

Città

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

Quasi due anni di lavori per completare il cantiere

Per completare il tratto tra Treviolo e Valbrembo, la Vitali dispone di 685 giorni: il conto alla rovescia è partito proprio nei giorni scorsi.



Via il «tappo» tra l'Asse e Curno La Dalmine-Villa d'Almè si allarga

Il cantiere. Tra i centri commerciali e la Briantea il traffico passa da 47 mila a 30 mila veicoli. La strada verrà ampliata raccordando le corsie di entrata e uscita già presenti sulla strada

DINO NIKPALJ

Il punto sta tutto in quei numeri: 47 mila veicoli al giorno per entrambi i sensi di marcia nel tratto della 470 dir (la Villa d'Almè-Dalmine, per capirci) che va da Curno a Treviolo e 30 mila in quello da Curno a Paladina. Il che vuol dire solo una cosa, che il calo delle auto si ha tra Briantea, Asse interurbano e svincoli per i centri commerciali. Non a caso il tratto più soggetto a incolonnamenti, un autentico «tappo» creato dal passaggio da due corsie della Treviolo-Stezzano alla corsia singola. Per informazioni, chiedere alle migliaia di automobilisti intrappolati ogni giorno nell'imbuto.

Tecnicamente parlando, il tratto dall'Asse interurbano a Stezzano è di categoria B: due corsie per senso di marcia e velocità massima di progetto tra 90 e 110 km. Il resto è categoria C, corsia unica e non più di 90 all'ora.

Un progetto da modificare

«I numeri ci dicono che il problema è lì, in quel tappo che ogni giorno frena gli automobilisti nel passaggio da due corsie ad una» spiega Pasquale Gandolfi, vicepresidente e consigliere delegato della Provincia alla Viabilità. Ma un raddoppio vero e proprio del tratto con modifica della classificazione avrebbe comportato una revisione completa del progetto, con ricadute pesanti sia sul versante dei tempi che dei costi, da qui (dopo un'infruttuosa at-



Coda sulla 470 dir all'altezza di Curno direzione Val Brembana

tesa di un segnale da parte dell'Anac, l'Autorità nazionale anticorruzione) la decisione di procedere con una soluzione alternativa, ovvero raccordare le corsie di accelerazione e decelerazione poste ai lati della strada così da ampliarla di fatto fino alla Briantea. Dal punto di vista normativo, la strada rimane di categoria C, da quello pratico per gli automobilisti potrebbe essere una bella boccata d'ossigeno. Un escamotage che potrebbe anche funzionare. L'accesso alle diverse attività produttive lungo la strada sarà garantito con un adeguato sistema di controviali.

Si potrebbe obiettare che un intervento del genere non serve altro che a spostare l'in-

tasamento più in là, ma quel «là» coincide con la Briantea, dove molte delle auto si immettono già ora, e questo potrebbe contribuire non poco ad attenuare la pressione generale sulla Villa d'Almè-Dalmine, una delle strade più congestionate della provincia.

Il cantiere prende forma

Da qualche settimana il cantiere della Vitali (subentrata alla Fabiani di Dalmine, che si era aggiudicato l'appalto) ha cominciato a prendere forma, sia nel tratto tra Treviolo e Curno che in quello successivo da Curno a Paladina. Tecnicamente non si tratta di alcun raddoppio, ma di un adeguamento dei diversi tratti, una riqualificazione come spiega la Provincia.

Detto del punto delicato tra l'Asse gli svincoli del centro commerciale e la Briantea, proseguendo verso Nord il punto-chiave è il rondò delle Cornelle che il progetto prevede di sotto passare in trincea, sul modello di quello di Colognola sull'Asse interurbano. Da qui la strada, allargata a 5 metri per corsia, banchina compresa, prosegue verso Valbrembo e Sombreno fino ad incontrare... Stop, questa è un'altra storia, sulla quale torneremo poi.

Una convenzione datata 2006

Facciamo invece qualche passo indietro, così da inquadrare una storia a suo modo paradigmatica sui tempi medi come di realizzazione delle

opere pubbliche nel Belpaese, canovaccio che ha nei capitoli precedenti autentici gioielli come l'Asse interurbano e la Seriate-Nembro-Cene. Dunque, la convenzione tra Anas e Provincia per il completamento della Tangenziale Sud (tecnicamente è questo il capitolo di spesa) è del 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 (quelli dell'appalto in corso) più 3 per la sua progettazione e 6,8 spostati per il peduncolo di Comun Nuovo.

A metà 2014 i lavori vengono affidati alla Fabiani srl di Dalmine, ma dopo un anno scoppia il borbottio: la soluzione tecnica prospettata dall'impresa (fattore risultato decisivo nell'assegnazione dell'appalto) si rivela non adatta alle caratteristiche geologiche del terreno. L'impresa chiama in causa la Provincia che rimanda al mittente le accuse: la Fabiani ricorre così al Tribunale delle imprese per dirimere la questione, ma strada facendo la società madre Fabiani spa finisce in concordato preventivo e nel maggio 2016 la srl viene acquistata dal Gruppo Vitali.

Chiaro che in tutto questo tempo non è stato realizzato un metro che sia uno dell'intervento. E nemmeno nei mesi a venire, considerato che il cantiere di fatto si è aperto in questi giorni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

■ Gandolfi: «I dati ci dicono che il problema è lì, in quel tratto che frena il traffico»

■ In questo modo si punta ad attenuare la pressione di auto e camion sulla strada

La nuova viabilità sulla Villa d'Almè-Dalmine



Svincolo Centri commerciali di Curno

Verso Sombreno in trincea, con qualche perplessità

Il tratto della 470 dir che va sottopassa il rondò di Valbrembo verso Sombreno nella sua forma in trincea ha sollevato qualche perplessità tra i sindaci sul versante idrogeologico: dietro le quinte ci sarebbe anche qualche mugugno da parte delle attività commerciali della zona, preoccupate del fatto che l'adeguamento della strada così come concepito di fatto le tagli fuori dal passaggio.

Sicuramente qualche riflesso positivo per il traffico ci sarà però dall'eliminazione delle varie intersezioni sia sul versante dei centri abitati che dei



Il cantiere della Vitali al confine tra Mozzo e Valbrembo

Colli. Un obiettivo raggiungibile con la trincea.

Il progetto in galleria

Fin qui la parte interessata da questo cantiere, ma appena si avvicina il caratteristico profilo di Sombreno cominciano i guai: il progetto preliminare (datato 2008) del tratto successivo va verso Sombreno in trincea, continua in galleria sotto i Colli, sbuca nella piana di Petosino con uno svincolo che porta alla seconda parte in galleria, sotto Bruntino fino alla zona della Ventolosa per tagliare Almè e Villa d'Almè (oltre la località Ventolosa) e

puntare dritti a Zogno e alla sua variante.

Sei chilometri, di cui 1.273 metri all'aperto in trincea e 4.727 metri in galleria. Ora si tratta di passare al definitivo, e non sarà una passeggiata né dal punto di vista ambientale né da quello delle risorse. Conti alla mano servivano 90 milioni una decina d'anni fa, quindi la cifra va sicuramente (e pesantemente) aggiornata.

Le alternative (poco) possibili

Ora come ora sarebbero disponibili una cinquantina di milioni, frutto ancora della convenzione del 2006: sarebbero

forse sufficienti a realizzare un primo lotto fino ad Almè, ma non bastano a chiudere il cerchio. In sostanza bisogna decidere se l'opera sia davvero prioritaria per il territorio, così da inserirla nel programma Anas 2019-2022. Chiaro però che si tratta di un intervento impattante e che sta già facendo discutere.

Ma esistono alternative? Sul tavolo della Provincia pare che ne siano arrivate tre in modo decisamente informale: il raddoppio in galleria dell'attuale tracciato fino a Villa d'Almè, un ponte che si stacchi poco dopo Sedrina e finisce non si capisce bene dove e un traforo dritto sparato da Ponteranica a Zogno. Così ad occhio ne vedremo delle belle.