

In viaggio da Brescia a Milano sulla Brebemi

Il tracciato

Il Collegamento Autostradale Brescia - Bergamo - Milano (in breve Brebemi) consentirà viaggi veloci e sicuri su un sistema viabile integrato nel nuovo sistema infrastrutturale lombardo.

La lunghezza complessiva della tratta autostradale è di 62,1 km e sono 43 i comuni interessati dal tracciato (compresa la viabilità di connessione e compensativa)

Da Brescia l'accesso alla Brebemi potrà avvenire dal Raccordo Autostradale Ospitaletto - Montichiari - in corso di realizzazione da parte della Società Autostrade Centro Padane - attraverso lo svincolo di interconnessione situato ad ovest di Travagliato, oppure dall'attuale Tangenziale Sud di Brescia attraverso un apposito tratto di autostrada e una bretella di collegamento alla SP19, oggi prevista a carreggiata singola ma già predisposta per l'ampliamento a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia.

Il raccordo avrà due svincoli intermedi a più livelli (Travagliato Est/Castegnato e Ospitaletto/Travagliato Ovest) a servizio dei vicini centri urbani.

Dall'interconnessione con il Raccordo Autostradale Ospitaletto - Montichiari fino alla Barriera di esazione di Chiari-Castrezzato, la Brebemi sarà a circolazione libera e servirà la principale viabilità provinciale (SP16, SP106, ed ex SS11) mediante due svincoli a rotatoria a livelli sfalsati (SP16 e SP106 a Rovato) ed un terzo svincolo con rampe dirette sulla ex SS11 (Tangenziale Ovest di Chiari).

Superata la barriera di esazione, si prosegue verso ovest attraversando le province di Brescia, Bergamo e Milano viaggiando su una nuova e moderna autostrada dotata di tutte le più evolute tecnologie a servizio della sicurezza e del confort di guida e sulla quale sarà inoltre in funzione, in caso di avversità atmosferiche o di traffico intenso, un efficiente impianto di illuminazione.

Sei svincoli completamente automatizzati (Chiari, Calcio-Antegnate, Fara Olivana-Romano di Lombardia, Bariano, Treviglio Est-Caravaggio, Treviglio Ovest-Casirate) attraverso i quali l'autostrada si integrerà con il territorio e servirà i numerosi centri abitati e i relativi insediamenti produttivi. Lungo l'asse autostradale sono previste quattro aree di servizio (Chiari Nord e Sud, Caravaggio Nord e Sud), due aree di parcheggio oltre ad un centro di manutenzione ed un centro operativo necessari per la gestione ed i servizi all'utenza.

Da Melzo infine si potrà raggiungere Milano con due distinti percorsi, entrambi ugualmente efficienti. Con il primo, si percorrerà verso nord un tratto di Tangenziale Est Esterna fino allo svincolo di Pozzuolo Martesana, dove si imbotcherà la nuova SP103

Cassanese, riqualificata a due corsie per senso di marcia fino a Milano. Con il secondo percorso, scendendo verso sud lungo la Tangenziale fino allo svincolo di Liscate, si svolgerà ad ovest, riprendendo l'ultimo tratto della Brebemi (a sud di Liscate), che, dopo la Barriera di esazione di Liscate, proseguirà, dapprima connettendosi alla SP 39 della Cerca attraverso uno svincolo a rotatoria su due livelli e raggiungendo poi la SP14 Rivoltana anch'essa interamente riqualificata a due corsie per senso di marcia fino a Milano.

Stato dell'arte dei cantieri

I cantieri attualmente avviati sono:

- tre cantieri logistici: **Urago d'Oglio, Cassano d'Adda e Fara Olivana**
- **il campo base di Treviglio**
- tre Macrocantieri lungo l'asse dell'autostrada, ciascuno afferente ad uno dei tre cantieri logistici:
 - o Macrocantiere 1 afferente al Cantiere Logistico di Urago d'Oglio, che comprende tra l'altro l'interconnessione con la SP19
 - o Macrocantiere 2 afferente al Cantiere Logistico di Fara Olivana, che comprende tra l'altro i viadotti sui fiumi Oglio e Serio
 - o Macrocantiere 3 afferente al Cantiere Logistico di Cassano d'Adda, che comprende tra l'altro il viadotto sul Fiume Adda

Urago d'Oglio

- Dopo aver eseguito le indagini archeologiche (rinvenuti reperti e salvaguardati in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia) e la bonifica degli ordigni bellici si è proceduto alla realizzazione del ponte Bailey che è stato collaudato lo scorso 14 dicembre 2009.
- Si sta procedendo alla costruzione del viadotto sul fiume Oglio con la realizzazione delle sottofondazioni e fondazioni. Ad oggi sono stati eseguiti circa il 70% dei pali necessari

Cassano d'Adda

- Dopo aver condotto le indagini archeologiche e la bonifica ordigni bellici, si sta procedendo alla realizzazione delle sottofondazioni del viadotto sull'Adda
- E' già attivo da alcuni mesi il capannone di prefabbricazione dove sono in corso di ultimazione i casseri dei conci del viadotto Adda
- Dal 1° di marzo entra in funzione la vasca di laminazione per lo scarico delle acque dei piazzali
- Il grande problema delle interferenze incontrato sin dall'avvio delle attività di cantiere (come linee di alta tensione) è in corso di risoluzione.

Fara Olivana con Sola

- Realizzazione dell'impianto di betonaggio
- Contemporaneamente si è realizzato il grande capannone per il montaggio dei casseri e la prefabbricazione dei conci dei Viadotti Oglio e Serio.
- Dello stesso cantiere fanno parte le aree necessarie alla realizzazione delle pile e delle spalle del Viadotto Serio lato Brescia, dove sono in via di esecuzione le indagini archeologiche.
- Tutto ciò è preliminare alla realizzazione del ponte sul fiume.

Campo base di Treviglio

- Dopo aver realizzato tutti gli impianti tecnologici necessari, (fognature, impianto elettrico, posa tubi acqua potabile e gas) si è concluso il montaggio dei dormitori e della mensa, entrambi con una capienza di alcune centinaia di unità

Dati tecnici

- 62,1 km lunghezza della tratta
- 17 km di viabilità compensativa
- 23,3 km di viabilità di connessione (raccordi)
- 43 comuni interessati
- 6 svincoli intermedi di accesso
- 4 aree di servizio
- 11,3 km di barriere antirumore
- 120 km di fibra ottica.
- 16 stazioni di rilevamento meteorologiche
- 60 km di illuminazione pubblica stradale
- 52 pali per tecnologia wireless
- 220 telecamere per rilevamento incidenti
- 60 mila veicoli di flusso giornaliero

N.B.

- Riduzione fino al 60% del traffico pesante sulla viabilità locale
- Incremento del Pil valutabile in circa 382 milioni di euro annui come effetto dell'entrata in funzione dell'autostrada
- 6,8 milioni di ore in meno perse in coda
- I lavori sono in linea con il cronoprogramma che prevede l'entrata in esercizio dell'autostrada entro la fine del 2012

Dati economico-finanziari

- Costo complessivo dell'iniziativa di 1.611 milioni di euro, totalmente a carico di Brebemi.
- Fabbisogno finanziario complessivo dell'iniziativa: 2.316 milioni di euro, di cui circa 390 milioni di Euro di oneri finanziari
- Il fabbisogno è finanziato da linee di credito a lungo termine e da capitale proprio (per circa 400 Milioni di Euro).
- Sotto il profilo ambientale il progetto prevede la realizzazione di opere e misure di compensazione e di mitigazione ambientale per un totale di **181** Meuro
- Sono inoltre previsti una serie di ulteriori interventi riguardanti la viabilità ordinaria connessa all'autostrada quantificati in **297** Meuro
- Risorse già impegnate da Brebemi: circa **200** milioni di Euro
- Percentuale di aree acquisite: 17%
- Imprese che sono state o sono ancora impegnate nei cantieri attivi: circa 250
- Lavoratori ad oggi occupati direttamente o indirettamente nella realizzazione dell'opera: circa 1.500
- Numero di occupati direttamente o indirettamente a regime: circa 10.000

Protocolli di Legalità

Sono quattro i protocolli di legalità firmati fino ad oggi dalla Brebemi congiuntamente all'ente concedente CAL con le prefetture di Bergamo (il 17 gennaio 2009), Brescia e Cremona (il 3 e l'11 febbraio scorsi) e Lodi (il 4 marzo) rispettivamente alla presenza dei prefetti Camillo Andreana, Narcisa Brassesco Pace, Tancredi Bruno di Clarafond e Peg Strano Materia. Il Protocollo di Legalità rappresenta uno strumento di prevenzione dei fenomeni criminali, la sua funzione è, infatti, contrastare eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa, oltre a rafforzare il controllo sul rispetto delle norme di sicurezza dei cantieri. L'accordo include la raccolta e la verifica di dati e informazioni relative alle imprese che partecipano a qualunque titolo all'esecuzione dei lavori, controlli che saranno effettuati anche grazie alla costituzione, da parte di Brebemi, di una banca dati multicanale con accesso riservato ai soggetti che hanno siglato il protocollo. Un documento, dunque, che prevedendo accertamenti antimafia sempre più stringenti anche grazie a forme di monitoraggio durante i lavori, garantisce la rapida e corretta esecuzione dell'opera in corso. Il Presidente Francesco Bettoni ha sottolineato "Questa firma è la risposta concreta alla necessità di stretto controllo e sorveglianza sulle opere infrastrutturali che implicano elevati investimenti economici. Assicurando trasparenza e costante coordinamento con istituzioni proposte, garantisce a Brebemi un elevato livello di qualità e sicurezza. In più, evitandoci eventuali problematiche aggiuntive, ci permette di rispettare il nostro obiettivo: procedere con la fase operativa garantendo l'apertura dell'opera agli utenti nei tempi stabiliti".

LA QUESTIONE INTERFERENZE

Il collegamento autostradale corre per quasi tutto il suo sviluppo in affiancamento e a breve distanza dal collegamento ferroviario Ac/Av Milano-Verona i cui cantieri si apriranno entro l'anno. In funzione di tale peculiarità è stata avviata già dalle fasi progettuali un'attività di coordinamento con l'Ente gestore RFI finalizzata alla risoluzione univoca delle interferenze con minimizzazione dell'impatto sul territorio sia in termini di costi che di tempi.

In fase di progettazione del collegamento autostradale sono state censite circa 550 interferenze con i pubblici servizi (gas, acquedotti, corrente elettrica, telecomunicazioni, ecc...) riconducibili a circa 30 Enti Gestori, delle quali circa 170 sono in comune con il futuro collegamento ferroviario Milano-Verona.

Anche le opere compensative realizzate nell'ambito del collegamento autostradale, quali ad esempio la riqualificazione delle strade provinciali "Cassanese" e "Rivoltana", sono particolarmente interessate da interferenze con i pubblici servizi.

Sempre nell'ambito del collegamento autostradale si evidenziano inoltre le interferenze infrastrutturali costituite da opere stradali ed idrauliche per le quali è stata avviata la medesima attività di coordinamento con RFI al fine di consentirne la realizzazione contestuale ed univoca