

LE GRANDI OPERE E IL TRAFFICO SULLA BREBEMI

Ci scrivono

Gentile direttore, con riferimento all'articolo «Opere o Balletti?» pubblicato a firma del prof. avv. Gian Franco Cartei sul Corriere Fiorentino del 24 luglio 2016, riteniamo di dover precisare quanto segue. L'esperienza della A35, per l'impegno (non solo costruttivo) che la sua realizzazione ha richiesto, merita di essere considerata con estrema serietà e rigore, così come serie e rigorosa è stata la fatica di quanti hanno contribuito a contribuiscono al successo dell'iniziativa. Sono ovviamente benvenute anche le critiche, se esse possono essere di beneficio, magari ad altri interventi futuri. Sull'indubbia utilità dell'opera si veda lo scritto del prof. Marco Ponti su La Voce.info del 3.11.2015. La Brebemi — non va dimenticato — è un'opera pubblica dello Stato affidata in regime di concessione ed è la prima autostrada italiana realizzata in project finance.

Pur avendo dovuto scontare tutte le difficoltà che debbono superare i primi che intraprendono un nuovo cammino, l'opera è stata realizzata e messa interamente in esercizio in soli 5 anni a partire dall'approvazione del progetto definitivo (giugno 2009). Progettata e realizzata applicando i più moderni sistemi e le più avanzate tecnologie per garantire i migliori standard di sicurezza e di comfort di guida, il suo costo di costruzione è stato di circa 1,7 miliardi di euro, di poco superiore agli 1,6 miliardi indicati dal

progetto definitivo del 2009. Al riguardo va precisato che l'incremento è stato determinato da maggiori costi per espropri totalmente indipendenti dalla volontà della Società concessionaria. Si consideri inoltre che il costo dell'opera include ben 400 milioni di euro impiegati per interventi (tutti interamente compiuti) sulla viabilità ordi-



I numeri
Siamo passati dai 12 mila veicoli giornalieri medi dell'anno scorso ai 16 mila del giugno 2016

na di proprietà degli Enti locali. Per realizzare l'opera i soci finanziatori hanno versato fino ad oggi oltre 590 milioni di euro di fondi propri mentre la Società ha contratto un debito di oltre 1,5 miliardi di euro con un pool di primari istituti di credito ed a condizioni di mercato.

La riduzione di traffico, prodotta dalla mancata realizzazione di alcuni fondamentali collegamenti alla rete autostradale in ambito bresciano (in specie all'A4 e all'A21, che dovevano essere concretizzati da altro operatore prima dell'apertura della Brebemi), ha richiesto l'intervento dell'operatore pubblico per garantire, ai sensi di legge e di convenzione, l'equilibrio del piano economico finanziario (gravato,

si tenga presente, dal non trascurabile peso del servizio del debito).

Riguardo al traffico va aggiunto che, nonostante la forte penalizzazione dovuta alle cause sopra menzionate, fin dall'entrata in esercizio l'incremento dei flussi è stato costantemente in crescita: dai 12 mila veicoli teorici giornalieri medi (vtgm: il numero di veicoli che teoricamente percorrono giornalmente l'intera tratta) del 2015, alla fine dello scorso giugno si attestava oltre i 16 mila vtgm. Poiché questi flussi di traffico non sono dissimili da quelli registrati su altre tratte autostradali a pagamento ed in esercizio da vari decenni (vedi i dati pubblicati da Aiscat), ci sembrano del tutto infondate e pretestuose le censure espresse nei confronti della A35. Inoltre nei prossimi mesi inizierà la costruzione della cosiddetta Interconnessione con l'A4, che la Società Brebemi ha dovuto mettere in atto per supplire ai mancati collegamenti sopra ricordati, al cui completamento (nel 2017) gli studi trasportistici prevedono seguirà un flusso di traffico pari a 26 mila veicoli teorici giornalieri medi (più del triplo di quelli iniziali).

Per quanto sopra riteniamo che il progetto della A35-Brebemi stia confermando a pieno le sue straordinarie potenzialità, in particolare con riguardo alle importanti ricadute economiche sui territori attraversati.

SdP Brebemi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

