

AUTOSTRADA

Un passaggio storico, che oggi sarà "ratificato" dall'assemblea dei soci. Poi la proposta sarà inoltrata subito al governo. Gli investimenti spalmati su 50 anni

Dopo l'ok alla finanza di progetto, alternativa alla società inhouse, in sei mesi Autobrennero ha predisposto tutta la documentazione per ottenere il pubblico interesse

A22, al casello di partenza 7,2 miliardi

Il cda approva la proposta di partenariato per la nuova concessione

DOMENICO SARTORI
d.sartori@ladige.it

Pescare dal vocabolario il termine "storico" è sempre un azzardo. Però è questo il clima, carico di entusiasmo che si respira nei corridoi di via Berlino, sede di Autostrada del Brennero spa. L'altra sera, il consiglio di amministrazione ha approvato, alla unanimità, la proposta di partenariato pubblico-privato (Ppp) per riottenere la concessione di A22 attraverso la finanza di progetto. Oggi pomeriggio, la proposta sarà vagliata dall'assemblea dei soci, che saranno informati sui dettagli del Pef, il Piano economico-finanziario che mette in pista, cioè

La priorità sarà la terza corsia. Ora, si apre la trattativa con il ministero

in autostrada, una enormità di investimenti, per oltre 7 miliardi di euro. È anche questo aspetto a rendere "storica" la proposta di partenariato cui ha lavorato a spron battuto il team di Autobrennero guidato dall'amministratore delegato **Diego Cattoni** e dal direttore tecnico generale **Carlo Costa**, con il supporto di una lunga schiera di consulenti esterni, date la dimensione degli investimenti e la complessità della proposta. Che ha dovuto fare i conti, nelle ultime settimane, con un contesto che vede il sistema dell'"economia mondo" sconvolto, dopo il Covid, dalla follia della guerra in Europa.

Un modello per un "nuovo inizio". In realtà, la decisione ha valenza storica proprio con rimando agli accadimenti che segnarono la nascita di Autostrada del Brennero spa, nel 1959. Furono i soci pubblici, con la Regione Trentino Alto Adige che allora contava, a vo-

lere l'A22, a finanziarla e a realizzarla. I lavori partirono nel 1964, nel 1968 si inaugurò il primo tratto fra Trento e Bolzano, nel 1974 i 314 km tra il Brennero e Modena erano completati. Senza un euro per lo Stato, che al tempo non considerava A22 "strategica", come poi si è rivelata, per collegare (lo ha ricordato Cattoni nel recente convegno di Asecap-Aiscat a Madonna di Campiglio) i due Paesi più industrializzati d'Europa, Germania e Italia. Ora, lo schema si ripropone, come fosse un "nuovo inizio": oltre 7 miliardi di investimenti che i soci pubblici e privati di Autobrennero "offrono" allo Stato per garantire continuità di gestione. E qui la continuità c'entra anche per un altro aspetto. L'intero cda guidato dal presidente **Hartmann Reichhalter** è in scadenza, e toccherà all'assemblea di bilancio di giugno, convocata per l'approvazione dei risultati di esercizio 2021, l'eventuale riconferma. Che oggi - se vale il motto del "cavallo che vince non si cambia" - pare una riconferma scontata. Soprattutto per una ragione: garantire, appunto, la continuità nei rapporti con il concedente, cioè con il Mims, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. E nelle prossime settimane l'interlocuzione con Roma sarà gioco forza più stringente.

Gli investimenti e le priorità. I dettagli del Pef, su cui dovrà pronunciarsi il Mims, non sono ancora noti. È confermata la montagna di investimenti: 7,2 miliardi di euro. Un balzo in avanti clamoroso rispetto ai 4,14 miliardi del Pef presentato nel 2018, quando lo schema, poi palesatosi impraticabile, era quello di una società *inhouse*, con affido diretto della concessione (senza gara di evidenza pubblica), previa liquidazione dei quattro soci privati che detengono il 14,1575% del capitale di Autobrennero. La differenza è che con la *inhouse* la durata della concessione era di 30 anni, mentre ora - per la fattibilità tecnica, da un lato, per poter remunerare con i pedaggi il capitale investito, dall'altra - se ne propongono 50. Ha pesato la revisione prez-



Il direttore tecnico generale di Autobrennero, Carlo Costa. Il governo valuterà se c'è il pubblico interesse

zi, ma pure la previsione di sostenere, con il Pef, l'aumento di capitale delle società "sudiste" controllate (al 51%) da Autobrennero per la realizzazione delle nuove tratte autostradali emiliane, Cispadana e Campogalliano-Sassuolo.

Ma pure pesano le voci per gli investimenti più innovativi: la completa digitalizzazione dell'arteria, la realizzazione delle stazioni per l'idrogeno e le colonnine per la ricarica elettrica per dare concretezza alla visione di **green**

corridor cui la spa di via Berlino lavora da anni e che, ora, può rappresentare un vantaggio competitivo in sede di gara. Dopo il passaggio di oggi in assemblea, il cda darà le deleghe all'ad Cattoni per proseguire nel percorso, e la tappa successiva sarà inviare subito al Mims l'intera proposta di partenariato. Un insieme di documenti complessi, previsti dall'articolo 183 del Codice degli appalti che norma la finanza di progetto: un progetto di fattibilità, una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da una banca, o da una società di servizi della banca, o da una società di revisione. Nel caso di Autobrennero, in campo c'è UniCredit Banca. Il governo avrà poi tre mesi di tempo per valutare la proposta. Se accolta e dichiarata di pubblico interesse, il Mims la potrà mettere a gara. Salvo impedimenti, potrebbe avvenire entro l'anno o, più realisticamente, nei primi me-

si del 2023. E, ovviamente, la proponente Autobrennero, in caso di soccombenza, potrà esercitare il diritto di prelazione. Un passaggio "storico", si è detto. Ma ora si apre una lunga trattativa con il governo, che potrà chiedere modifiche e/o integrazioni alla proposta. L'entusiasmo, in Autobrennero, è comprensibile, perché in nemmeno sei mesi è stato fatto un lavoro *monstre*: si pensi solo al fatto che ogni progetto di investimento, dalla terza corsia all'interporto di Isola della Scala, è proposto con una scheda dall'elevato grado di dettaglio, quasi un progetto definitivo. La priorità sarà la terza corsia, che da sola vale oltre 2 miliardi di euro: dinamica tra Bolzano nord e Verona, effettiva da Verona a Campogalliano. Ed il primo lotto sarà proprio quello più a sud, all'innesto con la A1, propedeutico alla realizzazione della bretella Campogalliano-Sassuolo.



Diego Cattoni e Hartmann Reichhalter, ad e presidente di Autobrennero spa

INFRASTRUTTURE

Filippo Degasperi chiede chiarezza sul progetto dell'Autostrada A4

A31 a Caldonazzo: dov'è finita?

La giunta Fugatti va avanti convinta per avere uno sbocco dell'autostrada A41 della Valdadastico a Rovereto sud, ma intanto **Filippo Degasperi**, consigliere provinciale di Onda Civica Trentino chiede che fine abbia fatto la soluzione, concepita dalla precedente giunta di centrosinistra, a guida Ugo Rossi, di uno sbocco a Trento sud, con *bypass* in galleria da Caldonazzo. Per quanto riguarda la soluzione Rovereto sud, promessa da Maurizio Fugatti in campagna elettorale e osteggiata dalla gran parte dei Comuni delle zone interessate e della Vallagarina, dopo il via libera, in consiglio provinciale, della variante al Pup connessa al Corridoio di accesso Est, arrivano i primi incarichi conseguenti. Il dirigente del Servizio urbanistica e tutela del paesaggio, **Romano Stanchina**, ha affidato alla società Aris srl di Bologna la redazione del rapporto ambientale nell'ambito della valutazione ambientale strategica (Vas) della citata variante al Piano urbanistico provinciale. La redazione del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica (l'incarico ad Aris è per complessivi 48.848,80 euro) as-

sicura, viene spiegato nella determina di Stanchina, « gli approfondimenti di tipo strategico necessari per comprendere le ricadute ambientali, territoriali e socio-economiche di medio-lungo periodo derivanti dalla variante: analizza il quadro delle scelte strategiche, degli interventi di contesto, valuta gli effetti ambientali del nuovo, complessivo assetto del Pup, tenendo conto delle ricadute socio-economiche delle scelte prospettate». «Che l'ipotesi di uscita della A31 a Rovereto sud sia solo un'ipotesi elettorale» osserva Degasperi nell'incipit della interrogazione depositata nei giorni scorsi «è chiaro quasi a tutti. Non così invece per il progetto di completamento del nuovo corridoio di collegamento con il Veneto concordato dalla giunta di centrosinistra autonomista durante la scorsa legislatura». Il consigliere fa riferimento alla delibera del 6 agosto 2015 con cui il Cipe ha preso atto dell'accordo intervenuto tra Mit (l'allora Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti), Provincia autonoma di Trento e Regione Veneto. L'intesa citata prevedeva, per la interconnessione tra

la Valdadastico, la Valsugna e la Valle dell'Adige, «anche un collegamento» ricorda Degasperi «tra viabilità ordinaria e, segnatamente, tra la SS 47 della Valsugana e la SS 12 dell'Abetone e del Brennero. Dopo l'intesa, l'Autostrada A4 ha predisposto lo Studio trasportistico (aprile 2018) e il Rapporto ambientale (giugno 2018). Degasperi li cita ricordando che «l'idea progettuale valutata si caratterizza per uno sviluppo quasi totale in galleria, ad eccezione dei tratti con svincoli e interconnessioni. Le alternative prevedono una galleria autostradale (Galleria Vezzena) dallo svincolo di Pedemonte che in 12 km attraversa

gli Altipiani Cimbri ed esce a Caldonazzo, uno svincolo autostradale a Caldonazzo con bretella di connessione con la SS 47 e tre opzioni per l'altro tratto in galleria sotto la Vigolana che raggiunge la Valle dell'Adige in zona Acquaviva (13,6 km), a Trento sud (14,54 km) oppure Mattarello (13,29 km). Degasperi sostiene che «l'impatto sul territorio dei tratti all'aperto sarebbe devastante per la zona di Caldonazzo e pesantissimo in Valle dell'Adige». Il consigliere provinciale, nella sostanza, chiede di «capire se tale progetto, in stato avanzatissimo, risulta ancora attuale o se invece la decisione è quella di azzerare tutto».



Manifestazione a Caldonazzo contro il completamento della Valdadastico nord

Avviso Pubblico

Affitto d'Azienda Skibar cd. "Bondonero"

Trento Funivie S.p.A. intende affidare in locazione l'azienda ai sensi degli artt. 2561 e 2562 cc lo skibar conosciuto come "Bondonero" situato a Vason, n.19/B, in località Monte Bondone, Trento. La struttura è individuata catastalmente con la p.e.d.1004, sub.5 in C.C. Sopramonte, Comune di Trento. Per condizioni e prescrizioni si rinvia integralmente al bando disponibile sul sito web <https://www.skimontebondone.it/bandi-ed-appalti/>

Termine: ore 17.00 del 26 aprile 2022. Eventuali offerte pervenute oltre detto termine non saranno prese in considerazione e saranno escluse.

Trento, lì 28 marzo 2022

La direzione

VINFRUTTA Società Cooperativa

ASSEMBLEA ORDINARIA DEI SOCI

Si informano i Sig. Soci che il giorno 28.04.2022 alle ore 12.30 presso IL PIAZZALE DEL MAGAZZINO SOCIALE, si terrà l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci in prima convocazione, e in seconda convocazione il giorno

VENERDI' 29 APRILE 2022 ad ore 18.30 presso IL PIAZZALE DEL MAGAZZINO SOCIALE per deliberare sul seguente ORDINE DEL GIORNO

1. Presentazione del bilancio d'esercizio al 31.12.2021, deliberazioni relative;
2. Elezioni cariche sociali;
3. Determinazione della tassa di ammissione per i nuovi soci;
4. Determinazione compenso per gli Amministratori;
5. Varie.

Aldeno, 8 Aprile 2022

IL PRESIDENTE - Cont Valentino -