



# Nuova A4 oltre la linea del Piave

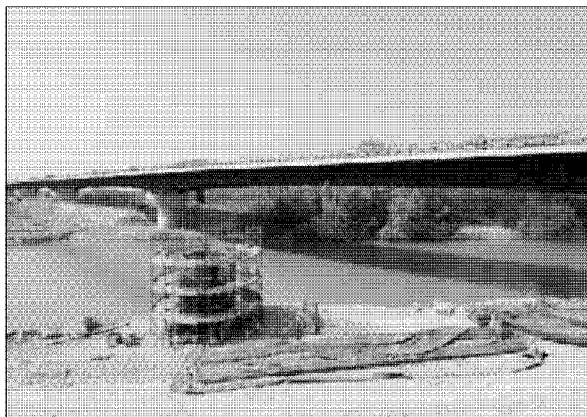
*Otto mesi di anticipo per il primo lotto, Mestre-San Donà, della terza corsia  
La sfida di Serracchiani e Zaia: una holding per le autostrade del Nordest*

## L'INAUGURAZIONE

Il tratto è costato 427 milioni  
225 dei quali solo per il ponte

## IL NODO EUROPA

La concessione scade nel 2017  
Autovie: rinnovo senza gara



### GRANDE OPERA

Lavoro molto impegnativo per il nuovo ponte sul fiume Piave, costruito però a tempo di record. Nell'altra pagina l'incontro di ieri tra Zaia e Serracchiani

Giorgio Gasco

SAN DONA' DI PIAVE

L'obiettivo (futuribile e condizionato dalle indicazioni della Ue) è quello di una "holding" autostradale del Nordest. Troppa cinque concessionarie che operano a cavallo di Veneto e Friuli Venezia Giulia. Luca Zaia e Debora Serracchiani, i due governatori, hanno lo stesso progetto in mente pur da fronti politici opposti. Ma tra i due c'è "feeling" («Voglio avere un buon rapporto istituzionale con Zaia», ha più volte ripetuto la democratica). Stima ricambiata. Evidenziata anche ieri, quando Luca e Debora si sono trovati fianco a fianco per tagliare il nastro del nuovo ponte sul Piave, una delle più impegnative opere dell'allargamento a tre corsie della A-4 Venezia-Trieste.

Polo autostradale del Nordest? «Il governo ha già indicato il cammino della aggregazione delle concessionarie» ha detto la governatrice friul-giuliana, che è anche commissaria straordinaria per i lavori. Tanto che l'iniziativa è inserita nel decreto Sblocca Italia. «Questa è la vera sfida»,

rilancia il collega veneto, che, a suo dire, va estesa oltre i confini nordestini. E si può iniziare proprio sull'asse della A-4, visto che la regione Friuli Venezia Giulia ha l'80% della società Autovie (concessionaria del tratto Venezia-Trieste e della Udine-Tarvisio), della quale la Regione Veneto detiene il 4,8% oltre ad essere socia paritaria con l'Anas nella Cav che gestisce il Passante di Mestre e il tratto Padova-Mestre della A4.

**RECORD** - Il consorzio d'impresa Impregilo-Salini, Mantovani e Cvc hanno chiuso i lavori con un anticipo di 8 mesi rispetto alle previsioni. Quindi, entro fine mese (tempo permettendo) i 20 chilometri della A-4 da Venezia-Est e San Donà non avranno più cantieri. Anche la "barriera" del Piave è stata superata, mettendo la parola fine sul primo dei quattro lotti nei quali la realizzazione della terza corsia è stata suddivisa.

**COSTI** - «Il tratto Venezia Est-San Donà - ha detto Maurizio Castagna, amministratore delegato di Autovie - ha visto un esborso finanziario di 427 milioni, ponte compreso (225



milioni), 35 dei quali sono andati per rimborsare i 434 soggetti che hanno subito gli espropri».

**PIANO** - Il piano finanziario di Autovie riferito all'intero tratto Venezia Est-Villesse, prevede a oggi (al netto dei lavori già conclusi) un investimento di 1,4 miliardi. L'asse autostradale è stato suddiviso in quattro lotti: il primo, inaugurato ieri, fino a San Donà; il secondo di 33,5 Km fino ad Alvisopoli; il terzo di 25 Km dal Tagliamento a Gonars; il quarto di 17 Km da Gonars a Villesse. La società ha però dovuto rivedere il programma, per rendere la partita finanziaria in equilibrio con l'esborso economico. Conseguenza: il secondo e quarto tratto sono stati suddivisi rispettivamente in tre e due sub-lotti, garantendo maggiore coinvolgimento delle imprese del territorio e, appunto, l'equilibrio finanziario. Della cifra totale, il governo ha finora contribuito con 30 milioni indicati nella legge di Stabilità 2014 e 30 con il decreto Sblocca Italia. Altri 150 milioni sono garantiti dalla Cassa Depositi e Prestiti.

**CONCESSIONE / EUROPA** - È lo snodo pericoloso da superare per il proseguimento dei lavori di ampliamento. La concessione per Autovie scadrà nel 2017. La società vorrebbe il rinnovo senza sottostare alla gara europea, come obbliga Bruxelles. Il governo Renzi sta spingendo in sede di Com-

missione europea perché i concessionari attuali non siano obbligati a confrontarsi con concorrenti continentali. Per questo, l'esecutivo si è impegnato con la Ue perché ci sia il via libera automatico a certe condizioni, però: le tre società in scadenza, Autovie, Autobrennero e il gruppo Gavio, devono garantire progetti per 10 miliardi; contenere l'aumento dei pedaggi entro il valore dell'inflazione; il valore economico del subentro (quanto il futuro concessionario dovrà sborsare per garantirsi la gestione, potrebbe essere anche lo Stato) deve essere ridotto il più possibile. Vincoli, che hanno costretto Autovie a riscrivere il piano finanziario, già consegnato al governo. Ora si attende il responso dell'Europa. La Serracchiani e Castagna confidano nel rinnovo della concessione almeno fino al 2025, anche se la speranza si protrae al 2038 limite previsto per ammortizzare l'intero investimento.

L'amministratore delegato mette sul tavolo un bel po' di garanzie: «Entro il 2022 potremmo impegnare 850 milioni e altri 580 entro il 2025, intervenendo nei tratti Palmanova-Latisana, Portogruaro-San Donà, Palmanova-Villesse compreso il ponte sul Tagliamento». Percentualmente, sarebbe completato il 70% dell'intero allargamento a tre corsie.



**Investimenti previsti nel Piano economico finanziario 2014**

