

L'Alta velocità a Brescia

Federico Manzoni

Premessa

A distanza di ormai più di vent'anni dai primi studi e più di dieci dal progetto preliminare, l'Alta velocità ferroviaria sta per fare il suo ingresso a Brescia.

Il progetto preliminare della linea Milano–Verona, approvato nel 2003, pur caratterizzandosi per il *bypass* (in gergo ferroviario denominato *shunt*) a sud della città di Brescia, ha da sempre previsto una interconnessione ovest con la città di Brescia, interconnessione che, tra i territori di Rovato e di Castegnato, raccordasse la nuova linea veloce con la linea storica, penetrando poi in ambito urbano fino alla stazione cittadina con due nuovi binari.

La mancanza delle risorse necessarie per la realizzazione dell'intera linea (6 mld €) ha successivamente reso necessario procedere a suddividere l'intervento in due lotti funzionali:

Treviglio–Brescia, il cui progetto è stato definitivamente approvato nel 2009 ed è attualmente in fase di realizzazione, e Brescia–Verona, tratta per la quale è in corso la conferenza di servizi per l'approvazione del relativo progetto definitivo.

Brescia dunque è oggi doppiamente al centro delle questioni attinenti la TAV: da un lato per la cantieristica della Treviglio–Brescia, il cui completamento è atteso per l'anno 2016; dall'altro per la discussione circa la progettazione definitiva della prosecuzione verso Verona.

I due ambiti, per quanto evidentemente distinti, sono tuttavia strettamente connessi, sia perché, come detto, il progetto Milano–Verona nasce in maniera unitaria sia perché taluni investimenti in fase di realizzazione sul lotto Treviglio–Brescia acquisiranno una ben diversa rilevanza a seconda di come il tracciato prose-

guirà in direzione est.

In linea generale il giudizio sull'opera è positivo, costituendo infatti il primo vero investimento ferroviario in territorio bresciano¹ dal secondo dopoguerra ad oggi (periodo nel quale, come noto, il trasporto su ferro è stato sempre più soppiantato da quello su gomma, anche a causa di continui investimenti stradali e autostradali cui si accompagnò, viceversa, lo smantellamento di tramvie e linee ferroviarie minori), e perché nei fatti Brescia è parte di un più ampio quadro di corridoio infrastrutturale, quale è l'Alta velocità nel nord Italia.

Tuttavia, diversamente da talune semplificazioni mediatiche e politiche sul punto (proprie sia dei No TAV, contrari a prescindere, sia dei fautori dei cantieri purchessia), lo sforzo condotto come Amministrazione comunale in questi mesi nell'affrontare tale snodo strategico per il sistema Brescia è stato improntato a una rigorosa analisi di tutte le condizioni al contorno di tale massiccio investimento, al fine di comprenderne fino in fondo potenzialità, opportunità, lacune, rischi e benefici. E mettendo al centro del ragionamento non le opere civili (che sono il mezzo), quanto il servizio (cioè il fine dell'opera) nelle sue diverse sfaccettature (tempi di percorrenza, frequenze, fermate) e componenti (traffico passeggeri a lunga percorrenza, servizio regionale e trasporto merci).

Dall'analisi di questi elementi si è così potuto elaborare un giudizio assai

articolato sull'opera. Giudizio, peraltro, assolutamente interlocutorio, in quanto è in corso una intensa attività, sul piano politico e tecnico, volta a chiarire i punti più controversi e a porre le basi di azioni improntate a un reale e concreto beneficio per la comunità bresciana, affinché quella che è una strategia nazionale possa divenire anche un'opportunità locale. A tale proposito, la prima, indispensabile e condivisa richiesta riguarda un aggiornamento degli scenari di traffico attesi, ovvero le previsioni di treni circolanti nei due scenari di progetto: quello di breve periodo, col completamento della Treviglio-Brescia (2016), e quello di lungo periodo, col proseguimento dell'Alta velocità fino a Verona.

In effetti, i dati attualmente a disposizione sono i medesimi contenuti negli appositi documenti dell'anno 2007 e che, a propria volta, erano il frutto di studi svolti alla fine degli anni Novanta con l'orizzonte temporale del 2010.

Giova ricordare che dal 2007 ad oggi l'offerta di servizi ferroviari nella realtà lombarda ha visto numerose e significative novità, quali: il nuovo orario del servizio ferroviario regionale, avviato nel dicembre 2008, con la trasformazione degli interregionali in regionali veloci e l'introduzione delle linee S; la "promozione" dei servizi Intercity in servizi Frecciabianca; la successiva nascita di Trenord (dalla fusione delle due distinte aziende di trasporto ferroviario, Trenitalia

Lombardia e Ferrovie Nord Milano) e di Ntv (il concorrente di Trenitalia sulle linee ad Alta velocità); la recente soppressione dei collegamenti inter-regionali Milano–Venezia.

In tal senso, un credibile aggiornamento, alla luce delle importanti novità intervenute, si rende indispensabile per una corretta valutazione e un serio inquadramento dell'opera.

In secondo luogo, al di là dei transiti quantitativamente ipotizzati, manca un'indicazione sul modello di esercizio, ovvero sull'articolazione in concreto dell'offerta ferroviaria che si determinerebbe a valle dell'investimento infrastrutturale realizzato. A tale proposito, un conto – evidentemente – è prevedere il mero transito di un treno, un altro è prevederne la fermata.

Tale ultimo dato risulta particolarmente importante già con riferimento allo scenario di fine 2016, una volta completata l'Alta velocità sulla Treviglio–Brescia, dato che sulla Milano–Verona si prevede un incremento di oltre il 50% dell'offerta di collegamenti passeggeri veloci, ma senza specificare quanti di questi effettuerebbero servizio diretto tra i due nodi e quanti invece fermando anche a Brescia e sul Garda, come invece avviene attualmente per i Frecciabianca in servizio.

In terzo luogo, una ulteriore e non peregrina richiesta attiene i tempi di percorrenza.

Tempi che sono esplicitati nella documentazione relativa alla Treviglio–

Brescia (per quanto attiene le nuove relazioni Brescia–Milano) ed invece assenti per quanto attiene la Brescia–Verona (sia presa a sé stante sia nel più ampio quadro della Milano–Verona). In questo secondo caso, tale dato sarebbe quantomai necessario per poter valutare l'opportunità del previsto *shunt* a sud della città, in funzione dei benefici di tempo attesi e che renderebbero viceversa inopportuno il passaggio all'interno della città.

L'Alta velocità Treviglio–Brescia e l'orizzonte del 2016.

Come detto, entro la fine del 2016, verrà completata l'Alta velocità nella tratta Treviglio–Brescia. L'opera, in fase di realizzazione, è ormai conosciuta dal pubblico bresciano sia per i (temporanei) disagi alla viabilità nella zona di via Dalmazia/via Corsica sia per la nota vicenda dell'abbattimento di alcune abitazioni in via Toscana.

Al di là di tali criticità, la nuova linea veloce Treviglio–Brescia determinerà una serie di indubbi benefici nell'organizzazione del servizio ferroviario tra Brescia e Milano.

Infatti, disponendo di due nuovi binari tra Brescia e Treviglio, si potranno regolarizzare e redistribuire i traffici che oggi affollano una linea al limite di saturazione e dunque particolarmente soggetta a frequenti e facili perturbazioni nella circolazione.

Inoltre, le relazioni veloci e dirette, sfruttando la nuova linea realizzata, potranno sensibilmente diminuire i

tempi di percorrenza tra i due capoluoghi, passando dai 46 minuti attuali a 34.

Tuttavia, poiché i binari veloci avranno un'alimentazione elettrica diversa da quella della linea storica, sarà necessario un rinnovo del materiale rotabile attualmente circolante, che, anche nella sua componente di punta (i Frecciabianca), non è in grado (a differenza di Frecciargento e Frecciarossa) di circolare sulle linee veloci. Trenitalia, interpellata al proposito, ha informalmente fatto sapere che, in occasione dell'Expo, saranno messi in servizio sulla Milano-Venezia i nuovi treni Etr 1000, che andranno progressivamente a sostituire gli attuali Frecciabianca e che saranno in grado di circolare sui binari veloci.

Il trasferimento dei traffici a lunga percorrenza dalla linea storica a quella veloce (attualmente si tratta di 23 coppie di treni al giorno) offrirà alla linea storica nuovi margini di capacità, utili per migliorare la regolarità della circolazione ma anche per approntare possibili nuovi servizi, specie a beneficio delle comunità minori e per i collegamenti interni alla nostra Provincia.

Poiché però questi ultimi benefici sono solo potenziali (richiedendosi infatti – accanto all'innovazione infrastrutturale – una coerente pianificazione dei servizi), a tale proposito nei mesi scorsi è stata avviata una interlocuzione con Regione Lombardia (ente competente per la programmazione del servizio ferroviario regio-

nale), al fine di riprogettare – con il concorso degli enti locali interessati – il servizio sulla Brescia-Milano, e più in generale nella Lombardia orientale, una volta che l'Alta velocità Treviglio-Brescia sarà completata.

Giova a tal fine ricordare che l'utenza bresciana è ancora "scottata" da quanto avvenuto a cavallo tra gli anni 2007 e 2008. In quel frangente, infatti, un'importante e positiva innovazione infrastrutturale (il raddoppio dei binari da Treviglio a Pioltello), attesa da oltre vent'anni, non portò tangibili risultati per i servizi ferroviari provenienti da Brescia, in quanto:

i treni "interregionali" furono declassati a "regionali veloci"² e rallentati con l'introduzione della fermata di Pioltello;

i treni Intercity furono trasformati in Eurostar-city prima e in Frecciabianca poi, con un raddoppio della tariffa praticata e senza un reale beneficio in termini di diminuzione dei tempi di percorrenza.

In quella circostanza, l'assenza di attenzione della politica bresciana rispetto a tale nevralgico passaggio determinò – a fronte di un indubbio miglioramento dei servizi dell'area metropolitana milanese (avvio delle linee suburbane) e dei collegamenti Bergamo-Milano (opportunamente velocizzati nei tempi di percorrenza e con riduzione delle fermate effettuate) – un oggettivo arretramento rispetto agli standard (e alle tariffe) precedenti dei servizi afferenti il territorio bresciano.

La riprogrammazione dell'offerta ferroviaria a partire dal nuovo orario del 2016 è pertanto un'occasione preziosa per il territorio bresciano, occasione che l'Amministrazione comunale ha voluto per tempo porre all'attenzione dell'agenda politica regionale (oggi particolarmente concentrata sull'area milanese e sulla vicenda Expo).

Se i benefici legati ad eventuali nuovi servizi sono evidentemente tutti da costruire, un sicuro miglioramento connesso all'arrivo dell'Alta velocità Treviglio–Brescia attiene alla riqualificazione della stazione ferroviaria di Brescia (già oggi interessata da importanti e indilazionabili lavori di abbattimento delle barriere architettoniche tra il sottopasso e le banchine viaggiatori).

Tra gli interventi previsti nell'ambito del progetto TAV vi è infatti la realizzazione di nuove banchine a servizio dei viaggiatori, l'allargamento del sottopasso esistente (che come noto si restringe significativamente nel tratto compreso tra il binario 7 e via Sostegno) e, soprattutto, la realizzazione di un nuovo sottopasso, ad est dell'esistente e posto in corrispondenza della stazione metrobuses, per meglio distribuire i flussi passeggeri in ingresso/uscita e connettere più velocemente metropolitana e stazione ferroviaria.

A quest'ultimo proposito, l'Amministrazione comunale ha in corso apposite interlocuzioni con Rete Ferroviaria Italiana al fine di migliorare la permeabilità tra metropolitana e sot-

topasso ferroviario, mediante un collegamento diretto tra le due strutture. La riorganizzazione della stazione ferroviaria si accompagna inoltre alla realizzazione di un nuovo binario di collegamento con lo scalo merci, funzionale a garantire una linea dedicata tra la Piccola velocità e la stazione di Brescia. Un investimento questo che potrebbe tornare quanto mai utile se le prospettive di rilancio dell'intermodalità a Brescia, per le quali si sta con convinzione lavorando, dovessero auspicabilmente ed effettivamente concretizzarsi.

L'arrivo dell'Alta velocità mediante la linea Treviglio–Brescia è inoltre un fatto rilevante anche ai fini dei ragionamenti in ordine alla prosecuzione dell'Alta velocità verso est. Infatti, con tale intervento, la stazione ferroviaria di Brescia viene a tutti gli effetti individuata come nodo TAV; il che rafforza e legittima la richiesta avanzata dall'Amministrazione comunale di prevedere degli interventi di potenziamento infrastrutturale sulla linea storica nelle direttrici est (Verona) e sud (Cremona–Parma), i cui standard prestazionali sono invece assai limitati e comunque sicuramente innalzabili e migliorabili.

L'Alta velocità Brescia–Verona e la stazione di Montichiari

Posto, come detto, che i benefici recati dalla realizzazione dell'Alta velocità Treviglio–Brescia sono indubbi e potranno essere anzi amplificati qualora gli enti programmatori (Regione *in*

primis) sapranno sfruttarne al meglio le potenzialità, discorso ben diverso attiene alla prosecuzione dell'Alta velocità in direzione Verona.

In effetti, a differenza della linea storica Brescia–Milano, la linea storica Brescia–Verona non presenta attualmente una saturazione di capacità ed anzi, a scenario intermedio (con la Treviglio–Brescia completata) e a infrastruttura invariata, sarà in grado di far fronte all'incremento di transiti previsto.

Le motivazioni addotte per la realizzazione dell'Alta velocità nel tratto Brescia–Verona, dunque, non si basano su un problema di capacità, tale da richiedere (almeno in un orizzonte temporale di medio periodo) un raddoppio dei binari, quanto semmai su un'esigenza di velocizzazione del tragitto.

Per massimizzare tale velocità, come noto, il progetto preliminare del 2003 ha previsto che la città di Brescia venga bypassata a sud con una linea ferroviaria di nuova realizzazione che, all'altezza di Rovato/Lograto, dovrebbe proseguire in parallelo alla cosiddetta "corda molle" (attualmente realizzata per metà del tracciato previsto) per poi continuare verso Verona in stretto affiancamento all'autostrada A4 da Calcinato fino al Garda.

In sede di approvazione del preliminare di tale progetto, su proposta della Provincia di Brescia e di Regione Lombardia e grazie ad un'apposita prescrizione del CIPE, fu ottenuta la previsione di una stazione TAV a ser-

vizio dell'aeroporto di Montichiari.

Nella proposta di progetto definitivo attualmente in discussione la presenza di tale stazione viene confermata, anche se molteplici sono le riflessioni che discendono da tale previsione.

Dal 2003 al 2014 l'aeroporto di Montichiari non soltanto non ha conosciuto la crescita di flussi che erano stati (ottimisticamente?) prospettati e che avevano addirittura ipotizzato per Montichiari il destino di *hub* del nord Italia, ma ha visto di fatto azzerarsi il traffico di passeggeri a beneficio di un modesto traffico merci. Attualmente, è peraltro aperto un rilevante contenzioso giudiziario in ordine alla concessione per la gestione di tale scalo aeroportuale, la cui assenza impedisce di poter pianificare con sufficiente lungimiranza e sicurezza gli investimenti sull'aeroporto bresciano.

Posto dunque che è ragionevole convenire che lo scalo monteclarese abbia bisogno di tempi lunghi per necessitare non di un semplice collegamento ferroviario, ma addirittura di un collegamento ad Alta velocità (collegamento assente persino negli scali maggiori di Malpensa e Fiumicino), occorre aggiungere, al di là di alcune valutazioni di dettaglio³, che tale stazione risulterebbe posizionata a ben 3,5 km di distanza da quello che è l'attuale ingresso dell'aeroporto e senza alcun collegamento con la città capoluogo e con le altre linee ferroviarie che sul capoluogo convergono. È pur vero che, guardando all'esper-

rienza europea, non tutte le stazioni ferroviarie ad Alta velocità sono poste all'interno del perimetro urbano: tuttavia, in tutti i casi in cui tali stazioni siano esterne alle aree urbane, vi è sempre un collegamento ferroviario⁴ tra la stazione storica e la stazione ad Alta velocità.

Nel caso dell'Alta velocità "nostrana", invece, tale stazione sarebbe obiettivamente decontestualizzata, in quanto a servizio di un aeroporto le cui prospettive di sviluppo passeggeri sono tutte da costruire e del tutto slegata dalla rete ferroviaria storica, che ha invece nella città di Brescia il suo baricentro (linee Milano–Venezia, Bergamo, Cremona, Parma e Iseo–Edolo), baricentro ancor più valorizzato dall'arrivo dell'Alta velocità da Treviglio e dall'interconnessione con la nuova metropolitana automatica.

A scanso di equivoci, tuttavia, il problema non sta nella stazione di Montichiari (e nella possibile dicotomia col capoluogo), ma nello *shunt* in sé, e cioè nel passaggio a sud della città. Tale ingentissimo investimento (35 km di nuova linea a doppio binario, per un importo stimato di diverse centinaia di milioni di euro) sarebbe utilizzato, stando ai dati della relazione di esercizio predisposta da Rete Ferroviaria Italiana, da circa 150 treni al giorno, di cui 117 merci. Tuttavia, e in questo sta uno snodo decisivo del ragionamento svolto, in realtà i 117 treni merci rappresentano un dato inattendibile, in quanto l'esperienza delle linee ad Alta velocità

attualmente in esercizio dimostra che nessun treno merci è mai transitato sulle linee veloci, a causa di ragioni tecniche, organizzative ed economiche.

Se dunque depuriamo dai treni complessivamente circolanti sullo *shunt* i treni merci, residuerebbero unicamente 18 coppie di treni veloci al giorno⁵, ovvero meno di un treno all'ora per senso di marcia, pari a circa il 10% della capacità disponibile per tale infrastruttura.

Sulla scorta di tali elementi, risulta evidente che lo *shunt* a sud della città costituirebbe un'opera del tutto sproporzionata rispetto alle prospettive dei traffici ferroviari (nessun treno merci, pochi treni viaggiatori a lunga percorrenza) e non apporterebbe alcun valore aggiunto al territorio bresciano, dato che i pochi convogli ivi transitanti, nella concezione dei progettisti, eviterebbero il passaggio in città non già per fermare a Montichiari, quanto al fine di collegare direttamente Milano e Verona in 50 minuti.

Richiedere un serio ripensamento dello *shunt* a sud della città non è dunque campanilismo né frutto di un incaponimento di principio.

Conclusioni.

Le valutazioni espresse hanno avuto il pregio di riportare al centro del dibattito il servizio ferroviario, in funzione del quale debbono porsi le riflessioni relative al tracciato e alle opere civili, e non viceversa.

Tale approccio ha trovato un consenso generalizzato all'interno del Consiglio comunale (che, pur tra accenti diversi, ha votato all'unanimità, tolta l'esponente grillina, la delibera proposta dalla Giunta sul tema) e ha trovato condivisione nelle riflessioni avanzate dalla Provincia, che a tal fine – in assenza di dati certi sull'esercizio ferroviario – ha richiesto un'interruzione dei termini del procedimento volto all'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

Il Consiglio comunale, nel richiedere un serio ripensamento dello *shunt* a sud della città, ha altresì individuato alcune importanti opere complementari al progetto, in perfetta coerenza con l'investimento in fase di realizzazione sulla Treviglio–Brescia e in una logica promozionale di nuovi servizi suburbani incentrati sul nodo della stazione cittadina, anche in funzione sinergica di adduzione alla rete Alta velocità.

Si tratta in particolare de:

- il potenziamento tecnologico della linea storica Brescia–Verona (almeno nel tratto Brescia–Rezzato), al fine di incrementare sull'infrastruttura esistente velocità, capacità e regolarità della rete (richiesta condivisa dall'Amministrazione comunale di Desenzano);
- il collegamento ferroviario tra la stazione di Brescia e Montichiari, mediante potenziamento, elettrificazione e raddoppio della Brescia–Parma fino a Mon-

tirone, e realizzazione di binario di raccordo da Montirone fino a Montichiari (richiesta condivisa dall'Amministrazione provinciale).

La deliberazione del Consiglio comunale ha registrato numerose prese di posizione.

Da un lato chi continua nel peana dell'aeroporto di Montichiari (ove tuttavia lo scarto tra la retorica in ordine alle prospettive di sviluppo e la deludente realtà di questi anni è sempre più stridente e insopportabile). Dall'altro chi bolla la dicotomia Brescia/Montichiari come mero campanilismo provinciale, giacché l'Alta velocità per esser tale postulerebbe di realizzare collegamenti diretti almeno Milano–Verona, saltando entrambe le fermate.

Quest'ultima critica, certamente più sfidante della prima, evidenzia tuttavia uno dei nervi scoperti dell'Alta velocità nella realtà della pianura padana.

E cioè un contesto che, diversamente da altri corridoi infrastrutturali, ha una densità demografica attorno ai capoluoghi di provincia attraversati che difficilmente renderebbe sostenibili economicamente relazioni dirette Milano–Venezia (sul modello di quanto invece fatto sulla Milano–Bologna) o al limite Milano–Verona–Venezia, saltando così le città di Brescia, Vicenza e Padova.

Non è un caso, del resto, che lo stesso raddoppio di binari effettuato tra Milano e Treviglio e tra Padova e Me-

stre sia stato realizzato con tecnologie tradizionali (non Alta velocità), reputandosi prioritaria rispetto alla velocità la necessità di un complessivo aumento di capacità all'interno di contesti ampiamente trafficati. Nell'attesa che anche la Regione Lombardia esprima ufficialmente il proprio parere sull'opera (parere tan-

to più importante in relazione al fatto che la Regione siede al Cipe, ovvero l'organo che avrà l'ultima parola sul progetto definitivo dell'opera), ogni ragionamento sul modello di esercizio da prospettare sulla Milano-Verona (e più in generale sulla Torino-Venezia) non potrà non affrontare questo snodo.

1. Se si eccettua l'elettrificazione della linea Brescia-Cremona, avvenuta nella prima metà degli anni Ottanta.
2. È in quella circostanza che il treno 2088, storicamente in servizio sulla linea Verona-Brescia-Milano-Pavia-Genova (poi progressivamente ridotto nel percorso) e che da Brescia (ove partiva alle 7:28) a Milano Lambrate non effettuava fermate intermedie si è visto attribuire le fermate di Rovato, Chiari, Romano, Treviglio e Pioltello, perdendo così la indubbia competitività che aveva nei confronti dei treni Intercity-Eurostar-Frecciabianca.
3. Si tratterebbe di una stazione non presenziata e con una banchina di 200 mt, coperta però per soli 50 mt da apposita tettoia.
4. La stessa esperienza italiana della stazione Alta velocità Mediopadana, che pure è all'esterno dell'area urbana, ci dice che tale stazione è connessa alla storica di Reggio Emilia mediante un collegamento ferroviario regionale.
5. Per avere un utile termine di paragone, si consideri che sulla linea ad Alta velocità Milano-Bologna i treni passeggeri transitanti sono circa quattro volte tanto quelli attesi sullo *shunt* a sud di Brescia e comunque tali da occupare solo metà della capacità di tale infrastruttura.

Quadro di traffico sulla Milano-Verona

(estratto della Relazione Tecnica di Esercizio redatta da Rete Ferroviaria Italiana nel 2007 per la AV Treviglio-Brescia e confermata tal quale nel progetto definitivo 2014 per la AV Brescia-Verona)

ATTUALE	MI-BS	BS-VR
Lunga percorrenza ¹	23 coppie	25 coppie
Servizio regionale	51 coppie	18 coppie
Merci	66	64
Totale	214	150

INTERMEDIO²	MI – BS <i>storica</i>	MI – BS <i>AV</i>	BS – VR
Lunga percorrenza ³	5 coppie	34 coppie	41 coppie
Servizio regionale	51 coppie		18 coppie
Merci	66		64
TOTALE transiti/ giorno	178	68	183

A REGIME	MI-BS <i>storica</i>	MI-BS <i>uscita AV</i>	shunt <i>Montichiari</i>	BS-VR <i>uscita AV</i>	BS-VR <i>storica</i>
Lunga percorrenza	3 coppie	23 coppie	18 coppie ⁴	21 coppie	3 coppie
Servizio regionale ⁵	75 coppie				38 coppie
Merci	23	7	117 ⁶	5	56
TOTALE transiti/giorno	179	53	153	47	138

1. Tutti i treni in questione effettuano fermata presso la stazione di Brescia (ad eccezione di una corsa serale) e, alternativamente (ad eccezione dei Frecciargento per Roma), a Desenzano e Peschiera.

2. Apertura al traffico della sola tratta Treviglio–Brescia, come noto attualmente in cantiere.

3. Al momento non è noto quanti di tali collegamenti veloci a lunga percorrenza effettueranno o meno fermate a Brescia e sul Garda.

4. Posto che non è dato sapere, nell'ambito dei flussi a lunga percorrenza, quali e quanti effettuino fermate intermedie tra Milano e Verona, è assolutamente ragionevole ipotizzare che le 18 coppie di treni transitanti sullo shunt non effettuino fermata a Montichiari ma colleghino direttamente Milano e Verona in 50 minuti.

5. In realtà, ad oggi né la programmazione regionale lombarda né quella veneta contemplano previsioni di incremento dei servizi regionali a seguito del completamento dell'alta velocità tra Milano e Brescia.

6. Premesso che il netto incremento di traffico merci su ferrovia è tutto da dimostrare, occorre evidenziare che nessun treno merci è finora mai transitato – per ragioni tecniche, organizzative ed economiche – sulle linee ad alta velocità già in esercizio (Torino–Milano–Bologna–Firenze–Roma–Napoli). Dunque il dato dei 117 treni transitanti sullo shunt è obiettivamente inattendibile.