

# A22, è il momento della verità Il nostro tesoro è a rischio

**La battaglia per il rinnovo.** La ministra ha indicato la data del 29 dicembre per liquidare i privati, pena la gara. Ma tra i soci pubblici le divisioni sono ancora ampie. Così interpretazioni errate e tensioni politiche minano un'infrastruttura vitale

LUCA PETERMAIER

**TRENTO.** Errori ritardi, incomprensioni, divisioni, annunci roboanti seguiti da docce gelate. Guerre di potere. Uno stillicidio di stop&go. Complicate vertenze giuridiche che producono atti parlamentari dai piedi d'argilla. Un gioco dell'oca che porta sempre a ritornare lì, al punto di partenza: due passi avanti e tre indietro. Una Babele di dichiarazioni, sentenze, pareri, decreti. Tutto e il contrario di tutto. Povera A22, come la stanno trattando.

La questione è talmente tecnica che difficilmente un cittadino non addetto ai lavori ci ha capito qualcosa. E così - nell'ignoranza dell'opinione pubblica - tra Trento, Bolzano, Roma e Bruxelles si sta giocando una partita delicatissima che riguarda l'infrastruttura regionale più importante di tutte, l'autostrada che unisce nord e sud dell'Europa, la principale porta di accesso commerciale e turistica d'Italia. La data fissata sul calendario è il 29 dicembre: senza un accordo (politico più che tecnico), l'autostrada dei trentini rischia (questa volta per davvero) di finire sul mercato.

## In proroga da sei anni

La concessione dell'A22 è scaduta nel 2014 e da allora è in regime di proroga. Questo vuol dire che la società esercita solo l'ordinaria amministrazione. Non aumenta i pedaggi, ma non può fare investimenti, nonostante abbia pronto nel cassetto un piano di opere da 4 miliardi di euro. Inutile ripercorrere qui tutte le tappe della telenovela. Basti sapere che nel 2016 tra soci pubblici di Autobrennero e Ministero delle infrastrutture e trasporti è stato siglato un Protocollo di intesa che in estrema sintesi prevede quanto segue: affidamento diretto della concessione trentennale ad A22, a patto che questa diventi una società totalmente pubblica ("in house"). Il senso è chiaro: visto che le due Province autonome e la Regione, quell'autostrada l'hanno pensata, realizzata e gestita negli ultimi 60 anni - e lo hanno fatto non per fare business, ma per garantire un servizio ai territori - è bene fare



• La concessione dell'autostrada del Brennero è scaduta nel 2014. Da allora la società opera in regime di proroga



• Il governatore altoatesino Arno Kompatscher



• Il presidente trentino Maurizio Fugatti

tutto il possibile perché la gestione continui a rimanere in mano agli stessi player. E - si badi - ciò è un bene anche per il Paese, poiché qui non si parla di un'arteria come le altre, ma di un corridoio strategico. Che presto - con il Tunnel del Brennero e le opere ad esso collegate che impatteranno pure sul nuovo sviluppo urbanistico di Trento e Rovereto - si arricchirà anche della parte ferroviaria, con la necessità di governa-

re questo passaggio che porterà gradualmente le merci su rotaia.

## Le divisioni

In questo quadro, come è evidente, sarebbe opportuno che i territori coinvolti marciassero come un solo uomo. E invece non è così. O, almeno, così non pare. Perché se l'Alto Adige con Kompatscher punta dritto al rinnovo della concessione attraverso la liquidazione dei soci privati di A22, il Trenti-

no di Fugatti - rompendo il patto di ferro siglato tra Rossi e Kompatscher - ha sempre mostrato più sintonia con i soci del sud, orientati a percorrere la strada di una proroga decennale con opere. Ipotesi, questa, che ha però ricevuto un autorevole stop pochi giorni fa a Bruxelles, con il commissario italiano Paolo Gentiloni che ha definito non percorribile questa via in quanto la concessione è già scaduta e dunque non prorogabile.

## Il nodo dei soci privati

Lo stesso Gentiloni, tuttavia, ha aperto un altro spiraglio, promettendo approfondimenti sull'ipotesi (caldeggiata a Roma dalla senatrice renziana Donatella Conzatti) di modificare l'articolo 13bis del decreto legge 148/2017 che prevede l'affidamento della concessione ad una società totalmente pubblica. La modifica a cui lavora Conzatti e su cui sta ragionando l'Europa, invece, prevederebbe di rendere meno rigido l'articolo 13bis, permettendo il mantenimento dei privati dentro la società in house a patto che siano in una quota tale da non poter incidere sulle scelte della governance e che non partecipino alla divisione degli utili (entrambe le cose già avvengono o sono previste per A22).

Questa che sembrerebbe la via più semplice per risolvere il nodo concessione, nel governo non ha però mai trovato estimatori. C'è chi dice per la contrarietà del M5S, che da sempre vede come fumo negli occhi la presenza di privati dentro le concessionarie di Stato. E chi invece attribuisce alla ministra dei trasporti Paola De Mi-

cheli la volontà di portare a casa la concessione "pura" per incassare un successo da mettere sul piatto in caso di rimpasto di governo che - secondo alcune voci - la vedrebbe sacrificata.

## Il nodo dell'articolo 13bis

Ma a prescindere dalle letture politiche, c'è invece chi sostiene l'impercorribilità tecnica della strada dell'articolo 13bis. Come l'ex governatore Ugo Rossi, secondo il quale il vincolo di una società totalmente pubblica sarebbe insuperabile nella fattispecie dell'A22 poiché la direttiva europea che ha ispirato l'articolo 13bis prevede una presenza di privati solo e soltanto qualora l'ente concedente (il Ministero) affidi la concessione ad una propria società. Ma non è il caso di Autobrennero.

## La Corte dei conti

Su tutto, poi, pesa il macigno della Corte dei Conti, che ha già quantificato in 70 milioni di euro il valore massimo delle quote dei privati (che invece ne chiedono 160) ed è pronta a partire in quarta con un'azione per danno erariale contro i membri del cda nell'ipotesi di una liquidazione più generosa. Per non parlare degli stessi soci privati, a loro volta pronti ad impugnare il riscatto delle proprie quote davanti al giudice civile.

## Le resistenze in A22

A questo si aggiungono le resistenze interne che la società Autobrennero ha sempre tacitamente manifestato negli anni. E il motivo è ovvio: diventando totalmente pubblica, A22 dovrebbe rivedere molto al ribasso gli stipendi interni, e i manager perderebbero quella libertà di movimento di cui hanno sempre goduto finora in quanto società di diritto privato.

## Ora serve una linea comune

Insomma un caos normativo, giuridico e politico sulla "pelle" dell'infrastruttura più strategica della Regione. Una posizione comune dei territori nella trattativa con Roma, quindi, oggi diventa di vitale importanza. Lo diventa ancor più dopo l'ultimatum del 29 dicembre imposto dalla ministra: o società in house con riscatto delle azioni private o sarà gara europea. C'è bisogno di ricompattarsi attorno alla logica di corridoio rappresentata da A22. Se non riescono a trovare spiragli a Roma, i soci pubblici trovino almeno una soluzione interna condivisa. Mettano al riparo la governance da eventuali azioni della Corte dei Conti e si accetti il rischio di un ricorso. Sul tappeto c'è molto di più di una causa per danno erariale. C'è la possibilità di continuare a gestire qui, in casa nostra, un'infrastruttura che ci appartiene. Da 60 anni.

CRIPRODUZIONE RISERVATA

## Oggi l'ultimo saluto a Gianni Faustini

### Stamattina i funerali.

La cerimonia si svolgerà (all'aperto) al cimitero di Trento

**TRENTO.** Si svolgeranno stamattina, alle 11, al cimitero di Trento (la cerimonia verrà celebrata all'aperto, nel rispetto delle misure di prevenzione del contagio) i funerali di Gianni Faustini, morto all'età di 85 anni, martedì mattina, nella sua casa di Trento.

La comunità trentina si stringerà in un abbraccio colmo di affetto e cordoglio intorno alla famiglia del grande

giornalista, direttore dell'Alto Adige e de l'Adige e prima ancora a capo delle redazioni di Trento e Bolzano della Rai. La sua scomparsa ha lasciato un vuoto profondo nel mondo della cultura trentino e italiana e numerosi sono stati i messaggi di vicinanza e ricordo giunti da ogni parte d'Italia. Faustini, nel corso della sua vita professionale, ha ricoperto ruoli di rilievo nell'ambito giornalistico, fino ad arrivare a guidare l'Ordine nazionale. Fondamentale anche l'impegno in favore della Fondazione Museo Storico così come numerosi sono stati i suoi con-

tributi in campo editoriale soprattutto nel raccontare la storia trentina.

A ricordare Gianni Faustini è anche il consigliere provinciale Pietro De Godenz: «Gianni è stato un grande giornalista, un'autorità indiscussa nel mondo dell'informazione e della cultura della nostra provincia, uno dei pochissimi a valicare, con la sua preparazione e la sua bravura i confini provinciali, sino a divenire Presidente nazionale dell'ordine dei giornalisti. Ma egli è stato molto di più. Per tutta la durata della sua lunghissima carriera, costellata da importanti

successi, pubblicazioni e direzioni prestigiose, si è dimostrato, sempre, un grande uomo: mai sopra le righe, mai scomposto nei suoi interventi e commenti, sempre ben circostanziati, completi e certi nelle fonti. Ancora, è stato per coloro i quali hanno avuto l'onore di lavorare con lui, un prezioso maestro e, per tutti, un esempio di altissima professionalità, signorilità e correttezza. Quest'oggi, Gianni, la mia vicinanza va ai tuoi cari, ai quali esprimo il mio profondo cordoglio, unito a una preghiera e a un pensiero per te. Grazie, e che la terra ti sia lieve».



• Oggi i funerali di Gianni Faustini, morto all'età di 85 anni