



Freccia rossa Un treno ad alta velocità proveniente da Milano in stazione. Ora si lavora alla Brescia-Padova (Foto Ansa)

L'ANNUNCIO DOPO L'ANALISI COSTI-BENEFICI

Tav: «Si farà, costa troppo bloccarla»

di **Pietro Gorlani**

La Tav Brescia-Padova si farà. Sarebbe «troppo costoso fermarla», visto che scatterebbero penali fino a 1,2 miliardi. L'ultima parola su un'opera già in parte appaltata arriva dalla tanto attesa «analisi costi-benefici», voluta dal ministro 5 Stelle Danilo Toninelli e coordinata dal docente del Politecnico Marco Ponti.

Il documento fornisce tuttavia anche indicazioni su come migliorare l'opera. Reputa impossibile lo spostamento del tracciato, ma ritiene opportuno il passaggio del sistema di alimentazione di trazione elettrica da 25 mila Volt a 3 mila Volt, «in modo da rendere la linea adatta pure per i pendolari».

pagina 4

Grandi opere

La Tav Brescia-Padova si farà Evitate penali fino a 1,2 miliardi

«Ridurre la velocità massima a 250 Km/h per accogliere i treni regionali»

La Tav Brescia-Padova si farà. Sarebbe «troppo costoso fermarla», visto che scattarebbero penali fino a 1,2 miliardi. L'ultima parola su un'opera già in parte appaltata arriva dalla tanto attesa «analisi costi-benefici», voluta dal ministro 5 Stelle Danilo Toninelli e coordinata dal docente del Politecnico Marco Ponti. Analisi che, tenendo conto degli elevati costi di costruzione ma anche delle minori accise in camerate dallo Stato a causa del minor consumo di carburante (come fatto per la Torino-Lione) risulta



negativa per 2,38 miliardi. Di soli 588 milioni nello scenario 2, quello «meno probabile», come si legge a pagina 53 della relazione pubblicata sul sito del ministero. Un'analisi che — rispetto a quella fatta da Rete ferroviaria italiana, risultante in attivo di 2,8 miliardi — riduce di moltissimo i benefici derivanti dal minor traffico stradale, dai minori incidenti, dal minore inquinamento e dall'aumento del trasporto su «ferro». Per il semplice fatto — scrivono gli esperti — che non ci sono dati certi sull'aumento di pas-

La vicenda

● La convenzione per la Tav Milano-Verona risale al 1991. Nel dicembre 2016 è entrata in funzione la tratta Treviglio Brescia. Nel

2017 l'ok della tratta per Verona, che il ministro Toninelli «congela» in attesa dell'analisi costi-benefici. Ieri l'ok definitivo all'opera



Il tracciato La Brescia-Verona-Padova così come viene «disegnata» nel sito del ministero dei trasporti

seggeri e di treni merci dal 2028 in poi. L'ok definitivo però è sicuramente anche politico, visto che i numeri riportati da Ponti (-2,38 miliardi di benefici) giustificerebbero comunque una rinuncia all'opera ed il pagamento delle salate penali, che nello scenario più pessimistico arriverebbero a 1,2 miliardi (700 milioni per la tratta Brescia-Verona) e a «soli» 500 milioni nello scenario più ottimistico. Le ragioni di questa maxi penale sono ben illustrate nella relazione giuridica, che tiene conto dei progetti già realiz-

zati, del mancato guadagno e dei troppi anni passati tra l'adozione «dell'atto annullato» e l'adozione del provvedimento di annullamento in autotutela. Insomma, la Tav si farà. Con buona pace degli onorevoli bresciani 5 Stelle che avevano preso la residenza parlamentare in una delle case da espropriare.

L'analisi costi-benefici però dà importanti indicazioni su come migliorare l'opera. Riputa impossibile lo spostamento del tracciato (mentre Dario Balotta di Legambiente insiste sul «quadruplicamen-

to della linea storica») ma ritiene opportuno il passaggio del sistema di alimentazione di trazione elettrica da 25 mila Volt a 3 mila Volt, «in modo da rendere la linea a quattro binari più flessibile nel suo utilizzo e quindi adatta pure per i pendolari». La minore alimentazione ridurrebbe la velocità massima da 300 a 250 Km/h ma permetterebbe il transito anche dei treni regionali (che però Rfi prevede di far viaggiare sulla linea storica liberata dal 2028 in poi). Riguardo al tema «della necessaria riduzione dei costi», si propone «il passaggio in galleria a Desenzano» e il non necessario affiancamento all'autostrada tra Vicenza e Padova.

Vengono forniti anche indi-

Le perdite previste

L'analisi del professor Ponti risulta comunque negativa per 2,3 miliardi di euro

cazioni sul lotto Brescia-Verona: costerà 3,43 miliardi; il primo lotto funzionale (45,4 km) tra Brescia Est e Verona è già appaltato e si attende il progetto esecutivo (dovrebbe essere consegnato ad settembre). I lavori sono previsti per il 2020 inoltrato mentre è ancora alla fase di progettazione preliminare l'uscita a 4 binari da Brescia città (535 milioni di costo). Possibile che per qualche anno i Frecciarossa viaggino sulla linea storica fino a Rezzato.

Pietro Goriani
© RIPRODUZIONE RISERVATA