

AUTOBRENNERO

Concessione, manutenzione nel mirino

di M. Angelucci e M. Minniti

La concessione di Autobrennero in questa fase si gioca anche sulla rinegoziazione dell'impegno sulla manutenzione. Per Steiner occorre rivedere le cifre, perché fissate prima del crollo del ponte Morandi.

a pagina 3



«Gli enti pubblici possono rinunciare agli utili ma la sostenibilità va garantita»

AUTOBRENNERO I NEGOZIATI

Nuova concessione A22, si tratta sulla manutenzione Steiner: rivedere le cifre

Il dossier deve tornare all'Art. Alfreider: puntare sul modal split

BOLZANO Il futuro del corridoio del Brennero è la madre di tutte le questioni. Il tunnel di base con le tratte d'accesso, la gestione dell'autostrada, gli investimenti per il territorio. Buona parte delle scelte strategiche che riguardano il Trentino Alto Adige ruotano attorno al futuro del corridoio del Brennero. Ecco perché la vicenda del rinnovo della concessione autostradale viene seguita con il fiato sospeso.

«Siamo a buon punto» assicura il direttore generale della Provincia di Bolzano, Alexander Steiner che sta gestendo la trattativa con il Ministero delle Infrastrutture sul rinnovo della concessione. «Adesso sarà necessario un nuovo passaggio all'Art, l'autorità di regolazione dei trasporti. Il modello che hanno elaborato — spiega Steiner — risale a prima del crollo del ponte Morandi, dal nostro punto di vista va aggiornato.

Quella tragedia ha dimostrato che non si può risparmiare sulla manutenzione». Steiner chiarisce che, attualmente, il piano finanziario elaborato dal governo non sta in piedi e che i soci locali si stanno battendo per ottenere garanzie sulla sostenibilità economica.

«La tariffa autostradale è un calcolo matematico. Come enti pubblici non possiamo dire di sì ad un piano che non ci da sufficienti garanzie economiche. Va bene rinunciare agli utili in cambio di investimenti per il territorio (il piano parla di 4,1 miliardi in 30 anni ndr), ma — continua Steiner — non si può gestire l'autostrada in perdita. Per cui abbiamo chiesto che venga rivisto il coefficiente dei costi di manutenzione. L'autostrada ha un tracciato particolarmente complesso e bisogna essere pronti a intervenire in caso di problemi. Lo abbiamo

visto con la grande nevicata di quest'anno, quindi — continua il dirigente — la nostra richiesta è di aggiornare la spesa per la manutenzione. In questo modo potrebbero aumentare anche le tariffe e l'intera operazione diverrebbe economicamente sostenibile».

Nei prossimi giorni il presidente della Provincia Kompatscher si recherà a Roma per incontrare i vertici dell'Art e capire se le richieste dei soci locali di Autobrennero possono essere accolte. Il rinnovo potrebbe arrivare nel giro di qualche settimana ma il condizionale è d'obbligo visto che troppe volte si è parlato di accordo imminente.

Intanto, sempre in tema di autostrada, ieri si svolto un convegno dell'Istituto nazionale di urbanistica dedicato proprio al «Corridoio transalpino del Brennero: un'opportunità di sostenibilità nei tra-

sporti e di rigenerazione ambientale e territoriale». Un'iniziativa che ha visto la partecipazione, tra gli altri, dell'assessore altoatesino alla mobilità Daniel Alfreider e del presidente di Autobrennero spa, Luigi Olivieri

«Il valico del Brennero è un punto nodale del Paese per la quantità di merci che equivale a quelle di tutti gli altri valichi alpini — spiega Francesco Sbetti, direttore della rivista "Urbanistica Informazioni" — la prospettiva è che strade e ferrovie diventino un'occasione di rigenerazione territoriale».

«Attraversare l'arco alpino è sempre stato difficile, fin dai tempi di Ötzi. Noi — sostiene l'assessore altoatesino Alfreider — vogliamo continuare a lavorare per creare una nuova mobilità del futuro in un territorio molto sensibile, ad esempio spostare la mobilità dall'auto alla ferrovia». La

chiave per riuscirci è il tunnel di base del Brennero, anche se ci vorrà ancora qualche anno perché diventi operativo: «È un progetto che non ha eguali in Europa, uno degli esempi più chiari di continuità della politica sulla mobilità» aggiunge l'esponente della Volkspartei.

A margine del convegno, Alfreider è intervenuto anche sulla questione Valdstico che, da sempre, fa litigare trentini e altoatesini.

«Sono sulla stessa linea di Kompatscher ovvero credo che la priorità sia migliorare le infrastrutture ferroviarie fino a Verona. Però — chiarisce Alfreider — non sono contrario a prescindere da un progetto del territorio per sviluppo della rete autostradale per collegare altre realtà. In ogni caso si tratta una questione trentina — conclude Alfreider — le nostre infrastrutture sono già adesso al limite, bisogna creare nuove forme di modal split, di passaggio dalla gomma alla ferrovia in tutta l'area fino a Verona».

Marco Angelucci
Massimo Minniti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La cronologia

Contratto scaduto da cinque anni

La concessione dell'A22 è scaduta nel 2014. Da allora Autobrennero opera in regime di proroga. Da cinque anni si sta trattando sul rinnovo ma il cambio di governo ha rallentato tutta la partita. Da quando al Mit è arrivato il ministro Danilo Toninelli il rinnovo si è impantanato a causa degli scontri tra governo e soci locali

1



Strategia Daniel Alfreider e Luigi Olivieri al convegno sul Brennero

Il patto con Delrio per evitare la gara

Nella passata legislatura l'Svp era in grado di influenzare parecchio il governo che, in cambio dell'appoggio degli autonomisti, era sempre pronto a esaudire i desideri della Svp. Da qui il patto con il ministro del Delrio che riuscì a far approvare la legge che autorizza lo Stato ad affidare, senza gara, la gestione dell'autostrada del Brennero

2

Scontro con Roma sulla governance

Lo schema di accordo con il precedente governo è saltato non appena si è insediato il governo pentaleghista. Il ministro Danilo Toninelli infatti ha imposto nuove condizioni che vengono giudicate inaccettabili dai soci locali. Il primo atto è stato lo scontro sulla nomina del presidente, ora si la trattativa è bloccata sul sistema di calcolo delle tariffe

3

Bloccate opere per 4,1 miliardi

Collegato al rinnovo della concessione è anche il piano di investimenti da 4,1 miliardi. Si tratta di opere fondamentali per il territorio come il rifacimento della tangenziale di Trento, l'interramento del tracciato autostradale nella conca di Bolzano o la realizzazione della terza corsia tra Verona sud e Campogalliano

4

