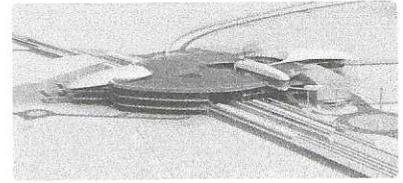


Lo Shunt, il progetto che visse solo sulla carta Doveva portare l'Alta velocità nella Bassa

Nel tracciato approvato dal Cipe, nel 2003, lo Shunt c'era. Poi è stato stralciato. Per sempre. Se si parla solo oggi di aeroporto isolato si fa un torto alla storia. Si è arrivati qui, a questo isolamento, per tappe successive. O meglio, per progetti che via via sono stati avanzati e poi ritirati. A cominciare dalla metropolitana di Brescia. All'inizio infatti quando si aprì la possibilità anche economica di realizzarla, non doveva essere solo cittadina. Anzi, la tesi della sua utilità era rafforzata proprio dal fatto che potesse avere una proiezione provinciale: nella Bassa, o in alternativa in Valromana. E la Bassa era appunto la Bassa di Montichiari. Mutuo soccorso Per quel progetto, come per i successivi, Montichiari se entra in gioco è per il D'Annunzio. Treni e metro sono sempre stati legati in un rapporto di mutuo soccorso con lo scalo. Gli uni dovevano servire per far decollare il D'Annunzio e il D'Annunzio serviva per giustificare quei progetti. Ma il fatto che l'aeroporto sia rimasto sempre nel limbo ha di fatto segnato il destino anche di un collegamento rapido con Montichiari. Il ragionamento che alla fine è sempre prevalso è: perché portare gente a Montichiari se il D'Annunzio non ha traffico aereo, e se ce l'ha, è solo di cargo, di merci? In fondo, la stessa sorte del prolungamento della metro l'ha avuta lo Shunt: la bretella che doveva portar l'Alta Velocità a passare da Montichiari. Tutto perché lì c'era l'aeroporto, non per altro, ma la giustificazione non ha retto l'evidenza. Tanto più che manco fino all'aeroporto arrivavano i treni veloci, come invece si chiede ai mezzi di trasporto di servizio ai passeggeri, che partono e arrivano direttamente dentro gli scali. Ma a circa tre chilometri di distanza. E così, anche chi ha provato a difendere lo Shunt quando l'amministrazione comunale di Brescia ha insistito con Fs e Governo perché la Tav non bypassasse il capoluogo, non ha avuto tanti argomenti per vincere la concorrenza della città. Meglio passare da Brescia che muove potenziali passeggeri sull'asse Milano-Venezia che spendere più di un miliardo di euro. E per andare dove? Era del resto ormai evidente a tutti che non sarebbero stati quei 32 km di Alta velocità a cambiare il destino dell'aeroporto, il cui sviluppo, o mancato sviluppo, trovava altrove le sue spiegazioni: la concorrenza di altri scali, forse l'insostenibile leggerezza degli stakeholder bresciani nel promuovere la causa. Contro lo Shunt militavano anche argomenti ecologisti, rinunciando alla bretella si salvaguardava meglio il territorio del Lugana. Anno dopo anno, riunione dopo riunione l'ipotesi dello Shunt perse terreno. I contro erano sempre di più e i pro di meno. Le Ferrovie italiane fecero uno studio di fattibilità alternativo, quello appunto che prevedeva la fermata a Brescia, finché nell'agosto 2017 il Cipe approvò un nuovo contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e Rfi, dove non c'era più posto per lo Shunt. E le risorse venivano spostate su una linea di treno suburbana che, sfruttando la riqualificazione della Brescia-Parma, collegasse San Zeno, Ghedi e Montichiari. L'ennesimo tentativo di collegamento con l'aeroporto, quello stesso di cui, su queste pagine, il sindaco Togni diceva che se ne sono già perse le tracce. Con l'addio allo Shunt, Fs è andata dritta sul progetto alternativo: il quadruplicamento dei binari in uscita dalla città e l'affiancamento della Tav alla linea esistente Brescia-Venezia. E.B.



(<https://deploy-dshare.athesiseditrice.it/BSO/20240804>,

La stazione Tav Il render che mostrava la fermata di Montichiari dell'Alta velocità