



Autovie taglia i cantieri per ridurre i costi dell'A4

L'amministratore delegato Castagna: «Dal piano finanziario eliminato circa il 7% delle opere previste. La cifra da ottenere dalle banche passa da 2,3 a 1,3 miliardi»



L'amministratore delegato di Autovie Venete, Maurizio Castagna (foto Bruni)

di Gianpaolo Sarti

► TRIESTE

Per la terza corsia della A4, l'opera magna (in tutti i sensi) della Regione, Autovie Venete si prepara a tornare alla carica con le banche. Può farlo, ora, con una nuova cifra: 1,3 miliardi di euro. Sarà questa la somma che la concessionaria chiederà agli istituti finanziari. Il calcolo, conti alla mano, è dell'amministratore delegato Maurizio Castagna: ai 460 milioni di lavori già chiusi, ai 130 di contributi statali e ai 150 di fondi Cassa Depositi e Prestiti va aggiunta una "rimodulazione" da 200 milioni sul futuro piano che il manager auspica di far approvare al ministero. Una limatura del 7-8% su cantieri accessori, pensata per ridurre l'importo.

Castagna, al suo insediamento a dicembre era ottimista. Ora?

Ne avevo motivo visto che l'avanzamento dei lavori era in linea con il cronoprogramma. E poi l'esame della nostra richiesta di aumento tariffario del 12,6% rispetto al 13% del piano stava per essere completata. Quindi pensavamo che il decreto ministeriale certificasse questo, che per noi voleva dire poter confrontarci con le banche per il finanziamento.

Poi l'aumento è sceso al 7%.

Questo ha fatto rientrare un po' l'ottimismo e abbiamo dovuto affrontare un periodo di revisione del piano economico-finanziario. Il riconoscimento parziale dell'aumento



ci ha costretti a rivedere tutto il piano. Quindi, dovendo ridefinirlo all'interno della scadenza della concessione entro il 2017, sarebbe stato arduo ottenere le risorse per realizzare il volume di lavoro entro i termini di concessione.

È preoccupato?

Fin a quanto non avremo questo tipo di sicurezza, cioè l'approvazione ministeriale del piano economico finanziario, non è possibile definire con certezza le possibilità di acquisizione delle risorse dalle banche per la prosecuzione dei lavori.

Quando presenterete al ministero dei Trasporti e dell'Economia il nuovo piano?

Entro i termini stabiliti, cioè giugno. In questo periodo stiamo avendo incontri con entrambi i ministeri per valutare gli scenari possibili che ci consentano di dare continuità ai lavori, sebbene maggiormente distribuiti nel tempo.

A quanto ammonterà il piano? Sarà superiore o inferiore ai precedenti 2,3 miliardi di euro?

Abbiamo fatto una rivisitazione degli investimenti con una significativa riduzione dell'ammontare complessivo. Quindi prevediamo il 7-8% in meno, pari a un calo di 200 milioni sui 2,3 iniziali. Tenendo conto di tutto (opere già chiuse, contributi statali e Cdp, ndr) siamo a 1,3 miliardi. Questa è la necessità.

Riuscirà a convincere le banche?

Ottenuta l'approvazione

del piano sono certo che riusciremo a convincere gli istituti come Cdp, Bei e altri a finanziare.

Qual è la situazione di cassa ora?

Rispetto ai lavori contrattualizzati è buona perché il 18 aprile abbiamo avuto la proroga del contratto con Cdp per cui abbiamo acquisito 150 milioni a cui si andranno ad aggiungere i 30 milioni della legge di Stabilità per un ammontare complessivo di 180 milioni.

Con i 150 milioni del prestito ponte di Cdp chiuderete tutti i cantieri del primo lotto?

Sì e sarà una buona premessa per ricevere il finanziamento per i lavori del terzo, che sono stati già affidati a un consorzio formato da Rizzani De Eccher e Pizzarotti.

I prossimi interventi da quale lotto partiranno?

Dal terzo. Cioè dal ponte Tagliamento fino a Gonars per circa 25 chilometri. Se riusciremo ad avere tutte le risorse partiamo in autunno.

Si prevede una suddivisione dei cantieri in sottolotti?

La previsione conferma più o meno l'originale con una suddivisione in tre sottolotti soltanto per il secondo che va da San Donà allo svincolo di Alvisopoli con una ripartizione da circa 10 km ciascuno.

Avete preparato il nuovo cronoprogramma?

Ne stiamo discutendo.

Ha previsto una data di conclusione dei lavori dell'in-

tera opera?

Per il momento, visto che la distribuzione dei lavori ricopre un arco più ampio, ipotizziamo diversi scenari. Non siamo ancora in grado di stabilire quando si potrà finire.

Conferma il ritardo di 5 anni?

Non lo chiamerei ritardo, è una diversa rimodulazione dei tempi correlata con l'ottenimento delle risorse. E in virtù del fatto che la questione degli incrementi tariffari determinati per il 2014, ridotti rispetto al piano, si riproporrà nei prossimi anni. Non potremo quindi aspettarci entrate con aumenti del 15% perché non sono compatibili con il contesto economico del Paese.

Qual è la vostra strategia in vista del rinnovo della concessione in scadenza nel 2017?

Confidiamo che gli incontri ministeriali portino all'approvazione del piano che preveda la proroga della concessione proprio con l'obiettivo di una continuità dei lavori.

Si parla di un'aggregazione di Autovie con altre concessionarie del Nord-Est, come Cav che gestisce il Passante di Mestre, l'Autobrennero e la Brescia-Padova.

È un obiettivo parallelo per costituire un polo di concessionarie capace di fare massa critica e stare al pari delle altre, in modo da essere più competitivi e migliorare l'efficienza.

I 30 milioni di euro di contributo statale sono attesi en-

tro il primo semestre. È confermato?

Confidiamo che arrivino. Ma la prossima settimana andiamo a Roma per verificare l'iter. Comunque sono cifre messe a bilancio.

Per il prossimo anno ce ne dovrebbero essere altri 100 ma, a quel punto, servirà un nuovo provvedimento governativo per rendere la misura strutturale oppure ci dobbiamo accontentare di finanziamenti una tantum?

Al momento abbiamo certezza del 130 milioni, non ci sono altre indicazioni.

Quanto ha inciso sulle casse, finora, l'operazione dei telepass scontati?

Dieci mila euro al mese. Non pesa tanto sul bilancio anche perché aspettiamo la decisione del ministero sulla compensazione.

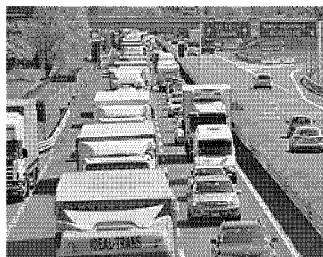


LE TAPPE

Aumenti tariffari ridotti, telepass scontati per i pendolari e cantieri da appaltare



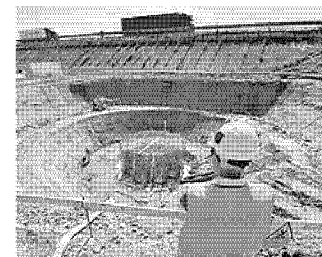
Sulla rideterminazione del piano economico-finanziario della spa ha pesato la "bocciatura" della richiesta fatta a Roma di aumentare le tariffe del 12,6%. Il governo ha concesso solo un ritocco del 7%.



L'operazione telepass scontato per i pendolari, lanciata dal ministero dei Trasporti, non sta incidendo molto sui conti di Autovie. Pesa infatti diecimila euro al mese.



Con i 150 milioni del prestito ponte ottenuto da Cdp, la concessionaria conta di chiudere tutti i cantieri del primo lotto e di "gettare le basi" per i lavori del terzo, già affidati a Rizzani De Eccher e Pizzarotti.



Gli interventi successivi interesseranno appunto il terzo lotto, vale a dire il tratto di circa 25 chilometri tra il ponte Tagliamento fino a Gonars. La partenza è prevista in autunno.