

da **Brevi ferroviarie** del 15 luglio 2021

## ONLIT: di scarsa utilità la stazione TAV del Basso Garda

### Comunicato stampa Onlit

Sono partiti nell'ottobre scorso, dopo 20 anni di gestazione del progetto, i lavori sulla linea AV/AC Brescia-Verona. Solo adesso, però, dopo che è stato approvato il progetto definitivo, dalla regione Lombardia è arrivata la richiesta di realizzare la stazione Tav del Basso Garda (non prevista in origine perché essendo stato approvato un tracciato che passa qualche km a sud di Peschiera del Garda e di Desenzano).

Il vezzo di aggiungere a valle dell'inizio dei lavori nuove fermate non è nuovo. È già successo con la fermata di Reggio Emilia, fatta anch'essa dopo l'avvio dei lavori, che costò 80 milioni di euro. Il territorio aveva sì bisogno di una fermata sul Garda (uno dei più importanti bacini turistici d'Italia), ma questo se il tracciato dell'opera fosse stato previsto a fianco della linea storica che attraversa già oggi sia Peschiera che Desenzano. Per realizzarla a partire dal nuovo tracciato previsto, ai 2.449 milioni di euro del costo dell'opera ne andrebbero aggiunti almeno altri 100.

Ecco uno dei motivi per cui i costi dell'alta velocità italiana sono tripli rispetto ad altre reti europee. Quel che è singolare è che solo oggi l'assessore lombardo ai Trasporti si accorge che questa stazione sarebbe strategica per il territorio. Ma un turista tedesco che arriva in treno a Verona (sono la maggior parte), perché dovrebbe salire su un treno AV per il Garda quando attualmente, con un treno regionale, in 20 minuti percorrebbbe i 22 km di percorso rimanente? Perché raggiungere la stazione AV del Garda per poi prendere un bus o un taxi per recarsi ancora a Peschiera o Desenzano?

La proposta, insomma, è fuori tempo massimo e strumentale. Se davvero l'assessore Terzi crede in questa proposta doveva approvare ilprogetto alternativo avanzato da Legambiente e dai maggiori esperti indipendenti del settore dei trasporti, che prevedeva il raddoppio dei binari della Brescia - Verona vicino alla attuale ferrovia, che avrebbe fatto risparmiare cento milioni di euro e oltre 30 ettari di terreni agricoli, avrebbe evitato l'attraversamento dei vigneti del Lugana, toccato il Garda (con fermata o a Desenzano o Peschiera) e assicurato lo sviluppo e la vera interoperabilità del sistema ferroviario per pendolari, merci e Freccerosse.



Comunicato stampa Onlit - 15 luglio 2021

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.