



L'ANAS
HA AGGIUDICATO
LA CONCESSIONE
A BREBEMI SPA,
LA "PROPONENTE"
DI UN PROGETTO
A COSTO ZERO
PER LO STATO

BREBEMI DEI RECORD: 31 MESI PER PROGETTARE E COSTRUIRE UN'AUTOSTRADA LUNGA 50 KM

La gara d'appalto per la concessione della Direttissima Brescia-Bergamo-Milano, la prima autostrada da realizzare in regime di "project financing", Brebemi l'ha vinta costituendo un'associazione temporanea di imprese con partner tecnici. Ancora una volta - come sottolineato anche dalla nostra rivista - l'acquisizione di un successo imprenditoriale è stata determinata dall'alleanza fra soggetti diversi, ma aggregati attorno ad un progetto comune. La data dell'assegnazione (provvisoria in attesa dei definitivi riscontri) risale al 18 aprile, ma già il calendario prevede tappe forzate per il rispetto dei tempi programmati nel capitolato di gara valutato dall'Anas. Il prossimo passaggio sarà quindi a breve termine ed è di natura tecnico/economica: dovrà infatti essere costituita una società di progetto che determinerà l'aumento di capitale di Brebemi spa dagli attuali 12 a 100 milioni di euro. Ad affrontare l'impegno saranno i soci



Francesco Bettoni, presidente di Brebemi Spa

industriali, in questo coordinati dall'advisor Banca Intesa. L'istituto di credito, inoltre, vaglierà anche l'accesso di nuovi soci. "Le proposte - dice il presidente Francesco Bettoni - non mancano e sono di qualità". Dalla firma definitiva

della concessione (attesa a breve), la società ha preso un impegno preciso: salvo "cause di forza maggiore", il nastro inaugurale dovrà essere tagliato entro 31 mesi, periodo nel quale saranno da definire accordi, progetti, espropri, appalti e lavori.

La Direttissima Brescia-Bergamo-Milano si snoderà per 50 chilometri occupando 3,8 milioni di metri quadri di territorio (aree di servizio ed altre opere complementari comprese). Si aprirà quindi ben presto la "partita" degli espropri, un passaggio che Brebemi spa non intende perdere, agendo sia attraverso accordi con le associazioni che rappresentano gli agricoltori, sia offrendo indennizzi ben superiori alle medie correnti. Lo conferma lo stesso presidente della concessionaria, Francesco Bettoni, sottolineando come l'offerta media (ovviamente le variabili sono molte) sarà di 15,49 euro al metro quadro. A conti fatti il terreno per la nuova autostrada implica un inve-

Il tracciato individuato nel progetto di massima è lungo circa 50 chilometri, 27 dei quali in rilevato, 17 in trincea, 4 in viadotto e 1,3 in galleria. Sette i caselli automatizzati, quattro le stazioni di servizio, due i parcheggi. I comuni interessati sono diciotto: Travagliato, Rovato, Castrezzato, Chiari, Urago d'Oglio, Calcio, Antegnate, Covo, Fara Olivana con Sola, Fornovo San Giovanni, Bariano, Caravaggio, Calvenzano, Treviglio, Casirate d'Adda, Cassano d'Adda, Truccazzano, Pozzuolo Martesana e Melzo.

A CONTI FATTI
IL TERRENO
PER IL NUOVO
COLLEGAMENTO
CON MILANO
IMPLICA
UNA SPESA
DI 59 MILIONI

stimento di 59 milioni. "Il 18 aprile scorso - sottolinea Bettoni - si è conclusa la gara per l'aggiudicazione provvisoria. L'Anas ora deve verificare l'esistenza dei requisiti richiesti dal bando di gara. Poi verrà siglato l'atto definitivo di aggiudicazione". Tempo un mese circa e l'atto sarà ratificato, poi inizierà una vera e propria sfida contro il tempo. "Dalla stipula definitiva scatta una clessidra che si esaurirà 31 mesi dopo. In meno di tre anni dovremo perfezionare il progetto esecutivo, acquisire i terreni e completare il progetto". Unica dilazione possibile sono le cause di forza

maggior (ad esempio qualche ritardo potrebbe esserci nel concertare il progetto con quello dell'alta capacità ferroviaria, linea che correrà in parallelo alla direttissima per un tratto di almeno 40 chilometri). Il tracciato individuato nel progetto di massima è lungo circa 50 chilometri, 27 dei quali in rilevato, 17 in trincea, 4 in viadotto e 1,3 in galleria. Sette i caselli automatizzati, quattro le stazioni di servizio, due i parcheggi. I comuni interessati sono 18: Travagliato, Rovato, Castrezzato, Chiari, Urago d'Oglio, Calcio, Antegnate, Covo, Fara Olivana con Sola, Fornovo

San Giovanni, Bariano, Caravaggio, Calvenzano, Treviglio, Casirate d'Adda, Cassano d'Adda, Truccazzano, Pozzuolo Martesana e Melzo.

Le imprese chiamate a realizzare il progetto lavoreranno su 5 lotti. "Chiederemo la massima collaborazione alle aziende che si aggiudicheranno l'esecuzione dell'opera - sottolinea Bettoni - contemplando anche la possibilità di concertare con le rappresentanze sindacali l'opportunità di lavorare su doppio turno". La durata della concessione stabilita dal contratto, invece, sarà di 19 anni e 6 mesi. Tale

IL PIANO
FINANZIARIO
STUDIATO
DA BREBEMI
PREVEDE
UN INVESTIMENTO
DI CIRCA
720 MILIONI DI EURO

periodo scatterà a partire dall'entrata in esercizio dell'Autostrada. Il taglio del nastro potrebbe essere effettuato già nel corso del 2006, mentre il costo del progetto - così come previsto dal piano finanziario del "project financing" studiato dalla società di via Gramsci - è di 720 milioni di euro.

Quella che ora si apre è una sorta di gara contro il tempo, per la quale Brebemi Spa è pronta e che metterà anche alla prova dei fatti la qualità della Legge Obiettivo, nella quale è inserito il progetto del nuovo raccordo stradale in grado di sopperire alle carenze ormai endemiche della viabilità lombarda. Il collegamento con Milano, infatti, ormai è diventato una sorta di corsa ad ostacoli, l'autostrada A4 non riesce a sopportare la mole di traffico - soprattutto pesante - che nei giorni feriali si concentra soprattutto



Una sezione tecnica della carreggiata della direttissima Brescia-Milano

fra Brescia e il capoluogo lombardo. Il tema è da tempo all'attenzione di tutti, ma solo ora trova una soluzione idonea, grazie ad un progetto a "costo zero" per lo Stato. Il project financing potrebbe ri-

velarsi uno strumento strategico per risolvere i problemi di finanziamento legati a molte opere pubbliche. Brebemi è quindi anche un banco di prova.

Claudio Venturelli

L'idea di un metrobus allargato alla Valtrompia

Quattordici chilometri da Concesio ad Inzino con quindici stazioni: quattro a Concesio (Roncaglie, Concesio, Costorio e S. Vigilio), tre a Villa Carcina (Cailina, Villa Carcina, Cogozzo), quattro a Sarezzo (Fornaci, Sarezzo, Zanano, Ponte Zanano), quattro a Gardone (Ospedale, Gardone sud, Gardone centro, Inzino). Il primo tratto in viadotto, quindi da San Vigilio a Cogozzo in trincea coperta, ancora in sopraelevata fino a Ponte Zanano,

da qui a Gardone sud in trincea coperta, l'ultimo pezzo in galleria ad un solo binario. È la carta di identità del metrobus provinciale di Valle, estensione di quello cittadino.

Nei mesi scorsi l'iter dell'opera ha fatto un passo avanti: la Provincia ha presentato il progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, chiedendo che venga inserito nella Legge Obiettivo, promulgata nel dicembre 2001, che stabilisce procedure di finanziamento e di approvazione particolarmente



snelle per le opere che verranno dichiarate idonee e di valenza nazionale. La speranza della Provincia è, ovviamente, che il metrobus ottenga questi riconoscimenti e venga inserito nella Legge Obiettivo. Se così fosse, dallo Stato potrebbe arrivare fino all'80 per cento dei fondi necessari per realizza-

PER IL METROBUS
TRIUMPLINO
SONO
ACCANTONATE
E GIÀ DISPONIBILI
RISORSE
PARI A 25 MILIONI
DI EURO

re l'intervento (intorno ai 350 milioni di euro); senza contare i tempi veloci nella valutazione di impatto ambientale e nelle altre fasi burocratiche. Nel caso tutto filasse liscio, l'appalto potrebbe essere fatto nel 2006. Ma è meglio essere prudenti. Per gli amministratori provinciali è importante essere riusciti ad inserire l'opera nel novero delle... aspiranti promosse.

L'iter del metrobus provinciale è cominciato nel 2000. Il primo atto ufficiale è l'accordo firmato il 31 marzo da Regione, Provincia e Comune di Brescia. Il successivo 22 dicembre, Provincia,



Un esempio di metropolitana leggera

Comunità Montana, Comuni di Brescia, Concesio, Villa Carcina, Sarezzo e Gardone hanno siglato un'altra intesa. Il 19 aprile 2001 gli

stessi soggetti hanno firmato allo stesso scopo un protocollo con il Ministero delle Infrastrutture. In base ad esso, il Ministero ha ac-

IL BROLETTO
HA PRESENTATO
IL PROGETTO
AL GOVERNO
CHIEDENDONE
L'INSERIMENTO
NELLA LEGGE
OBIETTIVO

cantonato 50 miliardi di vecchie lire per l'opera. Più volte il presidente della Provincia, Alberto Cavalli, ha sottolineato "che l'ambito ottimale della metropolitana è senza dubbio quello provinciale. Consideriamo fondamentale il prolungamento in Valtrompia della rete di Brescia. L'ex statale 345 è al limite del collasso ed è necessario pensare a sistemi di trasporto alternativi. Anche per i problemi del Pm10". Rispetto alle ipotesi originarie il progetto della Provincia è stato ritoccatato nel tratto iniziale, per adeguarlo alle modifiche subite da quello cittadino. In particolare, quest'ultimo

ha previsto l'interramento (- 10 metri) del tracciato alla Stocchetta e la costruzione della stazione di fronte all'ipermercato (e non più dietro): tutto ciò ha comportato un aumento dei costi e l'arretramento del capolinea (800 metri) da Concesio al Villaggio Prealpino.

Per risolvere i problemi tecnici insorti il Comune di Brescia si è impegnato a presentare il progetto e a richiedere il relativo finanziamento per realizzare la tratta dal Villaggio Sereno a Concesio. La Provincia ha invece provveduto a raccordare il suo progetto a quello di Brescia. In questo momento per

il metrobus triumplino sono disponibili 25 milioni di euro, accantonati dal Ministero delle Infrastrutture in base all'accordo dell'aprile 2001. Una cifra ben al di sotto del necessario. Si spera, come detto, nella Legge Obiettivo e nella Regione. Ovviamente l'ipotesi è particolarmente interessante, poiché potrebbe rappresentare un'idea di allargamento complessivo del metrobus anche verso altre aree dell'hinterland. Ma come sempre vanno fatti i conti e le risorse necessarie sarebbero veramente ingenti.

Enrico Mirani