



AEROPORTO E TRENI VELOCI: DUE PROGETTI UNITI DAL TEMA DELLA LOGISTICA



Un sistema Brescia che crede che una rinascita passi da un progresso infrastrutturale e - di conseguenza - dal fatto che l'aeroporto di Montichiari riprenda finalmente quota e dall'arrivo della Tav. Alta velocità sì, quindi, ma dove?

Nel corso degli anni il dibattito è stato serrato, in modo particolare per i contrasti tra i sostenitori del progetto originale (e quindi dello *shunt* per Montichiari della strada ferrata) e chi, invece, avrebbe gradito una rivoluzione progettuale con l'inserimento di Brescia sulla linea in questione.

Tra i sostenitori della revisione in chiave Brescia città c'erano anche alcuni esponenti autorevoli di palazzo Loggia.

Fino a quando, giusto all'inizio di novembre, anche il sindaco di Brescia, Emilio Del Bono, pur

negando ogni forma di retromarcia, non si è detto d'accordo con l'ipotesi che la stazione dell'Alta velocità sia posizionata a Montichiari. Ma con un precisazione non da poco, per altro condivisa da Comuni, Aib, Abem e Provincia: la cittadina bassaiola potrà

diventare uno snodo della Tav solo se l'aeroporto D'Annunzio diventerà un approdo significativo per il traffico dei passeggeri.

Il motivo è semplice: l'Alta Velocità non trasporterà merci, quindi senza un traffico di viaggiatori di un certo rilievo sullo scalo aeroportuale, una stazione ferroviaria nei pressi dell'aeroporto sarebbe la classica cattedrale nel deserto.

Intanto, mentre questo dibattito apparentemente infinito prosegue, il territorio bresciano comincia a familiarizzare con "l'idea della Tav", ovvero con

PER LA
TRATTA BS-VR
LE PREVISIONI
SONO DI SETTE
ANNI DI LAVORI
PER CIRCA
TRE MILIARDI
DI EURO

l'impatto che i cantieri avranno sulla nostra provincia.

Per prima cosa, "ripassiamo" brevemente la lezione: la linea Alta Velocità/Alta Capacità che unisce Brescia a Verona è lunga 84 chilometri. Di questi, 72 rappresentano il tracciato, 12 sono invece i km delle interconnessioni Brescia Est e Verona Mercè.

Sono 52 i km di questa tratta di strada ferrata che attraversano il Bresciano, per una linea che richiederà sette anni di lavori per essere realizzata. I costi, infine, si aggirano sui 2,8 miliardi di euro.

Parlando più nello specifico del progetto, i binari che metteranno in comunicazione la vecchia ferrovia con quella proveniente da Montichiari saranno collocati a Ciliverghe, dove sorgeranno due viadotti e una galleria (16 in tutto saranno i km della Brescia-Verona che scorreranno dentro i tunnel).

E proprio una galleria sarà l'aspetto caratterizzante del tratto di sette km che unirà Lonato a Desenzano del Garda, tunnel di 7 km che consentirà di superare l'autostrada A4 in zona Salera.

Una galleria in parte artificiale, in parte naturale il cui progetto pone delle criticità, a cominciare dall'occupazione del piazzale Feralpi (il tunnel si svilupperà proprio dalla Feralpi fino al Lavagnone).

Tra *shunt*, gallerie e impatti sul territorio l'Alta Velocità avanza a fatica, più che altro nelle stanze dei bottoni, per un progetto elefantino che cerca ancora la giusta solidità per poter compiere il passo decisivo.



La linea Alta Velocità/Alta Capacità che unisce Brescia a Verona è lunga 84 chilometri. Di questi, 72 rappresentano il tracciato, 12 sono invece i km delle interconnessioni Brescia Est e Verona Mercè.

