

Il Governo: «La Brebemi è urgente»

Entro pochi mesi il ministro Altero Matteoli vuole far approvare il progetto definitivo

■ Il Governo cambia le priorità delle opere pubbliche, formulando una sceltta delle urgenze da affrontare, risolvere e, se necessario, finanziare.

L'iniziativa, parte della ricetta per controbattere la crisi economica galoppante, contempla anche il progetto della direttissima Brescia-Bergamo-Milano, ovvero la Brebemi.

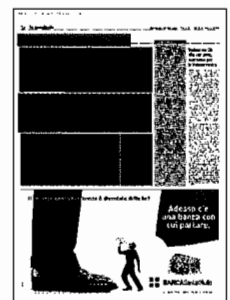
Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, promette infatti che il progetto Brebemi verrà approvato - in via definitiva - entro pochi mesi. Competerà al Cipe accogliere e valutare la proposta di Brebemi spa che,

a questo punto, non dovrebbe più incontrare ostacoli.

Un motivo in più a favore del progetto di «matrice» bresciana è rappresentato dal fatto che la direttissima verrà realizzata in project financing, ovvero a costo zero per lo Stato, salvo le opere accessorie utili ad abbinare il tracciato della futura linea della Tav, per le quali sarà necessario un intervento pubblico.

Anche il progetto della Pedemontana, uno fra quelli più attesi, dovrebbe seguire lo stesso iter rapido scelto per Brebemi.

a pagina 16



VIABILITÀ *I progetti*

Il Governo classifica Brebemi opera urgente

Per la Direttissima e Pedemontana il ministro Matteoli conta di portare al Cipe, entro i prossimi mesi, i progetti definitivi: la questione è soltanto burocratica

■ Le infrastrutture tornano prioritarie nell'agenda politica. Brebemi non poteva mancare nel lotto delle opere che il Governo intende velocizzare e far cantierizzare quanto prima come ricetta base, anche se non esclusiva, per contenere gli effetti della crisi economica che imperversa nel mondo e, quindi, anche in Italia.

Per la Direttissima Brescia-Bergamo-Milano il tema offerto all'attenzione del ministro Altero Matteoli è piuttosto semplice: si tratta di pigiare il piede sull'acceleratore dell'iter (già infinito peraltro).

Per il Nord il pacchetto all'attenzione del Ministero è costruito essenzialmente attorno alle opere autostradali. Si tratta di interventi ben noti e già finanziati, in gran parte con risorse private, nel 2007 (la Direttissima è in project financing per un importo di 1,5 miliardi di euro). Per Brebemi e Pedemontana il ministro Matteoli conta comunque di portare al Cipe nei prossimi mesi i progetti definitivi. Anche per la Parma-La Spezia e le nuove tratte della Brescia-Padova spa, Matteoli prevede di sbloc-

care le autorizzazioni entro il 2009. Stiamo parlando comunque di opere già inserite nei piani finanziari 2007 (approvati con legge a fine maggio).

Il ministro Matteoli ha ricordato proprio in questi giorni che per le grandi infrastrutture mancano sempre all'appello i 14 miliardi di fondi statali, suddivisi in tre anni, che aveva chiesto nel Dpef di luglio; ma ha precisato che «vanno reperiti anche in 10-15 anni».

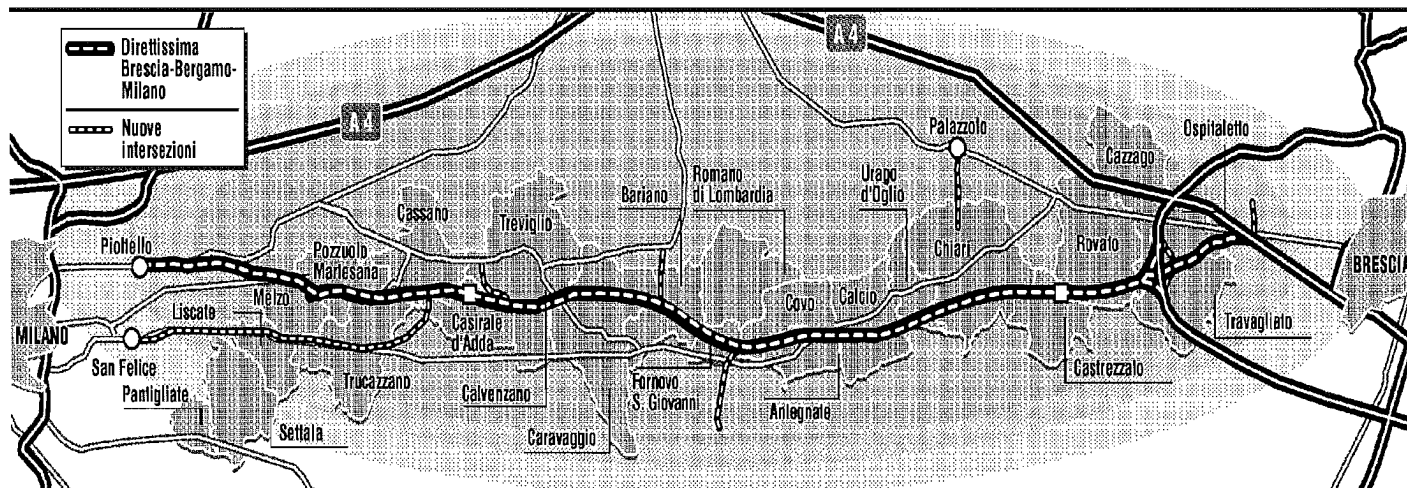
In questo però c'è un'evidente contraddizione fra la necessità di porre in cantiere le grandi infrastrutture e la disponibilità - risicata - di spesa. Nello specifico ci si può riferire alla Tav. Sulla tratta Brescia-Verona della linea riservata ai treni veloci non c'è una tempistica definita e accettabile. Quindi o si trovano i finanziamenti, oppure anche in questo caso i ritardi si accumuleranno ai ritardi. Forse sarebbe bene una qualche verifica sui costi. Ricordiamo che in Italia un chilometro di linea Tav costa in media 30 milioni di euro, ovvero il triplo di Spagna e Francia. Possiamo concedere dei rincari dovuti alla particolare orogra-

fia ed alla densità abitativa del nostro Paese, ma il triplo è davvero troppo.

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

Partendo da est (Brescia), l'opera si sviluppa dalla attuale tangenziale sud di Brescia (ex S.S. 11) fino al futuro Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari (il Raccordo Ospitaletto-Montichiari), corrispondente alla attuale S.P. 19 con un tratto a circolazione libera, provvisoriamente previsto a carreggiata singola ma, in prospettiva di una crescita del traffico, già dotato di tutte le opere d'arte predisposte per il futuro ampliamento della sede stradale. Tale tratto, della lunghezza di 8,6 km, comprende i due svincoli di interconnessione a più livelli con le due predette viabilità e due svincoli intermedi.

Dallo svincolo di interconnessione con il Raccordo Ospitaletto-Montichiari alla barriera di Castrezzato (circa 5,8 km di lunghezza) il Collegamento Auto-



stradale sarà a circolazione libera con due svincoli intermedi a livelli sfalsati per l'accesso alla viabilità locale.

Successivamente, il tracciato autostradale prosegue, in regime di esazione chiuso, per circa 42 km in direzione est-ovest, superando in viadotto l'Oglio, il Serio e l'Adda.

Tutto il tratto tra l'interconnessione con il Raccordo Ospitaletto-Montichiari e quella con la futura TEM (circa 54,6 km), comprese tutte le opere d'arte (viadotti, gallerie, trincee, cavalcavia, ecc.), è dimensionato per la realizzazione di tre corsie per senso di marcia, oltre alle due corsie di emergenza da 3,50 m, ma inizialmente il completamento a tre corsie riguarderà la parte tra la stazione di Caravaggio-Treviglio Est e la TEM (circa 14,6 km).

La tratta completa, interessando un territorio con condizioni di visibilità difficili per lunghi periodi dell'anno, è interamente dotata di impianto di illuminazione. Lungo l'asta autostradale sono previste quattro aree di servizio e due aree di parcheggio.

Claudio Venturelli