

## AUTOSTRADA

Asse Pd, Lega e Svp. Incontro, ieri a Roma, assieme a Kompatscher, con il capo di gabinetto del presidente Mario Draghi per sbloccare la nuova concessione

Sul tavolo, la valutazione della percorribilità tecnica e politica della finanza di progetto e il valore del corridoio verde del Brennero, che anticipa gli obiettivi del Pnrr

# Per A22 Bonaccini alleato di Fugatti

DOMENICO SARTORI  
d.sartori@ladige.it

## Aperto un nuovo confronto con il governo assieme al presidente dell'Emilia Romagna

Solo un'intesa politica ai massimi livelli, a questo punto, può sbloccare la concessione di A22. In questa direzione, ieri, si è registrato un passo avanti. L'attesa seduta di giunta provinciale del venerdì è stata rinviata da Fugatti, in "trasferta" a Roma. L'obiettivo era arrivare alla presidenza del Consiglio dei ministri. E così è stato. In coppia, **Maurizio Fugatti** (accompagnato dal suo primo collaboratore, **Marcello Di Francesco Torregrossa**), nella doppia veste di presidente della Regione e della Provincia di Trento, e **Arno Kompatscher**, presidente della Provincia di Bolzano e ora vicepresidente della Regione, hanno incontrato **Antonio Funicello**, capo di gabinetto di **Mario Draghi**. Non erano soli, i due "governatori", che oggi si muovono insieme. Con loro c'era anche **Stefano Bonaccini**, presidente della Regione Emilia Romagna. La presenza di Bonaccini dà il senso della interlocuzione a livelli alti che si è aperta tra enti pubblici territoriali soci di Autostrada del Brennero spa e governo. La Regione Emilia Romagna non è formalmente socia di Autobrennero: lo sono invece le Province di Modena e Reggio Emilia. Ma Bonaccini sa che, attorno alla concessione di A22, si gioca la possibilità di dare concretezza a due opere autostradali attese in regione: la Cispadana e la Campogalliano-Sassuolo nelle cui società di scopo Autobrennero ha un ruolo decisivo, come azionista di maggioranza e progettista. La valenza politica dell'incontro con il referente di **Mario Draghi**, segui-



Maurizio Fugatti (Lega)



Stefano Bonaccini (Pd)



Arno Kompatscher (Svp)

to da altri incontri tecnici, ha un valore, come detto, politico: sono il Pd, di cui Bonaccini è uno dei massimi esponenti nazionali, la Lega con Fugatti e la Svp con Kompatscher che, in modo trasversale, chiedono al governo di poter sbloccare la concessione di A22, dopo che ogni soluzione fin qui prefigurata - in primis la *inhouse* con la liquidazione dei privati, anche attraverso il riscatto "forzoso" delle loro azioni - è andata a sbattere contro la impraticabilità realizzativa. Qual è la soluzione, dunque, cui si lavora e sulla quale, valutata la percorribilità tecnica, si opera di fino per trovare il massimo consenso politico? È quella che gli stessi Fugatti e Kompatscher il 17 giugno scorso avevano anticipato al ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, **Enrico Giovannini**: attivare la finanza di progetto. C'è chi l'ha subito considerata una soluzione non percorribile, perché il codice degli appalti, riformato nel 2017 dall'allora ministro **Graziano Delrio**, vieta di procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alla finanza di progetto. Ieri, si è osservato che per A22 non si tratta di una concessione scaduta, ma di una nuova concessione. Per di più costruita con una "filosofia" del tutto diversa e perfettamente coerente con l'impianto del Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e

resilienza. Quella del "Corridoio del Brennero", che vuol dire tanti progetti, non solo incassi da pedaggi, già in corso di attuazione: l'idrogeno verde, le colonnine elettriche, la digitalizzazione per la guida automatica dei tir con il *platooning*, gli investimenti sulla ferrovia (Autobrennero si appresta a diventare, con altri soci, il secondo *player* nazionale nel trasporto merci) e l'intermodalità. Una A22 ad emissioni zero che anticipa il Pnrr. Ecco perché l'affido della concessione all'attuale Autobrennero darebbe garanzia di continuità agli investimenti. E con la finanza di progetto, la proposta di Autobrennero sarebbe messa a gara, salvaguardando la "concorrenza" che continua ad ispirare l'impianto "liberista" del governo Draghi e dello stesso Pnrr. Una concessione trentennale messa in gara su cui, però, la stessa Autobrennero, in caso di soccombenza, avrebbe il diritto di prelazione. Si tratterebbe di integrare l'art. 13 bis del 2017 (norma speciale per A22 e Autovie Venete), che ha previsto l'accordo istituzionale tra soci pubblici di Autobrennero e governo e la liquidazione dei privati, con la previsione della finanza di progetto. Vi sono, correlati, molti nodi irrisolti. A cominciare dai contenziosi aperti, come quello sugli "extraprofiti", gli utili accumulati da Autobrennero dal 2014 in regime di proroga, che vale circa **450 milioni** di euro. Ma se c'è la volontà politica, una soluzione si trova. Ad una settimana dalla scadenza formale del termine ultimo (ordinatorio, non perentorio) per la firma dell'accordo di concessione, la trasferta romana ha fatto capire che la volontà c'è, che l'interlocuzione è ora davvero aperta.

**Aumento dei costi** delle materie prime?  
**Preventivi** impazziti?  
**Multinazionali** senza scrupoli?  
L'accesso al credito è un ostacolo?  
**Mercato globale** selvaggio?  
Dubbi sul **rapporto prezzo-qualità**?  
Difficoltà per la **ripartenza post-covid**?

La **sicurezza sul lavoro** è garantita?

Eventuali **danni** sono coperti?

Cercaci su [www.trovarti.it](http://www.trovarti.it)



Associazione Artigiani  
Trentino

**Noi artigiani**  
non possiamo avere  
risposte per tutto,  
ma **garantiamo**  
*serietà e affidabilità*