

Provincia

PROVINCIA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Paladina-Sedrina Entro 40 giorni si decide il tracciato

San Pellegrino. L'incontro della Provincia coi sindaci
Il presidente: «Cerchiamo la massima condivisione»
Le titubanze di Sorisole, a nord uscita probabile a Botta

SAN PELLEGRINO

GIOVANNI GHISALBERTI

«Cerchiamo la massima condivisione possibile sul tracciato. Arrivando a una decisione nell'arco di 40 giorni, entro fine gennaio. Quando avremo in mano il progetto definitivo e i relativi costi, andremo a cercare i soldi». Così ieri pomeriggio il presidente della Provincia Gianfranco Gafforelli all'incontro pubblico voluto dai sindaci di San Pellegrino Vittorio Milesi e di Zogno Giuliano Ghisalberti sul terzo lotto della Tangenziale sud di Bergamo, il travagliatissimo pezzo tra Paladina e Villa d'Almè-Sedrina. Presenti all'incontro, tenutosi nella sala consiliare di San Pellegrino, anche una ventina di amministratori della Valle Brembana, il consigliere regionale Alex Galizzi e i consiglieri provinciali Stefano Savoldelli (delegato alla Montagna), Mauro Bonomelli (Viabilità), Gianfranco Masper e Demis Todeschini.

Il sindaco di San Pellegrino ha ricordato l'exkursus storico della strada, tuonando contro il lunghissimo ritardo di un'opera

■ L'invito degli amministratori: non si guardi al proprio orticello ma a tutto il territorio

già finanziata per 90 milioni di euro da Anas nel 2006. Fondi, di fatto, oggi non nella disponibilità della Provincia. Che, una volta approvato il progetto definitivo, dovrà bussare ad Anas chiedendo il finanziamento, presumibilmente dai costi molto più elevati di quelli stimati nel 2006.

«Oggi, a distanza di 12 anni - ha detto - abbiamo solo un progetto preliminare. Una follia, per quella che, da un punto di vista economico, doveva essere e resta l'opera prioritaria della nostra Provincia». Ai tecnici della Pro. Iter di Milano, a cui è stata affidata la progettazione definitiva, invece, l'incarico di illustrare il tracciato preliminare e le possibili alternative.

Lotti e gallerie

Il tracciato partirebbe da Valbrembo (dove terminerà il secondo lotto della Tangenziale, i cui lavori sono ora in corso) per raggiungere la piana di Sorisole sotto il Parco dei Colli, da qui collegarsi all'ex 470, quindi di nuovo in galleria, o fino alla Ventolosa o fino a Campana-Botta, al confine tra Villa d'Almè e Sedrina. Nel progetto originario sono previste cinque gallerie, la Valbrembo di 145 metri, la Sombreno di 1.015, la Sorisole di 182, la Villa d'Almè 1 di 890 e la Villa d'Almè 2 di 2.000 metri. Gallerie naturali, artificiali e poi tratti in trincea. La nuova normativa, per questo tipo di strade, vieta le immissioni negli svincoli con

accelerazione e prevede quelli con gli stop. Da qui alcune necessarie modifiche al disegno originario, in particolare per la parte nord, dove, col vecchio progetto, per esempio, si imporrebbe la demolizione di un viadotto, con le inevitabili problematiche di cantiere e viabilità locale. La soluzione che, anche ieri, sembrava più condivisa, era lo spostamento dello svincolo nord verso Botta-Campana: comporterebbe 400 metri in più di galleria naturale rispetto al progetto originario (quindi costi anche maggiori) e con due edifici da spostare, ma taglierebbe ulteriormente un tratto di ex 470. Diversi gli interventi tra il pubblico.

Opera strategica

«Si interpellino i Comuni - ha detto il sindaco di Villa d'Almè Manuel Preda -. Questa è un'opera strategica, sia per la qualità ambientale sia per il traffico del mio paese». «Siamo preoccupati - ha aggiunto il collega di Almè, Massimo Bandera. Tra pochi anni variante di Zogno e Treviolo-Paladina saranno pronti e il traffico si riverserà ulteriormente su Villa e Almè».

Le perplessità sul progetto sono arrivate dal vicesindaco di Sorisole, Eugenio Zambelli: «È lo stesso tracciato ipotizzato 30 anni fa - ha detto - e in questo tempo non si è riusciti a trovare un'alternativa. La nuova strada va fatta, ma per Sorisole questa soluzione non porterà alcun be-

Cinque tunnel e due svincoli Sarà lunga sei chilometri

Il progetto originario della Paladina-Villa d'Almè prevede una strada di quasi sei chilometri, con cinque gallerie, trincee e due svincoli.



Il presidente della Provincia Gafforelli ieri all'incontro con gli amministratori della Val Brembana

La proposta antitraffico

Una bretella alla rotatoria di Arlecchino

Una bretella per alleggerire l'enorme mole di traffico alla rotatoria di Arlecchino a Villa d'Almè. La proposta «tampon», in attesa della Paladina-Villa, è arrivata ieri dal consigliere regionale Alex Galizzi. La bretella, a quanto pare fattibile, sarebbe da realizzare a destra della rotatoria. Consentirebbe, a chi arriva dalla valle, di raggiungere l'ex «470 dir» senza immergersi nel tratto Curno-Ponte, per alleggerire il traffico in quel punto già congestionato.

neficio al traffico». A Zambelli hanno replicato alcuni amministratori, tra cui il sindaco di Olmo al Brembo Carmelo Goglio, invitando a dare un segno di «unità del territorio, sforzandosi di guardare oltre il proprio orticello e, invece, all'interesse di tutta la valle». «Il primo progetto - ha alzato la voce Milesi di San Pellegrino - si scontrò con la salvaguardia di alcune piante. Ora pare che siano a rischio alcuni insetti del Parco dei Colli. Assurdo. Chiediamo, invece, prima di tutto, rispetto per le migliaia di lavoratori e studenti che fanno ore e ore di coda ogni giorno».

All'incontro anche Elio Bonalumi, presidente dell'associazione Valbrembo, che aveva proposto un tracciato alternativo. Tracciato che, nella sostanza, ripercorreva in galleria e trincea l'attuale strada della «470 dir». «Ma considerate le nuove nor-

native subentrate per gli svincoli - ha detto - ora ci sembra di difficile realizzazione anche la nostra ipotesi». Confindustria, rappresentata da Fabio Corgiat, ha sottolineato l'importanza dell'opera. E a dar voce alle preoccupazioni degli imprenditori ci hanno pensato il sindaco di Val Brembilla Damiano Zambelli e, quindi, Claudio Astori della Zani Viaggi. Al via la progettazione, le preoccupazioni saranno poi quelle del reperimento dei soldi e della tempistica. Con l'auspicio che non si avveri ciò che, in chiusura, ha sottolineato, con una battuta, il novantenne ex sindaco di Mezzoldo e memoria storica brembana Enzo Salvini: «Bel progetto, ma la valle si sta spopolando. E, quando finalmente arriverà la strada, non saranno rimaste neppure le case».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Brebemi a misura di camion elettrico Costa 15 milioni, il progetto a Bruxelles

I rappresentanti della Brebemi spa sono decollati ieri alla volta di Bruxelles per presentare il progetto dell'autostrada elettrificata, denominata «eHighway», ai rappresentanti della Commissione Europea del Transport Unit e Corridor Coordinators. Si tratta di un ulteriore passo per riuscire, nell'ambito del bando europeo «Cef transport 2018», a ottenere le risorse necessarie per finanziare il 50% del costo complessivo di

15 milioni di euro previsto per elettrificare la A35: è prevista l'installazione su una corsia per ognuna delle due carreggiate fra i caselli di Calcio e Romano di una linea elettrica aerea, a cui i camion con alimentazione ibrida (elettrica e a gasolio) e attrezzati di pantografo (lo stesso sistema utilizzato dai tram per collegarsi ai fili elettrici) potranno, mentre sono in marcia, collegarsi per viaggiare alimentati dall'elettricità.

E, allo stesso tempo, ricaricare le batterie che potranno utilizzare quando dovranno poi staccarsi dalla linea elettrica. Tutto ciò dovrebbe portare a un taglio dei costi di carburante e a una riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Insieme ai vertici della Brebemi spa, a Bruxelles sono volati anche rappresentanti di Cal (Concessioni autostrade lombarde) che è l'ente capofila del progetto della «eHighway», e

del Politecnico di Milano, partner scientifico. E poi di Scania e Siemens, i due importanti operatori privati che hanno già partecipato alla realizzazione dell'«e-highway» svedese. Il costo di 15 milioni comprende anche l'acquisto di sei camion attrezzati con pantografo, che entreranno a far parte della flotta di Italtrans, Esselunga e Brivio & Viganò e il cui utilizzo fornirà dati sull'efficacia del sistema.

Pa. Po.



Mezzi pesanti sulla Brebemi: si punta a elettrificare la A35