

di MASSIMILIANO DEL BARBA

«Il nostro è un progetto di lungo termine che risolverà le inefficienze viabilistiche ancora esistenti nel Nord Italia. Non fermiamoci ai dati di oggi, ma guardiamo al progetto nel suo insieme e al valore aggiunto che sta portando». Il governatore della Lombardia Attilio Fontana non ci sta a sentir mettere in discussione l'utilità delle nuove autostrade regionali, Brebemi e Pedemontana in primis, e attacca: «ma quali fondi pubblici, il modello privatistico del project financing regge e gli aiuti regionali che sono stati elargiti nelle fasi iniziali sono già stati pienamente ripagati». **Presidente Fontana, Ferruccio De Bortoli, nell'articolo di copertina de «L'Economia» di lunedì 9 settembre, tuttavia, cita dei dati finanziari estremamente negativi, i quali si accompagnano inoltre a flussi di traffico ampiamente sotto le aspettative... Ad esempio Brebemi per il dodicesimo anno consecutivo ha inanellato una perdita importante che porta il rosso complessivo sopra il mezzo miliardo di euro, mentre a fronte di 100 mila pedaggi giornalieri necessari al break even non siamo nemmeno alla metà.**

«Nel caso della A35 abbiamo ricevuto assicurazione da parte del soggetto privato concessionario, vale a dire Aleatica, che l'aumento dei ricavi di oltre il 13% nel corso del 2023, cioè una crescita in doppia cifra che è molto più ampia rispetto alla media del sistema autostradale italiano, conferma l'efficienza della gestione

FONTANA: BREBEMI E PEDEMONTANA PROGETTI-PAESE

Il presidente lombardo: il modello regge e si ripaga. Poco traffico? Quelle opere servivano alla regione e andavano fatte

di un'opera che serviva e andava fatta». **Eppure lo scarso traffico suggerirebbe la tesi contraria...**

«Chiarimo una cosa: la Brebemi così come la Tangenziale Est Esterna di Milano e le due Pedemontane non sono il frutto di una pianificazione regionale, ma sono opere inserite oltre vent'anni fa dalla allora Legge Obiettivo sulle infrastrutture strategiche e perciò co-finanziate dallo Stato centrale».

Lo strumento del «project financing» concede a un privato di progettare, costruire e gestire un'opera viaria in cambio del diritto di sfruttarla economicamente attraverso un concessionario. Ma quando i conti vanno male, ed è questo il caso, a metterci una toppa deve essere il pubblico. Parliamo, finora, di quasi cinque miliardi di euro.

«Soldi pubblici, è vero, che sono stati

stanziati per sostenere le fasi iniziali di questi progetti ma che, attraverso i versamenti di Iva, Ires e Irpef, sono già stati ampiamente recuperati».

Il consigliere regionale lombardo del Pd Emilio Del Bono sostiene che «il difetto più grave è quello di un progetto che nasce sulla spinta delle categorie, del sistema camerale, che trova appoggi importanti, ma è totalmente svincolato da una riflessione sul futuro delle infrastrutture strategiche del Nord Italia». Lei che ne pensa?

«Brebemi e Pedemontana restano opere fondamentali per lo sviluppo di quelle aree regionali che finora hanno scontato



Al vertice

Attilio Fontana, classe 1952, è presidente della Regione Lombardia dal marzo 2018

gravi deficit infrastrutturali, in particolare per quanto riguarda il trasporto su gomma delle persone ma anche delle merci. Inoltre non sono Milano-centriche: la Pedemontana, in particolare, una volta completato il secondo lotto aiuterà a decongestionare una viabilità che a oggi pesa troppo sul capoluogo regionale». **A proposito di Pedemontana. Il suo completamento entro le Olimpiadi invernali è realistico?**

«Questo è l'obiettivo. E la buona notizia è che i cantieri sono partiti».

Brebemi, con il progetto «Arena del futuro», nel 2019 si era candidata come progetto pilota per creare una corsia dedicata ai mezzi pesanti completamente elettrificata. Aleatica non sembra crederci, però...

«Il progetto è ancora valido e ne stiamo parlando con il socio privato. Addirittura potrebbe essere esteso sulla nuova autostrada Cremona-Mantova, altro progetto regionale in cui crediamo molto».

Presidente, guardiamo, come dicono gli inglesi, alla «big picture». L'autonomia in campo infrastrutturale non sta dando i risultati sperati. Addirittura si è parlato della possibilità che il governo trasferisca la gestione di queste autostrade direttamente al ministero dei Trasporti. Non è un cattivo segnale per l'attuazione dell'Autonomia differenziata?

«Non scherziamo, il collegamento fra infrastrutture viabilistiche e autonomia è infondato, è una prerogativa nazionale e tale deve rimanere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SIAMO L'ITALIA SUL MARE



ASSARMATORI



www.assarmatori.eu