



BRESCIA-MILANO IN 36 MINUTI: DA DICEMBRE È POSSIBILE CON IL NUOVO TRACCIATO TAV



Si è chiuso in dicembre un percorso infrastrutturale inaugurato nel 2011: sono serviti due miliardi di euro per completare 58 km di tratta, che è poi inserita nella direttrice Torino-Venezia, con la Milano-Treviglio già in funzione dal 2007. I 58 km della Milano-Brescia scorrono in gran parte in rilevato, con opere imponenti quali la galleria del Lovernato (525 metri) e i viadotti sull'Oglio (1.287 metri) e sul Serio (957 metri). I lavori sono stati realizzati dal Consorzio Cepav Due, che comprende Saipem (con il 52% delle azioni), Pizzarotti (24%) e, con un 12% ciascuna, Società italiana per condotte d'acqua e Gruppo Icm.

Ma per una parte di tracciato che è completato ce ne è già un altro che scalpita. L'Alta Velocità guarda infatti già a Verona, con

Un viaggio a 300 km orari per "volare" da Brescia a Milano in 36 minuti.

Sabato 10 dicembre l'Alta Velocità ha esordito sulla tratta che unisce la nostra città al capoluogo lombardo con un'inaugurazione in grande stile per un'opera attesa da tempo.

l'ipotesi di aprire i cantieri il prossimo mese di aprile. C'è un budget di 2,3 miliardi per concretizzare il progetto dello snodo tra Brescia Est (Calcinato) e Verona.

Si parla di un tracciato che scorrerà a fianco dell'autostrada A4, con passaggio tra le colline del Garda. Ragione per la quale la zona del Lugana dovrà rinunciare a 30 ettari (nella prima stesura del

progetto erano oltre 200). Non ci saranno più cave di prestito, visto che si prevede di sfruttare quelle già presenti sul territorio.

Ma, in realtà, c'è ancora una grossa incognita. Il progetto sopra descritto riguarda, come detto, il tratto Calcinato-Verona. Resta quindi ancora sospesa la questione di come l'Alta Velocità uscirà da Brescia. Il famoso shunt, ovvero il passaggio a sud di Brescia (leggasi Montichiari), è oramai in soffitta, con conseguente risparmio di 1.011 milioni di euro, stando alle proiezioni del Ministero.

Di certo, sarà necessario posare due nuovi binari. Il costo? Dovrebbe aggirarsi sui 400 milioni, con l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto sulla città. Sempre sul fronte della strada ferrata resta valida l'idea di creare, sfruttando le ferrovie regionali, una metropolitana provinciale, con treni frequenti per Castegnato e Iseo.

Con i risparmi per lo stralcio dello shunt, si sta ipotizzando di elettrificare la linea Brescia-Parma, con un prolungamento fino a Montichiari. Soluzione, quest'ultima, che garantirebbe un collegamento con l'aeroporto D'Annunzio, funzionale alla creazione di un plesso logistico di primaria importanza. Purché si faccia.