



Autovie, spunta l'opzione Cav

Maurizio Bait

NOSTRO INVIATO

Sconti-pedaggi: concessioni allineate dal Lisert a Padova fra le possibili compensazioni

TRIESTE - La parola magica potrebbe essere *aggregazione*. Cambia il Governo, resta l'impellente necessità di Autovie Venete: ottenere certezze sia sui mancati guadagni derivanti dal minore aumento dei pedaggi applicato da gennaio che sugli sconti da praticare retroattivamente ai pendolari dal primo febbraio in poi.

La società concessionaria punta a verificare la praticabilità di tre opzioni, di equivalente importanza, tenendo presente che il vero obiettivo di Autovie è rendere bancabile il maxi-finanziamento della terza corsia A4. Cioè essere posti nelle condizioni di poter restituire il debito contratto.

● **Prima opzione:** il Governo riconosce l'impatto finanziario della terza corsia e allunga la concessione di Autovie, in scadenza al 31 marzo 2017, per un congruo numero di anni, diluendo il periodo di ammortamento del debito da contrarre con le banche e di quell'*antipasto* rappresentato dal prestito-ponte di Cassa depositi e prestiti, la cui entità originaria di 150 milioni di

euro è in questi giorni al centro di un negoziato al rialzo.

Tali risorse, affiancate ai 130 milioni stanziati dal Governo, verrebbero investite per realizzare il terzo lotto A4 dal Tagliamento (con relativa costruzione del nuovo ponte) a Gonars nell'ambito dell'appalto già affidato in via definitiva al contraente generale Rizzani De Eccher - Pizzarotti.

● **Seconda opzione.** Lo Stato riconosce invece un più elevato indennizzo di subentro, rimpolpa cioè l'importo che un eventuale nuovo concessionario (previa gara europea) dovrà riconoscere ad Autovie in assenza di proroga della concessione.

Tale indennizzo deve corrispondere contrattualmente al valore delle opere messe in campo da Autovie durante la sua concessione: siamo dunque nel novero dei miliardi di euro. In tal caso la società avrebbe i soldi per saldare i propri debiti con le banche, ma non potrebbe contare sul-

la prosecuzione della propria attività. Si manifesterebbe un enorme punto interrogativo sui destini dei 650 dipendenti di Autovie.

● **La terza via.** Questa strada, prefigurata anche dal ministro uscente Maurizio Lupi, potrebbe rivelarsi quella vincente: aggregare la concessione di Autovie venete a quella di altre, pertinenti concessionarie, riallineando le date di scadenza in un futuro assai meno prossimo. Autovie teme e respinge la prospettiva di un'aggregazione con Autostrade per l'Italia, che gestisce la A23 da Udine a Tarvisio, per la semplice ragione che si tratta del "titano" italiano del settore: la piccola Autovie venete non potrebbe contare nemmeno su un ruolo di effettiva comprimarietà.

● **Pubblico & privato.** E allora l'altra possibilità è aggregare la propria concessione a quella di Cav, che gestisce Passante di Mestre e Venezia-Padova con una concessio-

ne fino al 2032 e che punta a sua volta a una proroga per onorare senza affanni la convenzione con l'Anas che prescrive la restituzione d'investimenti per un miliardo. L'ipotesi di aggregazione, apprezzata in casa di Autovie, permetterebbe da una parte la costruzione di un asse forte a Nordest e dall'altra di conservare in mani pubbliche la gestione della rete. Autovie venete, infatti, è controllata dalla Regione Fvg per mezzo di Friulia, mentre Cav è di Anas e Regione Veneto.

Nulla vieterebbe, beninteso, che in tale operazione possano entrare in gioco capitali privati a cominciare da quelli del Gruppo Gavio, pur garantendo alla Regione Fvg la conservazione del controllo. Ma questi capi-

toli saranno scritti in una fase successiva.

© riproduzione

MENO INTROITI

Il nuovo Governo
dovrà convocare
il confronto
sulle contropartite

L'ALTERNATIVA

Più indennizzo
se nel 2017
la società dovrà
lasciare la gestione



PASSANTE DI MESTRE

Due immagini della grande opera autostradale gestita dalla società pubblica Cav