

**GRANDI OPERE****Autostrada Brebemi  
la vera storia:  
ecco chi l'ha azzoppata**di **ATTILIO BARBIERI** a pagina 17

L'autostrada della discordia

**Storia delle due buche che azzoppiano Brebemi***Vanno ultimate le bretelle per Milano-Venezia e Piacenza-Brescia: ritardi a causa dei concessionari concorrenti*■ ■ ■ **ATTILIO BARBIERI**

■ ■ ■ La scommessa imprenditoriale dell'autostrada A35, la Brebemi, si gioca sui lavori che ancora mancano attorno al nodo di Brescia e che le hanno impedito finora di raggiungere gli obiettivi di traffico previsti, con 70 mila veicoli al giorno. All'appello ne mancano poco meno della metà. Ma la partita a questo punto si gioca a est. L'interconnessione con Milano e il suo sistema di tangenziali, in particolare la Teem (Tangenziale est esterna), funziona alla perfezione. Grazie soprattutto agli interventi sostenuti da Brebemi su due arterie chiave: la Cassanese e la Rivoltana che assicurano il collegamento veloce da Pozzuolo Martesana la prima e da Liscate la seconda, con la tangenziale Est e l'aeroporto di Linate.

**COSA MANCA**

Situazione di segno diametralmente opposto per l'interconnessione con la viabilità ordinaria attorno a Brescia. Dove mancano due tratte fondamentali: la bretella destinata a collegare Brebemi e A4 (la Milano-Venezia) e quella che collegherà la A35 con la A21, sul traccia-

to della strada provinciale 19. Nel primo caso la pratica è a buon punto: i soldi, 55 milioni in tutto, ci sono e la delibera assunta dal Cipe risale addirittura ad agosto. Salvo intoppi e imprevisti, sempre possibili quando si parla di grandi opere, i 6 chilometri che mancano dovrebbero essere aperti a gennaio 2017. Dunque fra meno di un anno.

Per l'interconnessione con la autostrada A21, la Piacenza-Brescia, invece, i tempi sono più lunghi. La «corda molle» così viene definito l'arco rovesciato che descrive una curva a sud di Brescia, sarà di competenza del gruppo Gavio, recente aggiudicatario della concessione per la A21 (Piacenza-Brescia). Per poco più di un terzo la bretella è già realizzata, mentre la parte rimanente, circa 15 chilometri, dovrebbe costare 100 milioni di euro.

**PIACENZA-BRESCIA**

In realtà la bretella di collegamento della Brebemi con la Piacenza-Brescia avrebbe dovuto essere pronta già nel 2014, all'apertura della nuova autostrada, al pari del passante diretto fra l'A35 e la Milano Venezia. Se tutto va bene il tronco

mancante in capo all'A21 verrà finito invece per il 2021. Dunque per raggiungere la piena operatività mancano ancora cinque anni. Da quel momento in poi si potrà capire fino in fondo se la scommessa Brebemi potrà considerarsi vinta oppure persa.

Difficile individuare dei colpevoli per questi ritardi. Di sicuro le responsabilità non possono essere ascritte alla società che ha finanziato e realizzato la Brebemi. Semmai a muoversi con lentezza, anche per non agevolare un concorrente, sono stati gli altri concessionari: Autostrade per l'Italia (Benetton), competente per il tratto Milano-Brescia della A4 e i concessionari della Piacenza-Brescia, prima le Autostrade Centropadane e ora la Satap dei fratelli Gavio.

**NUOVE POLEMICHE**

Nel frattempo si registrano nuove polemiche per il finanziamento pubblico da 320 milioni accordato alla Brebemi a copertura degli extracosti sostenuti nella realizzazione dell'opera, sotto forma di espropri costati più cari del previsto, oltre all'impegno dei privati che hanno finanziato l'opera per realiz-

zare il rifacimento di Cassanese e Rivoltana. Finora le società impegnate nell'intrapresa ci hanno messo un miliardo e 700 milioni di euro, incappando fra l'altro nel periodo di massima tensione sui tassi per la crisi finanziaria mondiale, con interessi che sono schizzati quasi all'8%. A fronte dei 320 milioni, previsti secondo i soci privati dai «patti convenzionali», lo Stato ha già incassato e incasserà nel periodo della concessione venticinquennale, ben 1,25 miliardi di euro fra imposte dirette (353 milioni), imposte indirette (21 milioni) e Iva (878 milioni). Di questi soldi l'erario ha introitato più di mezzo miliardo, quindi la partita si chiude già ora con un segno più davanti.

**VIABILITÀ LOCALE**

Questo senza contare i 423 milioni spesi da Brebemi per gli interventi di «mitigazione» e viabilità ordinaria di cui hanno beneficiato i comuni interessati dall'opera. Denari, questi ultimi, che lo Stato, le Province e i Comuni hanno risparmiato. E ai quali si aggiungono i 300 milioni di costi non previsti sopravvenuti per l'affiancamento dell'alta velocità ferroviaria all'A35.

La verità sui pedaggi

# Milano-Brescia? Solo 50 cent più dell'A4

■ ■ ■ Oltre ai ritardi nella realizzazione delle bretelle di collegamento con le altre autostrade (Milano-Brescia e Piacenza-Brescia) un fattore decisivo nel deprimere i flussi di auto e camion sulla Brebemi sono state le tariffe. Giudicate eccessive. Ma qual è la realtà? Si spende davvero molto di più per andare da Brescia a Milano rispetto all'altro collegamento autostradale, l'A4? A giudicare dai pedaggi pagati per percorrere le tratte più battute si direbbe di no.

Un'autovettura, per percorrere l'A4 da Brescia Est a Milano Est in questo momento paga 7,40 euro. La stessa distanza coperta

con la Brebemi, uscendo al casello di Pozzuolo Martesana, costerebbe 9,30 euro. Ma il condizionale è d'obbligo, perché in virtù di uno sconto prorogato fino alla fine dell'anno in corso si pagano 7,90 euro. Quindi la differenza di pedaggio fra i due tronchi autostradali si riduce a 50 centesimi.

Tutto ciò senza contare le perdite di tempo legate alle code che sulla A4 sono strutturali e agli incidenti che ogni giorno provocano lunghi incolonnamenti. Per verificare quale sia la frequenza degli eventi che incidono sui tempi di percorrenza basta dare un'occhiata al sito Motorionline.com.

## A35: TRACCIATO E OPERE DA COMPLETARE



FINE LAVORI PREVISTO ENTRO IL 2018



## COLLEGAMENTO A21-A35 (SP 19)



## I NUMERI

■ **COSTO DELL'OPERA**  
1.700 milioni

■ **COSTO PREVENTIVATO**  
700 milioni



Lunghezza	<b>62,1 km</b>
Province interessate	<b>Brescia, Bergamo, Cremona, Lodi, Milano</b>
Comuni interessati	<b>43</b>
Quattro viadotti principali	<b>Oglio (680 metri), Serio (930 metri), Adda (1.260 metri), Muzza (96 metri)</b>
Due gallerie artificiali principali	<b>Treviglio (465 metri) e Treviglio Est 160 metri)</b>
Due barriere di esazione	<b>Castrezzato e Liscate</b>
Sei caselli	<b>Chiari, Calcio-Antegnate, Fara Olivana-Romano di Lombardia, Bariano, Caravaggio-Treviglio Est, Treviglio Ovest-Casirate d'Adda</b>

### ■ Pedaggi BREBEMI ingresso barriera Chiari Est

Stazione	Tariffa intera	Sconto 15%
Chiari Ovest	1,80	<b>1,53</b>
Calcio	3,20	<b>2,72</b>
Romano di Lombardia	4,40	<b>3,74</b>
Bariano	5,20	<b>4,42</b>
Caravaggio	6,10	<b>5,18</b>
Treviglio	7,30	<b>6,20</b>
Liscate (Barriera Brebemi)	10,70	<b>9,10</b>
Pozzuolo Martesana (Teem)	9,30	<b>7,90</b>



P&G/L

