

BRESCIA-BERGAMO-MILANO *Spese alte e poco traffico (un terzo del previsto): in rosso pure il 2023 (-66 milioni), ora servirà nuovo debito per ricostituire il patrimonio*

Al varco
Il casello dell'autostrada, che è aperta al traffico dal 2014
FOTO ANSA



» **Dario Balotta**

Nei giorni scorsi la Brebemi, l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, ha reso noto i numeri contenuti nella chiusura del bilancio 2023. A fronte del tono enfatico del concessionario che ha parlato di ripartenza e di boom di Tir i dati confermano una pesante situazione finanziaria. Nel 2023 l'azienda chiude per il dodicesimo anno consecutivo in perdita con un passivo di 66,1 milioni. Complessivamente dal 2012 ad oggi ha maturato 560,7 milioni di euro di passivo.

Le tariffe della Brebemi sono più che doppie rispetto agli altri concessionari autostradali. Brebemi è l'unica autostrada che le ha sempre aumentate negli ultimi anni. Sarebbe invece opportuno ridurle per aumentare il traffico ed evitare così che questa autostrada resti una grande opera inutile per diventare un'opera di utilità pubblica dopo aver consumato 900 ettari di suolo agricolo e attivato un mutuo con risorse pubbliche (Bei e Cdp) di 2,4 miliardi di euro che è ancora tutto da pagare.

A 10 anni dalla sua apertura i risultati di traffico sono ancora deludenti e la situazione finanziaria della concessionaria resta vicina al fallimento. Brebemi si è costruita su un presupposto falso: l'autostrada sarebbe dovuta fare in *project financing*, cioè con finanziamenti privati, e si sarebbe dovuta ripagare coi proventi dei pedaggi. Il traffico della A35 è però di 45 mila veicoli giornalieri, come una strada provinciale: secondo le previsioni del Piano economico finanziario doveva essere di

Il disastro Brebemi: per l'autostrada solo perdite in 12 bilanci

120 mila mila veicoli giornalieri a regime. La Brebemi doveva decongestionare la vicina A4 Milano-Brescia, che invece continua a crescere: vi transitano quasi 120 mila veicoli giornalieri. Il suo costo era stimato in 800 milioni che sono raddoppiati a 1,6 miliardi durante la costruzione e diventati 2,4 miliardi con il costo degli interessi del mutuo contratto da banche pubbliche, la Bei e la Cassa depositi e prestiti, visto che sul mercato finanziario privato nessuno ha messo un euro.

Per giustificare l'A35 - ora in mano alla Regione Lombardia attraverso Apl (75%) e partecipata al 25% dagli spagnoli di Aleatica - gli enti locali del territorio tra Milano, Bergamo e Brescia avevano fatto previsioni di costi sottovalutate e più che ottimistiche previsioni di traffico. Partita con 20 anni di concessione, a

4 anni dalla sua apertura, nonostante gli aiuti pubblici di 320 milioni scattati nel 2015, per salvarla dal fallimento la Regione Lombardia chiese ed ottenne il prolungamento della concessione di 6 anni (da 19,5 a a 25,5) e una nuova opera non prevista dal progetto (l'interconnessione con l'A4 vicino a Brescia) col solo risultato di portare da 900 a 960 gli ettari di suolo agricolo consumato e di aumentare i costi di altri 60 milioni.

Oggi, nonostante le recenti dichiarazioni del direttore di Brebemi, la situazione finanziaria resta fallimentare nonostante il Pef 2023, approvato dall'Autorità di settore, preveda quale principale misura di riequilibrio una nuova estensione della durata della concessione di sette anni, fino al 31 dicembre 2046. È la stessa Deloitte, che certifica il bilancio 2023, a scrivere un "ri-

chiamo di informativa" da portare all'attenzione dei destinatari del bilancio. In sintesi Deloitte ricorda agli amministratori che la riserva negativa per coprire i flussi finanziari attesi, 184 milioni, non deve essere considerata nel computo del pa-

trimonio. E che l'effetto della perdita d'esercizio di 69 milioni milioni comporta il superamento del limite stabilito dal codice civile: siccome la società è tenuta a mantenere il patrimonio netto non sotto i 100 milioni ricorrerà a nuovo debito per 69 milioni per adempiere a quanto disposto dalla legge.

Nel 2022 si era conclusa la gestione dell'ex democristiano Francesco Bettoni, ideatore, realizzatore e gestore della lunga e costosa storia della Brebemi. Ora la concessionaria, pur rimanendo sotto il controllo della Regione Lombardia, è garantita da risorse pubbliche sia regionali che statali: è questo il decentramento che piace agli autonomisti, "io sbaglio e tu Stato paghi". Con la partecipazione in mano ad Aleatica controllata del Fondo investimenti (Ifm) gli spagnoli entrano nel mercato italiano con un investimento a lungo termine, con le perdite garantite dal pubblico, ma non privo di prospettive diverse dal business autostradale. Dato che i tradizionali extraprofitti derivanti dalle rendite di posizione delle concessioni autostradali si sono rivelati impossibili per Brebemi, ad Aleatica interessa entrare nel cuore del mercato (selvaggio) della logistica italiana, cavalcare sia la prospettiva immobiliare che le piattaforme logistiche.

LA RIFORMA VOLUTA DA SALVINI

LA RIFORMA delle concessioni inserita nel ddl concorrenza prevede che per nuove concessioni il pedaggio passi allo Stato, mentre ai concessionari resterà una quota parte del pedaggio come canone per la gestione, con una tariffa unica nazionale. Le future concessioni non supereranno i 15 anni. Il canone "girato" sarà basato anche sulle stime di traffico, e se queste si rivelano sbagliate - come nel caso Brebemi - il buco sarà coperto dallo Stato

Solita storia Dovevano costruirla i privati, ma alla fine è lo Stato che paga tra costi esplosi (da 800 milioni a 2,4 miliardi) e dazi troppo elevati per chi ci passa