

# Provincia



## Bonate Sopra-Terno, entro luglio pronto l'asse interurbano

**BONATE SOPRA** Tra la fine di giugno e la prima metà di luglio aprirà al traffico un'altra opera alla quale l'Anas sta lavorando da tempo: il tratto dell'asse interurbano tra Bonate Sopra (rotonda nei pressi della galleria San Roberto) e la provinciale 166, in territorio di Terno d'Isola con innesto in rotatoria.

Un'opera che per il territorio e i centri abitati di comuni come Bonate Sopra o Presezzo sarà molto importante per tenere lontano il traffico, soprattutto quello che da Bergamo si sposta in direzione di Bonate Sopra per poi proseguire verso il Nord dell'Isola o verso la futura Carvico-Villa d'Adda. Ma dopo l'inaugurazione dell'asse tra Trevio-

lo e Bonate Sopra (luglio 2005, con due anni e mezzo di ritardo) e dopo le voci che volevano il secondo tratto fino a Terno aperto addirittura a settembre 2006, e in seconda battuta entro il 31 maggio 2007, oggi l'ufficializzazione della nuova apertura non c'è ancora. «Non abbiamo date precise» dicono i sindaci. «So per certo - aggiunge il primo cittadino di Presezzo, Guido Bonacina, presidente della Comunità dell'Isola bergamasca - che è stato collaudato positivamente il sovrappasso dell'asse alla ferrovia (sulla linea tra Ponte e Terno). Verosimilmente l'apertura dovrebbe slittare a dopo il 20 giugno. Attendiamo comunicazioni dall'Anas».

**VALLE SERIANA** Alle 17 taglio del nastro in località Cupola. L'impresa ha accumulato quasi due milioni di euro di penale sui lavori

## Ecco l'Albino-Cene, scusate il ritardo

Oggi il ministro Di Pietro vara il tratto di superstrada che secondo i piani si sarebbe dovuta inaugurare dieci anni fa

### le tappe

**1992**  
Il lotto unico della superstrada Seriate-Nembro-Cene (variante all'ex statale 671) viene appaltato dall'Anas alla ditta Rozzi di Ascoli Piceno. Obiettivo: chiudere tutto nel 1997.

**1996**  
La Rozzi è in gravi difficoltà economiche e i lavori veri e propri partono solo a quattro anni dall'appalto. La società abbandona i cantieri nella primavera 1998.

**1998**  
L'opera viene smembrata: il primo lotto relativo al tratto tra Torre de' Roveri e Nembro attraverso la galleria di Montenegrone viene appaltato alla Locatelli di Grumello del Monte. La Carena-Mambri di Genova si aggiudica il secondo e il terzo lotto - o lotto unico - da Nembro a Cene.

**2001**  
La Locatelli termina a cantieri chiusi, però, la tragedia del Monte Bianco ha già comportato una modifica delle norme di sicurezza per le gallerie, che blocca il progetto di Montenegrone. Carenze di fondi e interferenze sul territorio rendono lenti i lavori della Carena Mambri.

**2004**  
21 giugno: Anas bandisce la gara per la realizzazione della centrale di ventilazione e degli impianti tecnologici della galleria Montenegrone (luce e sistemi antincendio da adeguare alle nuove norme). Appalto da 15 milioni 568 mila e 504, da concludere entro 540 giorni. Il 17 dicembre: Giacomo Stucchi, deputato della Lega Nord, viene nominato dal governo Berlusconi commissario ordinario per la superstrada Seriate-Nembro-Cene. Negli stessi giorni viene fondato a Pradalunga il Comitato per la superstrada.

**2005**  
A gennaio l'associazione temporanea di imprese Elef-Gecomar si aggiudica i lavori per la sistemazione della galleria di Montenegrone. All'appalto segue il puntuale ricorso dei perdenti, che provocherà ritardi fino al settembre successivo. A maggio scattano le proteste del Comitato: serpentoni d'auto rendono nota l'asperazione di migliaia di pendolari.

**VALLE SERIANA** Era il lontano 1992, l'anno delle bufe giudiziarie sulla politica italiana. L'anno che consegnava alla Bergamasca un appalto importante, per un progetto del quale si parlava già da due decenni: la strada Seriate-Nembro-Cene, attraverso la collina di Celinate con la galleria di Montenegrone. Obiettivo? Chiudere l'opera entro il 1997. Oggi, primo giugno 2007, sarà inaugurato il tratto tra Albino e Cene, seconda parte del lotto unico che inizia a Nembro. A novembre si farà luce, se tutto andrà secondo i piani, nella galleria di Montenegrone. L'obiettivo è slittato di 10 anni pesanti, per i pendolari e per l'industria seriana: dieci anni in cui la motorizzazione bergamasca (ovvero il rapporto tra veicoli e abitanti) è cresciuta di circa il 2 per cento l'anno e in cui nell'area urbana si è arrivati all'immatricolazione di quasi 7 veicoli ogni dieci abitanti. In cui proprio il traffico della Valle Seriana viaggia a suon di record rispetto al resto della provincia: circa 40 mila auto al giorno calcolate a Torre Boldone da e per la valle. Dieci anni durante i quali le imprese del tessile hanno dovuto affrontare le sfide della Cina, dove le nuove autostrade e le moderne tecnologie anche al servizio della viabilità sembrano essere diventate quotidianità.

Nel governo Amato del 1992, il ministro dei Lavori pubblici era Francesco Merloni: già, quello dell'omonima legge di due anni dopo sugli appalti pubblici conseguente alla bufera di Tangentopoli, con la quale si cercò a fine anni 90 di mettere qualche toppa ai già ampi ritardi della superstrada seriana.

Oggi alle 17, allo svincolo della Cupola di Albino, il ministro delle Infrastrutture che taglierà il nastro sarà invece l'ex magistrato di Tangentopoli Antonio Di Pietro. Lui aprirà una «superstrada» ad una corsia per senso di marcia, che di «super» non ha più nulla: meglio che niente e tanto basta per la cerimonia, cui parteciperanno il vescovo Roberto Amadei, il presidente della Provincia Valerio Bettoni, l'assessore regionale alla Qualità dell'Ambiente Marco Pagnoncelli, il presidente dell'Anas Pietro Ciucci e il capo compartmento Lombardia Eutimio Mucilli.

In tanti anni nessuno ha mai detto, dalle parti di Scanzorosciate, Pradalunga, Nembro o Albino: «È vero, i ritardi sono colpa nostra». Eppure tra la fine dei lavori per la galleria di Montenegrone, pronta a giugno del 2001, e l'approvazione del nuovo contratto per l'adeguamento della galleria alle norme di sicurezza dopo la tragedia del Monte Bianco (contratto a marzo 2006) sono passati cinque anni. Colpa di nessuno? Un calcolo più complessivo è altrettanto spietato: tralasciando il primo appalto del 1992, e considerando che di fatto l'assetto dei cantieri fu ridefinito nel 1998, si arriva alla conclusione che per un'opera di circa 12 chilometri (3 in galleria Montenegrone e altri 9 in valle) ci sono voluti nove anni di lavori: Anas, aziende appaltatrici e burocrazie governative hanno viaggiato ad una velocità di realizzazione di un chilometro e 300 metri di strada all'anno.

Colpa, indirettamente, anche di un territorio denso e fortemente urbanizzato, che ha comportato interferenze di non poco conto nell'ambito dei cantieri: già nel 2000 l'Anas aveva dovuto predisporre una perizia di variante per il lotto unico tra Nembro e Cene, a causa di interferenze dovute a traffici, condotte fognarie, condotte di acqua potabile come la Nossana e case lungo il tracciato. Si è proseguito così, tra mille ostacoli forse non preventivati e affrontati di volta in volta dall'azienda Carena-Mambri di Genova, appaltatrice della Nembro-Cene nel 1998. L'azienda, non essendo riuscita a chiudere l'opera entro il 30 aprile 2006, sta pagando fin dal primo maggio dell'anno scorso una penale di 5 mila euro al giorno, per un ammontare di quasi due milioni di euro.

Oggi si libererà di un incubo, consegnando il tratto Albino-Cene, caratterizzato da sette viadotti e due gallerie, dopo avere già archiviato la pratica della Nembro-Albino a gennaio. Lungo tutta la tratta seriana dell'infrastruttura il costo complessivo per i lavori ha raggiunto i 35 milioni di euro, ai quali vanno sommati circa 13 milioni per espropri e risoluzioni delle interferenze, oltre ai 12 milioni per lavori complementari. Vale a dire che rispetto ad una base d'appalto di 35 milioni, l'opera ha finito per sborsare tramite Anas 60 milioni complessivi: extracosti che sfiorano il 100 per cento.

Questi i numeri di una storia infinita, passata attraverso 11 governi, che ai sindaci ha fatto urlare «siete scandalosi» ai dirigenti dell'Anas sempre impassibili. Il tutto per ottenere un risultato concreto, che comunque c'è: evitare i cinque semafori tra Nembro e Albino. Buongiorno Valle Seriana.

Armando Di Landro



Ultimi ritocchi prima dell'inaugurazione ufficiale di oggi della Albino-Cene: i lavori arrivano in porto con 10 anni di ritardo rispetto alle previsioni (foto Quaranta)

### LE REAZIONI

## I sindaci: c'è poco da festeggiare

Non si placano i malumori per i tempi dell'opera. «E aspettiamo l'ultima parte»

**VALLE SERIANA** «Aprite la strada, senza inaugurazione». Sono più che d'accordo Piergiacomo Rizzi ed Eugenio Cavagnis, sindaci di Albino (Lega Nord) e di Nembro (centrosinistra). E non è la prima volta che la superstrada Seriate-Nembro-Cene suscita malumori bipartisan. «Io ritengo che tutta l'opera sia stata progettata male e realizzata peggio - afferma Rizzi -. Mi riferisco soprattutto all'innesto tra la superstrada e la provinciale 35 tra Nembro e Cene, che sarà un rischio sia in entrata, sia in uscita. Ricordo inoltre che venerdì scorso la valle è rimasta paralizzata in direzione Bergamo. Perché? Perché i signori dell'Anas stavano riasfaltando le rampe dello svincolo alla Cupola e il traffico non poteva accedere alla superstrada. Faccio notare che le stesse rampe erano state completamente rifatte l'anno scorso. Non so, quindi, cosa ci sia da inaugurare, anche perché manca ancora il tratto della galleria di Montenegrone». «Quella strada va aperta e non inaugura-

**Il presidente Bettoni: un altro tratto importante di superstrada viene aperto. Il prefetto: un fatto positivo per tutta la valle**

ta», taglia corto Cavagnis. Nelle parole dei due sindaci si riassumono anni di disagi e sulla stessa linea si pone il primo cittadino di Scanzorosciate Massimiliano Alborghetti: «Il problema di questi anni è stato l'assenza di una figura pubblica dell'Anas che si assumesse ogni responsabilità sui lavori e i ritardi. Quindi mi associo ad una richiesta di apertura senza inaugurazione. Intanto ricordo che aspettiamo ancora l'apertura della galleria». «Siamo contenti che la superstrada apra, sebbene sia ancora incompiuta e sebbene l'Anas avesse parlato di inaugurazione il 28 maggio - aggiunge il referente del Comitato superstrada Anna Bonomi -. Detto questo vogliamo ringraziare i residenti della Valle Seriana per la grande pazienza dimostrata».

Assente all'inaugurazione, per un viaggio istituzionale, il deputato della Lega Nord Giacomo Stucchi, che dal dicembre 2004 al giugno 2006 è stato commissario ordinario per la superstrada, svol-

gendo un ruolo di mediazione tra l'Anas e i Comuni. Stucchi esprime «la massima soddisfazione per il risultato ottenuto, anche se in ritardo. Ritengo anche doveroso ringraziare coloro che hanno contribuito e creduto nella possibilità di poter terminare l'opera, che alcuni ritenevano un'impresa impossibile. Ora, però, continuerò a prestare la massima attenzione ai lavori per la galleria di Montenegrone».

«Finalmente la superstrada apre al traffico - dicono i parlamentari dell'Ulivo Giovanni Sanga e Antonio Misiani -. L'impegno del governo su quell'infrastruttura è stato immediato e concreto: entro pochi mesi entrerà in funzione

anche la galleria di Montenegrone. L'esperienza ha però dimostrato, ancora una volta, che il nostro resta il Paese delle procedure lunghe e indesiderabili: il sistema deve cambiare». Mentre la collega Silvana Mura, dell'Italia dei Valori, aggiunge che «il governo ha mantenuto ogni promessa sulla superstrada e su altre infrastrutture. Quindi brindiamo».

«Le ultime date indicate da Anas alla fine sono state mantenute e provo una moderata soddisfazione - dice il presidente della Comunità montana di Albino Bernardo Mignani -. Senza scusare i ritardi, tra l'altro, bisogna riconoscere che si è operato su un territorio pieno di interferenze, che non ha reso la vita facile a nessun cantiere. Ora aspettiamo la galleria di Montenegrone e impariamo la lezione: visti i tempi per le opere pubbliche nessuno può più sottrarsi ad una programmazione amministrativa fortemente lungimirante». «Sono lieto che la superstrada apra alla circolazione, sarà comunque un fat-

### le tappe

**2005**  
Il 19 luglio, in occasione della visita del ministro Pietro Lunardi, gli imprenditori della Valle, con una pagina su L'Eco di Bergamo, lanciano un appello. Il 21 settembre Anas ed Elef-Gecomar firmano il contratto per l'adeguamento della galleria. I lavori dovrebbero partire a gennaio 2006. Costo 9,5 milioni di euro, da ultimare in 480 giorni, quindi a maggio 2007. Il 29 settembre, per accelerare i tempi sul lotto unico Nembro-Cene, Anas fissa ulteriori 10 milioni di euro per Carena-Mambri. L'obiettivo è chiudere i lavori entro il 30 aprile 2006, con la scadenza del 31 gennaio 2006 per il tratto Nembro-Albino Cupola. Il 24 ottobre Anas e Carena-Mambri valutano gli extracosti sopravvenuti sulla Nembro-Cene: l'azienda li stima in 29 milioni, quasi il 100% in più. Anas ne concede 13 e l'azienda accetta. Ma ad aprile 2006 bisognerà chiudere i cantieri, in caso di ritardi la Carena pagherà 5 mila euro di multa al giorno.

**2006**  
Rispetto alle previsioni che parlavano di gennaio il tratto Nembro-Albino Cupola inizia a slittare a febbraio. Il tratto Cupola-Cene passa a giugno. I continui rinvii porteranno al 2007 per entrambi i tratti. 16 marzo: Anas approva il progetto esecutivo per l'adeguamento della galleria di Montenegrone. 20 luglio: il ministro sblocca 11 milioni di euro che consentono l'apertura del cantiere per l'adeguamento della galleria. Il 23 novembre l'Anas, dopo continui slittamenti, ridefinisce le aperture: primo tratto Nembro-Cupola di Albino a metà gennaio 2007 (slittata), galleria a novembre 2007. E il viadotto tra Nembro e la Cupola a far parlare: la magistratura apre un'inchiesta per frode in pubblica fornitura. Il sospetto è che vi sia poco ferro nei pilastri. L'inchiesta viene archiviata.

**2007**  
Il 12 gennaio apre il tratto tra Nembro e la Cupola. 31 marzo: slitta a fine maggio (e ora al primo giugno) l'apertura tra Albino e Cene.

A. D. L.