



IL PUNTO
SULLE
INFRASTRUTTURE
FRA CERTEZZE,
ILLUSIONI E
ADDII DEFINITIVI,
COMPRESA
LA STAZIONE TAV

OPERE PUBBLICHE: VIAGGIANO BREBEMI, CORDA MOLLE E TEM, MA TRAMONTA LA VALTROMPIA

Nel guado di una viabilità che cresce e diventa reale. O che sfugge tra sogni sfumati e progetti mai davvero partiti. Ci sono Brescia e il suo territorio nel pieno di questo fiume di cantieri che, dal nord della Valcamonica fino alle Terre Basse della Corda Molle è attraversato o, per ora, solamente blandito da una strategia trasportistica ricca di sfumature, di contraddizioni, di vittorie e sconfitte del Sistema Brescia, alle prese con interventi che cambieranno (in parte lo hanno già fatto) lo status di chi si muove su gomma, su rotaia, o nei cieli.

Ecco quindi il punto della situazione in merito ai grandi progetti, reali o sfumati, della viabilità bresciana.



Un viadotto della nuova Corda Molle: l'infrastruttura che collega Azzano Mella a Castenedolo

Tagli ai bilanci, concessioni in bilico e troppi anni di attesa. E' tra questi fattori che si dipana la trama attorno alla quale s'intrecciano i destini delle opere infrastrutturali bresciane. Facciamo quindi il punto della situazione sui progetti in atto, quelli in divenire e quelli da... dimenticare.

CORDA MOLLE E BREBEMI

Due facce della stessa viabilità. Una sorridente, ancorché a poco più di metà cammino. L'altra tena-

ce, ma in mezzo a tante difficoltà. Corda Molle e Brebemi restano i capisaldi del futuro su strada della nostra provincia, anche se si tratta di due storie completamente diverse.

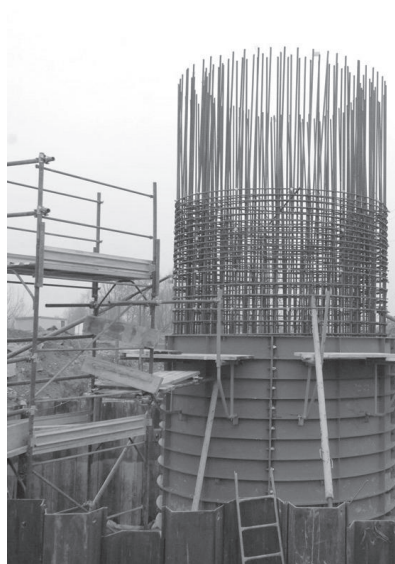
Per la Corda Molle, il taglio del nastro è arrivato lo scorso 3 febbraio. Un'inaugurazione che ha riguardato i 17 chilometri che collegano Azzano Mella a Castenedolo-Fascia d'Oro. Un progetto costato 206 milioni di euro (cinquanta dei quali necessari per gli

AL CAMMINO
DELLA CORDA
MOLLE MANCANO
13 CHILOMETRI
E LA BRETELLA
TRA LA FASCIA
D'ORO
E BRESCIA EST

espropri) e finalizzato a creare un anello che attraversi la provincia da est ad ovest, collegando tre autostrade: Milano-Venezia, Brescia-Piacenza e la futura Brebemi. Quello della Corda Molle è tutt'altro che un cammino concluso. Restano da fare i tredici chilometri che uniranno Ospitaletto (il casello della A4) ad Azzano Mella, ovvero la riqualificazione della Sp19. Ma non è tutto: bisognerà capire se e quando mettere mano ad una delle prime criticità emerse, ovvero la bretella che unisce lo svincolo in località Fascia d'Oro con il casello di Brescia Est.

Il problema è semplice: per riqualificare il tratto in questione, lungo tre chilometri e in carico a Serenissima, servirebbero circa 67 milioni di euro, compreso il rifacimento dello svincolo sulla Tangenziale Sud. Tra crisi di liquidità e dubbi sulle concessioni, questo resta un capitolo destinato ad essere procrastinato nel tempo. Fino a quando non è dato saperlo.

Per Brebemi invece la novità più importante, che risale al 17 febbraio, è stata la sottoscrizione



di un finanziamento ponte di 546 milioni di euro. L'atto ha coinvolto Brebemi spa – società di progetto che ha la concessione per progettare, realizzare e gestire la Direttissima – e un pool di istituti di credito composto da Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Intesa Sanpaolo), Centrobanca, Unicredit e Mps. L'intesa è finalizzata a garantire la copertura finanziaria per il prossimo semestre, in relazione all'avanzamento dei lavori. Il cronoprogramma prevede la consegna di Brebemi per la fine del 2013.

Sul fronte bresciano dei cantieri per la Direttissima, siamo nella fase degli interventi lungo la Tangenziale Sud, ma non solo. Ci sono in ballo il tratto di 7 km (ad una sola corsia di marcia, ma predisposto per il raddoppio) che dovrà collegare Brebemi alla Corda Molle e alla Tangenziale Sud.

La strada in questione attraverserà il territori di Ospitaletto, Castegnato, Travagliato e Roncadelle. Per la precisione, ad ovest del Comune di Travagliato sorgerà lo svincolo destinato a raccordare Corda Molle e Brebemi. Da qui

partirà dunque la bretella che si innesterà sulla Tangenziale Sud all'altezza dell'ippodromo di Roncadelle.

Il pezzo forte di tutto questo progetto è il rifacimento dello svincolo di Brescia Ovest, che andrà a fare il paio con l'ammodernamento di quello del polo commerciale roncadellese. Stando al cronoprogramma, la fine dei lavori è prevista per l'ottobre del 2013.

L'opera è divisa in due tratti: i primi 950 metri vanno dallo svincolo dell'Eib fino a via Fratelli Cervi, a Roncadelle. Il secondo tratto, di 470 metri, arriva fino alla zona dell'Ippodromo, dove – appunto – si innesterà la bretella di Brebemi. Ma non è tutto: sempre connessa alla Direttissima c'è la variante alla Provinciale 17 fra Chiari e Cologne. L'investimento complessivo per le opere è di oltre 91 milioni di euro.

LE OPERE “ACCESSORIE”

Ma Brebemi non è solo Brescia: la Sp14 Rivoltana e la Sp103 Cassanese, grazie a due interventi avviati ad ottobre, saranno com-



pletamente trasformate. Un investimento di 155 milioni di euro permetterà di “raddoppiarle”, creando – in pratica – delle autostrade urbane senza pedaggio. I lavori sulla Rivoltana comprenderanno anche la variante autostradale di Liscate, un raccordo di 5,2 chilometri che si sviluppa dalla barriera di Brebemi (che è a Liscate) fino alla Rivoltana.

DALLA TEM ALLA PEDEMONTANA

Infine, c'è la partita Tem, la Tangenziale Est Milano propedeutica all'ingresso di Brebemi nel capoluogo lombardo: come annunciato dall'assessore regionale alle Infrastrutture Raffaele Cattaneo, a marzo i cantieri di Tem dovrebbero finalmente essere avviati. Anzi, secondo Cattaneo entro il 2015 Tem potrà dirsi pronta.

Non va dimenticata però la Pedemontana: come si evince da una nota pubblicata sul sito ufficiale dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, il 17 febbraio la società autostradale e l'Ati che si è aggiudicata l'appalto hanno sottoscritto il contratto di affidamento da 1,7 miliardi di euro delle tratte B1, B2, C e D dell'autostrada, dopo che il TAR ha negato la sospensiva contro l'aggiudicazione in appalto integrato.

La firma dà avvio da subito al progetto esecutivo. L'appalto riguarda, infatti, la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B1 (Como) B2 e C (Monza/Brianza) e D (Monza/Brianza e Bergamo), che completano l'itinerario pedemontano sommandosi alla tratta A (Varese e Como) ed alle tangenziali di Como e Varese già in esecuzione, oltre alla greenway. I tempi sono strettissimi:

in tre mesi dovrà essere pronto il progetto esecutivo delle tratte prioritarie ed in sei mesi quello complessivo da quasi 30.000 elaborati.

IL TRAMONTO DELLA VALTROMPIA

Per chiudere il discorso autostradale, sembra ad un passo dal tramonto il progetto dell'autostrada di Valtrompia, cui ha sicuramente inferto un colpo durissimo lo scivolone di Anas, che non ha rispettato i termini per perfezionare gli espropri.

Come recentemente dichiarato da Mauro Parolini, ex assessore provinciale ai Lavori pubblici e consigliere regionale, l'unica possibilità sarebbe quella di chiedere al Governo di firmare un nuovo decreto di pubblica utilità dell'opera.

Solo così si potrebbe sperare di rivitalizzare l'iter di un'arteria che, stando all'ultimo preventivo, costerebbe 51 milioni di euro al chilometro. Senza contare la contrarietà di chi, come il comitato “Viabilità interna di Concesio e autostrada di Valtrompia”, sostengono che oramai non ci siano più le condizioni per realizzare l'autostrada.

L'ULTIMA CHANCE PER MONTICHIARI

Se il trasporto su gomma, pur con qualche dolore, si gode le sue piccole e grandi conquiste, nel trasporto aereo e su rotaia le cose, per il Bresciano, paiono volgere al peggio. Cominciamo dall'aeroporto di Montichiari: negli anni fiumi di inchiostro hanno raccontato speranze, illusioni e declino del D'Annunzio.

Una storia che adesso ha ottenuto una chance in più col decreto Milleproroghe. La situazione dello

scalo monteclarese parla di una lunga sequenza di bilanci in passivo, con le nuove norme in arrivo che potrebbero impedire il rinnovo della concessione temporanea per il 2013.

La speranza? Riuscire entro il prossimo 31 dicembre (inizialmente il termine previsto era il 30 giugno) a presentare un piano di rilancio, con il “raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale”. Una possibilità che deve affrontare una situazione che parla di debiti per 80 milioni, per quanto Paolo Arena, presidente della Catullo, sia convinto che l'aeroporto monteclarese resti una opportunità importantissima per il territorio. E ricordiamo anche quanto è importante l'impegno del presidente del Collegio Giuliano Campana che, dopo aver assunto la presidenza di Abem (società privata nata proprio con lo scopo di rilanciare il progetto D'Annunzio) è in prima linea per tessere una rete (la sola) in grado di non far sfumare il sogno di un aeroporto funzionale al sistema Brescia.

LA STAZIONE TAV? CANCELLATA

Ma una batosta vera e propria si abbatte su Montichiari: sembra oramai accantonata la possibilità di costruire proprio a Montichiari una stazione per la Tav.

Una bocciatura sulla quale, per la verità, le voci si rincorrono, ma – a questo punto – difficilmente l'Alta Velocità avrà uno scalo da queste parti. Alta Velocità che, a dicembre, ha visto il Cipe sbloccare fondi per 1 miliardo e 18 milioni di euro necessari a realizzare il tratto Treviglio-Brescia. Quindi Cepav Due ha indetto la gara per i lavori

LOTTO DOPO
LOTTO LE STATALI
42 E 39 STANNO
AVANZANDO VERSO
L'ALTA VALLE
E C'È UN'INTESA
PER IL TRATTO
BERZO-EDOLO

del lotto 1, nella Bergamasca, mentre Italferr ha emesso il bando per il tratto urbano della Tav, nei territori di Brescia e Roncadelle, con annesso intervento sulla stazione cittadina. In tutto si parla di appalti per oltre 165 milioni di euro.

VIABILITÀ CAMUNA ... IN CAMMINO

Lotto dopo lotto, la 42 sta avanzando verso l'Alta Valle Camonica. Entro quest'anno saranno completati i tratti da Nadro a Forno Allione, ma sono previsti interventi anche sulla viabilità di Vione, Temù e Ponte di Legno.

Proprio a Vione la prossima estate si realizzerà il nuovo sottopasso pedonale in località Stadolina. Ma, come detto, l'obiettivo è andare verso l'alta Valcamonica. Proprio all'inizio di febbraio Anas e Provincia hanno siglato un'intesa per definire il progetto preliminare del tratto da Berzo Demo ad Edolo e della bretella di collegamento verso la Ss39. Un bando da 360mila euro che svilupperebbe ulteriormente la viabilità della zona. Che, sempre all'inizio del 2012, ha visto riprendere i lavori per costruire lo svincolo dell'ospedale di Esine, cantiere chiuso all'indomani dell'avvio a causa del cedimento del fondo stradale. L'opera, che dovrebbe essere completata per il 7 giugno, prevede la realizzazione di due rotonde.

Proseguono, infine, a ritmi serrati i lavori sulla Statale 39. In particolare, viaggiano a pieno regime i cantieri per i tunnel all'ingresso dell'abitato di Corteno Golgi e quello tra Nadro e Capo di Ponte.

Rosario Rampulla



Proseguono a ritmi serrati i lavori sulla Statale 39. In particolare, viaggiano a pieno regime i cantieri per i tunnel all'ingresso dell'abitato di Corteno Golgi e quello tra Nadro e Capo di Ponte.

