

Autobrennero: un project financing all'insegna del greenwashing

(Intervento all'incontro transfrontaliero organizzato dal Coordinamento No TAV del Trentino)

1. Autobrennero: la complicata vicenda della concessione

L'1 gennaio 2025 il Ministero della infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato il bando di gara relativo alla concessione dell' Autostrada A22. Atto che apre l'iter di evidenza pubblica che porterà alla assegnazione della nuova concessione cinquantennale.

La pubblicazione del bando di gara è stata giudicata un fatto "storico" nelle dichiarazioni rilasciate a caldo dall'Amministratore delegato di Autostrada del Brennero, Diego Cattoni. Nel comunicato ufficiale di Autobrennero si afferma che "Autostrada del Brennero, avendo prodotto la propria proposta spontanea di finanza di progetto, ora messa a bando dal Concedente, manterrà il diritto di prelazione su eventuali controparti. [...] Dopo anni di attesa, si concretizza finalmente la possibilità di ottenere una nuova concessione cinquantennale. [...] E' stato affrontato un iter di grande complessità, portato a termine grazie ad un lavoro di squadra straordinario. In gioco" - conclude Cattoni - "ci sono investimenti per oltre 9 miliardi di euro interamente autofinanziati, che contribuiranno allo sviluppo di tutti i territori attraversati dalla A22".

L'entusiasmo per la pubblicazione del bando di gara, salutato con una sontuosa festa presso la cantina sociale di Mezzocorona, è durato davvero poche ore.

Il bando pubblicato infatti non corrisponde alle aspettative ed a quanto concordato con il Ministro Salvini. In particolare, oltre ad essere aumentati i costi della concessione (il Ministero ha portato a 10,7 i miliardi di euro di investimenti aumentando la cifra per la manutenzione autostradale), il diritto di prelazione di A22 sull'esito della gara, nel bando, non solo non compare ma all'opposto è richiesto che per parteciparvi si firmi da subito per la sua rinuncia. Il Ministero in altre parole, per non incappare nelle norme europee sulla concorrenza, ha di fatto cancellato la norma del Nuovo Codice dei Contratti Pubblici (il Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36) che garantiva ai proponenti il diritto di prelazione e la gara avrà come criterio per l'aggiudicazione quello della offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo.

Si tratta insomma di una debacle pesantissima che A22 ha provato a fermare con un ricorso presso il TAR del Lazio nel quale si chiedeva la sospensiva per quella parte del bando di gara che cancellava la prelazione. I magistrati amministrativi però, pur ricordando che "una eventuale dichiarazione di rinuncia (come chiede il bando di gara, ndr) non può essere interpretata nel senso di comportare una preventiva e generalizzata rinuncia alla tutela giurisdizionale", hanno rigettato la richiesta di sospensiva in quanto non sussisterebbero "i criteri di attualità e concretezza" che motivano la necessità di una sospensiva immediata.

Il rischio per A22 è a questo punto gravissimo e riguarda non solo la sua stessa esistenza come società ma anche un pesante rischio economico per la compagine sociale pubblica (fra i 50 ed i 70 milioni di euro all'anno) oltre ai costi già sostenuti per la predisposizione del project financing (si parla di circa 500 milioni di euro) che in caso di aggiudicazione ad altri verrebbero restituiti nella misura massima del 2,5% sul valore dell'appalto (all'incirca 250 milioni).

La scelta del project financing come strada per il rinnovo della concessione è stata fin dall'inizio una strada sbagliata, nata all'insegna di una politica delle privatizzazioni che ha portato "i soliti noti" a lucrare sui beni dello Stato e delle Autonomie Locali. Le istituzioni pubbliche si sono nascoste dietro la rilevanza delle richieste dei privati per uscire dalla società ed anziché procedere alla loro estromissione, pagando il valore determinato da un arbitrato (la cifra era fra i 500 e gli 800 milioni per il 14,16% della società detenuto dai privati) hanno scelto di usare il più inquinato e collusivo dei contratti esistenti (il project financing) per rinnovare la concessione.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti e ci parla di un concessione che rischia di essere aggiudicata a una cordata di imprenditori europei ed italiani che nulla hanno a che vedere con il territorio della Autostrada del Brennero e che su di essa lucreeranno, mentre la scelta della concessione con il sistema "in house" avrebbe non solo garantito la continuità gestionale ma un ulteriore indirizzo pubblico alla struttura, condizione indispensabile per correggere e renderne più sostenibili ambientalmente le politiche e gli investimenti.

2. Greenwashing

Il greenwashing è presentato da Wikipedia come una "pratica di marketing ingannevole che consiste nel promuovere prodotti, servizi o aziende più ecologici di quanto non lo siano in realtà". In politica è sinonimo di falso ambientalismo.

La lettura del piano di investimenti che sostanzia il project financing e che sta alla base della nuova concessione della Autobrennero è la plastica dimostrazione del greenwashing.

In generale gli investimenti pensati per la Autobrennero sono finalizzati all'aumento del traffico veicolare (altro che passaggio da gomma a rotaia!). Il tentativo è drenare sulla Autobrennero, attraverso apposite bretelle autostradali di collegamento, l'intero traffico che dalle autostrade adriatiche e tirreniche viaggia verso l'Europa. Un ruolo particolare è poi dedicato al porto fluviale di Valdaro, distante 136 km di canali dal mare Adriatico, che nel project financing diviene lo sbocco al mare e per l'Europa delle merci che solcano l'Adriatico. Inoltre il project financing pensa al collegamento con la Autobrennero della autostrada della Val d'Astico (la PIRUBI) drenando sulla A22 anche il traffico della Pedemontana Veneta e dell'area del Vicentino.

Nella retorica dell'Autobrennero questo diviene non un pesante attacco all'ambiente ed alla salute degli abitanti delle valli dell'Adige e dell'Isarco ma la realizzazione del "primo green corridor europeo". A22 parla della realizzazione della terza corsia dinamica dal Brennero a Verona e della terza corsia reale da Verona a Campo Galliano come di un "corridoio verde" (green corridor). Peccato che la sola realizzazione della terza corsia da Verona a Modena comporti la realizzazione di una striscia di asfalto pari ad almeno 90 ettari di terreno (si tratta di un'area capace di ospitare circa 180 campi da calcio).

In verità gran parte dei 108 interventi previsti nel Project financing sono energivori, clima alteranti ed ambientalmente disarticolanti per l'ambiente.

Circa un quarto dell'intero investimento è dato dalla realizzazione della terza corsia. 800 milioni sono previsti per la terza corsia reale mentre 1,9 miliardi sono ipotizzati per la realizzazione della terza corsia dinamica che, quando gli autoveicoli ora superassero le 3000 unità/h, trasformerebbe la attuale corsia di emergenza in terza corsia effettiva. Un'opera, anche questa, pensata per incentivare l'uso autostradale e che creerà pesanti disagi. Per realizzare la terza corsia dinamica sarà necessario infatti togliere di mezzo i colli di bottiglia che ne consentono la realizzazione su tutto il percorso.

Lungo la tratta dei 314 km della Autobrennero ci sono trenta gallerie unidirezionali di cui tre artificiali. Le due che fanno da tappo sono la galleria del Virgolo a Bolzano, lunga 887 metri, costruita nel 1974, e quella di Piedicastello, vicinissima al luogo dove si svolge il nostro incontro di oggi (la galleria di Piedicastello è lunga 900 metri in carreggiata nord e 932 in direzione sud).

Virgolo e Piedicastello saranno sostituite da due nuove gallerie con tre corsie per canna. Quella di Bolzano sarà la più lunga e la più costosa (circa 1 miliardo di €); il dibattito sulla realizzazione della galleria del Virgolo è aperto da tempo e fa i conti con i timori di Laives di vedersi il territorio comunale spaccato in due a sud di San Giacomo.

A Trento invece Autobrennero vorrebbe realizzare una variante dell'attuale tracciato di A22 lungo poco meno di sei km, di cui 3,5 in galleria (costo ipotizzato 455 milioni di euro). Un nuovo tracciato non più sotto il Doss Trento ma spostato maggiormente in destra orografica dell' Adige, sotto il monte Bondone. Una scelta che si configura come la tomba per il quartiere di Piedicastello, vittima sacrificale della stradomania imperante e già fortemente deturpato sia dalla bretella che collega il casello di Trento Centro con la strada per il lago di Garda che dai ripetuti spostamenti della autostrada oltreché dalla realizzazione della tangenziale. A Trento la realizzazione del nuovo tracciato prevede inoltre lo spostamento della tangenziale sul percorso dismesso dall'autostrada ed il declassamento della attuale tangenziale a viabilità urbana. Il risultato finale sarà, come abbiamo detto, la fine del quartiere di Piedicastello e la sua trasformazione in area di viabilità.

A Rovereto infine la variante di tracciato sarà di 4 km e costerà 363 milioni di euro (anche se non è ancora chiara la sua localizzazione).

In questi giorni a Trento, nelle circoscrizioni cittadine, è in corso la discussione sul piano strategico relativo all'urbanistica. In esso, furbescamente, la realizzazione del nuovo tracciato autostradale è accennata ma prospettata come una scelta di lungo periodo mentre nella intervista rilasciata al quotidiano l'Adige nel dicembre del 2022 l'Amministratore Delegato di A22 parlava del 2030 come data di inizio lavori. La possibilità che realizzazione della circonvallazione e quella della nuova variante autostradale per un periodo coincidano è molto elevata.

Inoltre nel project financing sono previsti 657 milioni di € per sistemare ed adeguare i 15 sovrappassi presenti in A22, 763 milioni per barriere fono assorbenti, 565 milioni per gli autogrill e le are di servizio, 90 milioni per le ricariche della auto elettriche, circa 2 miliardi per interventi di manutenzione straordinaria e 316 milioni per la stabilizzazione dei versanti di montagna.

3. Gomma e Rotaia: sono gli affari non le politiche ecologiche ed ambientali le linee guida di Autobrennero

Alla fine degli anni 90 del secolo scorso sulla scorta dell'aumento dell'interesse dei cittadini e delle comunità per le politiche ambientali e dell'inquinamento delle valli dell'Adige e dell'Isarco dovuto al traffico della A22, Autobrennero aveva costituito un fondo per la costruzione del tunnel del Brennero, auspicando un reale passaggio da gomma a rotaia nel traffico merci.

Si era trattato di un unicum che ha favorito la trasformazione di Autobrennero oltreché nella gestrice dell'omonima autostrada nel secondo operatore nel trasporto merci su ferrovia in Italia dopo Mercitalia del gruppo Ferrovie dello Stato.

E' attraverso questa apparente dualità, condita come abbiamo visto da una significativa dose di greenwashing, che Autobrennero si presenta come prototipo di società attenta all'ambiente.

All'opposto, come abbiamo sentito anche dalle relazioni di oggi, a comandare ed a dettare le linee di indirizzo sono i gruppi economici che si celano dietro le grandi opere ed i grandi gruppi dell'autostrada, alcuni dei quali hanno sede proprio nella nostra regione.

Il sistematico tentativo di negare il traffico deviato che riguarda una parte molto consistente del traffico sulla Autobrennero, le politiche tariffarie finalizzate ad incentivare l'uso autostradale, le politiche sul costo dei carburanti e sulla localizzazione dei distributori, assieme alle scelte di investimento contenute nel project financing, testimoniano inequivocabilmente la collocazione di A22: una società che ha come core business il profitto in strettissima relazione con i poteri locali che spesso la usano come luogo di comando della economia di territorio (come dimostrano le inchieste giudiziarie Gian Bifronte prima e quella recentissima Romeo).

E' intorno alla A22 che si sta riconfigurando il modello di sviluppo regionale, dove le grandi opere e l'autotrasporto assumono funzione centrale attorno alle quale far ruotare gli altri settori.

In una fase di ristrettezza delle risorse, attraverso il project financing e le opere ad esso collegate Autobrennero diviene il più grande soggetto regionale di investimenti potendo immettere sul mercato, nei prossimi anni, volumi di denaro (dai 200 ai 500 milioni di euro annui) superiori a quelli delle stesse Province Autonome di Bolzano e Trento o comunque non inferiori ad esse. Ciò produrrà la creazione, o meglio il rafforzamento, di un centro di potere economico con una significativa autonomia in grado di condizionare pesantemente (più di quanto fino ad ora non abbia fatto) la politica e le scelte pubbliche.

Le ricadute territoriali saranno pesanti, soprattutto dal punto di vista ambientale. Oltre allo scempio nella città di Trento, la valle dell' Adige finirà per diventare un nastro trasportatore delle merci italiane verso il centro Europa e di quelle tedesche e nord europee in Italia, snaturando una delle più importanti regioni alpine , alterando i suoi connotati di regione cerniera fra il Mediterraneo e il nord Europa.

Nella preparazione delle relazioni a questo convegno siamo andati a rileggere ed a rivisitare le scelte fatte da A22 e quello che purtroppo abbiamo notato è che nel suo Consiglio di Amministrazione (composto per l'84% da rappresentanti pubblici, ovvero i comuni e le province che l'autostrada pone in collegamento) praticamente mai si sono sentiti la voce ed i bisogni dei cittadini e che praticamente mai hanno trovato reale cittadinanza le politiche ambientali di cui si sono vantati gli stessi amministratori, quando tornavano nei rispettivi territori o all' interno degli organi istituzionali che li avevano espressi.

In altre parole mai Autobrennero, ma neppure gli enti e le istituzioni che ne costituiscono gli azionisti di riferimento, hanno ragionato davvero sul come trasferire dalla gomma alla rotaia il traffico merci, nessun provvedimento è stato chiesto in questa direzione, anzi. I Consigli di Amministrazione hanno sempre votato all'unanimità sia il non adeguamento dei pedaggi (oggi sono i più bassi dell'intero arco alpino) che la volontà di incrementare il traffico sulla autostrada.

Nonostante la crisi che dal 2008 riguarda il traffico merci (diminuito in Europa di circa il 20%), nonostante il traffico sulla Autobrennero sia calato (di circa il 2% lo scorso anno), nonostante sia calato anche il traffico su rotaia come testimoniano i dati che abbiamo illustrato, prosegue la narrazione di una ferrovia del Brennero al collasso (che invece ha la possibilità di trasportare più del doppio di quanto trasporta oggi) e di una A22 iper trafficata.

La vertenza attorno al Ponte di Lueg viene usata per sbarazzarsi delle limitazioni ambientali che l'Austria ha posto al traffico merci sui suoi territori, per reintrodurre il traffico notturno, per togliere ogni limitazione al traffico veicolare autostradale: rivendicazioni che, non a caso, vedono protagonisti sia i partiti del negazionismo climatico italiano (Lega e Fratelli d'Italia in primis) che le Camere di Commercio dei territori su cui gravita la A22, da sempre egemonizzate dai grandi gruppi dell'autotrasporto.

Anziché fare propria l'argomentazione usata dall'Austria per contestare la mancanza di soluzioni alternative alla rimozione dei vincoli ambientali, ovvero la possibilità di incrementare il traffico merci ferroviario realizzando davvero quel passaggio da gomma a rotaia che è alla base di ogni vera politica ambientale, il PD ed in Trentino anche AVS, rimangono silenziosi mentre sostengono una amministrazione comunale come quella di Trento dove a guidare le politiche in questo settore è un reiterato patto di collaborazione del Sindaco di centro sinistra con la Provincia (a guida centro destra e Lega) e il Ministro dei Trasporti Salvini, appartenente alla Lega: tutti uniti a volere sia la realizzazione del Project Financing di A22 (con le sue scelte pesanti per l'ambiente) che la inutile e devastante circonvallazione ferroviaria di Trento che, oltretutto, costituisce un grimaldello per una pesante speculazione urbanistica in città con il progetto di SuperTrento.

4. Intermodalità, Interporto di Trento, nuovo Interporto di Isola della Scala

Dicevamo di Autobrennero come secondo operatore italiano nel trasporto merci su ferro.

Molti ricorderanno che fra le argomentazioni fornite da RFI per dare un giudizio positivo circa la realizzazione della circonvallazione di Trento, una delle più importanti parlava di un nuovo utilizzo dell'interporto, dove dai 2/3 treni ROLA realizzati oggi quotidianamente a Roncafort si sarebbe passati a ben 30 ROLA al giorno con un enorme incremento dell'uso dell'Interporto.

A parte la opportunità di una scelta simile (1000 camion in più al giorno su una città come Trento sono una sciagura ambientale!) le cose contenute nel project financing tagliano la testa al toro circa i reali accadimenti messi in previsione da RFI.

La provincia di Trento ha ceduto alla società che gestisce l'Interporto circa 10 ettari di terreno dove realizzare una struttura intermodale con la creazione di treni merci di 600 metri cadauno. Si tratta di sei piste intermodali che consentiranno di accelerare i tempi di composizione dei treni. Questa realizzazione va vista in diretta correlazione con il fatto che A22 ha inserito nel project financing la realizzazione di un nuovo interporto ad Isola della Scala dove una sua controllata (la STR) possiede circa 90 ettari di terreno. L'intento è quello di trasformare il sistema logistico di Verona (Quadrante Europa più Isola della Scala) nel più grande polo intermodale d'Europa capace di essere punto di riferimento anche per il traffico merci generato dall'ipotizzato raddoppio del canale di Suez e dal divenire del Mediterraneo nuovo luogo di scorrimento del commercio mondiale delle merci.

Detto in altre parole l'Interposto di Trento (al di là delle fantasiose ipotesi di RFI) continuerà a svolgere il ruolo hub territoriale (forse, se l'uscita della PIRUBI sarà a Trento, intercettando parte di traffico proveniente dalla Valdadastico) mentre il grosso dell'investimento sulla intermodalità sarà effettuato a Verona (nel project financing è previsto lo stanziamento di 300 milioni di euro per questa realizzazione). A Trento invece, è assai probabile, anche alla luce sia dei prossimi accadimenti nella geopolitica che delle scelte di A22, che prosegua la trasformazione di quello che era nato come Interporto doganale in un hub per l'autotrasporto, in un luogo di stoccaggio delle merci, con funzioni di struttura intermodale per il territorio provinciale.

Viene a cadere insomma anche l'ultimo degli argomenti circa la utilità del quadruplicamento della linea del Brennero, confermando la totale inutilità delle opere previste.

5. Da Modena a Monaco di Baviera: una politica ambientale unitaria che contrasti il traffico autoveicolare e si doti di vincoli al traffico delle merci

L'incontro di oggi, i contenuti di cui è portatore, il sogno di una politica dei trasporti ambientalmente sostenibile non devono andare dispersi.

Fra i soggetti che hanno dialogato qui oggi è in corso una importante interlocuzione su come riuscire a far divenire i limiti al traffico veicolare e le politiche di trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia fatti concreti, atti politici dei territori.

Stiamo valutando la ipotesi di una raccolta di firme lungo l'asse Modena Trento Innsbruk Monaco di Baviera per rivendicare una politica del trasporto merci che contrasti il traffico deviato, punti a trasferire su rotaia almeno un terzo del traffico merci ed a lasciare al traffico privato e su strada il restante trenta per cento. La cosa, probabilmente, partirà attraverso una petizione da fare all'Euregio del Tirolo per chiedere che questa regione europea si schieri subito per le politiche ambientali e riaffermi la sua vocazione di terra di montagna che pone la natura, la biodiversità e l'ambiente al centro delle proprie politiche e della propria identità.

"A sarà dura" è il motto e l'incoraggiamento del movimento NO TAV. Ma è anche una delle cose per cui, assieme alla lotta per la pace, vale la pena di impegnarsi.