

NELLE SCORSE
SETTIMANE
È STATO
SCRITTO
IL CAPITOLO
DEFINITIVO
SUL FUTURO
DELLA BREBEMI

DOSSIER VIABILITÀ: LA DIRETTISSIMA BS-MI SARÀ PRONTA ENTRO IL 2007

Fatta sembra fatta. Salvo contrattempi – sempre possibili, ma ad oggi non preventivabili – la direttissima per Milano si farà; e si farà in tempi relativamente brevi, entro il 2007 a quanto pare.

Nelle settimane scorse è stato scritto un capitolo definitivo sulla vicenda Brebemi, la Brescia-Bergamo-Milano: la nuova direttissima che collegherà la nostra città con la capitale lombarda. La sigla finale all'operazione, come detto, è stata apposta in Regione alla presenza dei responsabili degli enti locali, del presidente di Brebemi (Francesco Bettoni), del rappresentante di Autostrade spa (Carlo Fratta Pasini) e del presidente della Regione, Roberto Formigoni.

Con 5000 lire o poco più si potrà andare da Milano a Brescia in autostrada, con la speranza di farlo molto più velocemente di oggi. Ci vorranno circa 5 anni, ma la nuova autostrada (costo 1.600 miliardi interamente coperto dal project financing) potrà essere costruita.

L'intesa ha chiuso mesi di lunghe trattative e ha sancito la crescita di Autostrade Spa nella compagine azionaria della società di costruzione e gestione dell'opera: Autostrade passerà gradualmente dall'attuale 4,78% di Brebemi al 35,5%. "È



un accordo di straordinaria importanza per la Lombardia e non solo", ha affermato il presidente Formigoni, che ha prima mediato tra le parti (Autostrade Spa per "forzare la mano" aveva presentato un progetto autonomo) e poi spinto con forza per giungere alla firma definitiva.

La nuova autostrada sarà lunga una sessantina di chilometri e andrà da Melzo a Travagliato, collegandosi con il sistema delle tangenziali delle due città.

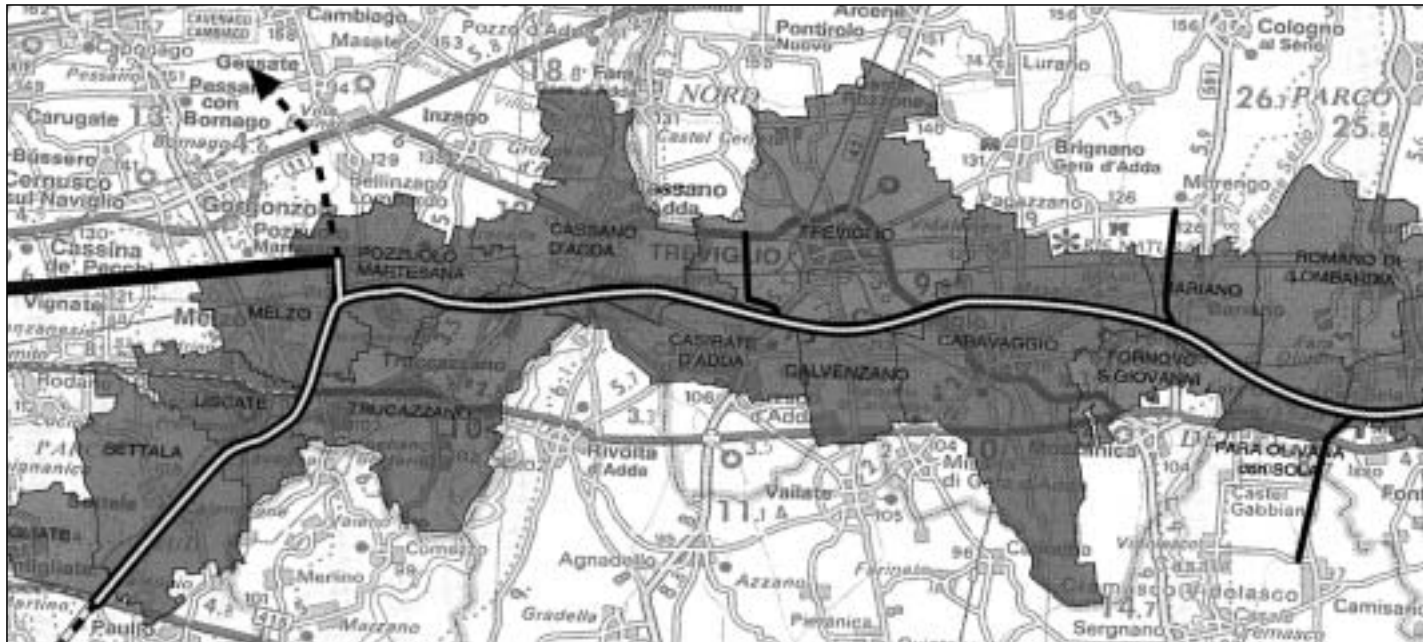
La società Milano Serravalle, inoltre, a margine della firma dell'accordo per la "direttissima", ha confermato l'intenzione di costruire una seconda tangenziale est per il capoluogo lombardo, un sistema rinnovato realizzato da una nuova società (con Autostrade Spa dovrebbe parteciparvi la stessa Brebemi). L'opera dovrebbe essere pronta in concomitanza con l'inaugurazione della Brebemi, quindi nel 2006/7.

Nel frattempo, società Autostrade si è impegnata a ritirare il percorso alternativo che aveva presentato all'Anas (che ora dovrà lanciare un bando europeo per la concessione) e ha annunciato l'intenzione di voler costruire entro due anni la quarta corsia sulla trafficatissima tratta Milano-Bergamo dell'A4.

Soddisfatto, ovviamente, il presidente della camera di commercio, Bettoni: "Confermiamo i tempi di realizzazione dell'opera: entro la fine del 2003 l'apertura dei cantieri, entro la fine del 2006, inizio 2007 l'inaugurazione".

La società – Dopo un primo aumento di capitale Brebemi, con il quale Autostrade è

CON 5 MILA LIRE
SI POTRÀ
RAGGIUNGERE
IL CAPOLUOGO
LOMBARDO
SEGUENDO
UN PERCORSO
ALTERNATIVO



passata ad una quota del 16%, l'intesa prevede un secondo aumento da realizzare entro il prossimo febbraio. L'assetto definitivo della società sarà il seguente: Autostrade 35,5%, Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova e Autostrade centro Padane dovrebbero passare ad una quota compresa fra l'11,8% e il 12,7%, l'Autostrada Milano Serravalle dovrebbe attestarsi entro il 10%. IntesaBici, che è anche "advisor" dell'opera, avrà il 3,8% (contro l'attuale 12,15%), la Provincia di Brescia al 3,19%. Le altre quote, tutte inferiori al 3%, sono distribuite tra altre amministrazioni provinciali, ex aziende municipalizzate, Camere di Commercio, associazioni industriali territoriali.

Definiti, dunque, gli assetti societari, il progetto della Brebemi ha ormai le gambe per

Il tracciato che collegherà Brescia a Milano sarà lungo circa 60 chilometri.

La Provincia ha chiesto un innesto a "baffo" sulla futura Gronda sud autostradale (attuale Sp 19), con una terza direttrice verso la Mandolossa. Si tratta di una scelta felice che eviterà l'ingresso nella città di Brescia di buona parte del traffico non orientata prevalentemente nel centro urbano. Il percorso si raccorda con la Brebemi a Castrezzato.

camminare. Per le settimane prossime è atteso il via definitivo dell'Anas al progetto presentato nei mesi scorsi; dopo si avvieranno le procedure per il bando di gara europeo per la concessione.

Entro il 2003, ragionevolmente, partiranno i primi cantieri; fine 2006-inizi 2007 - queste sono le previsioni - si dovrebbe poter raggiungere Milano con una alternativa alla attuale A4. È sognare? Forse. Ripetiamo: oggi come non mai vi sono le

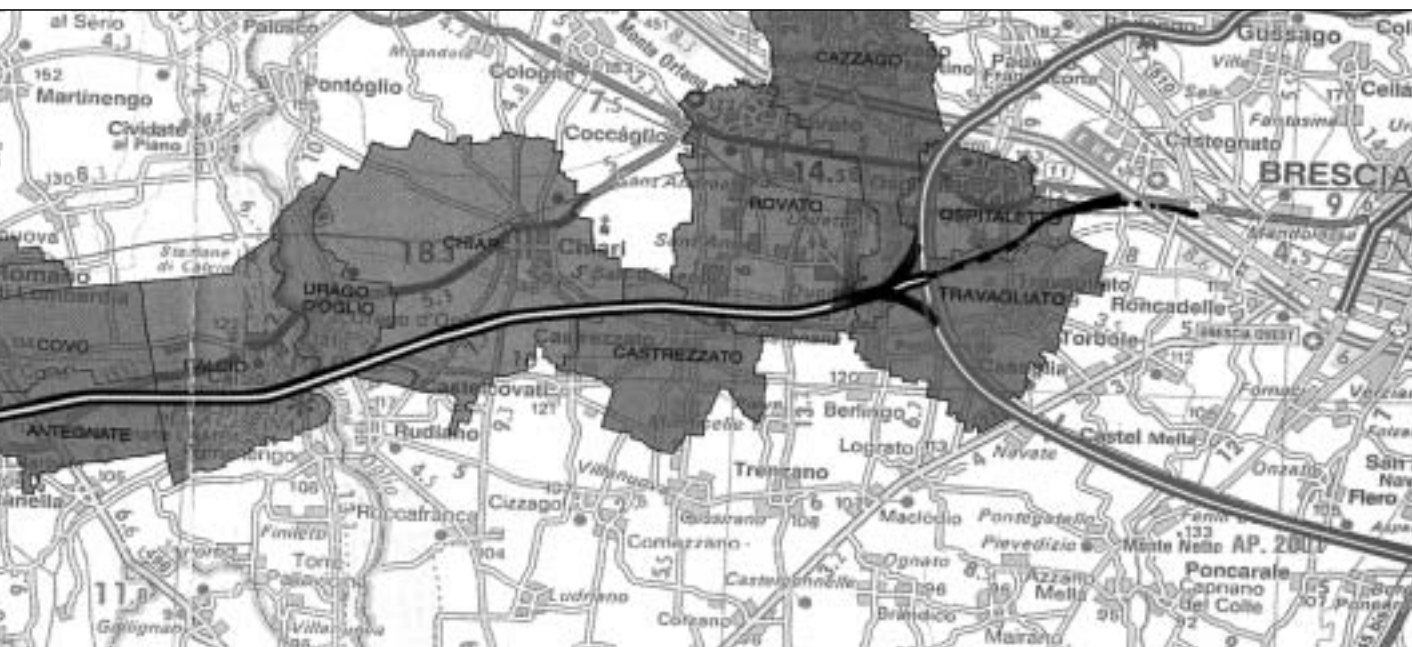
condizioni perchè la nuova direttissima trovi realizzazione.

Il progetto - Il tracciato autostradale, che collegherà in modo diretto Brescia a Milano, si dovrebbe raccordare con il capoluogo bresciano attraverso due innesti a "baffo" sulla futura Gronda sud autostradale di Brescia (attuale Sp 19). Questo innesto, con una direttrice centrale verso la

Mandolossa, è frutto anche di una felice idea della Provincia: eviterà di caricare la città di buona parte del traffico. Il percorso si concluderà nell'innesto con le rinnovate tangenziali milanesi. Per questo motivo non è oggi possibile disegnare con precisione il tracciato dopo Melzo.

Indicativamente la lunghezza del percorso dovrebbe aggirarsi attorno ai 61 chilometri: 35 in rilevato; 18 in trincea; oltre 5 in viadotto e 2.250 metri

DEFINITI
I NUOVI
ASSETTI
SOCIETARI:
AUTOSTRADE SPA
SVOLGERÀ
UN RUOLO
PRIMARIO



in galleria. Tutta la tratta sarà a regime di esazione con due barriere di testata situate a Castrezzato e all'altezza di Settala (Mi). Otto i caselli completamente automatizzati: a Chiari; Antenate-Calcio; Romano di Lombardia; Bariano; Caravaggio; Treviglio; Melzo-Pozzuolo Martesana e Liscate.

Lungo l'asta autostradale verranno realizzate quattro aree di servizio e due aree di parcheggio, nonché due centri di manutenzione e un centro operativo, necessari per le esigenze funzionali della Società e dell'utenza. Ad ulteriore garanzia della sicurezza, l'intero tracciato sarà illuminato per aiutare gli automobilisti in caso di nebbia. Cerchiamo di scendere più nel dettaglio, anche se consci di dover descrivere un progetto fattibile di numerose modifiche, soprattutto nei raccordi perpendicolare al

Dopo la barriera di Castrezzato, i caselli della Brebemi saranno otto: Chiari; Antenate-Calcio; Romano di Lombardia; Bariano; Caravaggio; Treviglio; Melzo-Pozzuolo; Martesana-Liscate. L'uscita, invece, sarà progettata tenendo conto del riordino del sistema delle tangenziali di Milano, che dovrebbero migliorare l'accesso al capoluogo lombardo.

Cinque chilometri del tracciato saranno in viadotto e 2.250 metri in galleria.

tracciato che, in linea di massima, dovrebbe essere interamente confermato.

La barriera di Castrezzato – Verrà realizzata in prossimità del paese, appena dopo lo svincolo a “salto di montone” che consente di proseguire verso Chiari sulla variante alla Ss 11 in regime di libero transito. Verrà realizzata completamente in scavo di modesta altezza. Successivamente, ed in trincea profonda, il tracciato piega verso Sud, affiancandosi

al futuro percorso dell'Alta Capacità Ferroviaria.

La stazione di Chiari – È allacciata alla Sp 72, strada riqualificata dalla provincia di Brescia. Questo è considerato dai tecnici un itinerario di rapida adduzione per il bacino d'utenza dell'area Sud-Ovest della Provincia. Il raccordo prosegue, sempre in trincea, e dopo l'attraversamento del fiume

Oglio con un viadotto di 870 metri, si immette sulla sponda destra sino al casello di Antenate-Calcio. **La stazione di Romano di Lombardia** – È sulla sponda destra del fiume Serio, rapidamente raggiungibile dal centro abitato con la Sp 103 della Provincia di Bergamo, quasi al confine con la Provincia di Cremona, su un itinerario che il Piano di Coordinamento territoriale Cremonese prevede diventi la futura direttrice Crema-Bergamo in variante alla Ss 591.

IL COSTO
DELL'OPERA
È DI 1600 MLD
TUTTI COPERTI
IN PROJECT
FINANCING,
SENZA SPESE
PER LO STATO

Ci vorrà un altro ponte di 1.200 metri per raggiungere la stazione di Bariano, collegata all'attuale Ss 591, ma già predisposta per il collegamento con la variante prevista dall'Anas, sino all'abitato di Morengo.

La tappa seguente è rappresentata dalla **stazione di Caravaggio**, realizzata in scavo. Successivamente il tracciato interseca la

linea ferroviaria con una galleria artificiale lunga circa 1 chilometro.



La stazione di **Treviglio**, invece, è stata posizionata in fregio alla zona industriale a sud-ovest dell'abitato, al termi-

ne della galleria artificiale. Mentendosi a Sud della linea ferroviaria, il raccordo attraversa poi il fiume Adda ed il canale della Muzza con un viadotto unico lungo quasi 2 chilometri ed una galleria di 80 metri. Da qui il percorso inizia a diventare funzionale a Milano con il raccordo finale a Melzo e Liscate (ma

in questo caso si dovrà tenere conto del disegno delle tangenziali). In ogni caso la Direttissima si configurerà come il pri-

RESTANO
DA DEFINIRE
GLI INNESTI
CON LE NUOVE
TANGENZIALI
DI MILANO,
ORA OGGETTO
DI STUDIO

mo tratto funzionale di Tangenziale Est di Milano.

Nell'ambito del progetto, inoltre, è stata inserita anche la riqualificazione della Sp "Casasane" da Pioltello sino al nuovo casello di Melzo per un totale di quasi 8 chilometri con l'eliminazione delle intersezioni a raso.

L'arteria procederà poi in rilevato affiancando l'attuale Sp 39, passando prima in trincea e poi in galleria artificiale (970 metri) in corrispondenza di Caleppio, fino ad attestarsi con due rampe terminali sull'ampia rotatoria della "Paullése", secondo un progetto in fa-

se di appalto da parte dell'Anas di concerto con la Regione Lombardia.

La nuova autostrada sarà completamente cablata. Ciò renderà possibile realizzare un sistema di esazione pedaggi completamente automatizzato con gestione a distanza da un unico centro operativo delle anomalie di transito, del corretto funzionamento degli impianti e della telesorveglianza delle aree e dei fabbricati.

Come detto all'inizio, il progetto promosso da Brebemi Spa (la società è proponente e, quindi, si confronterà solo con l'eventuale vincitrice della gara

d'appalto europea per la concessione) è pensato in regime di project financing, cioè a costo zero per lo Stato. L'unica formula oggi in grado di garantire una reale fattibilità delle opere infrastrutturali.

Claudio Venturelli

L'AUTOSTRADA DELLA VALTROMPIA RADDOPPIA I COSTI

La rete stradale bresciana non solo necessita di interventi urgenti di modernizzazione. Ha bisogno soprattutto di essere considerata priorità assoluta, poichè le strutture della mobilità sono la base essenziale dello sviluppo e della sicurezza. Le risorse sono sempre inferiori alle necessità e gli enti locali fanno i conti con una coperta che si accorcia continuamente.

"C'è bisogno di riconsiderare la pianificazione nazionale - avverte sovente il presidente della Provincia, Alberto Cavalli - togliendo dove si immette in eccesso, o dove si può risparmiare, per contribuire al-

l'efficienza di una rete stradale che, nel nostro territorio, non è certo cresciuta proporzionalmente a tutta l'economia".

La situazione bresciana è molto complessa e da decenni mette in luce alcune evidenze di sofferenza davvero esemplari. Basti pensare al progetto dell'autostrada della Valtrompia che da quarant'anni tiene banco. Per molte volte si è arrivati ad un passo dall'appianare le difficoltà, ma an-

Il preventivo sale da 680 a 1.400 miliardi soprattutto per assecondare le indicazioni giunte dagli enti locali valtrumplini.



cora non si può guardare alla sua realizzazione con la certezza che tutto vada per il verso giusto. Intanto, l'autostrada raddoppia i costi, passando dagli iniziali 680, previsti nel progetto in concomitanza con il rinnovo della concessione alla Serenissima, agli attuali 1400 miliardi, che portano i costi ad un ulteriore più 10 per cento. Causa del lievitare dell'investimento, le ultime modifiche, apportate dai progettisti su indicazione della Commissione del Ministero per l'am-

DOSSIER VIABILITÀ:
PER L'ATTESA
AUTOSTRADA
DI VALTROMPIA
LA DATA
DI INIZIO LAVORI
È PROMESSA
ENTRO IL 2003

biente e delle comunità valtrumpline interessate.

“Il documento integrativo con le varianti suggerite dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e dai vari sindaci - ha spiegato l'assessore provinciale ai Lavori pubblici, Mauro Parolini, che si è fatto instancabile mediatore di quest'opera - è stato inoltrato a Roma. Un lavoro puntuale e di approfondimento, condotto con precisione e rispetto. Al punto che ora ne risulta un'opera decisamente diversa dalla precedente ipotizzata. Che riduce lo spazio occupato dall'arteria e relativi servizi sul territorio del Mella,

Tra le opere che sarà necessario definire rimane anche il disegno della doppia galleria prevista in esecuzione sul territorio del Comune di Gussago

li rimodula e razionalizza, dando nuove soluzioni ad alcuni importanti nodi”. Le maggiori modifiche riguardano l'area occupata dal casello di Concesio; nuova soluzione su piani sfalsati del nodo Crocevia Sarezzo-Lumezzane; la predisposizione di misure per il futuro raccordo

Lumezzane-Gardone; la realizzazione di un altro raccordo, attraverso la Brescia-Iseo con la zona industriale di Gussago. Senza soluzione ancora, rimangono la doppia galleria in territorio gussaghese e il mantenimento dell'attuale alveo del Mella in Comune di Collebeato.

Un'altra modifica importante - che la Provincia caldeggia e intende anticipare - è il Crocevia di Sarezzo. Una galleria di circa 800 metri, ma del costo di 20 miliardi, potrebbe decongestionare il nodo stradale. Viene confermata la scelta di autostrada a pedaggio libero per tutto il tratto da Ospitaletto a Brescia. Per chi salirà verso la val-

AL CROCEVIA
DI SAREZZO
DOVREBBE
ESSERE
REALIZZATA
UNA GALLERIA
DAL COSTO
DI 20 MILIARDI

le, verso Gardone e Lumezzane, e viceversa, resta il casello di Concesio. I tempi dell'iter procedurale ora, secondo l'assessore Parolini, potrebbero essere i seguenti: entro marzo la valutazione d'impatto ambientale; la Conferenza dei servizi occuperà i successivi 90 giorni; il progetto esecutivo poi, negli altri 120 giorni. A fine 2002 potrà essere bandita la gara d'appalto che richiederà sei mesi, per cui l'inizio dei lavori si potrebbe prevedere entro l'estate del 2003. Ancora due anni, allora, prima di mettere mano alle ruspe.

L'infrastruttura è considerata a larghissima maggioranza irrinunciabile. L'impatto ambientale

Uno dei problemi di impatto ambientale da affrontare, consiste nel mantenimento dell'alveo del fiume Mella all'altezza di Collebeato.

desta comunque perplessità davvero forti. Il progetto, insomma, va considerato in ogni singolo aspetto e migliorato ove possibile. Il disegno complessivo della Sp 19, con lo scopo principale di portare il traffico pesante dalla valle fuori dalla città, non trova adesioni unanimi.

Le tangenziali dovranno diventare solo strada di scorrimento mentre il grande traffico andrà dirottato sulla gronda della Sp 19? La stessa arteria andrà comunque potenziata ad hoc, ma il Comune di Gussago, direttamente interessato alla questione non ci sta e chiede fortemente il doppio tunnel prima citato, per entrambi i sensi di marcia, per lasciare la Sp 19 al solo traffico locale. Quello che è certo è che sarà totalmente interessata dal piano autostradale, e le osservazioni che sono state inoltrate da semplici cittadini rispetto al suo ruolo hanno avuto udienza totale. "Sono stati elimi-

LAVORI IN CORSO
IL QUINTO LOTTO
DELLA VARIANTE
ALLA 510 SEBINA,
LE OPERE
IN CONSEGNA
ENTRO LA FINE
DEL 2002

nati tutti gli interventi all'aperto e ripensati alcuni svincoli - ha spiegato l'assessore ai Lavori pubblici della provincia, Mauro Parolini - come la bretella che congiungerà alla Mandolossa. Il miglioramento è significativo perchè comprende un minimo impatto ambientale".

Valcamonica, capitolo infinito - Un altro capitolo, per così dire infinito, è quello che racconta della viabilità sebina. Nodo problematico assai per l'intera mobilità bresciana, aggravato dal flusso turistico verso lago e Valcamonica. La variante alla 510 ha finito da tempo il quarto e sesto lotto. Al quinto, che interessa il

tratto centrale del medio lago, sono in corso i lavori. Ci sono i finanziamenti, gli appalti e l'Anas sostiene che sarà inaugurato entro giugno del prossimo anno. L'assessore Parolini è più prudente, visti i tempi della macchina pubblica, e conta sull'apertura per la fine del 2002. Sarà comunque una strada nuova, senza intersezioni a raso, con successivi interventi per gli svincoli che riguardano alcuni Comuni non incidenti sulla situazione definitiva. Anche l'apertura delle gallerie alla variante di Pisogne ha risolto e migliorato molto la viabilità. "Rimane la galleria Trentapassi - ricorda l'ing. Parolini - che segna

ancora troppi incidenti che sono dovuti a scorretti comportamenti degli automobilisti". È una delle arterie che la Provincia ha ereditato lo scorso primo ottobre dall'Anas. Saranno realizzate migliorie nell'illuminazione e sistemi di allerta.

Wilda Nervi

ALLA PROVINCIA 600 CHILOMETRI DELLA RETE EX ANAS

Molti i progetti che la Provincia ha completato o si appresta a fare per quanto riguarda il riassetto della viabilità bresciana. Negli ultimi mesi dieci interventi hanno visto il compimento, per una spesa superiore ai dieci miliardi e mezzo di lire.

Il più importante si riferisce alla provinciale 57 Gavarado-Vallio-Colle S. Eusebio. La scorsa estate è stata aperta la deviante all'abitato di Sopraponte. Una bretella di un chilometro e mezzo, che ha richiesto un impegno finanziario di 6 miliardi e 120 milioni di lire. Comprende

anche un ponte lungo 33 metri sul torrente Vrenda. Quest'opera ha così aperto una comunicazione più agevole tra Gavardo e Vallio. Il tratto stradale che, sulla provinciale 33 da Bettolino a Manerbio, porta da Offlaga all'inserimento con la Statale Lenese, è pure stato adeguato con sede ampliata e una spesa di un miliardo e 160 milioni. Risolta

Negli ultimi dieci mesi, l'Amministrazione del Broletto ha completato interventi per un importo superiore ai 10 miliardi. L'opera più importante ora è la variante al centro abitato di Sopraponte.



anche l'emergenza della Provinciale 6 Cedegolo-Cevo-Savio, in Comune di Cevo, località Zimellina. È stato messo in sicurezza il tratto stradale interessato dalle frane dello scorso autunno, spendendo 900 milioni. Lavori hanno migliorato le gallerie a Lumezzane, sulla Provinciale 79 per la Valsabbia: 800 milioni per i rivestimenti in

UNO DEI TEMI
PIÙ IMPORTANTI
RIGUARDA
LA MESSA
IN SICUREZZA
DI NUMEROSI
INCROCI
E SVINCOLI

alluminio che hanno, così, eliminato le infiltrazioni d'acqua e reso più luminoso l'ingresso ai tunnel.

Le Provinciali 79 Sabbio Chiese-Lumezzane e 19 Concesio-Torbole hanno poi, beneficiato di 870 milioni per la sostituzione di giunti e appoggi all'impalcato dei ponti, mentre a Ceto, sulla Provinciale 88 è stata realizzata una pista ciclo-pedonale costata 650 milioni. Un'altra pista è stata tracciata a Barbariga sulla Provinciale 16, sino a Rovato, per una spesa che per il primo lotto è di 170 milioni.

Maggiore sicurezza anche a Pezzaze, sulla provinciale 52 che collega a Lavone; 180 milioni sono serviti a costruire i marciapiedi nel tratto Stravignino-Mondaro. Così come sono stati sistemati tratti saltuari tra Vestone e Treviso Bresciano (Provinciale 56) per 350 milioni. Riqualficata, infine, la provinciale 61 Chiari-Pontoglio in territorio di Pontoglio per 230 milioni di lire.

A questi dieci miliardi impiegati in opere concrete e visibili in particolare per gli abitanti delle zone interessate, si aggiunge il recente accordo di programma tra la Regione Lombardia e la Provincia di Brescia, per la declassificazione di alcuni tratti stradali provinciali in itinerari comunali, del quale trarranno beneficio i residenti di ben otto Comuni che hanno siglato in Broletto il piano di della riqualificazione e la messa in sicurezza di arterie che necessitano di opere specifiche per mantenere le loro caratteristiche di reale collegamento in-



tercomunale. L'Amministrazione provinciale ha messo così mano alla vecchia rete stradale ammodernandola e profittando dell'ultimo bando Frisl. Gli interventi che dovranno essere realizzati (alla luce poi della recente eredità da parte dell'Anas di 600 chilometri di strade) richiederanno quasi 19 miliardi; il 25 per cento dell'importo complessivo dei progetti potrà derivare dal contributo regionale a fondo perduto. Ma risolveranno alcuni gravi problemi di sicurezza inderogabili, a Borgo San Giacomo, Manerba, Moniga, San Felice, Cigole, Manerbio, Pozzolenigo, Carpenedolo e Trenzano. Dopo aver ricevuto in cari-

co buona parte della rete statale di viabilità bresciana, l'ente Provincia si è orientata verso la dismissione di quelle strade che sono di interesse prettamente comunale. I sindaci coinvolti hanno sottolineato la soddisfazione di poter accedere a opere fondamentali per i loro territori, sollecitando però l'attenzione dei vertici del Broletto in altri tratti strategici e problematici per la mobilità locale. Nel dettaglio, a Borgo S. Giacomo verrà completata la deviante al centro abitato; a Manerba, Moniga e S. Felice riqualificati i tratti della Provinciale 39; a Cigole e Manerbio, costruiti i tratti devianti il centro storico, in variante alla Sp 11; così a Carpenedolo dove verranno dismesse le tratte territoriali della 69, 104 e 105; a Rudiano, infine, la riqualificazione, con specifici interventi, riguarderà le Provinciali 2 e 20.

Il piano di miglioramento della rete locale bresciana, prevede comunque un impegno finanziario superiore ai 19 miliardi: è un onere importante per i Lavori Pubblici del Broletto.