



DA MAGGIO
SI LAVORA
AL RACCORDO
DA E PER MILANO,
PERÒ LA TRATTA
SCALIGERA
NON È ANCORA
FINANZIATA

TAV: CANTIERE APERTO PER LA TREVIGLIO-BRESCIA, MA PER VERONA SI ASPETTA

L'Alta capacità/velocità ferroviaria, la Tav, linea Milano-Verona (140 km) dal capoluogo lombardo a Treviglio (27 km) è già operativa. Da Treviglio a Brescia i cantieri sono stati ufficialmente aperti ai primi di maggio, da Brescia a Verona siamo solo al progetto preliminare e mancano i finanziamenti, anche se alcune opere, come detto, sono state anticipate durante la costruzione della Corda Molle per risparmiare tempo e denaro.

Aumentare l'offerta di trasporto ferroviario, ridurre i tempi di percorrenza, separare i flussi di traffico nazionale e regionale, potenziare il collegamento con l'Europa: sono i principali obiettivi della linea ad Alta velocità, che si inserisce nel futuro Corridoio Trans Europeo TEN-T n. 3 «Mediterraneo», sulle direttrici Parigi, Rotterdam, Berlino, Budapest.

Il cantiere aperto riguarda la Treviglio-Brescia, che interessa venti Comuni nelle province di Milano, Bergamo e Brescia (Urago, Rudiano, Chiari, Castrezzato, Rovato, Cazzago S. Martino, Coccaglio, Travagliato, Ospitaletto, Castegnato e Roncadelle): 39,6 km di binari, più altri 11,7 di innesto nel nodo di Brescia (interconnessione Brescia Ovest), più 6,9 di attraversamento urbano



Il progetto Tav è finanziato da Treviglio sino a Brescia con l'ingresso in città

in affiancamento alla linea attuale fino alla stazione cittadina. Committente dell'opera è Rfi (Rete ferroviaria italiana, gruppo Fs), mentre l'esecuzione è a cura del consorzio Cepav Due (formato da Eni Saipem, Pizzarotti, Condotte, Maltauro). La spesa, già finanziata, è di 2 miliardi e 50 milioni. La fine dei lavori è prevista nella primavera del 2016.

Il progetto prevede la costruzione di 9 viadotti (quello sull'Oglio sarà lungo 1.287 metri), 7 ponti e 5 gallerie artificiali

La Tav avanza nel Bresciano. Non ci sono ancora le tracce del rilevato dove scorreranno i binari, ma i cantieri lavorano per preparare le infrastrutture civili necessarie.

Alcuni manufatti sono già stati realizzati, ad esempio opere idrauliche e sottopassi, durante la costruzione dell'autostrada Brescia - Bergamo - Milano e della Corda Molle. Le future rotaie, infatti, affiancheranno per lunghi tratti la Brebemi e la Sp 19 da Travagliato alla Fascia d'Oro.

IL PROGETTO
È IL CORRIDOIO
TRANS EUROPEO
TEN-T N. 3
SULLE DIRETTRICI
PARIGI,
ROTTERDAM,
BERLINO, BUDAPEST



(quella di Lovernato 2 sull'interconnessione Brescia Ovest sarà di 525 metri). Su questa linea il treno potrà viaggiare ad una velocità di 300 km/h. Per ben 46,5 km i binari scorreranno in rilevato, 4 i km in viadotto, novecento metri saranno in gallerie artificiali.

Nel Bresciano la linea correrà a sud della Brebemi (ricordiamo che intorno ai binari ci sarà una fascia di rispetto di 30 metri). I binari incroceranno in sottovia diverse strade provinciali (Urago - Orzinuovi, Travagliato - Urago, Rovato - Pompiano), saliranno sul viadotto S. Martino (770 metri) a Cazzago per poi abbassarsi nelle gallerie artificiali alla Madonna di Lovernato (Ospitaletto); quindi torneranno in superficie per superare in galleria prima l'autostrada A4 e poi la Tangenziale Sud.

La linea proseguirà in rilevato fino a Brescia, affiancando l'attuale Milano - Venezia a cui si conetterà con il nuovo Bivio Mella. Dopo aver attraversato

il fiume con un nuovo ponte, il tracciato si scosterà dai due binari della vecchia linea, entrando in Brescia Scalo e poi nella stazione per riconnettersi alla linea tradizionale. Fino alla Mandolossa i lavori verranno realizzati dalla Cepav Due, gli ultimi 6,9 km in città saranno invece competenza della Italferr di Rfi.

La costruzione del tratto cittadino comporterà diversi problemi. La linea, dalla roggia Mandolossa in territorio di Roncadelle alla stazione di Brescia, scorrerà a sud della linea storica Milano - Venezia, tagliando campi, case, aziende, parcheggi, parchi e giardini, sfilando in una zona densamente urbanizzata, compresa fra via Dalmazia e via Corsica, dove l'opera sarà penalizzante sia per l'impatto sul territorio che per la popolazione, poiché si svilupperà vicino a fabbricati abitativi e produttivi che in parte dovranno essere abbattuti.

Il caso più clamoroso sono le tre palazzine in via Toscana in città, venticinque alloggi e alcuni garage che saranno demoliti. Rfi, Comune, residenti stanno cercando un'intesa per ricostruire le abitazioni nella stessa zona. Ma non c'è solo via Toscana.

Nel Comune di Roncadelle per la Tav saranno espropriati oltre 22 mila metri quadrati di aree, in quello di Brescia più di 87 mila (62 mila sono prati). Nove i fabbricati da demolire in città per un totale di quasi quattromila e cento metri quadrati. Decine i soggetti da espropriare: nove le pratiche a Roncadelle, trentatré a Brescia.

Vediamo gli edifici che, sull'asse ovest-est, saranno abbattuti per intero o in parte. Si

inizia con l'Atb Riva Calzoni in via Industriale a Roncadelle, che confina con il lato sud dell'area ferroviaria. Il progetto di Italferr prevede l'acquisizione di oltre seimila e seicento metri quadrati: si tratta del piazzale usato dall'azienda per il transito dei mezzi che movimentano il materiale. L'Atb, dunque, dovrà ridefinire gli spazi produttivi.

In territorio di Brescia (oltre ad alcune baracche, tettoie, vasche in terreni agricoli), in via Violino di Sotto cadrà sotto i colpi delle ruspe una cascina. Nella sua corsa verso la stazione di Brescia, i binari abatteranno alcuni «caselli» di servizio della ferrovia; quindi l'edificio Brescia Scalo (nella «Piccola»), quasi cinquecento metri quadrati.

Dopo via Dalmazia i binari entreranno nel cuore urbano. Il progetto prevede di «toccare» due insediamenti produttivi in via Zara, che confinano con la ferrovia: la Bosio Sider e il Centro



LA SPESA: 2 MLD
PER 39,6 KM
DI BINARI,
PIÙ ALTRI 11,7
DI INNESTO
A BRESCIA
E ALTRI 6,9
IN AREA URBANA

medicina preventiva industriale. Secondo le planimetrie si tratta di un esproprio molto parziale. Subito dopo, però, ecco il punto più delicato: via Toscana. Demolizione parziale per uffici e palazzina della ditta Compendium in via Brozzoni.

Da qui fino alla stazione cittadina si pensa di cancellare una ventina di emergenze minori per superficie ed importanza, alcune in via Sostegno, tutte nell'area ferroviaria: prefabbricati, casotti, tettoie, edifici tecnologici per lo più proprietà di Rfi. Buona parte dei 6,9 km di nuovi binari della Tav, del resto, ricadono all'interno di terreni già posseduti dall'azienda ferroviaria. La spesa calcolata per gli espropri si aggira intorno ai 16 milioni e 200mila euro.

Fra le opere complementari in progetto ci sono interventi sulla stazione di Brescia, per adeguarla alla nuova infrastruttura ma anche per migliorare logistica e servizi. Ad esempio, sarà ampliato il sottopassaggio per i viaggiatori; verrà costruito un sottopasso pedonale che attraverserà tutti i binari; verranno rifatti marciapiedi, pensiline, impianti di illuminazione.

E veniamo alla seconda tratta, quella ancora sulla carta, la Brescia - Verona: c'è soltanto il progetto preliminare, senza le risorse. Il Governo insiste perché il collegamento fra Milano e Venezia sia completato entro il 2020: manca però anche il tratto Verona - Padova, anch'esso non finanziato (da Padova a Venezia la linea esiste già). Per altro, il tracciato in territorio bresciano è fortemente contestato per il passaggio nel basso Garda. Enti

Il progetto prevede la costruzione di 9 viadotti (quello sull'Oglio sarà lungo 1.287 metri), 7 ponti e 5 gallerie artificiali (quella di Lovernato 2 sull'interconnessione Brescia Ovest sarà di 525 metri). Su questa linea i treni potranno viaggiare ad una velocità di 300 chilometri orari, garantendo tempi di percorrenza molto ridotti.



Nel Bresciano la linea correrà a sud della Brebemi. I binari incroceranno in sottovia diverse strade provinciali (Urago - Orzinuovi, Travagliato - Urago, Rovato - Pompiano), poi saliranno sul viadotto S. Martino a Cazzago per entrare in galleria ad Ospitaletto. Sempre in galleria ci saranno i passaggi della A4 e della Tangenziale Sud.

TRA RONCADELLE
E BRESCIA
LE PRATICHE
DI ESPROPRIO
SARANNO 43:
È IL PUNTO PIÙ
PROBLEMATICO
DEL PROGETTO

locali, associazioni, ambientalisti, comitati si oppongono. Parlano di scempio ambientale, di danni al turismo, di stravolgimento del reticolo idrico sotterraneo, palesano la scomparsa di un quinto dei vigneti del Lugana e di un terzo della produzione. La Tav entrerebbe nel sistema agricolo gardesano per 15 km, distruggendo il 20% dei vigneti. Da più parti si sollecita un percorso alternativo, più a sud, che eviti le Colline Moreniche e tocchi l'alto mantovano.

Ma il progetto, ha fatto sapere Rfi, allo stato è imm modificabile. Varianti ci potrebbero essere in sede di progetto definitivo, quando ci saranno i finanziamenti per realizzare l'opera.

Ma cosa prevede il progetto? La linea nasce sdoppiata in punti lontani, la stazione di Brescia e la località Bargnana vicino a Berlingo, per congiungersi poco prima di Calcinato. Quindi prosegue a sud del Garda accanto all'autostrada Milano - Venezia. In tutto 73 chilometri di tragitto, più altri 7 per le due interconnessioni con la linea esistente e ulteriori 10 di attraversamento urbano fino alla stazione di Verona. Ma andiamo con ordine.

La Tav Treviglio - Brescia si ferma alla stazione del capoluogo. Molto prima, dopo Castrezzato, da questa tratta si staccherà il ramo sud della Brescia-Verona che attraverserà la campagna fra la Bargnana e Berlinghetto per affiancare la Corda Molle fino a Castenedolo. Toccherà anche i territori di Lograto, Torbole Casaglia, Azzano, Capriano, Flero, Poncarale, Montirone, Ghedi.

I binari scorreranno a cinque metri di distanza dalla carreggiata

sud. Diversi manufatti per decine di milioni sono stati costruiti contestualmente alla superstrada aperta a febbraio: opere idrauliche, sovrappassi, viadotti pronti per i treni veloci. Ricordiamo che questa direttrice dell'Alta capacità/Alta velocità fu fortemente voluta in sede progettuale per favorire lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari.

Lo scalo dovrebbe avere una stazione collegata alla linea tramite una bretella per metrobuses (quest'ultima, per altro, sulla carta passa in mezzo ad alcuni capan-

Nel basso Garda l'opera più significativa, sarà la galleria di Lonato: un «buco» di 7,76 chilometri dalla zona industriale Feralpi alla località Montealto di Desenzano. All'altezza di Lonato la linea cambierà asse, «tagliando» la A4 e affiancandosi a sud della stessa.

noni industriali...). Un particolare non secondario: stazione e bretella non sono a carico delle Ferrovie. E la domanda ovviamente adesso è: chi pagherà?

Dopo avere sfiorato l'aeroporto il percorso salirà a nord, staccandosi dalla Corda Molle, passando in territorio di Castenedolo e poi di Calcinato. Prima di Calcinatello il ramo sud della Tav si unirà a quello proveniente da nord.

Facciamo un passo indietro e torniamo alla stazione di Brescia.

La Tav, per uscire dalla città, seguirà ad est la linea ferroviaria Milano - Venezia esistente (ovviamente binari e sedime dovranno essere adeguati: possibili altri casi come via Toscana), si staccherà in territorio di Calcinato, dove scenderà fino a collegarsi con l'altro ramo poco prima dell'autostrada.

La A4 sarà poi il filo conduttore della Tav: scorrerà al suo fianco, prima a nord e poi (da Lonato) a sud. Nel progetto preliminare sono segnati numerosi manufatti importanti. Proprio nel punto di unione dei due rami è prevista una breve galleria artificiale, il Chiese verrà superato con un ponte di 410 metri, poco dopo ecco un'altra galleria artificiale all'altezza di Calcinato lunga 792 metri.

L'opera più significativa, tuttavia, è la galleria di Lonato. Un «buco» di 7,76 chilometri dalla zona industriale Feralpi alla località Montealto di Desenzano. All'altezza di Lonato la linea cambierà asse, «tagliando» la A4 e affiancandosi a sud della stessa.

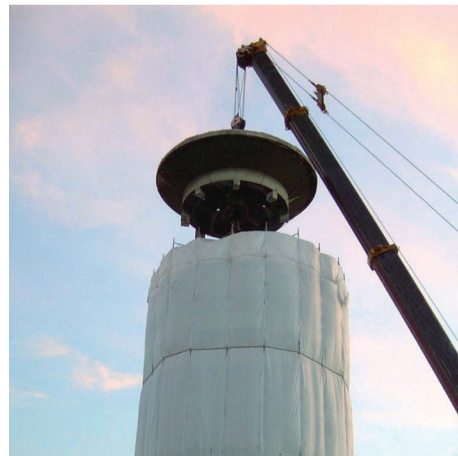
I binari, poi, dovrebbero proseguire in trincea nella parte di Colline Moreniche più delicata dal punto di vista ambientale, paesaggistico, produttivo.

Due altre gallerie artificiali, molto brevi, sono previste in territorio di Sirmione, una in corrispondenza del casello autostradale. La galleria artificiale poco dopo Peschiera, invece, sarà lunga un chilometro e trecento metri; quella all'altezza dello svincolo di Castelnuovo trecentoventi metri.

La Tav, lasciata l'area Gardesana, continuerà nella campagna veronese fino alla città capoluogo.

Enrico Mirani

Gli specialisti nelle demolizioni.



Esperienza, competenza tecnica e un'ampia flotta di mezzi permettono di pianificare ogni tipologia di demolizione civile, industriale o chirurgica ad altezze anche superiori ai 40 metri, garantendo recupero, trasporto, smaltimento, riciclaggio dei materiali e abbattimento della polverosità con opportune nebulizzazioni d'acqua, nel massimo rispetto dell'ambiente.

CORBAT

DEMOLIZIONI



CORBAT S.p.A.



Via Don Lorenzo Milani, 58/60 • 25020 Flero (Bs) • Tel. 030 254 0081 / 264 0483 • Fax 030 254 0082
info@corbat.it • www.corbat.it