

Ispezione al Brennero A22, gaffe di Toninelli. Il ministro: «Basta con le mangiatoie l'autostrada adesso diventi pubblica». Ma la maggioranza è già degli enti locali che chiedono allo Stato di avere mani libere

ROMA Annuncia ispezioni. Minaccia punizioni. Promette la fine delle mangiatorie attraverso le nazionalizzazioni. Il caos sull'Autobrennero, con l'arteria bloccata per la neve e gli automobilisti intrappolati in interminabili attese nei loro veicoli, hanno dato la stura al ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli per rinfocolare la guerra ai concessionari autostradali. «Vogliamo vederci chiaro sui disagi che si sono verificati negli ultimi giorni sulla A22 autostrada del Brennero», ha detto Toninelli. «È infatti già in corso», ha aggiunto, «un'ispezione per verificare che il concessionario sia intervenuto adeguatamente per garantire la sicurezza degli utenti, come prevede la convenzione». Poi ha ricordato che la concessione è scaduta da anni e si è «ad un passo dal rinnovo con una gestione totalmente pubblica e più conveniente». La prima a far notare al ministro che, in realtà, l'Autobrennero nella sostanza è già pubblica, è stata la deputata di Forza Italia Micaela Biancofiore. Toninelli ha subito ribattuto, spiegando che sin dall'inizio parlava di «rinnovo» a una concessionaria «totalmente pubblica» come «non lo è Autobrennero Spa». L'Autostrada del Brennero Spa, la società che gestisce in concessione dall'Anas l'A22 - che collega l'A1 da Modena con Austria e Germania - è controllata da soci pubblici all'84,7%. Il principale azionista è la Regione autonoma Trentino Alto Adige, seguita dalle province autonome di Bolzano e di Trento. I soci privati, Serenissima partecipazioni e Infrastrutture Cis, hanno una sparuta minoranza. La concessione è scaduta dal 30 aprile del 2014, e da allora l'Autobrennero è gestita in proroga. Già il precedente governo, quando ministro delle Infrastrutture era Graziano Delrio, aveva deciso di gestire sotto un cappello totalmente pubblico la concessione, procedendo ad un affidamento in house, senza gara, ad una società pubblica neo costituita, Brennero Corridor, creata dalla Regione Trentino Alto Adige con la partecipazione delle due province.

LE DECISIONI

Toninelli, insieme al ministro della democrazia diretta, Riccardo Fraccaro, ha proseguito nel solco del precedente governo. Ma la via, almeno fino ad ora, si è mostrata alquanto accidentata.

Il 28 novembre scorso il Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, ha adottato una delibera che stabilisce il meccanismo di funzionamento della nuova concessione. Innanzitutto ha quantificato in 120 milioni i profitti che l'attuale gestore deve versare al nuovo concessionario per aver gestito in proroga l'autostrada senza effettuare gli investimenti programmati (bloccati dal ministero). Ma soprattutto, il Cipe, ha assegnato a un comitato paritetico la cui guida sarà appannaggio del ministero guidato da Toninelli, poteri sulla gestione, sugli investimenti e sulle politiche di bilancio. Un neo centralismo che non è andato giù agli enti locali. La Provincia di Modena, l'Autobrennero e la Provincia di Trento, hanno impugnato la delibera. Le distanze con il ministero sono ancora diverse. Gli enti soci della nuova Brennero Corridor lamentano che il Cipe, insieme all'Autorità dei trasporti, ha stabilito tariffe più basse di quelle di altre autostrade simili. I 4,14 miliardi di investimenti previsti nei trent'anni di concessione, poi, dovranno essere ricompresi nell'accordo «in house», ma saranno riconosciuti nei pedaggi solo all'atto dei progetti esecutivi che dovranno essere autorizzati dal ministero delle infrastrutture.

LA DISTANZA

Ma soprattutto la distanza è su 800 milioni di euro di contributi generati dalla concessione della A22 a sostegno di opere viarie per i territori attraversati dall'autostrada. Su questo le posizioni degli enti locali sono intransigenti. Senza quegli 800 milioni per i territori, meglio mandare a gara la concessione piuttosto che affidarla «in house».