

# Percorso **Tav**: costi e benefici da approfondire

## Trasporti

### Montichiari o Brescia? Uno studio presentato in Cdc conclude che servono altri dati

■ È più economico realizzare lo shunt, ovvero la fermata a Montichiari, oppure rafforzare la linea storica, raddoppiando i binari e consentendo il passaggio della **Tav** da Brescia?

Una domanda che i cittadini e le istituzioni bresciane si pongono ormai da anni, divisi in alcuni casi da posizioni ideologiche, in altri da riflessioni più soppesate, riguardanti il rapporto tra costi e benefici, e che è stata oggetto della ricerca condotta dal gruppo Class, osservatorio di analisi sulle trasformazioni economiche in Italia e in Europa, per conto di **Transpadana** - sistemi di corridoi europei.

«Alternative progettuali della tratta **Brescia - Verona** della linea AV/AC Milano - Venezia» il titolo dell'inchiesta, condot-

ta fotografando lo stato dell'arte e intervistando tutti i portatori di interesse: Comune, Provincia, industriali, associazioni e Rfi.

Lo studio ha portato a una conclusione: sospendere la risposta. «L'invito - spiega Roberto Zucchetti, docente di Economia dei Trasporti all'Università Bocconi e consulente del gruppo Class - è di mantenere aperta la domanda, approfondendo benefici e costi di entrambe le alternative e aspettando altre informazioni prima di prendere una decisione».

La ragione è, in verità, nota da tempo alle istituzioni bresciane: «Mancano molti dati per decidere - aggiunge il professor Zucchetti - ed è necessario, come ha chiesto Regione Lombardia, rifare un'analisi aggiornata del traffico».

Il modello d'esercizio riguardante la **Tav** nel tratto Milano-Venezia è stato elaborato

dal ministero dei Trasporti nel 1999 e aggiornato poi al 2006. Ere geologiche se confrontate con una realtà oggi decisamente diversa da quella che si poteva immaginare dieci anni fa. Un modello, tra l'altro, che ipotizzava il passaggio di 117 treni merci sulla nuova linea, disegnata in quel caso con fermata a Montichiari (il famoso shunt). E qui sta il problema. Ad oggi, infatti, nessuna linea Tav realizzata in Italia è percorsa dal traffico merci. Non ci sono le condizioni strutturali, né normative, con vincoli che rendono impraticabile questa scelta anche rispetto alle condizioni europee del traffico merci. Per esempio, in Italia un treno merci non può trasportare più di 1.600 tonnellate (2mila in Europa), non può essere più lun-

go di 700 metri (1.750 al di là delle Alpi) e ha sagome che permettono solo determinati carichi.

«La domanda quindi è: a che cosa deve servire la **Tav**? Qui - conclude Zucchetti - può rispondere soltanto il Go-

verno e solo dopo questa risposta si dovrà decidere che cosa è più conveniente per quanto riguarda Brescia».

Lo studio del gruppo Class è stato presentato in Camera di Commercio alle istituzioni bresciane: Comune, Provincia, industriali e associazioni del territorio. //

**SALVATORE MONTILLO**

*«Serve un'analisi aggiornata del traffico, come richiesto dalla Regione Lombardia»*

**Roberto Zucchetti**  
Università Bocconi

