

PRIMABERGAMO
VENERDÌ 11 OTTOBRE 2024

LA DENUNCIA Il Consiglio regionale ha bocciato una mozione che chiedeva una riflessione sui risultati (fallimentari) della A35. Eppure un rapporto mette in guardia Il documento che fa a pezzi Brebemi (e Bg-Treviglio)

In un parere al Ministero, l'Autorità dei Trasporti sottolinea le criticità: lunghezza insufficiente, costi mostruosi e ostacolo alla concorrenza

di Andrea Rossetti

(rdo) A inizio ottobre, il Consiglio regionale ha bocciato, grazie ai voti dei partiti della maggioranza (Lega, Fratelli d'Italia e Forza Italia), la mozione presentata dal Partito democratico (primi firmatari Simone Negri e Gigi Ponti) che chiedeva di aprire una riflessione sulle autostrade regionali Brebemi e Pedemontana, rimettendone in discussione risultati, efficienza e strategia alla luce di «dati che dimostrano una realtà molto diversa da quanto immaginato quando furono concepite». Il voto contrario è l'ennesima conferma di come Regione non abbia alcuna intenzione di aprire un dibattito su un tema molto sentito come quello delle infrastrutture. E ciò nonostante gli errori del passato rischiano ora di ripetersi, si veda il progetto dell'autostrada Bergamo-Treviglio.

Che i numeri della Brebemi - al di fuori della propaganda di parte - siano da mani nei capelli è indubbio. Inaugurata nel 2014, ha messo insieme 560 milioni di euro di perdite (l'ultimo bilancio, il 2023, s'è chiuso con un passivo di circa settanta milioni) e un debito da 2,2 miliardi di euro. In questi anni, tentando di alleggerire il rosso - e venendo così meno all'idea iniziale del project financig, ovvero dell'opera pubblica realizzata interamente con soldi privati -, Stato e Regione ci hanno messo 360 milioni. Gli incassi dei pedaggi, però, sono ovviamente tutti a favore del privato. E si parla di pedaggi

elevatissimi: la A35 è oggi l'autostrada più cara d'Italia.

Un'autostrada troppo corta

Già questo basterebbe a dimostrare l'inefficienza di Brebemi, per realizzare la quale sono stati distrutti 990 ettari di terreni coltivati. Ma non solo: da più di un anno, infatti, si è in attesa di un nuovo Piano economico finanziario, dato che l'ultimo, concordato nel maggio 2023 nell'ambito della convenzione tra Brebemi Spa e Concessioni autostradali lombarde (Cal), è stato bocciato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in un parere al Ministero dei Trasporti del 26 ottobre 2023. Al momento, l'autostrada non ha ancora provveduto alla revisione richiesta.

Il parere dell'Autorità è particolarmente interessante, però, per i suoi contenuti. Perché, passaggio per passaggio, evidenzia i diversi motivi per cui Brebemi può oggi essere considerata a tutti gli effetti un fallimento. Innanzitutto, è troppa corta. Nelle considerazioni preliminari, l'Autorità sottolinea infatti come «l'estesa chilometrica complessiva della tratta (poco più di 62 chilometri, ndr) è inferiore al minimo individuato per gli ambiti ottimali di gestione», che è di 180 chilometri. Al di sotto di questa lunghezza, «si rileva la presenza di significative inefficienze di costo, fortemente crescenti al ridursi dell'estesa stessa». Leggendo questo passaggio, è impossibile non fare un parallelo con la futura Bergamo-Treviglio (anzi, Ca-



sirate-Dalmine in realtà), la cui lunghezza dovrebbe essere di circa 16 chilometri.

Decisamente troppo cara

L'Autorità, nel suo parere, passa poi a parlare dei costi. Perché è evidente che le inefficienze economiche di gestione prima citate, alla fine, si riflettono sull'utenza. E siccome si tratta di problemi intrinseci nell'infrastruttura, la situazione può solo che peggiorare nel futuro. Facendo un esempio concreto, ipotizzando un percorso di 50 chilometri, sull'A4 nel 2021 si pagavano 3,14 euro di tariffa unitaria media (che esclude dunque Iva, canoni e sovracanon); sulla Brebemi invece 10,10 euro. Facendo una proiezione al 2038, per gli stessi 50 chilometri sulla A4 si

pagheranno 4,18 euro, mentre sulla Brebemi addirittura 22,13 euro. Da una parte, la crescita tariffaria prevista è del 30 per cento, dall'altra del 120 per cento. Anche qui, impossibile non fare un parallelo con la Bergamo-Treviglio: stando all'ultima stima (resa nota nel novembre 2023), il pedaggio per l'intera tratta dovrebbe essere di 2,50 euro. In proporzione alla sua lunghezza, e considerando che Regione ha previsto un investimento da 150 milioni di euro proprio per contenere le tariffe, si tratta di un pedaggio molto più vicino a quello della A35 (ripetiamo, l'autostrada più cara d'Italia) che a quello della A4.

Un ostacolo alla concorrenza

Infine, l'Autorità solleva un

ultimo tema, ovvero la presenza di una concessione (prorogata al 31 dicembre 2046 rispetto all'iniziale scadenza prevista del 22 gennaio 2040) che, di fatto, ostacola la libera concorrenza del mercato. Si legge nel parere: «Nonostante un consistente incremento degli attuali e già elevati livelli tariffati, la sostenibilità del progetto risulta fortemente condizionata dalla proroga della scadenza della concessione e dall'imposizione di un consistente valore di subentro», pari a 1,2 miliardi di euro. Una cifra che rappresenta evidentemente «una barriera all'ingresso di nuovi operatori» quando scadrà la concessione. Quello della proroga della scadenza della concessione e del conseguente incremento del va-

lore di subentro, tra l'altro, è un tema su cui anche l'Anac (Autorità nazionale anticorruzione), già nel 2018 e poi ancora nell'aprile 2023, ha espresso più di una perplessità.

A che prezzo?

È bene sottolineare una volta di più come queste annotazioni non siano state fatte da un'associazione ambientalista o dalla stampa, bensì dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ovvero un ente amministrativo indipendente. Ed è fondamentale tenerle bene a mente quando ci si avvicina al dibattito sull'autostrada Bergamo-Treviglio. Il cui progetto definitivo, tra l'altro, era atteso (dopo una serie di precedenti rinvii) per fine settembre e di cui invece non si ha ancora notizia.

Quando si parla di opere di questo tipo non ci si può limitare a valutare la loro utilità. È chiaro che per tantissime persone la Brebemi è una strada «comoda» per spostarsi tra Milano e Brescia, così come un collegamento «veloce» tra Bergamo e Treviglio taglierebbe sicuramente gli attuali tempi di percorrenza. Il punto è: a che prezzo? Fino a che punto l'utilità di un'opera può giustificare la distruzione di una bella fetta di territorio (per di più già ampiamente martoriato da decenni di cementificazione incontrollata) e un enorme esborso di risorse pubbliche? Si parla di un prezzo elevatissimo, pari solo - forse - ai pedaggi richiesti all'utenza.

NUOVA PANDA HYBRID

LA PANDA

12