Mercoledì, 07 Gennaio 2015 16:06
Di Luca Martinelli

Regione Lombardia e governo litigano sull'opportunità, o meno, di garantire (ex post) un finanziamento pubblico a fondo perduto di 270 milioni di euro a favore della nuova autostrada tra Brescia e Milano. Inaugurata il 23 luglio 2014. Secondo la retorica ufficiale, è la prima "costruita interamente dal privato". Era stata salutata come uno "straordinario successo", ma rischierebbe già di chiudere

M**eno di cinque mesi sono stati sufficienti per abbandonare i toni trionfalistici con cui era stata salutata l'inaugurazione della nuova autostrada tra Brescia e Milano.** La **BBREBEMI**, il 23 luglio, era "uno straordinario esempio di successo", almeno secondo il presidente della Regione Lombardia **Roberto Maroni**, che era seduto accanto al presidente del Consiglio **Matteo Renzi** durante l'inaugurazione-evento dell'A35.
Il 15 dicembre, invece, sarebbe arrivato -secondo lo stesso Maroni- il tempo di decidere "se questa opera resta o chiude", e la discriminante sarebbe la volontà o meno da parte dello Stato di garantire un finanziamento pubblico pari a 270 milioni di euro per rendere sostenibile il piano economico e finanziario dell'opera. Della prima autostrada in Italia che -almeno secondo la vulgata ufficiale- è stata orgogliosamente finanziata interamente da capitali privati. Si tratta di un dato solo parziale, visto l'intervento di Cassa depositi e prestiti e di Banca europea degli investimenti, ma tutto questo oggi è in secondo piano.

Perché lo "scontro" maturato tra Regione Lombardia e governo (Maroni ha aggiunto che "[l'esecutivo si assumerà la responsabilità delle conseguenze" qualora decidesse di non finanziare a fondo perduto l'opera…), mostra **la fragilità della retorica che per 15 anni ha evocato il sogno di una-nuova-autostrada-imprescindibile-per-collegare-Brescia-a-Milano**.
Quando alle parole avrebbero dovuto sostituirsi i fatti, che in questo caso si chiamano "passaggi giornalieri" e "pedaggi incassati", lo straordinario esempio di successo è diventato un mezzo flop, tanto che dopo il primo mese la società ha evitato di diffondere statistiche e dati ufficiali.

Phoca PDF

Roberto Maroni, a fine luglio, si era spinto oltre, esaltando la BREBEMI che rappresentava la “prima opera di accessibilità al sito **Expo Milano 2015** ~~a essere completata e con un anno di anticipo”. Ecco, quest’autostrada rischia di~~ non arrivare all’Expo, anche perché -com’è evidente a chiunque l’abbia percorsa almeno una volta- termina la sua corsa a Melzo, 20 chilometri a Est di Milano, mentre il sito espositivo, l’area che ospiterà l’Esposizione universale, è a Nord-Ovest.

Oltre a tutti i limiti economici, ambientali e trasportistici dell’opera, che già evidenziamo da anni, e che avevamo rimarcato in un commento 24 luglio, papere fuori luogo -in questo momento- il ruolo di Regione Lombardia, che come azionista di Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) è il “concedente”, ma avanza richieste per conto del concessionario autostradale, una società privata di progetto il cui primo azionista è Intesa Sanpaolo.

Forse lo scontro tra Roberto Maroni e il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, che porta il governo ad assumere una posizione fortemente critica rispetto alla possibilità di finanziarie l’opera, si “fonda” su aspetti non inerenti alla BreBeMi, come gli equilibri di giunta in Regione Lombardia tra **Lega** e **NCD** o la campagna elettorale per la elezione del nuovo sindaco di

Phoca PDF

Milano nel 2016. Ma questo, oggi, non è importante. Semmai, dimostra ancora di più **il livello di approssimazione con cui sono state prese e vengono prese decisioni strategiche importanti, come quelle relative alla costruzione di una nuova autostrada, costata oltre 2,5 miliardi di euro** (che qualcuno, prima o poi, dovrà restituire ai soggetti che li hanno prestati).

Tratto da

altreconomia

Phoca PDF