



L'AGGANCI
CON L'EST
DELLA TAV
È UN'OPERA
INDISPENSABILE
MA DEVE ESSERE
ANCORA
"MEDIATA"

POLEMICA AD ALTA VELOCITÀ PER IL TRACCIATO DELLA TAV LA BS-VR AL VIA IN PRIMAVERA



Il progetto definitivo della Tav Brescia-Verona prevede una strada ferrata lunga 72 chilometri, a cui si aggiungono le interconnessioni Brescia Est e Verona Merci, che portano il totale dei chilometri a 79,8.

Sono previsti viadotti per 6,7 km, gallerie naturali per 6,6, tunnel artificiali per 10,6 e rilevati e trincee per 5,8. La linea della Tav affiancherà la Sp 19 dal km 73 al 93 e la Serenissima dal km 99 al 131.

Una polemica che corre ad Alta Velocità. Anzi, altissima. Tra procedure avviate ma monche, progetti che somigliano ad incognite e sindaci sul piede di guerra.

Mentre i cantieri della Tav hanno già cominciato a occupare i propri spazi all'interno di Brescia città, il nodo del prolungamento verso il Garda resta piuttosto ingarbugliato. Una situazione che ha visto anche il coinvolgimento del ministro Lupi, apparso per nulla incline ad assecondare le proteste dei Municipi gardesani.

Eppure parliamo di un progetto indispensabile per l'interconnessione Est-Ovest della linea Tav e, quindi, attorno al quale deve essere trovata un'intesa.

Se di incognite si deve parlare, impossibile non partire da quelle progettuali. Uno dei punti dolenti, secondo i sindaci, è la Valutazione di impatto ambien-

tale (Via), considerata superata in quanto vecchia di undici anni (risale infatti al 2003 l'adeguamento del progetto secondo le disposizioni del Cipe).

Considerazione accolta solo parzialmente dal Consorzio Cevap Due che ha richiesto la revisione per solo undici punti, undici modifiche che avranno un certo impatto. Vediamo quali sono.

C'è la Variante di Montichiari, finalizzata a ottimizzare il collegamento con l'aeroporto, mentre la riqualificazione della strada Ghedi-Borgosatollo prevede un nuovo tratto che collegherà la Sp 23 alla Sp 77 senza attraversare l'abitato.

E poi ancora: si interverrà sulla linea elettrica a Calcinato costruendo un nuovo elettrodotto da Lonato lungo 8 chilometri mentre si è proceduto a rivedere le cantierizzazioni. C'è poi il capitolo

IL COSTO
PREVENTIVATO
DEL NUOVO
TRATTO
FERROVIARIO
È STIMABILE
IN CIRCA
DUE MILIARDI

che riguarda le cave, che saranno la BS2 di Lograto (1,1 milioni di metri cubi), le BS3A e BS3B di Montichiari (totale 4,68 milioni), le BS4 e Bs 10 di Castenedolo (2.450.000), la BS8 di Calcinato (2,2 milioni) e la Vr1 di Castelnuovo del Garda (provincia di Verona), con 750mila metri cubi.

Questa la situazione, per così dire, istituzionale. Nel frattempo si è infatti schierato contro la Tav un fronte composto da sindaci, associazioni ambientaliste, Coldiretti, Consorzio del Lugana, Federalberghi e altri ancora. L'obiettivo è rendere meno pesante l'impatto dell'opera sul territorio gardesano, rivendicandone la delicatezza ambientale e il pregio – tra gli altri - a livello turistico e vitivinicolo. In particolare lo scopo dei “dissidenti dell'alta velocità” è quello di convincere ad operare un globale rifacimento della Via, in modo da potersi sedere al tavolo per dire la propria su impatti ambientali e possibili mitigazioni.

Diventa quindi indispensabile addivenire ad una rapida mediazione per evitare il blocco totale dell'opera.

Recentemente, il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi ha gelato i sindaci che gli chiedevano un passo indietro sulla nuova linea ferroviaria. Lupi è stato infatti lapidario: l'opera è stata finanziata e si farà. Con la possibilità, eventualmente, di apportare delle migliorie.

In attesa di ulteriori sviluppi (gli incontri e le assemblee sono tutt'altro che terminati...) il progetto definitivo della Tav Brescia-Verona prevede una strada ferrata lunga 72 chilometri, a cui si aggiungono le interconnessioni



Brescia Est e Verona Mercè, che portano il totale dei chilometri a 79,8. Sono previsti viadotti per 6,7 km, gallerie naturali per 6,6, tunnel artificiali per 10,6 e rilevati e trincee per 5,8.

La linea della Tav affiancherà la Sp 19 dal km 73 al 93 e la Serenissima dal km 99 al 131. Si prevede una gestione dei lavori mastodontica, con l'apertura di numerosi cantieri. Il costo preventivato è di oltre due miliardi di euro.

Tra critiche, spese a molti zeri e sviluppi normativi la Tav

guarda al Garda senza ammettere indecisioni: se tutto andrà secondo i piani di Italfer, entro la prossima primavera dovrebbero aprire i cantieri.

A questo punto vista l'importanza dell'opera e la ricaduta occupazionale che la medesima potrebbe avere sul territorio, diviene urgente trovare una mediazione, sapendo che le risorse non sono infinite e, quindi, un compromesso ragionevole dovrà essere pur trovato.

Rosario Rampulla