

Provincia

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

Paladina-Sedrina I costi alle stelle: 400 milioni di euro

Infrastrutture. Il 12 febbraio presentazione ai sindaci
Il conto è ulteriormente salito rispetto alle previsioni
Ma l'opera è tra quelle destinate a passare sotto l'Anas

DINO NIKPALJ

Una volta c'erano 90 milioni sul piatto. Ora probabilmente non ci sono più, come ha rilevato venerdì sera il sindaco di San Pellegrino Terme, Vittorio Milesi, nell'affollato incontro per la linea T2 del tram, uscendo per un attimo dai binari (ma nemmeno troppo in fin dei conti), visto che l'inciso riguardava il pezzo finale della Tangenziale sud. Quella che punta mooolto a nord, fino in Valle Brembana: da Paladina a Sedrina, grosso modo. «E più a nord arriva, meglio è...» ha rimarcato il vicesindaco (già sindaco) di Zogno, Giuliano Ghisalberti.

Il 12 febbraio la Provincia metterà le carte sul tavolo in Comunità Montana: progetto e soprattutto costi, ha annunciato il presidente Gianfranco Gafforelli a San Pellegrino. «Almeno 300 milioni di euro» si è lasciato sfuggire Milesi nel dibattito. Ma è stato probabilmente ottimista, perché per realizzare l'opera

Il tracciato ipotizzato è lungo 6 chilometri da Valbrembo, per il 70% in galleria

ne serviranno almeno 400, probabilmente 420.

Questa pare la cifra piombata fragorosamente (in ogni senso) sul tavolo di Via Tasso nelle scorse settimane e che, euro più, euro meno, potrebbe essere presentata agli amministratori della valle tra una decina di giorni. Una botta mica da ridere, anche perché sono tutti da trovare e, ammesso e non concesso che i 90 milioni originari siano ancora disponibili in minima parte, sarebbero davvero poca cosa. Pochissima.

Quella stima da 250 milioni

Nel marzo scorso era stata presentata dai progettisti della Pro Iter di Milano una ipotesi di tracciato di poco più di 6 chilometri dallo svincolo di Valbrembo della Treviolo-Paladina fino a Botta di Sedrina, per il 70% in galleria. Una prima stima dei costi parlava di 250 milioni di euro, già più che sufficienti a far saltare tutti sulla sedia: in quell'occasione Gafforelli aveva spiegato che per avere un quadro economico più certo sarebbe servito più o meno un anno.

E proprio qui starebbe il punto della vicenda: la cifra di un anno fa si riveriva ai puri costi, come dire, di cantiere. Poi vanno aggiunti quelli per gli espropri, la progetta-

zione, l'Iva, le compensazioni, le sorprese, eccetera... Totale, 420 milioni. Fermo restando che nel frattempo i costi di cantiere sarebbero comunque saliti a quota 285. Di loro.

Ma i soldi sono da trovare

La convenzione tra Anas e Provincia per il completamento della Tangenziale sud (tecnicamente è questo il capitolo di spesa) è del lontano 2006: 150 milioni per arrivare da Zanica a Villa d'Almè. Di fatto ne sono arrivati 100: 35 sono serviti per la Stezzano-Zanica, 44 per la Treviolo-Paladina più 3 per la sua progettazione e 6,8 spostati per il peduncolo di Comun Nuovo. All'interno dei 150, 90 erano per il tratto da Paladina a Villa d'Almè: così ad occhio sono rimaste le briciole, e comunque non sono nella materiale disponibilità di Via Tasso.

In sostanza si riparte daccapo o quasi: una volta trovata la condivisione sul progetto bisognerà andare tutti insieme a bussare alle porte di Anas per farsi rifinanziare il progetto e per una cifra ben più importante.

Una partita aperta e difficile

In realtà la vicenda potrebbe anche risolversi da sola, dal punto di vista delle compe-

parte del futuro assetto della Pedemontana. Tempo 2 anni e si decide di mettere mano, sulla carta, a tutto il tracciato, a quasi 30 anni dalla sua inaugurazione, fine 1962.

Tra cantieri e false partenze

In realtà l'intervento è inserito in un contesto molto più ampio e provinciale: quella Tangenziale sud che si stacca dal Cassinone di Seriate e da qui attraverso Zanica e Stezzano raggiunge Dalmine per puntare poi decisamente a nord muovendosi però sul quadrante ovest. Ma comincia a sud e la denominazione le è rimasta appiccicata per tutto il suo sviluppo: misteri della burocrazia e dei progettisti.

Ad ottobre ripresi i lavori per la variante di Zogno

Dopo 5 anni di stop e una nuova impresa, lo scorso ottobre sono ripresi i lavori per la variante di Zogno: termineranno entro fine 2021.



Il progetto della Paladina-Sedrina

Il tracciato del terzo lotto



I NUMERI DELLA VARIANTE



tenze, considerando che la Tangenziale sud nei suoi vari lotti è destinata a tornare dalla Provincia all'Anas: ed è chiaro che l'ente nazionale delle strade oltre ad avere maggiori capacità d'investimento può fare fronte con più agilità ad eventuali variazioni di spesa.

Per capirci, se 5 milioni di variazione nel bilancio di Via Tasso sono un mezzo dramma - anzi intero - in quello di Anas l'impatto è decisamente più relativo. Tornando al

progetto, è però chiaro che la cifra da trovare è di quelle (molto) importanti, senza contare che il tracciato presenta qualche criticità a livello ambientale che i passaggi in galleria potrebbero non attenuare, anzi.

Insomma, la partita è (purtroppo) aperta da tutti i fronti: ambientale, progettuale e soprattutto economico. Con due certezze di fondo, anzi tre. La prima: senza il pezzo finale della tangenziale sud, gli effetti della variante di

Zogno saranno decisamente ridotti e la Val Brembana continuerà a restare in coda negli anni a venire. La seconda: dagli studi, la nuova arteria sarebbe percorsa da circa 32 mila veicoli al giorno nella parte a sud della ex statale 470, e 26 mila nel tratto nord. Toglierebbe circa 22 mila mezzi al giorno alla 470, nella zona a monte della rotonda di Arlecchino: una botta di vita. La terza: sarà dura, molto dura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

È l'ultimo pezzo di un ampliamento deciso a fine anni '80

La notizia buona: i lavori di allargamento della Treviolo-Paladina procedono. Dopo l'intesa tombale (nel senso che è stata messa la fine ad una marea di controversie) tra la Provincia e la Vitali di Cisano i cantieri procedono. L'obiettivo è completare l'opera per fine 2021: sarà a quattro corsie dallo svincolo di Curno

a quello della Briantea e poi a due, seppure più ampie.

La prima volta che si è parlato di un ampliamento della Dalmine-Villa d'Almè, della quale l'opera fa parte, è stato a fine anni '80. Per la precisione, nel 1989 la Provincia assegna i lavori della progettazione del tratto da Curno a Villa d'Almè: quello sotto era destinato a far



Il cantiere sulla Treviolo-Paladina

Ad ogni modo, nel 2006 vengono individuati 150 milioni: 90 per il solo tratto da Paladina a Villa d'Almè, il più complesso dal punto di vista dell'inserimento ambientale. Nel 2009 viene inaugurato l'ampliamento del pezzo da Treviolo a Dalmine e negli anni immediatamente successivi quello da Zanica a Dalmine che chiude il cerchio almeno a sud. A metà 2013 vengono appaltati i lavori da Treviolo a Paladina, ma l'impresa finisce a gambe all'aria. Si riparte a fine 2017 per fermarsi quasi subito causa divergenze economiche con la Provincia. Lo scorso dicembre il cantiere è ripartito: incrociamo le dita.

D. N.