



A35 Brebemi
ALEATICA

A35 BREBEMI

Analisi dei benefici per i
territori a 10 anni
dall'apertura



Settembre 2024

Team di lavoro

RESPONSABILE SCIENTIFICO

Stefano Clerici

AUTORI

Lorenzo Garofalo

Alessandra Garzarella

Michele Perotti

Si ringraziano Andrea Cucchetti di Consilium e tutto il management di Brebemi Spa per il supporto fornito nel dialogo con gli stakeholder intervistati per lo svolgimento dello Studio.

Milano, settembre 2024

Indice

PREMESSA

INTRODUZIONE

A35 Brebemi nel contesto infrastrutturale e trasportistico

PARTE 1. IMPATTI DIRETTI

Benefici economici, ambientali e sociali derivanti dai flussi di traffico su A35

PARTE 2. IMPATTI INDIRETTI

- Sviluppo attività produttive e logistiche
 - Casi di studio: insediamenti produttivi e logistici
 - Andamento demografico
 - Andamento mercato immobiliare,
 - Andamento dei redditi
 - Sviluppo attività turistico-ricettive
 - Casi di studio: attrazioni turistiche e strutture ricettive
 - Attività di ricerca per la sostenibilità dei trasporti (Arena del Futuro)
-

LEZIONI APPRESE E PROSPETTIVE FUTURE



PREMESSA E SINTESI DEI RISULTATI

La collaborazione tra Agici e Brebemi

Nel corso degli anni, Agici ha lavorato strettamente con Brebemi per analizzare l'impatto dell'Autostrada A35, inaugurata nel 2014. Tra il 2014 e il 2020 sono stati prodotti tre studi significativi focalizzati sull'impatto economico e sociale dell'infrastruttura sui territori limitrofi.

Nel 2024, la *Infrastructure Research & Advisory Unit* di Agici, in collaborazione con Consilium, ha realizzato un nuovo studio con l'obiettivo di esaminare gli effetti economici, sociali e ambientali dei primi dieci anni della A35, considerando anche gli eventi di rilevanza storica come la pandemia di COVID-19, la crisi energetica e l'aumento dell'inflazione.

Gli studi precedenti

- **2017:** Analisi Costi-Benefici e delle Ricadute economico-sociali.
- **2019:** Esame degli impatti diretti e indiretti.
- **2020:** Aggiornamento sugli impatti con un focus particolare sull'anno 2019.

Questi studi hanno dimostrato come la A35 abbia non solo incrementato il flusso di traffico, ma anche stimolato gli investimenti delle grandi aziende nei comuni serviti dall'autostrada, portando significativi impatti ed opportunità nel tessuto economico locale.

Le prospettive per il **nuovo studio** includono un'analisi approfondita a quattro anni dall'ultimo studio, che permetterà di valutare compiutamente il ruolo dell'infrastruttura nello sviluppo regionale e locale in un contesto di marcata evoluzione socio-economica.

Metodologia e obiettivi dello Studio

In occasione del decimo anniversario di Brebemi, lo *Studio* condotto da Agici mira a individuare e analizzare i benefici diretti e indiretti generati dall'Autostrada A35 dal suo anno di inaugurazione ad oggi.

L'approccio metodologico adottato da Agici si basa su un'analisi esaustiva, combinando dati ufficiali e interazioni dirette con gli attori chiave¹ coinvolti nelle trasformazioni territoriali: istituzioni, enti locali, imprese e associazioni.

Gli impatti generati dall'Autostrada appartengono a due categorie distinte. Da un lato gli **impatti diretti** apprezzano i benefici derivanti dallo spostamento di flussi di traffico su un'arteria stradale di moderna concezione e poco congestionata, come ad esempio il risparmio di tempo e di carburante per gli utenti. Dall'altro lato gli **impatti indiretti** fotografano tutte le ricadute sui territori generate dalla maggiore accessibilità e connessione portate dalla nuova infrastruttura.

Per valutare i benefici diretti dell'infrastruttura, riportati nella Parte 1 dello *Studio*, sono state impiegate metodologie di valorizzazione degli impatti tipiche di un'Analisi Costi Benefici, alla cui base vi è l'analisi dei dati di traffico forniti da AISCAT e da Brebemi.

Per quantificare le ricadute indirette sui territori, riportate nella Parte 2, sono state impiegate metodologie quali-quantitative di analisi di impatto, basate su una varietà di fonti:

- Rassegna e analisi della stampa relativa a Brebemi;
- Esame sui dati demografici, reperiti da ISTAT;
- Analisi dei dati immobiliari forniti da Tecnocasa, idealista e immobiliare.it;
- Esame dei dati sul mercato del lavoro, ottenuti dalle Camere di Commercio di Brescia e Bergamo.

1. Si ringraziano per la disponibilità a effettuare delle interviste: Assessorato alle Infrastrutture di Regione Lombardia; Assessorato al Turismo di Regione Lombardia; Comune di Treviglio; CAL – Concessioni Autostradali Lombarde; Porsche Experience Center Franciacorta; Amazon Italia; Pianura da Scoprire.

L'orizzonte temporale, una chiave di lettura

L'indagine svolta in questo Studio ha permesso di ricostruire e approfondire gli impatti che la presenza di Brebemi ha avuto sui territori che attraversa e quelli limitrofi nel medio periodo: a 10 anni di distanza dalla sua apertura (2014), e a 15 dall'approvazione del progetto esecutivo (momento che ne ha sancito la certezza della realizzazione), è possibile infatti osservare quegli effetti che si dispiegano più lentamente nel tempo.

L'infrastruttura ha attivato infatti una serie di circoli virtuosi la cui crescita segue un andamento esponenziale, lenta in una prima fase e poi sempre più rapida una volta che i fenomeni si sono innescati. Gli esempi sono diversi, e riguardano quasi tutti gli ambiti di analisi di questo Studio.

La maggiore accessibilità dei territori, introdotta dalla A35, ha reso la media pianura lombarda (la parte orientale della provincia di Milano e la c.d. "bassa" bergamasca e bresciana") più attrattiva per le imprese e cittadini. L'insediamento di nuove aziende e nuclei familiari, entrambi alla ricerca di aree ben collegate con i grandi capoluoghi Milano e Brescia e con un mercato immobiliare meno saturo, hanno rivitalizzato i paesi generando una domanda di servizi che si è tradotta in indotto per le attività esistenti e nella nascita di nuove. Questo a sua volta ha reso il territorio maggiormente attrattivo, ad esempio anche per visitatori occasionali – per lavoro o turismo – che a loro volta generano ulteriore domanda di servizi.

L'analisi svolta per questo primo decennio in questo senso è parziale e sarà significativo aggiornarla per rivalutare gli effetti di lungo periodo dell'infrastruttura, anche alla luce del completamento del quadro autostradale lombardo, con la realizzazione di Pedemontana Lombarda, la «Corda Molle» e l'Autostrada Bergamo-Treviglio, e della riqualificazione di due importanti vie di adduzione a Milano quali la SP103 Cassanese Bis e la SS415 Paullese che insistono sul territorio di riferimento.

Il conteso storico in cui si sviluppa l'infrastruttura

Lo *Studio* ripercorre il percorso di sviluppo economico-sociale che un determinato territorio – una porzione della bassa pianura lombarda – ha conosciuto nell'ultimo decennio (2014-2024), ma per farlo non può naturalmente prescindere dalle vicende che hanno attraversato tutta la Lombardia e l'Italia e che hanno inevitabilmente condizionato questo percorso.

Nel 2014 l'Italia usciva finalmente dalla recessione innescata dalla crisi dei debiti sovrani in Europa, e per i successivi 5 anni fino al 2020 ha conosciuto un periodo di crescita economica lenta ma costante. Anche la Lombardia, ha conosciuto la stessa traiettoria, spinta dalle attività produttive, ma anche dalla crescita rapidissima del turismo a partire da Expo 2015, che ha definitivamente consacrato il Capoluogo e tutta la Regione come destinazione per il turismo internazionale.

Gli anni 2020, 2021 e la prima metà del 2022 sono stati caratterizzati dalla pandemia da Covid-19, che ha colpito duramente la Lombardia e la provincia di Bergamo soprattutto nelle prime fasi, causando terribili perdite umane oltre che grandi limitazioni in tutti i settori economici, con ripercussioni evidenti sul tessuto sociale. A partire dalla seconda metà del 2022, stiamo assistendo a un rimbalzo rapido di tutte le attività economiche, dalla manifattura al turismo.

Il territorio di riferimento di Brebemi ha conosciuto tutte queste tendenze, ma come dimostrano i dati ha sicuramente contribuito alla resilienza del territorio nei momenti di crisi e alla sua ricrescita.

Il beneficio per gli utenti e i territori

Nel contesto odierno in cui la Lombardia si conferma un polo centrale per il tessuto socio-economico nazionale, per il turismo, per la ricerca e molto altro, la domanda di mobilità di merci e persone è in crescita e le infrastrutture di trasporto sono essenziali. Garantire la presenza di una viabilità sicura, affidabile e poco congestionata diventa un'esigenza fondamentale per sostenere la crescita economica, ma soprattutto per migliorare la qualità della vita dei propri abitanti.

I risultati dello Studio dimostrano come la possibilità di viaggiare su A35 permetta di risparmiare tempo, carburante ed emissioni nocive, evitare incidenti, il tutto quantificabile in 1,2 miliardi di € di benefici per la collettività nei primi dieci anni di utilizzo dell'autostrada (2014-2023).

Allo stesso tempo, lo Studio definisce chiaramente gli assi che trainano lo sviluppo del territorio: l'insediamento di importanti realtà aziendali, la crescita demografica, del reddito pro-capite, e dell'attrattività turistica.

Nella pagina successiva sono elencati i dati chiave di quantificazione di questi benefici, approfonditi successivamente nel dettaglio da ciascuna sezione dello Studio.

Sintesi dei risultati: i dati chiave nei primi 10 anni

BENEFICI DIRETTI

1,2
MLD DI €

**BENEFICI ECONOMICI SOCIALI
E AMBIENTALI NEI PRIMI 10 ANNI
DI UTILIZZO (2014-2023)**



820 MLN €
RIDUZIONE TEMPI DI PERCORRENZA



180 MLN €
RIDUZIONE COSTI DI TRASPORTO



162 MLN €
EMISSIONI E INQUINAMENTO
ACUSTICO EVITATI



23 MLN €
INCIDENTALITÀ EVITATA

BENEFICI INDIRETTI (cumulati)

84
INSEDIAMENTI

DI AZIENDE IL CUI FATTURATO
> 25 MILIARDI DI €

+5%
OCCUPAZIONE

NELLE PROVINCE
INTERESSATE

+2%
POPOLAZIONE

RESIDENTE NEI
TERRITORI INTERESSATI

+9%
VALORE

MERCATO IMMOBILIARE NEI
TERRITORI INTERESSATI

+20%
VALORE

REDDITO DELLE PERSONE NEI
TERRITORI INTERESSATI



INTRODUZIONE

**A35 NEL CONTESTO
INFRASTRUTTURALE-
TRASPORTISTICO**

Il contesto di riferimento dell'infrastruttura

La A35 si inserisce nel contesto delle **infrastrutture lombarde** (2.000 km di ferrovie; 700 km di autostrade; 10.000 km di strade locali).

Il tracciato, completato nel 2014 dopo soli 4 anni di cantiere, si estende per 62,1 km a cui si aggiungono 18,7 km di nuova viabilità e 16,4 km di viabilità potenziata nell'ambito del progetto, in particolare le strade provinciali SP 103 "Cassanese" e SP 14 "Rivoltana", che garantiscono un collegamento rapido con il centro di Milano e l'aeroporto di Linate.

L'autostrada, si innesta a est sulla A4 in prossimità di Brescia (interconnessione completata nel novembre 2017), e ad ovest con la A58-TEEM, a pochi chilometri da Milano, garantendo la connessione con la A1 e la A4.

La A35, oltre a facilitare l'accesso al Capoluogo milanese, riequilibra i traffici di lunga percorrenza lungo la A4 (parte del **corridoio europeo Lisbona-Kiev**), di cui è complementare. Nella zona centrale e più industrializzata della regione (tra Milano e Brescia) **l'offerta di connettività stradale è rimasta a lungo al di sotto della domanda reale e potenziale**, portando a notevole congestione sulle arterie principali.

Il progetto dell'Autostrada A35 nasce alla fine degli anni '90 (il primo studio di pre-fattibilità risale al 1996), un periodo in cui l'attività di pianificazione dello sviluppo di nuove tratte autostradali è ripresa dopo decenni di immobilismo.

Brebemi e l'ente concedente CAL Spa

La A35 fa parte di un più ampio progetto infrastrutturale che prevede la realizzazione di 4 autostrade fondamentali per la Lombardia, le cui concessioni sono gestite da **CAL spa-Concessioni Autostradali Lombarde**, che sono:

- A35 Brebemi
- A36 Pedemontana Lombarda
- A58 TEEM Tangenziale Est Esterna Milano
- I.P.B. Autostrada Bergamo Treviglio

CAL è stata costituita nel 2007 tramite iniziativa congiunta tra il Governo (MEF e MIT) e Regione Lombardia, il cui capitale è diviso in modo paritario tra ANAS e ARIA (Regione Lombardia), e ad essa è stato affidato il ruolo di ente concedente per le infrastrutture sopra descritte. Si tratta di un caso unico in Italia in cui il ruolo di concedente è svolto da un soggetto partecipato dal livello di Governo regionale e quello centrale, che ha permesso e permette tuttora a CAL di svolgere con efficacia il ruolo di project management in fase di costruzione e di controllo sull'esercizio delle infrastrutture.

Le 4 tratte autostradali gestite da CAL rispondono individualmente a diverse esigenze trasportistiche locali, come evidenziato nella slide precedente per il caso di Brebemi, ma il loro valore reale si dispiegherà completamente in una visione d'insieme una volta che tutte le tratte saranno completate.

Ad oggi sono state completate interamente A35 e A58, A36 per il 40% circa, mentre la IPB sarà realizzata entro il 2037.

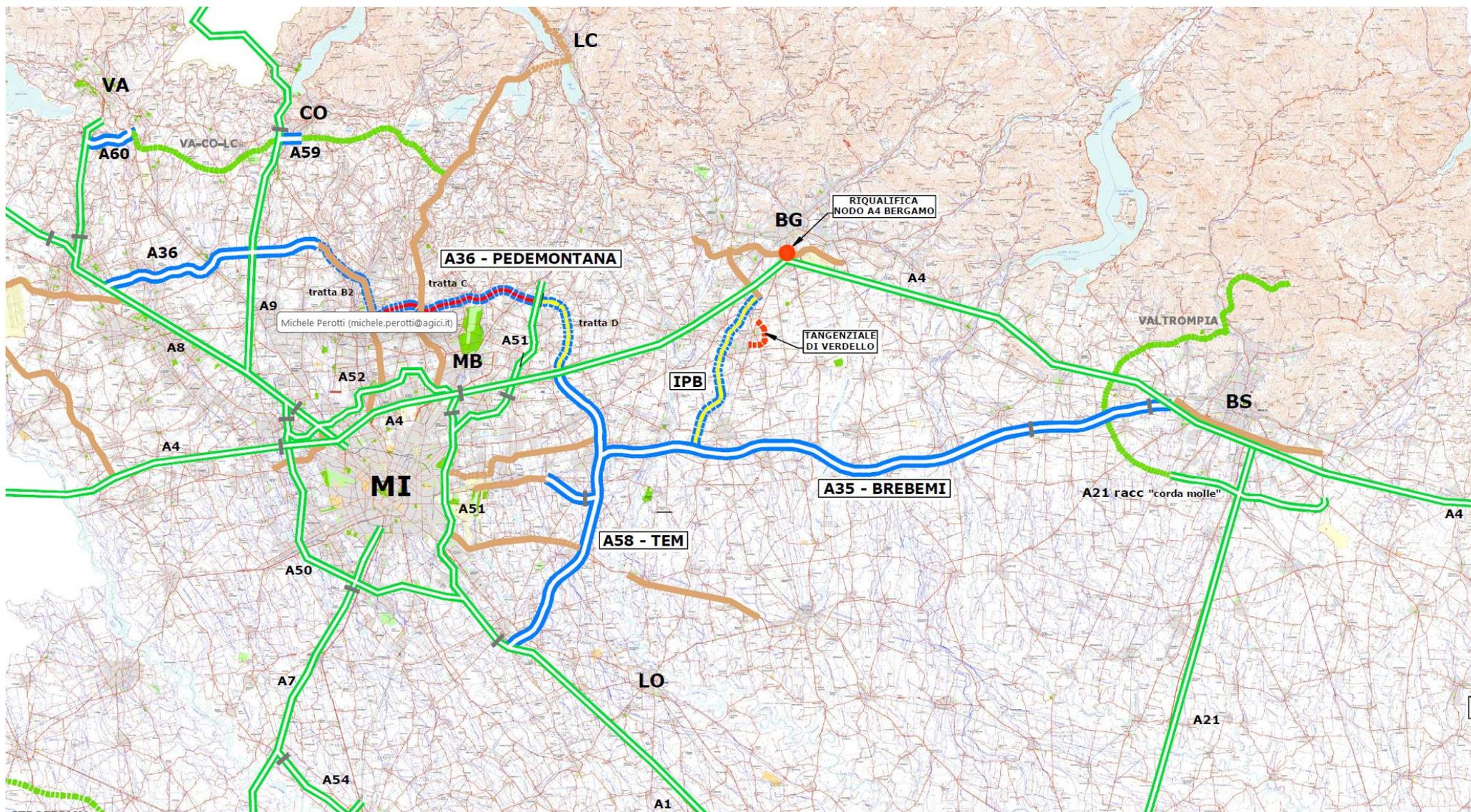
Il disegno complessivo delle Autostrade affidate a CAL

Le 4 autostrade affidate a CAL formano un progetto complessivo (si veda la figura della slide 12) che, grazie alle numerose interconnessioni, nella sua interezza risponde a una serie di esigenze trasportistiche di media-lunga percorrenza caratterizzanti la Lombardia e il Nord Italia:

- Scaricare le tangenziali di Milano per i flussi in arrivo da Como, Varese e dalla Svizzera (A8, A9) e diretti a Sud (A1) come ad esempio gli abbondanti flussi turistici provenienti dal Nord Europa, e trasferendoli su arterie meno congestionate.
- Fornire agli stessi utenti provenienti da A8 e A9 un passaggio diretto e più rapido verso la città di Brescia e tutto il Nord-Est Italia.
- Valorizzare il Nord della provincia di Bergamo, dal punto di vista turistico e produttivo, mettendolo in rapido collegamento con il Sud della Lombardia attraverso IPB e A35, ma anche con tutto il Sud Italia attraverso l'interconnessione tra A1 e A58.

In generale, le opere realizzate e in via di completamento, rappresentano un asset fondamentale per garantire una viabilità di persone e merci puntuale e poco congestionata in un'area geografica (il cuore della Lombardia, che gravita intorno a Milano) caratterizzata da un'elevata densità abitativa e di attività produttive, e che sta conoscendo una fase di espansione anche dal punto di vista turistico, spinta dall'attrattività di Milano, dei Laghi e delle aree alpine.

Autostrada concesse da CAL



LEGENDA

- autostrade rete CAL
- altre autostrade
- superstrade
- barriera autostradale
- in esercizio
- in costruzione
- in progetto
- interventi sulla viabilità ordinaria

Nuovi sviluppi infrastrutturali previsti

In Lombardia sono inoltre in costruzione o in fase di progettazione diverse infrastrutture stradali che si integreranno con Brebemi, portando oltre a positive ricadute sul territorio anche un prevedibile aumento dei flussi di traffico su A35:

- Il **raccordo A21 Ospitaletto-Montichiari (corda molle)**, che migliorerà la connettività tra la A4 e la A35 e metterà in connessione i flussi provenienti da Ovest con la parte settentrionale della provincia di Brescia;
- Completamento della **Pedemontana Lombarda (A36)** fino all'interconnessione con A58, che a sua volta permetterà ai viaggiatori di A36 di raggiungere direttamente A35 Brebemi
- **L'autostrada Bergamo – Treviglio**, collegamento rapido tra la parte sud e nord della provincia di Bergamo;
- I progetti **Broni-Pavia-Mortara e Cremona-Mantova** per migliorare i collegamenti verso le aree meridionali della regione Lombardia.

I primi due progetti sono già in fase di realizzazione, mentre per gli ultimi due non sono ancora stati avviati i cantieri.

PARTE 1.

**ANALISI DEI BENEFICI DIRETTI
LEGATI AI FLUSSI DI TRAFFICO**

La crescita dei flussi di traffico ⁽¹⁾

L'autostrada A35 - lunga 62,1 km - a dieci anni dalla sua apertura, continua ad attrarre flussi di traffico di lunga percorrenza che per anni si sono concentrati sulla A4; inoltre, ha decongestionato la viabilità ordinaria che pesava sui centri abitati delle pianure bergamasche e bresciane.

La A35 ha visto crescere costantemente i traffici, eccezion fatta per il 2020 in cui, a causa della pandemia, si è registrato un calo notevole dei flussi di traffico su tutte le strade e autostrade italiane. Nei suoi primi dieci anni di vita, dunque, la A35 è passata dall'aver quasi 8.000 VTGM (Veicoli Teorici Giornalieri Medi)¹ nel 2014 a 26.000 del 2023 con un saldo di +220%, che si traduce in una crescita media annua del 16%.

Tale andamento potrebbe continuare soprattutto grazie ai poli produttivi nati in questi anni lungo l'asse autostradale, che si traduce in maggiore traffico, specialmente quello pesante, allo sviluppo di infrastrutture viarie critiche e alla presenza delle Olimpiadi Milano-Cortina del 2026.

La A4, invece, mostra nel periodo 2014-2023 una crescita dei VTGM pari al 3,1% e una crescita media annua dello 1,3%.

Si stima che, nel corso del 2023, sono oltre 12.000 i VTGM provenienti dalla A4 e sono 5.700 e 7.700 i VTGM provenienti rispettivamente dalla SS11 Padana Superiore e dalle altre strade extraurbane locali. Tali dati sono stati ricavati basandosi sull'andamento del traffico negli anni precedenti sulla A4 e sulle strade extraurbane e sui dati di traffico registrati sulla A35 dal 2014 al 2023.

1. I VTGM sono le unità veicolari che, teoricamente, percorrendo l'intera autostrada, danno luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente (veicoli-km). Il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra i veicoli-km e la lunghezza dell'autostrada e rapportato al periodo temporale (giorni).

La crescita dei flussi di traffico (2)

FLUSSI DI TRAFFICO DELLA A35

2014-2023

+ 220%

	2014	2015	2019	2021	2022	2023
VTGM	8.000	12.100	21.800	20.600	23.100	26.000
Veicoli-km anno	80.200.000	273.500.000	492.200.000	465.800.000	521.600.000	583.000.000

Fonte: elaborazioni Agici su dati Aiscat e Società di progetto Brebemi SpA

FLUSSI DI TRAFFICO DELLA A4 MILANO-BRESCIA

2014-2023

+ 3,1%

	2014	2015	2019	2021	2022	2023
VTGM	106.600	107.500	110.400	95.400	106.700	109.900
Veicoli-km anno	3.637.100.000	3.668.200.000	3.692.300.000	3.759.200.000	3.749.800.000	3.727.050.000

Fonte: elaborazioni Agici su dati Aiscat e Società di progetto Brebemi SpA

TRAFFICO PROVENIENTE DALLA A4 E DALLA SS11

	2014	2015	2019	2021*	2022*	2023*
VTGM da A4	3.800	5.670	10.300	9.700	10.800	12.200
VTGM da SS 11	1.790	2.650	4.900	3.500	4.600	5.200
VTGM da altre strade	2.400	3.605	6.490	6.100	6.800	7.700

* stime Agici su andamento anni precedenti

Fonte: elaborazioni Agici su dati Società di progetto Brebemi SpA

La crescita dei flussi di traffico ⁽³⁾

ANDAMENTO FLUSSI DI TRAFFICO DELLA A35 (%) e CRESCITA DEL PIL (%) NEL PERIODO 2014-2023



I principali impatti legati ai flussi di traffico



L'entrata in esercizio della A35 Brebemi ha consentito importanti benefici diretti dovuti all'utilizzo della stessa:



RIDUZIONE DEI TEMPI DI PERCORRENZA

rispetto alla viabilità ordinaria e al vecchio tracciato della A4.



RIDUZIONE DEL COSTO DEL TRASPORTO



RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO₂, delle **ALTRE EMISSIONI INQUINANTI** (PM₁₀, NO_x, ecc.) e del **RUMORE** poiché libera dal traffico (soprattutto quello pesante) i comuni dell'area interessata, agevolando la viabilità locale.



MINORE INCIDENTALITÀ

sulle strade urbane ed extraurbane in seguito al loro decongestionamento grazie alla nuova infrastruttura.

La metodologia utilizzata

La metodologia di valorizzazione degli impatti diretti si basa sull'Analisi Costi Benefici (ACB), lo strumento più utilizzato per la valutazione delle opere infrastrutturali. Il lavoro qui descritto ha, dunque, l'obiettivo di esaminare le sole ricadute positive dell'opera sotto il profilo economico, ambientale e sociale avvenute nei dieci anni di utilizzo della A35 (2014-2023). Inoltre, ciò rende possibile considerare, complessivamente, anche quelle stimate in via prudenziale nei prossimi sette anni (2024-2030)*.

Al fine di determinare gli impatti generati dalla realizzazione della nuova infrastruttura, punto di partenza di ciascuna analisi è il confronto tra uno Scenario che prevede la realizzazione del progetto con uno senza progetto o con un progetto alternativo. Ciò significa considerare:

Lo **Scenario di Base**, cioè la rete infrastrutturale senza l'entrata in esercizio della A35 Brebemi che comprende la rete autostradale (A4 Milano-Bergamo) e la viabilità locale (Rivoltana, Cassanese e Tangenziale Sud di Brescia non riqualificate e le principali strade provinciali);

Lo **Scenario Infrastrutturale** con il nuovo collegamento autostradale operativo, in presenza di completa attuazione di tutti gli interventi proposti (Tangenziale Est-Esterna Milano, riqualificazione delle strade Cassanese, Rivoltana, Paullese, Tangenziale Sud di Brescia).

Dal confronto tra i due Scenari si ricavano le variazioni dei veicoli-km/anno, ripartiti in veicoli leggeri e pesanti. Essi riguardano la domanda deviata da altri percorsi stradali (A4 Milano Brescia, SS 11 Padania superiore e altra viabilità secondaria) a seguito dell'apertura della A35 Brebemi. Per la capitalizzazione dei benefici passati e l'attualizzazione di quelli futuri, il tasso di sconto sociale utilizzato è del 3%, fissato dall'Unione Europea.

La riduzione dei tempi di percorrenza ⁽¹⁾

Il **risparmio di tempo** è dovuto al più rapido transito, grazie alla A35, rispetto ai percorsi alternativi nello Scenario di Base. Esso viene stimato per tutti i veicoli che, nell'orizzonte temporale considerato, hanno usufruito e usufruiranno dell'infrastruttura.

Il valore del tempo si differenzia per il trasporto merci e passeggeri e per questi ultimi va inoltre distinto il motivo dello spostamento (lavoro, studio, tempo libero, turismo). Per il trasporto merci, infine, si considera sia il valore del tempo di viaggio per il conducente che quello della merce trasportata.

In particolare, si è stimato che:

- la ripartizione percentuale media annuale tra i motivi pendolari (ad es. lavoro, studio), business ed occasionali/svago e turismo sia rispettivamente 40%, 35% e 25%;
- il coefficiente medio di riempimento per singola autovettura sia 1,5 passeggeri/auto (coerentemente con studi eseguiti in aree territoriali simili);
- per il trasporto merci è stato stimato, da casi studio analoghi, un carico medio a veicolo pari a 2,5 tonnellate.

I valori medi pesati del tempo, riferimento ai valori medi suggeriti per l'Italia in HEATCO (2002), aggiornati a €.2023, e che risultano coerenti con quanto suggerito nelle Linee Guida del MIT, sono riportati nella seguente tabella.

TIPOLOGIA VEICOLO	MOTIVO DI SPOSTAMENTO	VALORE DEL TEMPO (€/ORA)
Leggeri	Business	32,8
	Pendolari	14,9
	Altro (turismo, ecc.)	20,8
Pesanti	Tutti	30

Fonte: elaborazione Agici su dati HEATCO (2020), MIT (2017) e Carteni, Henke (2016) e stime traffico caso studio in oggetto

La riduzione dei tempi di percorrenza ⁽²⁾

I valori medi del tempo vanno moltiplicati per le ore totali annue risparmiate dai veicoli leggeri e pesanti che, per spostarsi da Milano a Brescia, hanno utilizzato la A35 invece dei percorsi alternativi (A4 e strade statali e provinciali) negli anni considerati.

Per chi percorre la A35 Brebemi tra Brescia e Milano, infatti, il tempo di percorrenza si ridurrà rispetto all'utilizzo della A4 e della SS11. La riduzione del tempo di percorrenza viene moltiplicato per i veicoli annui che si spostano sulla A35.

Nel periodo 2014-2023, dunque, si stima un **risparmio sui tempi di percorrenza**, per i veicoli leggeri e pesanti, di circa **2,4 milioni di ore rispetto alla A4**, con una media annua di oltre 440.000 ore, e di **24 milioni di ore rispetto alla SS11**, con un valore medio annuo di oltre 2 milioni di ore. Nel complesso, il risparmio di tempo nel periodo 2014-2023 è stato pari a **820,1 milioni di €**. Con una previsione al 2030, tale beneficio potrebbe essere pari a *1,8 miliardi di €*.

TIPOLOGIA VEICOLO	ORE RISPARMIATE VS A4 MI-BS	ORE RISPARMIATE VS SPII E ALTRE
	2014-2023	2014-2023
Leggeri	2.700.000	15.000.000
Pesanti	1.700.000	9.000.000
Totale	4.400.000	24.000.000

Fonte: elaborazione Agici

La riduzione dei costi di trasporto ⁽¹⁾

La riduzione del costo del trasporto comprende due voci:

- La **variazione del costo del carburante**, tra i benefici che più vengono presi in considerazione nelle analisi economiche per il settore stradale.
- La **riduzione dei costi operativi**: si tratta dei costi imputabili, ad esempio, all'usura e al deprezzamento del veicolo (variazioni di consumo di lubrificanti, pneumatici, aumento della manutenzione richiesta, ecc.).

La **variazione del costo del carburante** dipende dai flussi di traffico, dal consumo medio al km per tipologia veicolare (veicoli leggeri e pesanti) e dal costo unitario industriale del carburante. I valori unitari sono moltiplicati per i differenziali di traffico indicati in veicoli-km/anno tra lo Scenario di Base e quello Infrastrutturale, e rappresentano i veicoli-km catturati sulla A4 e sulle strade extraurbane dalla A35.

Da questo procedimento si determina un beneficio di **77,4 milioni di €** nel periodo 2014-2023.

Nella tabella sottostante si riportano i valori unitari utilizzati nello studio.

TIPOLOGIA VEICOLO	CONSUMO MEDIO (LITRI/VEICOLO-KM)	COSTO INDUSTRIALE (€/LITRO)
Leggeri	0,0612	0,685
Pesanti	0,225	0,699

Fonte: elaborazioni Agici su dati Osservatorio Prezzi Carburante –MIMIT (2023); MASE (2022)

La riduzione dei costi di trasporto ⁽²⁾

Il secondo impatto riguarda la **riduzione dei costi operativi**. Per la stima di tali costi, una buona approssimazione è quella di considerare un valore economico unitario, aggiornato a €.2023, per le auto pari a 0,090 €/veicolo-km (fonte: *Linee guida per la redazione di studi di fattibilità*, Regione Lombardia, 2014) e per i mezzi pesanti pari a 0,16 €/veicolo-km (fonte: *Costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2021). Anche in questo caso si considerano le variazioni delle percorrenze (Δ veicoli-km) tra lo Scenario di Base e quello di Progetto.

Tale voce presenta un beneficio, nel periodo 2014-2019, pari a **101,7 milioni di €**.

Il tragitto più breve garantito dalla A35 e la probabile minore congestione sulla A4 e sulle strade locali, grazie al traffico deviato sulla Brebemi, ha determinato un risparmio dei descritti costi di trasporto (costi del carburante e operativi) pari, nel complesso, a oltre **180 milioni di €** nel periodo 2014-2023. Con una previsione al 2030, tale beneficio potrebbe essere pari a *329 milioni di €*.

Alla luce di ciò, è possibile individuare i litri di carburante in media risparmiati all'anno e nei dieci anni di apertura della A35 da tutti i veicoli deviati sulla A35. Tali valori sono riportati nella tabella seguente.

TIPOLOGIA VEICOLO	CARBURANTE RISPARMIATO (LITRI)	
	MEDIA ANNUALE	2014-2023
Leggeri	3.700.000	37,4 milioni
Pesanti	5.100.000	50,8 milioni
TOTALE	8.800.000	88,2 milioni

Fonte: elaborazioni Agici

I benefici ambientali ⁽¹⁾

I benefici ambientali sono stati stimati considerando il traffico deviato sulla A35 Brebemi rispetto allo Scenario di Base (veicoli che si spostano dalla A4, dalla SP11 e dalle altre strade extraurbane alla A35). Essi comprendono: la riduzione delle emissioni inquinanti e di CO₂ e la riduzione dell'inquinamento acustico.

Per la stima di questi impatti si fa riferimento al documento *Hanbook EC 2019*. Sono stati considerati i veicoli leggeri e pesanti che viaggiano su autostrade e strade extraurbane principali. I costi marginali sono stati indicizzati all'anno di riferimento dell'analisi (2023).

Le **emissioni inquinanti**: la voce riguarda le emissioni dannose per la salute umana (SO₂, NO_x, COVNM, PM_{2,5}). Per il calcolo annuale delle esternalità da inquinamento si è fatto riferimento alle emissioni, espresse in tonnellate/veicolo.km, generate dalla circolazione dei veicoli stradali ed applicando il costo unitario per tonnellata emessa, secondo la seguente formula:

[emissioni in tonnellate per km * totale veicoli.km percorsi] * costo €/tonnellata emessa

Per i fattori di emissione si è fatto riferimento alla banca dati "Fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia 2019", stimati da ISPRA.

TIPOLOGIA DI INQUINANTE	COSTO UNITARIO (€/TON)
SO ₂	15.049
NO _x	18.604
COVNM	1.303
PM _{2,5}	93.615

Fonte: elaborazione Agici su *Hanbook EC 2019*

I benefici ambientali ⁽²⁾

Sulla base di uno studio realizzato nel 2019 dal Ministero dell'Ambiente (*Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico*), si ipotizza che l'andamento delle emissioni inquinanti del trasporto stradale nel periodo 2020-2040 si attesti in media al -1,0% annuo per le auto e al -0,20% per i veicoli merci.

Nel complesso, nel periodo 2014-2023 i benefici dovuti alle minori emissioni inquinanti sono di **71,5 milioni di €**. Con una previsione al 2030, tali benefici arriverebbero a circa 156 milioni di €.

Le **emissioni di CO₂**. Anche in questo caso, il traffico deviato da altre strade sulla A35 Brebemi determina un minor numero di emissioni di CO₂ e un conseguente beneficio a carico della collettività. Per il fattore di emissione, espresso in grammi per veicolo.km, si è fatto riferimento alla banca dati "Fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia 2019" stimati da ISPRA sulla base della "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook". Risulta al 2021 un valore medio di emissioni pari a 161,9 g CO₂eq/veicolo-km per auto privata e 456 CO₂eq/veicolo-km per i veicoli merci.

Al fine di considerare la progressiva entrata in esercizio di veicoli sempre meno inquinanti si è ipotizzata un'evoluzione nel tempo dei fattori di emissione, in coerenza con le proiezioni al 2050 delle emissioni di CO₂ previste per l'Italia (*EU Reference Scenario 2016 - Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050 – EC 2016*), che comporta una riduzione dello 0,6% annuo tra il 2021 e il 2030.

Per la valorizzazione monetaria dei risparmi di costo si è considerato il prezzo ombra al 2020 pari a 80 €/tCO₂eq ed incremento nel tempo per il periodo 2020-2050, secondo i valori suggeriti in "EIB Group Climate Bank Roadmap 2021-2025, Annex 5 (nov. 2020)", con valori sono espressi in €.2023.

Il beneficio, nel periodo 2014-2023, è pari a circa **91 milioni di €**. Al 2030 la stima di tale beneficio potrebbe essere pari a *198 milioni di €*.

I benefici ambientali ⁽³⁾

L'inquinamento acustico. Dati i minori volumi di traffico sulle strade alternative alla nuova autostrada, si avrà un beneficio in termini di minor impatto acustico. Nello studio, in mancanza di dati sul numero di persone effettivamente danneggiate dal rumore, è stato utilizzato il costo esterno medio proposto da *Handbook EC 2019*. Esso riflette la disponibilità a pagare delle persone danneggiate per tornare a disporre di un ambiente con un livello sonoro accettabile. Il costo è di 0,01 €/ct/veicoli-km leggeri e di 0,19 €/ct/veicoli-km pesanti. I costi marginali unitari sono stati aggiornati a valori €.2023.

Il costo esterno medio unitario dell'inquinamento acustico è moltiplicato per il delta di veicoli-km, leggeri e pesanti, imputabili al progetto (veicoli-km sottratti alla A4, alla SS11 e alla viabilità ordinaria secondaria).

Ciò ha determinato un beneficio complessivo di **2,6 milioni di €** nel periodo 2014-2023 e stimato pari a circa *6 milioni di €* al 2030.

In totale, i benefici ambientali nei primi dieci anni di utilizzo della A35 sono risultati pari a circa **165 milioni di €**. Volendo fare una previsione al 2030, si stima che tale impatto positivo potrebbe generare benefici pari a circa *360 milioni di €*.

Nella tabella seguente si riportano le emissioni di CO₂ e di inquinanti evitate - in tonnellate - a seguito della minore congestione sulle strade alternative alla A35.

TIPOLOGIA VEICOLO	CO ₂ EVITATA (TON)	INQUINANTI EVITATI (TON)
	2014-2023	2014-2023
Leggeri	470.000	1.350
Pesanti	490.000	1.940
TOTALE	960.000	3.290

Fonte: elaborazioni Agici

La riduzione dell'incidentalità ⁽¹⁾

La **variazione del livello di incidentalità** deriva dalla redistribuzione dei flussi di traffico, conseguente all'introduzione della A35 Brebemi, tra strade con diversi tassi di incidentalità. Le caratteristiche geometriche e funzionali delle infrastrutture di tipo autostradale, infatti, garantiscono incidentalità inferiori rispetto a quello della viabilità ordinaria. Inoltre, la A35 è stata costruita con elevati standard realizzativi ed è dotata di numerosi accorgimenti tecnici tali da elevare il grado di sicurezza complessivo.

Ciò premesso, è ragionevole attendersi che la realizzazione della A35 determini un beneficio in termini di minore incidentalità con un minor numero di incidenti, morti e feriti (lievi e gravi) rispetto allo Scenario di Base riguardante, in particolare, le strade extraurbane. Il beneficio sociale monetario si stima moltiplicando il "delta incidentalità" per il costo sociale unitario per tipologia di danno (decesso, lesioni gravi e infortunio leggero) suggeriti per l'Italia in "Handbook EC 2019", aggiornati a valori €.2023.

TIPOLOGIA INCIDENTE	COSTO SOCIALE (€/PERSONA)
Morto	3.829.500
Ferito grave	591.200
Ferito lieve	45.600

Fonte: elaborazione Agici su dati Handbook EC 2019

La riduzione dell'incidentalità (2)

Per la valorizzazione della riduzione dell'incidentalità, abbiamo stimato il "delta incidentalità" che rappresenta la differenza tra il tasso di incidentalità medio sul tratto di interesse della SP11, caratterizzata da un elevato livello di incidentalità, suddiviso per livello di gravità (incidenti mortali, con feriti gravi e con feriti lievi), calcolato secondo la seguente formula:

$$T_i = \frac{10^6 \cdot N_i}{365 \cdot l_i \cdot \sum_t TGM_{i,t}}$$

e il tasso di incidentalità medio che si riscontra sulla A35. Per la stima del tasso di incidentalità sulla SS11, dunque, sono stati considerati gli incidenti nei tratti di pertinenza nella provincia di Bergamo e di Brescia nel periodo 2014-2018 (si fa riferimento ai dati disponibili sul sito dell'ACI Localizzazione degli incidenti stradali- Dati localizzati sulla rete viaria principale). Per gli anni successivi si è provveduto ad una stima considerando l'andamento medio dell'incidentalità degli ultimi anni sulla SS11.

Il beneficio sociale monetario si ricava moltiplicando tali variazioni per i veicoli-km della SS11 catturati dalla A35 e per il costo sociale unitario. Nel caso di decesso, si considera il valore economico della vita umana; in caso di feriti a causa di un incidente si valuta il danno economico subito.

La stima dei benefici dovuti alla riduzione dell'incidentalità stradale, nel periodo 2014-2023, è pari a **23 milioni di €**. Volendo fare una previsione al 2030, si stima che tale impatto positivo potrebbe generare benefici pari a circa *53 milioni di €*.

Nel complesso, gli incidenti evitati negli ultimi 10 anni risultano pari a **25**, con una media di quasi 3 incidenti/anno evitati.

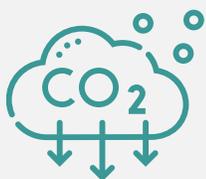
I benefici diretti nei 10 anni di apertura della A35



2,9 MLN
ORE/ANNO RISPARIATE



8,8 MLN
LITRI/ANNO
CARBURANTE EVITATI



96.800
TONNELLATE/ANNO
CO₂ EVITATE



3
INCIDENTI/ANNO
EVITATI



**BENEFICI ECONOMICI, SOCIALI
E AMBIENTALI MONETIZZABILI:**

73 MLN €/ANNO RIDUZIONE TEMPO
SPESO IN AUTO

16 MLN €/ANNO RIDUZIONE COSTO
DEL TRASPORTO

8 MLN €/ANNO RIDUZIONE
EMISSIONI DI CO₂

6 MLN €/ANNO RIDUZIONE EMISSIONI
INQUINANTI

2 MLN €/ANNO INCIDENTALITÀ
EVITATA

Il beneficio complessivo nel medio periodo ⁽¹⁾

Dalla stima degli impatti positivi derivanti dalla messa in esercizio della A35 Brebemi e, in particolare dal traffico da essa deviato dalla A4 e dalle strade extraurbane, derivava che nei primi dieci anni di vita (2014-2023) la nuova autostrada ha generato **benefici pari a circa 1,2 miliardi di €.**

Ciò in termini di tempo risparmiato, riduzione dei costi di trasporto, minori emissioni inquinanti e rumore e diminuzione degli incidenti.

Proiettando tali effetti nei successivi sette anni (2024-2030), stimando flussi di traffico ancora crescenti, seppur con un tasso minore rispetto a quanto avvenuto nel triennio 2021-2023, ne derivavano, nel complesso, **benefici pari a 2,6 miliardi di €.**

Il beneficio complessivo nel medio periodo ⁽²⁾

MIGLIAIA DI €	2014 - 2023	2014 - 2030
 Tempo risparmiato	820.100	1.843.000
 Riduzione costi trasporto (carburante e operativi)	180.000	329.000
 Minori emissioni CO ₂	90.700	198.000
 Minori emissioni inquinanti (NO _x , PM ₁₀ , ecc.)	71.500	156.000
 Minore inquinamento acustico	2.600	5.900
 Incidentalità evitata	23.000	52.600
TOTALE BENEFICI	1.186.900	2.584.500

1,2 MLD DI €

BENEFICIO DIRETTO DERIVANTE
DALL'UTILIZZO PER I [PRIMI 10 ANNI](#)

2,6 MLD DI €

BENEFICIO DIRETTO STIMATO
PER L'UTILIZZO [FINO AL 2030](#)

Fonte: elaborazioni Agici

PARTE 2.

**ANALISI DEI BENEFICI INDIRETTI
CONNESSI ALLA MAGGIORE
ACCESSIBILITÀ DEI TERRITORI**



PARTE 2.

SVILUPPO ATTIVITÀ PRODUTTIVE E LOGISTICHE

Lo sviluppo di nuove attività produttive (1/3)

Uno degli impatti più immediati da rilevare e più significativi che si sono verificati sul territorio dopo l'apertura di Brebemi (e in parte già prima di essa, nella prospettiva della sua presenza futura) è quello dello sviluppo delle attività produttive.

Diversi aspetti di questo territorio infatti lo hanno reso la scelta di destinazione ottimale per gli investimenti di molte aziende, che lo hanno stabilito come sede di attività manifatturiere, logistiche e ricettive:

- L'ottima connessione con la rete autostradale italiana (come si è avuto modo di appurare nell'introduzione, alle pagine 11-16);
- Il collegamento rapido e tramite un'autostrada non congestionata con Milano e Brescia, due grandi poli di consumo;
- L'ampia disponibilità di terreni edificabili.

Lo sviluppo di nuove attività produttive (2/3)

Nel seguito di questo capitolo sono riportati i dati di sintesi che descrivono il fenomeno dei nuovi insediamenti lungo tutto il decennio 2014-2024, e degli approfondimenti rispetto ad alcuni degli insediamenti più significativi completati negli ultimi anni (dal 2021 al 2024).

È importante sottolineare come gli investimenti mappati in questo capitolo e qualificati (ove possibile) tramite l'ammontare investito e il numero di addetti impiegati, non esauriscono tutto l'impatto che oggi si sta riscontrando sul territorio. Questi investimenti infatti producono un ampio spettro di benefici, che includono:

- indotto per le attività locali;
- introiti per le amministrazioni locali sotto forma di oneri compensativi e di urbanizzazione, che si traducono in migliori servizi per i cittadini.

Questi sono effetti non direttamente quantificati da questo *Studio*, ma che stanno avendo un ruolo nello sviluppo dell'attrattività del territorio per cittadini e imprese, come testimoniato dai dati demografici, sull'occupazione, i valori immobiliari e il reddito pro-capite, analizzati nei capitoli successivi.

Lo sviluppo di nuove attività produttive (3/3)

I nuovi insediamenti, per quanto siano un motore di sviluppo per l'economia locale e fonte di entrate per le Amministrazioni, portano con sé anche delle criticità che vanno gestite attentamente. I grandi centri logistici, ad esempio, comportano un flusso importante di mezzi pesanti che spesso impattano non solo il Comune di localizzazione ma anche quelli limitrofi e possono richiedere la realizzazione di opere urbanistiche e di viabilità aggiuntive per non causare disagi ai cittadini.

Queste problematiche pongono l'accento sulla necessità di una pianificazione attenta dello sviluppo industriale da parte delle Amministrazioni locali attraverso i PGT (Piano di Governo del Territorio), ma anche e soprattutto sulla necessità di coordinamento a livello territoriale di questa pianificazione, considerato che i benefici (e le criticità) legate allo sviluppo di nuovi insediamenti sono sistemiche e non riguardano i singoli Comuni di localizzazione.

Va esattamente in questa direzione la stesura del nuovo PTCP (Piano Territorio di Coordinamento Provinciale) della provincia di Bergamo (completato nel 2020 e aggiornato nel 2022), che definisce un coordinamento a livello provinciale rispetto allo sviluppo del territorio in termini di obiettivi generali e criteri di valutazione delle scelte urbanistiche.

Peraltro, occorre sottolineare come lungo il territorio le Amministrazioni abbiano scelto modelli di sviluppo diversi: se da un lato diversi piccoli Comuni hanno accolto grandi investimenti *greenfield*, mentre un grande comune come Treviglio, già caratterizzato da una florida zona industriale, ha puntato su investimenti *brownfield* di riqualificazione e ampliamento, nonché sull'attrattività legata al proprio polo fieristico.

I dati: nuovi insediamenti nel periodo 2014-2024



+84

INSEDIAMENTI
NEI TERRITORI LIMITROFI



+25 MLD €

FATTURATO
DELLE AZIENDE INSEDIATE



+4.200

OCCUPATI
NELLE AZIENDE PRESENTI SUL TERRITORIO



45 COMUNI
COINVOLTI



INVESTIMENTI
DIVERSI

GREENFIELD, BROWNFIELD, NUOVI
INSEDIAMENTI, AMPLIAMENTI, RILOCALIZZAZIONI



GRANDI AZIENDE

ITALIANE E MULTINAZIONALI
TRA CUI BIANCHI, ESSELUNGA,
PORSCHE, AMAZON, MD, ITALTRANS



SETTORI
I PIÙ RAPPRESENTATI
LOGISTICA, MANIFATTURA,
CHIMICO-FARMACEUTICO

65 LOGISTICA;
13 MANIFATTURA;
5 COMMERCIO;
1 CHIMICO-FARMACEUTICO



Nuovi insediamenti: focus 2021-24

CRESCITA DELL'INTERESSE NEL TEMPO:

nuovi insediamenti
annui sono cresciuti
rispetto al 2014-19

34

2021 - 2024

22

2019 - 2020

28

2014 - 2019

FOCUS 2021-24

- **Sviluppatori esteri** (ad es. Jas, Techbau, Vailog, Mirastar, P3 Logistic Parks, Garbe)
- Aziende di **logistica multinazionali** (Bracchi, Italtrans, GLS, Amazon, Logistis)
- Altre **aziende manifatturiere italiane e multinazionali** (CordenPharma, Ecomet Refining, Sdf, Bianchi)



20 COMUNI
COINVOLTI



4 SETTORI
PRINCIPALI

LOGISTICA, MANIFATTURA,
FARMACEUTICO, COMMERCIO

20 LOGISTICA;
4 MANIFATTURA;
1 FARMACEUTICO;
3 COMMERCIO



La crescita delle attività imprenditoriali locali: il caso di Treviglio

Lo sviluppo del territorio trainato dalla presenza di A35 non è riferibile unicamente alla nascita di grandi insediamenti, ma è legato anche alla crescita delle attività d'impresa locali.

In alcuni casi sono proprio i nuovi insediamenti a generare una domanda di servizi sul territorio che si traduce nello sviluppo delle attività esistenti e nella nascita di nuove. Ma anche lo sviluppo demografico e turistico del territorio, conseguenze dirette della presenza dell'infrastruttura, che saranno analizzati nelle sezioni successive, fungono da traino per le attività imprenditoriali, in particolare quelle legate ai servizi e al commercio.

Grazie ai dati raccolti puntualmente dall'Osservatorio Economico del Comune di Treviglio siamo in grado di ricostruire il caso peculiare della cittadina del bergamasco, che sta conoscendo una fase di sviluppo socio-economico, non basata sulla presenza di grandi insediamenti logistici, ma sulla valorizzazione di un'area industriale preesistente all'arrivo di A35 e sull'apertura del Polo Fieristico.

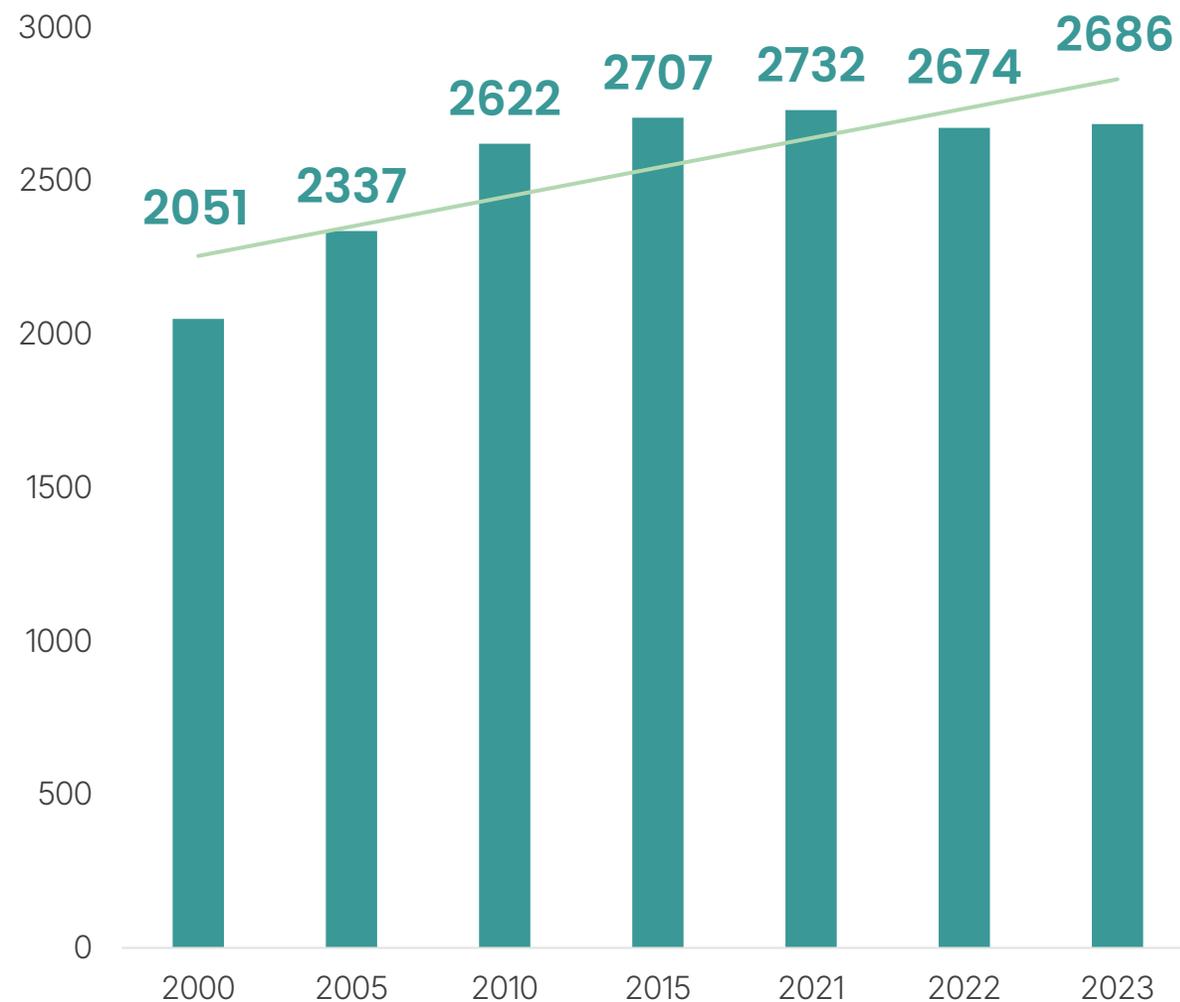
Crescita attività imprenditoriali: il caso di Treviglio

Dal 2000 al 2023, il numero di imprese attive a Treviglio hanno mostrato un trend positivo, che ha risentito solo lievemente degli effetti della pandemia, come dai dati raccolti dall'Osservatorio Economico di Treviglio, che evidenziano come il numero delle imprese sia aumentato in maniera significativa nel corso degli anni.

L'apertura della Brebemi ha avuto un impatto positivo sul territorio, facilitando i collegamenti e contribuendo all'incremento delle attività economiche. La recente inaugurazione di Treviglio Fiera ha ulteriormente stimolato la crescita delle imprese locali, offrendo nuove opportunità di business e attrattive per imprenditori e investitori.

Tuttavia, nonostante questa crescita, il sindaco Juri Imeri ha sottolineato durante un incontro l'importanza di potenziare le strutture ricettive della città. Infatti, in città esse sono diminuite negli ultimi 14 anni; ciò risulta insufficiente per sostenere il crescente flusso di visitatori, come visto presso Treviglio Fiera e le esigenze degli imprenditori locali.

Imprese attive, Treviglio





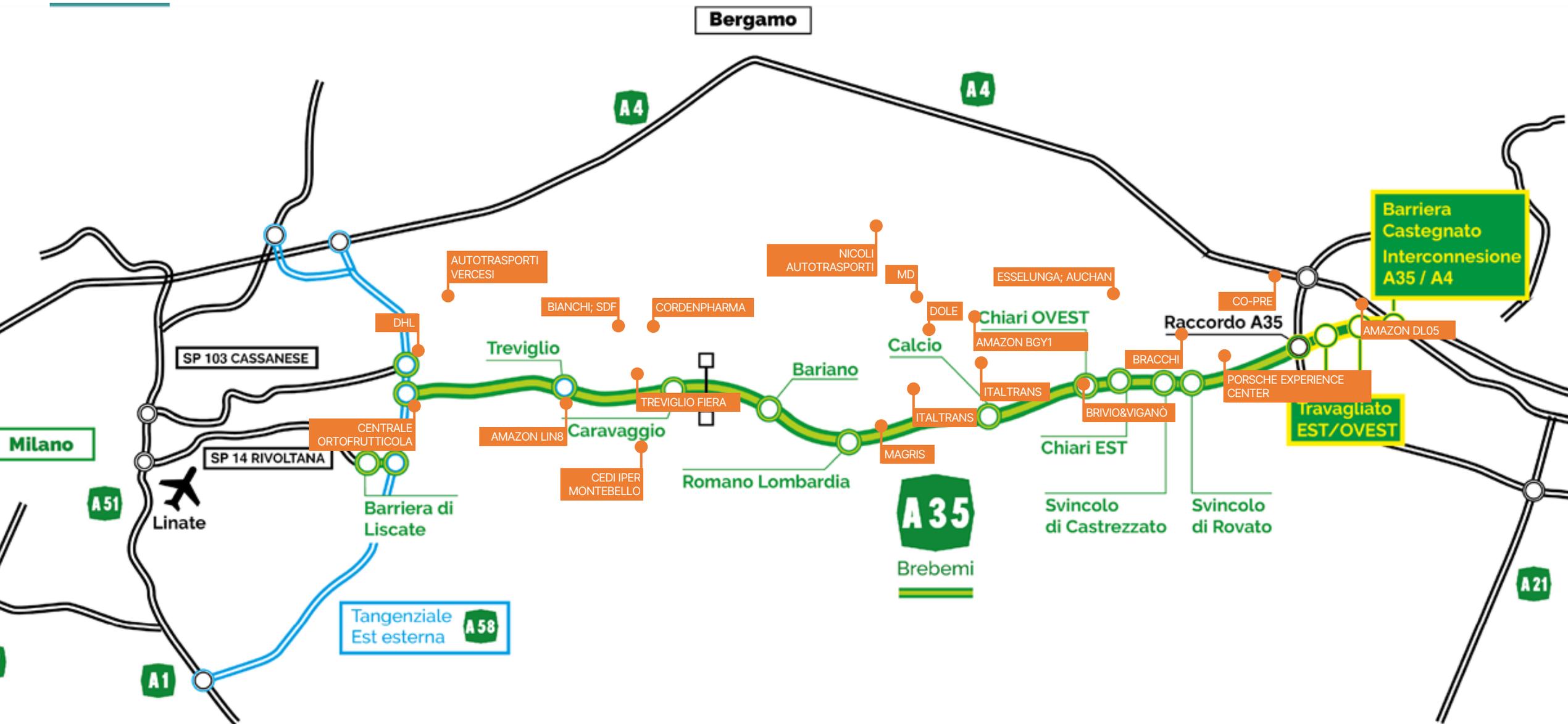
INSEDIAMENTI PRODUTTIVI E LOGISTICI



CASE STUDIES

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
E LOGISTICI

La mappa dei principali insediamenti



Amazon (LIN8, Casirate d'Adda)

Informazioni Generali su Amazon

- Arrivo in Italia: 2010
- Numero dipendenti in Italia nel 2023: circa 18.000
- Fatturato Amazon Italia nel 2022: circa € 9 miliardi

Dettagli sull'Insediamento LIN8 a Casirate d'Adda (BG)

- **Descrizione:** Operativo dal 2018, il polo logistico è stato costruito sull'ex area Eni, non sottraendo terreno agricolo né limitando il tessuto urbano. LIN8 funge da centro di smistamento dei prodotti, che vengono successivamente trasferiti ai depositi di smistamento, da cui poi vengono consegnati ai clienti finali.
- **Investimento:** € 80 milioni
- **Superficie:** L'area copre una superficie 156.000 mq, con strutture coperte di 34.000 mq.
- **Ricadute Occupazionali:** Date le caratteristiche altamente tecnologiche delle operazioni, vi lavorano circa 400 lavoratori altamente qualificati.
- **Oneri di urbanizzazione.** L'intervento ha previsto la realizzazione di una rotatoria, l'estensione della pista ciclabile esistente e il rifacimento di tutti i sottoservizi, più la realizzazione della bretella di collegamento tra il casello autostradale e l'area del sito.



Amazon (BGY1, Cividate al Piano)

Dettagli sull'insediamento BGY1 a Cividate al Piano (BG)

- Aperto nel settembre 2021, BGY1 è un centro di distribuzione, ovvero un magazzino di stoccaggio e lavorazione degli ordini. Il centro è all'avanguardia, essendo dotato dell'ultima tecnologia Amazon Robotics, in grado di supportare e di agevolare le operazioni di deposito e prelievo delle merci.
- **Investimento:** € 120 milioni
- **Ricadute Occupazionali:** Oltre 1800 lavoratori, con più di 70 qualifiche e 400 tipi di mansioni diverse, tra cui operatori di magazzino, ingegneri, manager.
- **Oneri di urbanizzazione.** L'intervento ha previsto la realizzazione di una rotatoria e della viabilità pubblica di collegamento al sito, l'adeguamento della rete di sottoservizi e un percorso ciclopedonale fino alla stazione ferroviaria di Calcio.



Amazon (DL05, Castegnato)

Dettagli sull'insediamento DL05 a Castegnato (BS)

- Aperto nell'ottobre 2020, il sito rappresenta l'ultimo anello della catena logistica di Amazon e svolge la funzione di deposito di smistamento. Il centro riceve i pacchi provenienti dai centri più grandi come quelli di Civate al Piano e Casirate d'Adda e provvede alla pianificazione ed organizzazione del volume a seconda delle aree e della localizzazione dei clienti. Da qui i pacchi vengono prelevati dalle società di gestione delle operazioni di consegna che collaborano con Amazon e vengono consegnati ai clienti finali. Il deposito serve in particolare i comuni delle province di Brescia, Bergamo, Lodi e Cremona.
- **Superficie:** 8.000 mq
- **Ricadute Occupazionali:** circa 100 assunzioni a tempo indeterminato, tra impiegati diretti e autisti assunti dalle società di gestione delle operazioni di consegna.
- **Oneri compensativi.** In aggiunta agli oneri di urbanizzazione non computabili, l'intervento ha previsto la realizzazione di una strada, l'esecuzione di monitoraggi ambientali e la predisposizione di opere integrative e di mitigazione. Amazon ha inoltre contribuito al re-inverdimento del Parco della Pinera, e ha inserito l'area all'interno di Parco Italia, il programma nazionale di riforestazione di aree urbane, periurbane ed extraurbane di cui la società è partner.



L'investimento di Amazon e il legame col territorio

Le scelte localizzative degli insediamenti Amazon sulla Brebemi non sono frutto del caso, ma di una precisa strategia che tiene conto di molteplici fattori: accessibilità, disponibilità di aree, interconnessione infrastrutturale e prossimità ai mercati chiave. I centri Amazon rappresentano un esempio di come l'integrazione tra logistica avanzata e infrastrutture locali possa contribuire allo sviluppo economico regionale, ottimizzando al contempo l'efficienza dei servizi di distribuzione.

Nel caso specifico di Brebemi, Amazon ha deciso di realizzare ben tre investimenti in nuovi centri logistici su aree adiacenti all'A35, grazie alle peculiarità geografiche, infrastrutturali, imprenditoriali e socio-economiche del territorio di riferimento.

Una delle principali considerazioni alla base delle decisioni di investimento è stata la vicinanza ai caselli autostradali, che consente di raggiungere i siti logistici in meno di 5 minuti. Il «**criterio dei 5 minuti**» è cruciale per centri logistici che attraggono naturalmente flussi di traffico pesante. La prossimità ai caselli autostradali permette di gestire efficacemente il traffico pesante, minimizzando l'impatto sulla viabilità locale e i centri urbani.

Inoltre, le aree selezionate offrivano non solo la disponibilità di **spazio** necessario per la costruzione dei grandi centri logistici, ma anche un'**accessibilità ottimale a Milano**, uno dei principali poli economici italiani e con la più alta domanda di merci. Tale vicinanza è particolarmente importante per i depositi di smistamento, che servono i grandi centri urbani della Lombardia, dove la domanda di beni e servizi è elevata.

L'investimento di Amazon e il legame col territorio

Inoltre, tutta la Lombardia, ma in particolare l'area della media-bassa pianura, vanta un altissimo indice di **accessibilità ai trasporti**. La velocità di accesso agli aeroporti e agli interporti è un fattore determinante per l'efficienza logistica. La presenza sul territorio interessato di tre importanti aeroporti come Orio al Serio, Linate e Brescia, numerosi interporti e di altri operatori logistici che lavorano per conto terzi garantisce ad Amazon una capacità logistica flessibile, in grado di gestire efficacemente i picchi di domanda.

Poche aree in Italia offrono un livello di **interconnessione infrastrutturale** comparabile a quello dell'area lombarda servita dalla Brebemi, formando una rete di trasporti integrata fondamentale per garantire che i flussi logistici possano operare senza interruzioni e consentendo tempi di consegna rapidi e affidabili. La capacità di raggiungere rapidamente diversi punti strategici migliora significativamente l'efficienza operativa e la competitività dei centri logistici Amazon. In questo senso, un'Autostrada poco congestionata come A35 Brebemi risulta un asset che fornisce competitività agli operatori logistici, non solo ad Amazon naturalmente.

L'investimento di Amazon e il legame col territorio

Siti logistici di grandi dimensioni come quelli di Amazon presenti su Brebemi, generano un impatto diretto e indiretto sul territorio, a partire dall'occupazione che generano e la relativa domanda di servizi. Una quantificazione di questo impatto, è stata stimata da Amazon attraverso studi compiuti realizzati in relazione a centri logistici in zone diverse d'Italia. Ai fini dell'analisi del presente Studio si sono considerati due studi realizzati per insediamenti simili a quelli presenti nelle vicinanze di Brebemi: Passo Corese (RI) e Castel San Giovanni (PC)*. Si presume che ricadute analoghe possano verificarsi anche nel territorio di riferimento della medio-bassa pianura lombarda.

L'apertura di centri logistici Amazon determina un significativo incremento economico e occupazionale. A Passo Corese (RI), a cinque anni dall'apertura del sito, il giro d'affari delle imprese locali è cresciuto del 28%, con un aumento del 16% degli occupati nell'area circostante. Similmente, a Castel San Giovanni (PC), nel periodo 2014-2022, il fatturato delle aziende locali è aumentato del 76% e il numero degli addetti è cresciuto del 25%.

L'introduzione dei centri Amazon stimola innovazione tecnologica e pratiche aziendali sostenibili. A Passo Corese, l'investimento ha favorito l'adozione di nuove tecnologie nelle imprese locali, migliorandone l'efficienza operativa. A Castel San Giovanni, Amazon ha implementato standard elevati di sostenibilità, influenzando positivamente le pratiche ecologiche locali.

Amazon ha contribuito alla diversificazione demografica e alla stabilità lavorativa. A Passo Corese, oltre il 75% dei dipendenti ha meno di 40 anni e il 30% sono donne, superando la media nazionale. A Castel San Giovanni, il 77% dei lavoratori ha meno di 40 anni e il 97% ha contratti full-time a tempo indeterminato, garantendo un'elevata stabilità e opportunità di carriera.

In sintesi, questi investimenti hanno rafforzato lo sviluppo economico dei territori su cui insistono, integrandosi con il tessuto economico locale e migliorando l'accessibilità e la competitività logistica. Ciò ha reso le aree più attrattive per ulteriori investimenti, creando un circolo virtuoso di crescita e sviluppo economico.

**Dati e studio: Nomisma (2022); Nomisma (2024)*

Informazioni Generali su DHL

- Dipendenti in Italia: 4.300
- Fatturato DHL Italia nel 2021: € 1,2 miliardi

Dettagli sull'Insediamento a Pozzuolo Martesana (MI)

- **Data di Inizio delle Operazioni:** Il sito è attivo dal 2013, costruito in previsione dell'arrivo di Brebemi e TEEM, con il casello a poche centinaia di metri.
- **Descrizione:** DHL è una delle maggiori compagnie di spedizioni e logistica al mondo, operando in 220 Paesi con oltre 90.000 mezzi di proprietà. Il sito di Pozzuolo è strategicamente posizionato per raggiungere le autostrade A35 e A58 e da lì tutta l'Italia. La vicinanza con i magazzini di Liscate e Settala, nel sud-est di Milano, lo rende sinergico per il gruppo. Il magazzino gestisce spedizioni stradali, navali e aeree per i settori Fashion, Farmaceutico e Alimentare.
- **Investimento:** € 40 milioni
- **Ricadute Occupazionali:** Il magazzino impiega 500 dipendenti.



Esselunga

Informazioni Generali su Esselunga

- Anno di Costituzione: 1957
- Numero di Dipendenti nel 2017: 23.094
- Fatturato nel 2017: € 7,7 miliardi

Dettagli sull'Innesediamento a Ospitaletto (BS)

- **Stato dei Lavori:** Attualmente alle fasi preliminari. Si prevede l'inaugurazione nel 2026.
- **Descrizione:** Esselunga intende realizzare un polo logistico per servire la propria rete di supermercati nel nord-Est.
- **Superficie:** L'area acquistata si estende per 650.000 mq, delle quali le strutture copriranno 300.000 mq.
- Per un investimento di circa € 500 milioni, è prevista l'assunzione di 900 dipendenti.
- Esselunga verserà oltre 10 milioni di euro di oneri di urbanizzazione, impiegati per la realizzazione di opere di viabilità e parcheggi, un parco pubblico attrezzato, un centro multiservizi, e impianti sportivi.



Bianchi

Informazioni Generali su Bianchi

- | **1885** Fondazione
- | **220** Numero dipendenti in Italia nel 2022
- | **122 milioni di euro** Fatturato globale nel 2023

Dettagli sull'insediamento a Treviglio (BG)

- Sito inaugurato il 4 giugno 2024.
- Il sito è stato costruito sul sito storico della sede Bianchi, a Treviglio, in un'opera di rigenerazione urbana.
- Grazie all'investimento, Bianchi ha riportato in Italia la propria produzione
- Il sito ha una produttività di 500 biciclette per turno.
- La nuova fabbrica ha un impianto fotovoltaico che ne garantisce l'autonomia energetica.



PARTE 2.

**ANDAMENTO
DELL'OCCUPAZIONE
NELLE PROVINCE TOCCATE
DA A35 BREBEMI**

Analisi dell'occupazione

Dopo aver descritto il fenomeno della nascita di nuovi insediamenti lungo il territorio, e il suo riflesso in termini di sviluppo delle attività economiche locali, in questa sezione si valuta l'impatto di questi fenomeni dal punto di vista dell'occupazione.

Per un'analisi sul mercato del lavoro si è fatto riferimento ai dati resi disponibili dalle Camere di Commercio di Milano, Brescia e Bergamo². I dati disponibili non hanno la granularità dei singoli comuni, ma unicamente delle province, per cui non permettono di individuare il contributo specifico sulle municipalità adiacenti a Brebemi, ma forniscono una visione sul quadro d'insieme della crescita economica della Lombardia e delle Province interessate, in particolar modo Bergamo e Brescia.

Questa visione d'insieme permette di inquadrare l'impatto di Brebemi in termini di sviluppo economico all'interno del contesto regionale.

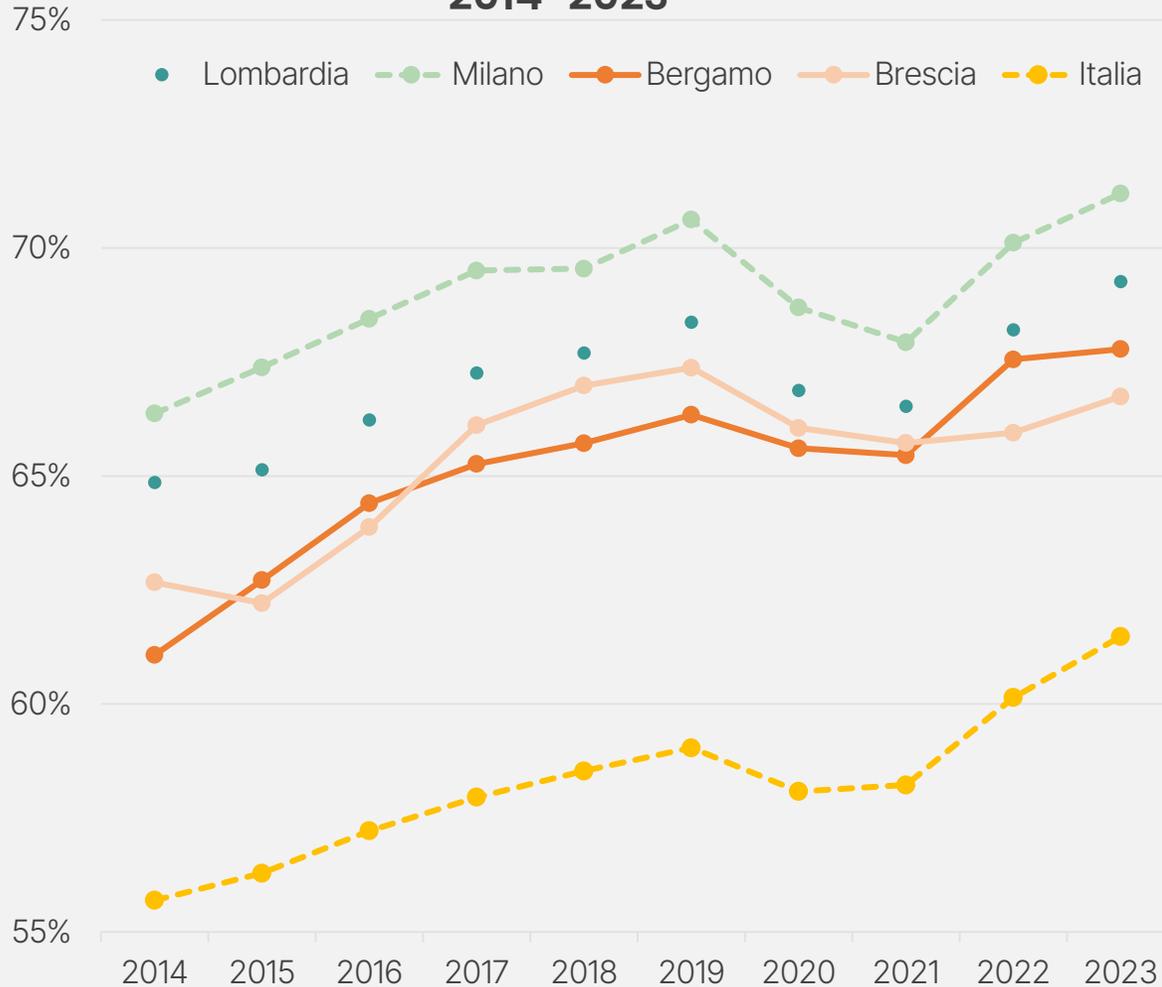
Nei grafici di pag. 53 sono mostrati i risultati dell'analisi su due orizzonti temporali differenti: sulla sinistra è mostrato l'intero periodo di riferimento di questo studio – i primi 10 anni dall'apertura di A35 – mentre sulla destra è presentato l'andamento nell'ultimo triennio (2021-2023). Questo approfondimento è stato realizzato per due motivi:

- Indagare la ripresa dell'occupazione dopo la crisi legata alla pandemia da Covid-19;
- Aggiornare le stime dello Studio sulle ricadute di Brebemi realizzato nel 2020.

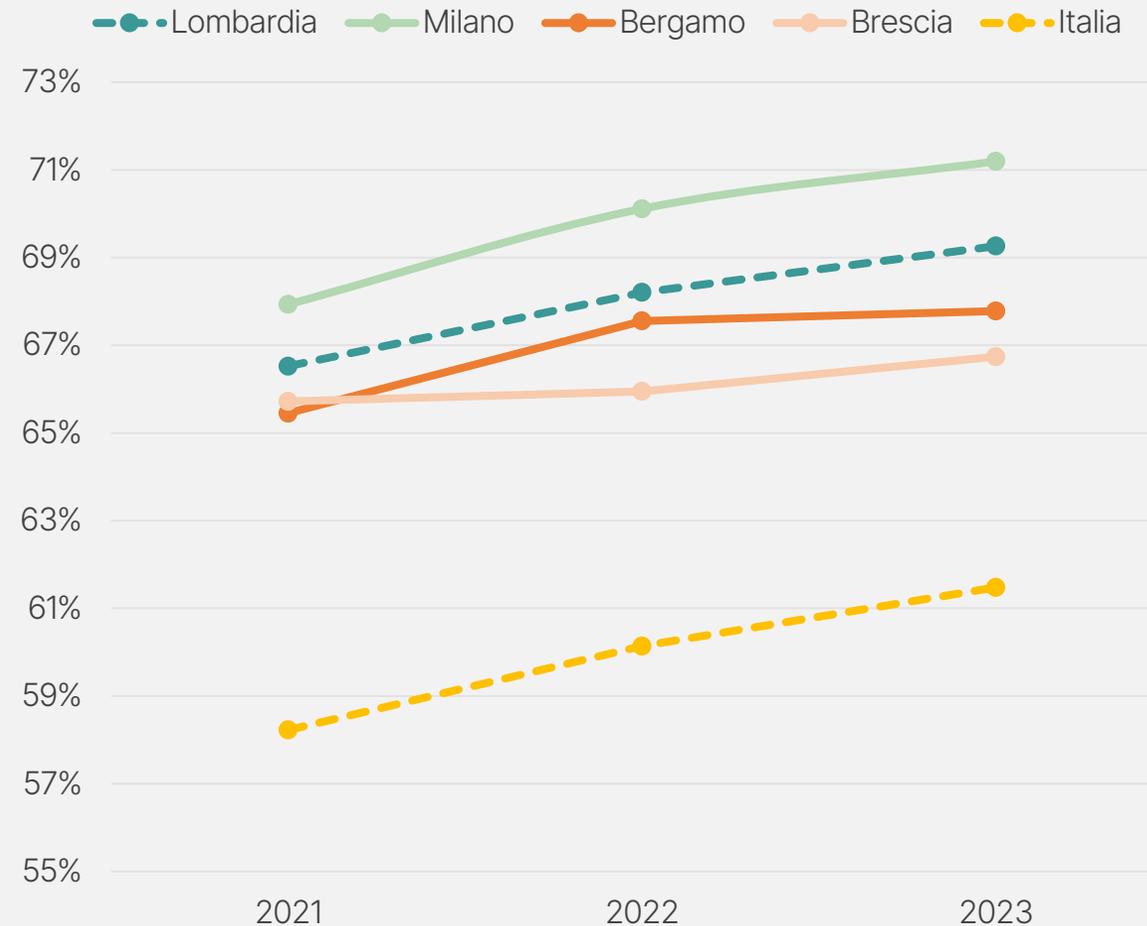
2. Fonte: ISTAT (2024)

Andamento dell'occupazione (1/2)

TASSO DI OCCUPAZIONE PROVINCIALE 2014-2023



TASSO DI OCCUPAZIONE PROVINCIALE 2021- 2023



Andamento dell'occupazione (2/2)

ANALISI OCCUPAZIONE

1. Tendenze Generali

- a) Dal 2014, l'occupazione è quasi costantemente aumentata sia a livello nazionale che in Lombardia.
- b) Dopo la pandemia, si è registrato un significativo incremento occupazionale.

2. Resilienza delle Province

- a) Le province di Milano e Bergamo hanno dimostrato una maggiore resilienza rispetto ad altre aree.
- b) Nonostante una leggera flessione nel 2015 (per la provincia di Brescia) e durante la pandemia, si è osservata una crescita continua.

IL RUOLO DI BREBEMI

Le migliori connessioni stradali fornite da Brebemi hanno contribuito a:

- **Attrarre nuove imprese e investimenti** nelle aree attraversate dall'autostrada.
- **Migliorare l'accessibilità** e la logistica per le **aziende esistenti**
- Stimolare lo sviluppo di **nuove iniziative imprenditoriali e commerciali** lungo il tracciato dell'autostrada
- Facilitare l'afflusso turistico e quindi lo **sviluppo di attività ricettive**

Brebemi ha svolto un ruolo nella promozione dello sviluppo economico e occupazionale della regione Lombardia, contribuendo alla crescita del tessuto industriale e commerciale delle province interessate.



PARTE 2.

ANDAMENTO DEMOGRAFICO

Analisi demografica: obiettivi e metodologia

L'analisi dell'andamento demografico è strettamente correlata con quello delle attività produttive: l'insediamento di nuove imprese e la crescita di quelle esistenti richiama nuova forza lavoro verso il territorio, e di conseguenza fa crescere la popolazione residente. A questo effetto, si somma con le scelte di residenza degli individui e delle famiglie che scelgono il territorio come luogo per abitare, ma lavorano in altre località, che in questo caso sono rese più facilmente raggiungibili dall'Autostrada.

Complessivamente, la crescita demografica che sarà di seguito descritta fotografa un'attrattività del territorio proprio dal punto di vista delle persone che lo abitano. In Italia oggi assistiamo a un calo demografico complessivo e più marcato nei piccoli centri e nelle zone periferiche, e in questo senso i dati provenienti dal territorio di riferimento, che mostrano una tendenza opposta, sono ancora più significativi nell'indicare una crescita del gradimento dei cittadini.

La **metodologia** adottata per l'analisi prevede quattro passaggi distinti:

1. **Costruzione di un cluster di riferimento**, composto da Comuni adiacenti a Brebemi, ossia a una distanza inferiore ai 10 km da un'uscita autostradale (si vedano le tabelle alla pag. successiva per l'elenco)
2. **Costruzione di un cluster di controllo**, composto da comuni di dimensioni e struttura territoriale assimilabili, appartenenti alle stesse province, ma non direttamente interessati dal passaggio di A35 Brebemi
3. **Rilevazione e analisi dei dati demografici** (fonte: ISTAT) per entrambi i cluster
4. **Confronto** dell'andamento dei dati demografici tra i due cluster, e le province di Bergamo e Brescia

I comuni considerati e la distanza da Brebemi*

*N.B. altri comuni, anche più limitrofi, non sono stati considerati nell'analisi per assenza di dati; la distanza è calcolata dal centro del paese al casello più vicino di Brebemi

CLUSTER DI RIFERIMENTO - COMUNI	DISTANZA DA A35 (KM)
Antegnate	4
Arzago d'Adda	4,2
Bariano	1,3
Berlingo	5
Calcio	1
Calvenzano	4
Caravaggio	2,5
Casirate d'Adda	4
Cassano d'Adda	6
Castel Gabbiano	7
Castelcovati	3
Castrezzato	1
Chiari	3
Comezzano-Cizzago	7
Cortenuova	8,4
Covo	3,1
Fara Gera d'Adda	7
Fontanella	7
Fornovo	3
Isso	3
Morengo	3,5
Mozzanica	6,6
Ospitaletto	5
Pozzuolo Martesana	2,7
Rivolta d'Adda	7
Roccafranca	6
Romano di Lombardia	4,4
Rudiano	3,3
San Giovanni	3
Travagliato	3
Trenzano	6
Treviglio	1
Vailate	10

CLUSTER DI CONTROLLO - COMUNI	DISTANZA DA A35 (KM)
Albino	40
Almenno San Salvatore	37
Alzano Lombardo	39
Bianzano	47
Canonica d'Adda	21
Capriate San Gervasio	40
Carobbio degli Angeli	34
Castel Rozzone	10
Cenate Sopra	28
Cene	43
Chignolo d'Isola	25
Comun Nuovo	17
Curno	26
Dalmine	20
Leno	30
Madone	29
Montello	29
Olmo al Brembo	62
Palazzolo sull'Oglio	15
Pedrengo	25
Presezzo	29
Rovetta	59
San Pellegrino Terme	45
Sarnico	23
Seriate	24
Solza	25
Sovere	52
Stezzano	22
Terno d'Isola	26
Vertova	42
Villa d'Adda	31
Zandobbio	30
Zogno	42

La variazione della popolazione nei comuni del CLUSTER DI RIFERIMENTO

COMUNE	POPOLAZIONE 2014	POPOLAZIONE 2022	VARIAZIONE %
Antegnate	3.215	3.229	0,44%
Arzago d'Adda	2.709	2.731	0,81%
Bariano	4.387	4.215	-3,92%
Berlingo	2.729	2.755	0,95%
Calcio	5.375	5.431	1,04%
Calvenzano	4.207	4.338	3,11%
Caravaggio	16.042	16.182	0,87%
Casirate d'Adda	4.091	4.067	-0,59%
Cassano d'Adda	18.800	19.283	2,57%
Castel Gabbiano	470	479	1,91%
Castelcovati	6.611	6.875	3,99%
Castrezzato	7.095	7.593	7,02%
Chiari	18.813	19.225	2,19%
Comezzano-Cizzago	3.783	4.102	8,43%
Cortenuova	1.985	1.943	-2,12%
Covo	4.057	4.267	5,18%
Fara Gera d'Adda	7.975	7.993	0,23%
Fontanella	4.548	4.790	5,32%
Fornovo	3.440	3.397	-1,25%
Isso	658	601	-8,66%
Morengo	4.532	4.598	1,46%
Mozzanica	2.563	2.495	-2,65%
Ospitaletto	4.633	4.384	-5,37%
Pozzuolo Martesana	14.362	14.744	2,66%
Rivolta d'Adda	8.384	8.581	2,35%
Roccafranca	8.080	8.220	1,73%
Romano di Lombardia	4.912	4.865	-0,96%
Rudiano	19.914	20.673	3,81%
San Giovanni	5.822	5.917	1,63%
Travagliato	13.884	13.782	-0,73%
Trenzano	5.429	5.480	0,94%
Treviglio	29.494	30.793	4,40%
Vailate	4.596	4.638	0,91%
Totale - saldo	247.595	252.666	+2,05%

La variazione della popolazione nei COMUNI DI CONTROLLO

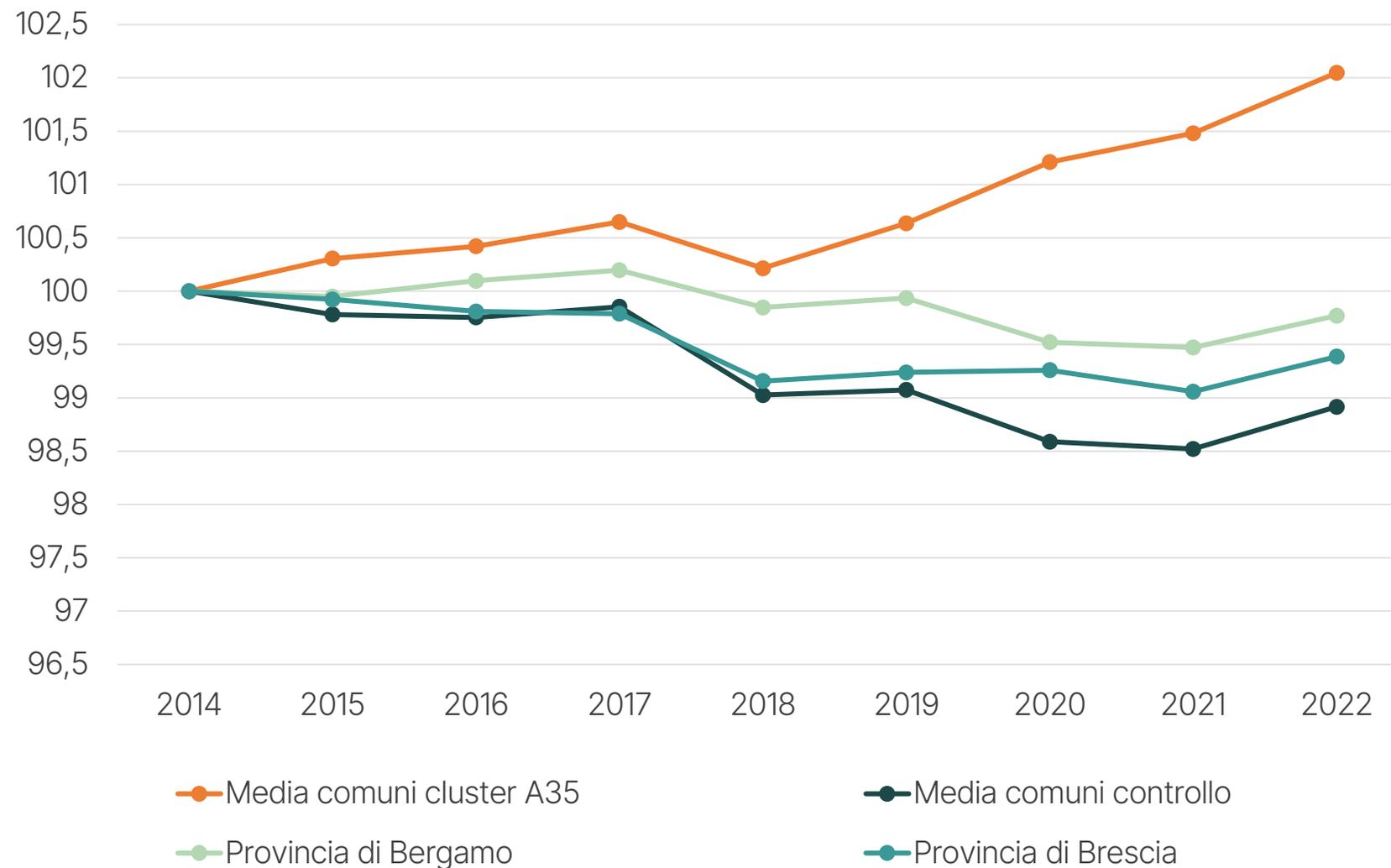
COMUNE CONTROLLO	2014	2022	VARIAZIONE %
Seriate	25.276	25.321	0,18%
Dalmine	23.304	23.379	0,32%
Palazzolo sull'Oglio	20.088	20.163	0,37%
Albino	18.171	17.480	-3,80%
Leno	14.437	14.383	-0,37%
Stezzano	13.019	13.521	3,86%
Alzano Lombardo	13.632	13.386	-1,80%
Zogno	9.084	8.546	-5,92%
Capriate San Gervasio	8.006	8.162	1,95%
Terno d'Isola	8.014	8.008	-0,07%
Curno	7.751	7.519	-2,99%
Sarnico	6.629	6.774	2,19%
Pedrengo	6.078	5.917	-2,65%
Almenno San Salvatore	5.778	5.526	-4,36%
Sovere	5.460	5.262	-3,63%
Carobbio degli Angeli	4.671	4.833	3,47%
Presezzo	4.949	4.775	-3,52%
San Pellegrino Terme	4.894	4.652	-4,94%
Villa d'Adda	4.772	4.636	-2,85%
Vertova	4.786	4.400	-8,07%
Comun Nuovo	4.279	4.369	2,10%
Canonica d'Adda	4.455	4.224	-5,19%
Madone	3.986	4.107	3,04%
Rovetta	4.080	4.105	0,61%
Cene	4.276	4.070	-4,82%
Chignolo d'Isola	3.333	3.363	0,90%
Montello	3.233	3.219	-0,43%
Castel Rozzone	2.941	2.795	-4,96%
Zandobbio	2.763	2.710	-1,92%
Cenate Sopra	2.549	2.521	-1,10%
Solza	2.043	1.977	-3,23%
Bianzano	632	612	-3,16%
Olmo al Brembo	503	471	-6,36%
Totale - saldo	247.872	245.186	-1,08%

Impatto demografico (1/2)

METODOLOGIA

Esaminato un **cluster di comuni adiacenti (max 10km) ad A35** nelle province di Bergamo e Brescia

Confronto con un **cluster di controllo** di comuni nelle **stesse province simili per popolazione e estensione**, ma non influenzati dal passaggio dell'A35



Impatto demografico (2/2)

COMMENTO AI RISULTATI

Negli anni considerati, si registra un **aumento della popolazione nel cluster A35**, a fronte di una **diminuzione nei comuni di controllo**, nella provincia di Bergamo e nella provincia di Brescia.

In un contesto di calo demografico, i Comuni circostanti A35 mostrano quindi una **tendenza opposta (positiva)** rispetto al resto del territorio.

Questo suggerisce un impatto positivo dell'autostrada sulla vivibilità e l'attrattività dei comuni serviti

La crescita demografica è legata principalmente a:

- Nuovi insediamenti e ampliamenti di aziende che assumono nuovo personale;
- Scelte di residenza di famiglie e individui che si spostano dai grandi capoluoghi (Milano e Brescia) pur mantenendo un collegamento facile e rapido con essi.



PARTE 2.

ANDAMENTO DEL MERCATO IMMOBILIARE

Il mercato immobiliare: il contesto e la metodologia

L'analisi del mercato immobiliare è strettamente legata agli aspetti precedentemente trattati: la crescita demografica e l'insediamento di nuove realtà produttive. Questa analisi si concentra sul mercato residenziale, che come è naturale, è strettamente legato alle scelte abitative individuali: la crescita demografica descritta nella sezione precedente ha portato a un incremento della domanda di immobili residenziali che si traduce in una spinta verso l'alto dei valori.

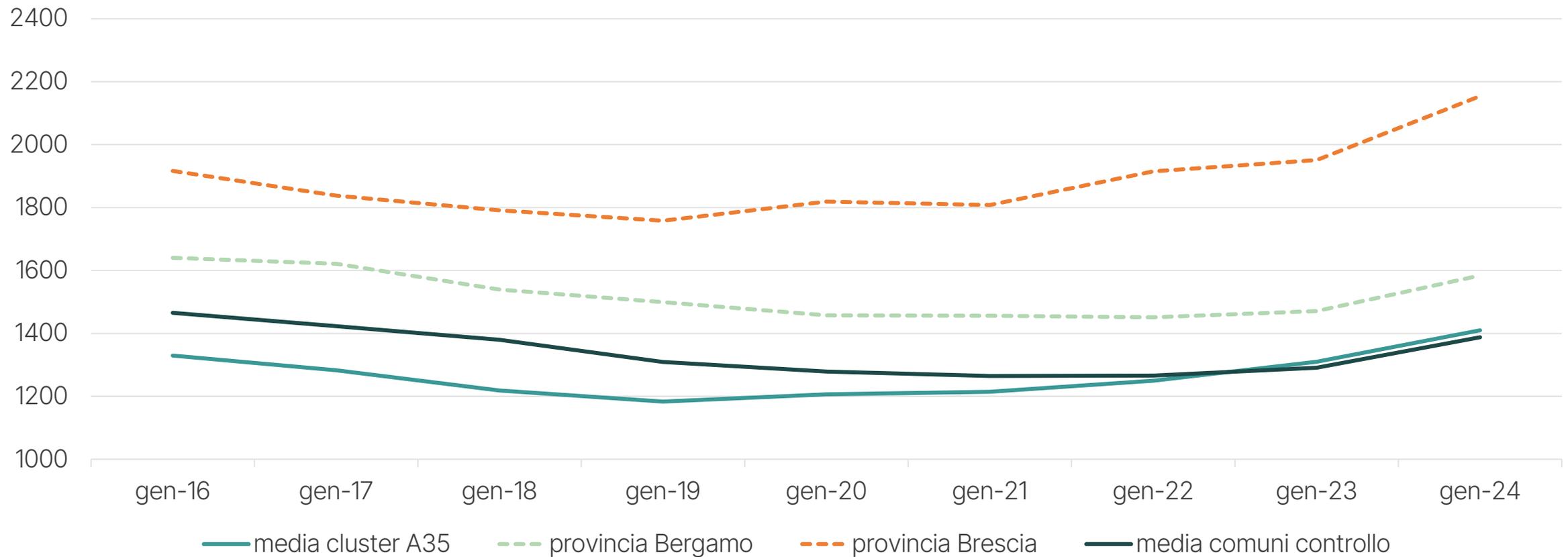
Perimetro di analisi: Sono presi in esame gli stessi comuni dei cluster di riferimento e di controllo costruiti per analizzare l'impatto demografico, garantendo coerenza nel perimetro di analisi.

Dati Raccolti: Sono stati reperiti i dati relativi al prezzo al metro quadrato delle vendite di locali abitativi. La raccolta dei dati copre un arco temporale dal primo periodo disponibile (gennaio 2016) fino all'ultimo periodo disponibile (aprile 2024). Questo ci permette di osservare le tendenze e le variazioni dei prezzi immobiliari nel corso degli anni.

Le fonti sono gli operatori di intermediazione specializzati: centro studi Tecnocasa, idealista, immobiliare.it

Il mercato immobiliare: analisi dell'andamento dei prezzi al metro quadrato (€/mq) ^(1/2)

ANDAMENTO €/MQ VENDITA LOCALI ABITATIVI



Il mercato immobiliare: analisi dell'andamento dei prezzi al metro quadrato (€/mq) (2/2)

Dopo un iniziale calo, i comuni del cluster A35 mostrano un aumento significativo dei prezzi al metro quadrato a partire dal 2021. L'incremento ha superato i valori registrati nei comuni di controllo, suggerendo un impatto positivo dell'autostrada Brebemi sulla valorizzazione immobiliare. Tale tendenza può essere attribuita alla maggiore accessibilità e alla crescita delle opportunità economiche nella zona.

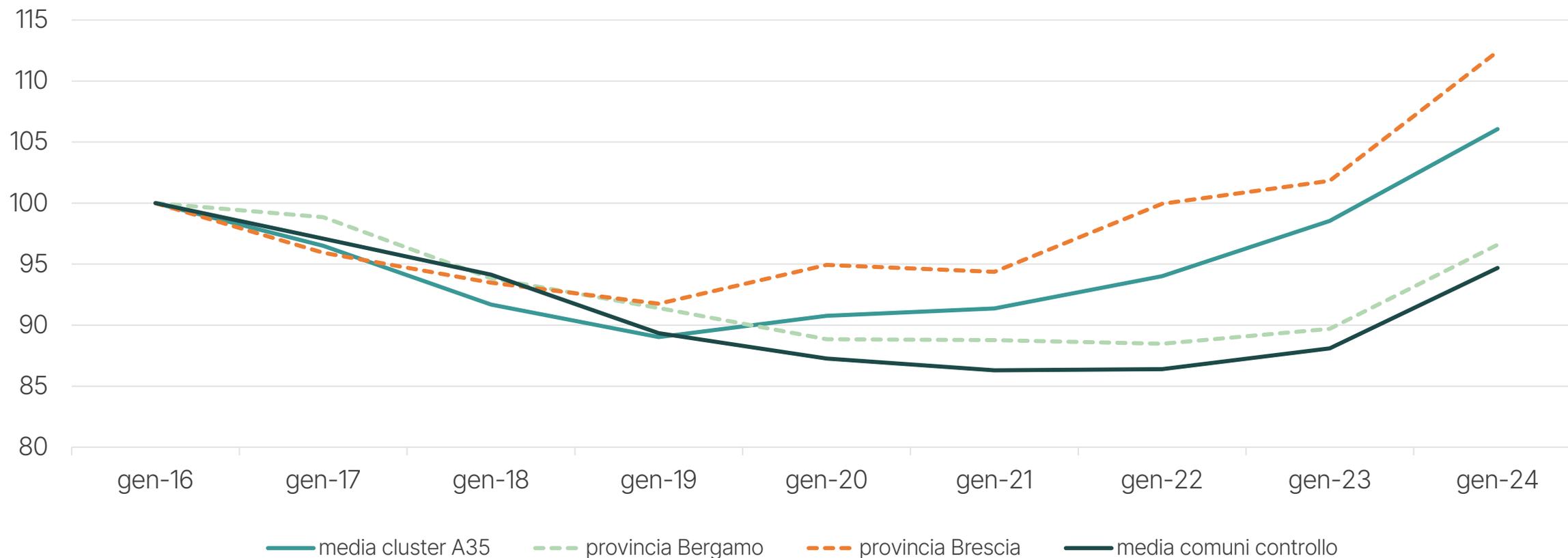
Analogamente, la provincia di Brescia ha visto un aumento marcato dei prezzi a partire dal 2021, in un fenomeno che indica una forte domanda abitativa, probabilmente stimolata dalla stessa accessibilità e dalle migliorate infrastrutture offerte dalla Brebemi. La tendenza dei prezzi nella provincia di Brescia segue un percorso simile a quello osservato nei comuni del cluster A35, rafforzando l'ipotesi di un effetto positivo dell'autostrada sul mercato immobiliare locale.

Pur registrando ufficialmente una lieve diminuzione dal 2016 e con una ripresa più moderata, la provincia di Bergamo mostra un trend positivo, suggerendo una possibile valorizzazione immobiliare legata all'accessibilità migliorata e alle nuove opportunità di sviluppo economico create dall'autostrada. Ciò riflette comunque un beneficio tangibile derivante dalla Brebemi.

Infine, i comuni di controllo registrano una lieve diminuzione nel prezzo al metro quadrato, mettendo in risalto l'impatto specifico dell'autostrada Brebemi e allo stesso tempo sottolineando come l'infrastruttura abbia contribuito in modo significativo alla valorizzazione immobiliare nei comuni direttamente influenzati dalla sua presenza.

Il mercato immobiliare: analisi dell'incremento percentuale del prezzo al metro quadrato per la vendita di locali abitativi (1/2)

ANDAMENTO €/MQ VENDITA LOCALI ABITATIVI, INCREMENTO %



Il mercato immobiliare: analisi dell'incremento percentuale del prezzo al metro quadrato per la vendita di locali abitativi (2/2)

Il grafico mostra un trend di decremento iniziale dal 2016 al 2019 per il cluster A35, seguito da una crescita costante fino al 2024. L'aumento significativo dei prezzi al metro quadrato dopo il 2021 suggerisce una forte ripresa del mercato immobiliare nell'area del cluster. Ciò è probabilmente influenzato da miglioramenti infrastrutturali e da una crescita della domanda ed evidenza l'impatto positivo dell'autostrada sul valore degli immobili. Analogamente, la provincia di Bergamo ha seguito una tendenza simile, con un calo dei prezzi fino al 2019 e una leggera ripresa successiva. Tuttavia, l'incremento è meno accentuato rispetto ad altre aree, indicando una ripresa più graduale. La differenza potrebbe essere legata a dinamiche economiche specifiche della provincia e a un'adozione più lenta delle opportunità offerte dalla nuova infrastruttura.

La provincia di Brescia, invece, presenta una variabilità più marcata con una significativa ripresa dei prezzi a partire dal 2021, in un trend che potrebbe essere dovuto a specifiche dinamiche economiche locali, come la crescente domanda per le aree circostanti i laghi che attirano investimenti e interesse da parte degli acquirenti. La forte crescita dei prezzi in questa provincia sottolinea l'attrattiva dell'area e il potenziale di valorizzazione immobiliare. Infine, la media dei comuni di controllo riflette un andamento simile, con un calo iniziale dei prezzi seguito da una ripresa più contenuta rispetto al cluster A35 e alla provincia di Brescia. Questo conferma che le tendenze di ripresa sono diffuse ma variano in intensità. Ad oggi, i prezzi al mq nei comuni di controllo si assestano in ogni caso sotto ai prezzi registrati nel primo anno dell'analisi (2016).

Analisi mercato immobiliare: risultati

RISULTATI PRINCIPALI

- Calo generalizzato dei prezzi fino al 2019
- Nei comuni vicino a Brebemi la ripresa inizia prima ed è più marcata rispetto al gruppo di controllo
- La provincia di Brescia è quella che registra il tasso di crescita più elevato
- Verosimile un effetto del collegamento diretto con Milano sulle scelte abitative

ELEMENTI CHE INFLUENZANO IL MERCATO

- **Migliore accessibilità dei territori** rispetto al resto della Regione, in particolare dai poli di Milano e Brescia
- **Insediamiento di aziende e nuove assunzioni:** lavoratori si trasferiscono nei Comuni facendo aumentare la domanda abitativa

CONCLUSIONI

- A35 ha avuto un **impatto significativo e positivo sul mercato immobiliare** dei comuni adiacenti.
- La crescita dei prezzi al metro quadrato evidenzia una maggiore attrattività e valorizzazione delle aree servite dall'autostrada, sottolineando l'importanza delle infrastrutture di trasporto per lo sviluppo economico e la competitività del mercato immobiliare locale.



PARTE 2.

ANDAMENTO DEL REDDITO PRO-CAPITE DEI CITTADINI

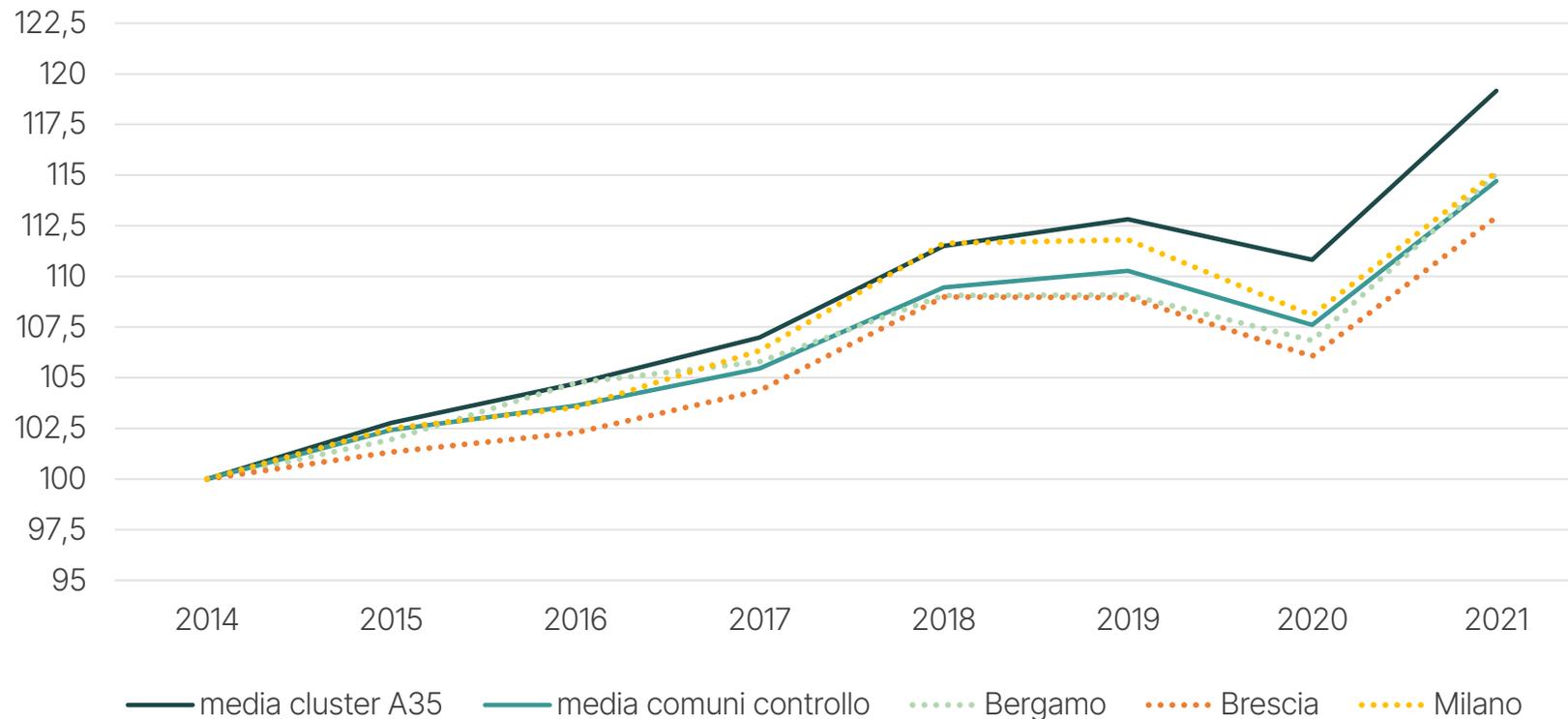
Analisi del reddito pro-capite (1/2)

In questa sezione, a conclusione della Parte 2 sui benefici indiretti sui territori, si esamina il reddito pro-capite, per capire tutti gli elementi di sviluppo descritti finora si traducono effettivamente anche in una crescita economica e di benessere diretta per la popolazione residente.

METODOLOGIA

Come per l'andamento demografico e dei valori immobiliari sono stati confrontati i dati provenienti dal **cluster di comuni adiacenti ad A35** nelle province di Bergamo e Brescia e dal **cluster di controllo** formato da comuni non influenzati dal passaggio dell'A35 (si veda pag. 63)

ANDAMENTO DEI REDDITI, INCREMENTO %



Andamento dei redditi (2/2)

COMMENTO AI RISULTATI

- L'analisi mostra un significativo incremento dei redditi nei comuni del cluster A35 rispetto ai comuni di controllo e alle città di Bergamo, Brescia e Milano.
- Dal 2014 al 2021 (ultimi dati disponibili), i redditi nei comuni del cluster A35 sono cresciuti in modo più marcato rispetto ai comuni di controllo e alle medie provinciali (**+19%** a fronte di una media tra le province e il cluster di controllo del +14%), evidenziando l'impatto positivo della presenza di Brebemi.
- Il risultato indica una correlazione tra la presenza dell'autostrada e l'aumento dei redditi. Inoltre, suggerisce la presenza di un effetto a cascata positivo legato alla migliore accessibilità dei territori, che permette di attrarre investimenti che a loro volta attraggono personale qualificato e generano un impatto positivo sull'economia locale, generando infine una crescita sul reddito pro-capite.



PARTE 2.

SVILUPPO ATTIVITÀ TURISTICO-RICETTIVE

Inquadramento delle attività turistico-ricettive

L'indagine riguardo allo sviluppo di attività turistiche lungo il territorio riporta risultati significativi, e forse tra i più sorprendenti all'interno di questo studio.

Occorre infatti partire da una dovuta premessa: storicamente il territorio in esame, la bassa pianura bergamasca e bresciana, non aveva alcuna vocazione turistica, e le attività ricettive, così come l'offerta di attività destinate a visitatori turistici, erano sostanzialmente assenti. Questo nonostante la presenza di un patrimonio culturale, religioso, gastronomico e naturalistico rilevante, che quindi rimaneva completamente non sfruttato.

Le ricerche effettuate, in particolare attraverso interviste³, hanno permesso di identificare un ruolo chiave di Brebemi nel dare visibilità, oltre che una connessione rapida, al territorio, che ha portato allo **sviluppo di un'offerta turistica attraverso direttrici ben definite:**

- Valorizzazione piccoli centri e iniziative locali attraverso logiche di rete per creare un'offerta condivisa (ad es. Castelli, borghi medievali, sagre e feste)
- Creazione di percorsi ciclo-turistici accessibili a tutti, sfruttando le caratteristiche pianeggianti del territorio
- Sfruttamento della vicinanza a Milano e agli aeroporti di Linate e Orio per ospitare visitatori del capoluogo e offrire servizi e attività ricreative
- Costruzione di un'offerta ricettiva intorno a grandi poli di interesse del territorio, che sono a loro volta in crescita (Polo Fieristico di Treviglio, Santuario di Caravaggio)

Si ringraziano: Assessorato al Turismo di Regione Lombardia (nella persona del Dirigente Stefano Barca), Pianura da Scoprire (Diego Moratti, responsabile del progetto Castelli), Comune di Treviglio (Sindaco Juri Imeri)

La crescita del turismo nella bassa pianura

Tipologia di flussi turistici e il ruolo di Brebemi

Rispetto alla tipologia di flussi turistici che il territorio attrae esiste un'ampia **eterogeneità**: il patrimonio culturale, religioso, gastronomico e tutte le iniziative per valorizzarlo attraggono flussi molto variegati, trasversali alle fasce demografiche e di reddito.

Alcuni poli attrattivi specifici hanno invece target di riferimento ben definito, come il Polo fieristico di Treviglio o il Porsche Experience Center Franciacorta di Castrezzato.

Quello che accomuna tutti i flussi è che raggiungono la destinazione quasi esclusivamente in auto, data la carenza di servizi di trasporto alternativi verso attrazioni che sono sparse per il territorio, e in certi casi relativamente isolate. Proprio per questo motivo A35 gioca un ruolo centrale, unendo i piccoli centri e le attrazioni sul territorio con i grandi centri urbani di Milano e Brescia, e a tendere anche con Bergamo e le province Nord della Lombardia (Como, Varese, Lecco) una volta completate la Pedemontana e la Bergamo-Treviglio.

Iniziative specifiche per la promozione dei territori di riferimento

Per quanto riguarda la promozione dei territori, sono state avviate diverse iniziative specifiche, come «Pianura da Scoprire» e «Lombardia Style», che puntano a valorizzare le esperienze locali autentiche. La presenza della Brebemi è vantaggiosa per le campagne promozionali, oltre che in termini di accessibilità anche per facilitare la riconoscibilità delle destinazioni e del percorso per raggiungerle. In particolare, presso le aree di servizio di Caravaggio lungo l'autostrada sono stati installati due totem multimediali informativi.

Sviluppo turistico in linea con la pianificazione regionale

Ampliando l'orizzonte di osservazione, in Lombardia il turismo sta conoscendo una fase di crescita molto intensa (+17% di visitatori rispetto ai livelli pre-pandemici), in modo particolare per il turismo internazionale, che crea anche problemi di affollamento e congestione in diverse località, tipicamente il centro di Milano, i Laghi e le località sciistiche più note.

Per guidare questa crescita, la Regione Lombardia ha realizzato un **Piano di sviluppo del turismo e dell'attrattività di Regione Lombardia 2023-2025**, che prevede come **obiettivi generali la destagionalizzazione dei flussi turistici e la valorizzazione di tutto il territorio**.

Lo sviluppo turistico della bassa bergamasca e bresciana e del mantovano/cremasco è estremamente in linea con questi due obiettivi strategici: si tratta di un'area ad oggi ancora molto poco battuta dai flussi di visitatori (per quanto in crescita) e la cui offerta, basata su patrimoni fruibili tutto l'anno, è assolutamente de-stagionalizzata.

Focus: l'iniziativa *Pianura da Scoprire*

Pianura da Scoprire è un'associazione di promozione sociale senza scopo di lucro, partecipato da un partenariato pubblico e privato composto da comuni e località delle province di Bergamo, Cremona, Lodi e Milano, dai Parchi Regionali (Adda Nord, Adda Sud, Oglio Nord, Serio) oltre ad enti e aziende private, per un totale di 80 associati.

Scopo dell'associazione è realizzare un programma integrato di valorizzazione, promozione e sviluppo socio-turistico della Media Pianura Lombarda, ossia il territorio sostanzialmente attraversato da Brebemi.

L'associazione promuove iniziative di valorizzazione e riscoperta del patrimonio naturalistico, artistico, culturale, attraverso la predisposizione di itinerari e iniziative dedicate.

Tra le attività di PDS è centrale la promozione del ciclo-turismo, favorito dalla conformazione pianeggiante del territorio e dalla presenza di numerosi parchi. Sono state sviluppate ciclabili che valorizzano il paesaggio, attraversato da tre fiumi, rendendo l'esperienza cicloturistica unica.

Tra le iniziative di valorizzazione del patrimonio storico-culturale spicca la rete dei *Castelli Aperti*, che negli ultimi 10 anni è cresciuta notevolmente, arrivando a includere 24 destinazioni tra castelli e borghi medievali. L'iniziativa coinvolge comuni come Treviglio, Crema, Melzo, Romano di Lombardia e Caravaggio, creando una rete solida tra piccoli comuni e centri di medie dimensioni, che individualmente faticerebbero ad attrarre visitatori, ma che in un'ottica di rete si rendono ben riconoscibili e offrono un'esperienza di valore.

La figura a pagina successiva permette di identificare molto chiaramente il ruolo che Brebemi gioca per favorire i flussi turistici verso le destinazioni di Pianura da Scoprire: l'Autostrada è esattamente centrale nel territorio valorizzato dall'iniziativa, e costituisce l'asse portante lungo cui i visitatori si spostano.

Pianura da Scoprire e A35 Brebemi



Possibili direttrici di sviluppo future

Sviluppo di servizi di intermodalità per raggiungere i luoghi di interesse, sviluppati in ottica di sistema sul territorio. Brebemi stessa potrebbe porsi come capofila di questa progettualità, prevedendo luoghi di interscambio tra l'auto e il servizio pubblico o la mobilità dolce in corrispondenza delle proprie uscite.

Sviluppare turismo organizzato. Ad oggi la grande maggioranza dei visitatori arriva individualmente: sviluppare accordi con agenzie turistiche specializzate permetterebbe di incrementare i flussi turistici, impiegando mezzi condivisi (tipicamente pullman) che riducono anche l'impatto ambientale degli spostamenti.

Sinergia con il Bacino di Milano e gli Aeroporti: sfruttare la vicinanza a Milano e agli aeroporti per posizionarsi come destinazione ideale per eventi, soggiorni o esperienze brevi. Questo permetterebbe di valorizzare l'offerta turistica del territorio, facendo leva su visitatori che cercano esperienze a breve distanza dai principali centri urbani e infrastrutturali, o che decidono di pernottare nell'area per poi dirigersi verso di essi.

Approccio strategico e di rete agli investimenti: Adottare un approccio strategico e onnicomprensivo agli investimenti coinvolgendo l'associazione del territorio nel suo complesso, piuttosto che singoli comuni. Distribuendo gli investimenti in modo efficiente, si massimizzerebbe l'impatto positivo sul territorio, creando una rete di supporto e promozione che beneficia tutte le aree coinvolte.

Incremento della visibilità delle attrazioni e della consapevolezza nei viaggiatori. L'installazione di segnaletica informativa lungo il tracciato di A35 per mettere in risalto il patrimonio territoriale, sull'esempio di quanto già presente sulla rete di ASPI, può incrementare migliorarne la visibilità, oltre che sensibilizzare sia i residenti che i turisti sull'importanza di preservare e apprezzare il territorio.



CASI DI STUDIO

**ATTRAZIONI TURISTICHE
E STRUTTURE RICETTIVE**

Porsche Experience Center Franciacorta

Informazioni Generali su Porsche Italia:

- Apertura : 1985
- Sede: Padova

Dettagli sul centro a Castrezzato (BS)

- Inaugurato nel 2021
- **Superficie:** La struttura si sviluppa su una superficie totale di 559.000 mq, di cui 10.000 mq coperti, nell'area dell'ex Autodromo di Franciacorta, che è stato riqualificato e riadattato per le esigenze del progetto di Porsche Italia.
- **Investimento:** € 30 milioni per la riqualificazione di edifici esistenti e la realizzazione di nuovi spazi.



Porsche Experience Center Franciacorta

Il Porsche Experience Center Franciacorta (PEC) è il primo in Italia e l'ottavo aperto a livello globale. È il PEC più grande al mondo e uno spazio multifunzionale, progettato per offrire un'esperienza unica agli appassionati del brand Porsche. Include un circuito tecnico di 2,5 km omologato ACI Sport, aree per la guida sicura e Off-road, un PIT Building con 20 box, un Sim Lab per la guida virtuale e gli Esports, una pista di E-Kart, e uno shop Porsche Lifestyle. Il Customer Center, di 5.600 mq, dispone di sale business, uno showroom, un ristorante panoramico, un'area per bambini e una terrazza con vista circuito. Completa l'offerta il Porsche People Excellence Center, una struttura dedicata alla formazione tecnica.

L'ubicazione è stata influenzata da diversi fattori. Il posizionamento geografico strategico e la presenza della A35 Brebemi hanno agevolato notevolmente la logistica e l'accessibilità del centro. La connessione con il centro di Milano, Linate (raggiungibile in meno di un'ora) e tutta la rete autostradale ha reso il centro facilmente raggiungibile. Inoltre, la vocazione turistica del territorio, con destinazioni di prestigio come il Lago d'Isèo e la Franciacorta, insieme con il patrimonio enogastronomico, hanno ulteriormente valorizzato la scelta permettendo di creare un'offerta turistica ampia e di alto livello.

Il Porsche Experience Center ha avuto un impatto positivo sull'occupazione locale, con circa 40 unità totali impiegate. L'anno scorso, centinaia di aziende nazionali e internazionali hanno scelto il PEC per i loro eventi, dimostrando l'attrattiva del centro anche per il segmento business. La presenza della Brebemi ha influito positivamente sull'accessibilità e sullo sviluppo delle attività legate al Porsche Experience Franciacorta. Il centro ha registrato 50.000 visitatori di 78 diverse nazionalità dall'apertura nel settembre 2021 al 31 dicembre 2023, con una crescente percentuale di visitatori che arrivano tramite Brebemi.

Museo Archeologico delle Grandi Opere di Pagazzano (M.A.G.O.)

Panoramica: il Museo Archeologico Grandi Opere, situato all'interno del suggestivo Castello Visconteo di Pagazzano (BG), è stato inaugurato nel luglio del 2015. Il museo ospita una vasta collezione di reperti archeologici emersi durante gli scavi per la realizzazione dell'A35 e della linea ferroviaria Alta Velocità Treviglio-Brescia. Le due sale espositive dedicate ai Longobardi, che includono preziosi manufatti provenienti dalle necropoli di Fara Olivana e Caravaggio (BG), rappresentano un punto di forza dell'esposizione.

Contributo della Brebemi alla promozione del M.A.G.O. L'A35 ha giocato un ruolo cruciale nel migliorare l'accessibilità e la visibilità del M.A.G.O. La vicinanza all'autostrada ha non solo facilitato l'arrivo di un numero maggiore di visitatori, ma ha anche ampliato la risonanza del museo a livello regionale e nazionale. La Brebemi collabora attivamente nella promozione del museo, partecipando a campagne di marketing congiunte che hanno significativamente aumentato l'interesse verso il patrimonio archeologico custodito dal museo.

Impatti e Benefici: L'accessibilità migliorata tramite la Brebemi ha reso il M.A.G.O. un polo culturale dinamico nella regione, capace di attrarre visitatori interessati alla storia e alla cultura longobarda. Inoltre, il museo contribuisce al rafforzamento dell'identità culturale della zona, valorizzandone il patrimonio storico.



Treviglio Fiera

Caratteristiche principali:

- **Superficie totale:** 14,000 mq
- **Posti auto:** 1,100 (200 interni, 900 adiacenti)
- **Visitatori annui:** Circa 200,000

Situata a soli 3 km dall'uscita della A35 di Treviglio, **Treviglio Fiera** è un polo fieristico polivalente che può ospitare fiere, mostre, eventi aziendali, congressi, open day aziendali, workshop, corsi di formazione e spazi di coworking.

La Brebemi ha avuto un impatto significativo sull'accessibilità, riducendo i tempi di viaggio e aumentando la comodità per i visitatori. Grazie alla vicinanza con la A35, Treviglio Fiera ha registrato un incremento nel numero di visitatori, attirando non solo partecipanti locali, ma anche provenienti da aree più distanti.

Prospettive Future:

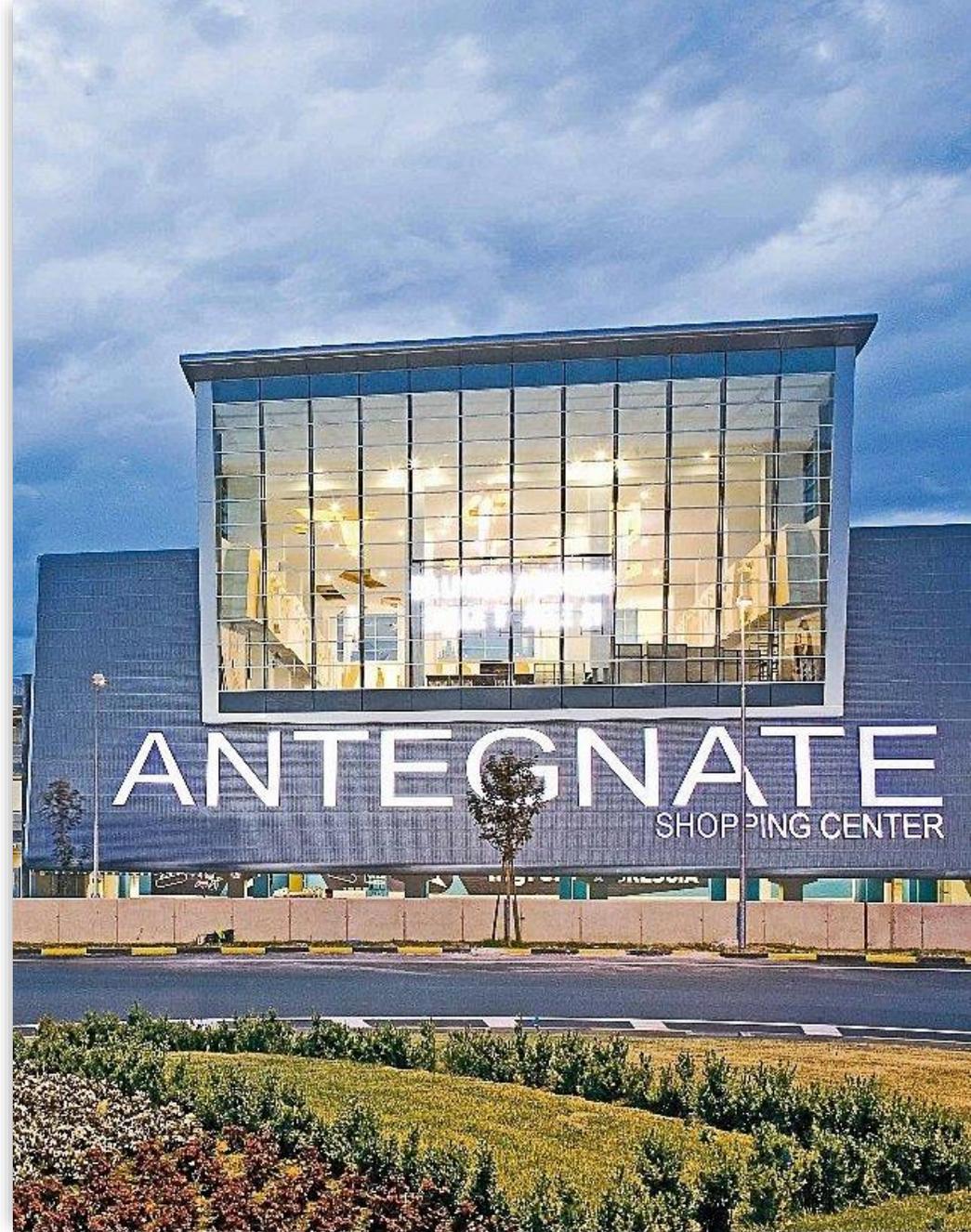
- Continuare gli investimenti per **migliorare** ulteriormente la **ricettività** l'accessibilità e le infrastrutture è cruciale per Treviglio Fiera, con l'obiettivo di consolidare la sua posizione come hub centrale per eventi e manifestazioni nel contesto lombardo.



Il centro commerciale di Antegnate

Inaugurato nel 2009, in previsione dell'arrivo di Brebemi e TEEM, Antegnate Shopping Center si posiziona come un centro commerciale significativo nella provincia di Bergamo. Il centro offre 70 negozi e 11 ristorante.

- **Influenza di A35 Brebemi:** L'A35, posizionata nelle vicinanze, ha migliorato l'accessibilità al centro commerciale, permettendo un più facile raggiungimento del centro da parte dei visitatori regionali e da altre aree.
- **Impatti Economici e Demografici:** La maggiore facilità di accesso ha influenzato i volumi di affluenza al centro, con possibili riflessi sull'incremento delle vendite per i commercianti e sul rafforzamento delle opportunità di impiego. L'aumento di visitatori può anche aver avuto un impatto indiretto sull'economia locale, incrementando le entrate per i negozi e i ristoranti all'interno e nelle vicinanze del centro.





PARTE 2.

ATTIVITÀ DI RICERCA E PER LA SOSTENIBILITÀ DEI TRASPORTI

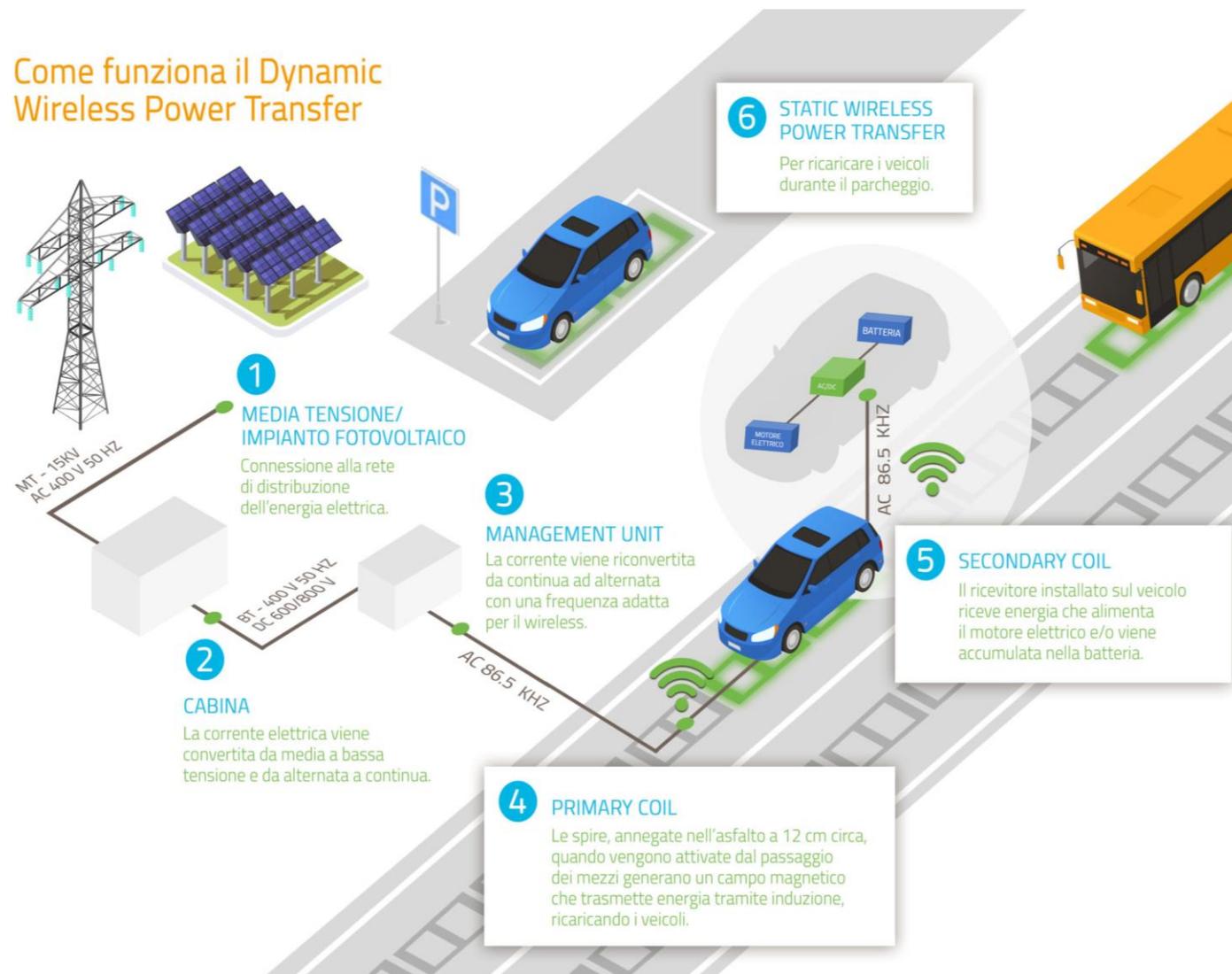
Il progetto *Arena del Futuro* (1/2)

Brebemi è impegnata concretamente nella ricerca per soluzioni di mobilità più sostenibile, che a tendere rendano anche i flussi su di essa meno impattanti in termini di emissioni climalteranti e inquinanti.

Il progetto «Arena del Futuro», inaugurato nel 2021 a Chiari (BS) in prossimità di A35, è un circuito sperimentale di 1 km che prevede la ricarica ad induzione per i veicoli elettrici tramite la tecnologia nota come *Dynamic Wireless Power Transfer*, già testata con successo in varie parti del mondo, ma di cui «Arena del Futuro» rappresenta uno degli esempi più avanzati.

Nella pratica, la tecnologia prevede un sistema di ricarica innovativo che utilizza spire posizionate sotto l'asfalto per trasferire energia direttamente ai veicoli elettrici in movimento.

Come funziona il Dynamic Wireless Power Transfer



Il progetto *Arena del Futuro* (2/2)

Il progetto, fortemente voluto dal management di Brebemi, è oggi coordinato da A35 Brebemi e Aleatica, proprietario dell'infrastruttura.

Tra i partner coinvolti vi sono aziende di rilevanza internazionale come ABB, Electreon, IVECO, Mapei, Pizzarotti, Politecnico di Milano, Prysmian, Stellantis, TIM, FIAMM Energy Technology, Università Roma Tre, Università di Parma, Vigili del Fuoco e il Ministero dell'Interno.





CONCLUSIONI

Benefici per gli utenti e sviluppo per il territorio: una crescita costante nel tempo

Lo *Studio* ha indagato le conseguenze della presenza di Brebemi nei suoi primi 10 anni di attività, identificando chiaramente delle ricadute positive importanti, che si possono ricondurre a due categorie distinte.

Da un lato si dimostra come A35, un'autostrada moderna, sicura, poco congestionata, genera benefici per gli utenti che la percorrono, in termini di tempo e carburante risparmiato, ma anche per tutta la collettività, grazie ad emissioni e incidenti evitati.

Dall'altro lato, lo *Studio* si è concentrato sulle ricadute che l'infrastruttura ha prodotto per il territorio, quella della media-bassa pianura lombarda, storicamente ai margini del panorama produttivo regionale. Le analisi, svolte su diversi indicatori di sviluppo socio-economico, hanno permesso di ricostruire puntualmente la fase di crescita avviata in questo decennio, che hanno reso il territorio non solo più attrattivo per le imprese, ma anche per la popolazione residente e i visitatori turistici.

È centrale ricordare che l'impatto di un'infrastruttura autostradale si dispiega gradualmente e in modo crescente nel tempo ed è strettamente legato allo sviluppo della rete di trasporto a cui si connette. Dunque, è lecito aspettarsi che tutti gli impatti riscontrati in questa indagine vadano a crescere nei prossimi anni, in virtù del dispiegamento dei circoli virtuosi attivati nel primo decennio di attività e della crescita del traffico attesa grazie alle nuove interconnessioni con la rete autostradale lombarda, già pianificate e che saranno progressivamente completate.

Impatto complessivo di Brebemi sul territorio

- Rapidità di spostamento tra i capoluoghi Milano e Brescia
 - Maggiore accessibilità per il territorio della bassa bergamasca e bresciana del cremasco e mantovano
 - Alleggerimento viabilità locale dei territori attraversati
-
- Innesco di realtà produttive: assunzioni e indotto per attività locali
 - Introiti per Amministrazioni Locali, che possono migliorare i servizi
 - Crescita dei redditi individuali
 - Ripopolamento del territorio
 - Sviluppo turismo di prossimità e valorizzazione patrimonio locale
 - Crescita domanda abitativa (stabile e per turismo) spinge il settore immobiliare

BENEFICI DIRETTI



RISPARMIO TEMPO



RISPARMIO CARBURANTE



AMBIENTALI (emissioni)



SOCIALI (incidenti)

**OCCASIONI
DI SVILUPPO
PER TERRITORI
"PERIFERICI"**

Lezioni apprese e prospettive future

L'analisi permette di trarre alcune **lezioni** specifiche rispetto allo sviluppo di A35, ma altrettanto utili per la valutazione critica di infrastrutture trasportistiche analoghe:

- La presenza dell'infrastruttura ha permesso lo sviluppo di territori periferici, cambiandone e ampliandone la vocazione
- I Comuni interessati hanno seguito percorsi di gestione diversi ma coerenti con il proprio patrimonio, ad esempio scegliendo **modelli di sviluppo diversi** nella gestione della domanda di terreni per nuovi insediamenti o nello sviluppo della ricettività turistica
- L'impatto di grandi investimenti (che in molti casi hanno interessato Comuni piccoli) non si limita al luogo di insediamento. Per questo la **condivisione delle scelte di pianificazione** (e degli introiti monetari) della crescita industriale del territorio è sempre più importante per garantire uno sviluppo equo e omogeneo

Per il futuro, emergono delle **prospettive** legate a:

- L'aumento dei flussi di traffico, dovuta alla maggiore presenza di persone e aziende sui territori per i fenomeni descritti nello studio (crescita tessuto produttivo-logistico, demografia, turismo) e ad eventi specifici (Olimpiadi di Milano-Cortina 2026)
- L'esigenza crescente in Lombardia di valorizzazione dei territori «periferici» come alternativa per decongestionare Milano (e località turistiche). Da questo punto di vista, l'area della bassa pianura bergamasca e bresciana può porsi come destinazione di residenza, o di alloggio temporaneo per turismo o affari, per chi si deve poi dirigere nei centri di Milano e Brescia, ma anche come sede per realtà imprenditoriali che non necessitano di una posizione centrale, ma che possono sfruttare i collegamenti rapidi col centro di Milano e gli aeroporti di Linate e Orio.



RINGRAZIAMENTI

Ringraziamenti

Si ringraziano per il contributo offerto alla realizzazione del presente Studio, attraverso interviste e condivisione di materiali:

- **Claudia Terzi** | Assessore alle Infrastrutture e Opere pubbliche, *Regione Lombardia*
- **Stefano Barca** | Dirigente presso l'Assessorato al Turismo, Marketing territoriale e Moda, *Regione Lombardia*
- **Juri Imeri** | Sindaco del *Comune di Treviglio*
- **Gianantonio Arnoldi** e **Giacomo Melis** | rispettivamente Amministratore Delegato e Direttore Generale di *Concessioni Autostradali Lombarde*
- **Diego Moratti** | *Pianura da Scoprire*
- **Gianluca Rubaga** | *Porsche Italia*
- **Rita Malavasi** e **William Callegari** | *Amazon Italia*
- **Silvia Spadini** | Ufficio Studi di *Tecnocasa*
- **Antonio Apparato** | *Camera di Commercio di Brescia*
- **Laura Garau** | *Camera di Commercio di Bergamo*



BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

- Automobile Club d'Italia, *Localizzazione degli incidenti sulle strade provinciali. Anni 2014-2018*, ACI Studi e Ricerche, Roma.
- Aiscat, *Informazioni semestrali. Gennaio-giugno 2023*, Roma
- Aiscat, *Informazioni semestrali. 3-4 anni 2016-2022*, Roma.
- Carteni A., Henke I. (2016), *Consenso pubblico e analisi economico-finanziaria nel progetto di fattibilità: Linee guida ed applicazione al progetto di riqualificazione della Linea ferroviaria Formia-Gaeta*, Lulu International.
- CE-DG MOVE (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport*.
- Commissione Europea (2014), *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020*, Bruxelles.
- EIB (2013), *The Economic Appraisal of Investment Projects at the EIB*.
- European Commission (2019), *Handbook on the external costs of transport*.
- HEATCO (2006), *Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment. Deliverable 5 Proposal for Harmonised Guidelines*.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017), *Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, Roma.
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, *Norme per la classificazione funzionale delle strade esistenti. ALLEGATO 2 - Metodologia per la verifica delle condizioni di sicurezza ai fini della classificazione in deroga delle strade esistenti*.

BIBLIOGRAFIA

- Ministero delle Imprese e del Made in Italy e Ministero dell’Ambiente e dello Sviluppo Economico (2023), Comparazione basata sulla percorrenza di 100 km.
- Regione Lombardia (2019), L’incidentalità sulle strade della Lombardia nel 2018, Milano.
- Regione Lombardia (2015), *Linee Guida per la redazione di Studi di Fattibilità*.
- Pianura da Scoprire. (2022, July 11). Arte e Cultura - Pianura da Scoprire. Pianura Da Scoprire. <https://www.pianuradascoprire.com/arte-e-cultura/>
- Di Bergamo - Vivi La Provincia, P. (n.d.). Logistica e Territorio - risultati del primo report di ricerca. https://www.provincia.bergamo.it/cnvpbgrm/po/mostra_news.php?id=1211&area=H
- Regione Lombardia, *Piano per lo sviluppo del Turismo e del territorio 2023-2025*, Milano.
- *Osservatorio economico 2023*. (n.d.). Comune Di Treviglio. <https://www.comune.treviglio.bg.it/it/news/presentati-i-dati-dell-osservatorio-economico-2023>
- *Osservatorio sulle Imprese – Primo trimestre 2024* - Camera di Commercio di Bergamo
- *Studi e ricerche: Approfondimento 2024* – Camera di Commercio di Brescia
- *Mercato immobiliare: quotazioni immobili in Italia nel 2024* - Immobiliare.it. (n.d.). Immobiliare.it. <https://www.immobiliare.it/mercato-immobiliare/>
- Dati di mercato, *Centro studi Tecnocasa*, 2024
- Istat, Statistiche demografiche. <https://demo.istat.it/>



A35 Brebemi
ALEATICA

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Per approfondimenti:
michele.perotti@agici.it