

**DANILO
TONINELLI**



Soddisfatto
Danilo Toninelli è ministro ai trasporti. Ha seguito tutti i passaggi che hanno condotto al recente rinnovo della concessione. L'accordo ha validità di 30 anni.

di **Annalia Dongilli**

4,1

miliardi è il valore degli investimenti. Con il nuovo sistema tariffario applicato all'accordo, gli investimenti medi annui passano dagli 83,5 milioni della vecchia gestione a 138 milioni, per totale, appunto, di 4,1 miliardi

1,1%

è la percentuale dell'aumento medio annuo delle tariffe per tutta la durata della concessione. Una soglia, quella stabilita, che è quindi inferiore all'inflazione programmata, fatto storicamente mai accaduto.

1,7

miliardi è invece il contributo il tunnel del Brennero. Sarà introdotta la tariffa ambientale, con la quale saranno finanziate opere funzionali allo sviluppo della ferrovia e del corridoio del Brennero

Ministro Toninelli, mercoledì il Cipe ha dato il via libera all'intesa per la concessione di A22: un evento importante, alcuni hanno detto storico, che chiude mesi di trattative non sempre facili. È soddisfatto di questo accordo? Quali sono ora i prossimi passi?

«Soddisfatto perché il lungo e paziente lavoro di tessitura conduce a un accordo che sblocca oltre 4 miliardi di investimenti e fissa un modello virtuoso di gestione senza precedenti in Italia. Un modello che valorizza i territori, la qualità del servizio e l'interesse pubblico. A questo punto, viste le polemiche di qualche mese fa, permettetemi di sottolineare le differenze fondamentali tra una gestione quasi totalmente pubblica come nel vec-

«Ora l'A22 sarà modello green Eco-tariffa entro due anni»

chio assetto e una in house pubblica al 100%. Come sempre, il tempo è galantuomo».

Chi è stato o quale è stato la persona o l'elemento chiave che ha sbloccato le trattative è permesso questo risultato?

«Potrei sottolineare il grande lavoro del Mit, di tutti i miei collaboratori. Ma anche dalla parte dei soci pubblici ha prevalso alla fine la voglia di dialogo costruttivo. E non era scontato. Ricordiamo che abbiamo sbloccato una impasse lunga cinque anni ereditata dai professionisti della politica, quelli cosiddetti bravi».

Uno degli ultimi scogli su cui si era arenata la trattativa era la clausola per liquidare i soci privati: come avete superato l'ostacolo?

«Il concedente non poteva restare ostaggio dei soci privati. Abbiamo messo a punto un piano B che speriamo di non dover utilizzare. Ci auguriamo che le trattative tra soci pubblici e i privati uscenti procedano in modo serio e fattivo per una chiusura in tempi brevissimi, auspicabilmente entro la data di registrazione della delibera Cipe da parte della Corte dei conti, quindi 30-60 giorni».

I soci pubblici avevano posto la clausola per il timore che, per dover liquidare frettolosamente i privati questi ultimi alzassero la posta e chiedessero più soldi: si stima che le loro quote valgano tra i 150 e i 200 milioni. Sono cifre corrette a suo dire?

«Lascio alla loro negoziazione queste valutazioni in cui non voglio e non ho titolo per entrare».

Tra i punti dell'accordo c'è l'idea di finanziare con una tariffa ambientale le opere legate alla rotaia e all'intermodalità: isola della scala e interporto di Trento, mentre Valdaro sarà finanziata come la Cispadana da A22. Quando partirà l'ecotariffa?

«Serve un accordo con la Commissione Ue, ma contiamo di po-

Il ministro a tutto campo sulla concessione «Soci privati, la trattativa sia rapida e seria Pirubi, da Veneto e Trentino due tracciati»

Il rinnovo trentennale

Il via libera del Cipe all'accordo tra i soci

Dopo mesi di trattative è arrivato mercoledì l'accordo e il via libera del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, alla delibera relativa al rinnovo trentennale della concessione della autostrada del Brennero A22.

Gli investimenti e le opere previste

L'accordo per la gestione dell'autostrada del Brennero prevede investimenti nei 30 anni a favore del territorio pari a 4,1 miliardi, nei quali rientrano la terza corsia dinamica tra Bolzano nord e Verona (oltre 1 miliardo) e la terza corsia tra Verona e Modena (740 milioni).

Un miliardo di euro per le tratte d'accesso

Un contributo di 1 miliardo in 30 anni sarà devoluto per la realizzazione delle opere ferroviarie e delle tratte di accesso al tunnel del Brennero, che si aggiunge ai quasi 700 milioni già accantonati dalla società per lo stesso scopo.

terla mettere in campo entro un paio d'anni. Si tratta di una soluzione senza precedenti, che dà il segno di quanto sia innovativo questo accordo. La A22 sarà un modello che ci aiuta a tratteggiare la mobilità del futuro, più green e intermodale».

I soci del sud, vista la novità per l'ordinamento italiano della vignetta ambientale, hanno chiesto garanzie: se la vignetta non partisse i soldi saranno prelevati dal fondo ferrovia. Sarà così? Non si rischia che il fondo ferrovia si assottigli troppo?

«Due opere su tre, ossia l'Interporto di Trento e Isola della Scala, già rientrano nelle opere accessorie intermodali previste dalla normativa vigente, quindi sono già coperte dal fondo ferrovia. La terza, invece, potrebbe anche partire subito con fondi del concessionario e poi essere compensata con la vignetta».

Ieri lei diceva che si potranno anche immaginare dei pedaggi meno cari: c'è già una stima di quanto si potranno contrarre i costi per gli automobilisti?

«Per la prima volta nella storia avremo tariffe che, per tutti i 30 anni della concessione, conosceranno aumenti inferiori all'inflazione programmata. Passiamo da una media del 3,1% della vecchia gestione a un tetto dell'1,1%. In corrispondenza di ciò aumenteranno gli investimenti da una media di 83 milioni a 138 milioni l'anno. Mi sembra un risultato eccellente in termini di efficienza».

Tra gli investimenti previsti ci sono opere importanti per il Trentino Alto Adige: le circoscrizioni di Trento Rovereto e Bolzano e l'interramento della



«Tempo galantuomo»
Dopo le polemiche ribadisco le differenze fondamentali tra una gestione quasi totalmente pubblica e una in house pubblica

Partita chiusa
Abbiamo sbloccato una impasse lunga cinque anni ereditata dai professionisti della politica, quelli cosiddetti bravi

Soluzione pronta
Il concedente non poteva restare ostaggio dei soci privati. Abbiamo messo a punto un piano B che speriamo di non dover utilizzare

Fondo ferrovia
Due opere su tre, ossia l'Interporto di Trento e Isola della Scala, già rientrano nelle opere accessorie intermodali previste dalla normativa

ferrovia nei tratti urbani: ha idea di quando potranno partire queste opere tanto attese dai territori?

«Sono previsti nel piano in via programmatica, ma in questo momento non hanno progettazione. Saranno riconosciuti in tariffa solo successivamente al via libera dei progetti definitivi da parte del concedente. A quel momento avremo un cronoprogramma più preciso».

Accanto a questa partita il Trentino ha aperto un tavolo con il Mit anche sul fronte della Valdastico: nelle scorse settimane la Provincia vi ha consegnato uno studio di sostenibilità per la realizzazione dell'arteria autostradale con uscita a Rovereto. Che opinione si è fatto di questo elaborato? Quali sono i prossimi passaggi?

«Al Mit sono ad oggi arrivate le ipotesi di tracciato per la Valdastico nord dal Trentino e dal Veneto, con comunicazioni disgiunte, nonostante il Ministero avesse più volte chiesto una valutazione congiunta. Per la definizione di un eventuale tracciato occorre ora procedere a una verifica delle soluzioni proposte, a carico del concessionario. Questa analisi ci consentirà di verificare se esista la possibilità di una sostenibilità tecnica ed economica dell'opera».

Qual è il futuro della Tav veneta che le categorie economiche chiedono a gran voce?

«Come abbiamo già detto, l'opera, di cui si parla da circa 30 anni e che quindi di certo non stenta a procedere per responsabilità dell'attuale gestione ministeriale, andrà avanti. A brevissimo pubblicheremo l'analisi costi benefici che non l'ha mai rallentata e che servirà invece a migliorarla in termini di efficienza e sostenibilità. In ogni caso ricordiamo che la linea completa, Brescia-Padova, è già finanziata nel Contratto di programma con Rfi per 4,4 miliardi sugli 8,6 miliardi complessivi».