



LUNGAGGINI
E PROBLEMI
ECONOMICI
DELL'ANAS SONO
ORMAI
UNA COSTANTE,
EPPUR QUALCOSA
SI MUOVE

I CROCEVIA DELLA VIABILITA': DALLE ATTESE DISATTESE AL CANTIERE IN ZONA EIB

Velocità, competitività e aumento del bacino di utenza. Il sistema Brescia si prepara a calare gli assi (almeno si spera) sul piatto di una rinascita trasportistica che nasce dall'adeguamento delle infrastrutture locali. Brebemi, Tangenziale Sud, aeroporto di Montichiari, autostrada della Valtrompia, Ss 42 sono le coordinate di massima di un disegno ambizioso, che trascende l'angusta visione provinciale per

proiettare il territorio bresciano in un futuro in cui il territorio sia il fulcro di un sistema che leghi l'Italia all'Europa.

Una visione che si scontra con ostacoli oggettivi: lungaggini progettuali così come mancanza di risorse (la situazione fallimentare dell'Anas è un brutto segnale) ed ostacoli burocratici costellano il cammino di queste grandi opere. Su cui Brescia, la sua classe politica e imprendito-

riale non sembra decisa a fare sconti.

Senza le infrastrutture, questo è il convincimento, l'economia bresciana non può sperare nel rilancio. In questo numero, ed in attesa di auspicabili novità su alcuni progetti strategici, facciamo il punto della situazione sui lavori alla Tangenziale Sud e su di un'idea, forse già un progetto, che riguarda la tratta Brescia-Parma.

Per la Tangenziale Sud terza corsia in 920 giorni

Novemcentoventi giorni di lavori. Due anni e mezzo di cantieri per 103 milioni di euro di investimento (37 dei quali a carico della Provincia di Brescia, il resto finanziato dalla Regione Lombardia in base ad un Accordo quadro del 3 aprile 2000), per costruire una striscia d'asfalto puna 5,5 km che colleghi il casello autostradale di Brescia Centro e lo svincolo dell'Eib con la Tangenziale Ovest.

Sono questi i numeri della terza corsia (con relativa corsia d'emergenza) della Tangenziale Sud, un intervento atteso da anni e visto come irrinunciabile panacea

per il decongestionamento di una arteria stradale su cui transitano giornalmente circa 95.000 veicoli.

I lavori, dopo la realizzazione di alcuni cantieri preliminari per ripulire le scarpate ai lati della carreggiata e procedere allo spostamento dei sottoservizi, sono ormai iniziati. Rispetto al cronogramma annunciato dall'ente Provincia, i primi 5/6 mesi di intervento dovrebbero corrispondere alla fase più soft, giusto il preludio alla risoluzione dei nodi viari più complessi. Tra questi lo "zenit della difficoltà" sarà proprio lo snodo dell'Eib, dove verrà costruito uno svincolo su tre li-



velli con l'abbassamento della Tangenziale Ovest in seguito alla demolizione dell'attuale viadotto. Gli altri punti caldi saranno le intersezioni di via Labirinto e via San Zeno. Consapevole dell'impat-

PER EVITARE
AL MASSIMO
I DISAGI,
MOLTI LAVORI
VERRANNO
REALIZZATI
DURANTE
LE ORE NOTTURNE

to dei cantieri sulla viabilità, la Provincia ha sostanzialmente messo in conto una dose fisiologica di code e disagi, cui cercherà di ovviare in due modi: innanzitutto senza mai ridurre la carreggiata e, in seconda battuta, riservando alle ore notturne le operazioni di demolizione e ricostruzione di viadotti, sottopassi e cavalcavia.

Posto come assodato un rigido controllo sulla tempistica dei lavori, resta ancora un'incognita: il tema dei percorsi alternativi nel senso che solo una volta che i cantieri lavoreranno a pieno regime sarà possibile valutarne l'impatto

sulla circolazione. Uno studio sui flussi di traffico, l'elaborazione di percorsi che bypassino l'area urbana di Brescia e la speranza che l'A4 diventi una alternativa praticabile (pur con tutto il vespaio di polemiche già innestato sull'eventualità che il pedaggio tra Brescia Centro e Ospitaletto possa essere eliminato) sono le soluzioni cui si sta lavorando.

La Tangenziale Sud resta poi legata a due grandi problemi, ovvero gli sviluppi verso est e ovest. In quest'ultimo caso, già definito un prolungamento di 1,3 km in accordo con il centro Ikea 2000, ci sa-

ranno da valutare eventuali innesti e connessioni con il progetto Brebemi.

Per quello che riguarda invece la direttrice verso Verona e Padova la questione è ancora da definire, in quanto si pensa ad un sistema di tangenziali coordinato che possa costituire una valida alternativa alla viabilità. Su questo fronte, di cui ci occupiamo nell'articolo seguente, non si è ancora fatto nessun passo per la definizione di un programma operativo.

Rosario Rampulla

Il "sistema tangenziali" fra Lombardia e Veneto

Già lo scorso febbraio il Consiglio d'amministrazione dell'Anas ha esaminato le proposte di project financing per quello che ormai è definito il Sistema delle tangenziali lombardo-venete, deliberando la pubblicazione dell'avviso per la sollecitazione di soggetti privati alla realizzazione dell'opera, e facendo propria la proposta presentata dalla società Tangenziali Lombardo-Venete srl.

Nel dettaglio, la proposta prevede la realizzazione di un sistema viario parallelo all'attuale autostrada A4 Brescia-Padova, mediante la riqualificazione e il collegamento delle tangenziali esistenti delle città di Brescia, Verona, Vicenza e Padova, per una lunghezza di 162 chilometri comprendenti anche la riqualificazione della tratta della Sp 19, Corda molle, da Travagliato (innesto con la

Brebemi) ad Ospitaletto e il raccordo autostradale della Valle Trompia, che collega Ospitaletto e Brescia ovest con Concesio e Sarezzo (lungo 30,487 km). Complessivamente l'itinerario tangenziale toccherà 197 chilometri circa.

L'opera presenta caratteristiche geometriche di tracciato autostradale, a doppia carreggiata, con tre corsie per senso di marcia nei tratti rimanenti, corsie di emergenza di 3 metri. L'investimento stimato sfiora i tre miliardi di euro, al netto degli oneri finanziari.

Il Sistema è inserito nel piano pluriennale della viabilità 2003-2012 dell'Anas e riguarda l'ambito degli interventi finalizzati al potenziamento degli assi infrastrutturali che l'Unione europea ha definito strategici per lo sviluppo dei trasporti transeuropei. Il progetto si configura come potenziamento



del Corridoio intermodale 5 Lisbona-Kiev, nella tratta Brescia-Verona-Vicenza-Padova, comprendente anche il nodo di interconnessione con il Corridoio 1 Berlino-Palermo.

Il Consiglio d'amministrazione di autostrada Brescia-Pado-

NELL'IPOTESI
DEL SISTEMA
TANGENZIALI
FRA I TRATTI
A PAGAMENTO
RIENTREREBBE
LA BRESCIA EST-
VERONA SUD

va, società che controlla la Stlv, ha successivamente approvato la suddivisione in due tronconi della "supertangenziale" riproponendosi di mettere al corrente l'Anas della modifica e, una volta adeguato il progetto, consentire alle Regioni di avviare la formulazione del project financing. Con tale proposta la società Serenissima si è, di fatto, candidata a realizzare l'intervento. In cambio la concessionaria ha chiesto la possibilità di gestire la nuova infrastruttura per 40 anni. Riscuotendo i pedaggi, a partire presumibilmente dal 2013, ritiene, infatti, di poter remunerare

l'investimento. I tratti a pagamento, comunque, dovrebbero essere solo quelli di nuova costruzione, ovvero Brescia est-Verona Sud, Verona est-Vicenza ovest e Vicenza est-Padova ovest.

Il riesame, recente, relativo alla "supertangenziale" ha messo in luce anche la volontà, espressa in conferenza Stato-Regioni, di adeguare il progetto: da una parte, quella lombarda, che ci riguarda da vicino, con l'estensione della tangenziale da Brescia fino a Bergamo; all'estremo opposto, invece, oltrepassare Padova verso est arrivando fino a Dolo (già con-

tenuto nel progetto originario). Se, una volta pubblicati i due bandi regionali, non dovessero profilarsi offerte concorrenti, la realizzazione dell'intero Sistema ricadrà su Serenissima.

Non c'è dubbio sul fatto che anche questo sistema di tangenziali potrebbe servire a decongestionare il traffico, ma a questo punto è lecito chiedersi se i progetti del sistema viario saranno realizzati in raccordo fra loro, per evitare doppioni o, ancora peggio, interconnessioni imbuto che vanificherebbero gli sforzi.

w. n.

TECNOLIFTS

fabbrica ascensori

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



Attestato SOA Cat. OS4 per € 1.032.913,80



ASCENSORI
MONTACARICHI
HOME LIFTS

via Artigianale, 2 - 25010 MONTIRONE (BS)

Tel. 030.2677016 r.a. Fax 030.2677161 www.tecnolifts.it info@tecnolifts.it

SERVIZIO EMERGENZA 24h

DAL 1965

CORBAT
DEMOLIZIONI

demolizioni ecologiche smaltimento & riciclaggio

Sin dal 1965 siamo nel settore dell'edilizia, specializzati nella demolizione e lo smaltimento degli inerti prodotti.

L'utilizzo di strumenti tecnologicamente avanzati ci permette di ridurre in modo considerevole le polveri emesse, preservando così la salute dell'ambiente e del nostro personale.

Corbat ha sempre creduto nel riciclaggio della materia prima e a questo proposito offre soluzioni concrete nel trattamento dei materiali riciclabili quali cemento armato, pietrame e laterizi.

Con il riutilizzo di materiali recuperati si ottiene un notevole risparmio di materia prima con conseguenti vantaggi economici ed ambientali.



CONTACT US

Via Don Lorenzo Milani, 58/60 - 25020 Flero (BS)

Tel. 030 254 0081 / 264 0483

Fax 030 254 0082 - info@corbat.it

corbat.it