INTESA
TRA BRESCIA
E SONDRIO
PER UNA LINEA
FERROVIARIA
CHE CI UNIREBBE
AL CUORE
DELL'EUROPA

TRAFORO DEL MORTIROLO: UNO STUDIO DI FATTIBILITA' DOPO CENTO ANNI DI PROVE

Vanta lunghe e consolidate radici lo strategico progetto di collegare, coi binari, Valcamonica e Valtellina, nel nome di una valorizzazione e di un rilancio economico di questi territori montani.

L'idea di "bucare" il Mortirolo (un sogno che si rincorre ormai da quarant'anni, fra entusiasmi alle stelle e crudo realismo) è in qualche modo figlia dell'utopica ferrovia elettrica Edolo-Corteno-Aprica-Tirano, pensata agli inizi del Novecento. Correva il 1910 ed il Comitato promotore - a cui ben presto aderì anche il Nobel Camillo Golgi - che accoglieva le istanze delle locali municipalità, smosse le acque fino a Roma, ma poi tutto s'arenò sulla partita economica, finendo, con la prima guerra mondiale, nel dimenticatoio.

Il collegamento ferroviario del Mortirolo è una direttrice primaria per raggiungere il cuore dell'Europa

Già un secolo fa il collegamento Edolo-Tirano rappresentava l'anello mancante di un circuito ferroviario ormai internazionale: nel 1909 veniva infatti completato l'ultimo lotto della Brescia-Iseo-Edolo e nel 1910 inaugurata la ferrovia elettrica Tirano-Poschiavo-St. Moritz, mentre nel 1902 prolungata sino a Tirano la linea Milano-Lecco-Sondrio.

Oggi, a cento anni di distanza, torna sotto i riflettori (in realtà sono stati accesi e spenti ripetutamente nel corso del Novecento) la necessità di chiudere questo

ABBANDONATA L'IPOTESI STRADALE, RESTA APERTA LA SOLUZIONE SU ROTAIA CON UN TUNNEL DI 14 CHILOMETRI

circuito su rotaia e l'ipotesi più accreditata rimane la galleria sotto il Mortirolo, per un innesto diretto fra Edolo e Tirano. Fin dagli anni Settanta si sono susseguiti studi di fattibilità e progetti preliminari, prendendo anche in considerazione un collegamento stradale fra le due Valli, in modo tale da offrire una soluzione di continuità tra le statali 42 del Tonale, 39 dell'Aprica e 38 della Valtellina.

Oggi l'ipotesi del tunnel con una striscia d'asfalto è stata pressoché archiviata, anche a fronte dell'incapacità dell'attuale rete stradale camuna e valtellinese di sostenere un incremento di traffico.

Va invece avanti l'ipotesi della galleria ferroviaria, a fronte di uno studio di fattibilità commissionato dalle Provincie di Brescia e Sondrio e presentato nelle scorse settimane a Darfo Boario, in occasione di un tavolo tecnico ed istituzionale al quale hanno aderito gli Enti locali, la Regione Lombardia, le Comunità montane e le associazioni di categoria.

In sostanza la proposta di fattibilità tecnica - curata dall'ing. Bortolo Perugini con l'arch. Guido Bellandi e l'ing. Pietro Spandrio - è il risultato della sintesi dei cinque precedenti studi commissionati fra il 1992 ed il 2010 da vari Enti (Regione, Anas, Provincia, Comunità montana, Ferrovie Retiche), nonché di numerosi tavoli tecnici promossi negli ultimi vent'anni tra Valcamonica e Valtellina. La proposta del collegamento ferroviario diretto Edolo-Tirano risponderebbe alle necessità di minor impatto ambientale e territoriale, di ridotta occupazione di suolo e di limitate interferenze con le attività antropiche delle Valli.

I 14 chilometri di rotaie, con una pendenza del 19 per mille per vincere il dislivello fra i 675 metri di Edolo ed i 405 metri di Tirano, correranno in una galleria di 8,2 metri di diametro, affiancata da un secondo tunnel circolare di servizio e di sicurezza del diametro di 3,5 metri. I progettisti hanno già previsto il doppio scartamento di 1.435 millimetri per i convogli Ferrovie Nord e Trenitalia e di un metro per i treni della Retica.

Il progetto prevede la realizzazione di un tunnel di 14 chilometri che colleghi le stazioni di Edolo e Tirano (che diventano quindi da fermate «di testa» a «passanti»), con l'interramento dei binari e delle banchine della stazione tiranese.

I 14 chilometri di rotaie, con una pendenza del 19 per mille per vincere il dislivello fra i 675 metri di Edolo ed i 405 metri di Tirano, correranno in una galleria di 8,2 metri di diametro, affiancata da un secondo tunnel circolare di servizio e di sicurezza del diametro di 3,5 metri. I progettisti hanno già previsto il doppio scartamento di 1.435 millimetri per i convogli delle Ferrovie Nord e Trenitalia e di un metro per i treni della Retica, onde consentire il prolungamento della linea elvetica sino a Edolo, con alimentazione di 3000 Volt in corrente continua.

Ipotizzati, lungo il tunnel del Mortirolo, un servizio viaggiatori con tempi di percorrenza fra i 12 ed i 14 minuti, un servizio merci e treni navetta con servizio di auto a bordo, con tempi di trasbordo e trasporto di circa 25 minuti. Il costo dell'opera s'aggira sui 386 milioni di euro (Iva e spese tecniche incluse) per lo scavo delle due gallerie, l'armamento ferroviario, il collegamento con le due strade ferrate esistenti, la sistemazione delle stazioni di Edolo e Tirano e tutta l'impiantistica.

E' stato altresì preventivato, una volta a pieno regime, un risultato d'esercizio di 2.300 passeggeri medi ogni giorno, sulla scorta comunque del collegamento diretto con la ferrovia del Bernina, la chiusura dell'anello ferroviario regionale Brescia-Edolo-Tirano-Sondrio-Milano-Brescia e l'uti-

E' stato preventivato, una volta a pieno regime, un risultato d'esercizio di 2.300 passeggeri medi ogni giorno, sulla scorta comunque del collegamento diretto con la ferrovia del Bernina, la chiusura dell'anello ferroviario regionale Brescia-Edolo-Tirano-Sondrio-Milano-Brescia e l'utilizzo metropolitano del tunnel fra Edolo e Tirano. Tra gli sviluppi futuri c'è anche la connessione, attraverso il Tonale, con la ferrovia Trento-Malè-Marileva.

IL GRANDE PROBLEMA CONSISTE NEL REPERIRE I 390 MILIONI DI EURO NECESSARI A REALIZZARE IL PERCORSO

lizzo metropolitano del tunnel fra Edolo e Tirano.

Tra gli sviluppi futuri è stata presa in considerazione anche la connessione, attraverso il Tonale, con la ferrovia Trento-Malè-Marileva. Insomma, il traforo del Mortirolo rappresenta il tassello mancante del circuito ferroviario delle Orobie, con l'allungamento verso la Svizzera (e quindi il centro e Nord d'Europa), verso il Trentino e, a Sud, verso la pianura Padana.

Una galleria, quella del Mortirolo, che consentirebbe una connessione ferroviaria nord-sud e est-ovest, con una generale rilancio (soprattutto turistico) dell'alta Valcamonica e della Valtellina.

Nella verifica di fattibilità, infine, è stato ipotizzato anche il collegamento stradale: due gallerie di 12 chilometri, con corsie di emergenze continue, del diametro di 9 metri, che s'innestano a Edolo fra via Treboldi e via Morino ed a Tirano nei pressi del rondò di Campone. Preventivo? Altri 390 milioni di euro.

Si riuscirà stavolta a concretizzare almeno il progetto ferroviario? Forse e sarebbe davvero una grande infrastruttura.

Marco Bonari

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

COLLEGIO DEI COSTRUTTORI EDILI DI BRESCIA E PROVINCIA

Associato AIB
Sistema Confindustria

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

elisa