

Economia & Finanza con Bloomberg

HOME MACROECONOMIA FINANZA LAVORO DIRITTI E CONSUMI AFFARI&FINANZA **OSSERVA ITALIA** CALCOLATORI GLOSSARIO LISTINO PORTAFOGLIO

Brebemi A35, ecco tutti i benefici dell'autostrada fantasma

Ancora poco traffico, ma i vantaggi ci sono secondo l'analisi di Agici: 18 nuovi insediamenti produttivi e logistici, oltre 900 milioni di investimenti, 3.620 nuovi posti di lavoro. Lungo l'arteria sono spuntati i capannoni di Amazon (a Casirate), Dhl (Pozzuolo Martesana), Auchan (Chiari) e Esselunga (Ospitaletto). Anche Ponti (No Tav) valutava positivamente l'opera

di ROBERTO RHO

18 Febbraio 2019

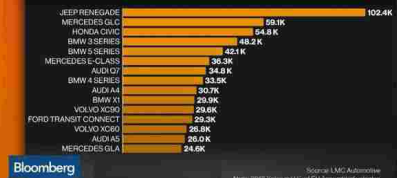


Nei primi mesi dopo l'inaugurazione, a cavallo tra la fine del 2014 e l'inizio del 2015, aveva collezionato un'ampia gamma di appellativi, non esattamente lusinghieri. L'autostrada inutile, l'autostrada deserta, l'autostrada fantasma. Qualche burlone aveva portato un pallone e organizzato quattro calci in mezzo alle carreggiate, senza correre alcun rischio. A quattro anni di distanza, mentre infuriano le polemiche sulle **analisi costi-benefici applicate alle infrastrutture**, Brebemi (ovvero la A35) ha commissionato un'analisi dei soli benefici, per dimostrare che no, che l'autostrada che corre parallela alla trafficatissima A4 tra i capoluoghi economicamente più rilevanti della Lombardia non è un'autostrada inutile. Che, anzi, ha generato vantaggi importanti per il traffico, l'ambiente, il territorio, per l'economia, il lavoro e, indirettamente, per le tasche dei

Bloomberg

GERMAN BUILT, AMERICAN BOUGHT

Mercedes, BMW, Audi are top-sellers imported to U.S. from EU



[Trump Receives Car Import Threat Report](#)
[Seven U.K. Labour MPs Quit Party in Brexit Split With Corbyn](#)
[Norwegian Air Shares Plunge During Bid to Raise Cash](#)
[Huawei Crackdown Exposes Europe as Laggard in Global 5G Race](#)

DATI FINANZIARI

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

DAX 11.311 +0,10%

Dow Jones 25.883 +1,74%

FTSE 100 7.239 +0,03%

FTSE MIB 20.333 +0,60%

Hang Seng 28.347 +1,60%

contribuenti.

L'indagine, realizzata da un gruppo di ricercatori della Agici, la società di consulenza guidata da Andrea Gilardoni (docente di Economia e gestione delle imprese alla Bocconi), parte dall'analisi del contesto di riferimento – cinque province interessate, 114 Comuni, 640mila abitanti e 250mila lavoratori) per misurare i benefici indiretti per i territori: grazie all'apertura della A35, 18 nuovi insediamenti produttivi e logistici, oltre 900 milioni di investimenti calamitati, 3.620 nuovi posti di lavoro. Oltre alle decine di milioni tra oneri di urbanizzazione e Imu che i Comuni incasseranno nei prossimi anni. Tra coloro che hanno scelto di investire intorno all'autostrada anche alcuni grandi nomi dell'industria e della distribuzione, da Amazon (a Casirate) a Dhl (Pozzuolo Martesana), da Auchan (Chiari) a Esselunga (Ospitaletto).

Più difficili da misurare gli effetti sul mercato immobiliare, giacché l'inaugurazione dell'autostrada coincide con la ripresa del mercato dopo la grande crisi degli anni precedenti. Poi ci sono i benefici meno diretti, ma ugualmente importanti: l'alleggerimento del traffico sulle strade comunali e provinciali, la riduzione della congestione nei centri abitati, i risparmi per coloro che percorrono i due tratti della A35 non a pedaggio), la migliore accessibilità agli ospedali, all'aeroporto di Linate ai siti del turismo religioso (primo fra tutti Caravaggio), artistico e culturale. Poi ancora ci sono i dati del traffico, che restano probabilmente inferiori alle attese, come può riscontrare a occhio nudo chiunque abbia avuto l'opportunità di percorrere la [Brebemi](#), ma secondo l'indagine Agici segnano un costante incremento dagli 8mila veicoli teorici giornalieri medi del 2014 ai 201.00 della fine del 2018 (i VTGM sono la media dei veicoli che percorrono la A35 dal casello di entrata a quello di uscita, e quindi il dato non corrisponde alla somma dei veicoli che quotidianamente percorrono almeno un tratto dell'autostrada).

Una mole di traffico che ha consentito un risparmio di circa 2 milioni di ore rispetto alla A4 e di 9 milioni di ore rispetto alla SS11, con un beneficio di circa 258 milioni. Altri 223 derivano dalla riduzione dei costi di trasporto, altri 80 dalla riduzione di emissioni. Complessivamente si calcola un impatto positivo per 577 milioni nei primi quattro anni di vita della [Brebemi](#). Proiettando questi risultati nei prossimi cinque anni (fino al 2023), ne derivano benefici pari a circa 1,5 miliardi in dieci anni. "Una volta costruita – dicono i consulenti della Agici – un'infrastruttura esercita una grande capacità attrattiva per le imprese e i territori e la migliore accessibilità di un'area ha riflessi positivi su tutti gli aspetti socio-economici. In definitiva, gli impatti di un'infrastruttura possono essere di difficile previsione: è complesso, in sede di previsione, apprezzare tutte le possibili ricadute dato che è l'infrastruttura stessa a generare la sua domanda di utilizzo".

Certo, un'autostrada non è una linea ferroviaria ad alta velocità. E certo, per valutare compiutamente i pro e i contro bisognerebbe poter incrociare i benefici con i costi, che nel caso della [Brebemi](#) sono stati di molto superiori a quelli previsti e hanno già richiesto il soccorso delle casse pubbliche: stimati intorno a 0,7 miliardi dagli studi di fattibilità, sono lievitati a 1,2 con il progetto definitivo e sono saliti oltre 1,7 miliardi in corso d'opera. Pur con queste cifre, [Marco Ponti](#), il [controverso responsabile della commissione che ha redatto l'analisi costi-benefici per la Tav Torino-Lione](#), già nel 2015 (e quindi senza poter apprezzare molti degli effetti successivi) valutava come positivo, per la collettività, l'impatto della [Brebemi](#).

[A35](#) [Brebemi](#) [a4](#) [Agici](#) [tav](#)

© Riproduzione riservata

18 Febbraio 2019

Nasdaq 7.472 +0,61%

Nikkei 225 21.282 +1,82%

Swiss Market 9.273 +0,34%

LISTA COMPLETA

CALCOLATORE VALUTE

EUR - Euro

IMPORTO

1

CALCOLA