



IL PUNTO
DELLA SITUAZIONE
SULLE
INFRASTRUTTURE
CONSIDERATE
DI PRIMARIA
IMPORTANZA
ECONOMICA

DUE PROGETTI SONO IN CORSA: DIRETTISSIMA BRESCIA-MILANO E ALTA CAPACITÀ FERROVIARIA

La rete ferroviaria Tav (alta capacità) e la Direttissima Brescia-Milano sono le due grandi opere pubbliche che, almeno allo stato dell'arte, dovrebbero quanto prima interessare il territorio provinciale di Brescia. Accantoniamo (per il momento) l'autostrada della Valtrompia, in difficoltà dopo la decisione Ue di porre sotto esame l'intera procedura, e concentriamo quindi la nostra attenzione sui binari e sulle nuove carreggiate da e per Milano.

L'alta capacità ferroviaria - A Bruxelles l'Italia è iscritta nella Lista 1 delle priorità con quattro progetti da attivare entro il 2010: il Ponte sullo stretto di Messina; l'estensione del Corridoio europeo numero 5, che uniformando varie modalità di trasporto mette in relazione Lisbona a Kiev passando da Torino-Trieste; l'asse ferroviario Genova-Rotterdam e l'asse ferroviario Brennero-Napoli -.

Non c'è che dire, si tratta di un programma ambizioso sul quale però non è lecito azzardare ipotesi. Troppa volte le previsioni sono state smentite, mentre è la stessa Ue ad avere qualche difficoltà. La somma totale degli investimenti per tutti i nuovi progetti selezionati dal cosiddetto gruppo Van Miert, che ha ridefinito la li-



La Torino-Lione-Venezia, comunque, sarà una linea monca senza la tratta Milano-Venezia. Non a caso il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi ha ribadito la priorità della tratta, annunciando l'inserimento del capitolo di spesa - non crediamo inferiore ai 4 miliardi di euro - nel Dpof.

È PREVISTO
CHE LA LINEA
SI SVILUPPI
PER 112 KM
ATTRAVERSO
31 COMUNI
IN LOMBARDIA
E 4 IN VENETO

sta delle priorità approvata nel 1994 ad Essen (14 progetti di cui però solo tre completati, tra cui Malpensa), potrebbe infatti arrivare a 200 miliardi di euro. Una cifra notevole, che impone di alzare a livello europeo la soglia del finanziamento dal 10% attuale al 20%, come già proposto da Bruxelles, e mettere in campo nuovi strumenti di finanziamento. Il piano "Azione per la crescita" presentato dall'Italia fa perno sulla Bei, la Banca europea degli investimenti. E sulla Bei, che potrà ampliare dal 40-45% attuale al 75% la quota finanziabile delle singole opere, punta anche il

gruppo Van Miert. Un intero capitolo del rapporto - secondo le indiscrezioni raccolte - è inoltre dedicato ai finanziamenti innovativi.

Tra priorità e ricerca di finanziamenti c'è il tracciato della linea ferroviaria veloce Torino-Lione che, in senso antiorario, si completa partendo da Strasburgo per Parigi, Lione, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, con raccordo finale verso Est a Kiev. Due sono i problemi: si dovrà verificare in dettaglio se i francesi - assolutamente recalcitranti - manterranno fede al via libera promesso, dopo il "no" tecnico di inizio 2003, poi c'è

la verifica sulla reale disponibilità economica dell'Italia.

La Torino-Lione-Venezia, comunque, sarà una linea monca senza la tratta Milano-Venezia. Non a caso il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi ha ribadito la priorità della tratta, annunciando l'inserimento del capitolo di spesa - non crediamo inferiore ai 4 miliardi di euro - nel Dpef. La garanzia del finanziamento è necessaria anche per la seconda caratteristica funzionale della tratta: la congiunzione del raccordo Ovest-Est, Lisbona-Kiev. Il progetto, modificato sulla base delle indicazioni

IL PROGETTO
FERROVIARIO
È STRATEGICO
ANCHE
PER IL
RACCORDO
COL NORD
EUROPA

emerse nel corso della verifica parlamentare sul Progetto Tav e del Tavolo istituzionale, prevede che la linea si sviluppi per 112 km, attraverso il territorio di 31 comuni in Lombardia e 4 in Veneto. Per agevolare il traffico passeggeri e merci prevede interconnessioni a Treviglio, nella nostra provincia e a Verona. Il 19 dicembre 2002 si è svolta la sessione conclusiva della Conferenza di Servizi. L'istruttoria avviata nell'ottobre 2000, sulla quale sono stati acquisiti i pareri degli Enti riuniti in CdS, potrà ora essere sviluppata la progettazione preliminare della linea veloce da sottoporre all'iter autorizzativo previsto dalla Legge Obiettivo. La costruzione è affidata al general contractor Cepav Due.

La Lombardia è interessata dalla realizzazione di tre linee veloci: la Milano-Bologna (che la attraversa per circa 45 km dei 182 km complessivi), la Torino-Milano (27 km su 125 km totali), e la Milano-Verona (115 km ca.). Il nodo di Milano verrà potenziato e adeguato agli standard Tav.

Sul territorio lombardo sono attualmente attivi 6 cantieri sulla tratta Milano-Bologna, mentre da marzo 2002 è stato dato il via ai lavori di costruzione dei primi 87 chilometri della nuova linea veloce Torino-Milano, da Torino a Novara, e delle opere di riqualificazione dei territori attraversati. Torniamo al progetto del cosiddetto corridoio 5 che da Lisbona, via Barcellona-Lione-Torino-Milano e Venezia permetterà di raggiungere i Paesi dell'Europa dell'Est. Un piano strategico anche per il sistema dell'import-export bresciano. La logica che determinerà le scelte future è



La Lombardia è interessata dalla realizzazione di tre linee veloci: la Milano-Bologna (che la attraversa per circa 45 km dei 182 km complessivi), la Torino-Milano (27 km su 125 km totali), e la Milano-Verona (115 km ca.). Il nodo di Milano verrà potenziato e adeguato agli standard Tav. Sul territorio lombardo sono attualmente attivi 6 cantieri sulla tratta Milano-Bologna, mentre da marzo 2002 è stato dato il via ai lavori di costruzione dei primi 87 chilometri della nuova linea veloce Torino-Milano, da Torino a Novara, e delle opere di riqualificazione dei territori attraversati.

prettamente europea. Per questo sarà interesse (non solo dell'Italia) che le regioni del Sud Europa (Spagna e Francia, quindi) giungano al perfezionamento degli accordi e degli obiettivi con una posizione comune e coordinata.

Come detto in Lombardia sono già attivi parecchi cantieri. In particolare per la Milano-Bologna

con una linea che si sviluppa per 182 km attraversando il territorio di 42 comuni. Dei 59 cantieri previsti per la realizzazione delle opere civili: 17 sono stati completati e 19 sono in corso di allestimento. Sono state aggiudicate tre gare d'appalto per le opere civili per un totale di oltre 40 milioni di euro e sono in aggiudicazione altre 5 gare.

I TEMPI PER LA
MEDIAZIONE E LE
DECISIONI ULTIME
SONO RIDOTTI:
L'OPERA È STATA
INSERITA NELLE
PROCEDURE DELLA
LEGGE OBIETTIVO

Ovvio, dopo quanto detto, il coinvolgimento di Brescia in questo ampio progetto. E ristretti sono i tempi per decidere anche su due temi fondamentali che sarebbero scontati se fossero certi i finanziamenti: la bretella sul capoluogo e la nuova stazione di Montichiari. L'ente provinciale non ha mai posto ostacoli al progetto, pur sottolineando di non poter accettare che, a fronte di una disponibilità complessiva i progettisti della Rfi (Rete Ferroviaria Italiana) non tengano conto fino in fondo delle osservazioni presentate sia dalla Provincia

che dai Comuni. Il confronto diventa ormai serrato, poiché è stato avviato l'iter previsto dalla Legge Obiettivo. Se gli stanziamenti verranno confermati secondo le scadenze concordate, infatti, non è esclusa la cantierizzazione della tratta entro la fine del 2005.

Sono ovvi i problemi da affrontare nella messa a punto di un progetto che, inevitabilmente, comporta un forte impatto ambientale sul territorio. Del resto, come già sottolineato, il completamento dell'asse ferroviario appare come indispensabile fattore di competitività per il si-

stema economico nazionale e, in particolare, per quella della nostra realtà produttiva. Altri Paesi europei già si sono attivati con linee estremamente moderne. Per questo motivo il "sacrificio" del territorio, se ben coordinato, può essere giustificato.

Bre-Be-Mi affiancherà la linea ferroviaria: via libera dal Cda Anas

Ad affiancare l'alta capacità ferroviaria, almeno per gran parte del percorso, ci sarà il cantiere della Direttissima Brescia-Milano.

Il 15 dicembre scorso il Cda dell'Anas ha espresso parere favorevole al progetto preliminare concedendo il nulla osta all'attivazione dei lavori per un importo di 867 milioni di euro. L'Azienda ha quindi sottoscritto la convenzione che segna l'avvio della progettazione definitiva ed esecutiva del raccordo stradale che collegherà Brescia a Milano. Non solo. L'atto era indispensabile per far rientrare il progetto nell'elenco delle infrastrutture strategiche individuate dalla delibera Cipe. Presto, quindi, dopo ulteriori passaggi burocratici di rito, potranno essere avviate tutte le

procedure relative anche agli espropri che dovrebbero essere concertati con Tav, appunto la società che cura la realizzazione della linea ferroviaria dell'Alta Capacità.

La società proponente Brebemi Spa non ha perso tempo. Durante l'estate scorsa un'assemblea straordinaria ha sancito la nascita della holding Autostrade Lombarde Spa. Un atto che ha fatto seguito all'aumento di capitale fino a 95 milioni di euro, preparando quindi il terreno alla prossima costituzione della società di progetto. Contestualmente, è scattato il riordino sociale che descrive anche un modello organizzativo. Autostrade Lombarde Spa (riconfermati il presidente Francesco Bettoni e l'Ad.



Bruno Bottiglieri) diventa infatti strumento di controllo di un sistema articolato con la partecipazione in Brebemi Società di Progetto Spa (quote per 86,2%); in Tangenziali Esterne Est di Milano - Tem Spa (8%) e in Interconnessione Pedemontana Brebemi - Ipb Spa (49%). La compagine azionaria di Autostrade Lombarde Spa è ripartita fra Autostrade per l'Italia Spa (35,5%), Autostrada Brescia-Padova (12,7%), Autostrade Centro Padane Spa (12,7%), Autostrada Milano Mare (10%), Banca Intesa Spa (3,8%), enti locali e came-

NASCE
LA HOLDING
AUTOSTRADALE
LOMBARDE:
PERFEZIONATO
L'AUMENTO
DI CAPITALE
FINO A 95 MILIONI

re di commercio controllano invece quote per il 25,3%. Nella società di progetto a concessionari, costruttori e progettisti sono riservate quote per il 14% del capitale. L'autostrada, destinata a decongestionare il traffico da e per il capoluogo lombardo, si snoderà su un tragitto di circa 50 chilometri (27 in rilevato, 17 in trincea, 4 in viadotto e 1,3 in galleria), ma l'impegno assunto da Brebemi è ancora più gravoso, poiché comprende anche 51 chilometri di opere di viabilità complementare. La Direttissima occuperà un totale di 3,8 milioni di

metri quadri di territorio (aree di servizio comprese). Le procedure da eseguire ora non prevedono certo un iter semplice, a partire dagli espropri. Ma è ancora da realizzare - dopo quello di massima già approvato - il progetto esecutivo dei 50 chilometri della nuova autostrada. Nel frattempo viene anche ampliata la A4 per dare risposte immediate a chi, per lavoro e per raggiungere in particolare lo scalo della Malpensa, deve affrontare una tratta tra le più trafficate della rete autostradale italiana. ■

Le procedure per gli espropri non saranno certamente semplici. Solo la nuova Direttissima Brescia-Bergamo-Milano occuperà un totale di 3,8 milioni di metri quadri di territorio. A questa opera verrà affiancata anche la nuova linea ferroviaria dedicata al progetto dell'Alta Capacità.