

IL COMITATO
INTERMINISTERIALE
HA DEFINITO
IL PIANO
ECONOMICO
DEL PROGETTO:
714 MLIONI IN PIÙ
NEL PREVENTIVO

BREBEMI: VIA LIBERA DEL CIPE, E CON IL RADDOPPIO DEI COSTI LA CONCESSIONE E' DI 35 ANNI

Il Cipe ha deliberato il via libera al progetto della Brebemi approvandolo nella sua interezza, soprattutto alla luce degli extracosti che, di fatto, raddoppiano il business plan del progetto finanziario della Direttissima Brescia-Milano. Nella speranza che il "tormentone" Brebemi non debba essere assimilato a quello dell'autostrada della Valtrompia (da quanti anni se ne discute?), i conti del Cipe prevedono un investimento complessivo di 1.580 milioni di euro: 1.059 milioni saranno destinati ai lavori mentre i rimanenti 521 rappresentano "somme a disposizione", ovvero oneri e quant'altro. In particolare gli extracosti assommano a 714 milioni di euro e comprendono sia le spese da sostenere per l'affiancamento della Direttissima alla Linea ferroviaria Alta velocità, sia i progetti richiesti dalla Commissione speciale Via e dalla Regione (interventi stradali accessori). A far aumentare gli importi hanno contribuito, considerando i tempi, anche l'aumento del preventivo per i materiali di costruzione.

Spiegare perché è difficile, ma è innegabile come la società di progetto, pronta a realizzare l'opera a costo zero per lo Stato, sia stata in condizione di calcolare gli extracosti solo dopo la gara d'ap-

Nella speranza che il "tormentone" Brebemi non debba essere assimilato a quello dell'autostrada della Valtrompia (da quanti anni se ne discute?), i conti del Cipe prevedono un investimento complessivo di 1.580 milioni di euro: 1.059 milioni saranno destinati ai lavori, mentre i rimanenti 521 rappresentano "somme a disposizione", in particolare oneri.

palto sulla concessione e non prima.

L'importante ora è che possano essere superati gli innegabili problemi di ammortamento legati all'implementazione delle spese. "Il riconoscimento degli extra costi - commenta Franco Bettoni, presidente di Brebemi - è un risultato importante, frutto di una opportunità prevista dalla Legge 109/94. Noi ci siamo mossi seguendo le regole, riuscendo ad avere precise garanzie sulla copertura finanziaria dell'opera". Definiti gli oneri supplementari, il Cipe ha deciso che il Ministero delle Infrastrutture, in



Il progetto Brebemi dovrebbe diluire il traffico sulla A4



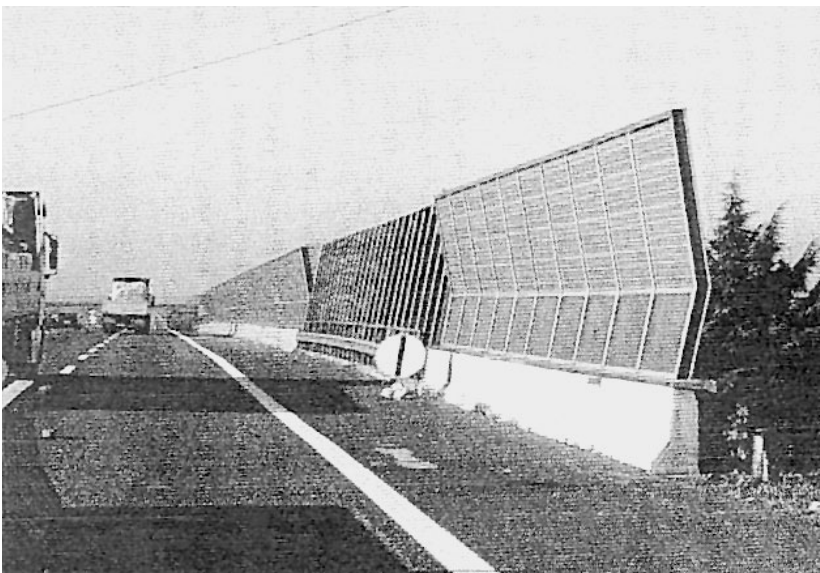
Il presidente Bettoni (a sinistra) presenta i dati della Brebemi con il presidente della Provincia Cavalli

PER I PEDAGGI
BREBEMI
DOVRÀ TENERE
CONTO DELLA A4:
SONO INIZIATI
I LAVORI
DELLA QUARTA
CORSIA

contraddittorio con Rfi spa (Ferrovie) e Anas spa, debba realizzare analisi più approfondite sui capitoli che sono relativi all'affiancamento tra Brebemi-Tav. L'obiettivo - sperando che non passino altri anni - è quello di ripartire adeguatamente le spese delle "interferenze" alla Tav. Non molta cosa, a dire il vero, rispetto al totale dell'opera.

Si dovrà porre mano a "correttivi" idonei a non allontanare i potenziali investitori. Per assicurare l'equilibrio economico-finanziario del progetto sarà indispensabile intervenire sia sulla durata della concessione, sia sul preventivo tariffario, ovvero sul costo del pedaggio. In questo senso la società aveva avanzato richieste per ottenere un allungamento a 35 anni della concessione (contro i 19 anni e sei mesi previsti in origine) e la possibilità di aumentare il pedaggio del 35%. Richieste esaudite dal Cipe che ha previsto, per "assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario", la proroga dei termini della concessione e gli incrementi delle tariffe del pedaggio. Un passaggio, quest'ultimo, particolarmente delicato, poiché implica una questione di competitività sul mercato. Non dimentichiamo infatti che mentre il percorso della Brebemi è stato rallentato da tanti problemi burocratici un altro progetto, ovvero la quarta corsia su un ampio tratto della A4, ha preso il via proprio in questi mesi.

Ciò significa che le due arterie entreranno in competizione fra loro e il costo del pedaggio diverrà una discriminante nella scelta degli utenti, soprattutto quelli professionali (autotrasportatori). Poco



Il progetto per barriere fonoassorbenti da utilizzare sul tracciato

La Brebemi spa aveva avanzato richieste per ottenere un allungamento a 35 anni della concessione (contro i 19 anni e sei mesi previsti in origine) e la possibilità di aumentare il pedaggio del 35%. Richieste esaudite dal Cipe che ha previsto, per "assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario", la proroga dei termini della concessione e gli incrementi delle tariffe del pedaggio.



La concessione di Brebemi è stata aumentata a 35 anni

IL PRESIDENTE
BETTONI
PREVEDE L'AVVIO
DEI LAVORI
ENTRO IL 2006,
MA DEVE ESSERE
STESO IL PROGETTO
ESECUTIVO

importerà, quindi, se tutti gli studi sinora realizzati ipotizzano una concreta utilità della nuova Brescia-Bergamo-Milano.

Il Cipe ha comunque stabilito anche i termini del valore di rinnovo alla scadenza della concessione, ovvero l'importo che l'aggiudicatario dovrà versare a rimborso del valore residuo dell'opera, fatto determinante proprio alla luce di quanto sinora detto, ovvero della necessità di contenere comunque le tariffe. Quindi, chi eventualmente succederà a Brebemi nella gestione della tratta, dovrà riconoscere alla spa una

cifra che integri quanto ricavato con il piano finanziario. Particolare questo che è ancora oggetto di trattative riservate.

C'è ancora da sciogliere il nodo relativo ai tempi, poiché la delibera del Cipe fissa la decorrenza immediata dei termini di redazione del progetto. Se Bettoni insiste "il nostro lavoro non si è mai fermato per cui speriamo di avere il progetto definitivo per il 2005, per poi aprire i cantieri nel 2006", ma il progetto non costerà meno di 20 milioni e il Ministero deve ancora aprire il tavolo delle trattative con Tav. Tra tecnica e politica c'è di

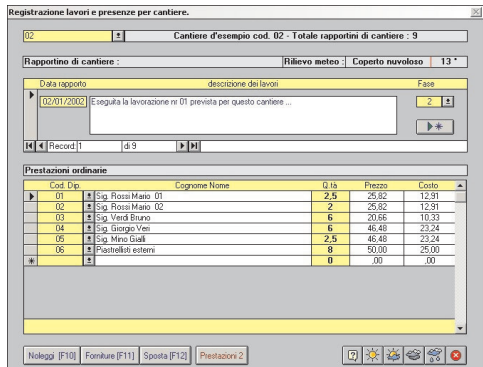
mezzo il mare. Quindi, mentre la notizia dell'approvazione del progetto da parte del Cipe è senza dubbio positiva, delle cautele devono essere riposte su quando accadrà da qui ai prossimi mesi. Da tempo - come sottolinea il Collegio - Brescia ha bisogno di alcune importanti ed essenziali opere pubbliche, ma i ritardi sinora accumulati sono indicativi dei problemi legati alla realizzazione di infrastrutture che sarebbero essenziali per il nostro sistema economico.





Cantieri by Fmr

**PROGRAMMA PER LA GESTIONE E L'ANALISI
DEI COSTI E DEI RICAVI DI CANTIERE**



- Giornale di cantiere
- Fotografie e disegni
- Analisi costi e ricavi
- Analisi fasi di lavoro
- Analisi avanzamento lavori
- Analisi presenze / assenze
- Analisi saldi per i.v.a.
- Report di Bilancio
- Inventario generale
- Scadenziario fornitori

- Gestione mano d'opera
- Gestione materiali e noleggi
- Gestione attrezzature
- Costi diretti e indiretti
- Centri di costo
- Conti economici
- Note di spesa e anticipi
- Squadre di lavoro
- Bolle e fatture > Clienti
- Bolle e fatture > Fornitori

Fmr Software Engineering
Via Filippo Corridoni nr. 34 - 24124 Bergamo
tel. 035.362930 - fax 035.4124990 - info@fmrbg.com - www.fmrbg.com

TECNOLIFTS ascensori

ASCENSORI - MONTACARICHI - HOME LIFTS

Sistema Qualità
Certificazione di conformità all. XIII
Direttiva Ascensori 95/16/CE



25010 Montirone (Brescia)
via Artigianale, 2
Tel. 030 2677016 (4 linee r.a.)
Telefax 030 2677161
www.tecnolifts.it
e-mail: info@tecnolifts.it

Servizio emergenza 24h 

sempre all'altezza



Servizi alla carta

- Soccorso stradale 24 ore su 24 € 0
- Assicurazione Multirischi:
dai tuoi acquisti ai tuoi viaggi € 0
- Catalogo premi "S€MPRE per te" € 0

Senza pagare il conto



BANC● DI BRESCIA



Gruppo Banca Lombarda

Con le nostre carte
i vantaggi sono serviti.
S€MPRE.