

**Sanità.** L'Azienda accelera per evitare i tumori. Protonterapia, accordo rinnovato

Altri tre anni di convenzione con l'Emilia Romagna: i pazienti verranno nella struttura di eccellenza di Trento. Ieri la giunta ha dato il via libera alla conferma



## Entro giugno recupero degli screening

La giunta provinciale ha dato il via libera confermando per altri tre anni la convenzione con la Regione Emilia Romagna per il centro di Protonterapia di Trento.

Il rinnovo permette ai pazienti provenienti da fuori Trentino, in questo caso dall'Emilia Romagna, di continuare ad accedere alle cure specialistiche per la lotta ai tumori offerte da una struttura di eccellenza come quella trentina.

Nel concreto la convenzione prevede una durata triennale e definisce i criteri clinici e condizioni di accesso ai trattamenti di Protonterapia erogati dal Centro a favore dei pazienti emiliano-romagnoli.

Le modalità attuative sono demandate ad un'apposita intesa fra APSS e la Direzione generale cura della persona, salute e welfare della Regione Emilia Romagna. Restando in tema di sanità, ieri

l'Azienda sanitaria ha fatto sapere di aver recuperato gli ingenti ritardi accumulati durante la pandemia sul fronte degli screening oncologici (nello specifico a colon retto, utero e mammella). Il Trentino, stando ai dati di fine 2020 dell'Osservatorio nazionale screening, aveva dati di forte calo delle attività di screening.

Ma l'Azienda sanitaria spiega in una nota che i numeri evidenziano l'intensificarsi da parte

dell'attività di screening a partire dall'autunno del 2020. «Questo lavoro ci ha permesso di recuperare gli inviti sospesi l'anno passato a causa dell'emergenza Covid», dicono dall'Ass. «C'è stato un pieno recupero degli inviti per lo screening del tumore del collo dell'utero a gennaio 2021 e del tumore del colon-retto a febbraio 2021. Entro giugno saranno recuperati anche tutti gli inviti per lo screening del tumore alla mammella».

**AUTOSTRADA**

Una sentenza a favore della Sam spa riapre la partita anche sui 430 milioni di "extraprofiti" voluti dallo Stato

# A22 "aiutata" dalla A3 Napoli-Salerno

Sarà l'autostrada A3 Napoli-Salerno a salvare i conti di Autostrada del Brennero spa e a risolvere il pesante contenzioso sugli "extraprofiti"? Si vedrà. Ma intanto va preso atto di una sentenza del Tar del Lazio in materia di concessione autostradale, dopo che il tribunale amministrativo di Napoli si era dichiarato incompetente, che rappresenta una svolta. L'importo in gioco è enorme: **430 milioni** di euro. Il valore del contenzioso sulla partita finanziaria tra Provincia autonoma di Trento e governo. Questa è la stima degli "extraprofiti", cioè gli utili realizzati da Autobrennero (e in buona parte distribuiti sotto forma di dividendi) dal 2014, cioè da quando esercita con un affido di fatto la concessione di A22 scaduta. Che cosa c'entra la Napoli-Salerno con A22? In ballo c'era il ricorso fatto da Società Autostrade Meridionali spa (Sam) nei confronti del Mit, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica. E la sostanza riguarda i rapporti economico-finanziari intercorsi tra concedente (il Mit) e la società autostradale concessionaria dal 2013. La concessione era infatti scaduta a fine 2012, ma è proseguita in capo a Sam sulla base di una convenzione tra le parti, richiesta proprio dal ministero concedente. Nel frattempo, c'è stato il tentativo, fallito, di mettere a gara la concessione. Risultato: nel 2021, dopo nove anni, continua ad esercitarla Sam. E qui entra in gioco il Cipe, che con una delibera del 2019 (la numero 38) ha ridefinito i rapporti economici con le società concessionarie autostradali nel periodo tra la data di scadenza della concessione e la data di subentro del nuovo concessionario. Una decisione che ha impattato in modo forte, con un nuovo tasso di remunerazione del capitale investito netto, sui conti di Sam. Che ha fatto ricorso. Ottenendo soddisfazio-



Autostrada A22 quasi deserta durante il primo lockdown nel marzo 2020: la pandemia ha influito in modo pesante sugli introiti da traffico e sul bilancio di esercizio di Autobrennero

ne: il Tar del Lazio ha annullato le misure adottate dal Cipe. In sintesi: non può, lo Stato, cambiare le carte in tavola ex post, e fissare nel 2019 regole che stravolgono quelle concordate nel 2012 su cui si basa il Pef, il piano economico-finanziario per gli investimenti (in manutenzione e sicurezza) sull'arteria A3. Tecnicamente: una «violazione dei principi di irretroattività, imparzialità e non discriminazione». Va premesso che, contro la sentenza avversa, il ministero si è appellato al Consiglio di Stato. Ma, intanto, la delibera 38/2019 del Cipe è stata cassata. E quella è una delibera che riguarda an-

che A22. Anzi, per A22 ce n'è un'altra, specifica, la 59 del 2019, che ha fissato ex post i criteri per calcolare gli "extraprofiti" realizzati dall'1 maggio 2014. Ad entrambe le delibere, che impattano in modo determinante sui conti della spa di via Berlino, si è opposta Autobrennero. Nel novembre 2019, il cda ha presentato ricorso, attraverso i legali **Marcello Clarich** e **Claudio Cataldi**, avverso la delibera 38 del 24 luglio e la 59 dell'1 agosto con cui lo Stato ha tentato di mettere mano sul patrimonio di Autobrennero. Analogo ricorso ha presentato il socio Provincia di Trento cui, poi, si sono aggiunte ad

*adiuvandum* le Province di Modena e Verona.

È oggi apertissima la questione del rinnovo della concessione, e mancano poco più di due mesi alla scadenza del nuovo termine (31 luglio) per trovare un accordo tra i sedici soci pubblici territoriali di Autobrennero e il governo Draghi. La "lezione" della sentenza del Tar del Lazio sul caso della A3 Napoli-Salerno, insegna due cose: primo, che le delibere del Cipe non hanno retto il confronto davanti al giudice amministrativo. E quindi Autobrennero può affrontare con più serenità il contenzioso sui 430 milioni degli "extraprofiti"

davanti allo stesso Tar del Lazio; secondo: la messa a gara della concessione è sempre un'operazione ad alto rischio. Nel caso di Sam, dopo nove anni, un nulla di fatto. Del resto, accade una cosa simile per A22: nel 2010, la concessione fu messa a gara, Autobrennero impugnò il bando e, dopo una prima sentenza sfavorevole al Tar, la spa di via Berlino ottenne ragione al Consiglio di Stato, che annullò la gara. Da lì si originò la soluzione dell'affido diretto ad una società *inhouse* a totale controllo pubblico. Su cui, però, ci è si incartati. Troppi i nodi irrisolti. Anche quello degli "extraprofiti". **Do. S.**

**A22** Utile di 20 milioni nonostante Covid-19. Merci su ferrovia: ipotesi nuova società

## Autobrennero punterà sui treni

Un utile di esercizio di **20,3 milioni** di euro nel 2020, a fronte degli **87,1 milioni** dell'anno prima. Per Autostrada del Brennero spa, il 2019 era stato l'anno migliore di sempre. E i primi due mesi del 2020 presentavano numeri (passaggi e incassi da pedaggio) ancora migliori. Ma poi... Poi, il Covid-19 ha stravolto tutto. Arteria deserta, o quasi, nel lockdown. Crollo dei transitati, soprattutto di autovetture. E crollo degli introiti ai caselli.

Ieri, il consiglio di amministrazione guidato da **Hartmann Reichhalter** (presidente) e **Diego Cattoni** (amministratore delegato) ha approvato il bilancio 2020 che a fine giugno l'assemblea dei soci sarà chiamata ad approvare. Il risultato della gestione 2020 di Autobrennero evidenzia a conto economico il citato utile di esercizio pari a **20,3 milioni** di euro ed un valore della produzione di **305,8 milioni** (**401,3 milioni** nel 2019); un decremento di **95,5 milioni**, risultato dovuto essenzialmente alla riduzione degli introiti da pedaggio (**280,6 milioni**, erano stati **369,7 milioni** nel 2019), oltre che al conseguente decremento dei ricavi derivanti dalle *royalties* per le aree di ser-

vizio (**11,5 milioni** rispetto ai **18,7 milioni** nel 2019). I costi della produzione hanno raggiunto in totale un valore di **290,8 milioni**, contro i **303,6 milioni** del 2019: un decremento di circa **12,8 milioni**. L'area finanziaria ha contribuito al risultato di periodo con il valore di **16,6 milioni** (**17,7 milioni** nel 2019). La somma di imposte e canoni versati dalla spa nel 2020 ammonta a **134,56 milioni**. Il presidente Reichhalter ha tenuto a precisare che, nonostante la crisi in atto e le incertezze in materia di concessione, Autobrennero ha continuato ad investire in manutenzioni e ammodernamento dell'infrastruttura. Nel 2020, sono stati stanziati per nuovi investimenti **13,7 milioni**. I valori più consistenti hanno riguardato la terza corsia (**4,5 milioni**), il resto è stato impiegato per sovrappassi, barriere antirumore e innovazioni gestionali. Le spese per le manutenzioni, pari a **59,6 milioni**, hanno segnato un incremento del **25,7%**. La spa ha, infatti, approfittato del calo del traffico per accelerare interventi che, in presenza di traffico intenso, avrebbero prodotto maggiori turbatività. In forte calo, nel 2020, la inci-

dentalità che ha fatto registrare un decremento del **28,7%** rispetto all'anno precedente. Il cda, ieri, ha approvato anche uno stanziamento, attraverso l'Art Bonus, di **300 mila** euro a favore di enti culturali delle sei province attraversate da A22 (Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena). «Quello della cultura» ha spiegato l'ad Cattoni «è uno dei settori che ha pagato il prezzo più caro della crisi. Anche in questo campo Autobrennero vuole fare la sua parte». Sui dividendi, la scelta finale spetterà all'assemblea. Ma la proposta del cda è di riversare gran parte dell'utile ai soci. Lo anticipa Cattoni: «Abbiamo centrato l'obiettivo dei 20 milioni di utile netto che potrebbero consentire in particolare agli Enti locali di costruire i propri bilanci senza dover rinunciare all'apporto della società». Sul destino di Autobrennero pesa l'incertezza sul rinnovo della concessione scaduta nel 2014. L'assemblea, però, sarà anche l'occasione per parlare di futuro su un fronte altrettanto strategico di quello autostradale: la ferrovia. Autobrennero, attraverso le società Str ed Rtc (Rail

Traction Company spa di Bolzano), in partnership con la Lokomotion GmbH di Monaco di Baviera, è un primario operatore nel trasporto merci sull'asse del Brennero e, in parte, di Tarvisio, gestendo oltre **12 mila** treni l'anno. L'intenzione, in vista dell'apertura del tunnel, è di costituire una *newco*, assieme agli altri operatori privati, per offrire un'alternativa a Mercitalia del Gruppo Ferrovie dello Stato, per le merci su ferrovia lungo il corridoio del Brennero. **Do. S.**



L'ad Diego Cattoni e il presidente di Autobrennero, Hartmann Reichhalter

## Grandi opere. Platter e Kompatscher invocano subito l'intervento dei ministeri Tunnel del Brennero, i due governatori contro i ritardi

I governatori del Tirolo Günther Platter e dell'Alto Adige Arno Kompatscher criticano lo slittamento al 2032 della realizzazione del tunnel di base del Brennero. «La popolazione lungo il corridoio del Brennero spera nell'ultimazione dell'opera per una migliore qualità di vita. Inoltre il corridoio del Brennero ha urgente bisogno di una infrastruttura concorrenziale per un trasporto merci che sia efficiente e rispettoso dell'ambiente al tempo stesso. Ogni mese di ritardo è un mese di inquinamento in più», così Platter. «Insieme

al governatore Platter negli ultimi mesi abbiamo avuto diversi incontri con i responsabili della società del tunnel di base Se, alla quale abbiamo chiesto soluzioni e migliorie per poter andare avanti più spediti. L'opera infrastrutturale europea più importante non può essere frenata nella sua realizzazione da difficoltà di natura burocratica per appalti e per vicende tecniche», così Kompatscher. I governatori si sono appellati ai responsabili della società Bbt Se, di Rfi e Oebb nonché ai responsabili ministeriali.