



LA NUOVA
AUTOSTRADA
SARÀ PRONTA
IN LUGLIO
ED È TEMPO
DI BILANCI
PER LE OPERE
PUBBLICHE

BREBEMI PRONTA AL VIA: IN LUGLIO I LAVORI TAV E CORDA MOLLE AL PALO



Grandi opere nel bresciano: facciamo il punto tra Brebemi che si fa largo e “promette” il taglio del nastro a luglio, la Tav che annuncia le ruspe per aprile nella zona “calda” di via Toscana e, infine, la Corda Molle che, in attesa di capire quando e come riavviare i cantieri, prova a risolvere quantomeno la questione degli espropri.

Una foto d'archivio di un cantiere della direttissima Brescia-Bergamo-Milano

Sono mesi di grandi manovre sul fronte dei lavori pubblici nel Bresciano, territorio che potrebbe salutare la realizzazione o l'avvio di due dei cantieri più complessi della sua storia viabilistica, senza contare l'ipotesi di superare l'impasse sul fronte della Corda Molle, per ora da inserire nel lotto delle "grandi incompiute", almeno fino a quando non sarà possibile mettere

mano al secondo stralcio dell'opera, ovvero il tratto da Azzano Mella a Ospitaletto.

Trattandosi di partite delicate e piuttosto complesse, corre l'obbligo di affrontarle separatamente. Iniziando dall'infrastruttura che pare... più in salute, ovvero la Direttissima Brescia-Milano. Come recentemente dichiarato da Francesco Bettoni, presidente della

LA CORDA
MOLLE
RAPPRESENTA
L'INCOMPIUTA
E SI CERCANO
LE RISORSE
PER PAGARE
GLI ESPROPRI

società Brebemi, aprile dovrebbe essere il mese in cui termineranno i lavori. Di conseguenza, il tanto sospirato taglio del nastro sarebbe in programma a luglio.

In effetti, basta un sopralluogo lungo il tracciato per rendersi conto che il progetto è davvero a buon punto. Discorso valido anche per la bretella che servirà a collegare la Brebemi all'Autostrada A4, ovvero la variante alla Provinciale 17 (raccordo lungo circa 6 chilometri e costato a Brebemi intorno ai 20 milioni di euro).

Tornando alla Direttissima, l'unico punto dolente sono le due

aree di servizio nel territorio di Chiari, ancora in attesa di trovare un potenziale gestore.

Resta poi congelata la partita della sede della Società autostradale, che doveva sorgere nell'area di Castrezzato.

I ipotesi sulla quale è sceso un silenzio assoluto, sicuramente in attesa che Brebemi venga finalmente inaugurata.

Solo allora si potrà tornare a pensare a dare una casa alla società. Luglio 2014, quindi, è la "dead line", l'ultimo scoglio per poter finalmente battezzare una delle strade più attese della via-

bilità nazionale, un'opera pensata comunque in tempi nei quali non si poteva prevedere l'attuale crisi economica.

Intanto buone notizie giungono anche dal Milanese, con le rassicurazioni rispetto all'apertura, sempre a luglio, del collegamento tra Brebemi e la Tangenziale est-Esterna di Milano (Teem), grimaldello essenziale perché il nuovo raccordo autostradale si innesti su Rivoltana e Cassanese. In ultimo va ricordato che Brebemi ha recentemente ricevuto a Londra il premio istituito dal giornale Project finance international e de-



centredil
MATERIALI PER COSTRUIRE

Scopri tutto quello che ogni giorno possiamo offrirti, oltre al muro...



GUSSAGO (BS) • BRESCIA • S. POLO BRESCIA • CONCESIO (BS) • LODI • TREVIGLIO (BG)

Numero Verde
800 992 012

www.centredilspa.com



TECNOTAGLI

la tecnologia al servizio delle demolizioni speciali

Campo di specializzazione:

- Taglio e perforazione del cemento armato con utensili diamantati
- Demolizione controllata di strutture in cemento armato
- Taglio di pareti, travi, pilastri e plinti in cemento armato
- Taglio di muratura per giunti, aperture, ecc.
- Taglio di pavimenti industriali per asportazione di blocchi, alloggiamento macchinari, posa tubazioni antincendio e scarico
- Carotaggio con foretti diamantati di solette e pareti in cemento armato per passaggi tecnici

Tecniche operative:

- Idrauliche e meccaniche con utilizzo di utensili diamantati
- Ad espansione idraulica e meccanica

TECNOTAGLI S.p.A.

BRESCIA • via Codignole, 54
tel. 030 3542849 • fax 030 3550628
e-mail: tecnotaglisrl@libero.it

LA TAV
FARÀ IL SUO
INGRESSO
IN CITTÀ,
MA SONO MOLTE
LE INCOGNITE
SUL TRATTO
BRESCIA-VERONA

stinato a chi si distingue, a livello europeo, per iniziative realizzate attraverso il project finance.

Rispetto invece alla Tav, la questione più delicata - al netto dei problemi di percorso, specie relativamente all'inserimento o meno di Montichiari tra le stazioni dell'Alta capacità - riguarda il nodo via Toscana, in città. Pasqua è stata indicata come termine ultimo per iniziare a far lavorare le ruspe. Alcune variazioni hanno causato ritardi nello sgombero del condominio che dovrà essere abbattuto, il tutto mentre non si arresta la protesta di chi non vuole barattare la propria casa con la nuova linea ferroviaria. A questo aggiungiamo alcuni malumori relativamente al passaggio della tratta nella zona del Benaco, in particolare sul Basso Garda. Malumori destinati a non trovare soddisfazione, dal momento che il tracciato pare assolutamente blindato.

Se infine parliamo del progetto nella sua globalità, uscendo quindi dai confini bresciani, allora la faccenda si fa ancor più complessa. I fondi, infatti, sono stati cancellati dall'anno in corso, mentre ci saranno dal 2015, per un importo di 120 milioni annui fin al 2024. Stanziamento che riguarda in generale il potenziamento della strada ferrata a livello nazionale, con la Tav comunque inserita tra le priorità. Sempre, come ovvio, tenendo d'occhio la Legge di Stabilità, nelle cui pieghe dovranno saltar fuori questi denari.

L'ultima partita viabilistica è un affare da 19 milioni di euro, ovvero la cifra necessaria per risolvere la questione degli espropri della Corda molle. L'ultimo meeting romano cui ha partecipato l'asses-



sore provinciale ai Lavori pubblici Maria Teresa Vivaldini ha rappresentato, forse, lo snodo decisivo. Se l'iter seguirà quanto stabilito a Roma, sarà Anas a farsi carico di garantire la somma necessaria. Passaggio in qualche modo propedeutico al riavvio della procedura per la concessione che era in capo a Centropadane e che è scaduta. Quindi per ora gli sforzi maggiori sono concentrati sul soddisfare le

attese del mondo agricolo, mentre nessuno si sbilancia per ipotizzare una data di riavvio dei lavori.

Per cui quei tredici chilometri che separano Azzano Mella da Ospitaletto continuano a rimanere solo un progetto, come l'autostrada della Val Trompia, altro moloch infrastrutturale che non riesce a compiere lo scatto decisivo.

Rosario Rampulla