

AUTOSTRADA

Il ministero ha riconosciuto la "fattibilità tecnica" e l'interesse pubblico. Entro il 2023, la gara per la concessione di A22: Autobrennero ha ora la prelazione

Per la terza corsia, 2,3 miliardi. La concessione costa in realtà di più alla spa: altri 2,5 miliardi vanno allo Stato. La seconda rata del Fondo Ferrovia vale 100 milioni

A22, ok al piano da 7,2 miliardi

Approvata dal governo la proposta della finanza di progetto

DOMENICO SARTORI
d.sartori@ladige.it

Vale **7,214 miliardi** di euro la firma del dirigente **Felice Morisco** del Mit, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, posta ieri in calce alla dichiarazione di "fattibilità tecnica" alla proposta di partenariato pubblico-privato (finanza di progetto) depositata lo scorso 11 maggio da Autostrada del Brennero spa per il rinnovo della concessione. Proposta fattibile e di interesse pubblico. Nella sede della spa, in via Berlino, si parla di "giornata storica". L'amministratore delegato, **Diego Cattoni**, ha fissato l'ora della comunicazione ufficiale giunta da Roma: le 15.48. Enorme è la portata degli investimenti, eccezionale la durata della concessione: 50 anni. Un unicum. Mai visto un project di questi dimensioni in Italia e in Europa. Mai vista una concessione autostradale "lunga" mezzo secolo. Quella precedente, trentennale, era scaduta nel 2014. Poi, si sono spesi anni senza cavare un ragno dal buco. Nel gennaio 2016, fu messa in legge la soluzione *inhouse*, in base alla quale i soci pubblici (Regioni, Province, Comuni e Camere di commercio) dei territori attraversati dai

314 km di asfalto dal Brennero a Modena, avrebbero dovuto liquidare i quattro soci privati, detentori del 14,1575% del capitale di Autobrennero. Trattative infinite. Stop and go. E un nulla di fatto. Sette anni dopo e con cinque ministri che hanno preso in mano la pratica A22 (**Graziano Delrio, Danilo Toninelli, Paola De Micheli, Enrico Giovannini** e, da ultimo **Matteo Salvini**), ecco lo sblocco, in forza della legge del novembre 2021 che, in deroga al codice degli appalti, ha per la prima volta ammesso l'utilizzo della finanza di progetto per l'affido di una concessione autostradale. Tutti soddisfatti, in via Berlino, anche perché la soluzione *inhouse*, concepita per evitare la gara, era considerata una sorta di "statalizzazione" che avrebbe appesantito la spa considerata un modello: soci in maggioranza pubblici, ma modello gestionale privato. Con il decreto firmato ieri, Autobrennero ha giuridicamente indossato un altro vestito: da proponente è diventata promotore. Vuol dire che la proposta fatta, con il Pef (piano economico-finanziario) dai 7,214 miliardi di investimenti, sarà messa a gara. E che, in caso di soccombenza, Autobrennero potrà rilanciare, esercitando il diritto di prelazione

sul progetto vincitore. Certo, un fondo sovrano cinese o arabo potrebbe mettersi in gioco. Al Brennero passa il 10% dell'import/export del Paese, e A22 è una tratta autostradale strategica che connette Mediterraneo e Nord Europa. Ma in via Berlino si mastica ottimismo. «I soci pubblici» dice Cattoni «ci sono stati in passato, ci sono ora e ci saranno in futuro». Per dire, che faranno di tutto per portare a casa la concessione. La mole di investimenti più consistente riguarda la terza corsia. Significa **2,3 miliardi** di investimenti: **800 milioni** per la corsia effettiva tra Verona Sud e Campogalliano; **1,5 miliardi** per quella "dinamica" (con l'uso, alla bisogna, della corsia di emergenza) tra Bolzano Nord e Verona. Poi, c'è il nodo di Verona (**1,2 miliardi** di opere): non solo la terza corsia, ma anche la realizzazione del nuovo centro intermodale di Isola della Scala («In collaborazione con il territorio»), per oltre **300 milioni**, integrato con il Quadrante Europa, e due nuovi svincoli autostradali. E poi gli investimenti per il porto fluviale di Valdarò, per l'interporto di Trento, nella digitalizzazione e nella transizione ecologica. «Elementi premianti, apprezzati dal ministero» dice Cattoni. In real-

tà, la conquista della concessione costa molto di più dei 7,214 miliardi di investimenti previsti con la finanza di progetto. Autobrennero dovrà versare allo Stato il valore della concessione, pari a **580 milioni** di euro, più il Fondo Ferrovia accantonato e da maturare: **800 milioni** fin qui accumulati e **1.070 milioni** da versare in futuro. Altri 2,5 miliardi e mezzo, poco meno. Preziosa, strategica ma davvero "cara" concessione. La legge che ha riconosciuto la finanza di progetto, impone ad Autobrennero di versare in otto rate il Fondo Ferrovia fin qui accumulato. La prima rata è stata versata il 15 dicembre 2021, con "riserva di ripetizione", cioè mettendo le mani avanti nel caso la concessione alla fine non arrivasse. La prossima settimana, i soci in assemblea dovranno dare l'ok al versamento della seconda rata da **100 milioni**, interessi compresi. Di positivo c'è il fatto che l'amministratore delegato è riuscito a chiudere tutti i contenziosi fiscali in essere con lo Stato. Alla società è stato riconosciuta, anche dopo la scadenza dell'attuale concessione nel 2014, la legittimità di accantonare il Fondo Ferrovia (**34,5 milioni** all'anno) in esenzione di imposta. Una patita da milioni di euro.



L'A22: con la dichiarazione di fattibilità tecnica si è fatto un passo avanti importante

VAL DI FEMME
OBereggen
OLTRE 100 KM DI PISTE

ski center
latemar
OBereggen - PAMPEAGO - PREDAZZO

news

PAMPEAGO:

- nuova seggiovia Campanil con nuova pista Campanil2: il paradiso dei nuovi sciatori
- nuovo Rifugio In.Treska



Diamo spazio
alle vostre **emozioni**

find us on



#skicenterlatemar
latemar.it

MEMBER OF

DOLOMITI
SUPERSKI