

Il prof «iper scettico» elogia Brebemi: ma troppo cara

«L'autostrada Brebemi è un investimento che genera benefici netti per la collettività perché fa diminuire la congestione sulla parallela autostrada A4. Nonostante sia costata più del previsto e, una volta aperta, ha registrato livelli di traffico modesti». È questa la conclusione a cui, attraverso i suoi studi, è arrivato Marco Ponti, professore ordinario di Economia applicata al Politecnico di Milano e collaboratore in materia di trasporti della Commissione europea. Ponti è sempre stato «iper scettico», come si definisce lui stesso, «verso il sistema delle concessioni autostradali che tutela in maniera esagerata il concessionario privato a discapito dello Stato».

Lasciando però da parte le questioni prettamente finan-

ziarie, il professore universitario ha effettuato un'analisi socio-economica sulla Brebemi-A35. E i risultati sono più che lusinghieri in merito a questa autostrada che, secondo Ponti, genera benefici netti per la collettività: sia in riduzione di costi che di tempo. L'unità di misura utilizzata in questi casi dagli economisti è il Vane (valore attuale netto economico) che, nel caso della A35, è risultato, secondo i dati riportati negli studi del professore universitario, pari a 159 milioni di euro. E lo Srie (saggio di rendimento interno economico) pari al 4%, superiore alla soglia raccomandata dalla Commissione europea.

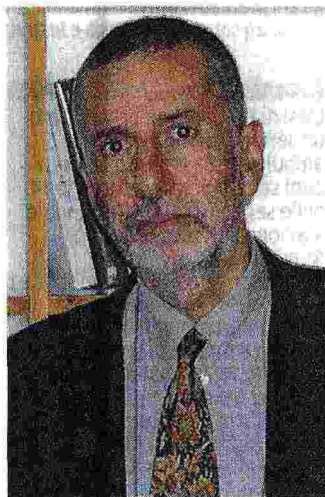
«I motivi di questi risultati – spiega Ponti – sono emersi con chiarezza: parte dei benefici proviene dalla riduzione, per quanto modesta, della conge-

stione sull'autostrada parallela, la A4. Ma soprattutto dal miglioramento della viabilità di accesso a Milano e Brescia (miglioramenti compresi nei costi finanziari della Brebemi). E la congestione 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».

I risultati della Brebemi, per Ponti, sono ancora più sorprendenti, se si calcola che la A35 è costata più di quanto inizialmente preventivato: dai 0,7 miliardi di euro dello studio di fattibilità è passata a 1,6 (2,4 compresi gli oneri finanziari). E che i volumi del traffico non hanno rispettato le previsioni iniziali di 40 mila veicoli al giorno. I benefici per la collettività, però (e qui parte una frecciata alla società

concessionaria Brebemi spa), potrebbero essere per il professore universitario maggiori se i pedaggi dell'autostrada fossero più bassi. In tal caso, infatti, sarebbero molto più numerosi gli utenti che la utilizzerebbero aumentando così il generale risparmio di costi e tempo. «Agli utenti di una autostrada – spiega ancora Ponti – attraverso il pedaggio dovrebbe esser fatto pagare esclusivamente il suo consumo che sarebbe ridottissimo. Quanto, infatti, può consumare l'asfalto un'auto con un solo passaggio? Niente. Invece ci viene caricato sopra anche l'investimento fatto per la sua costruzione. Se questo fatto non è accettabile per la Brebemi, lo è ancora di meno per altre autostrade il cui costo di costruzione è già stato ammortizzato da anni».

P. Po.



Il professor Marco Ponti

