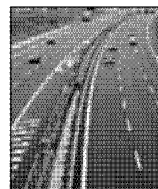




**IL NUOVO
PIANO A4**

LA SPALLATA POLITICA
Ottenere otto anni in più
significa fare tutti i lavori



IL VERO FABBISOGNO
Non si va oltre un miliardo
il terzo lotto sarà allungato

Terza corsia, la battaglia del 2025

Serracchiani e Autovie venete al confronto decisivo per allungare la concessione autostradale

Maurizio Bait

NOSTRO INVIATO

TRIESTE - Il 2017 o il 2025? Questo è il dilemma. Portare a casa una proroga di 8 anni della concessione autostradale di Autovie per realizzare (almeno) il terzo e il quarto lotto della terza corsia dal Tagliamento a Gonars e dal Tagliamento a San Donà con un fabbisogno finanziario più *leggero*, poco superiore al miliardo di euro sul miliardo e mezzo del valore delle opere? Oppure dover fare i conti con una scadenza dietro l'angolo (meno di tre anni) che impedisce di fatto la bancabilità del tanto che resta da fare per la grande opera a Nordest?

● **Pianeti allineati.** Al Governo (Ministero delle Infrastrutture e dell'Economia) l'ardua e rapida sentenza, visto che per

la fine di questo mese le carte dovranno essere chiare. La situazione è meno complessa di quanto sembri e le condizioni politiche - Debora Serracchiani presidente di Regione e vice di Matteo Renzi al Pd nazionale con suffragi *bulgari* - determinano un allineamento di pianeti difficilmente emulabile. Ecco perché prorogare la concessione, in sé obiettivo fra i più arditi, può tuttavia diventare un'opzione praticabile in forza di taumaturgie della politica. Con un punto di forza che la sola Autovie venete vanta in Italia: lo stato di emergenza (testimoniato drammaticamente anche martedì scorso con 70 chilometri di Tir in coda), la progettualità avanzata e i cantieri aperti.

● **Ricevere e restituire.** Cominciamo con i soldi, tanto per non allontanarci dal pragmatismo

della questione. Lo Stato ha appena erogato 25 milioni e altri 5 sono in arrivo per quest'anno. Ne deve altri 100 nel 2015. A questi si sommano i 150 del prestito accordato dalla Cassa depositi e prestiti, ai quali attingere con calma e a piccole dosi per non caricare Autovie di un eccesso d'interessi. Tale operazione pesa da sola una garanzia fino a 130 milioni deliberata dalla Giunta regionale, più una garanzia sui flussi finanziari di Autovie, il pignoramento dei conti correnti e *ovviamente* un maxi-pegno (poco più di 300 milioni di euro) sull'indennizzo di fine concessione al quale avrebbe diritto Autovie una volta lasciata ad altri la gestione della rete.

Del resto tante garanzie si spiegano con la data troppo ravvicinata dell'attuale scadenza

della concessione: 31 marzo 2017, la stessa entro la quale - se non si allunga la cambiale - occorrerà restituire i soldi alla Cdp.

Questi 150 milioni servono, con i 30 statali già nel cassetto, a completare i lavori del primo lotto Quarto d'Altino-San Donà, ma anche a fondare la copertura del terzo lotto e del suo probabile allungamento: il costo raggiungerà in tutto il mezzo miliardo di euro.

● **Terzo lotto più lungo.** Già, avete capito bene: si sta studiando un piccolo allungamento a Est dell'autostazione di Gonars e un altro a ovest dal Tagliamento a Portogruaro. Ne risulterà accorciato il lotto San Donà-Alvisopoli, naturalmente, ma intanto occorrerà un centinaio di milioni di euro in più, ricavabili dalle sfrondature già

apportate al piano originario sforbiciando caselli e tipologie di lavori, passando dalla classe *business* dei progetti a quella più sobriamente turistica.

● **Più prestito con meno garanzie.** Con la concessione *lunga* sarà anche possibile conseguire dalla Cassa depositi un secondo prestito da 200 milioni rimborsabile a scadenza della gestione Autovie. E ancor più sarà possibile risvegliare dall'incolpevole sonno la squadra di banche da troppo tempo disponibile a finanziare l'opera ma finora rimasta *inerte* per l'eccessiva onerosità delle garanzie. Soltanto la concessione lunga potrà renderle sostenibili, unitamente al possibile impiego almeno parziale della linea di credito - non ancora revocata - resa disponibile dalla Banca europea degli investi-



menti: valeva fino a un miliardo di euro di cui fino a 200 milioni in contanti e a prezzo agevolato alle banche, il resto come garanzia agli istituti di credito medesimi. Ora, a fabbisogno generale ridotto, in proporzione si contrae anche la misura con la quale attingere a questa disponibilità specifica.

● **Lo scenario.** Se il Governo dovesse concedere una proroga fino al 2025, i lavori (terzo lotto ampliato) potrebbero essere avviati già quest'anno e ultimati entro il 2023, con tanto di un triennio finale per restituire i fondi ottenuti in prestito. Se invece si riuscisse a conseguire la proroga, mna a termine più ristretto, la bancabilità risulterebbe meno facile. Il piano in ogni caso riguarderebbe l'intera asta autostradale dell'A4 con tutti i lotti, evitando che per troppi anni la terza corsia - più che la soluzione di un'emergenza internazionale lungo il Corridoio mediterraneo e quello Adriatico-Baltico - si riveli un percorso a tappe alterne fra carreggiata larga e autostrada attuale.

● **Almeno fino a Palmanova.** Spacchettare il secondo e il quarto lotto in mini-lotti aiuterà la pratica del "passo dopo passo" con i soldi alla mano, anche se in questa fase si sta facendo strada l'ipotesi di lasciare per ultimo il lotto Gonnars-Villesse, dando quindi continuità alla terza corsia da Mestre allo snodo di Palmanova.

Ma il colpo vincente si chiama ancora e sempre in un solo

modo: concessione prorogata. Il resto, in tale evenienza, verrà da sé.

