

ABBATTUTO IL PRIMO DIAFRAMMA DELLA GALLERIA LONATO

Brescia, 15 settembre 2022

Alle ore 12 di oggi, nel cantiere di Desenzano del Garda, in provincia di Brescia, è stato abbattuto con successo il primo diaframma della galleria Lonato, una delle opere più importanti della nuova tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Brescia Est – Verona.

Proseguono così secondo programma i lavori di Cepav due, il Consorzio Eni per l'alta velocità, commissionati da Rete Ferroviaria Italiana con l'Alta Sorveglianza e la Direzione Lavori a cura di Italferr, società del Polo Infrastrutture del Gruppo FS.

La nuova tratta ferroviaria AV/AC Brescia Est – Verona, affidata al Commissario di Governo Vincenzo Macello, rientra fra le opere finanziate dal PNRR e rappresenta uno dei tasselli del *Core Corridor* Mediterraneo che collegherà i porti del sud della Penisola iberica con il confine ucraino, passando per il sud della Francia, l'Italia Settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia.

Con l'abbattimento del diaframma, viene completata la costruzione della prima canna della galleria naturale Lonato che porta il tracciato ferroviario, grazie al sottoattraversamento dell'A4, dal lato Nord al lato Sud della stessa Autostrada, lungo il solco del corridoio infrastrutturale esistente in modo da minimizzare l'impatto complessivo sul territorio.

La fresa *Martina* (TBM Tunnel Boring Machine), del diametro di 10 metri, costruita ad hoc per lo scavo della galleria, ha terminato oggi la realizzazione della prima canna lunga 4.751 metri.

Nei prossimi mesi la fresa verrà smontata e trasportata all'imbocco Ovest della galleria per il riassetto e proseguire con lo scavo della seconda canna.

I lavori di realizzazione della galleria naturale Lonato, iniziati nel 2020, sono stati affidati dal Consorzio Cepav due a Seli Overseas, aggiudicataria della gara ad evidenza europea.

L'attività di perforazione, ha prodotto materiali da scavo per circa 470.000 m³, di cui una parte verrà riutilizzata nelle attività di costruzione della linea ferroviaria mentre la restante parte verrà conferita nelle cave del territorio per specifici interventi di miglioramento ambientale, confermando l'approccio di ecosostenibilità del progetto verso un'economia circolare in cui ciò che viene prodotto, può essere efficacemente riutilizzato nello stesso ambito infrastrutturale o in altro ciclo produttivo.

Il consorzio Cepav due è composto da Saipem, leader con il 59%, da Impresa Pizzarotti con circa il 27% e Gruppo ICM con circa 14%, tra le imprese più significative e riconosciute del settore infrastrutturale del nostro Paese ed a livello internazionale.

RFI è la società del Gruppo FS deputata allo sviluppo e alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e che realizza i piani e gli investimenti definiti con lo Stato attraverso specifici Contratti di Programma.

“La realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Brescia Est – Verona è al 40% circa, in linea al programma. Oggi raggiungiamo un importante traguardo all'interno delle attività di costruzione e ringrazio tutte le persone che con la loro grande professionalità e tenacia hanno lavorato, giorno e notte, alla realizzazione di questa complessa galleria, in un territorio fortemente antropizzato e con un'articolata geologia e morfologia, in stretto parallelismo all'autostrada A4 con la necessità di sotto attraversarla mantenendo in esercizio il traffico viabilistico” ha dichiarato Franco Lombardi, Presidente di Cepav due.

“Con l’abbattimento del diaframma della galleria Lonato procede, nel rispetto delle tempistiche, la fase realizzativa della tratta AV/AC Brescia Est – Verona, un’opera fondamentale che consentirà di incrementare il trasporto delle merci da e per l’Europa e potenziare il flusso dei treni passeggeri in ambito nazionale. I vantaggi per il territorio, e non solo, sono importantissimi perché la nuova linea ferroviaria consentirà di liberare la rete convenzionale dai treni merci e lunga percorrenza a tutto vantaggio dei servizi regionali che potranno così essere potenziati e migliorati. Al contempo, i treni ad alta velocità potranno percorrere la nuova linea fino alla velocità di 250 km orari connettendo Brescia, Verona, Vicenza e Padova con una riduzione significativa dei tempi di viaggio”, ha sottolineato Ivan Baroncioni, Referente di Progetto Tratte AV/AC Treviglio-Brescia e Brescia-Verona per RFI.

Aristodemo Busillo, Direttore Operativo di Seli Overseas, ha aggiunto *“prima di tutto ci associamo alla soddisfazione di tutte le parti coinvolte per il traguardo raggiunto. Le complessità incontrate come il sottoattraversamento dell’Autostrada con basse coperture seguito da un lungo tratto di insediamenti industriali, lo scavo in depositi morenici caratterizzati da falde sospese ad elevati carichi idrostatici, hanno richiesto di implementare soluzioni e tecnologie all’avanguardia. L’avanzamento medio è stato in linea alle attese: la produzione massima mensile ha raggiunto i 512 metri di scavo che rappresenta un eccellente risultato in questo tipo di terreni. La realizzazione della seconda canna della galleria naturale, grazie all’esperienza maturata, potrà essere realizzata con produzioni ancor maggiori”.*

La linea AV/AC Brescia Est -Verona, sviluppandosi per lo più in affiancamento all’autostrada A4 Milano – Venezia e alla linea ferroviaria convenzionale, attraversa le Regioni Lombardia e Veneto, 11 comuni nelle province di Brescia, Verona e Mantova (quest’ultima per le sole opere di viabilità stradale) e prevede la realizzazione di un tracciato ferroviario di circa 48 km, compresi i 2,2 km dell’interconnessione “Verona Mercè” di collegamento con l’asse ferroviario Verona – Brennero.

L’investimento economico del lotto funzionale Brescia Est – Verona, approvato dal Comitato Interministeriale per la programmazione economica, è di 2,6 miliardi di euro. La quota assegnata a Cepav due è di 2,16 miliardi di euro.

Il completamento della linea Milano – Verona, di cui è già in esercizio dal 2007 il tratto Milano – Treviglio e dal 2016 la tratta Treviglio – Brescia, permetterà di ridurre le interferenze tra i diversi flussi di trasporto, rendendo più fluida la circolazione e aumentando la capacità di traffico nei nodi ferroviari di Brescia e Verona, con benefici sulla regolarità e sulla puntualità sia dei servizi a lunga percorrenza sia di quelli regionali nonché del trasporto merci.