

## LAVORI PUBBLICI

## A22, piano investimenti appeso a un filo: nuova proposta Mit, ma la rottura è possibile

Alessandro Arona

Limite al rialzo le tariffe, ma resta il nodo degli "utili indebiti". In caso di rottura si va in gara e si rimanda il piano da 4,1 miliardi

O la va o la spacca. A inizio marzo è in programma un incontro tra governo ed enti locali sulla A22 del Brennero: o si andrà - dopo tre anni di trattative - all'accordo per la concessione in house a una nuova società pubblica, o in caso di rottura il Mit dovrà mettere a gara la tratta autostradale, con nuovo rinvio per il piano di investimenti da 4,1 miliardi di euro di cui si parla da anni (senza farlo a causa della situazione di prorogatio della concessione, scaduta a fine aprile 2014)



Il governo, dopo settimane di lavoro dei tecnici del ministero delle Infrastrutture (Mit), della presidenza del Consiglio e del Mef ha elaborato una nuova proposta per il piano economico-finanziario (Pef) della nuova concessione "in house" dell'autostrada A22 Modena-Brennero, e la sottoporrà agli enti locali (ruolo guida ce l'hanno le province di Trento e Bolzano) nella riunione in calendario il 5 marzo. Si limano al rialzo le tariffe proposte dall'Autorità dei Trasporti, che anche gli economisti del governo ritengono insufficienti a rendere sostenibile e bancabile il Pef, pur con un wacc ridotto all'osso al 6,16%, e si riducono le opere di "viabilità connessa" da 800 a 650 milioni di euro. Tutto questo



dovrebbe rendere appunto realizzabile il Pef della nuova concessione, in ogni caso con una riduzione tariffaria del 35% rispetto a oggi e pressoché azzerando gli utili netti previsti per la nuova società al 100% pubblica (dai 70-80 milioni all'anno dell'attuale concessionaria, al 15% privata, ai 2-3 milioni previsti per la nuova).

In sostanza, se la società proponeva una tariffa media ponderata per i veicoli leggeri di 5,066 centesimi/km (oggi è di 7,0), l'Art proponeva obiettivi esigenti di recupero di efficienza (-3,91% di costi operativi all'anno), che avrebbero ridotto le tariffe a 4,1 centesimi in cinque anni. Questo a fronte di un tasso di remunerazione del capitale del 6,16%, rispetto al 6,79% proposto dalla società uscente a nome degli enti locali. Ne sarebbe derivato un Pef ritenuto dagli enti locali insostenibile e non bancabile, giudizio tutto sommato condiviso dai tecnici del governo e del Mit, che ora hanno consegnato al Ministro Toninelli una proposta che mantenendo il rendimento al 6,16% rialza un po' le tariffe, a 4,5/4,6 centesimi/km, una via di mezzo tra la proposta della società e il rilancio dell'Art.

Ma sulla strada dell'accordo di cooperazione tra il Mit e gli enti locali (coinvolte anche le province di Verona, Mantova e Modena) ci sono ancora diversi macigni. Il nodo della governance, sempre relativo alla nuova concessione: gli enti locali vorrebbero l'ultima parola sulla nomina del presidente del Comitato di indirizzo e controllo della nuova società (organo misto Stato-Enti locali per gestire la nuova società in house), il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli proporrà forme di scelta condivisa, o di parere rafforzato locale.

Il tema delle "opere locali" poi non sembra essere facilmente negoziabile per gli enti locali: «sopportiamo da decenni - questo il ragionamento che spesso si fa negli amministratori della Val d'Adige - il traffico e l'inquinamento di un'autostrada internazionale che porta il 40% delle merci da e per i valichi Italia-estero, dunque le opere di viabilità connessa che mettiamo nei



nostri piani sono una doverosa compensazione di questi impatti». Si cita spesso l'esempio della superstrada Bolzano-Merano, finanziata con i pedaggi dell'autobrennero. Il Mit e l'Autorità Trasporti (Art) fanno d'altra parte notare che con la legislazione attuale è possibile inserire in tariffa (ammortizzabile in tariffa con gli aumenti K del price cap) solo opere strettamente connesse con l'infrastruttura autostradale in concessione. Per questo l'ultima proposta del governo è di inserire sì criteri stringenti di definizione, che farebbero scendere gli «interventi di miglioramento della viabilità» da 800 milioni a 650 (e il piano complessivo da 4.140 milioni a 3.890), ma anche affidare la decisione finale se inserire o no una singola opera al Comitato di controllo misto Mit-enti locali. In ogni caso non sarà semplice convincere gli enti locali a quello che ritengono "dovuta compensazione",

Ma soprattutto c'è il macigno di come uscire dalla vecchia concessione. L'abbiamo raccontato in dettaglio a fine gennaio (si veda anche questo servizio). Il governo considera "indebiti utili" quelli realizzati dalla società nel periodo di prorogatio, un pacchetto di circa 300 milioni di euro al netto delle imposte, mentre società ed enti locali fa notare che questa gestione "allungata" è frutto dei ritardi e degli errori del Mit, dal 2011 in poi, nel gestire la gara prima (annullata su ricorso di Autobrennero) e poi nell'organizzare la nuova concessione (i tempi lunghi dall'intesa del gennaio 2016 a oggi). Secondo il Cipe (delibera) questa somma va restituita allo Stato da Autobrennero, al netto del valore di subentro di circa 180 milioni. Dunque un netto da pagare di circa 120 milioni. «Oltretutto - fanno notare gli enti locali - dove li pigliamo questi soldi, visto che in gran parte sono stati già versati come dividendi ai soci, pubblici e privati?».

Su questo punto, come noto, è già stato fatto ricorso a fine gennaio - contro a delibera Cipe - da parte di Autobrennero ed enti locali.

Finora si era pensato di lasciare in vita la vecchia società, peraltro con il problema di liquidare i soci privati al 15% (si stima un



esborso da 200 milioni di euro) e costituirne una nuova per l'in house. Una delle ipotesi tecniche sul campo è di lasciare in vita l'attuale Autobrennero, liquidare velocemente i soci privati (questo potrebbe essere problematico) e poi riaffidare l'in house alla stessa. In questo modo i 120 milioni da pagare potrebbero essere traslati sulla nuova società, che potrebbe "adempiere il debito" abbassando ulteriormente le tariffe. Non è però ancora chiaro come questo sia possibile.

I tempi stringono, e il rischio di rottura è dietro l'angolo. Il termine per il rilascio della nuova concessione - già più volte prorogato - è attualmente fissato per legge a fine marzo prossimo. In caso di rottura il Mit, che ha già molto tirato la corda con Bruxelles su una "proroga di fatto" della concessione esistente, dovrà mettere a gara la A22. E gli enti locali non sembrano temere questa prospettiva: «Chi si presenterà con un wacc del 6,16% - si ragiona sempre off the records - se non Autobrennero al 100% pubblica? Alla fine dovranno trattare con noi. A meno che, è sarebbe ancora peggio per lo Stato, ci troviamo di fronte a un'offerta cinese sottocosto per mettere piede nella via della seta parte europea».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

