



Parla il direttore generale della società autostradale Bruno Chiari che indica i prossimi obiettivi e le stime di bilancio

## Brescia-Padova, 50 milioni di utili «Concorreremo per la concessione»

### I PIANI FUTURI

**Riccardo Sandre**

«Siamo un oggetto del desiderio e tuttavia la normativa prevede che alla fine di una concessione venga indetta una gara pubblica, una gara a cui siamo pronti a partecipare». Così il direttore generale di A4 Brescia Padova Bruno Chiari a proposito della scadenza, nel 2026, della concessione dei tratti autostradali in mano ad A4 Holding.

### LA CONCESSIONE

Un tema scottante quello affrontato dal direttore generale a margine della prima edizione del premio «Cattedra Abertis» istituito da Gruppo Abertis, Fondazione Abertis e A4 Holding anche in Italia, mediante la collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale (ICEA) dell'Università degli Studi di Padova. Il rinnovo della concessione attualmente in capo ad A4 Holding è in effetti in bilico anche solo per il fatto che, fin dal principio la concessione (originariamente in capo alla famiglia padovana Tabacchi, a Intesa Sanpaolo e a

Astaldi) prevedeva la clausola del completamento della Valdastico sia a sud verso Rovigo che a nord fino al Brennero come condizione per un eventuale rinnovo. E se a

sud l'opera è conclusa, a nord la Valdastico si è rivelata un percorso ad ostacoli dove si sono alternate negli anni sentenze pesanti e l'opposizione continua di molti comitati e enti locali del territorio.

«Noi stiamo continuando le procedure per la realizzazione della Valdastico Nord» rivendica il direttore generale di A4 Brescia Padova. «È vero che ci è stato chiesto di fare una simulazione togliendo il progetto dal nostro piano finanziario ma siamo convinti invece che riusciremo a concludere la progettazione dell'opera entro il 2026. Stiamo nel frattempo

aspettando che la provincia di Trento concluda la sua procedura di valutazione strategica e recentemente il presidente della provincia di Trento Fugatti ci ha comunicato che entro la fine del suo mandato nel 2023 questa potrà essere realizzata».

### LA COMPETIZIONE

Ma dietro all'incertezza relativa alla proroga della concessione alla società che fa capo ad Atlantia (e di conseguenza a Edizione e quindi alla famiglia Benetton) c'è pure il non troppo velato desiderio della Regione di procedere ad una assegnazione in house. «Siamo comprensibilmente un oggetto del desiderio ma ad oggi la normativa prevede che alla fine di una concessione venga indetta una gara pubblica e noi

proseguiamo su questa linea» ha aggiunto Chiari. «Se poi ci saranno progetti diversi ne prenderemo atto».

### TRAFFICO IN AUMENTO

E se il futuro della concessione rimane in bilico i dati economici e relativi al traffico sia pensate che leggero danno ottimi segnali anche in questo primo semestre 2022: dopo avere archiviato un bilancio 2021 ampiamen-

te in positivo la Brescia-Padova prevede utili intorno ai 50 milioni di euro anche per il 2022 mentre i flussi di traffico sia pesante che leggero, pure inferiori di qualche punto percentuale rispetto al 2019 sembrano non sentire, per lo meno per ora, gli effetti degli aumenti dei carburanti, dell'incertezza geopolitica legata alla guerra in Ucraina e così via.

### LE PREVISIONI

«Rispetto al 2021 ad oggi il traffico sta crescendo del 25% circa» conclude Chiari «ma il 2021 come il 2020 non fanno testo. Fino a maggio 2021 infatti erano ancora in vigore limitazioni alla circolazione che inficiano la validità dei paragoni. Rispetto al 2019 invece registriamo ad oggi una leggera flessione, complessivamente limitata ad un -4%. Una flessione che è tutta da attribuire ai veicoli leggeri anche se, a maggio e giugno, complice forse anche la voglia di muo-





versi degli italiani, i dati vanno bene anche in questo segmento. Per la verità i flussi vanno addirittura un po' meglio del 2019 se si guarda invece al solo traffico pesante». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bruno Chiari, direttore generale dell'Autostrada Brescia-Padova

