stato realizzato con adeguata segnaletica di indicazione, apposta approssimativamente in una fascia di circa 10 km a monte e a valle di Pedemontana"¹¹ e per quello di Vicenza è "in corso la fornitura e posa in opera della relativa segnaletica di indicazione nelle principali arterie che conducono alla Pedemontana Veneta"¹².

2.2.3. In merito ai profili di instabilità e incertezza relativi all'attendibilità del piano traffico e alla congruità economica del TAC, la Sezione prende atto che, sulla base delle informazioni fornite, l'interconnessione con la A4 dovrebbe realizzarsi tra luglio e novembre 2023; tuttavia l'attendibilità di tale stima risente inevitabilmente del continuo differimento del termine di ultimazione dei lavori, già previsto dalla Regione per marzo 2023¹³.

Si prende altresì atto che il procedimento per l'aumento della velocità di percorrenza da 110 km/h a 130 km/h non è ancora concluso.

¹¹ Cfr. nota del 12.08.2022.

¹² Cfr. nota del 21.04.2023.

¹³ Cfr. relazione allegata alla deliberazione n. 23/2022, pg. 11, 15 e 18.

In relazione alla sospensione dal quadro economico di alcune opere complementari si rileva che la situazione è rimasta pressoché invariata rispetto a quanto evidenziato nei precedenti referti.

Infine, si prende atto che la Regione sta ponendo in essere ulteriori studi al fine di incentivare il flusso di traffico sulla Superstrada, operazione che si ritiene quantomeno necessaria – seppur non risolutiva - alla luce della struttura sinallagmatica recepita nel nuovo assetto negoziale, nella quale è previsto che gli introiti dei pedaggi spettino alla Regione a fronte dell'obbligo in capo ad essa di pagare un ingente canone al concessionario. Tenuto conto, tuttavia, che nessun profilo di criticità rilevato nel precedente referto risulta definitivamente superato, seppur siano in corso misure volte, quanto meno in parte, alla risoluzione o a mitigarne gli effetti, si raccomanda alla Regione di monitorarne costantemente l'evoluzione.

2.3 L'obbligo di resa del conto giudiziale

La Regione ha relazionato in merito alle iniziative intraprese con riferimento alla raccomandazione in questione (*“vigilare sull'esatto e tempestivo adempimento dell'obbligo di resa del conto giudiziale gravante sul concessionario sulla gestione delle tratte già in esercizio, a garanzia della trasparenza della finanza pubblica”*).

Al riguardo, la Regione ha comunicato che *“a decorrere dall'anno 2022 per una diversa articolazione dell'organizzazione regionale, conseguente alla XV legislatura, attuata con le DDGR nn. 571/2021 e 715/2021, le attività afferenti alla Struttura di Progetto, che cessa avviandoci al completamento dell'opera, sono state trasferite all'Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori pubblici e Demanio. In particolare, sono rimaste in capo all'Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici e Demanio le attività propedeutiche e necessarie all'ultimazione dell'opera e alla messa in esercizio dei rimanenti tratti dell'infrastruttura. Le funzioni relative all'esercizio di Pedemontana Veneta sono invece state trasferite alla Direzione Infrastrutture e Trasporti della medesima Area, all'interno della Unità Organizzativa Autostrade e Infrastrutture.*

Relativamente al punto in esame, la Direzione Infrastrutture e Trasporti ha comunicato che per quanto riguarda le attività di resa del conto giudiziale per l'esercizio 2022, si procederà con la stessa metodologia seguita per le precedenti annualità 2019, 2020 e 2021 e in tal senso ha comunicato che con decreto della Direzione Infrastrutture e Trasporti n. 204 del 14.04.2023 si è disposta l'aggiudicazione del servizio di verifica e attestazione del conto giudiziale dell'Agente Contabile

Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A. al 31.12.2022, a favore della società Crowe Bompani S.p.A., specializzata nella verifica e attestazione dei sistemi informativi utilizzati per il tracciamento dei pedaggi.

La Direzione Infrastrutture e Trasporti prevede, ai sensi dell'art. 139, comma 2, del D.lgs 174/2016, l'approvazione e parifica del conto giudiziale presentato dall'agente contabile esterno "Società Pedemontana Veneta S.p.A." entro la seconda metà del mese di maggio 2023.

Successivamente, il decreto di approvazione e parifica sarà trasmesso all'Unità Organizzativa U.O. Sistema dei Controlli ed Attività Ispettive della Regione del Veneto con richiesta di provvedere, ai sensi della DGR 2137/2017, alla relazione di cui all'art. 139, comma 2, del D.Lgs 174/2016.

Acquisito il riscontro da parte della competente struttura regionale, entro la metà del mese di giugno 2023 la Direzione Infrastrutture e Trasporti prevede l'approvazione in via definitiva del citato conto giudiziale e conseguentemente il deposito tramite il sistema informativo per la resa elettronica dei conti (SIRECO) nel portale servizi on-line della Corte dei Conti, programmato entro il mese di giugno 2023".

2.4 Il recupero nei confronti del concessionario dell'importo indebitamente liquidato a titolo di IVA

La Regione ha relazionato, altresì, in merito alle iniziative intraprese con riferimento alla raccomandazione in questione (*"raccomanda la tempestività nelle iniziative di recupero nei confronti del concessionario dell'importo di € 20.147.000 indebitamente liquidato a titolo di IVA non dovuta sulla quota di contributo finanziata per la realizzazione dell'opera"*).

In particolare, nel confermare che *"la Struttura di progetto con nota prot. n. 273894 del 16 giugno 2021 ha trasferito per competenza all'Avvocatura regionale il recupero della suddetta somma per le azioni che si riterranno opportune"* ha evidenziato che *"l'Avvocatura regionale ha comunicato che con Deliberazione di Giunta n° 858 del 19 luglio 2022 è stato affidato al [...] del foro di [...] l'incarico di instaurare un giudizio nei confronti della società Superstrada Pedemontana Veneta, per il recupero dell'importo indebitamente versato alla stessa a titolo di IVA dalla Regione Veneto. Al momento, la causa non è ancora stata iniziata.*

Relativamente all'istanza, presentata con nota prot. reg. le n. 274482 del 17 giugno 2022, a titolo meramente prudenziale, a fini interruttivi della prescrizione, dalla Regione del Veneto all'Agenzia delle Entrate, Direzione Provinciale di Venezia e Direzione Provinciale di Torino, <<per il rimborso dell'importo di euro 20.147.000, 00, corrispondente all'Iva addebitata in rivalsa nelle allegate fatture della società "Superstrada Pedemontana Veneta S.r.l." e diffida, anche ai fini dell'interruzione di

qualsivoglia termine prescrizione/decadenziale, alla restituzione della predetta somma, maggiorata di interessi maturati e maturandi eventualmente dovuti in base alla legge, entro il termine di trenta di giorni dall'avvenuta ricezione del presente atto. Resta inteso che il rimborso non sarà dovuto da parte dell'Agenzia delle Entrate se, medio tempore, la società "Superstrada Pedemontana Veneta S.r.l." riesca ad ottemperare alla richiesta di restituzione già proposta nei confronti di quest'ultima da parte della Regione del Veneto (della quale, eventualmente, si darà tempestiva informazione all'Agenzia delle Entrate)>>, l'Agenzia Entrate ha disposto il diniego della richiesta di rimborso IVA per difetto di legittimazione da parte della Regione del Veneto, in quanto soggetto acquirente/cessionario cui l'IVA è stata addebitata in rivalsa.

L'avvocatura regionale ha quindi dato mandato (cfr. deliberazione di Giunta 1299 del 25 ottobre 2022) al [...] di impugnare avanti la Corte di Giustizia Tributaria, anche il rigetto da parte dell'Agenzia delle Entrate della richiesta di rimborso della medesima somma. Quest'ultimo ricorso è stato depositato avanti alla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Venezia ed ha assunto il numero di ruolo 716/02022".

La Sezione, tenuto conto della avvenuta diffida, anche ad effetti interruttivi della prescrizione¹⁴, prende atto dell'affidamento dell'incarico di instaurare un giudizio nei confronti della società Superstrada Pedemontana Veneta, per il recupero dell'importo indebitamente versato alla stessa a titolo di IVA dalla Regione del Veneto, e nei confronti dell'Agenzia delle Entrate per l'impugnazione del diniego di rimborso IVA, raccomandando di monitorarne costantemente l'evoluzione.

¹⁴ Cfr. relazione allegata alla deliberazione n. 23/2022, pg. 17.

3 CONCLUSIONI

Sulla base di quanto emerso nell'ambito dell'istruttoria concernente il secondo *follow-up*, risulta evidente che l'andamento dei lavori continua a subire ritardi.

A fronte del termine ultimo di conclusione dei lavori contrattualmente previsto (11 settembre 2020), con il primo *follow-up* si era rilevato che, secondo quanto riferito dalla Regione, il completamento dell'opera sarebbe dovuto avvenire il 22 ottobre 2022 (ed essere posta con conseguente messa in esercizio a fine 2022); tuttavia neanche questi termini sono stati rispettati e ad oggi la Regione stima che la conclusione dell'opera avverrà il 31 maggio 2023, con previsione di messa in esercizio non prima della "*prossima estate*".

La Sezione raccomanda all'Amministrazione regionale di proseguire nell'attività di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere e di agire ai sensi del TAC, valutandone attentamente le disposizioni, per l'applicazione delle sanzioni pecuniarie da ritardo, tenuto conto che tali ritardi sono ormai quantificabili in un *range* temporale che varia dai 3 ai 6 anni circa, a seconda dei singoli lotti.

In merito ai profili di instabilità e incertezza relativi all'attendibilità del piano traffico e alla congruità economica del TAC rilevati nel primo referto, la Sezione osserva che il completamento dell'innesto della Pedemontana con la A4 a Montecchio Maggiore è previsto, da indicazioni fornite dal concessionario della A4 (cui compete l'esecuzione dei lavori), per novembre 2023 (con un possibile anticipo a luglio 2023); in ogni caso, dunque, oltre il termine di marzo 2023 precedentemente comunicato dalla Regione ed indicato nel primo *follow-up*; tuttavia l'attendibilità di tale ultima stima risente inevitabilmente del continuo differimento del termine di ultimazione dei lavori.

La Sezione rileva altresì che l'innesto della Pedemontana con la A27 è stato completato ad aprile 2023, in ritardo, dunque, di un anno rispetto al termine di aprile 2022 precedentemente comunicato dalla Regione (e in ritardo di circa 3 anni e mezzo rispetto al termine del 31.10.2019 previsto dal cronoprogramma allegato al TAC).

La Sezione prende altresì atto che il procedimento per l'aumento della velocità di percorrenza da 110 km/h a 130 km/h non è ancora concluso e che ulteriori studi sono in corso al fine di incentivare il flusso di traffico.

Tenuto conto, tuttavia, che nessun profilo di criticità rilevato in proposito nel precedente referto risulta definitivamente superato, seppur siano in corso misure volte, quanto meno

in parte, alla risoluzione delle stesse o a mitigarne gli effetti, la Sezione raccomanda alla Regione di monitorarne costantemente l'evoluzione.

Infine, la Sezione prende atto che è in corso il deposito del conto giudiziale 2022 e che si è proceduto all'affidamento dell'incarico per l'instaurazione di un giudizio nei confronti della società Superstrada Pedemontana Veneta, per il recupero dell'importo indebitamente versato alla stessa a titolo di IVA dalla Regione del Veneto, e nei confronti dell'Agenzia delle Entrate per l'impugnazione del diniego di rimborso IVA, raccomandando di monitorarne costantemente l'evoluzione.

La Sezione, considerato lo stato attuale dei lavori, effettuerà il monitoraggio in corso d'opera, riservandosi l'adozione di un nuovo *follow-up* al completamento della stessa.

