

## AUTOSTRADA

L'emendamento delle deputate Paita (Italia Viva) e Rotta (Pd) al Decreto Infrastrutture dà la facoltà ai soci pubblici di Autobrennero di optare anche per la finanza di progetto

Fissati i tempi: la partita va definita entro il 31 dicembre 2022. E sul progetto del soggetto promotore (la spa autostradale) il ministero potrà intervenire con modifiche

# A22, ecco la nuova norma che "sblocca" la concessione

**DOMENICO SARTORI**  
d.sartori@ladige.it

TRENTO - Raffaella Paita, di La Spezia, eletta in Liguria per il Pd e dal settembre 2019 passata a Italia Viva, e Alessia Rotta di Tregnago (Verona), eletta in Toscana con il Pd: due deputate che potrebbero passare alla storia, per A22. Paita è presidente della Commissione trasporti, Rotta della Commissione ambiente, turismo e lavori pubblici. Sono loro le due relatrici del "Decreto Infrastrutture", in sede di conversione alla Camera, in discussione in seduta congiunta. E sono loro le "madri" dell'emendamento governativo depositato ieri che dovrebbe - condizionale sempre d'obbligo nella interminabile vicenda di A22 - porre un punto fermo per il rinnovo della concessione. Un rinnovo però non indolore per le casse di Autostrada del Brennero spa.

Entro il 9 novembre, il voto al Senato. Con le incognite dell'alternativa all'inhouse pubblica

Ok alla finanza di progetto.

Tutto si gioca su un'anche. L'emendamento permette infatti, lasciando facoltà di scelta ai soci pubblici che detengono più dell'85% del capitale di Autobrennero, di affidare la concessione «anche facendo ricorso alle procedure previste dall'art. 183 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50», cioè il codice dei contratti pubblici. È la norma sulla finanza di progetto che prevede, per la realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, di «affidare una concessione ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti».

La sostanza è la seguente: oltre che la soluzione di una società inhouse totalmente pubblica cui affidare la concessione trentennale di A22 evitando la gara di evidenza pubblica, concepita nell'accordo del gennaio 2016 tra governo (ministro Graziano Delrio) e soci pubblici territoriali di Autobrennero, sarà possibile

percorrere pure la strada del partenariato pubblico privato (Ppp). Oggi, due elementi sono noti: primo, che la inhouse totalmente pubblica si è rivelata una strada impraticabile; secondo, che i soci pubblici e privati, nella recente assemblea, hanno preso atto, alla luce dell'analisi redatta dalla società, con cui si sono confrontati i pro e contro di ogni soluzione, che è preferibile la finanza di progetto. Finanza di progetto vuol dire, in concreto, che Autobrennero presenterà un suo progetto, che sarà quindi messo a gara, ma su cui, come soggetto proponente potrà esercitare il diritto di prelazione.

**I tempi per la soluzione.** «Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture» è l'incipit dell'emendamento Paita-Rotta che fissa tempi apparentemente lunghi per la chiusura della partita: l'affidamento della concessione è «da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022». Apparentemente, perché la società di via Berlino dovrà superare i limiti di velocità, correre, per predisporre un progetto da mettere a gara con il relativo Pef (piano economico finanziario). Negli uffici della spa presieduta Hartmann Reichhalter e di cui è amministratore delegato Diego Cattoni, sono già al lavoro. Non solo per riempire di contenuti progettuali lo schema di concessione (elencando terza corsia e le nuove tratte autostradali a sud), ma anche per affrontare le incognite finanziarie (vedi articolo a fianco). Per altro, va ricordato che il soggetto promotore non ha carta bianca. È infatti la stessa norma che regola la finanza di progetto a spiegare che l'amministrazione aggiudicatrice, in questo caso il Mims, il ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili retto da Enrico Giovannini, può richiedere modificazione progettuale sulla proposta avanzata dal soggetto privato, in questo caso Autobrennero.

**L'approvazione in novembre.** Il "Decreto Infrastrutture" va convertito entro il 9 novembre. Nel passaggio alla Camera, potranno esserci sub-emendamenti da parte di singoli deputati. Poi, dopo il passaggio in aula, servirà il voto finale in Senato. Dato che si tratta di un "caro" emendamento, perché il governo fa cassa, qualche margine di trattativa, per i soci di A22, potrebbe ancora esserci.



La deputata Raffaella Paita e il ministro Enrico Giovannini

## L'ANALISI

Investimenti per 6,5 miliardi, e lo Stato vuole per legge oltre un miliardo

## Ma il partenariato costerà caro

TRENTO - È un buon affare, la soluzione del partenariato pubblico privato (Ppp) che si prospetta? I soci pubblici di Autobrennero, in primis Regione e Province autonome di Trento e Bolzano, ne sono convinti. E, con loro, lo sono anche i quattro soci privati che detengono il 14,1575% del capitale. Ci sono due lati della medaglia, e la prima analisi rileva che non sarà una soluzione indolore, perché il governo nulla regala, in particolare il Mef (Ministero dell'economia e delle finanze), a caccia, sempre, di risorse. Il primo lato sono i 6,5 miliardi del Pef, il piano economico finanziario aggiornato, abbozzato da Autobrennero, di molto superiore ai 4,14 miliardi del Pef presentato nel 2018, quando pareva imminente l'affido diretto, senza gara, della concessione ad una Autobrennero inhouse totalmente pubblica, dopo avere liquidato i soci privati. Sono 6,5 miliardi, una enormità, perché - oltre alla terza corsia - nel pacchetto sono previsti anche i nuovi tratti autostradali della Cispadana tra Reggiolo-Rolo e Ferrara (1,44 miliardi) e la Campogallia-



L'ingresso della sede di Autostrada del Brennero spa in via Berlino a Trento

no-Sassuolo (406,44 milioni). Si può quindi dire che, se andrà a buon fine, la vicenda infinita della concessione (scaduta il 30 aprile 2014), è frutto di una inedita, quanto interessata, intesa. Una doppia intesa: tra i soci pubblici di Autobrennero (Trento e Bolzano che, almeno qui, hanno trovato un accordo); tra Lega (Trento), Svp (Bolzano) e Pd: l'appoggio del presidente dell'Emilia Romagna, Stefano Bonaccini, nelle interlocuzioni con il governo Draghi,

ha avuto tutto il suo peso. Resta, però, l'altra faccia della medaglia del "caro" emendamento depositato ieri alla Camera. La norma, infatti, stabilisce che Autobrennero dovrà girare allo stato il Fondo Ferrovia, accantonato (35 milioni l'anno) dall'1 gennaio 1998: qualcosa come 800 milioni di euro. C'è una rateizzazione, perché l'emendamento dice che vanno versati entro il 2028. La prima rata va però versata «entro il 15 dicembre

2021». Per il periodo 2018-2021, il Fondo Ferrovia vale 140 milioni. Comprendendo gli anni precedenti, con l'accantonamento in esenzione di imposta, vuol dire che ogni anno Autobrennero dovrà versare circa 100 milioni di euro, da qui al 2028. Il problema, irrisolto, è il seguente: qual è la natura giuridica del Fondo Ferrovia? Perché, se non ci fosse la concessione, la spa lo rivendica, e quota parte sarebbe dei quattro soci privati. L'emendamento dice anche che, allo Stato, Autobrennero deve versare i 430 milioni di "extra-profitti" realizzati dal 2014, in regime di proroga (detratta la parte fiscale). Inoltre, deve versare, a titolo di acconto le annualità del valore della concessione (580 milioni) per il periodo 2018-2021. Dal punto di vista normativo e politico, un passo avanti significativo. Dal punto di vista operativo, problemi ancora aperti. Una mole di investimenti, per i quali Autobrennero dovrà trovarsi un partner finanziario (banca), da una parte; svenarsi con oltre un miliardo di risorse, dall'altra. Cara concessione, appunto. **Do. S.**

## GRUPPO NORD PETROLI

Emissione sottoscritta da Mediocredito

## Ecco il primo minibond

BORGO VALSUGANA - Gruppo Nord Petroli, società con sede a Borgo Valsugana, operante nel nord Italia e specializzata nella distribuzione di prodotti petroliferi e di combustibili per il riscaldamento, con 40 dipendenti, ha emesso il suo primo minibond supportato dalla garanzia InnovFin del Fondo Europeo per gli Investimenti, per il sostegno alla ripresa e alla resilienza delle piccole e medie imprese. L'emissione è stata integralmente sottoscritta da Mediocredito Trentino Alto Adige. Le nuove risorse finanziarie consentiranno al Gruppo Nord Petroli di supportare lo sviluppo dell'attività e l'incremento delle vendite, con un'attenzione particolare verso quelle fonti di rifornimento di energia maggiormente ecologiche, quali ad esempio le nuove piattaforme con colonnine per la ricarica di auto elettriche. «Siamo molto soddisfatti di aver concluso questa operazione di finanza innovativa con Mediocredito Trentino Alto Adige» dichiara Marco Angeli, presidente del Consiglio di amministrazione di

Gruppo Nord Petroli. «È la nostra prima emissione e credo sia un traguardo importante per il Gruppo, che con queste nuove risorse intende dare sostegno ad acquisizioni di nuovi impianti di distribuzione che consentiranno l'espansione e il consolidamento nelle aree ove siamo presenti, con un incremento nelle vendite». «La nostra banca ha seguito con grande interesse la società nella strutturazione e nell'emissione del loro primo minibond», afferma Diego Pelizzari, direttore generale di Mediocredito Trentino Alto Adige. «Per una realtà imprenditoriale come Gruppo Nord Petroli, è importante la scelta di apprezzare il mercato dei capitali utilizzando uno strumento innovativo come questo, utile per sostenere le vendite e la diffusione di forme di approvvigionamento energetico maggiormente ecologiche. Importante anche la presenza della garanzia europea Innovfin, che abbiamo potuto attivare grazie all'accordo in essere con il Fondo Europeo per gli Investimenti».

Comparti Etici NEF  
Investire rispettando i diritti  
delle persone e l'ambiente



NEF è un fondo comune di investimento di diritto lussemburghese multicomparto e multimanager. Distribuito in tutta Italia da Banche fortemente radicate sul territorio. Prima dell'adesione leggere il Prospetto Informativo nonché le Informazioni chiave per gli Investitori - KIID - disponibili sul sito [www.nef.lu](http://www.nef.lu) o presso le Banche Collocatrici.

NEF  
investments

R1021908