

Brebemi, ora tutti scendono in campo

«La mancata realizzazione costerebbe oltre 5 miliardi»
Ma Brutti e Donati insistono: «Nuova gara d'appalto»

Tiziano Zubani

Tutti in pista per la Brebemi. Il presidente Roberto Formigoni presenta in commissione trasporti al Senato l'opera come irrinunciabile, con lui il presidente dell'Anas Pietro Ciucci. Su versante opposto Paolo Brutti (Sd), Anna Donati (Verdi) ed Ennio Morrone (Udeur), che chiedono venga rifatta la gara. Intanto gli otto deputati lombardi dell'Ulivo (ne scriviamo nel servizio a fianco) chiedono l'impegno del Governo sulla realizzazione dell'opera.

Dopo l'audizione in commissione Formigoni si è detto ottimista «soprattutto perché ho risposto dettagliatamente e in maniera documentata alle osservazioni dei commissari. Avevo chiesto attenzione - ha spiegato - e ne ho trovata. Ho fatto presente che non ci sono motivazioni di alcun tipo per spiegare eventuali ritardi nella realizzazione della Brebemi. È un'opera attesa in una Regione alle prese con il problema drammatico del traffico, soprattutto commerciale. Abbiamo, ogni anno, un volume di 22,5 milioni di tonnellate per chilometro di strade, contro la media nazionale di 7. In cambio la Lombardia ha poco meno di 500 chilometri di autostrade contro la media di 700 delle altre Regioni».

Sulla base di questi dati e fattele dovute proporzioni, secondo Formigoni la Lombardia

dovrebbe disporre di circa 700 km aggiuntivi di autostrade «invece chiediamo di costruirne appena 150».

La nuova autostrada Brescia-Bergamo-Milano è «un'opera irrinunciabile per il Nord Italia», la cui mancata realizzazione produrrebbe un costo sociale di oltre 5 miliardi di euro. Il presidente dell'Anas, Pietro Ciucci non ha dubbi. Recenti studi, ha riferito Ciucci in commissione, hanno evidenziato che la mancata realizzazione delle opere infrastrutturali programmate comporterebbe un costo per il Paese dell'ordine di 200 miliardi di euro distribuiti nei prossimi 15 anni. Relativamente alla sola Brebemi, è stato stimato che la sua mancata realizzazione produrrebbe un costo sociale di 98 milioni di euro al chilometro che, moltiplicati per l'intera estensione del tracciato, genera un valore di 5,390 miliardi di euro. Anche sotto l'aspetto ambientale è stato evidenziato, con studi su base scientifica, il consistente beneficio derivante dalla realizzazione dell'opera riscontrabile nella riduzione dei livelli d'inquinamento atmosferico generabili dalla riduzione dei tempi di percorrenza lungo il corridoio attraversato.

Ciucci ha risposto punto per punto ai rilievi mossi nei giorni scorsi dal relatore del parere sullo schema di convenzioni unica, Paolo Brutti. Nei 19,5 anni di durata della concessione assentita alla società Bre.Be.Mi. non è possibile coprire per

intero gli investimenti da effettuare, ha fatto presente il presidente Anas; conseguentemente, il piano finanziario dell'opera è stato esteso a 40 anni, con la previsione che il soggetto subentrante alla scadenza del primo periodo corrisponda un importo pari alla quota dell'opera stessa non ancora ammortizzata. Inoltre ha sottolineato che indire una nuova gara, oltre ad allungare a dismisura i tempi, sarebbe stata al centro di una impugnazione della società Brebemi.

Le dichiarazioni, però, non hanno convinto la verde Anna Donati (la presidente della commissione lavori pubblici è da sempre contraria alla realizzazione dell'autostrada) e il relatore Paolo Brutti, che hanno ripetuto: «la via più giusta e più sicura per la realizzazione dell'opera è una nuova gara per l'affidamento della concessione». Su questa posizione anche Ennio Morrone (Udeur), che sostiene: «I parametri sono cambiati e di questo la politica non solo deve prendere atto, ma deve al contempo intervenire. Inoltre i nuovi parame-



tri delle tariffe autostradali rischiano di avere effetti negativi sugli utenti. Per questo serve una nuova gara che chiarisca la situazione».

A loro replica l'assessore regionale Raffaele Cattaneo: «Nessuno dei parametri è stato modificato in misura tale da giustificare una nuova gara. Sostenere il contrario vuol dire voler impedire l'iter di realizzazione di questa opera fondamentale per il Paese». ♦

Reazioni

I termini della contesa

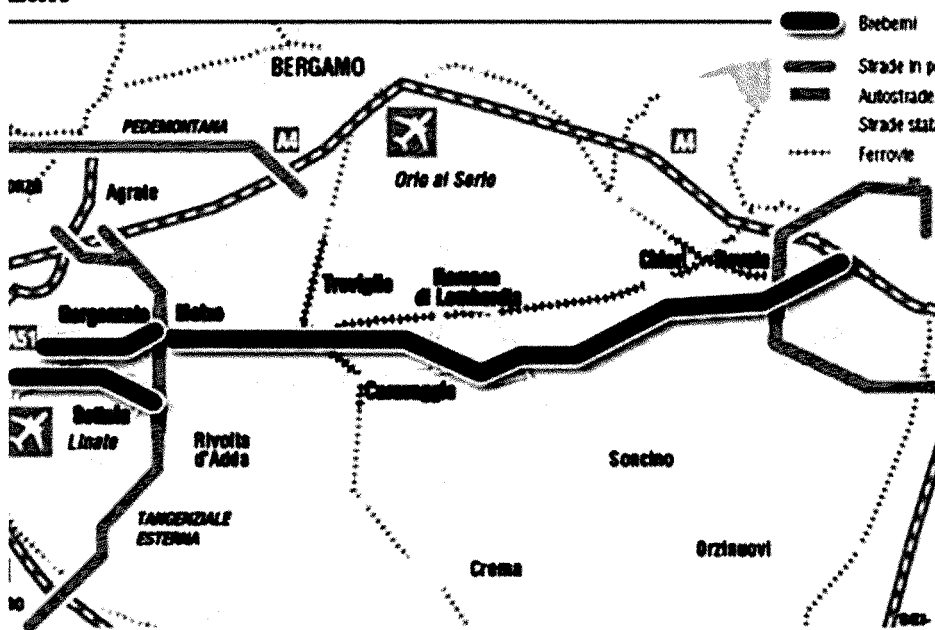
Brutti e Donati
Senatori

La via più giusta e più sicura per la realizzazione dell'opera è una nuova gara per l'affidamento della concessione. I parametri di quella iniziale sono stati modificati e si devono garantire i futuri utenti

Raffaele Cattaneo
assessore regionale

Nessuno dei parametri è stato modificato in maniera tale da giustificare una nuova gara. Sostenere il contrario vuol dire soltanto impedire l'iter della realizzazione di un'opera fondamentale per il Paese

EMI



IL TRACCIATO ATTRAVERSA

56 %	Comuni	42
34 %	Province (MI-LO-BG-BS-CR)	5
9 %	Parco (Adda nord-Adda sud-Agrate sud-Milano-Oglio nord-Serio)	5
3 %		

I COLLEGAMENTI

dal raccordo autostradale Ospitaletto-Monfalcone (tangenziale sud esterna BS) a Metro (tangenziale est esterna Milano-Tem) barriere di testa a Castrezzato (BS) e Liscate (MI) 6 caselli intermedi opere connesse per circa 50 km (con potenziamento Rivoltana e Cassanese) e oltre 24 km di nuove varianti

IL COSTO

1.606 mila di cui comprensivi di i per linea AVAC

I TEMPI
avvio lavori entro e conclusione entro

Il tracciato dell'autostrada oggetto delle contrapposizioni di questi giorni al Senato

I deputati dell'Ulivo: «Si deve fare presto»

Dopo l'audizione del presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, in Commissione Trasporti al Senato, che si è detto «ottimista» sulla futura realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, arrivano i primi commenti politici. In una dichiarazione congiunta 8 deputati dell'Ulivo eletti in Lombardia definiscono la Brebemi «un'opera assolutamente necessaria» e, secondo loro, «ci sono le condizioni per procedere rapidamente».

GLI OTTO DEPUTATI dell'Ulivo spiegano, in una nota, che «la Brebemi è un'infrastruttura assolutamente necessaria. In Lombardia il sistema della mobilità è al collasso, con una situazione da tempo insostenibile nel tratto autostradale Milano-Bergamo». La legge finanziaria del 2007, proseguono i parlamentari, «ha

introdotto una procedura innovativa che permette di accelerare l'iter di realizzazione della grandi infrastrutture lombarde. Per quanto riguarda la Brebemi vi è stata una gara europea e i nuovi schemi di convenzione sono già passati al vaglio del Cipe e del Nars. Vi sono dunque tutti i presupposti perché le commissioni parlamentari esprimano parere positivo».

DI «OPERA IRRINUNCIABILE» ha parlato oggi anche Guido Cesati, segretario generale di Apa-Confartigianato Milano.

Per questo chiede al Governo che «ogni criticità venga superata in tempi rapidi e l'opera realizzata. A chiederla a gran voce non sono solo le 93.000 aziende artigiane di Milano, ma tutti coloro che operano nel settore imprenditoriale del nord Italia. T.Z.