

Continua il pressing del manager di FS Renato Mazzoncini sull'avvio dei lavori del TAV Brescia – Verona. Venerdì 26 maggio 2017, ovviamente senza darne comunicazione pubblica, l'Amministratore delegato di Fs ha tenuto una conferenza stampa insieme al sindaco della città di Brescia Emilio Del Bono per annunciare lo stralcio, sembrerebbe definitivo, dello "shunt" di Montichiari, il quadruplicamento della linea in uscita dalla città di Brescia e l'annuncio dell'avvio dei cantieri nella zona del Garda già da fine estate, dopo un passaggio al CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) a giugno per l'approvazione del progetto esecutivo. Sul sito del CIPE peraltro non è ancora stato pubblicato l'ordine del giorno della futura seduta, ma Mazzoncini evidentemente lo conosce già.

Verificheremo la natura di queste dichiarazioni che si susseguono da diversi anni con cadenza regolare, ma possiamo sicuramente dire che, se ci sarà un'approvazione al CIPE, questa avverrà attraverso pesanti storpiature dell'iter autorizzativo, con un progetto totalmente stravolto rispetto a quello sottoposto a VIA (Valutazione impatto ambientale) nell'ormai lontano 2003 e tenendo completamente all'oscuro fino all'ultimo, ancora una volta, quelle persone che ne saranno direttamente coinvolte.

Non una parola sulle conseguenze che la soppressione del collegamento con l'aeroporto di Montichiari, a favore del passaggio da Brescia, comporterebbe. Nonostante non risultino documenti ufficiali depositati in Commissione VIA di questo politico "cambio di rotta", è bene ricordare che l'entrata dei treni a Brescia Ovest, rappresenta una modifica sostanziale del progetto che necessiterebbe quindi di un nuovo procedimento di VIA, incompatibile con i tempi preannunciati di completamento dell'iter burocratico. Non una parola, ovviamente, sul parere assolutamente negativo del massimo organo tecnico in materia di infrastrutture, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il CSPL chiede che il progetto venga rifatto per adeguarlo alle normative antisismiche recenti prima di un eventuale passaggio al CIPE, e che si conduca un'analisi del traffico ferroviario che valuti se effettivamente sia necessaria la realizzazione di questa nuova linea. Non una parola sul fatto che, nell'ultimo DEF (Documento Economia Finanza) approvato dal governo, si preveda per 25 opere strategiche, tra cui la Brescia – Verona, un'analisi costi-benefici da condurre su criteri europei, sottoponendo in questo modo la nostra tratta a "project review". La revisione del progetto dovrebbe servire a rispettare il Dlgs 228 del 2011, che per assicurare un buon utilizzo delle tasse versate dai contribuenti, richiede un'analisi preventiva degli investimenti pubblici.

Non una parola nemmeno sui finanziamenti stanziati che al momento non riusciranno nemmeno a coprire i costi stimati del primo lotto costruttivo: quei 700 milioni di euro stanziati nel 2014 dalla Legge di stabilità che fecero ripartire l'iter autorizzativo e che dovrebbero bastare a completare le gallerie nella zona del Basso Garda. Sulla realizzazione di quest'ultime ricordiamo che il già citato Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha sottolineato il rischio che i costi possano aumentare fino al 50% rispetto a quelli stimati, vista l'aleatorietà delle soluzioni e dei dati forniti da Cepav 2. Il restante miliardo e mezzo, sbandierato come finanziamento, non è altro che una voce di spesa inserita nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2016.

Non rappresentando quindi liquidità realmente disponibile, ma unicamente una voce nei capitoli di spesa, potrebbe dunque essere stralciato per far rientrare il debito pubblico dello Stato senza incorrere in penali. Grande cura invece in conferenza stampa nell'uso di strumenti narrativi che in realtà tradiscono la loro natura di "specchietti per le allodole". Si riscoprono termini amichevoli come "piccola velocità", "cura del ferro", "rinascimento ferroviario" associati alla sigla "Tav", anche se palesemente discordanti. Grande insistenza anche sulle possibilità di alcune stazioni come Desenzano e Rezzato. Sottolineiamo che queste stazioni, oltre a quelle di Lonato e Ponte S. Marco, hanno avuto un pesante ridimensionamento per via delle molte linee regionali soppresse negli ultimi anni lungo la tratta tra Brescia e Verona. Tutto ciò a dimostrazione del fatto che la linea storica è lontana dal punto di saturazione e possa essere potenziata senza realizzare una nuova, costosa, inutile opera, ad uso esclusivo, tra l'altro, dei carissimi e poco frequentati treni Freccia Rossa: sulla nuova linea AV non viaggeranno, infatti, né treni regionali né treni merci per mere ragioni tecniche. Continueremo a vigilare su quanto sta accadendo, portando avanti quel percorso di lotta e mobilitazione che abbiamo intrapreso per fermare questo progetto delirante e completamente avulso alle reali esigenze di mobilità di questo territorio. Denunciamo già ora il fatto che quest'opera non vedrà mai un suo completamento, ne siamo convinti. Un progetto che fa acqua da tutte le parti e che trova conforto solo nelle dichiarazioni e negli slogan dei manager o politici di turno.

Parole, parole, parole...