

Treviolo-Paladina Dopo 8 anni d'attesa ecco l'ultimo tratto

L'inaugurazione. Ora si viaggia anche da Mozzo a Nord. Ma resta il nodo delle code che ora si sono solo spostate Gandolfi: «Possibili interventi sulla viabilità esistente»

VALBREMBO
DINO NIKPALJ

Ore 11,22: dopo 8 anni d'attesa e vicissitudini varie è una moto di grossa cilindrata la prima a imboccare il lotto 2 della Tangenziale sud (che in realtà starebbe a ovest...) da Paladina direzione Treviolo. In verità i primi a percorrerlo nottetempo sono stati gli autori delle scritte anti Nato comparse sui muri: non il massimo come debutto.

Il tratto di 3 chilometri da Mozzo a Curno era già percorribile dall'estate, ieri è stata la volta di quello più complesso: 1,7 chilometri di trincea e 5 gallerie artificiali per 350 metri complessivi da Mozzo a Paladina. Ci passeranno fino a 30 mila veicoli al giorno.

I lavori appaltati nel 2014

I lavori erano stati affidati nel lontano 2014 alla Fabiani di Dalmine, finita in concordato preventivo e poi acquisita nel 2016 dalla Vitali di Cisano Bergamasco, subentrata anche nei lavori, ripartiti nel 2018 e avanzati a singhiozzo per incomprensioni varie. Ultima puntata della vicenda, i postumi del covid che

hanno portato un aumento dei costi dei materiali con assestamento del prezzo dell'opera da 44 a 46 milioni.

Opera che Pasquale Gandolfi, presidente della Provincia, conosce benissimo: «Dal 2014, quando come consigliere delegato alla Viabilità avevo iniziato ad occuparmene». Compito passato poi a Mauro Bonomelli «felicissimo per l'esito, ma ora dobbiamo pensare a qualcosa per proseguire verso nord».

E la strada maestra non pare quella della variante Paladina-Villa d'Almè, decisamente troppo cara: «Nell'attesa di capire se potrà essere finanziata è fondamentale che Provincia, Anas e Regione riflettano insieme su opportunità d'intervento sulla viabilità esistente». E siccome per la variante, al netto di un complesso inserimento ambientale, servono 450 milioni, probabile si inizi a ragionare su qualche intervento all'altezza di Paladina o del rondò del monumento di Arlecchino, con l'ipotesi di passare sotto o sopra.

Anche la Regione in campo

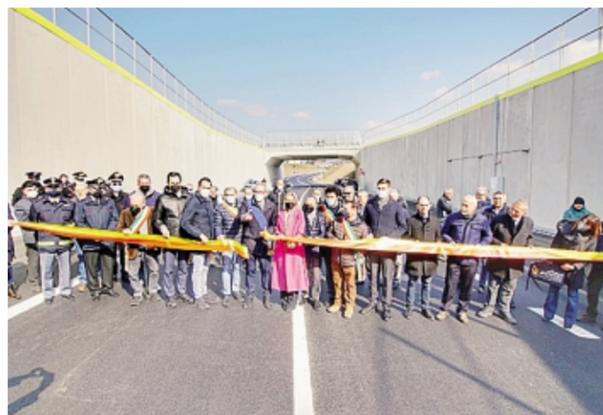
Nell'attesa «questa è la più gran-

de opera di viabilità che la Provincia inaugura in questi anni» chiosa Gandolfi che sottolinea anche il buon clima con la Regione: «Finalmente ci siamo, e lo dico con convinzione. L'idea di quest'opera sta in un accordo del 2000, per capirci» commenta Claudia Terzi, assessore regionale alle Infrastrutture «pronta a fare da interlocutrice con Anas» per le prossime puntate.

Poche parole e subito il taglio del nastro, dopo la benedizione dei parroci di Valbrembo don Carlo Caccia (Ossanesga) e don Antonio Navoni (Scano) e la soddisfazione dei parlamentari Alberto Ribolla, Simona Pergeffi e Daniele Belotti e del consigliere regionale Roberto Anelli. Ma forse i più soddisfatti, malgrado l'attesa, erano i sindaci, calati in massa: da Ponte San Pietro (Matteo Macoli) a Paladina (Gianmaria Brignoli), passando per Curno (l'assessore Claudio Cavagna), Mozzo (Paolo Pelliccioli) e Valbrembo (Claudio Ferrini). Un passo in avanti, anche se la strada da fare è ancora lunga. E si rischia di farla in coda, quella che ieri sera si è ripresentata solo spostata più a nord.



Ecco l'ultimo tratto della Treviolo-Paladina inaugurato ieri COLLEONI



Il taglio del nastro



Lo svincolo per Valbrembo

Il primo lotto dell'opera era stato realizzato 10 anni fa

«Siamo davvero molto soddisfatti del lavoro fatto, in linea con i tempi prefissati, finalizzato alla riqualificazione di un tratto di 5 chilometri della provinciale 470, che apporterà importanti benefici al traffico: l'ampliamento delle carreggiate servirà a decongestionare il traffico e la viabilità ordinaria in quota, accelerando l'innesto nella parte sud, dove il traffico defluirà in modo più veloce» il primo commento di Massimo Vitali, presidente dell'omonima

impresa che ha portato a termine i (travagliati) lavori della Treviolo-Paladina. Entro fine anno l'opera passerà nella disponibilità di Anas.

Ma partiamo dall'inizio della vicenda: «I 5 chilometri di cantiere del lotto 2 vanno a completare definitivamente il lotto 1 della Treviolo-Paladina, realizzata 10 anni fa» spiega l'impresa. Ed è un dato che la dice lunga - lunghissima - su questa vicenda.

A fine giugno era stato completato l'assetto del primo tratto di 3,3 chilometri

dallo svincolo dell'asse interurbano in territorio di Curno fino al centro commerciale di Mozzo. Da qui la strada scende in trincea fino a Paladina per uno sviluppo di 1,7 chilometri: «Per la parte in trincea, si tratta del secondo tratto di cantiere che va a completamento, dallo svincolo di Valbrembo 1, noto come rotatoria de "Le Cornelle" fino alla rotatoria di nuova realizzazione al confine con Paladina (Valbrembo 2), aperto alla viabilità». L'intervento si completa con 350



Le prime auto che hanno percorso la Treviolo-Paladina

metri in 5 gallerie artificiali «realizzate a servizio della viabilità locale che resterà in superficie».

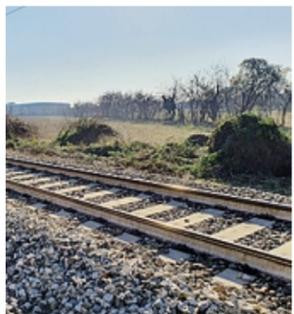
Già attive da tempo «le due rotatorie nel secondo tratto a nord e realizzate per il traffico locale»: quella delle «Cornelle» a Mozzo e di Paladina a fine tratta. Sul versante opposto, invece, «nel primo tratto di cantiere a sud è stato completato lo svincolo di via Europa a servizio del centro commerciale di Curno». Da qui in direzione Mozzo «le due corsie centrali sono dedicate al traffico della 470 e le due controstrade laterali alla viabilità locale e alle rampe di innesto e uscita».

Alta tensione tra Mozzo e la Regione «Il raddoppio ferroviario non va bene»

Il confronto

Duro faccia a faccia tra il sindaco Pelliccioli e l'assessore Terzi: «Vogliamo un servizio metropolitano»

«Che Rfi dica che questa cosa non si possa fare mi sta bene fino a un certo punto: io voglio che la politica si schieri totalmente verso i cittadini». Scintille a margine dell'inaugurazione del secon-



Alta tensione sul raddoppio

do lotto della Treviolo-Paladina tra il sindaco di Mozzo, Paolo Pelliccioli, e l'assessore regionale alle Infrastrutture Claudia Terzi.

Oggetto del contendere il progetto di raddoppio della tratta Bergamo-Ponte San Pietro (in realtà si ferma a Mozzo causa presenza del ponte sul Brembo) che sta facendo molto discutere a Mozzo e anche a Curno, entrambe attese dalle urne forse già a

primavera. A Pelliccioli non piace l'idea che ad un intervento del genere, considerato invasivo in diverse parti, non corrisponda «un miglioramento con un servizio di tipo metropolitano. L'utenza, lo dice Rfi, non è destinata ad aumentare». In pratica si lamenta l'assenza di fermate ravvicinate a servizio dei paesi (c'è solo quella di Curno nel progetto) così da spostare l'utenza dal mezzo privato alla fer-

rovia.

«Un servizio di tipo metropolitano non è compatibile con quello regionale» la replica dell'assessore che però non ha convinto (per niente) l'interlocutore: «Vorrà dire che gli ingegneri che abbiamo a Milano non capiscono nulla...» ha proseguito la Terzi: «Il progetto che pensate voi è una cosa vecchia e diversa rispetto all'attuale, se pensate a un tram è un'altra cosa...».

Ma la vicenda promette sviluppi: «Investono 170 milioni per fare cosa? Non aumentano i passeggeri e non ci sono fermate nei paesi» ha proseguito il sindaco di Mozzo a latere del confronto. «E cosa dire delle barriere alte 7 metri e lunghe

fino a 4-5 chilometri che sono peggio del muro di Berlino? In questo modo si deprezza il valore degli immobili».

Il problema è che un servizio metropolitano non è facilmente compatibile con quanto fatto (sempre) finora da Rfi che sul tema ci sente poco. Per non dire nulla. Anche solo per la coabitazione con il normale servizio regionale: «Le tecnologie ci sono, usiamole: in questo progetto non c'è nulla che funziona, è da 4 anni che stiamo facendo osservazioni pesanti, inascoltati. Io il raddoppio lo voglio, ci mancherebbe, ma che sia davvero efficiente e non penalizzi la popolazione dei nostri paesi».

D. N.