Provincia

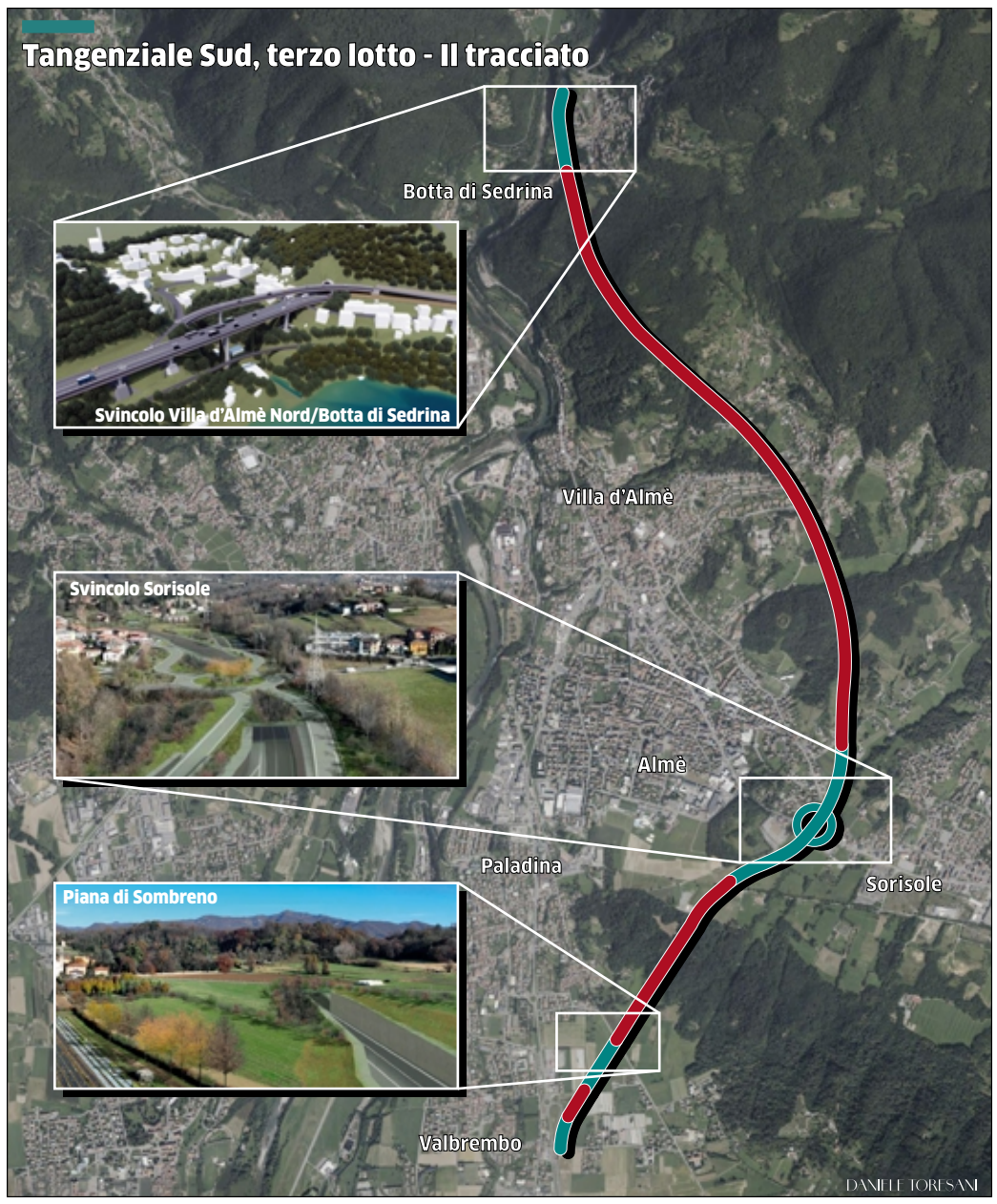
PROVINCIA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Rotonda dell'Arlecchino In arrivo 2,5 milioni di euro

L'annuncio di Jonathan Lobati: «Anas ha stanziato 2,5 milioni di euro per migliorare gli accessi della rotonda dell'Arlecchino a Villa d'Almè».

Paladina-Sedrina «Ora tocca a noi» Anas, ok a fine anno

Grandi opere. In Regione sindaci, imprese e Provincia
Ma servono integrazioni tecniche e più di 500 milioni



ANDREA TAIETTI

C'è una data cui guardare. Il progetto definitivo della Paladina-Sedrina, terzo lotto della Tangenziale Sud, dovrebbe essere approvato da Anas entro dicembre. Una notizia che riaccende la speranza in Valle Brembana e Imagna, territori dove la variante è rimasta per decenni al palo. Ma sul tavolo ci sono il nodo dei fondi, 528 milioni di euro da reperire, e la richiesta di integrazioni tecniche alla Provincia, passaggio che potrebbe far slittare ancora i tempi e incidere su costi già lievitati.

È questa la sintesi dell'audizione voluta dalla Comunità montana Valle Brembana, che ieri in Regione ha portato un fronte compatto di sindaci, imprenditori, rappresentanti di Provincia e Anas, determinati a non fermare il percorso per l'ultimo lotto della Tangenziale Sud. La forza di questo territorio sta anche nei numeri: i 37 Comuni della Comunità montana negli anni scorsi hanno deciso di investire 1,8 milioni (sui 6 necessari) per concludere la progettazione definitiva dell'opera, segno di quanto la tangenziale sia considerata «la priorità» per garantire il futuro della Valle.

Jonathan Lobati, consigliere regionale di Forza Italia e presidente della Commissione Territorio, ha sottolineato l'importanza dell'unità politica: «Entro fine anno si concluderanno le fasi di approvazione da parte di Anas del progetto definitivo già vagliato dalla Provincia a marzo. Dobbiamo fare squadra perché l'opera sia inserita nella programmazione nazionale, unica via per ottenere il finanziamento». Bene, sottolinea Lobati, «anche i 2,5 milioni stanziati da Anas per migliorare gli accessi della rotonda dell'Arlecchino a Villa d'Almè, uno snodo critico».

Decisi e accorati i sindaci, a partire da Valeriano Bianchi, presidente della Comunità montana Valle Brembana: «Essere ascoltati in Regione è importante per far capire la realtà e le difficoltà delle nostre valli. Qui il problema riguarda tutti: imprese, cittadini, servizi. Siamo uniti, sindaci e imprenditori, perché questa strada non è un lusso, è vitale per dare respiro al territorio. Senza infrastrutture adeguate, il rischio è vedere svuotarsi paesi e perdere competitività. Abbiamo già fatto sacrifici enormi, come i quasi 2 milioni messi dai nostri Comuni per il progetto. Ora ci aspettiamo risposte e tempi certi».

> Vittorio Milesi: «Opera che riguarda 90mila abitanti. Senza collegamenti la montagna muore»

> Valeriano Bianchi: «Vitale per dare respiro al territorio, aspettiamo risposte e tempi certi»

Sulla stessa lunghezza d'onda Vittorio Milesi, vicesindaco di San Pellegrino Terme: «Abbiamo atteso più di 30 anni mentre si completavano altri tratti della Tangenziale Sud. Ora tocca a noi: quest'opera riguarda 90mila abitanti. Sicuramente è costosa, ma la montagna senza collegamenti muore. Serve per la qualità della vita, per le imprese, per il turismo. Senza questa strada rischiamo di vedere i nostri giovani andarsene e le aziende chiudere o spostarsi altrove».

Deciso anche Giuliano Ghisalberti, sindaco di Zogno: «Incontro fondamentale per far capire che non si tratta di un'opera nuova, ma di un completamento indispensabile. Senza quest'ultimo lotto, non si ottiene il beneficio di quanto già realizzato. Non possiamo permettere che imprese e cittadini continuino a vivere nella precarietà. Le aziende hanno bisogno di certezze per restare. E se restano le aziende, resta il lavoro e la possibilità per la gente di continuare a vivere qui. È una battaglia che riguarda tutta la provincia».

L'ingegner Giancarlo Luongo (Anas) ha ricordato le caratteristiche dell'arteria, che avrà una lunghezza di 6,5 km, 4,8 dei quali in galleria, e un costo preventivato che attualmente è di 528 milioni. Alla Provincia verranno richieste alcune integrazioni progettuali e successivamente il progetto definitivo dovrà essere sottoposto alle valutazioni di impatto ambientale e al Consiglio superiore dei lavori pubblici, prima del definito via libera della Conferenza dei servizi. Il rischio è che i tempi slittino ancora? Secondo Via Tasso il progetto ha le indagini tecniche allegate, quindi le risposte alle richieste di Anas potrebbero già esserci. «Sono passati sei mesi da quando abbiamo inviato il progetto ad Anas – ha commentato il presidente della Provincia, Pasquale Gandolfi, nel ribadire l'importanza dell'opera –. Quando capiremo di cosa hanno bisogno siamo pronti a fornirlo nella maniera più dettagliata possibile».

Tutti i consiglieri regionali hanno ricordato che si tratta di un'infrastruttura strategica: «È la chiave per sbloccare la competitività delle valli e ridurre il traffico che soffoca imprese e cittadini», ha sottolineato Roberto Anelli (Lega). Gli fa eco Michele Schiavi (FdI): «Opera essenziale. Serve accelerare tempi e risorse». Così Alberto Mazzoleni (FdI): «Serve rispetto per chi ha atteso vent'anni dalla convenzione del 2006. Senza infrastrutture, le nostre aziende perdono competitività e i territori rischiano lo spopolamento». E chiude Davide Casati (Pd): «Indispensabile per dare compiutezza alla Tangenziale Sud. Regione e Stato devono lavorare insieme per reperire le risorse».

Per ora, resta la promessa dell'Anas di chiudere il progetto definitivo entro dicembre. E la certezza di un territorio che non intende più aspettare in silenzio.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Spostare merci e dipendenti nel traffico pesa sulle aziende

L'appello

Le aziende vallari tengono vivi lavoro e territorio, ma pagano un prezzo sempre più alto tra ritardi logistici, costi extra e difficoltà a trattenere lavoratori qualificati. E la viabilità è un nodo cruciale.

È il messaggio emerso con forza dalla voce delle imprese presenti ieri in Regione durante l'audizione sulla Paladina-Sedrina. Senza nuove infrastrutture, avvertono gli imprenditori, la valle rischia di svuotarsi. «Le criticità sono quelle di tutte le aziende. Se vogliamo continuare ad avere un contesto che sia almeno ragionevolmente praticabile per fare impresa in Valle Brembana e Imagna, la questione Paladina-Sedrina va portata rapidamente a conclusione» spiega Luigi Minelli, della Minelli Spa, che occupa circa 200 dipendenti in valle.

Il primo tema è la logistica, «soprattutto per la movimentazione delle merci e delle materie prime: non si sa mai quando arrivano e non si sa mai quando partono le spedizioni, soprattutto internazionali. Il benchmark è Amazon, volenti o nolenti, e risponde subito con un servizio adeguato. Senza infrastrutture questo diventa difficile e costoso». Anche il problema del personale è serio: «Dobbiamo convincere chi resta a vivere e lavorare in valle. E attrarre chi viene da fuori, che però dice che per arrivare qui ci vuole oltre un'ora al mattino e un'ora la sera. Se accettano, è perché li paghi di più o garantisci dei benefit».

Il peso sui bilanci non è indifferente: «Fare impresa in valle significa essere legati al territorio. Se fosse solo per il conto economico, nessuno lo farebbe. I nostri margini vanno dal 5 al 10%, quindi due o tre punti percentuali di costi in più sul fatturato impattano moltissimo».

A parlare è anche Diletta Gervasoni, della Sml di Brembilla, azienda familiare da 25 dipendenti: «Se non abbiamo infrastrutture che ci permettono di essere competitivi anche nei tempi di consegna, il cliente va da un'altra parte. E poi c'è il problema del personale: trovare maestranze che non vengono dalla valle è quasi impossibile, perché quando affrontano il nostro traffico si scoraggiano. E se trovi qualcuno interessato, il costo per trattenerlo cresce. Io voglio fare impresa e restare sul territorio, ma servono infrastrutture anche per il benessere umano. Permetterebbero di abbassare i costi e far restare vive anche le piccole realtà».

Mauro Ghidini, della Imex srl di Lenna, oltre 40 dipendenti e 10 milioni di fatturato, aggiunge: «Noi siamo in un'area che i trasportatori definiscono "disagiata". Lo dicono ogni volta che sollecitiamo consegne. Esportiamo il 90% dei nostri prodotti in Usa, Corea, Europa e Paesi esteri. Abbiamo problemi enormi sui trasporti. Le piccole imprese vivono sulla competitività e sulla velocità di consegna, ma qui non si riesce perché il trasportatore non viene con facilità». E il traffico incide anche sui tempi di spostamento: «Tutto il giorno c'è coda. Le materie devono muoversi velocemente. Per noi sono costi che incidono per l'1-2%, cifra fondamentale per la competitività». Anche la San Pellegrino Spa ha portato la sua testimonianza, spiegando come i problemi siano comuni a tutte le aziende, piccole o grandi. Per gli imprenditori, la nuova strada non è solo asfalto: è la chiave per continuare a far vivere le imprese e la comunità in Valle.

A. Ta.

528 milioni

Ingente la stima dei costi per l'opera
Nel 2006, quando venne siglata la convenzione con Anas per i tre lotti della Tangenziale Sud, per il tratto tra Paladina e Sedrina si era stimata una spesa di 90 milioni di euro. Quasi vent'anni dopo le somme sono lievitate decisamente, tanto che nel 2019 si parlava di 250 milioni, saliti a più di 400 nel 2020. E con il progetto definitivo si è arrivati a quota 528 milioni di euro.

In Commissione Territorio i rappresentanti della Valle Brembana e Imagna, con Provincia e Anas

I sindaci riuniti ieri in Regione Lombardia per l'audizione sulla Paladina-Sedrina

Previsti quattro tunnel, due naturali

Dei 6,5 chilometri, il 75% in galleria e il resto in trincea

La nuova arteria stradale Paladina-Sedrina si prepara a rivoluzionare la viabilità tra Bergamo e la Valle Brembana con un investimento preventivato di 528 milioni di euro. Il tracciato misurerà complessivamente 6,5 chilometri, di cui ben 4,8 (il 75%) saranno realizzati in galleria, attraversando i territori di Valbrembo, Paladina, Almè, Sorisole, Villa d'Almè e Sedrina, e ricadendo all'interno dell'area del Parco dei Colli di Bergamo. La nuova strada avrà un tracciato composto da una carreggiata unica a due corsie (una per senso di marcia) larghe 3,75 metri ciascuna, con banchine laterali di 1,5 metri. Le gallerie previste sono quattro: quella artificiale di Valbrembo lunga 150 metri, quella naturale di Sombreno di 1.045 metri, quella artificiale di Sorisole di 150 metri e la lunga galleria naturale di Villa d'Almè che si estenderà per 3.465 metri. Il restante tracciato di 1,5 chilometri sarà realizzato in trincea, quindi con il piano stradale più basso rispetto al terreno circostante. Il progetto prevede anche tre svincoli: Valbrembo II con salto di montone su via Storica, Sorisole-Almè con una rotatoria su due livelli in corrispondenza dell'ex ss 470 e Villa d'Almè Nord-Botta, sempre con salto di montone sulla stessa ex statale, con l'obiettivo di garantire ridurre i tempi di percorrenza lungo uno degli assi più strategici in Bergamasca.

Si viaggia a rilento sulla Villa d'Almè-Dalmine in territorio di Paladina

Strada del 1961, dal 1989 prime bozze anti traffico

La storia. Vent'anni dopo la realizzazione si capì che non era adeguata alla viabilità. Così si progettò il raddoppio

CHIARA BALDUCCHI

Per i primi progetti nero su bianco serve tornare indietro di quasi quarant'anni. Ma della necessità di una variante alla Villa d'Almè-Dalmine ci si rese conto ben prima. Lo documentano anche gli articoli de L'Eco di Bergamo dell'epoca: pagine di un passato che potrebbe sembrare lontano, ma che ritorna attuale più che mai, specie quando si parla della Tangenziale Sud, ancora incompleta nel tratto – l'ultimo e sospirato – tra Paladina e Sedrina.

La posa della prima pietra della Villa d'Almè-Dalmine risale al 1961, a due anni dall'approvazione a Roma del progetto. Nel 1962 la strada venne aperta. Ma fu chiaro già dagli anni Ottanta che la provinciale non era adeguata a sostenere il peso del crescente traffico. Anche perché le prime ipotesi progettuali prevedevano una carreggiata larga il doppio rispetto a quella che venne realizzata.

Complici l'impennata del tasso di motorizzazione, l'espansione economica dell'hinterland e della Valle Brembana e gli spostamenti quotidiani verso Bergamo e Milano, la necessità di un intervento sulla provinciale verso la Valle divenne imprescindibile: era il 15 dicembre 1988 quando L'eco di Bergamo titolava che «La Villa d'Almè-Dalmine diventerà statale dopo il raddoppio, con una spesa di 45 miliardi». L'anno seguente venne affidata la progettazione del tratto da Villa d'Almè a Curno (all'inizio pensata come Tangenziale Ovest), perché in quello verso Dalmine sarebbe stato previsto l'innesto della Pedemontana, che poi è rimasta sulla carta. Così come gran parte del raddoppio: nel 1991 la Provincia riassegnò la progettazione fino a Dalmine e, di rinvio in rinvio, venne appaltato per 24 milioni di euro solo il tratto a doppia corsia per ogni senso di marcia da Dalmine, nella zona del casello A4, fino a Treviolo: in tutto 6 chilometri e 200 metri. Era il 2006 e l'opera venne inaugurata nel 2009. È in quello stesso anno che venne aperto il primissimo tratto della Tangenziale Sud, quello da Treviolo a Dalmine, mentre nel 2010 si conclusero i lavori sul tratto da Dalmine a Stezzano. In tutto 5 chilometri e 700 metri finanziati dalla Provincia con 47 milioni di euro nell'ambito del più grande e ambizioso accordo da 150 milioni siglato con Anas per riqualificare la viabilità sulla Villa d'Almè-Dalmine.

La convenzione per la Tangenziale Sud è del 2006 e prevedeva che la Provincia (come ha fatto) finanziasse un unico tratto tra Treviolo e Stezzano, identificato come uno stralcio del primo dei tre lotti nei quali è stata suddivisa la maxi opera. Dal 2010 la palla è passata all'Anas: dei 150 milioni previsti, 36 sono stati destinati alla Stezzano-Zanica. Di rinvio in rinvio – nel mezzo anche le difficoltà economiche dell'impresa che aveva vinto la gara d'appalto –, i lavori iniziati nel 2013 lungo quei 4 chilometri di strada si sono conclusi nell'autunno 2015.

Nel frattempo l'iter per il secondo lotto, quello da 5 chilometri tra Treviolo e Paladina, è andato ancor più per le lunghe. Nel 2010 è stato completato il progetto e la gara d'appalto è del 2012, quando Via Tasso annunciava che sarebbero iniziati i lavori per fine 2013. Affidati l'anno seguente, sono cominciati solamente nel 2017 a causa di due contenziosi con la ditta che aveva vinto la gara. E per vedere la fine si è dovuto attendere il marzo 2022. Ma dei tre lotti della Tangenziale Sud, quello sicuramente più travagliato è l'ultimo. Il progetto preliminare, di cui si parlava già nel 2011, è stato approvato nel 2015. Quello definitivo, invece, ha ottenuto il via libera da Via Tasso lo scorso marzo. In pratica dieci anni dopo, e quasi venti dalla convenzione da 150 milioni con Anas. Di questi, spesi 36 milioni per il primo lotto e 44 per il secondo, più 3 per la sua progettazione e 6,8 per il peduncolo di Comun Nuovo, sarebbero dovuti rimanere all'incirca 60 milioni sui 90 previsti inizialmente per completare i 6 chilometri e mezzo di Tangenziale Sud. Ma nel frattempo i costi sono a dir poco lievitati: per il tratto tra Paladina e Sedrina, che per la maggior parte passa in galleria e in trincea (non senza voci critiche sull'impatto ambientale, raccolta firme e comitato per «salvare i Colli»), serviranno 528 milioni di euro. Un percorso che si annuncia impegnativo, a partire dal nodo dei fondi, ma anche per il tipo di opera, che da progetto prevede circa sei anni di cantiere.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Approvato a Roma il progetto della strada Almè - Crocette - Dalmine

Prevista una spesa di 380 milioni per la realizzazione della nuova arteria

L'articolo pubblicato su L'eco di Bergamo del 1° agosto 1959 sull'approvazione del progetto per la Villa d'Almè-Dalmine

Per le strade Francesca e Almè-Dalmine riuniti in Provincia Amministratori Comunali

Istituito un ufficio per indirizzare lo sviluppo edilizio e i piani di fabbricazioni dei paesi - La distribuzione dei traffici e delle industrie

Del 3 maggio 1961 un nuovo aggiornamento sull'arteria in costruzione

La Villa d'Almè-Dalmine diverrà statale dopo il raddoppio - Una spesa di 45 miliardi

Il tracciato è stato inserito nel piano decennale dell'Anas e la Provincia lunedì assegnerà gli incarichi per la progettazione, primo passo per realizzare l'opera

L'articolo del 15 dicembre 1988 che annunciava il raddoppio