



# Serracchiani accelera sui tempi della terza corsia

La governatrice: «A metà 2015 apriremo i cantieri per il terzo lotto dell'opera  
Le risorse? Centocinquanta milioni da Cdp, 160 da Roma più i fondi della spa»

di Giovanni Tomasin

► TRIESTE

Come sta la terza corsia? Il terzo lotto dovrebbe (il condizionale è d'obbligo) vedere l'apertura dei cantieri a metà del 2015. Lo afferma la presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani nel forum organizzato da *Il Piccolo* nei giorni scorsi. Forum che è stata occasione per fare il punto su una delle opere più "ingombranti" nella storia amministrativa della Regione.

«A novembre chiuderemo il primo lotto, completando anche il ponte sul Piave - spiega la presidente -. Il contratto prevedeva come scadenza il giugno del 2015, quindi abbiamo recuperato diverso tempo rispetto ai ritardi di chi mi ha preceduto». Con la chiusura del primo lotto sono stati spesi i fondi di Autovie e la Regione ha iniziato a ragionare sul «tesoretto» che servirà a realizza-

re il terzo lotto.

Ricordiamo che il primo lotto è quello veneto, che arriva fino a San Donà.

Il secondo è quello che dovrebbe portare fino al confine regionale e che, spiega Serracchiani, «per qualche imperscrutabile motivo è stato saltato».

Il terzo lotto è quello che dal confine regionale arriva fino a Gonars. Il quarto lotto raggiunge Palmanova «ed è stato aggiudicato in via provvisoria alla Cbm».

Ma «d'urgenza», ora, è proprio il terzo lotto. I punti critici sono diversi: «Al di là delle questioni legate al fatto che è stato aggiudicato in via definitiva senza copertura finanziaria - dichiara la presidente -, il vero "errore" è che prima il terzo lotto era a sua volta spaccettato in tre o quattro lotti minori, mentre ora è diventato un lotto unico». Ciò comporta inevitabili complessità sul fronte

della raccolta fondi: «Prima avremmo potuto andare a cercare di volta in volta i cinquantamila, cento o centocinquanta milioni necessari per ogni singolo sotto-lotto - dice Serracchiani -. In questo modo invece devo trovare gli oltre 400 milioni di importo complessivo prima di mandare avanti i lavori».

La riduzione a un unico blocco è stata condotta, aggiunge, «anche in questo caso per ragioni quasi incomprensibili»: «Perché non c'è la copertura finanziaria. Se ci fosse stata avrebbe anche avuto un senso, portando a qualche risparmio sulle spese complessive». Con il portafoglio vuoto, però, quella che poteva essere una bella idea diventa un rompicapo: «Il lotto è aggiudicato in via definitiva, sicché devo andare a firmare il contratto, cosa che posso fare soltanto se ho sotto mano il budget complessivo».

Ecco quindi il tesoretto su cui la Regione si è messa a ra-

gionare: «In cosa consiste - afferma Serracchiani -? I 150 milioni di Cassa depositi e prestiti, i 160 milioni del governo (di cui 30 milioni già nelle casse di Autovie venete, cento milioni della legge di stabilità 2015 e 30 milioni dello Sblocca Italia). A questi si aggiungono i fondi di Autovie che derivano dal traffico, che è in aumento». Adesso, aggiunge la presidente, «se riusciamo ad avere un minimo di prospettiva sulla concessione tutta l'opera è bancabile».

Perché nel frattempo noi abbiamo riaggiornato il piano economico finanziario, che è stato presentato al ministero, pulito di alcuni eccessi».

Ora il ministero lo sta esaminando attraverso la procedura di emergenza prevista nel caso di un'opera soggetta a un commissario: «La tempistica dovrebbe essere ridotta ma comunque prenderà un po' di tempo». Quali sono le conclu-

sioni? «Alla fine noi copriamo il terzo lotto, magari non domani, ma lo copriamo - dice Serracchiani -. L'idea è farlo partire nel 2015. Purtroppo alcune vicende legate alla progettazione, senza entrare nelle vicissitudini della Rizzani, hanno generato dei ritardi tecnici che ci portano alla metà del 2015 per l'avvio fisico del cantiere».

Quanto alla prosecuzione ulteriore dell'opera, il tratto Palmanova-Villesse, è tutto da vedere: «Ora non è incluso perché la progettazione va completamente rivista - conclude -. L'idea originaria era che corresse accanto alla Tav e, ora che non sarà più così, e forse la Tav non correrà proprio, bisogna ripensarlo daccapo».

Ecco perché quel tratto non fa parte del piano finanziario».



La governatrice Debora Serracchiani

**“ GLI ERRORI  
DEL PASSATO**

Il tratto tra  
il ponte sul Tagliamento  
e Gonars è stato  
aggiudicato senza  
copertura finanziaria e  
trasformato in lotto unico

**“ I RITARDI  
TECNICI**

Le vicende  
legate alla progettazione  
oltre alle vicissitudini  
della Rizzani hanno  
rallentato l'avvio fisico  
dei lavori