

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 SP62 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), 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 svolterà 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**
- tre Macrocantieri lungo l'asse dell'autostrada, ciascuno afferente ad uno dei tre cantieri logistici:
 - Macrocantiere 1 afferente al Cantiere Logistico di Urago d'Oglio, che comprende tra l'altro l'interconnessione con la SP19
 - Macrocantiere 2 afferente al Cantiere Logistico di Fara Olivana, che comprende tra l'altro i viadotti sui fiumi Oglio e Serio
 - Macrocantiere 3 afferente al Cantiere Logistico di Cassano d'Adda, che comprende tra l'altro il viadotto sul Fiume Adda

Macrocantiere 1 afferente al Cantiere Logistico di Urago d'Oglio

- Proseguono le attività preliminari sul sedime delle opere ad oggi disponibili (bonifica ordigni bellici e indagini archeologiche preliminari).
- Proseguono le lavorazioni di scavo nella zona della barriera di Esazione di Castrezzato.
- Sono state realizzate le deviazioni provvisorie della SP 60 e di Via Rudiano in Comune di Chiari per la costruzione dei relativi sottopassi.
- Eseguito il rivestimento della Roggia Trenzana (opera legata alla viabilità alternativa alla ex SS 11).

Macrocantiere 2 afferente al Cantiere Logistico di Fara Olivana

- Proseguono le attività preliminari sul sedime delle opere ad oggi disponibili (bonifica ordigni bellici e indagini archeologiche preliminari).
- E' in esercizio il ponte Bailey sul Fiume Oglio.
- Le sottofondazioni del viadotto Oglio sono state completate al 95% circa, fondazioni oltre il 50%. Per quanto riguarda il Viadotto Serio è in corso di esecuzione il campo prove per le sottofondazioni.
- Si è realizzato il capannone per il montaggio dei casseri e la prefabbricazione dei conci dei Viadotti Oglio e Serio (gettati 9 conci dei viadotti).

- Dello stesso cantiere fanno parte le aree necessarie alla realizzazione del Viadotto Serio, dove sono in via di esecuzione le indagini archeologiche.

Macro cantiere 3 afferente al Cantiere Logistico di Cassano d'Adda

- Proseguono le attività preliminari sul sedime delle opere ad oggi disponibili (bonifica ordigni bellici e indagini archeologiche preliminari).
- Prosegue la realizzazione delle sottofondazioni in jet-grouting del viadotto Adda. Scavo e getto dei primi plinti di fondazione. Completato il ponte Bailey provvisorio sullo Scolmatore della Muzza, prosegue la realizzazione di quello sul fiume Adda.
- Getti di calcestruzzo su alcuni manufatti idraulici a fianco della spalla lato Brescia del Viadotto Adda.
- Cantiere logistico completamente operativo. Sono iniziati i getti dei conci del viadotto Adda .
- Il problema delle interferenze, incontrato sin dall'avvio delle attività di cantiere, (linee di alta tensione, ossigeno dotto e gasdotto) è in corso di risoluzione.

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: **20%**
- Imprese che sono state o sono ancora impegnate nei cantieri attivi: circa 300
- 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