



Alternative progettuali della tratta Brescia - Verona della linea AV/AC Milano Venezia

Stato dell'arte e ascolto degli stakeholder

Sintesi della ricerca

Giugno 2016

Oggetto dello studio

La tratta ferroviaria Brescia-Verona è fondamentale per completare l'asse orizzontale alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Venezia-Trieste, sezione italiana del Corridoio Europeo "Mediterraneo".

La realizzazione della linea, che sembrava ad un passo dal concreto avvio, ha subito un rallentamento: mentre su alcuni aspetti sono stati compiuti importanti passi in avanti, si è aperto un fronte di incertezza con l'ipotesi di rinviare nel tempo, o addirittura non fare, la tratta esterna alla Città di Brescia (il cosiddetto "Shunt" verso Montichiari), creando così un "collo di bottiglia" proprio al centro del Corridoio Mediterraneo. Per evitarlo, è stata richiesta la costruzione di altri due binari all'interno della città, tra Brescia Centro e il punto a EST dove iniziano i lotti 1 e 2, che sono confermati.

Equidistante dalle soluzioni tecniche e realizzative che verranno adottate e con l'unico obiettivo di fornire un contributo fattivo allo sblocco dell'impasse per la realizzazione della linea, Transpadana ha affidato a Gruppo Clas l'incarico di fare una ricognizione per precisare:

- quali sono le informazioni certe che si possono ricavare da documenti ufficiali;
- quali, invece, sono le informazioni ufficiose, a diverso titolo presenti nel dibattito locale, che incidono sul processo decisionale;
- quali, infine, le posizioni dei diversi portatori di interessi collettivi (stakeholder) in merito alla decisione da assumere.

Lo stato dell'iter autorizzativo.

Conclusa nel 2003 la prima fase dell'iter (approvazione progetto preliminare con prescrizioni) è ancora in corso la seconda fase: approvazione del progetto definitivo presentato nel 2014. La Conferenza dei Servizi convocata nel novembre 2014 non si è ancora chiusa: mancano le controdeduzioni del Committente RFI e la relazione istruttoria che il MIT deve presentare al CIPE. In questo passaggio si deve decidere sulle osservazioni di natura funzionale di Regione Lombardia che chiede, tra l'altro: uno studio di domanda, un nuovo modello di esercizio e il potenziamento ferroviario nella tratta Brescia Centrale-Raccordo Est.

A Maggio 2016 sono concluse:

- la procedura di VIA, chiusa il 20 Maggio 2015 con parere positivo
- la procedura di Verifica di Ottemperanza, chiusa il 22 febbraio 2016, con parere positivo conclusivo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM).

È ancora in fase di approvazione il Piano di Utilizzo Terre, trasmesso al MATTM il 12 giugno 2015 e su cui il Ministero ha richiesto una serie d'integrazioni.

Il collegamento di Brescia verso EST a quattro binari

Nel 2014, durante l'iter di approvazione del progetto definitivo si fa strada l'ipotesi di articolare diversamente il progetto originario.

Il Comune di Brescia si esprime a favore del passaggio in città dei treni della nuova linea AV. La Regione Lombardia (2015) condivide l'importanza di Brescia Centrale come punto di fermata dei servizi AV e inoltre mette in discussione che la linea AV/AC possa servire il traffico merci, definendo superato il modello di esercizio proposto che invece lo prevede. Chiede quindi portare a quattro binari il tratto tra Brescia Centrale e il raccordo a Est, pur mantenendo lo shunt.

RFI sta verificando la fattibilità in questa ipotesi di soluzione.

Il finanziamento

La previsione di costo della tratta Treviglio-Verona al 31 marzo 2016 è:

- 2.050 milioni di Euro per la tratta Treviglio – Brescia: interamente finanziati;
- 3.954 milioni di Euro per la tratta Brescia – Verona, di cui 332 milioni per interventi nel nodo di Verona: 2.268 finanziati e 1.686 da finanziare;
- 6.004 milioni di Euro in totale.

La funzione della linea

Il punto che frena la realizzazione non riguarda aspetti di natura ambientale né la disponibilità finanziaria, ma è strettamente legato all'aspetto funzionale: non è chiaro quale traffico dovrà servire la nuova infrastruttura e, quindi, quali caratteristiche dovrà avere.

Il modello d'esercizio è stato elaborato dal Ministero dei Trasporti nel 1999 e aggiornato su previsioni di traffico fatte nel 2006. Esso prevede il passaggio:

- di 403 treni lato Milano: 189 treni sulla linea storica e 214 su AV/AC;
- di 338 treni lato Verona, 138 sulla linea storica e 200 su AV/AC.

Infatti, il progetto prevede che la nuova linea AV/AC abbia una capacità di oltre 250 treni/giorno, servendo sia i passeggeri sia le merci e l'aumento della capacità della linea storica fino a 230 treni/giorno.

All'apertura della nuova linea, lo shunt sarebbe percorso da 117 treni merci e 36 treni passeggeri di lunga percorrenza, per un totale di 153 treni al giorno su una capacità di 250.

Queste previsioni sono oggetto di numerose osservazioni critiche:

- oggi, il traffico merci non percorre nessuna delle linee ad AV/AC, anche se recenti dichiarazioni del Ministro Delrio e dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato indicano la volontà di modificare questa situazione;
- tutti i portatori di interessi locali richiedono che i nuovi collegamenti AV si fermino a Brescia
- le nuove infrastrutture devono offrire tutta la capacità richiesta da nuovo servizio ferroviario regionale.

La fermata di Montichiari

Nell'ipotesi di realizzare lo shunt, si discute quale possa essere il ruolo della stazione di Montichiari. È certo che Brescia Centrale continuerà a essere il punto di interscambio, perché lì si attestano le linee bus, la metropolitana, la linea Edolo-Iseo-Brescia e i servizi ferroviari regionali che non possono utilizzare la linea AV/AC.

Il ruolo della stazione di Montichiari per il traffico locale è quindi residuale: comoda solo per i viaggiatori che trovano più rapido accedere ad una stazione esterna anziché entrare in città.

Contrastante anche la valutazione di quanto l'aeroporto possa portare traffico all'AV: alcuni fissano l'attenzione sul ruolo secondario svolto oggi, altri invece sulle potenzialità future. Chi adotta questa seconda prospettiva, guarda con grande attesa al contributo che un collegamento di lunga distanza su terra potrebbe dare all'allargamento della catchment area dell'aeroporto.

La fattibilità tecnica delle alternative di tracciato

Mentre per il tracciato esterno c'è il progetto preliminare approvato e un progetto definitivo in fase di approvazione che ha già superato importanti verifiche, come ad esempio quella di compatibilità

ambientale, per la soluzione interna non c'è stata la possibilità di consultare alcun documento tecnico. Tutte le persone intervistate, con l'eccezione del Comune di Brescia e di RFI, hanno dichiarato di non avere avuto la possibilità di esaminare alcuna documentazione tecnica che evidenziasse aspetti critici e proponga possibili soluzioni.

RFI ha dichiarato di avere in corso uno studio di fattibilità e il Comune di Brescia di avere avuto una prima illustrazione dei contenuti di questo lavoro.

Il gruppo di lavoro, al fine di fornire una documentazione delle interferenze, almeno di quelle rilevabili con normali strumenti di analisi del territorio (Google Maps e Street View e Osservatorio del Mercato Immobiliare OMI), ha realizzato una sommaria rilevazione delle situazioni critiche.

Si tratta di numerose interferenze con edifici residenziali, produttivi e con la viabilità. L'analisi qualitativa svolta mostra che non vi sono probabilmente ostacoli insormontabili per realizzare il raddoppio della linea ma che le interferenze sono molte e richiedono di affrontare problemi complessi sia dal punto di vista tecnico che sociale.

La fattibilità economica

RFI ha affermato che oggi non è ancora possibile dare un ordine di grandezza di costi e risparmi. Pone, tuttavia, in evidenza un fatto logico: se il rafforzamento della linea interna non dovesse essere sostitutivo dello shunt ma ad esso aggiuntivo, si avrebbe un aumento del costo del progetto in contrasto con le indicazioni del CIPE.

Gli intervistati hanno opinioni molto diverse sul possibile costo di potenziamento della linea interna e sui possibili risparmi che deriverebbero dall'eliminazione dello shunt. Tutti concordano, però, dicendo di non disporre oggi di alcun elemento oggettivo che consenta di trasformare quelle che oggi sono impressioni in dati certi sui quali poter basare una decisione.

Il concessionario "Cepav due" sentito su quale possa essere il minore costo derivante dall'eliminazione dello shunt ha affermato che, non avendo avuto alcuna richiesta in tal senso, non è ora in grado di fare una valutazione. Segnala però che non è possibile eliminare semplicisticamente i costi previsti per quella parte d'infrastruttura, perché il progetto è stato concepito in modo unitario, ottimizzando i movimenti di terra e riutilizzando il materiale di scavo delle gallerie per i rilevati dello shunt. L'eliminazione di quest'ultimo, imporrebbe maggiori costi, economici e ambientali, di smaltimento.

Segnala infine che circa trenta milioni di opere preliminari sono già state realizzate e rimarranno inutilizzate o, peggio, dovranno essere demolite.

Accettabilità sociale

L'analisi ha mostrato che la costruzione di due nuovi binari richiede probabilmente di abbattere diversi immobili residenziali o parti di essi ma anche che, se si concentra all'interno di Brescia tutto il traffico, molte abitazioni si troveranno molto vicine a una linea mista, tradizionale e AV/AC, con un carico potenziale massimo di quasi cinquecento treni/giorno.

Nella fase di costruzione molte e complesse saranno le interferenze con la viabilità, che richiederanno importanti modifiche temporanee alla circolazione. Sembra quindi opportuno compiere un'attenta analisi costi benefici per quantificare tutti questi aspetti.

Tutti gli intervistati hanno dichiarato la convinzione che il potenziamento dell'asse ferroviario Est - Ovest sia una necessità e nessuno ha messo in discussione l'opportunità di aumentare la capacità della linea. Molti hanno anche evidenziato la necessità che questo avvenga in tempi compatibili con lo sviluppo della rete ferroviaria europea, investendo prioritariamente sui corridoi della Core network.

Proprio la presenza di molti elementi d'incertezza, che sono stati ampiamente descritti, fa comprendere la preoccupazione, espressa da molti, che i tempi di realizzazione possano essere troppo lunghi, sia per gli aspetti tecnici sia per ottenere il necessario consenso.

I nodi da sciogliere

Il nodo da sciogliere non è di natura ambientale o economica ma funzionale: a cosa deve servire la nuova infrastruttura e di conseguenza quali caratteristiche strutturali deve avere?

Quest'aspetto è stato più volte e in diversi modi sollevato dagli stakeholder locali; dal Comune di Brescia in primis, in modo approfondito e autorevole, e ha trovato sintesi nella delibera della Regione Lombardia. Quest'atteggiamento, che solleva dubbi in modo costruttivo, ha rivelato tutta la debolezza dell'impianto di programmazione nazionale, che deve ancora dotarsi degli strumenti di programmazione previsti dal nuovo codice degli appalti.

Inoltre, l'assurdo dilatarsi dei processi e dei tempi decisionali (l'approvazione del progetto di massima è del 1992!) ha prodotto un progressivo allontanamento tra gli obiettivi inizialmente perseguiti, e quindi le caratteristiche del progetto, e la realtà sociale ed economica.

Il primo nodo da sciogliere è quindi emerso con grande chiarezza: quale deve essere il compito di un'infrastruttura ferroviaria moderna nel centro dell'area più densamente abitata e industrialmente sviluppata del Paese e che è, oltretutto, posta al centro di uno dei corridoi europei più importanti?

L'importanza del tratto italiano del corridoio Mediterraneo è messa in grande evidenza in tutti i documenti di programmazione della rete Ten-T, i quali fanno anche notare la debolezza e la inadeguatezza del segmento italiano, sia per i servizi merci sia per quelli dedicati al trasporto passeggeri di lunga distanza.

La risposta al quesito posto deve venire innanzitutto dagli organismi di programmazione nazionali e regionali e deve riguardare le tre fondamentali tipologie di trasporto:

- il trasporto passeggeri di lunga distanza
- il trasporto passeggeri di scala regionale
- il trasporto delle merci che è solo di lunga distanza.

Questa risposta non può essere lasciata a un ristretto gruppo di tecnici ma deve vedere un'ampia partecipazione delle imprese che gestiscono servizi ferroviari e in generale di trasporto: solo in questa maniera si potrà scegliere un'infrastruttura che risponda veramente ai bisogni dei passeggeri e dei trasportatori delle merci.

Le informazioni sulla domanda e l'offerta di servizi ferroviari non servono solo ai tecnici per compiere scelte giuste: servono anche ai rappresentanti dei cittadini nelle istituzioni per comunicare con concretezza e precisione quali sono i vantaggi attesi dalle nuove infrastrutture e, quindi, qual è il bilancio tra benefici e sacrifici delle diverse scelte. Se in altre zone del Paese il trasporto delle merci può essere vissuto come una scomoda necessità, subita nell'interesse di altri, non così è in Lombardia e a Brescia in particolare, dove l'industria pesante è da sempre nel DNA del tessuto produttivo e dove è quindi diffusa la consapevolezza che l'efficienza del sistema di trasporto è condizione per mantenere e sviluppare i livelli di benessere raggiunti.

L'analisi delle criticità che caratterizzano il passaggio interno consiglia di non sottovalutare le resistenze che inevitabilmente si attiveranno quando il progetto inizierà a essere più noto nei suoi dettagli. L'azione di ascolto dei principali stakeholder, che Transpadana ha voluto compiere proprio al fine di favorire l'assunzione di una scelta razionale e positiva, ha mostrato che c'è molta maturità e disponibilità a costruire insieme valutazioni e decisioni ma anche la determinazione a non vedere assunte altrove decisioni che avranno un forte impatto sulla realtà locale, sia di Brescia sia del suo territorio.

