



Le contrapposizioni tra le due società sono continue. E la viabilità è divenuta uno snodo chiave per Tondo

# Dalle tariffe congelate ai fondi: tra l'Anas e Autovie venete due anni di braccio di ferro

## LA LETTERA

Il ministero ha chiesto chiarimenti sulle risorse per la Terza corsia

## SARO

«Il governo dovrà contribuire alle opere realizzate dalla Spa»

**UDINE.** Dalla nomina del commissario straordinario per la Terza corsia dell'A4 Venezia-Trieste alle tariffe "congelate", dall'esame dei progetti alla lettera che chiede garanzie sulla bancabilità della Terza corsia, cioè chiarezza sui soldi per finanziare l'ampliamento dell'autostrada. Il "braccio di ferro" tra l'Anas e Autovie Venete va avanti da due anni. I chiarimenti successivi ci sono, come nel caso del "giallo" della lettera inviata dal ministero delle Infrastrutture all'Anas. Ma le contrapposizioni non mancano. In gioco ci sono il presidio del territorio e il collegamento con l'Europa allargata, appalti milionari e flussi di denaro, e sono solo alcuni degli elementi della "battaglia" sull'asse Roma-Trieste che vede protagonista Anas e Autovie. Il "braccio di ferro" è diventato uno snodo chiave per la legislatura di Renzo Tondo e vede duellare, in un momento storico particolare per il Paese, i poteri locali (e speciali) e lo Stato.

**Le forze in gioco.** Sono molti gli enti e gli interlocutori coinvolti: si va dalle amministrazioni pubbliche ai rappresentanti politici, dalle società pubbliche ai costruttori, agli interessi economici. Il momento è particolare, per il mondo delle autostrade, e in generale per i lavori pubblici, perché Roma ha chiuso i rubinetti. Quasi tutti i progetti, anche quelli strategici, non possono contare sui capitali dello Stato: si risparmia, come i vecchi padri di famiglia, e ci si indebita per costruire. Così fa Autovie, che si prepara a sborsare 2,3 miliardi in circa dieci anni per quella Terza corsia che serve a tutto il Paese.

**Il rischio delle concessioni.** A complicare un po' le cose c'è il fatto che l'autostrada non è di Autovie, non è della Regione, ma è dello Stato. Autovie ha ottenuto la concessione dall'Anas, il concedente per conto dello Stato. La partita



delle concessioni non si gioca soltanto sulla Venezia-Trieste, anche se a Nord-Est il caso del Passante ha creato un precedente eccellente.

Bisogna tornare indietro di dodici anni, al 1998, per leggere bene le tensioni di oggi. In quell'anno entra infatti in vigore la direttiva Costa-Ciampi che stabilisce un limite all'italianissimo sistema delle proroghe delle concessioni, per far rispettare nell'Italia, che allora lottava per entrare nell'Euro, i principi di mercato. Alla scadenza delle concessioni (nel 2017 per Autovie), secondo la direttiva, si faranno delle gare europee e i piani di investimento delle varie autostrade verranno autorizzati a fronte del riconoscimento dell'indennizzo di fine concessione. In questo modo, se il concessionario perdesse, alla fine del periodo d'affitto, la sua casa, il padrone gli dovrebbe riconoscere una percentuale sulle migliori approntate.

**L'evoluzione romana.** Negli anni, però, nel Paese dei conflitti d'interessi, viene a crearsi il paradosso. L'Anas inizia a gestire direttamente le strade: il padrone di casa diventa anche affittuario. E soprattutto, l'ente che deve vigilare sulle altre autostrade, diventa un concorrente dei grandi gruppi autostradali d'Italia. In ordine di tempo, il grande ingorgo agostano sul Passante, ha rinfrescato le idee sul potenziale corto circuito: in quell'occasione l'Anas aveva di fatto ordinato un'ispezione (da controllore-vigilante) su una società, la Cav, composta per il 50% dell'Anas stessa.

**Futuro da costruire.** In questo scenario l'Anas cerca un suo futuro e Autovie deve aprire i cantieri per la Terza corsia. La grande tentazione romana, molto più che un'intenzione, è quella di accentrare le competenze. Ma le Regioni

non ci stanno. «Il problema - dice il vicecommissario e assessore Fvg Riccardo Riccardi - sono i rapporti tra Stato e sistema periferico. La storia ci insegna che nel momento in cui è il sistema federale e speciale a gestire, le cose funzionano bene. Basta pensare alla Sanità».

**La scommessa.** La battaglia, quella sempre citata «scommessa politica» di Tondo & Riccardi, non è (solo) sulla Terza corsia della A4. È una scommessa per ridisegnare, partendo dal locale, «l'architettura del Paese». E quando si tentano imprese del genere, è facile trovare ostacoli, «in casa» (come i recenti esposti anonimi partiti dall'interno di Autovie) o a Roma. L'ultimo è la lettera che il ministero delle Infrastrutture ha inviato all'Anas a inizio dicembre per chiedere dettagli sulla bancabilità della Terza corsia. Con l'Anas pronta a ribadire gironi dopo il supporto ad Autovie.

**Appello a Roma.** L'argomento è vasto e ci pensa Ferruccio Saro ad arricchire il piatto. Il senatore friulano del Pdl ha fissato due priorità per il 2010: «La Terza corsia - ha spiegato ieri - è un'opera di valenza internazionale, utilizzata da flussi di merci che vanno a Est, e non è giusto far gravare completamente gli ammortamenti sul pedaggio. Bisogna aprire un tavolo negoziale con il Governo affinché nella prossima Finanziaria ci sia riconosciuto un contributo per l'opera, per abbassare la quota di mutuo da assumere». Saro parla di «contributo», pensa a 20/30 milioni di euro per 20 anni. L'altra priorità è quella di prendere, sempre dall'Anas, la gestione della Grande viabilità triestina, con un nuovo pedaggio virtuale, per far crescere ancora le entrate di Autovie.

**Beniamino Pagliaro**

**La società Autovie venete**

- Spa all'86% della Regione Friuli Venezia Giulia
- Gestisce l'autostrada A4 Venezia-Trieste e le diramazioni A23 per Udine e A28 per Pordenone
- È il braccio operativo del Commissario per la realizzazione della terza corsia della Venezia-Trieste
- Nell'ultimo bilancio:
  - 142 milioni di euro di valore della produzione
  - 33 milioni di euro di utili
- Il piano per la terza corsia:
  - 2,3 miliardi di euro: costo complessivo delle opere, carico della concessionaria
  - 1,7 miliardi di euro: quota del costo da finanziamento (mutui bancari eccetera)
- I cantieri:
  - aperti i lavori per la Villesse-Gorizia
  - nei primi mesi 2010 si apre il lotto Quarto d'Altino-San Dona