

Autostrada Brebemi: una storia di consumo di suolo e soldi pubblici

I dati registrati negli ultimi otto anni mostrano l'impatto che l'autostrada Brebemi (A35) ha avuto nel corso della sua vita: quasi ininfluente sugli automobilisti, che continuano a scegliere l'A4, e insostenibile sul bilancio dell'omonima società. L'infrastruttura, inaugurata nel luglio del 2014, collega Milano e Brescia con un percorso posizionato più a sud rispetto al tracciato dell'autostrada A4, rappresentando quindi **un'alternativa superflua**, come dimostrano le scelte degli automobilisti e come denunciato all'epoca da diversi esperti e associazioni. Si tratta di un utilizzo di suolo e fondi pubblici che ha fatto, e fa tuttora, discutere, soprattutto alla luce di una condizione di netta disparità tra gli investimenti e la **presenza di infrastrutture al nord e al sud**, in contrasto con la politica di coesione che [punta](#) a ridurre il divario tra le regioni.



Rete, Autostrade per l'Italia

La Società di Progetto Brebemi Spa gestisce la seconda autostrada tra Brescia e Milano grazie a una concessione che scadrà il 22 gennaio 2040: il tempo c'è ma i dati non

confortano. Dall'ultimo progetto di bilancio approvato a marzo 2022 dal consiglio d'amministrazione (CdA) emerge, infatti, **l'assenza di un profitto**. L'anno scorso i ricavi hanno raggiunto quasi la soglia dei 100 milioni di euro (+150% sul 2015, quando erano 40,7 milioni) a fronte però di costi troppo elevati, che hanno portato la bilancia in rosso. Si tratta di un evento non isolato ma ciclico. "Complessivamente dal 2012" la società "ha maturato **451,5 milioni di euro di passivo**", hanno scritto in un comunicato Dario Balotta, responsabile nazionale trasporti e infrastrutture di Europa Verde-Verdi Europei, e Devis Dori, deputato di Europa Verde-Verdi Europei. Rientrando "nel programma di dismissioni di partecipazioni azionarie non più strategiche", Intesa Sanpaolo ha deciso di cedere nel 2020 il controllo della Brememi alla Aleatica SAU, che risponde a un fondo d'investimento (IFM Global Infrastructure Fund) gestito da IFM Investors, creato più di 25 anni fa da un gruppo di fondi pensione australiani.

La progettazione e la costruzione dell'A35 vennero accompagnate dall'idea di star assistendo alla realizzazione di un'opera interamente finanziata da capitali privati. La realtà fu poi un'altra, visto l'intervento di Cassa depositi e prestiti e di Banca europea degli investimenti. Oltre alla spesa pubblica, l'autostrada Brebemi ha gravato sul territorio e non ha avuto l'impatto sperato sul traffico lombardo. La sua realizzazione, insieme alle "sorelle" Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est esterna di Milano, ha occupato **oltre 1.000 ettari di suoli agricoli**. Secondo i bollettini pubblicati da AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), l'A35 risulta tra le meno congestionate d'Italia. I 62 chilometri di Brebemi corrispondono all'1,4% della rete italiana, ma sono stati scelti da "appena" lo 0,74% delle auto e dei camion che hanno circolato nel primo mese del 2022.

[Di Salvatore Toscano]