

Grandi opere | La svolta

SERENISSIMA INIZIA L'ERA ABERTIS

VERONA L'autostrada Brescia-Padova nelle mani degli spagnoli di Abertis. Che dicono un sì pieno alla Valdastico Nord e si mostrano interessati alla Pedemontana. L'infrastruttura storica sui cui è corso lo sviluppo del Veneto, cassaforte e bancomat degli enti e della politica locale che l'hanno gestita fino a dilapidarla, è da ieri del colosso catalano delle infrastrutture: 8.500 chilometri di autostrade in concessione tra Europa e Nord-Sud America, equivalenti ad attività gestite per 25,7 miliardi di euro, 16.000 dipendenti e ricavi per 4,3 miliardi nel 2015.

Un passaggio di consegne storico, con cui Abertis fa di Brescia-Padova la porta d'ingresso sul mercato italiano, dopo il tentativo fallito del 2006 della fusione con le Autostrade per l'Italia dei Benetton. La chiusura dell'operazione allo studio da un anno, in attesa del via libera della Valdastico Nord e del piano finanziario al Cipe un mese fa, è

Il piano

La Valdastico Nord va in archivio. Si farà un collegamento senza tariffe

stata annunciata ieri: la firma del contratto definitivo vale 594 milioni da pagare nel 2023 salvo un anticipo di 5 milioni (con una valutazione di A4 Holding di 1.160 milioni di euro, con 591 milioni di capitale e 569 di debito) anticipati da un pool di banche e che i catalani pagheranno nel 2023, per la quota di controllo del 51,4% di A4 Holding in mano a Intesa Sanpaolo, insieme ad Astaldi e alla 2G investimenti della famiglia di Giuliano Tabacchi.

Si è detto «strapagato», pur di metter piede in Italia. «No il prezzo è adeguato rispetto ad una valutazione dell'azienda al 2023», replica il numero due e amministratore delegato del gruppo Abertis, Francisco Reynés. Come dire, implicitamente: «Adesso starà a noi sviluppare l'attività». Il manager è a Verona, affiancato dal direttore generale Carlos del Río. Sarà lui a comandare in Brescia-Padova, assumendo il ruolo di presidente e amministratore delegato di A4 Holding. I due guidano la delegazione scesa ieri a Verona per prendere possesso della società, con le assemblee dei soci

A4, si insediano gli spagnoli

«Verso il Trentino strada gratuita Alzeremo i pedaggi in altri tratti»

I nuovi vertici confermano gli impegni: «Progettazione in due anni»

che hanno nominato i nuovi consigli di amministrazione della Holding, della concessionaria autostradale Brescia-Padova e della controllata delle telecomunicazioni Infracom. Un ingresso soft, che non stravolge gli equilibri pre-esistenti con i soci pubblici rimasti (le Province di Vicenza e Brescia, con il 7,4% e il 4,5% delle quote, e il Comune di Verona con il 4,6%) e con l'ex Venezia-Padova guidata dalla Mantovani.

Da un lato la concessione della Serenissima fino al 2026 porta in dote 235 chilometri autostradali, che permettono ad Abertis di superare la soglia degli 8.500, con 90.000 veicoli medi al giorno sulla Brescia-

Padova e 13.000 sulla Valdastico, che con i 544 milioni di euro di ricavi e i 200 di margine operativo lordo incidono subito sul 7% (valutato sull'Ebida) del bilancio di gruppo. «Siamo soci industriali e cerchiamo partecipazioni di controllo. La tratta di A4 Holding è una star, un asset fantastico: nessun'altra tratta autostradale italiana ha livelli di traffico simili — ha detto senza mezzi termini del Río — Basta vedere una foto dall'alto per capire che è molto interessante. Magari altri tratti non lo sono», ha aggiunto, con un paragone a chi gli chiedeva se fossero interessati ad tratte sulla Salerno-Reggio Calabria.

«Siamo alleati di lungo peri-

odo rispetto alle amministrazioni locali e confermiamo tutti gli impegni verso questa regione previsti dalla concessione di A4 Holding. In Italia abbiamo sempre voluto entrare. E la volontà è di crescere», ha aggiunto Reynés. «A4 Holding è un primo passo in Italia, Paese chiave per il futuro. È nostra intenzione sviluppare altre opportunità che si presentano», ha sostenuto del Río. Principi — partecipazioni di controllo e progetti sostenibili che abbiano un valore industriale — che già orientano abbastanza gli spagnoli, pur se Reynés e del Río chiedono di poter sviluppare «un piano strategico e fare le riflessioni». Gli spagnoli non hanno

Il patto



● Visto dal Trentino, l'insediamento del colosso Abertis alla guida della A4 Brescia-Padova significa soprattutto la ripresa del progetto della Valdastico nord. Un'arteria (la famosa Pi.Ru.Bi, Piccoli-Rumor-Bisaglia) di cui si parla dagli anni Settanta

● L'accordo faticosamente trovato con la mediazione del ministro Graziano Delrio riguarda un corridoio stradale lungo la valle dell'Astico. Un progetto meno impattante della «vecchia» autostrada

dubbi sulla Valdastico Nord, su cui mantengono un atteggiamento molto pragmatico. «È stato il tassello che mancava per l'acquisizione arrivata solo ad agosto. Per questo ci abbiamo messo un anno — dice del Río — Ma per noi non è un problema: fa parte di quanto c'è nella concessione. C'è una soluzione concordata con governo, Veneto e Trentino e per alcuni aspetti è diverso da altri progetti, perché si è detto di un impegno di 2 miliardi ma manca il progetto, che andrà definito in due anni». I giornalisti insistono, chiedono se l'opera sarà sostenibile sui volumi di traffico. Soprattutto se, come dicono a Trento, il ministro Delrio ha parlato nella parte trentina di un corridoio infrastrutturale non a pedaggio. Gli spagnoli però rovesciano il problema, partendo dal Piano finanziario approvato: «Che il costo dell'investimento sarà recuperato sta scritto nel piano economico finanziario. Se Delrio dice che il tratto non sa-

I soldi

Il colosso iberico ha a disposizione due miliardi per l'infrastruttura

rà a pedaggio, ci sarà una ripercussione sulle tariffe su altri tratti. I piani finanziari vengono rivisti ogni quattro anni e i dettagli degli investimenti e del loro recupero saranno definiti dopo il progetto».

Insomma, per gli spagnoli la vera chiave di volta di tutto è il Pef e la dichiarazione che gli investimenti saranno ripagati. Se poi a farlo sarà il traffico sulla Valdastico o un aumento delle tariffe sulle tratte storiche in Veneto poco cambia. Anche perché non manca chi fa notare che c'è un altro aspetto a lasciar tranquilli gli spagnoli sulla Valdastico. Tra i due anni che serviranno per definire il progetto e l'apertura dei cantieri, il grosso degli investimenti finirà sulle spalle di chi subentrerà nella concessione dopo il 2026. Come dire che Abertis si vedrà rientrare gli investimenti come valore di subentro, in caso di sconfitta nella gara. O che, al contrario, i dubbi sulla sostenibilità della Valdastico potrebbero risultare un vincolo per tenere alla larga eventuali concorrenti.

Federico Nicoletti
© RIPRODUZIONE RISERVATA



A Verona Francisco Reynés, ad di Abertis, e Carlos del Río, direttore generale che sarà presidente e ad in A4 Holding. A destra, l'ultima uscita della Valdastico



Trento

Gilmozzi: «Lo scenario è tutto da discutere»

«Per noi fa fede il tavolo con il governo». Intanto a Valvestino spunta un tunnel da 32 milioni

TRENTO Qualsiasi collegamento si intenda realizzare, non si farà senza l'approvazione della Provincia di Trento. Di fronte all'intenzione annunciata dal gruppo Abertis di realizzare un collegamento fra Veneto e Trentino a proprie spese, l'assessore Mauro Gilmozzi è chiaro: «Noi ci siamo presentati al Tavolo di coordinamento dicendo che siamo interessati ad approfondire uno scenario che però va discusso, presentato nei suoi dettagli, proposto al governo, vagliato con i cittadini, analizzato nelle sue utilità e criticità». E una volta approfondita l'eventuale proposta, aggiunge Gilmozzi



Assessore Mauro Gilmozzi, responsabile delle infrastrutture all'interno della giunta provinciale guidata da Ugo Rossi

che «ci siamo comunque riservati di dire se siamo d'accordo o meno».

L'iter potrebbe dunque essere avviato e la proposta di Abertis sembra avere i presupposti per essere presa in considerazione, ma se anche così fosse non è detto che quel collegamento si farà.

Gilmozzi chiarisce ancora una volta: «A far fede sono tutti quei verbali che ho firmato di mio pugno e sui quali è stato messo nero su bianco questa nostra posizione». Documenti di cui, come ricorda e sottolinea l'assessore provinciale, «il Cipe, che secondo il comunicato stampa di Abertis

avrebbe dato il via libera, ha preso atto». «Se poi un'azienda, un sindaco o un governatore costruiscono castelli in aria, evidentemente sono cose che non ci riguardano e io non le commento nemmeno» prosegue Gilmozzi, chiarendo ancora una volta che «per noi i riferimenti sono quelli di cui abbiamo già parlato molte volte».

Per un'opera che non richiederebbe esborsi da parte della Provincia di Trento, ce n'è un'altra su cui accende i riflettori il Movimento 5 Stelle. Il consigliere provinciale Filippo Degasperi spiega che Piazza Dante «sta per finanziare un

tunnel a senso unico alternato che collegherà il Comune di Bondone, in Valle del Chiese, con quelli lombardi di Valvestino e Magasa». Un'opera che dovrebbe costare «32,4 milioni, dei quali l'81,5% sarà sostenuto dai contribuenti trentini». Un «salasso», secondo il consigliere pentastellato, che nutre «molti dubbi» sull'utilità stessa del collegamento ed evidenzia che l'ipotesi «più accreditata» sarebbe quella «di una sorta di "passaggio necessario" al fine di sbloccare l'iter per annessere Valvestino e Magasa al Trentino». L'assessore Gilmozzi risponde che la maggior parte delle risorse neces-



L'iter Serve una proposta, va vagliata con i cittadini. E poi ci siamo comunque riservati di dire se siamo d'accordo o meno

sarie alla realizzazione dell'opera «proviene dai fondi dei Comuni di confine, denaro sostanzialmente dello Stato visto che noi siamo obbligati ogni anno a versarlo, poi utilizzato dalle Regioni confinanti». Degli oltre trenta milioni necessari, Gilmozzi spiega che «inizialmente la Provincia di Trento avrebbe dovuto metterne una decina e per il resto sarebbero state utilizzate risorse del fondo per i Comuni di confine; in realtà la Regione Lombardia contribuirà con circa cinque milioni» e ciò dovrebbe dimezzare l'intervento trentino.

Andrea Rossi Tonon
© RIPRODUZIONE RISERVATA