

LA TRATTA
MILANO-VERONA
SARÀ LUNGA
115 CHILOMETRI
E CONSENTIRÀ
IL COLLEGAMENTO
IN SOLI
43 MINUTI

ALTA CAPACITÀ: I TRENI NON FERMERANNO A BRESCIA, MA FRA GHEDI E MONTICHIARI

Una tratta lunga 115 chilometri, sette dei quali su ponti e viadotti, 17 in gallerie naturali e artificiali, da Milano a Verona, che consentirà il collegamento fra le due città in 43 minuti invece degli attuali 80 (quando va bene naturalmente...); una linea ferroviaria centrale, parte della più lunga Torino - Venezia, a sua volta inserita nel cosiddetto "Corridoio quinto" che veicolerà merci a passeggeri sulla direttrice europea Lisbona - Kiev a sud delle Alpi. Il tracciato Milano - Verona costerà intorno ai 20 miliardi di euro; la società Rete Ferroviaria Italiana prevede la stesura del progetto esecutivo entro quest'anno, l'esproprio dei terreni e la cantierizzazione nel 2004. Il primo treno transiterà nel 2010 - 2011, quando il numero dei convogli fra Milano e Verona potrà passare dagli attuali 154 a 348. Quella descritta è la carta di identità della linea dei treni veloci Alta capacità, che interessa anche la nostra provincia.

I binari attraverseranno ventisette Comuni bresciani: Urago d'Oglio, Chiari, Castrezzato, Rovato, Cazzago S. Martino, Travagliato, Castegnato, Ospitaletto, Lograto, Torbole Casaglia, Azzano, Flero, Capriano del Colle, Poncarale, Roncadelle, Castel Mella, S. Zeno, Montirone, Brescia, Borgosatollo, Castenedolo, Ghedi, Mazzano, Calcinato, Lonato, Desenzano e Pozzolengo. Nel nostro territorio l'Alta capacità avrà una stazione, in questo momento ancora di individuare con precisione, ma sicuramente fra Ghedi e Montichiari.



Tempo delle decisioni esecutive per l'alta capacità nel tratto bresciano

I binari attraverseranno ventisette Comuni bresciani: Urago d'Oglio, Chiari, Castrezzato, Rovato, Cazzago S. Martino, Travagliato, Castegnato, Ospitaletto, Lograto, Torbole Casaglia, Azzano, Flero, Capriano del Colle, Poncarale, Roncadelle, Castel Mella, S. Zeno, Montirone, Brescia, Borgosatollo, Castenedolo, Ghedi, Mazzano, Calcinato, Lonato, Desenzano e Pozzolengo. Nel nostro territorio l'Alta capacità avrà una stazione, in questo momento ancora di individuare con precisione, ma sicuramente fra Ghedi e Montichiari.

LA SOCIETÀ
RETE
FERROVIARIA
ITALIANA
PREVEDE
IL PROGETTO
ESECUTIVO
ENTRO L'ANNO

Montirone, Brescia, Borgosatollo, Castenedolo, Ghedi, Mazzano, Calcinato, Lonato, Desenzano e Pozzolengo.

Nel nostro territorio l'Alta capacità avrà una stazione, in questo momento ancora da individuare con precisione, ma sicuramente fra Ghedi e Montichiari. Quando la linea funzionerà a pieno regime, intorno al 2020, in quel punto fermeranno ogni giorno 120 treni; altri 54 sosteranno nella stazione di Brescia.

La linea principale della ferrovia scorrerà a sud della città, nella direttrice Azzano- Poncarale -

Castenedolo - Calcinato, verso Lonato, Desenzano e Pozzolengo. Ci sarà, però, una derivazione: ad ovest, in territorio di Rovato (in località Bargnana) dalla linea principale si staccherà una tratta secondaria che, da Travagliato e Ospitaletto, giungerà nella stazione di Brescia (i binari di entrata saranno raddoppiati per consentire il transito dei treni veloci). La linea tornerà unica in territorio di Calcinato.

"L'Alta capacità ferroviaria è un'occasione da non perdere per l'intero sistema Brescia. Una straordinaria opportunità per sviluppa-

re l'aeroporto di Montichiari, che si troverebbe al centro di una rete di comunicazioni su strada e rotaia di valenza europea, capace di avvicinare l'economia bresciana ai mercati dell'est. Un'opera grandiosa, con una invasività limitata grazie a tecniche progettuali e a tecnologie costruttive avanzate". Ne sono convinti il presidente della Provincia, Alberto Cavalli, e l'assessore ai Trasporti, Valerio Prignachi, da tempo sono impegnati per la nuova infrastruttura.

La Provincia ha un ruolo centrale nella vicenda, come ente coordinatore raccoglie le esigenze

IL PRIMO TRENO
TRANSITERÀ
NEL 2010
QUANDO
IL NUMERO
DEI CONVOGLI
PASSERÀ
DA 154 A 348

dei ventisette Comuni e colloquia con i tecnici della Rete Ferroviaria Italiana. Si sono già tenuti numerosi incontri e una Conferenza dei servizi a Roma nel dicembre 2002. Dopo un nuovo incontro "plenario" alla fine del gennaio scorso a Brescia, ora sono cominciati i colloqui della Provincia, Comune per Comune, così da entrare nel dettaglio del progetto. La Provincia, infatti, conta di dare il nulla osta sul tracciato entro la metà del 2003.

"Abbiamo già rassicurato i sindaci", ha affermato il presidente Cavalli. "Saranno salvaguardate le reti viarie comunali, le reti

irrigue, l'accessibilità dei fondi agricoli, i disagi dei cantieri saranno ridotti al minimo. Le Ferrovie faranno opere di mitigazione dell'impatto ambientale e sistemeranno la viabilità esistente". Alcuni Comuni hanno manifestato forti perplessità sull'impatto dell'opera nel loro territorio: "I progettisti - ha detto Prignachi - stanno predisponendo delle alternative: non cambiamenti della linea, ma soluzioni ingegneristiche rese possibili dalla tecnologia. Tutti i casi di criticità verranno presi in esame". Alberto Cavalli si è rivolto al mondo agricolo, fortemente contrario alla nuo-

va linea ferroviaria per gli effetti sul territorio e sull'attività economica: "In questi anni abbiamo fatto notevoli sforzi per promuovere l'agricoltura: come pensare che adesso intendiamo penalizzarla?"

Uno dei nodi più spinosi è stata l'esclusione di Brescia dal passaggio della linea principale. Il sindaco Paolo Corsini ha chiesto ripetutamente un ripensamento sulla scelta della linea a sud, con la rettifica del tracciato e la previsione di una stazione specifica nel capoluogo: e ciò per non mortificare il ruolo di Brescia e non pregiudicare lo sviluppo delle possibili

SONO GIÀ
INIZIATI
GLI INCONTRI
FRA PROVINCIA
E I SINDACI
DEI COMUNI
INTERESSATI
ALLA LINEA

future connessioni della mobilità, ritenendo assurda una fermata in piena campagna. Ma dall'altra parte Provincia, Regione, Rete Ferroviaria sono rimaste ferme sulla scelta dello "shunt", il passaggio a sud.

"Le ragioni che sostengono questa scelta sono note", ha commentato l'assessore provinciale Prignachi. "Qui non si tratta di alimentare una competizione fra Brescia e la Provincia. C'è un fronte, che comprende anche le Ferrovie e la Regione, il quale sostiene un sistema trasportistico che ha come fulcro la zona di Montichiari, con

l'aeroporto, la futura linea del metrobus, la ferrovia, il potenziamento della viabilità stradale principale". La società Ferroviaria, fra l'altro, sostiene che Brescia sarebbe inadeguata anche dal punto di vista tecnico, non potendo sopportare un flusso di traffico come quello previsto a regime.

"Questa soluzione - ha ribadito Cavalli - consente di avere una stazione vicino all'aeroporto di Montichiari. Qui si concentreranno le infrastrutture della comunicazione, che consentiranno al Gabriele D'Annunzio di diventare uno snodo fondamentale non solo per

la nostra economia". Secondo Cavalli il passaggio della linea principale dal capoluogo sarebbe negativo per due ragioni: "Non aumenterebbe la frequenza dei treni e sarebbe una scelta inadeguata rispetto alle necessità del Sistema Brescia nel suo complesso".

Enrico Mirani

Direttissima Brescia-Milano: entro fine aprile l'esito della gara all'Anas

Betchel 63,08; Brebemi 54,40; cordata Astaldi-Vianini-Dragados 0,5. A fine gennaio l'Anas ha pubblicato i primi punteggi ottenuti dalle società in gara per la concessione della Direttissima Brescia-Milano, concludendo così la tranche iniziale delle procedure previste per l'assegnazione. La seconda fase, ovvero l'ulteriore rilancio, dovrebbe concludersi entro la fine di febbraio. La terza e ultima tappa riservata della gara è invece fissata per metà/fine aprile.

Le indicazioni sinora giunte non sono del tutto significative, poiché la concessione non verrà assegnata per sommatoria dei punti, ma unicamente in funzione del-

l'ultimo rilancio. È indicativo però il divario fra le prime due società e il consorzio Astaldi, che potrebbe aver giocato in modo tattico per non scoprire le carte. "Sono soddisfatto per come stanno andando le cose", ha detto Francesco Bettoni, presidente di Brebemi che, tra l'altro, sembra oggi più interessato alla gara che al ricorso presentato di fronte al Tar del Lazio.

I parametri di valutazione per l'assegnazione del punteggio sono cinque: tariffe, durata della concessione, tempo dei lavori, rendimento e royalties da versare all'Anas. Il tempo massimo per l'esecuzione dell'opera, o quantomeno il limite considerato nel bando, è di 42 mesi. Le società in



gara sono, come accennato, la Brebemi Spa (che ha proposto il project financing), la cordata Astaldi-Vianini-Dragados e l'americana Bechtel.

Sull'urgenza dell'opera - nonostante il progetto che prevede la realizzazione della quarta corsia sulla A4 - non vi sono dubbi. Sul tratto autostradale Brescia-Bergamo-Milano si raggiungono punte di 150 mila veicoli al giorno: una situazione di grave congestione che penalizza tutto il comparto economico della zona così come le

IL TEMPO MASSIMO
PER L'ESECUZIONE
DELL'OPERA,
O QUANTOMENO
IL LIMITE
CONSIDERATO
NEL BANDO,
È DI 42 MESI

relazioni quotidiane tra queste province. Grave anche la situazione della viabilità ordinaria nella zona della pianura: i tempi di percorrenza difficilmente superano i 40 km/h e i paesi sono assediati dal traffico d'attraversamento in particolare da e per l'area urbana milanese.

Il tracciato individuato è lungo circa 50 km, 27 dei quali in rilevato, 17 in trincea, 4 in viadotto e 1,3 in galleria sotterranea. Parte da Travagliato, nel bresciano, e arriva alle porte di Melzo, nel milanese. Tutta la tratta è a regime d'esazione chiuso con due barriere di testata a Castrezzato (BS) e ad est dell'Adda (in territorio di Cassano, nel milanese), e 7 caselli completamente automatizzati: Chiari, Antegnate-Calcio, Romano, Bariano, Caravaggio-Treviglio est, Treviglio ovest, Cassano d'Adda.

Sono previste due carreggiate a doppia corsia (più quella d'emergenza) nel tratto da Travagliato a Caravaggio, lasciando un ampio spartitraffico destinato alla futura realizzazione della terza corsia. Da Caravaggio a Melzo, saranno invece realizzate tre corsie per senso di marcia più quella d'emergenza: una scelta determinata dai più elevati flussi di traffico previsto in questa tratta.

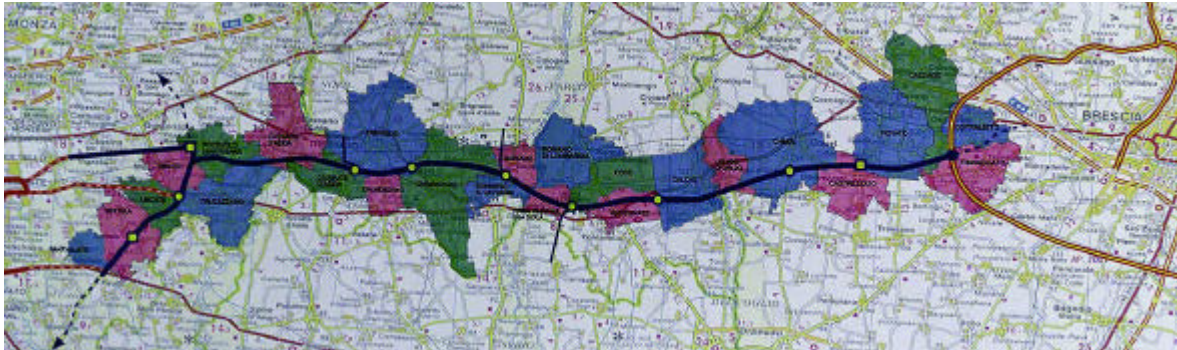
I territori comunali interessati dal tracciato sono Travagliato, Rovato, Castrezzato, Chiari, Urago d'Oglio, Calcio, Antegnate, Covo, Fara Olivana con Sola, Fornovo San Giovanni, Bariano, Caravaggio, Calvenzano, Treviglio, Casirate d'Adda, Cassano d'Adda, Truccazzano, Pozzuolo Martesana e Melzo. Il progetto di Brebemi contempla anche 51 chilometri di opere di viabilità complementare, di cui



Il tracciato individuato è lungo circa 50 km, 27 dei quali in rilevato, 17 in trincea, 4 in viadotto e 1,3 in galleria sotterranea. Parte da Travagliato, nel bresciano, e arriva alle porte di Melzo, nel milanese. I territori comunali interessati dal tracciato sono Travagliato, Rovato, Castrezzato, Chiari, Urago d'Oglio, Calcio, Antegnate, Covo, Fara Olivana con Sola, Fornovo San Giovanni, Bariano, Caravaggio, Calvenzano, Treviglio, Casirate d'Adda, Cassano d'Adda, Truccazzano, Pozzuolo Martesana e Melzo.



SULLA A4
FRA BRESCIA
E MILANO
SI RAGGIUNGONO
PUNTE
DI 150MILA
VEICOLI
AL GIORNO



circa la metà costituite dalla realizzazione di varianti e l'altra metà da adeguamenti in sede della viabilità ordinaria esistente. L'obiettivo è inserire la nuova arteria autostradale in un contesto di rete di viabilità

efficiente. In territorio bresciano è prevista la realizzazione di una bretella tra il sistema tangenziale e quello autostradale - attuali e di prossima realizzazione - che garantirà un collegamento senza soluzione di

continuità, ed esterno all'area urbana, per il traffico di attraversamento nelle due direttrici nord-sud ed est-ovest.

Claudio Venturelli