

## INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DI AUTOBRENNERO

# Cattoni: «Sì, A22 ha le carte in regola per il rinnovo della concessione»

**Il futuro dei trasporti.** «Questa infrastruttura è stata voluta ed è stata finanziata dai nostri territori. Ora serve un accordo tra i soci che lasci qui la governance della società. Pronti a fare investimenti»

GIANPAOLO TESSARI

**TRENTO.** Autobrennero ai tempi della pandemia, con le merci che "soffrono" assai meno del traffico leggero. Ma è un'A22 che guarda soprattutto a quel rinnovo della concessione più volte sfiorato ma non ancora ottenuto. In questo colloquio l'amministratore delegato della società Diego Cattoni, scatta una fotografia aggiornata

**Cattoni, in un anno particolare come il 2020, caratterizzato dalla pandemia, si è visto con evidenza il rapporto diretto tra traffico autostradale ed economia. Anzi, nel caso del turismo, l'andamento del traffico leggero è servito a capire se stesse ripartendo la stagione estiva. Qual è la situazione adesso?**

L'autostrada è in effetti anche un termometro dello stato di salute dell'economia. Lo scorso anno era partito con i due primi mesi, gennaio e febbraio, da record per A22, in prosecuzione di un buonissimo 2019. Poi c'è stato il crollo con il lockdown ed in aprile abbiamo registrato il picco più basso: il 12 di quel mese al passo del Brennero sono transitati 45 autoveicoli. Rispetto alle decine e decine di migliaia di una giornata prima della pandemia.

**La scorsa estate una ripresa.**

Sì, ad agosto e settembre c'è stato un recupero sul traffico leggero, ma quasi tutto movimento italiano, spesso giornaliero, pochissimo dall'estero. Poi con la seconda ondata un altro crollo verticale: in questi ultimi dieci giorni a cavallo del nuovo anno siamo a livello dello scorso aprile. Meno 90 per cento di traffico rispetto alla norma, nel pieno delle vacanze. Tra pandemia e blocchi alla circolazione.

**Sul traffico merci che conseguenze avete notato?**

Durante la prima pandemia ed in estate il traffico merci è diminuito molto meno rispetto a quello delle automobili. Va tenuto presente che le automobili costituiscono mediamente i 2/3 del traffico totale. Quel terzo rimanente ha continuato a viaggiare, con cali molto contenuti. Quello che può accadere ora dipende molto dalla pandemia e dalle criticità che ci saranno nelle aziende. Ma non ci sono certezze: i modelli econometrici che permettono di pianificare i volumi di traffico futuro ad oggi non sono realizzabili da alcuna delle società specializzate in questo settore.

**Ma è un fatto che l'asse del Brennero, già centrale nella mobilità europea, vedrà accrescere la**

**propria importanza per le politiche commerciali mondiali che stanno portando al potenziamento dei porti italiani (in particolare Trieste). Come si potrà gestire un eventuale aumento dei volumi di traffico? La A22 prima della pandemia era già prossima alla saturazione.**

È corretto parlare infatti di asse del Brennero; ora si tende a concentrare il discorso sul trasporto su gomma. Non va dimenticata la rotaia, la ferrovia è strategica a livello continentale. Anche perché il volume di merci che verrà trasportato a breve è destinato ad aumentare: ci sono investimenti strutturali molto rilevanti a livello europeo. La citazione dei porti è giusta: è uno dei cambiamenti in arrivo. Ci sono investimenti importanti in Liguria ma non solo: grandi quantità di merci che oggi vanno a Rotterdam e nei porti del nord Europa, sono scaricate lì e poi scendono fino alle aree produttive del nord Italia.

**Cosa succederà?**

Tra breve queste merci si fermeranno in gran parte nei porti italiani: in questo modo si guadagnano dai 6 agli 8 giorni di navigazione. Quello che non rimane qui andrà poi verso la Mitteleuropa. Una fetta notevole transiterà per quest'asse del Brennero. Le cifre fanno capire di cosa parliamo.

**Ecco, ci dia le cifre.**

Oggi parliamo di circa 55/58 milioni di tonnellate di merci all'anno. Cifre impressionanti, è circa il 10 per cento dell'import/export italiano. Riferito sia alla ferrovia che alla rete su gomma: qui il rapporto è di 2/3 sui camion, il resto su rotaia. In breve ci saranno i cambiamenti dei porti ed il Tunnel di base del Brennero che velocizzerà il trasporto sui container, con il treno che diventerà più competitivo. Il tutto, e parliamo di un arco di 10/15 anni, ci porterà sull'asse del Brennero 80 milioni di tonnellate di merci. Serve dunque una visione che ci consenta di spostare merce da gomma a rotaia.

**La ferrovia oggi è una concorrente del trasporto merci. Ma è anche vero che in Autobrennero non partite da zero sul tema dello switch...**

Certo, anche perché un ulteriore incremento non potrebbe essere sopportato dall'infrastruttura autostradale. Si lavora per cercare di rovesciare la proporzione attuale 2/3 gomma, portando il 60 per cento delle merci su rotaia. Noi cerchiamo di gestire i processi complessi, non di subirla. Da anni Autobrennero è nel trasporto fer-

roviario, con due società: una italiana, Rtc. Ma abbiamo anche il 50 per cento di una società tedesca che si chiama Lokomotion. Muovono soprattutto merci sull'asse Monaco-Verona. Ci facciamo concorrenza è vero, ma proprio per affrontare le sfide che le dicevo: nelle due società abbiamo circa 500 collaboratori e movimentiamo circa 12 mila treni l'anno. Oggi per il trasporto combinato sull'asse del Brennero abbiamo circa il 50 per cento del mercato. Vogliamo essere sempre più presenti su ferrovia anche per un elemento ambientale.

**Ecco, su questo. C'è chi, è il caso del consigliere provinciale Filippo Degasperi, è critico sulle tariffe di A22. Le giudica troppo basse (soprattutto per i Tir) e, di conseguenza, causa del traffico eccessivo. Cosa ne pensa e, più in generale, cosa fa Autostrada del Brennero sul fronte della tutela ambientale?**

Sgombriamo il campo da ogni possibile equivoco: le tariffe non le stabilisce la società, ma il concedente, ovvero il ministero. Noi ne prendiamo atto. Le tariffe sono tra le più basse d'Italia: questo assieme al grado d'efficienza, di qualità dell'infrastruttura può essere un motivo d'orgoglio. Va tenuto presente che per il traffico pesante l'elemento prezzo è una variabile ma non è certo l'unica:

• **La pandemia**

«Il traffico leggero è calato del 90% ma le merci tengono»

• **La novità**

«A giugno progetto esecutivo terza corsia»



• Cattoni: «Con le ultime neviccate garantito il servizio con 300 mezzi a pulire la tratta autostradale»



• L'amministratore delegato di Autobrennero Diego Cattoni: «Carte in regola per rinnovo concessione»

conta il servizio. E durante le ultime neviccate sull'A22 c'erano in funzione tra i 250 e i 300 mezzi dedicati per tenere il nastro pulito.

**Torniamo alla questione ambientale cui Autobrennero dedica energie e risorse.**

Si tratta di uno dei nostri cardini centrali. Detto dell'investimento sulla rotaia (oggi non certo un business) ma un'attenzione ai territori, ricordo quelli per l'asfalto non solo drenante ma anche fonoassorbente. Molto è stato fatto per le barriere antirumore tra cui cito quella di Isera, dotata di pannelli fotovoltaici. Siamo anche in una società che produce idrogeno, un combustibile per alimentare le auto elettriche che saranno sempre più presenti nel prossimo futuro, in modo alternativo alle batterie. C'è un centro a Bolzano sud, vogliamo portare a 5 i punti di rifornimento per l'idrogeno. Un nostro obiettivo è proprio quello di creare un Green Corridor, ci teniamo molto.

**Subito dopo la sua nomina ad amministratore delegato di Autobrennero, lei sottolineò l'importanza degli investimenti, in particolare l'opportunità di predisporre tutto per i lavori della terza corsia. A che punto siamo?**

Il tema degli investimenti consente di aggiungere qualità all'attività che facciamo. Per di più gli investimenti in infrastrutture sono quelli che generano un volano economico straordinario. L'incremento del Pil che si avrà in periodi successivi è di quattro volte l'investimento.

**Il governatore Fugatti fa spesso notare come a fronte di 4 miliardi di lavori su Autobrennero, legati al rinnovo della concessione ma non solo, ci sarà una ricaduta di circa 16 miliardi...**

Si capisce di cosa parliamo se li si rapporta ai 19 miliardi di Pil del Trentino. E la terza corsia è una priorità assoluta nell'insieme degli investimenti di Autobrennero. Nel suo complesso verrà a costare

1,8 miliardi di euro. C'è stato nelle scorse settimane un consiglio che ha deliberato, non è più un'enunciazione, il primo lotto di progetto esecutivo di terza corsia: riguarda l'innesto dell'A1, da dove partirà poi la Campogalliano-Sassuolo. E sarà un punto di accesso non ordinario, anche dal punto ingegneristico.

**E la terza corsia dinamica qui da noi?**

Il progetto esecutivo da Bolzano Nord a Verona vogliamo portarlo in consiglio a giugno, la terza corsia dinamica appunto. Rimangono escluse dal progetto, nella prima tranche, le gallerie di Trento e di Rovereto: in quei tratti servono tempi di esecuzione più lunghi.

**Par di capire, da come ci precisa punto per punto, che lei voglia sottolineare che Autobrennero, che da tempo guarda al futuro di questo territorio, ha le carte in regola per un rinnovo della concessione. Giusto?**

Certo, le abbiamo come struttura interna per la progettazione, per la gestione del servizio in efficienza e in sicurezza: ci sono il passo del Brennero e 90 chilometri di viadotti, con i pesi dei mezzi pesanti. Vogliamo investire e lo facciamo, anche ora a concessione scaduta. Siamo pronti a continuare una storia che non tutti conoscono: quella di un'infrastruttura voluta dalla politica di qui, in regione, senza i soldi dello Stato. Altri concessionari prendono una struttura che è già stata fatta e la dirigono mentre A22 è stata creata da questi territori. Ora è importante che venga modificato l'accordo di collaborazione tra i soci pubblici e ministero affinché la governance rimanga ai territori che hanno voluto, costruito e gestito quest'opera e non vada allo Stato.