

AUTOSTRADA

Il ministero ha riconosciuto la "fattibilità tecnica" e l'interesse pubblico. Entro il 2023, la gara per la concessione di A22: Autobrennero ha ora la prelazione

Per la terza corsia, 2,3 miliardi. La concessione costa in realtà di più alla spa: altri 2,5 miliardi vanno allo Stato. La seconda rata del Fondo Ferrovia vale 100 milioni

A22, ok al piano da 7,2 miliardi

Approvata dal governo la proposta della finanza di progetto

DOMENICO SARTORI
d.sartori@ladige.it

Vale **7,214 miliardi** di euro la firma del dirigente **Felice Morisco** del Mit, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, posta ieri in calce alla dichiarazione di "fattibilità tecnica" alla proposta di partenariato pubblico-privato (finanza di progetto) depositata lo scorso 11 maggio da Autostrada del Brennero spa per il rinnovo della concessione. Proposta fattibile e di interesse pubblico. Nella sede della spa, in via Berlino, si parla di "giornata storica". L'amministratore delegato, **Diego Cattoni**, ha fissato l'ora della comunicazione ufficiale giunta da Roma: le 15.48. Enorme è la portata degli investimenti, eccezionale la durata della concessione: 50 anni. Un unicum. Mai visto un *project* di questi dimensioni in Italia e in Europa. Mai vista una concessione autostradale "lunga" mezzo secolo. Quella precedente, trentennale, era scaduta nel 2014. Poi, si sono spesi anni senza cavare un ragno dal buco. Nel gennaio 2016, fu messa in legge la soluzione *inhouse*, in base alla quale i soci pubblici (Regioni, Province, Comuni e Camere di commercio) dei territori attraversati dai

314 km di asfalto dal Brennero a Modena, avrebbero dovuto liquidare i quattro soci privati, detentori del 14,1575% del capitale di Autobrennero. Trattative infinite. Stop and go. E un nulla di fatto. Sette anni dopo e con cinque ministri che hanno preso in mano la pratica A22 (**Graziano Delrio, Danilo Toninelli, Paola De Micheli, Enrico Giovannini** e, da ultimo **Matteo Salvini**), ecco lo sblocco, in forza della legge del novembre 2021 che, in deroga al codice degli appalti, ha per la prima volta ammesso l'utilizzo della finanza di progetto per l'affido di una concessione autostradale. Tutti soddisfatti, in via Berlino, anche perché la soluzione *inhouse*, concepita per evitare la gara, era considerata una sorta di "statalizzazione" che avrebbe appesantito la spa considerata un modello: soci in maggioranza pubblici, ma modello gestionale privato. Con il decreto firmato ieri, Autobrennero ha giuridicamente indossato un altro vestito: da proponente è diventata promotore. Vuol dire che la proposta fatta, con il Pef (piano economico-finanziario) dai 7,214 miliardi di investimenti, sarà messa a gara. E che, in caso di soccombenza, Autobrennero potrà rilanciare, esercitando il diritto di prelazione

sul progetto vincitore. Certo, un fondo sovrano cinese o arabo potrebbe mettersi in gioco. Al Brennero passa il 10% dell'import/export del Paese, e A22 è una tratta autostradale strategica che connette Mediterraneo e Nord Europa. Ma in via Berlino si mastica ottimismo. «I soci pubblici» dice Cattoni «ci sono stati in passato, ci sono ora e ci saranno in futuro». Per dire, che faranno di tutto per portare a casa la concessione. La mole di investimenti più consistente riguarda la terza corsia. Significa **2,3 miliardi** di investimenti: **800 milioni** per la corsia effettiva tra Verona Sud e Campogalliano; **1,5 miliardi** per quella "dinamica" (con l'uso, alla bisogna, della corsia di emergenza) tra Bolzano Nord e Verona. Poi, c'è il nodo di Verona (**1,2 miliardi** di opere): non solo la terza corsia, ma anche la realizzazione del nuovo centro intermodale di Isola della Scala («In collaborazione con il territorio»), per oltre **300 milioni**, integrato con il Quadrante Europa, e due nuovi svincoli autostradali. E poi gli investimenti per il porto fluviale di Valdarò, per l'interporto di Trento, nella digitalizzazione e nella transizione ecologica. «Elementi premianti, apprezzati dal ministero» dice Cattoni. In real-

tà, la conquista della concessione costa molto di più dei 7,214 miliardi di investimenti previsti con la finanza di progetto. Autobrennero dovrà versare allo Stato il valore della concessione, pari a **580 milioni** di euro, più il Fondo Ferrovia accantonato e da maturare: **800 milioni** fin qui accumulati e **1.070 milioni** da versare in futuro. Altri 2,5 miliardi e mezzo, poco meno. Preziosa, strategica ma davvero "cara" concessione. La legge che ha riconosciuto la finanza di progetto, impone ad Autobrennero di versare in otto rate il Fondo Ferrovia fin qui accumulato. La prima rata è stata versata il 15 dicembre 2021, con "riserva di ripetizione", cioè mettendo le mani avanti nel caso la concessione alla fine non arrivasse. La prossima settimana, i soci in assemblea dovranno dare l'ok al versamento della seconda rata da **100 milioni**, interessi compresi. Di positivo c'è il fatto che l'amministratore delegato è riuscito a chiudere tutti i contenziosi fiscali in essere con lo Stato. Alla società è stato riconosciuta, anche dopo la scadenza dell'attuale concessione nel 2014, la legittimità di accantonare il Fondo Ferrovia (**34,5 milioni** all'anno) in esenzione di imposta. Una patita da milioni di euro.



L'A22: con la dichiarazione di fattibilità tecnica si è fatto un passo avanti importante

I COMMENTI

La soddisfazione per la fattibilità tecnica riconosciuta dal ministero. L'ad Diego Cattoni: «L'effetto moltiplicatore è per quattro, vuol dire che ci saranno oltre 28 miliardi di investimenti nei territori attraversati». Maurizio Fugatti: «Determinante la compattezza dei soci pubblici»

La gara nel 2023, poi le opere Priorità assoluta alla terza corsia

Trento e Bolzano saranno bypassate con due nuove gallerie

Tempi rispettati dal Ministero delle infrastrutture e trasporti. Autobrennero aveva presentato in maggio la proposta di partenariato pubblico-privato, elaborata a tempi record, in pochi mesi, mettendo sotto stress la prima, vera ricchezza della spa di via Berlino: la struttura tecnica che ha predisposto 6 mila allegati progettuali per opere che, se la concessione sarà infine ottenuta, dovranno essere realizzate nell'arco di 50 anni. L'8 settembre, la spa ha depositato l'ultima documentazione integrativa richiesta, e da lì sono partiti i 90 giorni previsti per la risposta, la dichiarazione di fattibilità tecnica, arrivata ieri. «I tecnici del ministero hanno fatto un lavoro straordinario» riconosce l'ingegner **Carlo Costa**, direttore tecnico generale di Autobrennero che ha firmato tutti i progetti presentati.

La palla è ora in mano al Mit, ente concedente, che dovrà predisporre la gara sulla base della proposta fatta da Autobrennero. Dovrebbe essere attivata nel 2023. Se tutto va bene, l'affido della concessione di A22 potrebbe avvenire nel 2024. Quindi, il via alle opere. «La terza corsia ha la priorità assoluta» dice l'amministratore delegato, **Diego Cattoni**. Costa dà un'idea della tempistica. La corsia effettiva tra Verona Sud e Campogalliano (800 milioni) è suddivisa in tre lotti. Per il primo a sud, all'innesto con la A1, il più urgente, il cda ha già approvato il progetto esecutivo. «Si può partire subito» dice Costa. L'intera terza corsia da Verona Sud a Modena potrebbe essere completata in quattro anni, quella dinamica tra Trento Sud e Verona in un anno. Quella più problematica è la dinamica tra Bolzano Nord e Trento Sud: comporta il bypass dei due capoluoghi con nuove gallerie. Non a caso, la terza corsia dinamica comporta costi più elevati: 1,5 miliardi di euro. «E le due gallerie» aggiunge il direttore tecnico «hanno tempi di progettazione e realizzazione più lunghi». In prospettiva, anche a Rovereto A22 finirà in galleria.

«Un risultato storico» commenta Cattoni «non tutti credevano che

ce l'avremmo fatta: 7,2 miliardi di euro di investimenti è 3,5 volte il valore degli investimenti fatti per realizzare l'autostrada, 60 anni fa». L'amministratore delegato dà l'idea dell'impatto dei progetti previsti: «L'effetto moltiplicatore è per quattro, vuol dire che ci saranno oltre 28 miliardi di investimenti nei territori attraversati». E, questo, senza considerare che, ai 7,214 di investimenti lungo l'A22 vanno sommati i 2 miliardi per le nuove tratte in Emilia-Romagna, Cispadana e Campogalliano-Sassuolo. Nel piano economico-finanziario, ci sono gli stanziamenti per l'aumento di capitale delle due società di scopo incaricate di realizzarle. «Questo passaggio tecnico è fondamentale è fondamentale» aggiunge il presi-

Carlo Costa:
«Ridisegniamo la mobilità, creando il primo Green Corridor d'Europa»

dente di Autobrennero, **Hartmann Reichhalter** «ma non deve indurci ad abbassare la guardia, deve indurci ad essere più motivati e concentrati di prima». **Maurizio Fugatti**, presidente della Regione e della Provincia di Trento, parla a nome di tutti i soci pubblici: «Non è stato facile, il percorso è stato lungo e complesso, ma la compattezza dei soci pubblici è stata determinante. È il primo progetto di questo tipo a livello italiano ed europeo e ciò significa che siamo di fronte, qui in A22, a un cda e ad un management che è all'avanguardia». Il direttore Costa ricorda, con orgoglio, che la proposta di investimenti è «tesa a ridisegnare la mobilità lungo l'asse del Brennero per creare il primo Green Corridor d'Europa. Si è indubbiamente aperta una nuova stagione di protagonismo per tutti i territori che vanno dal Brennero a Modena». **Do. S.**



Il direttore tecnico Carlo Costa, l'ad Diego Cattoni, il presidente Hartmann Reichhalter e Maurizio Fugatti (foto PEDROTTI)



Diego Cattoni, Ad di Autobrennero



verso la concessione



Carlo Costa, direttore generale A22

Reazioni | Il presidente Kompatscher e il ministro Salvini esprimono soddisfazione

«Notizia molto positiva»

«È una notizia molto positiva» dice il presidente della Provincia di Bolzano, **Arno Kompatscher**, commentando il sì del ministero alla finanza di progetto proposta da Autobrennero «Invece di limitarci a riscuotere i pedaggi, ora possiamo trasformare la linea del Brennero in un corridoio verde». Nella nota con cui è stata notiziata del parere favorevole, il vice-premier e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, **Matteo Salvini**, esprime «grande soddisfazione». «Adesso sono previsti step tecnici e la pubblicazione del bando di gara entro la fine del 2023» aggiunge la nota del Mit.

Interviene anche il presidente del Veneto, **Luca Zaia**: «La A22 è un'infrastruttura strategica in termini commerciali per tutto il nord-est, ma anche porta di ingresso fondamentale per i flussi turistici provenienti da Austria e Germania, il principale mercato di riferimento per le nostre spiagge dell'Alto Adriatico». «Molto soddisfatta che si sia arrivati fin qui. Ora si apre la gara con prelazione ad A22» commenta **Donatella Conzatti** che, da senatrice, aveva spinto per l'approvazione della legge che nel novembre 2021 ha autorizzato la finanza di progetto per il rinnovo della concessione. E **Luca Zeni**, consigliere provinciale del Pd, parla di «notizia davvero positiva per il Trentino. Si tratta di un asset strategico, e fa piacere che l'attuale governo abbia deciso di portare a conclusione il lungo lavoro svolto negli ultimi anni». «Salvini dimostra come sempre di passare dalle parole ai fatti» commenta la deputata trentina della Lega, **Vanessa Cattoi**.



Il governatore del Veneto Zaia e il presidente Fugatti