

TAV Brescia-Verona: un anno dopo

Federico Manzoni

Il numero 114 di «Città&Dintorni» ha ospitato, nell'autunno 2014, un contributo di chi scrive dal titolo *L'Alta velocità a Brescia*.

A distanza di ormai un anno da quella riflessione sono maturate numerose e rilevanti novità, di cui pare opportuno rendere conto, non tanto per ciò che riguarda la tratta Treviglio-Brescia (i cui lavori di realizzazione proseguono abbastanza regolarmente ed hanno ora coinvolto lo scalo cittadino), quanto per il dibattito e le prospettive dell'assetto progettuale della Brescia-Verona.

A quest'ultimo proposito, infatti, si sono registrati importanti pronunciamenti formali da parte di autorevoli soggetti coinvolti nel procedimento (Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana *in primis*), che hanno

messo in forte discussione l'assetto progettuale originario, aprendo a una sua modifica sostanziale, consistente nell'abbandono dello *shunt* a sud di Brescia e viceversa nel completamento del nodo di Brescia sul fronte est (e sud). Inoltre, nel corso del medesimo arco temporale, si è assistito a un avvicendamento degli interlocutori, tecnici e politici, anzitutto a livello governativo, a seguito della vicenda Incalza, con le dimissioni del ministro Lupi e la nomina del ministro Delrio. Questi fattori hanno peraltro determinato un notevole allungamento dei tempi che a suo tempo il consorzio dei costruttori (Cepav2) e il ministro Lupi avevano ipotizzato per la conclusione dell'iter approvativo e l'avvio dei cantieri.

1. Il parere della Regione Lombardia, ovvero di una convergenza sostanziale col Comune di Brescia

Il precedente articolo si chiudeva facendo riferimento all'attesa del parere della Regione Lombardia sulla proposta di progetto definitivo della TAV Brescia-Verona. Un parere particolarmente rilevante in quanto, a differenza degli Enti Locali, le Regioni territorialmente competenti hanno l'opportunità di sedere al CIPE e di formulare prescrizioni al progetto. L'istruttoria condotta dagli uffici regionali, analogamente a quella svolta dal Comune di Brescia, ha posto grande attenzione sugli aspetti trasportistici dell'opera ed è giunta a conclusioni particolarmente pregnanti, contenute nella delibera che la Giunta regionale ha approvato a fine gennaio 2015¹.

Sebbene la delibera regionale esprima politicamente un proprio parere favorevole all'intero progetto, specificando *shunt incluso*², in realtà le prescrizioni contenute nella medesima delibera dalla Regione sono tali da svuotare di qualsiasi utilità la stessa previsione dello *shunt* a sud della città di Brescia sulla scorta di tre principali motivi:

- assenza di traffici merci prospettabili sulla linea ad alta velocità;
- necessità commerciale per i servizi viaggiatori veloci di effettuare fermata presso la stazione di Brescia città;
- necessità di potenziare comunque l'uscita est dalla stazione di Brescia con due nuovi binari.

In effetti, il rilievo sulla inattendibilità di elevati traffici merci lungo lo *shunt* (ben 117 treni/giorno nelle previsioni del progetto depositato) è condiviso da Regione Lombardia che così afferma: "Come noto, ad oggi nessun servizio merci risulta transitare su alcuna tratta AV esistente in Italia, né risulta che sia mai stato effettuato sulle tratte AV di nuova costruzione sia per motivi tecnici che economici. Dalle informazioni note, non risulta alcuna previsione di traffico merci sulla rete AV attuale nel breve e medio periodo. Di conseguenza si ritiene che qualunque previsione di servizio merci sulla linea AV Milano-Brescia-Verona (incluso lo *shunt* del 3° lotto) non sia suffragabile da ipotesi realistiche, almeno fin tanto che non si riscontrino servizi merci sulla rete AV già in esercizio".

Tale criticità, peraltro, risulta oggi condivisa anche a livello governativo, come dimostrato dalle dichiarazioni del Commissario alla *Spending review*, onorevole Gutgeld, e dal recente aggiornamento dell'Allegato infrastrutture del Documento di Economia e Finanza.

Per quanto attiene l'attrattività trasportistica della fermata a Brescia città, la Regione rileva che "appare assolutamente verosimile immaginare che la parte preponderante del traffico AV abbia la necessità commerciale di effettuare fermata a Brescia" e ribadisce che "considerazioni [...] di ordine logico e trasportistico fanno ipotizzare la necessità della fermata

di Brescia per un rilevante numero di treni AV (se non per la loro totalità)”. Infine, per quanto attiene il tema dell’uscita est, la Regione fotografa con grande nitore il rischio vero al quale il territorio bresciano andrebbe incontro se l’attuale assetto progettuale venisse confermato, ossia che “l’assenza di un’uscita a 4 binari da Brescia in direzione est costituisce una penalizzazione non accettabile per la capacità e l’efficienza complessiva del sistema ferroviario Milano-Brescia-Verona” ed anzi che “l’impostazione attuale del progetto lascia dunque intendere che una delle due componenti di trasporto (servizio locale o servizio AV) dovrà soccombere rispetto all’altra, costringendo il territorio bresciano, nello scenario definitivo, a rinunciare in buona parte alla nuova offerta AV o a rinunciare al mantenimento e potenziamento dei servizi attuali sulla linea storica”. La delibera regionale, dopo queste puntuali valutazioni, si conclude con l’individuazione di una serie di prescrizioni, riassunte in due richieste particolarmente degne di nota:

- la necessità di integrare il progetto con un’analisi del quadro trasportistico complessivo e del modello di esercizio prefigurato;
- la necessità di completare il nodo ferroviario di Brescia, con l’uscita a quattro binari dalla stazione cittadina fino all’interconnessione di Mazzano (ove l’alta velocità si staccerebbe dalla linea storica affiancandosi al corridoio dell’autostrada A4), nonché con

il raddoppio della Brescia-San Zeno (tratto comune alle linee per Cremona e per Parma), l’individuazione di un collegamento Brescia-Montichiari e una connessione tra la linea Brescia-Iseo e la Brescia-Milano.

2. Rete Ferroviaria Italiana, dall’apertura all’endorsement per una modifica progettuale

Sebbene taluni commenti politici nostrani abbiano tentato di depotenziare il pronunciamento della Regione Lombardia bollandolo come “tardivo” e “contraddittorio”, in realtà il suo pregnante contenuto tecnico è stato talmente tardivo e contraddittorio da aver spinto la stessa Rete Ferroviaria Italiana, ovvero il soggetto aggiudicatore dell’opera, dapprima a dichiarare ufficialmente la propria disponibilità in merito a una modifica sostanziale del progetto e, successivamente, a far propria tale proposta, consistente nell’accantonare lo *shunt* a sud della città e viceversa nel puntare al quadruplicamento dei binari in uscita dalla stazione cittadina in direzione est.

Il primo passo è avvenuto nel febbraio 2015, allorquando la Commissione Trasporti della Camera ha analizzato ed espresso il proprio parere sul nuovo Contratto di Programma, relativo agli investimenti di Rete Ferroviaria Italiana e nel quale trova copertura economica il finanziamento del primo lotto costruttivo della TAV Brescia-Verona. In quella sede, è stato formulato da parte dell’on. Matteo

Mauri (PD) un apposito quesito relativo all'attraversamento del nodo di Brescia, rispondendo al quale Rete Ferroviaria Italiana ha dichiarato che "la prescrizione progettuale della Regione Lombardia di prevedere un'uscita a 4 binari da Brescia in direzione Est introduce la necessità di un chiaro confronto con le istituzioni nazionali e locali circa il mantenimento della variante [shunt, ndr] AV/AC di Brescia".

Il secondo, più deciso passo è avvenuto a metà maggio, allorché Rete Ferroviaria Italiana si è fatta parte attiva nel proporre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una modifica del progetto TAV Brescia-Verona.

Tra il primo e il secondo passo, giova ricordare, si era registrato il deflagrare della vicenda Incalza, con l'arresto del dirigente da lungo tempo a capo della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si occupava di tutte le "grandi opere" contenute nella Legge Obiettivo.

Nel giro di pochi giorni, il ministro Maurizio Lupi rassegnava le proprie dimissioni e, dopo un breve *interim* del premier Renzi, veniva nominato il nuovo ministro nella figura di Graziano Delrio.

In tale fase di obiettivo stallo, RFI ha formalizzato una proposta al Ministero basata su tre aspetti:

- il rimando della realizzazione dello *shunt* a sud di Brescia a uno scenario temporale successivo ad un eventuale

aggiornamento degli studi trasportistici, che ne giustificano l'effettiva utilità;

- l'approvazione del progetto definitivo dei soli lotti 1 e 2 (gallerie gardesane e tratta Mazzano-Verona), al fine di poter avviare in tempi relativamente più rapidi le opere realizzative di buona parte della tratta;

- l'avvio di uno studio di pre-fattibilità di quanto proposto da Regione Lombardia, ovvero l'uscita a quattro binari dalla stazione di Brescia fino all'interconnessione est di Mazzano.

Allegata a tale presa di posizione, Rete Ferroviaria Italiana ha accluso una propria nota di pochi mesi prima, con la quale nel rispondere a un quesito proposto dalla Provincia di Brescia (la cui risposta non è mai stata da quest'ultima divulgata) veniva chiarito uno degli aspetti più rilevanti per quanto attiene il modello di esercizio, in particolare lungo lo *shunt*.

Senza infingimenti, infatti, uno degli elementi per il quale – a livello locale – si dibatte circa l'utilità di un *bypass* ferroviario a sud della città è rappresentato dalla prospettata stazione TAV a Montichiari (originata da una prescrizione del CIPE al progetto preliminare approvato nel 2003), negli auspici dei suoi sostenitori funzionale a uno sviluppo dello scalo aeroportuale monteclarese.

Ebbene, Rete Ferroviaria Italiana nella propria nota ha chiarito una volta per tutte che lo *shunt* in realtà è nato con l'intenzione di bypassare non

tanto la città di Brescia, quanto il territorio bresciano nel suo complesso, massimizzando la velocità del percorso Milano-Verona.

In tale frangente, per RFI i treni passeggeri instradati sullo *shunt* non effettuerebbero fermata a Montichiari, ma collegherebbero – appunto senza fermate intermedie – Milano a Verona. Viceversa, se si dovesse effettuare una fermata intermedia tra Milano e Verona questa verrebbe individuata presso la stazione cittadina di Brescia. Accanto a tale nota chiarificatrice dell'origine dello *shunt* e della sua funzione, RFI ha significativamente aggiunto – dunque con valutazioni attualizzate rispetto agli studi trasportistici di fine anni Novanta – che “le previsioni espresse dal mercato di trasporto indicano oggi una netta prevalenza dei traffici passeggeri con servizio nell'impianto di Brescia Centrale” e che tale “orientamento [...] non lascia presagire uno scenario caratterizzato da un elevato numero di treni fast (senza fermata a Brescia)”.

In buona sostanza, per le Ferrovie, a Montichiari nessun treno fermerebbe e in ogni caso i treni veloci che effettuano servizio sull'asse della Milano-Venezia dovrebbero fermare anche presso la stazione cittadina di Brescia, perché lì si concentra una domanda che in termini quantitativi e qualitativi è di sicuro interesse commerciale.

Tale valutazione è stata condivisa dall'allora Amministratore delegato di FS, Elia, e recentemente ribadita

con ancor più forza dal nuovo Amministratore delegato, il bresciano Renato Mazzoncini.

3. Il nuovo Piano nazionale degli Aeroporti e le prospettive di Montichiari

Nel corso dell'estate scorsa è giunto a compimento un ulteriore elemento, distinto da quanto finora analizzato ma non per questo inutile ai fini della riflessione e delle scelte in ordine al tracciato della TAV Brescia-Verona.

Il Governo ha infatti approvato in via definitiva il nuovo Piano nazionale degli Aeroporti, il cui *iter* – avviato ancora dal ministro Lupi nel settembre 2014 – è stato portato a termine dal ministro Delrio nell'agosto 2015.

Tale Piano, nell'introdurre una gerarchia tra gli scali aeroportuali aperti al traffico civile, individua ben tre “gate intercontinentali” (Malpensa, Venezia e Fiumicino), dodici aeroporti di “particolare rilevanza strategica” (oltre ai tre gate intercontinentali, anche Torino, Bologna, Pisa/Firenze, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo e Cagliari) e trentotto aeroporti di “interesse nazionale” (i dodici di particolare rilevanza strategica più altri ventisei scali, tra cui Montichiari).

Ad una lettura superficiale, è parso che la classificazione di Montichiari quale scalo di interesse nazionale rappresentasse – di per sé – una garanzia per il suo rilancio.

In realtà, la classificazione di interesse nazionale non ne costituisce il

lasciapassare per il successo, bensì l'elemento che, più modestamente, distingue tra l'esercizio di una competenza esclusiva dello Stato e, viceversa, la cessione dello scalo al demanio regionale (ai sensi del combinato disposto tra il Codice della Navigazione e le norme in tema di federalismo demaniale). Inoltre, in base al nuovo Piano nazionale degli Aeroporti uno scalo di interesse nazionale – oltre a dover dimostrare il raggiungimento di un equilibrio economico-finanziario – deve esercitare un ruolo ben definito all'interno del proprio bacino territoriale (in questo caso quello dell'Italia nord-ovest), con una specializzazione e riconoscibile vocazione.

A tale proposito, la vocazione che il Piano nazionale affida all'aeroporto di Montichiari è tutt'altro che ambiziosa.

“Lo scalo di Brescia – così si legge nel Piano approvato – potrebbe [si noti l'utilizzo del condizionale] costituire, nel medio e lungo periodo, riserva di capacità per il sistema lombardo”. Parole queste che echeggiano quelle della programmazione di Regione Lombardia, che nel suo documento programmatico dell'attuale legislatura ha previsto che “l'impegno regionale sarà volto a confermare l'importanza di [...] Montichiari a prevalenza trasporto merci e come riserva di capacità”.

Le stesse stime contenute nel Piano nazionale degli Aeroporti ipotizzano per l'orizzonte temporale del 2030 un

traffico passeggeri che, nella migliore delle ipotesi, per l'aeroporto di Montichiari si attesterebbe sui 2 milioni all'anno, ovvero un dato di molto lontano dalle *performances* attuali³ e potenziali degli scali vicini e soprattutto non paragonabile con i volumi di viaggiatori della stazione ferroviaria di Brescia che, ancor prima dell'entrata in funzione della metropolitana e con una prospettiva di ulteriore incremento grazie all'entrata in funzione dell'AV Treviglio-Brescia, movimentata circa 10 milioni di passeggeri all'anno.

Il nuovo Piano nazionale degli Aeroporti, dunque, lungi dal giustificare la bontà della prospettiva fermata TAV a Montichiari, evidenzia viceversa come le pur auspicabili prospettive di sviluppo dell'aeroporto siano così incerte e perlopiù confinate ai traffici merci, di tal che non si riesce a comprendere quale (pubblica) utilità si possa trarre dalla realizzazione dell'ipotizzata stazione (peraltro posta a 3,5 km di distanza dall'attuale ingresso dell'aerostazione e completamente sganciata dal resto della rete ferroviaria).

4. La proposta di sintesi del Comune di Brescia

Gli elementi intercorsi nel corso di quest'anno non solo non hanno smentito, ma anzi hanno corroborato la posizione che il Comune di Brescia, con una delibera di Consiglio comunale votata all'unanimità (ad eccezione della sola esponente del

Movimento 5 Stelle), aveva assunto nel novembre 2014.

Il tema del modello di esercizio, l'innattendibilità della previsione di transiti merci sulla rete AV, la necessità di potenziamento dei servizi e delle linee afferenti la stazione di Brescia quale nodo trasportistico da non bypassare nei traffici a medio-lunga percorrenza, le prospettive tutt'altro che brillanti delineate per l'aeroporto di Montichiari, i costi realizzativi del progetto TAV Brescia-Verona al momento coperti per poco più di metà dell'intero ammontare.... sono tutti elementi che hanno trovato una loro conferma e che di fatto mettono in crisi la bontà dell'assetto progettuale originario.

Sulla scorta di ciò e facendo tesoro di criticità aperte e di necessità avanzate da parte degli altri comuni coinvolti nel progetto, il Comune di Brescia ha avanzato ancora nei mesi scorsi una proposta di sintesi, per superare il progetto originario e al tempo stesso definire un nuovo, più performante assetto.

Tale proposta postula evidentemente la previa condivisione delle soluzioni progettuali (per quanto attiene sia i manufatti sia le fasi di cantiere) per la realizzazione del quadruplicamento della tratta urbana dalla stazione di Brescia fino all'interconnessione di Brescia Est, nel territorio di Mazzano. Quadruplicamento prescritto da Regione Lombardia e il cui studio di fattibilità è stato nel frattempo avviato dalla Direzione Investimenti di

Rete Ferroviaria Italiana.

In tale contesto, la mancata realizzazione dello *shunt* (32 km di doppio binario, da realizzarsi *ex novo*, con un discreto consumo di suolo, specie nel tratto Castenedolo-Calcinato) e dei correlativi salti di montone (particolarmente onerosi e paesaggisticamente assai impattanti) presso l'interconnessione Brescia Est (tra Mazzano e Calcinato), oltre a determinare positive ricadute sul piano ambientale, libererebbe ingenti risorse (stimate nell'ordine dei 900 milioni di euro).

Tali risorse potrebbero essere reimpiagate per tre preminenti finalità:

- *in primis*, la realizzazione di un collegamento ferroviario Brescia-Montichiari, oggi non esistente e non previsto nell'ambito dell'assetto originario del progetto TAV Brescia-Verona. Tale collegamento, a servizio dei traffici sia passeggeri sia merci, si esplicherebbe nel potenziamento della linea storica Brescia-Parma (raddoppio Brescia-San Zeno, elettrificazione ed eventuale raddoppio San Zeno-Ghedi) e nella realizzazione di un raccordo da Ghedi a Montichiari, con nuove fermate a servizio dell'aeroporto ed eventualmente del Centro Fiera del Garda;
- inoltre, la realizzazione delle necessarie opere di mitigazione, compensazione e inserimento urbanistico/ambientale dei nuovi manufatti da prevedersi in uscita dalla stazione di Brescia in direzione est;
- infine, il completamento dei manu-

fatti e delle opere compensative già previste dal progetto nei territori di Flero e Poncarale e parzialmente anticipate con i lavori della Corda molle. Tale proposta sta raccogliendo un buon consenso tra le amministrazioni locali coinvolte (sia tra quelle poste lungo lo *shunt* sia tra quelle interessate dai salti di montone sia tra quelle non coinvolte dal progetto originario), ma sconta tuttavia l'ostilità del Presidente della Provincia, che ancora ad aprile ha bocciato quest'ipotesi e continua a difendere viceversa la realizzazione dello *shunt*.

5. Conclusioni

È evidente che il tema dell'assetto progettuale della TAV Brescia-Verona non può essere considerato come una partita nella disponibilità della sola classe dirigente locale, dato che il progetto si inserisce all'interno di un più ampio corridoio infrastrutturale. Proprio per questo una valutazione trasportistica complessiva e un aggiornamento del modello di esercizio, sebbene gli elementi raccolti in questi mesi abbiano chiarito alcuni aspetti controversi e abbiano sfatato alcuni assunti, resta – metodologicamente – la strada più opportuna, tanto più che analoghi problemi non solo di tracciato ma di vera e propria fisionomia del progetto TAV sono al centro delle riflessioni che riguardano l'attraversamento di Vicenza e il proseguimento dell'Alta Velocità oltre Venezia e dunque coinvolgono la natura dell'intero corridoio padano.

D'altro canto, non si può dimenticare l'esperienza della Milano-Torino, il cui tracciato TAV bypassa le città di Vercelli e Novara per massimizzare la velocità di collegamento tra i due capoluoghi di Regione e registra tassi di utilizzo della capacità infrastrutturale particolarmente bassi (circa il 10%), a differenza invece della Milano-Bologna-Roma (che ormai supera il 50% della capacità disponibile e dove l'Alta Velocità è ormai un vero *competitor* del traffico aereo).

Graziano Delrio, in questi primi mesi al vertice del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non si è sbilanciato pubblicamente sul tema, pur avendo ribadito la strategicità dell'opera nel suo complesso. Nell'ottica di superare l'assetto della legge obiettivo, il neo-ministro ha però compiuto un atto di grande importanza, sciogliendo la Struttura tecnica di missione e riallocando la competenza sulle grandi opere alle singole direzioni ministeriali competenti per materia. Nuovi interlocutori tecnici, pertanto, hanno preso in mano l'istruttoria della complessa pratica.

Nel frattempo ai vertici di FS è giunto un nuovo amministratore delegato, l'ing. Renato Mazzoncini, una carriera nel campo del trasporto pubblico sia su ferro sia su gomma, che ha ribadito con forza come l'ipotesi dello *shunt* produca un enorme costo realizzativo sacrificando l'importante domanda rappresentata dalla stazione di Brescia.

In tale contesto, per quanto ancora in

assestamento, alcuni punti fermi possono essere ragionevolmente tracciati:

- nell'economia della Brescia-Verona quale componente di un più ampio corridoio infrastrutturale, lo *shunt* è – almeno in un orizzonte di medio periodo – il tassello meno urgente sul piano della infrastrutturazione ferroviaria. Nulla peraltro impedisce che se ne possa garantire il sedime libero da urbanizzazioni allorquando se ne dovesse ravvisare la reale utilità;
- viceversa la stazione di Brescia ha trasportisticamente numeri tali da non giustificare un ingente investimento per il suo *bypass*, ma viceversa richiede il completamento del nodo di Brescia, anzitutto nella sua direttrice est;
- la possibilità di individuare opere complementari al progetto della TAV

Brescia-Verona, tra cui anzitutto il collegamento Brescia-Montichiari, è già di per sé difficile in un contesto nel quale le somme disponibili per il progetto base non consentono la realizzazione di tutti e quattro i lotti costruttivi; diventa del tutto velleitaria se dovesse essere confermata la realizzazione dello *shunt*, con i costi che esso comporta.

L'auspicio è che il decisore che ha la responsabilità di tirare le redini della questione, ovvero il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il CIPE, cui tocca rispettivamente elaborare una proposta e approvare il progetto definitivo, sappiano far tesoro delle valutazioni trasportistiche emerse, dimostrando che è il servizio prospettato (e prospettabile!) a determinare l'assetto infrastrutturale, non viceversa.

1. D.G.R. n. 3055 del 23 gennaio 2015.

2. È noto che tale obiettiva contraddizione trae la sua origine dal veto posto dall'assessore Parolini sulla prima versione della proposta di delibera, discussa nella Giunta regionale del 5 dicembre 2014 e giudicata troppo critica nei confronti del progetto depositato, di tal che si è giunti (peraltro con un assessore nel frattempo diverso, causa l'avvicendamento del bresciano Cavalli col bergamasco Sorte) a una limatura del testo poi definitivamente approvato nella seduta del 23 gennaio 2015.

3. Nel 2014, si sono attestati tra i 2 e i 3 milioni di passeggeri gli scali di Treviso e Verona, mentre tra gli 8 e i 9 milioni Linate, Bergamo e Venezia (dati ENAC).

