

I LAVORI

E per il Riolo di Mozzo arrivano le «ciambelle» di cemento

Sembrano ciambelle squadrate di cemento precompresso poste una accanto all'altra creando una sorta di tunnel largo tre metri e alto due. Nel mezzo ci passerà il torrente Riolo di Mozzo che sarà deviato dal percorso originario, verso il Quisa, sotto la rotonda per Briolo sulla Villa d'Al-

mè-Dalmine. Percorso assai problematico, in caso di forti piogge, per la sua portata ridotta che porta ai disastrosi dietrofront delle acque. Dopo lo spostamento dei sottoservizi, il primo tratto del nuovo letto del torrente è in fase di avanzata realizzazione da parte delle maestranze della Vitali Spa, nel parcheggio del Carrefour Market



in via del Commercio a Mozzo, strada laterale di via dell'Industria. «Tra una quindicina di giorni - annuncia il sindaco di Mozzo Paolo Pelliccioli - faranno passare il tunnel sotto la provinciale, lavorando di notte, e senza pregiudicare il transito diurno». Se tutto va bene è ipotizzabile pensare che la giuntura del nuovo letto con l'al-

veo originario in via Pascolo dei Tedeschi potrebbe avvenire entro tre mesi, non prima però di aver abbattuto il caseggiato espropriato a ridosso della rotonda. A opere ultimate il «nuovo» Riolo avrà un percorso di circa 500 metri: 200 metri in «scatolare» di cemento e i restanti 300 a cielo aperto.

B.S.

Prima pietra nel 1961 poi un'attesa infinita

La storia. Progettazione nel 1989, lavori finiti nel 2009. Nelle intenzioni doveva essere la Tangenziale Ovest

Il papà del sistema viabilistico provinciale moderno della Bergamasca ha un nome noto, quello di Vito Sonzogni, architetto scomparso nel luglio 2017 all'età di 93 anni. Una volta arrivato in Provincia come assessore verso la fine degli anni '50, in pieno boom, teorizzò la necessità di un collegamento diretto tra le strade per Milano e la parte più meridionale della Val Brembana. La Dalmine-Villa d'Almè nasce così, pezzo fondamentale di un sistema di tangenziali che non vedrà mai la luce in modo completo. Ed è un limite che stiamo pagando ancora adesso.

I lavori della Dalmine-Villa d'Almè cominciano il 9 gennaio del 1961: «Sono stati consegnati all'impresa Viganì di Sovere, i lavori della nuova grande arteria di traffico Villa d'Almè-Crocette-Dalmine» si legge su L'Eco di Bergamo del 16 gennaio. «La base del cantiere è stata stabilita alle Crocette, al ponte di sovrappassaggio della Valle San Martino (la Briantea - ndr), al centro cioè della costruenda arteria. I lavori dovranno essere portati a termine entro 450 giorni». Curiosità, sempre nel 1961 fa la sua comparsa la Tangenziale Sud: «Destinata a collegare la statale 42 da Verdello ad Albano Sant'Alessandro evitando i pericolosi attraversamenti di Stezzano, Seriate e della città» spiega l'allora presidente della Provincia, Bruno Zambetti, ai vertici Anas in visita ufficiale.

L'espansione dei paesini

Ma torniamo ai cantieri: in realtà già allora il passaggio dalla carta alla strada aveva quel minimo di complessità, e di anni

per terminare la Dalmine-Villa d'Almè ne serviranno due. A dicembre 1962 la strada è pronta e le auto possono cominciare a percorrerla, anche se l'anno successivo la Provincia delibera altri fondi per il completamento degli svincoli e degli innesti. Per la Valle Brembana si apre comunque una nuova era, la strada provinciale sarà decisiva per il suo sviluppo, tanto più che nel 1967 la ferrovia Bergamo-Piazza Brembana cessa l'attività. Nelle pagine della «Storia economica e sociale di Bergamo»

prio Sonzogni immagina come la futura Tangenziale Ovest della città.

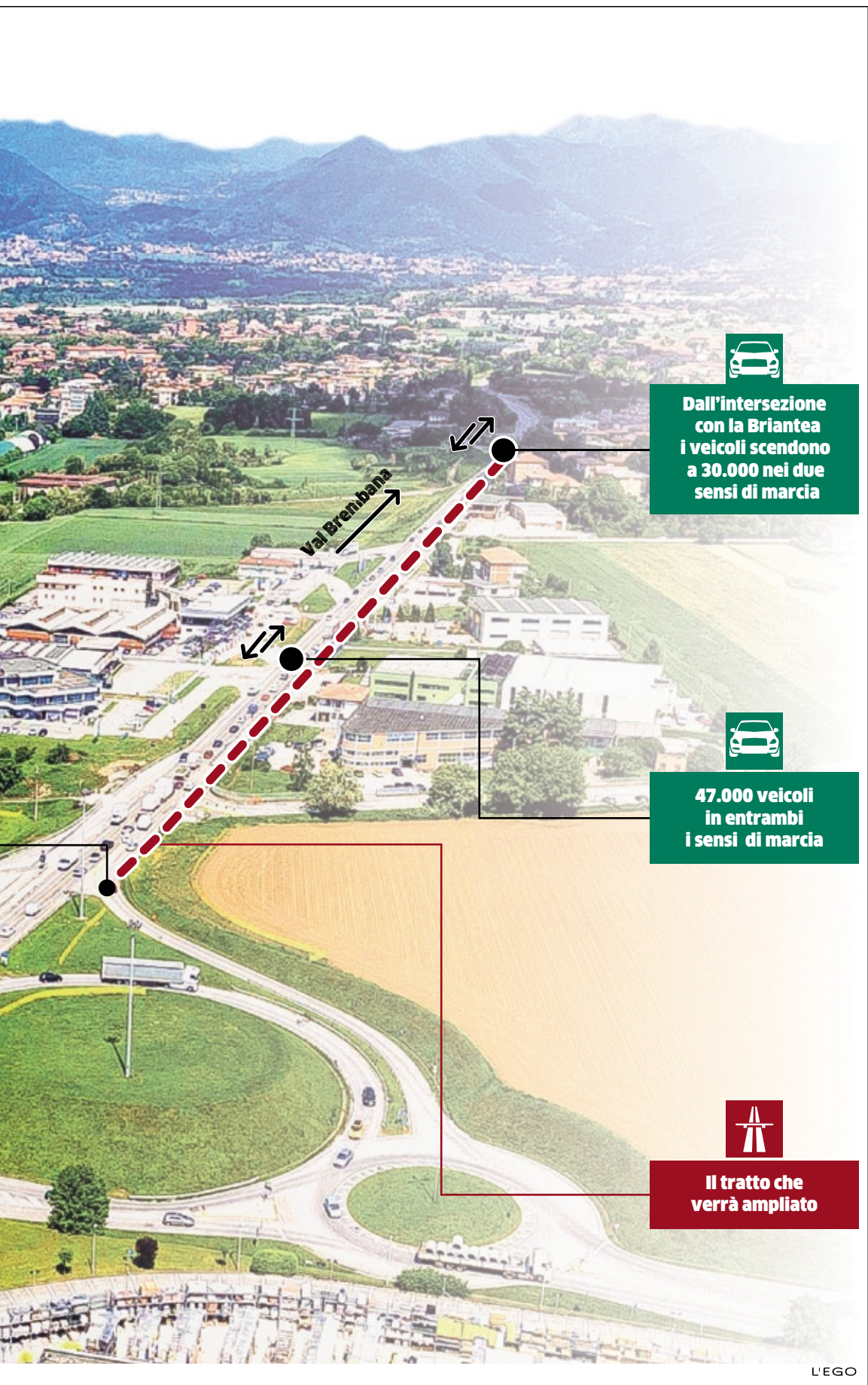
La statizzazione e i progetti

Passano gli anni, il tasso di motorizzazione esplose e la strada si dimostra subito inadeguata. «C'è da dire che le prime ipotesi progettuali già prevedevano una strada doppia di quella che poi è stata costruita, per cui un indirizzo circa le aree laterali da salvaguardare per l'ampliamento i Comuni lo conoscono da quasi 30 anni. Resta da vedere se poi l'hanno seguito e rispettato» si legge su L'Eco di Bergamo del 15 dicembre 1988, dove si annuncia che «La Villa d'Almè-Dalmine diventerà statale dopo il raddoppio, con una spesa di 45 miliardi».

Nel 1989 viene affidata la progettazione del tratto da Villa d'Almè a Curno, perché in quello verso Dalmine sarebbe previsto l'innesto della Pedemontana e quindi la progettazione sarà realizzata in un contesto più ampio. Peccato che della Pedemontana non c'è tuttora traccia. E nemmeno del progetto di raddoppio, visto che 2 anni dopo la Provincia lo riassegna, questa volta fino a Dalmine. Come va a finire? Che di rinvio in rinvio, viene appaltato un tratto di 6 chilometri e 200 metri a due corsie per senso di marcia da Dalmine (vicino al casello dell'A4) a Treviolo: 24 milioni di euro. Ah, sì, nel frattempo era arrivata la moneta unica, considerato che l'appalto è del 2006. Fatto sta che l'opera vede la luce solo nel 2009. Auguri a tutti per i prossimi lotti.

D.N.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'EGO

Il ponte sulla Briantea verrà completamente ricostruito

Il cantiere del tratto della Tangenziale Sud (tecnicamente è indicata così) da Treviolo a Valbrembo è partito. La conferma arriva da Matteo Centurelli, del servizio Viabilità della Provincia di Bergamo. Anche dalla Vitali, precisano che l'attività del cantiere è cominciata «entrando nel vivo dei lavori». Di fatto la situazione generale per chi percorre la Villa d'Almè-Dalmine è caratterizzata da un fermento operativo e da una movimentazione di mezzi che per ora non ha influenzato significativamente i tempi di percorrenza della strada.

Dopo le attività propedeutiche

ai lavori principali tra cui la bonifica da ordigni bellici, il taglio piante e la delimitazione delle aree, saltano all'occhio i portali di legno che si intravedono al confine con Valbrembo e Mozzo (in prossimità della rotonda per Briolo). Indicano, nel loro susseguirsi «scenografico», quale sarà il percorso della strada provvisoria che gli automobilisti cominceranno a percorrere quando sulla sede attuale cominceranno gli scavi del sottopasso per portare in trincea la provinciale.

«I portali con le velature gialle - spiega Centurelli - sono presidi di sicurezza. Servono a delimitare

la fascia aerea da non oltrepassare per non incorrere nei cavi sostenuti dai tralicci dell'alta tensione». Quello che si intuisce è che la strada provvisoria è almeno un chilometro e mezzo e prosegue ad est della «Villa d'Almè-Dalmine» quasi fino a raggiungere il distributore della Tamoi al confine con Paladina.

Anche i terreni dei «Vivai Cattaneo» sono interessati all'operazione. Molte delle piante sono state rimosse per permettere la realizzazione della strada provvisoria. «Quando il tratto della Tangenziale Sud sarà terminato - prosegue Centurelli -



il ponte sulla Briantea

restituiremo il terreno al vivaio». Che qualcosa si muove lo si intravede anche nel parcheggio del Carrefour Market a Mozzo.

«Qui - prosegue Centurelli - stiamo «rifacendo» il letto del torrente Riolo attraverso prefabbricati di dimensioni rilevanti». Anche al ponte sopra la Briantea l'interesse cantieristico è alto con il posizionamento di una serie di plinti di cemento che da qualche settimana hanno ridotto le carreggiate (appunto in prossimità del ponte) che da Ponte San Pietro porta a Curno.

«Il ponte - spiega Centurelli - sarà completamente ricostruito in due fasi. Per non compromet-

tere il transito dei veicoli, in una prima fase si realizza un allargamento verso Curno. Una volta terminato l'ampliamento a est, sarà improntato a ovest». Impegnativo anche il lavoro a carico delle agenzie dei sottoservizi. «Ci sono opere - precisano da Uniacqua - considerate indifferibili e urgenti dalla Provincia già realizzate da Uniacqua. Altre opere saranno completate con l'aggiudicazione a breve di un appalto. Il totale dei lavori ammonta a circa 1 milione e 400 mila euro, il 50% a nostro carico e l'altra metà alla Provincia. Sono stati individuati 39 punti di interferenza con il passaggio della Tangenziale Sud: 28 riguardano l'acquedotto e 11 le fognature».

Bruno Silini