



L'ULTIMA
CONFERENZA
DEI SERVIZI
HA POSTO
LE PREMESSE
PER DARE CORSO
ALL'ESECUZIONE
DEL LOTTO TAV

PROGETTO ALTA VELOCITA': VIA LIBERA "CONDIZIONATO" ALLA TREVIGLIO-BRESCIA

Ottimismo, seppur velato. Oltre che ricco di ben 260 prescrizioni. In attesa che arrivi da Roma il tanto atteso via libera.

E' questa la sintesi di quanto emerso dalla Conferenza dei servizi convocata a Treviglio e conclusasi lo scorso 19 marzo.

Si è trattato dell'ultimo passaggio per poter valutare il progetto relativo alla realizzazione del primo lotto funzionale Treviglio-Brescia ovest della linea Milano-Vergato.

Di certo, la delusione emersa dopo la Conferenza svoltasi a Brescia alla fine di febbraio, le sensazioni degli amministratori dopo questo nuovo step sono decisamente migliori.

In quell'occasione infatti tutte le richieste degli enti locali erano state ignorate dalla Rfi.



A Treviglio i tecnici della Tav hanno proiettato tavole di progetto con alcune delle modifiche prescritte (vedi Ospitaletto e Chiari) e questo ha consentito di dare un via libera di massima al progetto treni ad alta capacità nel tratto Treviglio-Brescia.

Come confermato anche dall'assessore provinciale ai Trasporti Valerio Prignachi "la Rfi ha utilizza-

to dossier su cui si era già lavorato e che riguardano nostre richieste di modifica. Alcune risalgono addirittura al 2003, quando fu presentato il progetto preliminare. Sembra dunque che la Rfi stia mostrando un atteggiamento costruttivo".

Altro fattore importante è che la Regione Lombardia ha accolto le valutazioni di Palazzo Broletto, facendo dunque proprie le prescri-

SONO
BEN 260
LE PRESCRIZIONI
PRESENTATE
A RFI
DALLE PROVINCE
DI BERGAMO
E BRESCIA

zioni della Provincia, che saranno portate al tavolo del Cipe. La Giunta regionale ha approvato il progetto della tratta Treviglio-Brescia ovest, condizionandolo al recepimento da parte del ministero delle Infrastrutture (e di Rfi) di ben 260 prescrizioni presentate dai soggetti bresciani e bergamaschi.

A questo punto l'ultima parola al progetto spetta al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Cipe), che dovrà essere riunito entro 90 giorni dal 19 marzo.

In quella sede l'unico ente locale ammesso sarà la Regione, con potere interdittivo: senza il suo consenso sul progetto il Cipe non

potrà dare il nulla osta ed avviare le procedure per l'appalto dell'opera.

La Regione Lombardia ha fatto sua la delibera che l'Amministrazione provinciale aveva assunto proprio in vista della Conferenza dei servizi: tale delibera ribadisce alcune "prescrizioni" che raccolgono anche le preoccupazioni di Comuni, associazioni, categorie.

La Conferenza non ha quindi messo la parola finale alla questione. In occasione dell'incontro di Treviglio il ministro per le Infrastrutture, Antonio Di Pietro, si è impegnato a lasciare aperta la porta fino alla riunione del Cipe (ma chi sarà allora il ministro?), così che la sollecitazioni provenienti dal territorio siano valu-

tate con attenzione per confezionare il progetto migliore possibile. Certamente non sarà facile dare attuazione a tutte le prescrizioni, soprattutto in ragione dell'aumento dei costi.

Nei prossimi mesi la Provincia di Brescia non intende stare ferma: l'amministrazione ha chiesto l'istituzione di un comitato (con la Regione e la Provincia di Bergamo) per il monitoraggio della Tav: prima, durante e dopo i lavori.

Palazzo Broletto metterebbe a disposizione la propria cartografia aggiornata per sovrapporre virtualmente sul territorio gli effetti dell'opera. In questo modo sarebbe possibile evidenziare, almeno sulla carta, l'impatto delle infrastrutture

Casari Edilservice | Conti Silvano | Daeder Sergio Srl | Spagnoli Umberto Srl | Zanetti geom.Diego

Guida Materiali Edili

Il sito bresciano che permette un contatto veloce con il tuo operatore di zona

www.guidamaterialiedili.it

Il sito bresciano che permette una veloce ricerca dei materiali e tecnologie per l'edilizia con l'elenco merceologico messo in facile ordine alfabetico

News con i prodotti nuovi e tecnologie aggiornate

Consulenza tecnica alla progettazione e assistenza in cantiere

Posa in opera ed interventi specialistici

Links diretti con le ditte produttrici

Zanetti geom.Diego | Spagnoli Umberto Srl | Daeder Sergio Srl | Conti Silvano | Casari Edilservice

LE CORREZIONI
RICHIESTE
SODDISFANO
IL TRACCIATO
DELLA BREBEMI
E SONO
TECNICAMENTE
FATTIBILI

e dei cantieri, così da verificare situazioni di criticità».

Sempre in occasione della Conferenza i tecnici della Rfi hanno reso noto che la stragrande maggioranza delle prescrizioni (quindi delle modifiche) avanzate dal territorio al progetto Treviglio-Brescia sono state giudicate tecnicamente fattibili mentre altre sono fattibili ma con riserva perché servono approfondimenti. Nulla, dunque, è stato escluso.

Quanto alla posizione dell'Amministrazione provinciale l'Alta capacità è considerata un'opera positiva, che soddisfa una esigenza essenziale come la mobilità. Fermo restando che il progetto va migliorato per evitare che il territorio subisca un danno ambientale, che comunque andrà compensato da un beneficio economico e sociale. In questo senso il presidente Cavalli ha idee chiare: tale beneficio può derivare solo dal completamento della linea fino a Verona. Intanto, almeno per ora, sono disponibili finanziamenti (2 miliardi) per la tratta Treviglio-Brescia.

Questa infine una breve sintesi delle istanze bresciane, rappresentate dalla delibera della Giunta provinciale. La prima riguarda il completamento della tratta, ovvero che i binari proseguano fino a Verona passando da Montichiari. Un'idea che punta a valorizzare infrastrutture, già in essere o in fase di progettazione, come Brebemi, Sp 19, aeroporto, metropolitana provinciale. Il progetto definitivo deve poi prevedere interventi per migliorare la funzionalità della stazione cittadina, ottimizzando l'interscambio modale.

Si pensa ad esempio a un sottopasso che colleghi stazione Fs e stazione metropolitana. Inoltre bisogna pensare alla linea per S. Zeno-Folzano a doppio binario, come premessa per l'interconnessio-

A questo punto l'ultima parola al progetto spetta al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Cipe), che dovrà essere riunito entro 90 giorni dal 19 marzo. In quella sede l'unico ente locale ammesso sarà la Regione, che avrà potere interdittivo.



Tra le condizioni poste dalla Provincia di Brescia c'è il completamento della tratta fino a Verona passando da Montichiari. Un'idea che punta a valorizzare infrastrutture, già in essere o in fase di progettazione, come Brebemi, Sp 19 e aeroporto.

TRA I PROBLEMI
ALL'ORDINE
DEL GIORNO C'E'
ANCHE
LA QUESTIONE
RELATIVA ALLA
RICOMPOSIZIONE
FONDIARIA

ne ad est. Trasferendosi a Ospitaletto è confermata la richiesta di interrare la linea nel territorio della frazione Lovernato, prescrivendo anche la salvaguardia dell'attività produttiva della cooperativa «Comunità Fraternità». A Chiari si chiede uno spostamento dell'elettrodotto e della sottostazione elettrica.

Sul fronte inerti la Provincia stabilisce che l'approvvigionamento debba essere effettuato negli ambiti estrattivi esistenti, senza creare nuove cave. Con i Comuni andranno concordati interventi di compensazione, come barriere fonoassorbenti, piantumazioni, rimboschimenti.

Resta la preoccupazione rispetto ai canali irrigui: il normale deflusso di rogge e canali andrà assicurato con opere idonee.

Tra le gatte da pelare c'è anche la ricomposizione fondiaria, attraverso la viabilità interpodereale, il risarcimento per la continuazione dell'attività nel caso delle cascine abbattute, l'individuazione di nuove superfici su cui le aziende possano spandere i reflui zootecnici.

Per quanto concerne la viabilità la Provincia prescrive alla Tav la costruzione della variante di Urago d'Oglio che colleghi la Sp 2 all'ex statale per Milano, agganciandosi alla variante pure progettata di Calcio. C'è poi la richiesta che durante i lavori la Sp 11 Chiari-Travagliato (a fianco della Tav) resti sempre agibile, anche con varianti.

Infine il "nodo Brebemi": la progettazione della Tav, per attenuare l'impatto ambientale meno invasivo, dovrà integrarsi con quella della direttissima autostradale Brescia-Bergamo-Milano.

La delibera stabilisce poi anche le caratteristiche di sottovia e cavalcavia ferroviari in corrispondenza delle strade provinciali.

Rosario Rampulla

CON 30 MILIONI DI EURO RITORNA ATTUALE LA "PICCOLA VELOCITÀ"

Sono almeno una quindicina di anni che si parla della necessità di recuperare la Piccola Velocità al ruolo di interscambio tra ferro e gomma: l'origine va fatta risalire a quando fu firmato un protocollo d'intesa in Provincia che coinvolse anche degli investitori privati. Allora non se ne fece più nulla semplicemente perché le Fs «scomparvero» dall'orizzonte. Eppure quei 500mila metri quadri di via Dalmazia sono e restano facilmente trasformabili in un centro logistico importante e strategico per la realtà industriale bresciana, caratterizzata dalla produzione di merci «pesanti», particolarmente idonee al trasporto su rotaia.

Questa volta si è tornati alla carica con motivazioni più solide: se infatti Palazzo Loggia dice no alla stazione di Montichiari è anche perché nel settembre scorso è stato firmato un altro protocollo d'intesa fra le Ferrovie dello Stato, la Regione Lombardia, la Provincia, il Comune e l'Associazione industriale bresciana che ristabilisce la riorganizzazione e la gestione dello scalo intermodale di via Dalmazia, ed i relativi interventi sulla viabilità d'accesso.

L'accordo prevede la trasformazione della Piccola Velocità in un centro intermodale strategico, attraverso l'adeguamento delle strutture, dei magazzini e della viabilità in entrata ed uscita.

Sul fronte risorse va ricordato che per lo sviluppo del comparto di via Dalmazia sono disponibili 30 milioni di euro ma le Ferrovie puntano ad una compartecipazione con i privati.

Nell'ambito dell'accordo, la Provincia si impegnerà a potenziare il collegamento tra l'ingresso esistente con lo scalo, su via Varese, e l'attuale intersezione con via Orzinuovi mediante una rotatoria. Secondariamente andrà a progettare una strada di collegamento con la Tangenziale Ovest, sia all'interno sia all'esterno dell'hub di via Dalmazia.

Lo sviluppo del sedime dello scalo, pari ad una superficie di 500 metri quadrati, presuppone l'avvio dell'attività di terminal per il trasporto combinato.