

Brebemi vs A4 Guerra di marketing

La vecchia autostrada affonda i colpi

DI MASSIMILIANO MAGLI

La verità era dietro l'angolo: l'«affaire» Brebemi rappresenta forse il più emblematico caso concorrenziale in ambito autostradale a livello europeo. A distanza di una quindicina di chilometri viaggiano due «sorelle» che più che amarsi finiranno per farsi la guerra, ma con mezzi economici e condizioni giuridiche opposti: la A4, da una parte, è una autostrada realizzata dal pubblico, per quanto gestita da una società privata, la Brebemi è tutta figlia di una storia completamente privata e anche per questo potrebbe giocare carte assai più agguerrite nel marketing.

Intanto dalla comunicazione di Brebemi arriva una risposta piccata a chi ha provato a mettere in dubbio la convenienza della direttissima Brescia-Bergamo-Milano rispetto all'A4. «Chi ha fatto le prove in auto per la stampa – dicono all'ufficio stampa Brebemi – ha lavorato decisamente con la fantasia. Noi intanto stamattina da Linate siamo partiti alle 7.30 e siamo arrivati in 38 minuti a Brescia. Ma ciò che conta è che il raffronto andrà fatto quando saranno agganciate tutte le tangenziali senza dover ricorrere alla Rivoltana o alla Cassanese. Per questo riteniamo decisamente insensato il raffronto. Non va dimenticato che Brebemi è lunga circa 28 chilometri in meno dell'A4. Non è proprio il caso di mettere in dubbio la sua convenienza».

Intanto, mentre appare ormai evidente la rivalità ingaggiata tra le due realtà autostradali, Brebemi può già festeggiare il suo «Mercoledì da leoni», visto che, le prime 24 ore, prese come campione e conclusesi alle 16, del 24 luglio, hanno fruttato risultati che la società ha definito «ampiamente oltre le previsioni».

Sono infatti 18 mila gli automobilisti che hanno viaggiato nel primo giorno, con 5400

veicoli arrivati fino alla barriera di Milano. Volendo lavorare di fantasia, visto che manca ancora un dato medio certo si potrebbe dire che, con un'ipotesi al ribasso, di 8 euro come investimento medio in pedaggi di un automobilista o camionista, Brebemi potrebbe avere incassato i suoi primi 144 mila euro in un solo giorno. Si tratta di un'ipotesi di pura fantasia ma che una certa fondatezza, in attesa del primo bilancio, pare averla.

Certo andrà depurata dall'effetto curiosità, ma pure incrementata dall'effetto «ignoranza», visto che sono ancora in molti a non sapere dell'avvenuta apertura o a non aver compreso la sua utilità.

Tornando alla convenienza appare piuttosto evidente che chi viaggia da Brescia a Milano avrà un importante risparmio grazie alla minor lunghezza della strada, in grado di compensare ampiamente le maggiori tariffe (Brebemi ha un costo/chilometro di 15,75 centesimi e la A4 di 7).

In Brebemi il prezzo massimo per un camion di grande stazza arriva a 29 euro, ma il risparmio di gasolio è di almeno 20 euro. Un aspetto, questo, che incenerisce il gap di pedaggio tra A4 e Brebemi (circa il doppio).

In pratica, fatto 29 il costo massimo per un camion in Brebemi da Brescia a Milano e 15 sulla stessa tratta in A4, un camionista risparmierebbe in Brebemi molto tempo (circa 20 minuti), carburante (circa 6 euro) a cui si sommano risparmi notevoli per usura e riduzione dei rischi rispetto a una strada notevolmente più lunga e molto più trafficata.

Ma per i bresciani Brebemi ha una marcia in più anche per la tangenziale autostradale che da Chiari arriva a Brescia a costo zero. Nelle prime ore qualcuno ha criticato, forse non conoscendo ancora bene la viabilità, che da Chiari non è possibile andare gratuitamente a Brescia ma si è ob-

bligati a pagare pedaggio. Si tratta di un dato non vero: basta imboccare la vecchia variante alla provinciale 11 e dopo un chilometro si è in tangenziale autostradale arrivando a Brescia senza spendere un euro.

Tra le notizie diffuse da Brebemi, c'è anche l'attivazione di due punti Blu, per l'assistenza ai viaggiatori. Uno sarà a Chiari e uno dovrebbe aprire a Liscate.

Dalla direzione di Brebemi, anche a fronte della curiosità diffusa che ha destato la sua apertura, arriva tuttavia un monito agli automobilisti, visto l'abbandonare di foto «selfie» di persone che scendono dalla macchina su corsie di emergenza e di foto all'autostrada persino di chi è alla guida.

E' anche bene ricordare il divieto ben indicato all'ingresso dei caselli per cicli e motocicli sotto una certa cilindrata. Infatti se fa sorridere (per quanto dovuto) il divieto per carri trainati da cavallo e persone a piedi o in bici, è tutt'altro che noto il divieto a entrare in autostrada per sidecar con cilindrata sotto i 249 centimetri cubici e le motociclette sotto i 149 cc. Una cosa talmente poco nota che i tecnici manutentori incontrati al casello di Chiari hanno confermato che le sorprese non sono mancate, perché nessun casello ha apparecchiature per riconoscere le differenze di potenza di una moto o un sidecar. In caso di incidente si rischia di non essere coperti da assicurazione, mentre in caso di controllo da parte della Polizia scatta il sequestro del mezzo. E a proposito di tecnici e casellanti (Brebemi ha solo sorveglianti essendo automatizzata), diversi dipendenti della Brescia-Padova sono stati «travasati» in Brebemi. Un'alternativa alla mobilità che tuttavia non è piaciuta a chi si è trovato obbligato a trasferire quotidiane anche di 120 chilometri.

E infine da Chiari, testa di

ponte di questa autostrada, arriva il saluto del sindaco Massimo Vizzardi che ha definito la strada «ottimamente

realizzata: spero sia un volano per le nostre aziende, pur non dimenticando il pesante impatto che spero possa es-

sere ulteriormente alleviato con altre iniziative in ambito ambientale». ■

