

AUTOSTRADA

Il vertice con la ministra alle infrastrutture preceduto dall'incontro convocato da Kompatscher per definire una strategia comune. Quasi 7 miliardi di investimenti congelati

Tre ipotesi, ciascuna problematica: liquidare i soci privati, costituire BrennerCorridor, rivedere l'accordo per togliere il vincolo della totalizzazione pubblica. O il rischio gara

A22, De Micheli riunisce i soci pubblici

Incontro a Roma il 7 novembre per sbloccare la nuova concessione

Entro un paio di settimane si saprà se le attese (degli industriali) e gli impegni (del governatore trentino **Maurizio Fugatti**), illustrati nell'assemblea di ieri l'altro a Riva del Garda, sul rilancio degli investimenti infrastrutturali lungo l'A22 (terza corsia, tratte di accesso), avranno qualche possibilità concreta di trovare realizzazione. Per giovedì 7 novembre la nuova ministra delle infrastrutture e trasporti (Mit), **Paola De Micheli**, ha convocato a Roma, come si era impegnata a fare con Fugatti e il governatore altoatesino **Arno Kompatscher**, i rappresentanti dei soci pubblici di Autostrada del Brennero spa: Regione Trentino Alto Adige (primo azionista con il 32,29%), Province di Trento, Bolzano, Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia, Comuni di Bolzano, Trento, Verona e Mantova, Camere di Commercio di Bolzano, Trento, Verona e Mantova.

La data di convocazione conferma che il termine-ultimatum del 31 ottobre, giorno stabilito dai dirigenti del Mit per firmare la convenzione di concessione dopo che la Corte dei conti ha registrato la delibera del Cipe del 20 maggio scorso, non sarà rispettato. Firma impossibile perché l'accordo di cooperazione interistituzionale tra governo ed enti territoriali prevede l'affido diretto della concessione, evitando la gara, ad una società *in house* interamente pubblica, impone cioè la liquidazione dei quattro soci privati di Autobrennero (Serenissima Partecipazioni, Condotte d'Acqua, Banco Popolare e Infrastrutture Cis) che detengono il 14,16% del capitale.

Ancora prima che la ministra recapitasse l'invito per il 7 novembre, il presidente della Regione, Kompatscher, aveva convocato i soci pubblici per martedì prossimo, riunione che precede la data ultimatum del 31 ottobre fissata dai dirigenti del Mit. La partita, com'è noto, è di grande rilievo. Vista con gli occhi dei territori attraversati (imprese, cittadini ed enti pubblici), ci sono **4,14 miliardi** di investimenti programmati nel piano economico finanziario collegato alla nuova



Traffico intenso in A22 tra Ora e San Michele all'Adige in direzione sud

concessione. Non solo la terza corsia (**1,035 miliardi** per la "dinamica" tra Bolzano Nord e Verona), anche gli **800 milioni** per opere "funzionali", realizzate dalla Province attraversate con il contributo di A22 (**200 milioni** per il Trentino, in primis per la eliminazione del pericoloso cavalcavia di Ravina). Investimenti che sfiorano i **7 miliardi** se si considerano le opere programmate a sud, la Campogalliano-Sassuolo e la nuova autostrada Cispadana. E poi ci sono le tratte di accesso al tunnel del Brennero, co-finanziate con il Fondo ferrovia accantonato da Autobrennero (**720 milioni** dal gennaio 1998). Vista invece da Roma, dal governo, la concessione di A22 vale, per

l'erario, introiti per oltre **2 miliardi** di euro, tra valore della concessione (**580 milioni**), Fondo ferrovia accantonato e da accantonare nei prossimi trent'anni. E questo il vero oggetto del confronto con la ministra De Micheli, che i soci di Autobrennero del suo territorio (è piacentina), stanno per primi pressando perché si sblocchi la concessione. Sulla carta, cioè, è interesse di tutti (governo e soci pubblici territoriali) riuscire a sbloccarla. E la ragione della riunione preventiva tra i soci locali convocata da Kompatscher serve proprio a trovare una linea comune con cui presentarsi alla ministra che ha preso il posto di **Daniilo Toninelli**. Ogni soluzione presenta elementi pro-

blematici. La "totalizzazione pubblica", cioè la liquidazione dei soci privati, si sta rilevando impossibile dopo che il procuratore regionale della Corte di conti ha indicato un valore (**70 milioni**) più che dimezzato rispetto a quanto si aspettavano i soci privati. La costituzione di una *newco* come BrennerCorridor è una strada altrettanto lunga e ardua, che lascia irrisolto il nodo della liquidazione del Fondo ferrovia (perché Autobrennero dovrebbe "girarlo" allo Stato se non ha più la concessione?). La cosiddetta "terza via" è quella di rivedere l'accordo di cooperazione, modificando la legge, per permettere ai privati, nelle more della direttiva europea del 2014, di rimanere in società, stante il fatto che saranno loro, in futuro, a chiedere l'eventuale recesso da una spa che, per almeno 10-15 anni, non produrrà più un euro di dividendo.

Ma anche questa soluzione, che già il precedente governo, con Toninelli, aveva politicamente valutato approvando prima una raccomandazione poi un ordine del giorno della senatrice **Donatella Conzatti**, presenta profili di criticità. Il timore è che, un domani, di fronte ad un possibile contenzioso davanti alla Corte di giustizia europea, la soluzione, confermando l'assetto societario attuale, possa essere ritenuta una sorta di "pro-ruga mascherata".

Invero, c'è una quarta soluzione, di fronte allo stallo e agli investimenti bloccati: la messa a gara della concessione, che taluni, convinti delle spalle larghe, tecnico-gestionali e patrimoniali, di Autobrennero, considerano una soluzione praticabile. Pure la "gara", però, presenta dei rischi. Intanto, gli **800 milioni** per opere "locali" sarebbero probabilmente espunti dal piano investimenti. E, soprattutto, che garanzie ci sono che qualche fondo sovrano estero non vi partecipi, a condizioni sotto mercato, pur di mettere un piede nel sistema infrastrutturale nazionale, agguantando la gestione dell'asse più strategico di collegamento con il Nord Europa? **Do. S.**

DA NOVEMBRE

Fra Trento nord e Trento sud autostrada gratis

Via libera ieri dalla Giunta provinciale alla decisione, già annunciata, di rendere gratuito, dal 1° novembre, il percorso sulla tratta autostradale da Trento Nord a Trento Sud, nei giorni feriali, e nelle ore più critiche per il traffico, a fronte dei lavori in corso a Campotrentino per collegare la tangenziale e la SP 235 dell'Interporto. L'impegno di spesa previsto è di **300.000 euro**, interamente a carico della Provincia. «Sappiano quanto già oggi sia critica la situazione del traffico sulla tangenziale» dice il presidente **Maurizio Fugatti** «e i lavori rischiano di comprometterla ulteriormente. Spostando parte del flusso sull'autostrada, sulla tratta compresa fra Trento Nord e Trento Sud, una parte dei problemi determinati dal congestionamento automobilistico può essere evitata». Il progetto per ora ha validità di un anno e comporterà il rilascio di un telepass da parte della Autobrennero agli utenti che ne faranno richiesta. Le fasce orarie interessate saranno 6-9 e 17-20, nei giorni feriali, con esclusione delle festività anche infrasettimanali.