

Data: 01.11.2021 Pag.: 14  
Size: 230 cm2 AVE: € 4830.00  
Tiratura: 17020  
Diffusione: 19698  
Lettori: 156000



I CONTI DELLA SOCIETÀ AUTOSTRADALE

## A22, la concessione costerà 1,8 miliardi

Mercoledì l'ok al project financing da chiudere entro il 2022  
Entro il 21 dicembre dovrà versare allo Stato 260 milioni

Il giorno del salva-concessione è vicino. Mercoledì andrà al Senato, per l'ok definitivo alla sua conversione in legge, il decreto infrastrutture che contiene l'emendamento di Pd e Italia Viva con cui si apre la porta alla possibilità di un project financing per riaffidare la concessione trentennale all'attuale Autobrennero spa senza bisogno di ricorrere ad una gara europea.

Il decreto verrà convertito in legge (verrà posta la fiducia e questo servirà ad anticipare i tempi sulla tabella di marcia che fissa la data ultima al 9 novembre) e l'A22 spa potrà concentrarsi sul suo project financing con tutti gli investimenti che ha in programma di fare in 30 anni. Per questo ha predisposto un piano finanziario da

6,5 miliardi (quasi 2,5 in più rispetto al piano 2018 per il riaffidamento in house ad una società tutta pubblica) che prevede oltre alla terza corsia e a poderose manutenzioni anche la realizzazione delle bretelle Reggiolo Rolo-Ferrara e Sassuolo-Campogalliano. A22 presenterà il piano con relativi progetti al ministero delle infrastrutture che lo metterà a gara (anche con qualche correttivo). Eventuali concorrenti dovranno impegnarsi a realizzare gli interventi previsti nel piano. Faranno le loro offerte, in base alla prezzo stabilito, che saranno valutate dal ministero. Vince chi offre condizioni migliori, sia tecniche che economiche, per realizzare quelle opere. A parità d'offerta il diritto di prelazione sarà di

A22. Che, data la mole di investimenti messa a gara, quasi sicuramente non avrà concorrenti. A quel punto, il ministero le riaffiderà per i prossimi 30 la concessione autostradale. Una procedura - predisposizione del project financing, gara e aggiudicazione - che dovrà concludersi, come riporta il decreto, entro il 31 dicembre 2022.

Tutto bene? In apparenza sì. Una volta, però, avuta la possibilità di ricorrere al project financing, prima di fare la gara A22 dovrà versare nelle casse dello Stato un'ingente somma (come si evince dal decreto e salvo accordi successivi). Dovrà cominciare con la prima rata, entro il 15 dicembre di quest'anno, dei 757 milioni accantonati dal 1998 (al

ritmo di 34,5 ogni anno negli ultimi anni) e fino al 2020 come si legge nella relazione dell'ultimo bilancio di A22, per il fondo ferrovia e per gli interventi lungo il Brennero come gallerie e binari, più altre opere relative anche al porto di Valdaro. 757 milioni, più l'accantonamento maturato nel 2021, che vanno girati allo Stato entro il 2028. Non solo. Entro il prossimo 21 dicembre dovrà versare la prima delle due rate relative al valore della concessione (quindi una sorta di canone) fissato a 580 milioni di euro. In pratica, dovrà pagare 160 milioni per l'anno 2018 come prima rata, 70 per il 2019 e altrettanti per il 2020 come seconda (altri 280 dovranno essere sborsati entro il 2024). E non è finita qui. A22 dovrà restituire allo Stato i 430 milioni di euro di extraprofitto maturati dal 1° maggio 2014 (data di scadenza della concessione poi prorogata per altri 7 anni) fino ad oggi. Anche se sul punto esiste un contenzioso, con tanto di ricorso di A22 al Tar contro la delibera del Cipe, per evitare l'esborso (le speranze di vincerlo sono molte). Insomma, ad A22 la concessione potrebbe costare quasi 1 miliardo e 800 milioni da ammortizzare in 30 anni. Gli utili fatti prima della pandemia la lasciano tranquilla. —

SA.MOR.