

## **PASSAGGI PRINCIPALI PER LA REALIZZAZIONE DELLA CORDA MOLLE**

Nel **1994** si è proceduto all'accordo di programma tra Regione Lombardia e Provincia di Brescia per la razionalizzazione del sistema viario a sud della città, prevedendo la realizzazione del tratto della SP19 (la Corda Molle), tra Capriano del Colle e la Fascia d'Oro, in connessione con la A21 (con casello di Brescia Sud, aperto nel 2008), per la quale si realizza anche la terza corsia, tra Brescia Centro e Bagnolo Mella. Autostrade Centro Padane S.p.a. viene individuato come soggetto idoneo alla realizzazione del progetto e l'opera viene qualificata come "Bretella autostradale".

Il secondo passaggio storico, sostanziale, è rappresentato dal Protocollo d'intesa siglato, nel **1998**, da Regione Lombardia, Provincia di Brescia, Comune di Brescia, Anas, Società autostrade Brescia-Padova e Autostrade Centro Padane S.p.a. che sottolineano la necessità del completamento dell'asse interurbano di Brescia (SP19), giudicando indifferibile anche la necessità di procedere a finanziare gli interventi relativi al raccordo autostradale della Valtrompia al collegamento tra la A21 e il casello autostradale della A4 a Ospitaletto.

Al fine di inserire nei rispettivi piani di intervento triennali delle società autostradali, con la relativa individuazione delle risorse necessarie nei piani economico finanziari, la Provincia di Brescia, facendo proprio riferimento all'accordo del 1994 e alla qualificazione in "Bretella autostradale", **"si impegna a mettere a disposizione a titolo gratuito la suddetta tratta di strada provinciale secondo le modalità che potranno essere definite dalle parti e approvate dall'ANAS nell'ambito del rinnovo delle relative concessioni"**.

Il 31 ottobre del **2003** la Regione, raccolti i pareri, a stragrande maggioranza favorevoli, dei Comuni che avevano partecipato alla Conferenza dei Servizi, si esprime favorevolmente per la realizzazione del progetto la cui descrizione prevede il **pagamento del pedaggio**, che viene menzionato anche negli atti successivi. E nel 2005 il CIPE pubblica la delibera di approvazione del progetto definito del raccordo, classificato di pubblica utilità. Lo stesso progetto viene approvato da ANAS nel 2007 e a gennaio nel 2011 la Provincia di Brescia autorizza Autostrade Centro Padane S.p.a., concessionaria autostradale che gestisce anche la A21, alla realizzazione dei lavori sulla SP19. A febbraio di un anno dopo viene aperto al traffico il tratto tra Castenedolo e il raccordo con il casello di Brescia Est.

**Sempre nel 2012, a giugno**, (scaduta la concessione di Autostrade Centro Padane) Anas pubblica l'avviso per la **procedura ristretta volta alla individuazione del concessionario autostradale dell'A21**, inclusa la realizzazione del raccordo autostradale Corda Molle. La lettera di invito prevede, tra l'altro: sistema di pedaggio di tipo chiuso che prevede che il pagamento avvenga presso gli svincoli di Caorso, Castelvetro Piacentino, Cremona, Pontevico, Manerbio Brescia Centro e Brescia Sud; riscossione del pedaggio al casello di Brescia SUD, mediante l'applicazione di una percorrenza chilometrica convenzionale stabilita in misura pari a KM 6, per il tratto di corda molle già realizzato; **il pedaggiamento del raccordo autostradale della Corda Molle**.

Nel frattempo, viene indetta la gara europea, con il Piano Economico-Finanziario definito su base nazionale. A seguito della procedura, nel **2015** viene costituita **Autovia Padana S.p.A.**, che nel **2017** sottoscrive con il MIT la nuova concessione autostradale della durata di 25 anni. **Dal 1° marzo 2018** la società subentra nella gestione dell'infrastruttura. All'Art. 14 della concessione è previsto un pedaggiamento di tipo chiuso, mentre l'offerta tecnico-economica della società prevede la riscossione del pedaggio tramite sistema free flow, senza barriere fisiche.

Nell'**estate del 2020** la Provincia di Brescia ufficializza, con la sottoscrizione del verbale di consegna, la gestione del tratto della SP19 compreso tra Ospitaletto e Azzano Mella ad Autovia Padana, la

società concessionaria. Si tratta, però, di un trasferimento temporaneo e non della proprietà definitiva: l'operazione è propedeutica alla futura intestazione della strada allo Stato. In pratica, la Provincia mantiene la titolarità della SP19 finché non sarà intestata allo Stato, cedendone però la gestione provvisoria ad Autovia Padana, che opererà a proprie spese senza indennizzo. Le opere si concluderanno nel 2025 e il sistema di pedaggio digitale "free flow" resterà gratuito per tutto l'anno.

Per ulteriore chiarezza, va ricordato che il raccordo autostradale "Corda Molle", nei primi anni Duemila, era stato oggetto anche di una procedura di infrazione comunitaria.

Il 14 dicembre 2004 la Commissione Europea aveva all'Italia il Parere Motivato nell'ambito della procedura n. 2004/4049, sollevando rilievi in merito all'estensione della concessione per la costruzione e gestione del raccordo, con riferimento alla normativa europea sugli appalti e sulla concorrenza.

Il tema centrale riguardava le modalità di affidamento dell'opera: secondo la Commissione Ue sarebbe stato necessario il ricorso a una gara europea, mentre il Governo italiano qualificava l'intervento come infrastruttura strategica per la viabilità bresciana, inserita tra le opere prioritarie nazionali. In data 22 febbraio 2005, il Ministero delle Infrastrutture aveva risposto formalmente con una nota (prot. n. 211/2025), proponendo una soluzione operativa volta a superare i rilievi comunitari: affidamento dei lavori mediante procedure ad evidenza pubblica, gestione temporanea senza pedaggio fino alla scadenza della concessione vigente e successiva messa a gara europea dell'infrastruttura. Una mediazione tecnica e giuridica, accolta, per salvare l'opera e, allo stesso tempo, rispettare le regole europee.

Va precisato, poi, che, in relazione alla gestione dell'asse autostradale della Autostrada A21, l'infrastruttura è disciplinata dalla Convenzione Unica sottoscritta in data 31 maggio 2017 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il concessionario, nell'ambito di un **rapporto concessorio di competenza statale**. La Convenzione definisce obblighi, modalità di gestione e manutenzione, sistemi di monitoraggio e meccanismi sanzionatori, inclusa l'eventuale applicazione di penali in caso di accertate inadempienze, secondo procedure di verifica tra Concedente e Concessionario. In questo documento è inserita anche la struttura economico-finanziaria dell'intervento che risulta inoltre regolata da Piano Economico-Finanziario asseverato e da atti conseguenti alla procedura di gara pubblica.

Da questo documento si evince chiaramente che la Provincia di Brescia, pur essendo ente territorialmente interessato alla piena funzionalità dell'infrastruttura e agli effetti sulla viabilità locale e sul collegamento con la Autostrada A4 e con l'Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Montichiari, non è parte del rapporto concessorio né titolare di poteri di vigilanza o intervento diretto sullo stesso, che restano in capo all'Amministrazione concedente.