



Terpin: un piano B per la terza corsia se salta la proroga

Il presidente di Autovie ritiene inevitabile un patto a Nord-Est
E vuole chiudere il mandato con un finanziamento per l'opera



Emilio Terpin è presidente di Autovie Venete dal giugno 2010

di Anna Buttazoni

► UDINE

L'unione delle concessionarie autostradali del Nord-Est. I pedaggi che non potranno scendere ancora. Il piano B in caso non arrivasse dall'Europa l'ok alla proroga della concessione a gestire l'A4. Emilio Terpin è all'ultimo giro di boa alla guida di Autovie Venete, dov'è arrivato nel 2010. Cita Andrea Camilleri per spiegare che tra un anno non sarà più papabile alla presidenza della società. Ma ha davanti 12 mesi per realizzare un sogno: firmare un finanziamento per proseguire la costruzione della terza corsia.

Presidente, è fiducioso sulla deroga che l'Europa dovrà concedere per prorogare le concessioni autostradali?

«Ritengo che il tentativo andasse certamente fatto e quindi il passo è apprezzabile. Siamo fiduciosi perché in quel tipo di iniziative il presupposto è crederci. Se ci siamo proposti vuol dire che ci crediamo, ma siamo anche assolutamente consapevoli delle grandi difficoltà che un'iniziativa del genere va a incontrare».

C'erano più possibilità a compiere il passo da soli o aggregandosi in un grande Calderone?

«Normalmente il partecipare con altre grandi concessionarie dovrebbe costituire una massa critica perché in realtà a Bruxelles il Governo va a rappresentare un'esigenza che riguarda sì le singole concessionarie, ma anche l'interesse nazionale. Naturalmente spero, e

anzi dò per scontato, che comunque a Bruxelles si analizzeranno anche le situazioni delle singole concessionarie. E questo mi conforta».

La Francia ha ottenuto la deroga, perché l'Italia non dovrebbe raggiungere il traguardo?

«È vero sì, ma devono ricorrere determinati presupposti che certamente sono presenti anche nella proposta avanzata dalla presidenza del Consiglio dei ministri. A quanto mi consta però le proroghe in Francia sono state di modesta entità, mentre per quanto riguarda Autovie parliamo di un una proroga al 2038. Siamo ovviamente pronti ad aprire un confronto dialettico e se dal confronto dovesse emergere una disponibilità europea per un'ipotesi diversa, siamo pronti a valutarla».

Nel caso di un no europeo c'è un piano B?

«Assolutamente sì. E anche un piano C, perché ci crediamo e non ci sfiora nemmeno l'idea di rinunciare alla terza corsia e alle opere da fare. Abbiamo preparato un piano B e stiamo facendo gli approfondimenti del caso perché siamo pronti a ogni evenienza. L'obiettivo però è chiaro: vogliamo realizzare l'opera, magari attraverso percorsi diversi, ma vogliamo arrivarci».

Ritiene che la politica di riduzione dei pedaggi autostradali del ministro Maurizio Lupi sia sostenibile per Autovie?

«Siamo consapevoli delle esigenze della politica e delle ragioni che inducono il ministro



ad assumere determinate decisioni. Siamo però altrettanto consapevoli, e speriamo di trovare un punto d'incontro, che il rapporto concessione-tariffe-lavori è un rapporto inscindibile. Auspichiamo quindi che da parte degli organi preposti vi sia una ragionevole duttilità».

Domani si inaugura il Ponte sul Piave, poi come procederanno i lavori?

«Va detto che apriremo il Ponte sul Piave ma non l'intero tratto del primo lotto perché, come noto, siamo stati perseguitati dalla pioggia. La percorribilità completa da Quarto d'Altino a San Donà di Piave seguirà pochi giorni dopo, appena ci sarà uno sprazzo di sole, perché mancano dettagli. Poi certamente proseguiremo con lavori importanti, a prescindere dall'evoluzione a Bruxelles della vicenda proroghe, e stiamo verificando le priorità. La nostra attenzione sul terzo lotto da Fossalta di Portogruaro a Gonars è assolutamente vigile. Siamo in attesa che si risolvano alcuni presupposti operativi, dopodiché affronteremo immediatamente la situazione».

Crede nella possibilità di un'alleanza delle concessionarie del Nord-Est?

«In un'ottica futura, evitando percorsi frettolosi e non adeguatamente ragionati, ritengo che questo sia uno sbocco inevitabile, perché abbiamo una frammentazione di concessionarie a cui sarà indispensabile ovviare nell'interesse del fruitore».

Non c'è il rischio che Auto-

vie finisca come il pesce piccolo sbranato dagli squali?

«Assolutamente no, se l'operazione sarà meditata e seguirà i canoni della correttezza, senza accelerazione di tempi che potrebbe portare a letture fuorvianti. Il valore di Autovie è ineccepibile e dovrà essere adeguatamente valorizzato nel caso di accorpamenti o fusioni. Negli ultimi cinque anni la somma dell'utile è stato di circa 100 milioni, abbiamo distribuito dividendi per circa 20 milioni, appaltato lavori per un valore a base d'asta di circa 130 milioni e gli appalti e i lavori a base d'asta affidati dal commissario ammontano a circa 900 milioni. Se facciamo i totali abbiamo riversato o riverseremo sul territorio circa un miliardo in opere di cui quasi 600 milioni eseguite, senza aver ancora toccato i 150 milioni della garanzia concessa da Cassa depositi e prestiti. E, una rarità visto il momento, non abbiamo debiti di sorta».

Che opinione ha del progetto porto-Regione?

«Il ragionamento svolto per le concessionarie vale anche per i porti. Non solo vedo inevitabile una sinergia vera tra le realtà portuali regionali, ma auspico una sintesi della portualità, che spetta al Governo e speriamo avvenga molto presto, considerata la frammentazione attuale».

La terza corsia vedrà la luce nel 2025?

«Quando parliamo di scadenza dobbiamo intenderci. Nel fissare termini non ci riferiamo solo all'opera ma anche

alle situazioni a essa legate, come il pagamento del debito bancario. Definire i tempi oggi non è un'operazione prudente perché noi possiamo progettare delle tempistiche che poi però dipendono da tanti fattori esterni, non ultimo i finanziamenti, e quindi i termini possono slittare. Mi rifiuto di fare una previsione, perché abbiamo un sistema diabolico tra i percorsi della burocrazia e quelli eventuali della giustizia. Oggi, ad esempio, non esiste un appalto sul quale non venga promosso un ricorso. Il sistema, insomma, sembra costruito per impedire di fare previsioni».

Che rapporti ha con il commissario straordinario Debora Serracchiani?

«Le relazioni vengono tenute dall'amministratore delegato, l'ingegner Maurizio Castagna. Per quanto mi consta non posso che definirli rapporti ottimi, di totale collaborazione».

Come procede la trattativa con le banche?

«Abbiamo contatti continui, ma la trattativa dipende da tanti fattori, come la definizione del Piano economico finanziario, che è in corso d'opera, nonché dall'esito della vicenda europea».

A che punto è la nuova ste-sura del Piano economico-finanziario per la terza corsia?

«Era pronto, ma abbiamo dovuto effettuare delle continue modifiche perché durante la redazione c'è stato un incessante mutamento di fattori. Ritengo però che entro l'anno lo avremo definito».

Lei è in scadenza. Si rende disponibile a un altro mandato?

«Assolutamente no. Per la verità ho covato l'ambizione di mettere la firma su un finanziamento, ma con la fine del prossimo anno mi sono fatto persuaso, per citare Camilleri, di dare un deciso riordino alle mie priorità».

Pensa di chiudere il mandato mettendo la firma su un finanziamento?

«È l'ultima speranza a morire. Quella sarebbe la conclusione sognata».



annabuttazoni
© RIPRODUZIONE RISERVATA