

**Schema di bando di gara relativo all'affidamento della
concessione di costruzione e gestione dell'autostrada
Modena-Brennero A22**

Presentato da:

Provincia autonoma di Bolzano - Alto Adige

Contatto:

Segreteria del Presidente
Presidio
Provincia Autonoma di Bolzano
Piazza Silvius Magnago
39100 Bolzano
0471412222
presidente@provincia.bz.it



Quesito 2:

Si chiede di formulare osservazioni motivate in ordine ai criteri in base ai quali saranno identificate le “opere complementari”

Si ritiene che i criteri per l'individuazione delle opere complementari da realizzarsi a cura del futuro concessionario debbano essere definiti in base all'interazione tra l'infrastruttura autostradale con i suoi impatti ed il territorio con le sue sensibilità peculiari. Per questo motivo alla base devono esserci la conformazione e dislocazione dell'infrastruttura autostradale (strada, caselli, aree di servizio parcheggi etc.) sui territori circostanti e alle relative connessioni con altre arterie stradali e/o autostradali, incentrando quindi l'attenzione in modo particolare sulla mitigazione degli impatti derivanti dall'infrastruttura e dal traffico ospitato dall'arteria stessa.

A questo punto va ricordato che nelle vallate alpine con le loro connotazioni geomorfologiche e microclimatiche particolari gli impatti acustici si propagano più intensamente che in pianura. Inoltre gli inquinanti atmosferici ristagnano a causa delle inversioni termiche presenti nelle conche vallive ed in modo particolare durante la stagione fredda. Si deve altresì tenere conto anche del fatto che la Provincia di sua iniziativa ha provveduto ad applicare le direttive comunitarie in materia di tutela dell'aria e di protezione dal rumore, evidenziando nelle sedi preposte le situazioni di mancata ottemperanza ai valori limiti previsti dalla normativa.

Le misure ed opere complementari devono tener conto anche della densità abitativa nel fondovalle e sui versanti pedemontani lungo l'autostrada (abitanti/km² di fondovalle e area pedemontana). Ovviamente va tenuto conto anche del peso che l'arteria di transito ha per il territorio misurata in chilometri per singola Provincia.

Tra l'altro, devono essere opportunamente tenute in considerazione le opere d'innesto dell'A22 con altre infrastrutture viarie, anche intermodali, che hanno un impatto decisivo sulle condizioni generali del traffico.

Per l'identificazione delle opere complementari la cui realizzazione va a riflettersi sui territori attraversati dal nastro autostradale oggetto, è indispensabile un coinvolgimento diretto degli enti che rappresentano tali territori.

Tra le opere che comunque dovranno essere previste nell'ambito della concessione dell'autostrada Brennero-Modena, a titolo non esaustivo, si ritiene che sia necessaria la realizzazione del sottoattraversamento autostradale della città di Bolzano con l'eventuale contestuale cessione dell'attuale viadotto A22 al Comune, con suo adeguamento a fini circonvallatori.

Anche nell'esigenza di contribuire alla salvaguardia dell'ecosistema e di limitare il più possibile i riflessi negativi dell'impatto che l'infrastruttura può avere sull'ambiente circostante, dovrà essere inclusa nella concessione dell'A22 anche la realizzazione del sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche tramite il quale può essere evitato sia il ristagno sui terreni che il deflusso nei corsi d'acqua superficiali di elementi inquinanti derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura quali idrocarburi, residui oleosi ecc.

Tenuto conto della particolarità delle valli attraversate dall'infrastruttura A22 e dei pericoli connessi alla conformazione geomorfologica dell'intera area, caratterizzata da versanti montuosi instabili con movimenti anche profondi, dovrà essere riconsiderato il tracciato attualmente disposto prevalentemente su viadotti studiando idonei interventi volti a spostare l'asse in una posizione meno assoggettata a rischi geologici, realizzando, in particolar modo presso le località Steg e Campodazzo, nuove e ulteriori gallerie.

In conclusione si ritiene che la scelta delle opere, misure ed interventi complementari e la loro dislocazione geografica debbano avvenire in base a dei criteri oggettivi, come riportato di seguito:



Importanza per il territorio:

Lunghezza della tratta nella relativa Provincia.

Sensibilità territoriale:

- Tratte in aree ad alta densità abitativa;
- Tratte in aree sensibili riconosciute a livello comunitario;
- Tratte con elevata presenza di infrastrutture artificiali;
- Tratte in vallate con connotazioni geomorfologiche e microclimatiche particolari (valli strette, conche chiuse, vallate soggette ad inversioni termiche);
- Tratte con pendenze particolari;

Mitigazione ambientale:

- Misure per garantire il rispetto delle normative in materia di tutela ambientale;
- Misure di mitigazione dell'inquinamento atmosferico;
- Misure di mitigazione dell'inquinamento acustico;
- Misure per la tutela delle acque;
- Misure per l'inserimento paesistico dell'arteria e delle infrastrutture correlate;
- Misure per l'efficientamento energetico e di prevenzione del cambiamento climatico;

Gestione trasporto:

- Misure per agevolare il passaggio del trasporto pesante dalla gomma alla rotaia;
- Misure per aumentare la sicurezza del trasporto;

Integrazione dei territori nella governance dell'A22**Implementazione di programmi e direttive comunitarie nell'ambito della riduzione dell'inquinamento da NO₂****Interazioni con altre arterie stradali:**

- SS 49: Strada statale della Val Pusteria;
- SS38 MEBO: Superstrada Bolzano-Merano;
- SS 48 Strada statale per la Val di Fiemme;

Integrazione territoriale:

- Misure per lanciare il marketing territoriale lungo l'A22;
- Misure a favore dello sviluppo locale;

Quesito 3:

Si chiedono osservazioni sull'opportunità di prevedere una durata della concessione ridotta rispetto a quella ordinaria (non superiore a trenta anni) accompagnata dalla ulteriore previsione che il valore degli investimenti non ammortizzati al termine della concessione sia inserito nel piano finanziario posto a base di gara per l'Affidamento, ovvero se, nella fattispecie in oggetto, possa giustificarsi la previsione di una durata lunga della concessione, che consenta il completa ammortamento degli stessi.

La durata della concessione va decisa in modo da consentire l'esecuzione di tutte le opere previste dalla concessione stessa, con particolare riferimento agli interventi di adeguamento alle vigenti normative in materia di costruzioni e in riferimento ai progetti di mitigazione ambientale richiesti dai territori. Tenuto conto della complessità di tali interventi e dei tempi necessari per l'approvazione, la progettazione esecutiva, l'aggiudicazione dei contratti e per l'esecuzione dei lavori, non si ravvisa la possibilità di ridurre il periodo concessorio.



Nell'ambito della procedura di affidamento della concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Brennero-Modena, l'ente concedente deve inoltre assicurare che sia data continuità alle opere già previste dall'attuale piano finanziario che programma gli investimenti fino al 2045. In particolare, dovrà essere garantita l'immediata prosecuzione della realizzazione di misure antirumore lungo l'autostrada sul territorio di competenza della Provincia di Bolzano e il finanziamento trasversale previsto per la realizzazione del traforo di base del Brennero e per le linee d'accesso Sud secondo la priorità CIPE.

La Provincia autonoma di Bolzano è pertanto dell'avviso che la concessione debba essere concessa per un minimo di 25 anni.

Quesito 5:

Si chiede di conoscere se gli indicatori di redditività IRR e di capacità di rimborso del debito DSCR appaiono pertinenti e quali possano esserne i valori di riferimento, desunti anche sulla base di affidamenti similari, motivandone le ragioni

Nell'ambito dell'aggiudicazione della concessione in oggetto la Provincia autonoma ritiene che, rispetto a parametri economici indicatori di una redditività presunta, debba essere dato assolutamente maggior peso a parametri qualitativi che contribuiscano a garantire una maggiore qualità a livello ambientale e salute pubblica nonché di servizio a beneficio dei territori.

Quesito 11:

Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla possibilità che il bando disponga in ordine alla validità del contratto di concessione in caso di finanziamento parziale del progetto.

Va considerato che la realizzazione di opere e misure complementari è di importanza strategica per i territori. Pertanto va tenuto conto, che, nell'ambito della nuova concessione per la costruzione e l'esercizio dell'A22, dovranno essere realizzate una serie di opere complementari distinte tra loro in relazione alle quali il concessionario verrà remunerato con la sola gestione dell'arteria, non si ritiene applicabile l'articolo 144, comma 3 quater del Codice dei Contratti Pubblici nella parte in cui è previsto il finanziamento parziale.

Quesito 13:

Si chiedono osservazioni motivate in merito alle seguenti possibilità:

- a) inserire, tra i criteri di valutazione dell'offerta, parametri relativi al "valore qualitativo dell'impresa" che ne attestino la specifica attitudine alla realizzazione dell'opera e/o alla gestione ottimale del servizio, tenendo conto eventualmente anche delle esperienze pregresse;
- b) inserire criteri economici quali quelli sopra enunciati;
- c) prevedere "clausole di sbarramento" in base alle quali il concedente può non aggiudicare la concessione in presenza di una offerta che, ancorché risulti la più conveniente sotto il profilo economico, non lo sia sotto il profilo tecnico.

La Provincia autonoma di Bolzano richiede - come riportato anche al quesito 15 - che per la scelta del futuro concessionario si tenga debitamente conto delle esigenze del territorio, soggetto in particolar modo anche a fenomeni negativi provenienti dal traffico sull'A22. Per questo motivo si esige che la scelta del futuro concessionario non avvenga solo per convenienza economica, ma integrando in particolare i seguenti criteri con le priorità indicate:

Priorità a) fondi finanziamenti trasversali, per progetti complementari e di compensazione, indicando quanto verrà destinato:

- per la realizzazione del traforo di base del Brennero ed alle tratte di accesso
- e, separatamente, anche quanto verrà destinato alle misure complementari elencate

Priorità b) Misure integrative per alleggerire gli impatti sul territorio

Di seguito la Provincia autonoma di Bolzano indica, in base ai criteri elencati già nella risposta al quesito 1, le opere e le misure complementari imprescindibili per mitigare gli effetti negativi dell'arteria autostradale sul territorio, al fine di valorizzare tale infrastruttura e per renderla parte di uno sviluppo sostenibile e rispettoso della popolazione che abita nei territori limitrofi. Pertanto si chiede che la realizzazione di tali progetti e l'applicazione di tali misure rientrino come criteri nel bando da adempiere da parte del nuovo gestore dell'A22.

1. Inquinamento atmosferico:

La Giunta della Provincia di Bolzano ha approvato un programma di riduzione dell'inquinamento atmosferico con delibera del 17/01/2011, n. 38 al fine di ottemperare alla direttiva sulla qualità dell'aria 2008/50/CE.

Nel gennaio 2011, ai sensi del DLgs 155/2010 è stata inoltrata formale richiesta al Ministero dell'Ambiente affinché venga adottato un piano nazionale per le emissioni derivanti dalla A22, attraverso un comitato tecnico presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

In data 8/5/2012 sono state inoltrate le proposte (Proposte per l'applicazione di provvedimenti per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ generato dal traffico circolante sul tratto altoatesino dell'autostrada del Brennero richieste dal ministero.)

Con DPCM n.22 del novembre 2013 è stato istituito il Comitato tecnico presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con il compito di individuare le misure necessarie a garantire il rispetto della direttiva sopra citata. Il Comitato si è riunito per la prima volta l'8 gennaio 2014. Di seguito si ribadiscono alcuni punti delle proposte di cui sopra:

- 1,1 Gestione dinamica della velocità massima consentita e riduzione della stessa nelle tratte a forte concentrazione abitativa in presenza di elevate concentrazioni di sostanze nocive in atmosfera. Nella tratta Ora/Egna - confine provinciale (12 km) si chiede la riduzione della velocità consentita da 130 km/h a 100 km/h, nella tratta Bolzano-Nord - Bolzano-Sud (7 km) e nella tratta Bressanone-Sud - Varna (totale 9 km) la riduzione della velocità consentita da 110 km/h a 90 km/h. Ovviamenete si chiede anche che questa misura venga accompagnata da un efficiente sistema controllo velocità.
- 1,2 Si richiede la liberalizzazione del tratto autostradale Bolzano-Nord - Bolzano Sud per il traffico urbano.

2. Inquinamento acustico:

- 2,1 Si esige, nel rispetto delle norme comunitarie e provinciali vigenti, l'elaborazione di uno studio sull'impatto acustico, in particolare per le aree ad alta densità abitativa e per le tratte con connotazioni particolari (fondovalle molto stretto), nonché la realizzazione di misure di mitigazione in collaborazione con gli enti locali competenti. Inoltre, nelle zone dove le misure di mitigazione acustico non danno sufficienti garanzie, si richiede di intervenire direttamente nei luoghi che subiscono gli impatti, ad esempio finanziando delle finestre antirumore etc.
- 2,2 Si chiede la realizzazione di un tratto encapsulato a nord del casello di Vipiteno per un tratto di ca. 500 m.
- 2,3 Si chiede di inserire nel bando l'obbligatorietà per l'uso di conglomerati bituminosi e/o pavimenti stradali drenanti e fonoassorbenti.

3. Ulteriori misure di progetti complementari per la mitigazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico:

- 3,1 Si richiede il finanziamento dello spostamento in galleria a doppia canna dell'attuale tracciato della SS12 nella conca di Bolzano sotto il monte Virgolo (lunghezza della singola canna ca. 3,3 km)
- 3,2 Si richiede il finanziamento della costruzione della circonvallazione come nuovo tracciato della SS12 nella località di Colle-Isarco



- 3,3 Si richiede il finanziamento dello spostamento della SS12 nel tratto che attraversa il centro abitato di Salorno. Il percorso gradito sarebbe quello lungo l'argine sinistro dell'Adige per una lunghezza di 3 km o come traforo sotto il Monte Geier.
- 3,4 Si richiede l'incapsulamento o spostamento in galleria del tratto sovrastante il centro abitato di Bressanone e Varna
- 3,5 Si richiede il finanziamento per la realizzazione della circonvallazione di Varna come nuovo tracciato della SS12.
- 3,6 Si richiede il finanziamento della circonvallazione di Bronzolo come nuovo tracciato della SS12

4. Misure per la tutela acque

- 4,1 Si chiede uno studio degli impatti dei deflussi delle acque meteoriche sulle acque sotterranee e superficiali e la previsione di interventi di mitigazione tenendo conto dei principi e indicazioni di cui all'art. 46 della L.P. 8/2002 e al capo IV del D.P.P. n. 6 del 21 gennaio 2008. Si richiedono misure per il migliore smaltimento delle acque mediante raccolta e deviazione controllata lungo A22, in particolare lungo le tratte ad alta concentrazione di infrastrutture artificiali, e la realizzazione delle misure dedotte in accordo con gli enti competenti. Vanno previsti inoltre, secondo le esigenze, dei sistemi di disolezione.

5. Misure per l'integrazione paesistica delle infrastrutture autostradali:

- 5,1 Si chiede l'elaborazione di uno studio per migliorare l'inserimento paesistico delle infrastrutture autostradali (strada, svincoli, parcheggi aree di servizio etc.), riducendo al minimo le superfici sigillate. Le misure vanno applicate dall'autostrada.
- 5,2 Si chiede di migliorare l'inserimento paesistico e di adeguare alla tecnologia e ad uno standard sanitario adeguato i parcheggi per mezzi pesanti presso la Sadobre a Vipiteno e presso il casello di Bolzano Sud. Nei parcheggi vanno migliorati i sistemi sanitari, e vanno inoltre previsti dei sistemi wireless, dei sistemi di sicurezza (antincendio, vasche di raccolta etc.), dei servizi di pronto soccorso e degli allacciamenti elettrici per gli impianti di raffreddamento dei mezzi pesanti.,

6. Misure per il risanamento energetico e prevenzioni al cambiamento climatico:

- 6,1 Tutte le aree di rifornimento e di ristoro situati sul territorio della Provincia di Bolzano nonché i caselli devono allacciarsi ove possibile alla rete di teleriscaldamento.
- 6,2 Gli edifici di ristoro e rifornimento sul territorio della Provincia di Bolzano vanno risanati e modernizzati e certificati secondo i criteri CasaClima. Il fabbisogno energetico delle aree deve avvenire attraverso fonti rinnovabili.
- 6,3 Si richiede l'elaborazione di un piano contro l'inquinamento luminoso secondo la normativa provinciale vigente e la realizzazione delle misure previste. Particolare attenzione va posta alle aree di servizio, ai caselli, agli svincoli ed ai parcheggi.
- 6,4 Si richiede uno studio sulla possibilità di realizzare dei parcheggi riservati ai mezzi leggeri per favorire il carpooling e la realizzazione tali dello stesso in accordo con le autorità locali. Inoltre si richiede di organizzare una borsa di carpooling direttamente sul sito dell'A22.
- 6,5 Sostituzione del parco macchine in dote all'A22 con mezzi ecologici e ad emissioni ridotte (mezzi elettrici, ibridi, ad idrogeno), o comunque a bassissimo impatto ambientale.
- 6,6 Integrazione, dove possibile, di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia rinnovabile su barriere antirumore.

7. Misure di monitoraggio:

- 7,1 Si richiede al futuro gestore un'ampia collaborazione nell'ambito del monitoraggio ambientale e del trasporto pesante e leggero e la messa a disposizione dei dati agli enti provinciali competenti nei modi da concordare

- 7,2 Si chiede uno scambio di flussi di dati di videosorveglianza rilevati dai sistemi di monitoraggio dell'A22, ai fini di protezione civile, secondo modalità da concordare con gli uffici competenti.
- 7,3 Si richiede un monitoraggio geotecnico per le tratte più a rischio e lo scambio di informazioni con le autorità locali.

8. Misure di compartecipazione alla governance dell'A22 da parte del territorio:

- 8,1 Il futuro gestore dell'Autostrada deve instaurare una piattaforma ufficiale di collaborazione con il territorio. In questa sede il gestore deve presentare regolarmente i propri programmi per lo sviluppo dell'autostrada, relativi interventi per mitigare gli impatti sull'ambiente ed informare rispetto alle novità di gestione (bandi, interventi etc.).
- 8,2 Si richiede un fondo speciale a cui destinare il 5% degli utili del concessionario per finanziare misure per la mitigazione degli effetti provenienti dall'A22 nocivi per la salute pubblica o per l'ambiente e non prevedibili alla data di questo bando. Gli interventi sono scelti in accordo con gli Enti territoriali competenti.

9. Uso materiale riciclato:

- 9,1 In tutte le opere di rifacimento della pavimentazione dev'essere data precedenza all'utilizzo di materiale riciclato compreso l'asfalto riciclato

10. Misure a favore dello sviluppo locale/regionale

- 10,1 Si richiede che nei servizi di ristoro lungo l'autostrada siano utilizzati e messi in vendita prodotti tipici provenienti dal territorio della provincia interessata. Nei locali di ristoro vanno previsti degli spazi adeguati per la vendita di tali prodotti.
- 10,2 L'autostrada deve intendersi anche come un'occasione per favorire il marketing territoriale. Attraverso l'A22 vanno messe in risalto le straordinarie peculiarità del territorio. Per la Provincia autonoma di Bolzano ciò riguarda il sito, patrimonio naturale UNESCO, delle Dolomiti e la mummia del ghiacciaio "Ötzi". La futura gestione dell'A22, in collaborazione con gli enti territoriali competenti, elabora uno studio a riguardo e applica le misure necessarie.
- 10,3 Si richiede che il futuro concessionario dell'A22 garantisca, per la durata della concessione, il servizio nei caselli per il pagamento del pedaggio presso tutte le uscite/entrate e durante tutti i turni mediante la presenza di esattori e che siano anche garantiti i servizi di prima manutenzione ed il servizio invernale, sempre eseguiti da collaboratori del proprio centro di servizio autostradale.
- 10,4 Si richiede che la sede fiscale rimanga presso l'indirizzo attuale a Trento.

11. Misure gestione trasporto:

- 11,1 Si richiede un park guidance system per i mezzi pesanti sia verso nord che verso sud.
- 11,2 Si richiede la realizzazione di una stazione fissa di controllo dell'affidabilità e la sicurezza tecnica dei mezzi pesanti in transito lungo l'A22; una in direzione Sud, nel tratto tra Vipiteno e Brennero, e una in direzione Nord: subito dopo lo svincolo di Verona Nord.
- 11,3 Si richiede di mettere a disposizione presso le aree di servizio i vari vettori energetici con particolare riguardo alla mobilità elettrica nonché all'ibrido (metano e gpl). Di seguito andrà tenuto sotto osservazione anche lo sviluppo nel settore dell'idrogeno e, qualora si renda necessario, andrà offerto anche un relativo servizio.
- 11,4 Si richiede un adeguamento dei sovrappassi e dei sottopassaggi esistenti con nuovi standard, quali la presenza di marciapiedi, di piste ciclabili e di sezioni stradali adeguati;
- 11,5 Instaurazione di un servizio shuttle (Bus autostradale) nelle ore di punta per pendolari (Park-and-Ride),
- 11,6 Definizione di criteri di qualità che il futuro gestore deve garantire nel servizio invernale (Livello di qualità per lo sgombero della neve, l'uso di sale etc.)



12. Misure a favore della rotaia:

- 12,1 Si richiede il finanziamento per realizzare il terzo binario dalla stazione di Bolzano fino alla confluenza della linea proveniente da Merano (eventualmente prolungabile fino ad Ora) con il rifacimento del ponte sull'Isarco e la costruzione di una galleria sotto il Virgolo;
- 12,2 Si richiede il finanziamento per sostenere il modal split a favore della rotaia. In particolar modo si chiede l'incentivazione del trasporto combinato accompagnato nella tratta Brennero-Roncafort o Brennero-Verona/Quadrante Europa.
- 12,3 Si richiede il finanziamento per la realizzazione del collegamento ferroviario Brunico Bressanone (tracciato val Riga).

13. Misure a favore della sicurezza dell'A22

- 13,1 Si richiede la reperibilità o presidio 24h su 24 della centrale di servizio con riferimenti specifici (linee dedicate) ad uso istituzionale da parte delle autorità di protezione civile e reperibilità di 24 h di primo livello decisionale per la valutazione di eventuali situazioni a rischio.
- 13,2 Si richiede la messa disposizione di accessi secondari (ingressi a rado) per interventi operativi della protezione civile e emergenze, ivi compresi chiavi ed altri sistemi per un rapido accesso. Inoltre si richiede lo sviluppo di sistemi di gestione innovativi delle corsie di emergenza o corridoi d'emergenza per il transito di mezzi di soccorso.
- 13,3 Si richiede l'elaborazione di piani di pronto intervento concordati con le autorità competenti per le varie tipologie di rischio e lo sviluppo di piani inerenti la vigente normativa sulle infrastrutture critiche. Si chiede inoltre anche lo sviluppo di piani da concordare con le autorità competenti relativi alla gestione del re-routing e de-routing, dalla e alla A22, dei flussi di traffico in casi di emergenze con interruzione della viabilità autostradale.
- 13,4 Individuazione di spazi e strutture da mettere a disposizione in caso di emergenza per l'ammassamento di soccorsi o come aree d'emergenza in genere.
- 13,5 Si richiede che si previsto un sistema di assistenza all'utenza in caso di emergenza sia presso le aree di servizio che lungo le tratte autostradali in caso di blocco del traffico o altre turbative.
- 13,5 Sviluppo di reti wireless per applicazioni interattive di pubblica utilità e sicurezza attive e passive (p.e segnalazione dinamica di incidenti, interruzioni, nebbia etc.) sull'A22. Tali sistemi dovrebbero essere indipendenti da provider telefonici al fine di consentirne l'uso anche da parte di stranieri senza necessità di roaming.
- 13,6 Si richiede la rilevazione dei trasporti di sostanze pericolose attraverso p.e. la dedica di portali per l'entrata specifici.
- 13,7 Si richiede di migliorare, in accordo con le autorità competenti, l'approvvigionamento con acque ai fini antincendi lungo l'A22, in particolare su viadotti.
- 13,8 Si richiede di prevedere nelle gallerie dei pozzetti o serbatoi per la raccolta di liquidi versati, come in uso per le gallerie nuove.

Quesito 15:

Si richiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti la fattispecie in oggetto

La Provincia autonoma di Bolzano è dell'avviso che, a causa del legame inestricabile tra i territori attraversati dall'autostrada Brennero-Modena e la realizzazione delle opere del corridoio ferroviario del Brennero, si debba prevedere nell'offerta, nell'ambito dell'affidamento in concessione dell'autostrada Brennero-Modena, un maggiore importo per l'accantonamento destinato al finanziamento di tali opere, ovvero un punteggio premiante in relazione all'aumento proposto dall'offerente. Si ricorda che la ferrovia del Brennero è inserita nella rete di collegamento transeuropea denominata asse TEN (Trans-European Networks) n. 1 Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo, la cui attuazione è stabilita dalla decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto).



Per uno sviluppo sostenibile di tutto l'asse del Brennero la futura gestione del sistema di pedaggio deve mirare a contenere il traffico sull'A22 entro limiti accettabili e rispettare maggiormente le esigenze della popolazione residente lungo tale asse. Per questo si richiede da parte del futuro gestore il rispetto dei seguenti principi per la gestione dei pedaggi sull'A22:

- a) impegno a riequilibrare e ridurre il gap esistente con i pedaggi dei corridoi di transito merci transalpino più importanti, come l'asse del Gottardo o l'asse del Monte Bianco e del Fréjus;
- b) aumento del pedaggio per rendere più competitivo il trasporto merci (accompagnato e non) su rotaia. Ciò è particolarmente rilevante anche nell'ottica dell'apertura del traforo di base del Brennero.
- c) differenziazione del pedaggio per il trasporto merci per classi EURO, con prezzi significativamente più bassi per la classe EURO più ecologica e per i veicoli a trazione elettrica.

Si chiede inoltre di vietare il transito di mezzi pesanti appartenenti a classi EURO 0, 1 e 2 e di seguito anche per la classe EURO 3, per mitigare gli impatti acustici e le emissioni atmosferiche.

In ogni caso la Provincia autonoma di Bolzano chiede esplicitamente che l'A22 sia messa al bando integrando anche i principi riportati dalla direttiva comunitaria sull'Euro-Vignette.

La Provincia autonoma di Bolzano richiede - come riportato anche al quesito 13 - che per la scelta del futuro concessionario si tenga debitamente conto delle esigenze del territorio, soggetto in particolar modo anche a fenomeni negativi provenienti dal traffico sull'A22. Per questo motivo si esige che la scelta del futuro concessionario non avvenga solo per convenienza economica, ma integrando in particolare i seguenti criteri con le priorità indicate:

Priorità a) fondi finanziamenti trasversali, per progetti complementari e di compensazione, indicando quanto verrà destinato:
- per la realizzazione del traforo di base del Brennero ed alle tratte di accesso
- e, separatamente, anche quanto verrà destinato alle misure complementari elencate

Priorità b) Misure integrative per alleggerire gli impatti sul territorio

Ovviamente la Provincia autonoma chiede anche di essere sentita dall'autorità prima della stesura finale del bando.