



Europa Verde: "La Brescia-Verona arriva con decenni di ritardo"

Comunicato stampa Europa Verde

L'Alta Velocità sulla tratta Brescia-Verona sembra finalmente avvicinarsi all'entrata in servizio. A darne notizia è stato nei giorni scorsi l'amministratore delegato di FS, Stefano Donnarumma, a bordo dei convogli impegnati nei test lungo la nuova infrastruttura. L'avvio dell'esercizio commerciale è previsto per l'inizio del 2027.

Attenzione però: anche ammesso che il programma venga rispettato, la nuova linea non arriverà subito a Brescia. I treni dovranno infatti rientrare sulla linea storica all'altezza di Rezzato per raggiungere il capoluogo (10 km), utilizzando un tratto già oggi fortemente congestionato. Qui continueranno a convivere treni merci, regionali, Intercity e Freccie Rosse un collo di bottiglia che limiterà i benefici promessi dall'investimento.

Le FS sostengono che la tabella di marcia dei tempi sia rispettata. Una valutazione difficile da condividere se si considera che la Brescia-Verona è un progetto nato nel 1991, che la progettazione definitiva era sostanzialmente completata nel 2014 e che l'approvazione da parte del CIPE è arrivata soltanto nel 2017.



ETR.521-031 in corsa prova sulla AV/AC Brescia-Verona. (Foto David Campione)

Se l'entrata in esercizio avverrà davvero nel 2027, saranno trascorsi circa tredici anni dalla conclusione della progettazione definitiva e quasi trentasei anni dalla prima convenzione TAV. Tempi incompatibili con un Paese che vuole dotarsi di infrastrutture moderne ed efficienti ma ha una spesa pubblica inefficiente e incompatibile con le priorità del Paese.

Ma non è solo il ritardo a colpire. Solo ora ci si accorge di aver dimenticato nel progetto la stazione sul Garda. La Brescia-Verona si distingue per i costi elevatissimi. A fronte di un costo medio compreso tra 25 e 35 milioni di euro al KM per la Torino-Milano, tra 30 e 40 milioni per la Milano-Bologna e di oltre 70 milioni per la Bologna-Firenze, realizzata quasi interamente in galleria, la Brescia-Verona raggiunge circa 65 milioni di euro al chilometro.

Siamo quindi di fronte a una delle linee ad Alta Velocità più costose d'Italia (certamente d'Europa), pur essendo realizzata prevalentemente in pianura. Un'opera che avrebbe dovuto essere completata 13 anni fa e che oggi viene presentata come un successo nonostante ritardi accumulati, costi lievitati ben oltre le previsioni iniziali e che non è ancora completata fino al nodo di Brescia (tratta senza progetto e senza finanziamento).

Per Europa Verde, il bilancio di questa infrastruttura non può limitarsi al taglio del nastro. Occorre interrogarsi sulle responsabilità politiche e gestionali del Ministero dei trasporti, delle FS, della Regione e del Comune di Brescia che hanno portato a tempi così lunghi e a costi così elevati.

Comunicato stampa Europa Verde - 18 giugno 2026

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.