

L'ATTO FIRMATO
AL PIRELLONE
DOVREBBE
RIMETTERE
IN CORSA
IL RACCORDO FRA
BRESCIA, BERGAMO
E MILANO

BREBEMI: INTESA IN REGIONE, L'AUTOSTRADA SI PUO' FARE E ANDRA' IN CANTIERE NEL 2009

Il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, insieme all'assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Raffaele Cattaneo e al ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, hanno sottoscritto l'atto di affidamento della progettazione, costruzione e gestione della Direttissima Brescia-Bergamo-Milano. A sottoscrivere l'atto c'era anche Francesco Bettoni, presidente della società proponente e concessionaria (ricordiamo che l'opera sarà realizzata in project financing).

L'accordo, che vede come co-protagonista la Cal (concessionari autostradali lombarde) nel ruolo di società concedente e la Brebemi spa, società concessionaria, sancisce l'impegno di avviare i lavori entro la fine del 2009 per poter aprire al traffico il collegamento il 18 dicembre 2012. Mentre, in caso di ritardi nella definizione della concessione della Tangenziale est esterna di Milano (Tem), le parti si impegnano nella realizzazione anche del tratto di Tem tra la Cassanese e la Rivoltana che dovrà essere realizzato contemporaneamente alla Brebemi, anche in anticipo rispetto al resto della Tem.

Questa è la prima convenzione firmata dalla Cal, la società costituitasi un mese fa e par-



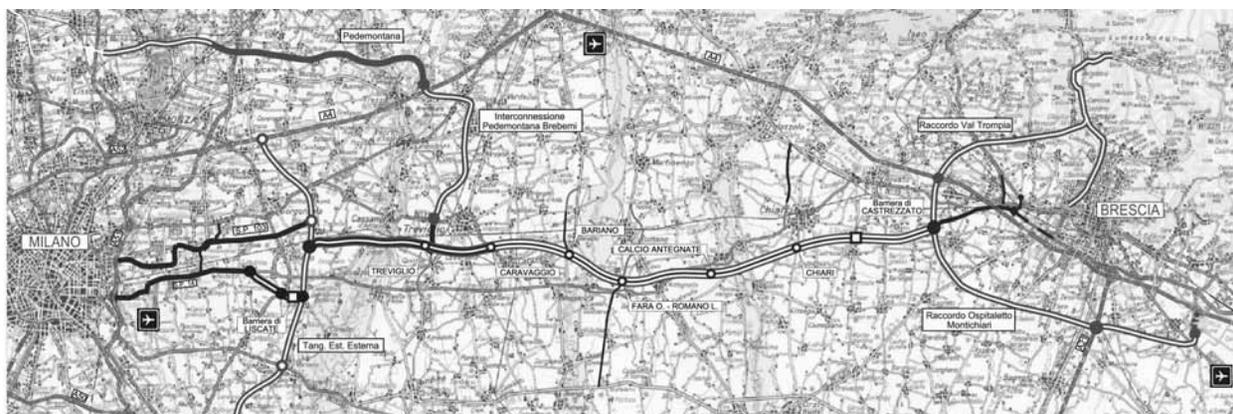
Un'immagine eloquente: traffico intenso sull'autostrada A4

tecipata in eguale misura (50%) tra Regione Lombardia, tramite la sua partecipata Infrastrutture Lombarde, e Anas.

IL PROGETTO - L'opera (come mostra il disegno del trac-

ciato che pubblichiamo nella pagina seguente) parte dalla attuale Tangenziale Sud di Brescia e termina in provincia di Milano, all'altezza di Melzo, sulla futura Tem. Partendo da Brescia, l'opera inter-

IL NUOVO COSTO
DELL'OPERA
AMMONTA
A 1.511 MILIONI
RISPETTO
AL PREVENTIVO
ORIGINARIO
DI 866 MILIONI



seca il raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari e fino alla barriera di Castrezzato sarà a circolazione libera con due svincoli intermedi per l'accesso alla viabilità locale. Il tracciato prosegue per circa 42 chilometri in direzione est-ovest, superando in viadotto i fiumi Oglio, Serio e Adda e con una galleria artificiale il canale della Muzza fino a Melzo e Pozzuolo Martesana (Mi).

Il collegamento della nuova autostrada con le principali viabilità di accesso a Milano, Cassanese e Rivoltana, avverrà attraverso l'arco della futura Tem.

I caselli saranno sei, completamente automatizzati, a Chiari, Calcio-Antegnate, Fara Olivana-Romano di Lombardia, Bariano, Caravaggio-Treviglio Est, Casirate-Treviglio Ovest.

L'intero tracciato ha uno sviluppo di circa 62,1 chilometri, di cui 37,9 chilometri in rilevato, 19,2 km in trincea profonda, 3,7 chilometri in viadotto e 1,3 chilometri in galleria artificiale sotterranea.

La sezione stradale avrà 2 o 3 corsie per senso di marcia. Le opere connesse si svilupperanno per circa 37,2 chilometri di viabilità ordinaria, dei quali 20,2 chilometri

di nuove varianti e circa 17 chilometri di adeguamento a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia, compresi i 13,3 km della «Cassanese» e della «Rivoltana». Infine, circa 43,5 km sono affiancati a quello della futura linea ferroviaria Tav Milano-Verona, condividendo numerose opere, cavalcavia, sottovia, gallerie.

Il progetto preliminare è stato approvato dal Cipe con Valutazione di impatto ambientale positiva.

GLI EXTRACOSTI - La Regione applica la nuova disciplina di legge sulle concessioni autostradali, nel rispetto dei parametri sanciti dalla gara del 2003 e delle norme sulla finanza di progetto che l'avevano informata.

Il nuovo costo dell'opera, comprensiva di tutti gli extracosti derivanti dalle prescrizioni del Cipe (delibera di luglio 2005) ammonta a 1.511 milioni di euro anziché 1.580 milioni di euro deliberati dal Cipe nel 2005, rispetto ad un costo originario del 2001 pari a 866 milioni di euro.

Il nuovo piano economico finanziario dell'opera prevede il riequilibrio attraverso un incremento al 2013 del 60% delle tariffe dei

pedaggi, portando così la tariffa agli attuali livelli applicati sulle tangenziali milanesi.

Il costo per l'utente nel percorso tra Brescia e Milano (nel 2013) sarà così analogo a quello dell'attuale A4, nonostante il tracciato Brebemi abbia 10 chilometri in meno.

La durata della concessione è confermata in 19,5 anni. I tempi di progettazione e di costruzione sono stati incrementati della stessa percentuale di incremento dei lavori, ossia da 31 a 45 mesi. Il rendimento della quota originale dell'investimento è esattamente quella stabilita dalla gara.

Il cronoprogramma allegato alla Convenzione prevede l'apertura dei cantieri all'inizio del 2009 in conseguenza dei tempi amministrativi previsti dalla legge obiettivo, l'entrata in esercizio è prevista per il 18 dicembre 2012.

Così dovrebbe finalmente decollare un progetto atteso da anni che, a fianco della quarta corsia sulla A4, rappresenta un'opera strategica per il futuro dei collegamenti su di un'asse economicamente strategico.

■