

MOBILITÀ E STRADE. . Il raccordo della Direttissima sarà inaugurato domani dal ministro Delrio e dal governatore Maroni ed è stato realizzato con tre mesi d'anticipo

Brebemi e A4, la connessione brucia i tempi

Ma nel sistema autostradale bresciano rimangono da sciogliere i nodi «Corda Molle» e «Valtrompia»

Ora Brebemi è connessa. Domani mattina il ministro alle Infrastrutture e Trasporti (Mit) Graziano Delrio e il governatore della Lombardia Roberto Maroni insieme al presidente della Direttissima Francesco Bettoni taglieranno il nastro dell'interconnessione con la A4 e

della relativa barriera di esazione a Castegnato. Ma per un'opera infrastrutturale che può finalmente funzionare a pieno regime, almeno altre due attendono al palo: il raccordo autostradale per la Valtrompia e la Corda Molle. La prima è inchiodata da 10 anni dai ricorsi, e si spera che il recente "ultimatum" di Anas a Salc-Carena vincitrice della gara faccia partire le ruspe per l'anno prossimo. La seconda, realizzata a metà dalla società Centropadane che ha gestito la Brescia-Piacenza fino al 30 settembre 2011, è rimasta imbrigliata nelle maglie del lungo iter del passaggio della concessione al Gruppo Gavio. Per nessuna delle due si vede la luce in fondo al tunnel. Intanto Brebemi si presenta all'appuntamento di domani con tre mesi di anticipo. Di più, anche le aree di servizio Adda sud e nord nei pressi di Caravaggio cominciano a procedere spedite con una data di apertura oscillante tra il 30 novembre e il 3



La nuova barriera che a Castegnato collega l'autostrada A4 con la A35 Brebemi sarà aperta al traffico da domani
FOTOLIVE

dicembre prossimi, anche qui con un mese di anticipo. Da domani, dunque, gli automobilisti potranno scegliere se andare a Milano con la A4 passando da Bergamo o con la Brebemi viaggiando per la Bassa bergamasca. Le due rampe autostradali in direzione Venezia, con l'apposito casello di esazione, connettono direttamente la A35 e la A4 in corrispondenza dello svincolo di Travagliato Est. Insieme all'interconnessione, poi, è stato raddoppiato a quattro corsie (due per senso di marcia) il raccordo di 4,2 chilometri fra lo svincolo di Travagliato e il grande snodo del «Seppiolone» di Castegnato. Il tutto con un ridotto impatto ambientale, in quanto le principali opere previste lungo i quattro chilometri erano già fatte in previsione del raddoppio. E anche in versione autostradale il raccordo resterà gratuito. La nuova interconnessione è costata alla Società della Direttissima 47 milioni di euro, e rafforza il ruolo portante della Brebemi nel quadrante orientale della regione, potenziando i collegamenti di tipo autostradale lungo la direttrice est-ovest. Era quel che le mancava, dopo la connessione nel 2015 con la Teem, la tangenziale esterna di Milano. Con il che si può dire che la A35 entra con entrambi i piedi nel sistema autostradale lombardo e nazionale. ALTRA STORIA per la Sp 19 «Corda Molle». Se tutto va bene, ma proprio tutto, resterà una monumentale incompiuta almeno per un altro lustro. Tuttavia già oggi ci sono segnali a dire che non tutto andrà per il verso giusto. La realtà vera è che previsioni sui tempi di completamento della tangenziale esterna bresciana non si possono fare. Al momento il Gruppo Gavio, che ha vinto la gara per la A21 Brescia-Piacenza, ancora non ha ottenuto ufficialmente la concessione, né ancora ha pagato gli oneri di subentro alla vecchia concessionaria Centropadane. Quindi è tutto fermo pure sul fronte degli espropri e dei relativi indennizzi, gestiti nel frattempo dal Mit. La situazione è molto ingarbugliata. Di nuovo c'è che nel giugno scorso, a quasi due anni dall'aggiudicazione, Autovia Padana spa del Gruppo Gavio e Mit hanno firmato una convenzione per l'affidamento della concessione. Il provvedimento sarà seguito da un decreto interministeriale e dall'esame di merito da parte della Corte dei Conti (altri due mesi), per poi procedere al passaggio di consegne definitivo. Si vedrà. E alle speranze che i lavori possano iniziare nel 2018 è attaccato pure il raccordo per la Valtrompia. La novità recente è che Anas ha lanciato al costruttore Salc-Carena l'ultima chiamata. «O firma il contratto o l'aggiudicazione sarà annullata». Potrebbe essere la conclusione del lungo braccio di ferro

tra l'impresa e l'Ente delle strade. Il primo lotto del raccordo è stato messo a bando nel 2007, e poi è rimasto congelato a causa della mancata proroga della concessione della Brescia-Padova spa, società che paga l'opera. L'aggiudicazione provvisoria risale al 2012, e quella definitiva (nel frattempo Salc-Carena aveva fatto ricorso al Tar) allo scorso 25 aprile, per 155,134 milioni, con un ribasso di circa il 34 per cento sulla base d'asta. I tempi lunghi un decennio hanno aperto la questione prezzi. Il costruttore ha chiesto un adeguamento e per ottenerlo ha promosso e vinto un nuovo ricorso al Tar. Anas si è rivolta al Consiglio di Stato chiedendo la sospensione, ma le è stata negata. Ora bisogna aspettare il giudizio di merito atteso per il 14 dicembre. Da lì in poi, però, per la bretella autostradale di 4,2 chilometri senza pedaggio il percorso sarà tutt'altro che in discesa. Non si esclude un ulteriore ricorso, sempre che Anas, per evitare il danno erariale, non propenda davvero per l'eventualità di rifare la gara. Come ora lascia intendere. E in tal caso i cantieri nel 2018 sarebbero da dimenticare. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Mimmo Varone