

Brebemi, cantieri solo tra un anno

La società chiede aiuto a Berlusconi: «Noi siamo pronti, ma l'iter burocratico è ancora molto lungo»
La replica di Lunardi: «Cercheremo di chiudere in 8-9 mesi». La nuova autostrada pronta a fine 2007

Dall'inviato

BRESCIA Berlusconi pensaci tu. Perché per vedere la prima pietra della nuova autostrada Brescia-Bergamo-Milano bisognerà aspettare almeno un annetto, nonostante le buone intenzioni del presidente di Brebemi, Franco Bettoni, che non più tardi di due mesi fa aveva manifestato la volontà di dare il via ai cantieri più o meno in questi giorni.

Ieri, invece, alla kermesse organizzata in pompa magna a Bresciaexpo, alla presenza di Silvio Berlusconi in persona, dopo un filmato accattivante (all'insegna del motto «abbiamo ascoltato un bisogno, facciamogli strada...») e la presentazione del progetto è venuta fuori la verità. Quella vera. «Vorremmo poter cominciare i lavori da domani, anzi da ieri. Avremmo già tutto pronto, tutti i mezzi. Tuttavia la pur buona legge obiettivo ci impone di attendere almeno 6 mesi per l'approvazione del progetto preliminare che Anas ha pubblicato nei giorni scorsi», ha spiegato Bettoni. «Dopo di che dovremo attendere altri 6-7 mesi per ulteriori procedure burocratiche previste dalla norma per l'approvazione del progetto definitivo, e solo allora potremo cominciare i lavori».

Morale, 13 mesi di attesa. Normale che Bettoni chieda aiuto al premier, seduto lì in prima fila, in una sala stipata da 1500 persone: «Le chiediamo un aiuto per velocizzare le procedure amministrative che le ho appena ricordato. Noi da parte nostra ci impegneremo a consegnare l'opera in tempi record». Quei 31 mesi che un anno fa risultarono decisivi per la vittoria di Brebemi nei confronti degli altri concorrenti: la partnership italo-spagnola Astaldi-Vianini-Dragados e gli americani della Bechtel.

La risposta di Berlusconi è affidata al ministro per le Infrastrutture, Pietro Lunardi: «Faremo di tutto per concludere l'iter entro 8-9 mesi». Che vorrebbe dire via ai cantieri a fine marzo 2005: da lì in avanti, 31 mesi di lavoro, quindi taglio del nastro tra ottobre e novembre 2007, salvo complicazioni. Il cronoprogramma originario di Brebemi prevedeva l'apertura all'esercizio a metà del 2006. Nota bene, la società ha predisposto il progetto preliminare in soli 4 mesi, appena siglato il contratto l'estate scorsa: ma da quel momento in avanti la questione Brebemi è finita nel braccio di ferro che ha opposto Auto-

strade spa (che controlla Autostrade lombarde, che controlla a sua volta la società di progetto Brebemi) ai ministeri delle Infrastrutture e soprattutto delle Finanze. Per intenderci quello degli aumenti dei pedaggi, e la procedura ha segnato il passo. Poi l'Anas ci ha messo del suo, ed è finita come è finita.

E a mettere un po' di sale su qualche ferita ci ha pensato il sindaco diessino (che in un parterre tendenzialmente di centrodestra ha fatto il Gianburrasca di turno) di Brescia Paolo Corsini. Prima ha rivendicato il merito dell'opera ai governi Prodi e Amato (pronta la risposta di Berlusconi: «La Brebemi ha

molti padri, ma una sola madre: la legge obiettivo») e poi ha invitato a una revisione del piano economico finanziario «alla luce delle modifiche del progetto e della revisione delle tariffe».

Un dettaglio non da poco, visto che la Direttissima è la prima opera realizzata con il project financing, ovvero una tecnica che prevede il rimborso e la remunerazione dell'investimento tramite gli introiti ottenuti dalla gestione, senza gravare sulle risorse pubbliche. Un'opera che ha avuto il sostegno convinto di Banca Intesa e del suo patron, il bresciano Giovanni Bazoli.

Ma a parte queste ombre, non di poco conto, il pomeriggio bresciano si è trasformato in una kermesse dell'ottimismo, con qualche sano richiamo al realismo. Come quello di Valerio Bettoni, presidente della Provincia: «Se vogliamo essere credibili, i cantieri devono aprire». E del sindaco Cesare Veneziani, che chiede a Berlusconi la possibilità di applicare la legge obiettivo e non la Merloni anche ai Comuni, e si becca l'applauso convinto della platea. Legge Merloni che, se adottata per la Brebemi, avrebbe comportato un iter «di 50-60 mesi», ricorda il Bettoni bresciano.

Ad ogni modo un primo risultato significativo la Brebemi l'ha conseguito: «La vittoria di un metodo, quello del lavoro di squadra con il territorio. Questa è un'autostrada che parte dal basso», commenta un ragazzino Roberto Formigoni, presidente della Regione. Un metodo nuovo per un'opera che Berlusconi («Da utente dell'A4», ma a Brescia c'è arrivato in elicottero...) definisce semplicemente «indispensabile per un fattore di sviluppo dell'economia ma anche per la sicurezza delle persone».

Un'opera da 725 milioni di euro, che andrà a sgravare l'A4, «dove circolano 150 mila veicoli al giorno», ricorda il presidente dell'Anas, Vincenzo Pozzi. Così attesa da aver mobilitato tutti: il presidente della Bpu, Emilio Zanetti, quello dell'Unione Industriali Andrea Moltrasio, quello della Camera di Commercio Roberto Sestini, il prefetto Cono Federico e gli onorevoli azzurri Gianantonio Arnoldi, Giorgio Jannone e Vittorio Pessina. Tutti in attesa di un segnale concreto, ma per la prima pietra «ci diamo appuntamento tra 8-9 mesi. È un impegno». Parola di Lunardi. Prendete nota. E incrociamo le dita.

Dino Nikpalj

RIFONDAZIONE E LEGAMBIENTE ALL'ATTACCO

■ «Un funerale per il territorio e la salute di tutti». Questo il commento di Ezio Locatelli, segretario regionale di Rifondazione, sulla kermesse di Brebemi. Critico anche il circolo Legambiente della Bassa bergamasca: «Lo studio di impatto ambientale prodotto appare quanto mai parziale e approssimativo in quanto prende in considerazione solamente alcuni degli effetti che la prevista autostrada produrrà sull'ambiente, tralasciando completamente di considerare altri altrettanto, e forse più, importanti e decisivi. Non solo, ma una volta enunciato l'obiettivo primario dell'opera, lo studio di impatto ambientale non verifica neppure se per raggiungere tale obiettivo il raccordo autostradale sia effettivamente necessario», si legge in un documento che costituirà parte delle osservazioni che il circolo della Bassa intende presentare al progetto. E la nuova autostrada taglia in pieno la Bassa bergamasca, che l'accoglie per metà dei suoi 50 chilometri. Sono 9 i paesi interessati: Calcio, Antegnate, Covo, Fara Olivana con Sola, Fornovo San Giovanni, Bariano, Calvenzano, Treviglio e Casirate d'Adda. L'autostrada ha origine a Castrezzato, nel Bresciano, per terminare a Melzo, alle porte di Milano. Il tracciato è così suddiviso: 27 chilometri in rilevato, 17 in trincea, 4 in viadotto e 1,3 in galleria. Da Travagliato a Caravaggio sono previste due carreggiate a doppia corsia più quella d'emergenza: tre da Caravaggio a Melzo. L'opera prevede un alto livello di tecnologia e una particolare attenzione agli aspetti della mitigazione ambientale e dei problemi dell'inquinamento acustico e atmosferico.