

# A4-Abertis, anche gli spagnoli strappano regali al ministero

**Valdastico** Insieme al passaggio di controllo della società della Brescia-Padova c'è stato il prolungamento della concessione. In cambio di investimenti che non arriveranno mai

## Il solito trucco all'italiana

Il rinnovo della gestione senza gara viene sempre giustificato con la promessa di lavori che quasi mai terminano nei tempi previsti

» **DARIO BALOTTA**

**N**on c'è niente di male se un affermato e potente concessionario straniero acquista la gestione di una importante tratta autostradale italiana. Anzi. La Brescia-Padova, cioè l'asse infrastrutturale su cui si è poggiato lo sviluppo del Nord Est (146 km a tre corsie), che era stato il bancomat clientelare della politica locale fino a sperperarne tutta la sua ricchezza, è passata in questi giorni sotto il controllo di Abertis.

Il gigante spagnolo subentra in realtà alle banche che assieme ad alcuni privati avevano preso in pegno l'A4 per fermarne la crisi gestionale. Lo ha fatto dopo la proroga della concessione autostradale arrivata il 10 agosto quando il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha approvato la realizzazione della Valdastico Nord a carico del concessionario in cambio del prolungamento della concessione, in scadenza, fino al 2026.

**ABERTIS DOVRÀ** realizzare (assieme agli altri soci che detengono il rimanente 48,6% (Province e Comuni capoluogo della tratta), un nastro d'asfalto dalla A4 (Piovene Rocchette) alla A22 in provincia di Trento attraverso la Valdastico. I 594 milioni per il 51,4% dell'A4 holding la concessionaria Catalana li pagherà nel 2023 ai soci venditori e cioè Intesa San Paolo, Astaldi e la famiglia Tabacchi.

A prima vista nulla sembra essere cambiato secondo la vecchia prassi secondo cui lo Stato a fronte di nuove opere autostradali non mette in gara la concessione ma ne

autorizza il prolungamento in barba alle disposizioni europee e alle raccomandazioni dell'Antitrust italiana. Le concessioni in scadenza vengono riempite (su proposta dei concessionari e avallate dagli enti locali) di lavori (raramente utili, ma più spesso inutili) da realizzare e così si giustifica il prolungamento senza gara della concessione. È anche il caso della A4, a prescindere dal cambio di mano. Cambio di mano che è avvenuto dopo l'approvazione del Cipe della Valdastico.

Questa volta però il concessionario "rischia" - si fa per dire - di aver avuto la proroga della concessione senza poter mantenere gli impegni scritti nella proroga. Il progetto della Valdastico (44 km dal costo di 2 miliardi circa) non c'è. Il tracciato ipotetico neppure. Il Trentino non la vuole e molte popolazioni della Valsugana e quelle poste sui possibili tracciati pure. Tra progetto, conferenza dei servizi, gara e *closing* finanziario si arriverà al 2026, anno di scadenza della concessione. Nessuno scommette un euro sulla realizzazione della Valdastico. Nella malaugurata ipotesi che fosse realizzata, le tariffe adottate dovrebbero sostenere costi e profitti. Se la l'autostrada non fosse a pedaggi (per acquisire il consenso dei Comuni), il recupero avverrà su altre tratte. Cioè pagheranno gli utenti della Brescia Padova. Un capolavoro di equità e di razionalità.

Questa tratta non sarebbe in grado di ripagarsi con i pedaggi perché il traffico neppure nelle più rosee previsioni ne giustifica la costruzione. Con il tunnel ferroviario del Brennero in via di realizzazione, parte del traffico Tir anche dell'A22 (Autobrennero) verrà

spostata su ferrovia, rendendone congestionata l'attuale autostrada. Nero su bianco c'è solo un'ipotesi di un accordo tra governo, regioni Veneto e Trentino che in due anni dovranno definire il progetto.

**SE L'A4 HOLDING**, meglio dire Abertis, non è nelle condizioni di fare la nuova autostrada (o superstrada) perché è avvenuto il prolungamento della concessione? Non è una novità per i concessionari italiani la pratica di sfruttare le debolezze del regolatore pubblico (ministero dei Trasporti) che scrive tante belle pagine nelle convenzioni (nuove reti, raccordi, terze e quarte corsie ecc.) che però rimangono sulla carta. Così non solo si rinnovano (o prorogano) le concessioni senza gara, ma gli impegni non vengono onorati. E i profitti, in questo caso di Abertis, derivanti dalla rendita garantita dell'autostrada (oltre 100 mila veicoli al giorno) senza quella spesa crescono ancora. Il 26 giugno il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio aveva detto: "I rinnovi delle concessioni autostradali saranno fatti solo a condizione che ci siano investimenti tecnologici". Nel caso di Abertis par di capire che non ci saranno investimenti, tantomeno investimenti tecnologici.

Mentre le strade provinciali so-



no sempre più disastrose perché le ex Province sono a corto di soldi, i concessionari autostradali continuano il loro bengodi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## I numeri

# 594

milioni di euro che la spagnola Abertis pagherà alle banche che avevano il controllo della società a monte dell'autostrada A4

# 2

miliardi, il costo stimato del progetto Valdastico che dovrebbe collegare l'autostrada A4 alla A22

# 2026

La nuova scadenza della concessione per l'A4. Difficile che i lavori siano finiti in tempo per quella data

.....