

L'impatto sul traffico. Ma c'è chi, all'interno della società, punta su una crescita ancora maggiore

Attesi 10mila veicoli in più al giorno

Sara Monaci
MILANO

■ Sono i sette chilometri che dovrebbero salvare la Brebemi (A35), l'autostrada che collega Brescia Bergamo e Milano. Realizzata con uno dei pochi project financing in Italia, la A35 ha visto un investimento da 2,1 miliardi, a cui si sono aggiunti nel tempo alleggerimenti fiscali da 320 milioni. È stata inaugurata nel luglio 2014, ma in tre anni ha stentato a decollare.

La nuova autostrada ha diviso i lombardi, tra chi la riteneva indispensabile per il tessuto imprenditoriale dell'area a più alta concentrazione industriale del paese e chi ha sempre sottolineato l'inutilità a fronte di una infrastruttura già esistente, quella di Autostrade per l'Italia. Un dato è tuttavia oggettivo: al progetto Brebemi, finanziato dal gruppo Gavio e Banca Intesa Sanpaolo, è mancato fino ad oggi il completamento di due parti fondamentali, pur previste dal contratto di concessio-

ne: a Ovest la Tangenziale esterna ad Est di Milano (Tem) per raggiungere il capoluogo lombardo, conclusa un anno dopo dallo stesso raggruppamento; a Est un collegamento con tutto il sistema autostradale, attraverso la vicina A4, di proprietà di Autostrade.

E alla fine quest'ultimo collegamento è arrivato, con due anni di lavori - dal progetto sulla carta alla strada finita - e 50 milioni di costi, superando una volta per tutte l'impasse del progetto chiamato "corda molle", un percorso lungo 20 chilometri pensato per unire la A4 con la A35 e con la A21, i cui tempi si sono irrimediabilmente allungati: doveva realizzarla Autostrade Centropadane, che gestiva la A21, ma nulla di fatto, così l'aggiudicazione è passata di mano al gruppo Gavio, che si è aggiudicata i lavori.

A "salvare" la Brebemi è così intervenuta la concessionaria regionale Cal (controllata per metà dalla Regione Lombardia

e per metà dall'Anas), con la realizzazione in tempi record di un percorso più breve, da 7 chilometri, sempre affidato alla società Brebemi, per arrivare dritti dalla A35 alla A4 e permettere anche ai viaggiatori di orientarsi con una segnaletica luminosa, molto più evidente di quella di qualche anno fa, quando orientarsi per trovare la Brebemi era tutt'altro che facile. Fatto, quest'ultimo, che ha finito per rendere la situazione finanziaria dell'autostrada ancora più complicata.

Brebemi, ai suoi esordi, ha subito critiche e difficoltà oggettive: nel 2014 i passaggi erano pari a 8 mila al mese, per poi passare nel 2015 a 12 mila. Un risultato al di sotto delle attese, che ha spinto i vertici a rivedere il piano industriale e a mettere in pratica una forte politica di sconti (fino al 40%). Ora gli obiettivi prevedono, dopo l'interconnessione A35-A4, un incremento prudenziale di 10 mila veicoli al giorno, rispet-

to agli attuali 20 mila, anche se all'interno della società c'è già chi è pronto a scommettere in un aumento ancora più alto, tanto da essere competitivi con il sistema di Autostrade per l'Italia.

Il "potenziamento" della Brebemi consiste in due principali interventi: l'allargamento della bretella tra l'autostrada e la tangenziale sud di Brescia, con doppia carreggiata; la costruzione dello svincolo di connessione con la A4. Cal è intervenuta nel gennaio 2015, con la richiesta di sviluppare il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale. In sei mesi il Cipe ha approvato il progetto definitivo e l'anno dopo la variante, con copertura finanziaria garantita dal nuovo piano della concessione Brebemi. I lavori sono partiti nel novembre 2016 e conclusi in un solo anno.

AVVIO LENTO

Nel 2014 i passaggi erano pari a 8 mila al mese, per poi salire nel 2015 a quota 12 mila: un risultato al di sotto delle attese



Peso: 12%