



L'AUTOSTRADA  
RAPPRESENTA  
UN SEGNO  
DI "RISCATTO"  
SULLA CRISI  
E IL PESSIMISMO:  
SARÀ PRONTA  
NEL 2014

## IL TRACCIATO BREBEMI IN ANTICIPO SUL PROGRAMMA: PRIMA TRATTA IN FEBBRAIO

Il casello di Chiari, la barriera di ingresso a Chiari-Castrezzato, i numerosi sottopassi per le strade provinciali intersecate, i lunghi rettilinei d'asfalto già posato, il viadotto sul fiume Oglio, i chilometri di barriere antirumore: i segni della Direttissima Brescia-Bergamo-Milano sono ormai più che evidenti sul territorio bresciano.

L'autostrada Brebemi prende corpo e forma a grandi passi, avviandosi verso l'apertura nel maggio-giugno 2014. Anzi, il tratto nostro e quello bergamasco, venticinque chilometri fra la Sp 19 Concesio-Ospitaletto e il casello di Fara Olivana, potrebbe entrare in funzione in anticipo, già a febbraio.



La Direttissima Brescia-Bergamo-Milano rappresenta un segnale di ottimismo e di efficienza per il sistema produttivo lombardo, una opportunità per le aziende che vorrebbero collocarsi al più presto sull'asse dell'autostrada.

Ricordiamo che i lavori per la costruzione di Brebemi sono cominciati alla fine di luglio del 2009: sessantadue chilometri fino a Lisiate nelle province di Brescia, Bergamo, Cremona, Lodi e Milano; 43 Comuni interessati, 4 viadotti su Oglio, Serio, Adda e Muzza, 6 caselli, 4 aree di ser-

vizio. Il tutto per un costo di 2,3 miliardi in *project financing*: vale a dire senza contributi da parte dello Stato.

Il 25 marzo scorso è stato chiuso il contratto di finanziamento per l'opera; 1,818 miliardi messi a disposizione da un pool di istituti: Banca Europea per gli Investimenti (Bei), Cassa Depositi e Prestiti, Intesa Sanpaolo, Sace, Unicredit, Ubi, Mps, Credito Bergamasco. Gli altri 520 milioni necessari all'impresa sono stati versati dagli azionisti di Brebemi. Il *closing* finanziario è stato

MOLTE AZIENDE  
PRENDONO  
IN ESAME  
L'IDEA  
DEL TRASLOCO  
LUNGO  
I 62 CHILOMETRI  
DEL TRACCIATO

determinante per la prosecuzione dell'opera. Bei e Cassa Depositi e Prestiti sono i principali sostenitori. La prima tranche del mega finanziamento è affluita nelle casse di Brebemi alla fine di giugno: 753 milioni e 256mila euro (ben 600 dalla Bei). Una vera provvista di ossigeno. Sulla Direttissima Brescia-Bergamo-Milano (e per la viabilità connessa) è già stato speso un miliardo.

I lavori sono realizzati al 70%, addirittura al 90% nei tratti bergamasco e bresciano. Ecco perché è concreta la possibilità di un'apertura anticipata in queste province (l'area Milanese procede meno spedita per la complessità dei problemi infrastrutturali provocati dalle interferenze): l'annuncio è stato dato dal presidente della società Brebemi, Francesco Bettoni, durante il sopralluogo ai cantieri bresciani effettuato ai primi di luglio con l'assessore regionale alle Infrastrutture, Maurizio Del Tenno, e l'assessore provinciale ai Lavori Pubblici, Mariateresa Vivaldini.

«Il finanziamento di 600 milioni - ha osservato Bettoni nell'occasione - è in assoluto il più sostanzioso erogato dalla Bei a livello europeo negli ultimi 15 mesi. Significa che l'Europa ha fiducia nell'Italia, nel sistema lombardo, nella Brebemi». Bettoni ha parlato di «miracolo»: «Non saprei come altro chiamare la definizione del prestito di oltre 1,8 miliardi siglato a marzo. Di questi tempi una cifra notevole». La visita al cantiere ha confermato la progressione dei lavori nel tratto bresciano, per il 60% già asfaltato. In autunno i lavori sulla strada saranno finiti, spiegano i tecnici. L'incognita

*Il 25 marzo scorso è stato chiuso il contratto di finanziamento per l'opera; 1,818 miliardi messi a disposizione da un pool di istituti: Banca Europea per gli Investimenti (Bei), Cassa Depositi e Prestiti, Intesa Sanpaolo, Sace, Unicredit, Ubi, Mps, Credito Bergamasco. Gli altri 520 milioni necessari all'impresa sono stati versati dagli azionisti di Brebemi.*



*Secondo gli studi preliminari al progetto, la Direttissima Brescia-Bergamo-Milano farà risparmiare 6,8 milioni di ore attualmente perse in coda nel tragitto da e per Milano; l'incremento del Prodotto interno lordo è valutabile in circa 382 milioni annui, mentre sono tremila gli addetti occupati in maniera diretta e indiretta durante la realizzazione dell'opera.*

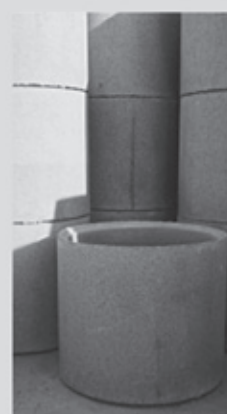
I LAVORI SONO  
AL 90 PER CENTO  
NEI TRATTI  
BERGAMASCO  
E BRESCIANO :  
SI PROFILA  
UN'APERTURA  
ANTICIPATA

per fissare la data di un'apertura veloce è rappresentata dai tempi per la sistemazione degli impianti tecnologici, per la messa a punto degli aspetti tecnici della barriera di esazione, per la cartellonistica e, soprattutto, per i numerosi collaudi in capo a Regione, Anas, Ministero. Una serie di interventi che non dipendono da Brebemi e da BBM (il consorzio che costruisce l'autostrada).

L'autostrada avrà tre corsie per senso di marcia (oltre a quella d'emergenza). Secondo i tecnici progettisti, Brebemi farà risparmiare 6,8 milioni di ore

attualmente perse in coda nel tragitto da e per Milano; l'incremento del Prodotto interno lordo è valutabile in circa 382 milioni annui; tremila gli addetti occupati in maniera diretta e indiretta durante la realizzazione dell'opera; il traffico pesante sulla viabilità locale, con relativo beneficio per l'inquinamento atmosferico, sarà ridotto del 60 per cento. "Brebemi rappresenta un primato non solo in Lombardia, ma in Europa: è la prima autostrada realizzata in *project financing* puro", ha commentato l'assessore regionale Del Tenno. "La Lombardia ha bisogno di

opere come questa, fondamentali per lo snellimento del traffico e il rilancio dei territori attraversati, aree strategiche per la competitività di tutto il sistema lombardo con ricadute positive sull'intera economia del paese". Collegata alla Brebemi è la Teem, la Tangenziale Est Esterna di Milano, da Agrate (casello A4) a Melegnano (casello A1), i cui lavori sono cominciati nel 2012. L'infrastruttura è appena stata beneficiata dal Governo Letta (attraverso il decreto "del fare") con 300 milioni a fondo perduto: si tratta di una strada di 32 chilometri, fondamentale per Bre-



**MANUFATTI E PREFABBRICATI IN CEMENTO . IMPIANTI DEPURAZIONE ACQUE**

25077 Roè Volciano (BS)  
Tel. 0365 556509/556137 - Fax 0365 556884  
[www.bosettisrl.it](http://www.bosettisrl.it) - [info@bosettisrl.it](mailto:info@bosettisrl.it)

LUNGO  
IL TRACCIATO  
BREBEMI  
SONO 1.287  
GLI ETTARI  
INTERESSATI  
DA ESPROPRI  
E ASSERVIMENTI

bemi. La Direttissima, infatti, vi si immetterà direttamente: il traffico per Milano sarà poi smistato a nord attraverso la provinciale Cassanese e a sud dalla Rivoltana (in corso di ampliamento). Brebemi è entrata nell'azionariato della Tangenziale proprio per accelerare la costruzione dell'Arco Teem: i 6,5 chilometri che collegano Rivoltana e Cassanese sono essenziali per la funzionalità di Brebemi. Nel giugno 2014 dovrebbero essere pronti, in coincidenza con l'apertura dell'autostrada.

Intanto diamo alcuni dati relativi anche agli espropri e ai pagamenti. Lungo Brebemi sono 1.287 gli ettari interessati da espropri ed asservimenti: 960 riguardano l'autostrada (592 per il sedime e 368 per mitigazioni ambientali e opere idrauliche minori), 240 la viabilità ordinaria compensativa e 87 l'area interposta con la linea dell'Alta velocità. Ricordiamo che la Tav affiancherà l'autostrada un poco più a sud; Brebemi ha già costruito i grandi manufatti necessari al passaggio dei binari.

Le attività di acquisizione dei terreni sono quasi completate (l'85% delle superfici complessive e il 96% delle aree autostradali). A breve, fa sapere la società, saranno avviate anche le procedure di occupazione dell'area interposta fra l'autostrada e la linea ferroviaria: Brebemi, d'intesa con Rete Ferroviaria Italiana, procederà anche per quanto riguarda le aree di competenza dell'operatore ferroviario. Sono 431 gli ettari interessati da occupazioni temporanee che alla fine dei lavori verranno restituiti. I fabbricati demoliti sono stati 51.

Le 1.401 ditte (1.358 per i terreni e 43 per i fabbricati) che

hanno sottoscritto gli accordi di cessione bonaria hanno ricevuto 178 milioni (143 per i terreni e 35 per i fabbricati), corrispondente all'88% delle indennità concordate (202,2 milioni) e al 73% del valore totale delle indennità stimate. Sono in corso le procedure - annuncia la società - per il pagamento dei restanti 24 milioni (12% del totale) delle indennità accettate, corrisposti a cominciare da luglio. A questi importi vanno aggiunti altri 10 milioni depositati alla Cassa Depositi e Prestiti per le ditte che non hanno accettato l'accordo bonario.

**Enrico Mirani**



## L'ASFALTO FINANZIA IL PATRIMONIO VERDE DEL PARCO DELL'OGLIO



Piantumazioni, piste ciclabili, corridoi ecologici per la flora e la fauna. Decine di interventi per rendere più bello e fruibile il Parco dell'Oglio Nord. Un investimento verde che verrà realizzato dal Consiglio di gestione del Parco grazie ad un finanziamento della Brebemi, l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano.

Una somma sostanziosa, un milione e 495mila euro, cui si aggiungeranno fondi propri da parte di alcuni Comuni interessati dagli interventi. Nei mesi scorsi il presidente del Parco, il cremonese Giuseppe Colombi, e il presidente di Brebemi, il bresciano Francesco Bettoni, hanno firmato la convenzione con cui la società che sta costruendo l'autostrada verserà all'ente Parco 1,495 milioni a ti-

LA SOCIETÀ  
AUTOSTRADALE  
VERSERÀ QUASI  
1,5 MILIONI  
DI EURO  
A TITOLO  
DI COMPENSAZIONE  
AMBIENTALE



tolo di compensazione ambientale. L'autostrada interessa direttamente tre Comuni del Parco, vale a dire Calcio, Urago d'Oglio e Rudiano, sfiorando anche Pumenengo. L'opera più imponente è il viadotto sul fiume fra Calcio e Urago.

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe), approvando il progetto nel giugno 2009, impose a Brebemi il pagamento di 4 milioni e 40 mila euro agli enti Parco danneggiati dal passaggio della strada. All'Oglio Nord tocca un milione e mezzo.

La convenzione definisce gli impegni dei due soggetti contraenti e la ripartizione generale delle risorse in precisi capitoli di intervento.

Il Parco si assume l'onere di far redigere i progetti, di ottenere i necessari nulla osta dalle amministrazioni coinvolte, di realizzare le opere entro la fine del 2013-primi mesi del 2014. Tempi strettissimi, dunque. Brebemi, invece, anticiperà alcune somme per il progetto, saldando poi le spese sostenute dal Parco dietro documentazione. Fino

ad un milione e 495mila euro.

La cifra servirà per cinque interventi. Innanzitutto la riforestazione, il ripristino di corridoi ecologici, la riqualificazione ambientale di aree proprietà del Parco o demaniali, in particolare nelle zone attraversate dall'autostrada. Il tutto in collaborazione con le associazioni e i volontari presenti sul territorio. Altra iniziativa: il recupero forestale di aree marginali non agricole, destinandole a frutteto (per varietà in via di estinzione) e tartufaie. Terzo impegno: studio e collo-

cazione di un sistema segnaletico per la viabilità minore, le valenze storico-culturali, le aree di maggiore pregio naturalistico. Quarto: completare il centro convegni e il parcheggio al servizio dell'ostello e della sede del Centro educativo del Parco, al Mulino di Basso a Torre Pallavicina (Bergamo). Infine c'è il progetto principale, il più ambizioso, quello su cui si investiranno più sforzi e risorse: la «Greenway dell'Oglio», il completamento della rete pedonale, ciclabile e a cavallo nell'area del Parco.

La proposta si inserisce in un ambito più vasto, dalla Valcamonica (ma anche più a nord) al Po, interessando vari Parchi e Comunità montane stretti in alleanza. «Crediamo molto a questo progetto per la sua

valenza ambientale e turistica» ha commentato Giuseppe Colombi in più occasioni. Ma di cosa si tratta? Il percorso diventerà una delle maggiori piste ciclabili in quota, collegando il fiume Po al passo del Tonale (all'interno del Parco Adamello), passando dal Parco dell'Oglio, costeggiando il lago d'Iseo e attraversando la Valcamonica: gli enti territoriali coinvolti hanno infatti firmato in febbraio il Protocollo d'intesa che sancisce la definizione di una via ciclabile di valenza sovra regionale. Coinvolti sono la Comunità

montana del Sebino, i Parchi Oglio Nord e Oglio Sud (mantovano), la Comunità montana di Valle Camonica, il Parco dell'Adamello, la Comunità Montana dei laghi bergamaschi.

Il totale dei chilometri percorribili su due ruote (oppure a cavallo) sarà di oltre 300 chilometri, calcolando l'asse principale di

*Tra i progetti ci sono la riforestazione, il ripristino di corridoi ecologici, la riqualificazione ambientale di aree proprietà del Parco o demaniali.*

*Ciclabili: il totale dei chilometri percorribili su due ruote sarà di oltre 300, con l'asse principale di 230 chilometri, i 60 del Sebino e gli ulteriori 15 da Edolo all'Aprica.*

230 chilometri, i 60 del perimetro del Sebino e gli ulteriori 15 chilometri da Edolo all'Aprica, per poi collegarsi alla Svizzera. L'accordo stilato fra gli enti prevede che le parti si impegnino a completare i tratti di ciclabile ancora mancanti, ovvero

circa il 30% dell'intero percorso. In realtà, il tracciato che attraversa, da sud a nord, l'intera Lombardia è quasi completo. I tratti critici

PER MOLTI  
INTERVENTI  
BISOGNERÀ  
ATTENDERE  
IL COMPLETAMENTO  
IN DETTAGLIO  
DELL'ELENCO  
DELLE PRIORITÀ

sono davvero pochi e, comunque, esistono dei percorsi alternativi.

Sul Sebino manca il tratto da Iseo a Sulzano. L'opera più consistente per completare il percorso ciclabile si trova invece in Valcamonica, dove mancano circa 40 chilometri di pista.

Tornando al progetto specifico che riguarda gli interventi lungo l'Oglio pagati da Brebemi, i responsabili del Parco (l'assemblea consortile formata da 34 Comuni e tre Province e il Consiglio di gestione), mentre scriviamo, devono ancora approvare l'elenco nel dettaglio, un'operazione certamente

non facile, visto la delicatezza della materia.

Moltissime sono le proposte e le esigenze: ovviamente non tutte potranno essere soddisfatte, anche se il progetto è a lungo termine e dunque riguarderà iniziative finanziabili più avanti.

L'importante, spiegano dal Parco, è sapere bene quali saranno le cose da fare nel futuro, secondo un disegno omogeneo, coerente, fattibile. Coscienti del fatto che i primi interventi saranno poi un possibile volano per altri investimenti pubblici e privati, così da valorizzare al meglio il patrimonio

naturalistico di tutta l'area, un'evidente ricchezza per la promozione turistica.

In ogni caso, per quanto riguarda nello specifico la *Greenway* dell'Oglio, sono interessati numerosi Comuni bresciani, bergamaschi e cremonesi lungo il fiume. Si parla di passerelle fluviali, del completamento di percorsi, della messa in sicurezza di ponticelli, di sistemazione di tracciati.

Il tutto per vivere meglio e di più un ambiente naturale che merita rispetto, tutela e attenzione. ■



**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](http://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**  
BRESCIA • via Codignole, 54  
tel. 030 3542849 • fax 030 3550628  
e-mail: [tecnotalisrl@libero.it](mailto:tecnotalisrl@libero.it)