

Area metropolitana bresciana, Alta velocità ferroviaria e governo del territorio

Maurizio Tira

L'accelerazione impressa dal Governo al progetto TAV nella tratta Brescia-Verona ha fatto emergere un dibattito che era stato invocato almeno un anno fa, fra gli altri dal sottoscritto, in occasione della redazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Brescia.

I temi che sono ora sul tappeto sono molti e la nuova amministrazione provinciale si trova ad affrontare una sfida epocale, proprio nel momento di un suo presumibile depotenziamento.

Il territorio della potenziale area metropolitana bresciana, conurbazione di rilievo regionale approfonditamente analizzata dall'Università degli Studi di Brescia nell'ambito di numerose ricerche (da oltre venti anni, anche con il finanziamento del CNR), è interessato dal progetto della linea alta velocità ferroviaria Milano-Venezia, in particolare dal lotto funzio-

nale Brescia-Verona, quale tassello di un mosaico sovranazionale. Un destino che non tocca tutti i territori e che di per sé ri-disegna una gerarchia spaziale.

Le implicazioni attese da tale realizzazione, sul sistema della mobilità e sull'assetto territoriale più in generale, sono certamente rilevanti, ancorché di non facile valutazione. Le peculiarità territoriali del "corridoio padano" sono infatti del tutto originali nella nazione e in Europa e determinano alcuni elementi di incertezza nell'effettiva efficacia della realizzazione di connessioni veloci in una trama capillare di città, caratterizzata da traffici intensi, concentrati talvolta su brevi tratte.

Un brevissimo richiamo: già dal 1992, l'alternativa della linea TAV con interconnessioni a tutti i capoluoghi di provincia della tratta (quin-

di anche a Brescia) è risultata la più vantaggiosa dal punto di vista dell'accessibilità globale del territorio, sia lungo il corridoio della linea che in intorno territoriali considerevolmente più vasti. Si sono infatti scartati sia il quadruplicamento della linea storica sia la linea che potremmo definire "delle campagne", per riecheggiare il parallelo dibattito della metà dell'Ottocento sul tracciato della attuale ferrovia, una linea cioè che passava bassa nella pianura, senza interconnettersi con le città minori della tratta.

Nel passaggio alla fase progettuale definitiva (2003) si è ovviamente confermata questa ipotesi, con la modifica lieve del passante a sud di Brescia per avvicinarsi all'aeroporto D'Annunzio di Montichiari.

È però rilevante ricordare a noi stessi cosa significhi oggi Alta Velocità e Alta Capacità.

La prima caratteristica fa ovviamente riferimento al miglioramento del livello di servizio offerto in termini di prestazioni di viaggio delle persone, con la riduzione dei tempi di spostamento: lo standard alta velocità prevede che i convogli viaggino ad oltre 250km/h. La seconda qualità fa riferimento all'incremento della capacità di trasporto (per passeggeri e merci) del sistema "linea esistente+nuova linea", ottenuto appunto grazie al quadruplicamento dei binari e alla regolarizzazione della circolazione ferroviaria, nonché alla specializzazione di ciascuna linea per le varie tipologie di traffico (servizio passeg-

geri a lunga distanza e traffico merci sulla linea TAV; traffico regionale con alcuni convogli merci sulla linea storica). Per la linea AV/AC, con l'attrezzaggio tecnologico previsto, si stima una potenzialità superiore ai 300 treni al giorno, con una percentuale molto rilevante (circa il 60%) di convogli merci.

Per analizzare gli effetti dell'infrastruttura occorre spogliarsi dell'affezione o disaffezione verso una grande opera: **la ferrovia è un servizio e quindi anche la TAV**, per cui oggi si deve parlare di modello di esercizio, abbandonando la metafora neo-futurista del progresso legato all'opera in sé! Un punto è per altro chiaro: qualsiasi ipotesi di aumento del traffico ferroviario, implica un intervento, in quanto l'attuale linea è vicina al livello di saturazione.

È evidente come un sistema di trasporto viva nel delicato equilibrio tra efficienza ed efficacia: a parità di velocità massima potenziale, la riduzione sensibile dei tempi di percorrenza si raggiunge solo con una nuova linea e quante meno fermate si fanno, ma la maggiore efficacia, o il miglior servizio "locale", aumenta al crescere delle fermate.

Poiché stiamo parlando di un progetto di respiro internazionale, ma con ripercussioni sull'accessibilità alla città di Brescia e il conseguente potenziale di sviluppo futuro, oltre che nell'immediato con conseguenze sull'organizzazione dei trasporti re-

gionali e locali, non si può non riflettere allargando lo sguardo:

- alla mobilità nel nord Italia;
- allo scenario di sviluppo di una potenziale città metropolitana nel contesto lombardo ed europeo.

Dal punto di vista della mobilità il progetto TAV si fonda sull'ipotesi che il corridoio mediterraneo debba essere realizzato nella sua compiutezza con nuove linee ferroviarie di standard alta velocità. Ciò è comprensibile e condivisibile in linea teorica: non v'è dubbio che si debba decisamente abbandonare il modello di sviluppo basato sul trasporto su gomma, tecnologicamente obsoleto in quanto sfrutta processi energetici a basso rendimento. Per altro non è detto che il corridoio si sviluppi esattamente allo stesso modo su tutte le tratte: è noto per esempio come la presenza di traffico passeggeri e merci sia un'ipotesi italiana (per ora non realizzata nelle linee esistenti, ma che continua ad essere pervicacemente riproposta da RFI).

Un secondo elemento è l'integrazione ferrovia/aereo, e nel caso della Brescia-Verona sono due gli aeroporti adiacenti alla linea, appartenenti alla stessa società, la quale nell'estate del 2014 ha subito un importante aumento di capitale e ha visto l'ingresso di SAVE, la società che gestisce gli aeroporti veneti: un segnale da non trascurare.

L'aeroporto di Montichiari era stato

indicato nel Piano di sviluppo nazionale dell'allora ministro Passera quale scalo di livello nazionale, poi pare sia stato ignorato in un successivo piano e ora si parla insistentemente di un suo ruolo cargo. Tuttavia se ne parla apparentemente ignorando scenari e proiezioni di sviluppo, anche se – tra altri – il gruppo CLAS ha elaborato due studi in meno di dieci anni che identificano in Montichiari uno scalo di grande interesse e potenziale. Ovviamente l'integrazione e l'intermodalità sono uno scenario necessario e virtuoso, ma di nuovo torna in campo la necessaria verifica dell'ipotesi di trasferimento di convogli merci sulla nuova linea TAV, pesantemente confutata da esperti del trasporto ferroviario e attribuita invece da RFI alla mancanza di domanda del mercato dovuta alla crisi economica.

Sullo sviluppo territoriale della città metropolitana di Brescia risulta forse ancor più difficile ragionare. Non sono mancati in questi anni i momenti di confronto e gli interventi anche di illustri studiosi, ma gli scenari mutati dell'economia hanno generato un diffuso smarrimento.

La Provincia si conferma un importantissimo comparto produttivo, in trasformazione, che deve però gestire e valorizzare il potenziale attrattivo turistico e non può non puntare sulla valorizzazione di qualche eccellenza culturale, con un potenziale rilevante non ancora del tutto espresso dalle due Università.

L'innovazione già fortemente presente nell'industria bresciana può prendere strade ancora poco esplorate, potenziando i settori che più si spingono con l'immagine che la città dovrà veicolare nel mondo: la più piccola città con un sistema di trasporto innovativo e un sistema di teleriscaldamento diffuso e all'avanguardia. Brescia città della sostenibilità, come Stoccolma, Amburgo o Friburgo.

Vi sono ancora potenzialità inespresse di innovazione di prodotto e di impiego: la mobilità sostenibile nelle città medio-piccole, la sicurezza ambientale, la difesa del suolo, il turismo eco-sostenibile, le produzioni agricole di qualità.

In questo o altro scenario il trasferimento di quote sempre più rilevanti di traffico sui mezzi di trasporto pubblico è irrinunciabile, così come lo diventa il rafforzamento degli assi più deboli, verso la pianura e le montagne.

Le esigenze di aggregazione dei Comuni piccoli e piccolissimi potrebbero innescare una riflessione su territori a geometria variabile, da coordinare con piani sovra-comunali tematici, come sta facendo la Franciacorta per iniziativa dei suoi diciotto sindaci. Nel futuro assetto del territorio saranno sempre più rilevanti le forze determinate dalle infrastrutture e dalle omogeneità territoriali e ambientali, rispetto alle appartenenze a confini amministrativi.

Tuttavia non è certo nei ristretti confini di un breve scritto che si

possono affrontare tematiche vaste ed articolate, ma una cosa è certa: il governo del territorio di area vasta deve ancora cominciare nella Provincia di Brescia e forse la TAV è l'occasione per affrontare i nodi, auspicando un rapido aggiornamento del quadro pianificatorio di area vasta.

Tornando alla TAV

Il governo ha tolto da un cassetto un progetto del 2003 e lo ha finanziato, senza rivederlo significativamente, lasciando al *general contractor* l'onere di affrontare i nodi puntuali con una logica che non si addice né alle corrette pratiche progettuali, né tantomeno alle necessità di tutela ambientale oggi condivise ed irrinunciabili. L'insistente richiesta di rivedere l'impatto ambientale del progetto ad oggi non ha ottenuto risposte formali, mentre le amministrazioni comunali si sono impegnate in importanti e significative iniziative di approfondimento, di informazione, di analisi tecnica, anche ben oltre le loro competenze.

L'incertezza sul finanziamento totale dell'opera è solo uno degli indicatori di un modo di procedere rispetto alle "grandi opere" che privilegia l'investimento di denaro pubblico, preoccupazione assolutamente condivisibile, trascurando però l'inserimento nel territorio e gli effetti globali in un'analisi costi-benefici che tenga presente anche i valori ambientali.

Serve approfondire una serie di aspetti e integrare la documentazione

ne e le descrizioni delle aree di intervento che risultano sommarie e di poca utilità al riconoscimento dei caratteri e dei valori dei luoghi, valutando alternative alla cantieristica e alle localizzazioni di opere collaterali, viabilità di cantiere, nonché valutare l'impatto dell'uso anche temporaneo del suolo, anche al di là degli indennizzi monetari, per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato.

Il progetto risulta carente anche dal punto di vista della possibilità di riutilizzare aree dismesse o sottoutilizzate, secondo quanto previsto dai disegni di legge sul contenimento del consumo di suolo. Prima che di compensazioni si deve parlare di mitigazioni degli impatti. Le compensazioni sono il premio di consolazione.

Occorre rivalutare la scelta strategica

La TAV è prima di tutto un servizio. Come tale è necessario valutare l'utenza potenziale e l'efficacia, in un disegno complessivo di mobilità in uno scenario di medio-lungo termine, tenendo presente che è in questione ancora una volta un modello di sviluppo del nostro Paese ed anche un modello democratico di formazione del consenso.

Questa è l'epoca dell'investimento nel ferro: lo dichiarò il precedente presidente della Regione Lombardia all'esordio del suo ultimo mandato.

Questa deve essere una scelta chiara, da condividere con le comunità locali e perseguire con forza. Possiamo aggiungere, completando, che questa è l'epoca del trasporto pubblico. La mobilità dei fattori iniziò nell'Europa dell'Ottocento proprio con la disponibilità di servizi di trasporto pubblico. L'aumento del benessere, auspicabile e benvenuto, ha spostato l'interesse sulle esigenze della mobilità privata, liberata dalla costrizione delle destinazioni prefissate dei servizi di trasporto. L'auto è stato lo strumento di questa mobilità liberata, e potrà continuare ad esserlo solo se la si confinerà nel suo utilizzo più proprio, quello di mezzo complementare, nelle distanze medie ed extraurbane. Una volta intrapresa decisamente questa strada, si dovrà avere il coraggio delle scelte di sviluppo territoriale: le linee e i servizi di trasporto non sono "indifferenti" rispetto all'assetto territoriale, anzi disegnano delle linee di sviluppo precise e con esse degli interstizi apparentemente "abbandonati".

In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai datate (ossia non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando) e comunque sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda/offerta con il progetto AV/AC della tratta Brescia-Verona. Una possibile evoluzione dell'offerta ferroviaria tra

Brescia e Verona per fasi potrebbe prevedere nell'ordine tre scenari.

Uno scenario di breve termine: potenziamento della linea ferroviaria esistente, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia–Verona, che assicura ancora un margine di capacità recuperabile con interventi tecnologici.

Quindi, poiché tutto l'impianto progettuale della tratta si basa sulla velocizzazione dei collegamenti e l'aumento di capacità, ottenuto l'aumento di capacità con metodi alternativi la velocizzazione è possibile solo nell'ipotesi di convogli diretti Milano–Verona, dunque solo a valle delle garanzie tecniche sulle reali possibilità di trasporto merci sulla linea, solo a seguito del finanziamento completo e solo a seguito di un chiaro piano di sviluppo dell'aeroporto di Montichiari, per traffico merci e/o passeggeri, sarà possibile rivalutare il progetto complessivo da tutti i punti di vista.

Oggi alcune delle risorse allocate per il progetto possono essere responsabilmente dirottate verso interventi di manutenzione ordinaria del territorio, investendo in piccoli e micro lavori, gestiti dai comuni, con sollievo per il vasto tessuto di piccole imprese e per l'inversione di rotta verso la prevenzione.

Uno scenario di medio termine: in funzione di una reale crescita del traffico merci non più gestibile dalla linea potenziata nel precedente scenario, e in funzione di una rilevante

domanda viaggiatori afferente all'aeroporto di "Gabriele D'Annunzio" a Montichiari (a sua volta, oggetto di un'evoluzione radicale del suo ruolo quale hub aeroportuale dell'area padana vasta), prevedere la realizzazione del tratto esterno dell'AV/AC (bypass di Brescia), prevedendo anche la combinazione intermodale "stazione di Brescia–aeroporto" con sistemi di trasporto innovativi (prolungamento del metrò o potenziamento delle ferrovie secondarie esistenti, Brescia–Cremona e Brescia–Parma).

Uno scenario di lungo termine: realizzazione della linea AV/AC tra Brescia Est e il nodo di Verona, in subordine all'effettiva necessità di incremento della capacità di trasporto e della non possibilità di ulteriore potenziamento della linea esistente.

Una scelta di civiltà

Il dibattito sulla TAV obbliga a dare centralità all'ambiente: ciò significa affermare il principio che le procedure di valutazione ambientale non sono un impedimento sulla via del progresso, ma sono la condizione per il progresso.

Se le società non riprenderanno il potere democratico schiacciato dall'invasione della finanza e non si nasconderanno dietro il diritto della maggioranza quando si tratta di decidere il valore dell'ambiente, forse queste società sono destinate a non durare a lungo, almeno nella forma che hanno assunto oggi.