

I costi abbattuti della Brebemi

Una voce autorevole, su *LaVoce.info*, a sostegno del progetto Brebemi, quella del prof. Marco Ponti, il quale ha acceso i riflettori sui benefici netti per la collettività generati dall'investimento per l'A35. Il titolo del contributo, che non lascia spazio ai dubbi. "Lo straordinario risultato della Brebemi". L'obiettivo, scrive Ponti, è stato quello di "verificare gli aspetti economici dell'opera, una volta realizzata con costi finanziari assai superiori a quelli previsti all'inizio, circa 1,6 miliardi (2,4 miliardi compresi gli oneri finanziari) contro gli iniziali 0,7 degli studi di fattibilità, diventati 1,2 nel 2005 a valle delle procedure di valutazione e approvazione del progetto definitivo e traffici assai inferiori (15mila veicoli al giorno circa nel 2015) rispetto ai 40mila dichiarati fino a poco tempo fa sul sito Brebemi". Si è realizzata dunque - prosegue lo studioso - un'analisi



costi-benefici ex-post, assumendo per prudenza che il traffico attuale cresca molto poco nel tempo (+0,25% leggeri e +1% medio annuo pesanti). L'analisi rivela che si tratta di un investimento che genera benefici netti alla collettività. Il valore attuale netto economico (Vane) è risultato pari a 159 milioni di euro e il saggio di rendimento interno economico (Srie) pari al 4%, superiore alla soglia raccomandata dalla Commissione europea. I motivi di questo risultato: parte dei benefici proviene dalla riduzione, per quanto modesta, della congestione sull'autostrada parallela, la A4, ma soprattutto

dal miglioramento della viabilità di accesso a Milano e Brescia. "E la congestione - nota il prof. Ponti - è una funzione esponenziale, cioè è sufficiente una modesta riduzione del traffico, quello deviato sulla Brebemi, per conseguire grandi riduzioni di costi, soprattutto di tempo". Alcune conclusioni: "I costi di congestione, anche ambientali, sono così elevati che abatterli genera benefici straordinari; l'attuale sistema tariffario per le autostrade non ha alcun senso economico: è tutto mirato alle logiche finanziarie per le singole opere e mai alla minimizzazione dei costi per la collettività, cioè ad allocare i traffici sulla rete, a pedaggio e non, nel modo più efficiente; è sempre opportuno fare analisi costi-benefici, terze, comparative e trasparenti, prima di preoccuparsi della bancabilità delle opere. E soprattutto per determinare gerarchie di priorità, negoziabili democraticamente, prima di dire sì o no". **WWW.BREBEMI.IT**

