

Il testo dell'appello:

## **Appello ai Ministri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti sul progetto della tratta Brescia-Verona**

Illustri Ministri,

l'efficacia di una grande infrastruttura non si misura dal suo livello tecnologico, ma dall'efficacia con cui fa fronte ai bisogni per cui viene realizzata. Non vi è dubbio che la Pianura Padano-Veneta esprima una forte domanda di mobilità ferroviaria, legata a tutti i servizi che la ferrovie possono efficacemente fornire: i trasporti merci, i servizi passeggeri metropolitani e regionali, i collegamenti interpolo, il segmento business, la mobilità turistica. Ciascuno di questi segmenti è suscettibile di sensibili aumenti, sia per l'incipiente potenziamento dei collegamenti internazionali, in particolare per le merci (assi transalpini verso il bacino europeo centrale, portualità dell'Alto Adriatico), che per la quota di domanda passeggeri che il servizio ferroviario attualmente è incapace di intercettare a causa delle sue modeste prestazioni di puntualità, frequenza, affidabilità e comfort di viaggio. Nella prospettiva di una maggior intercettazione della domanda di traffico, che fortemente auspichiamo, la capacità ferroviaria, attualmente sufficiente, potrebbe non esserlo più nel prossimo futuro. E' per questo ragionevole programmare investimenti sulla principale dorsale ferroviaria del territorio Padano-Veneto, ovvero il collegamento Milano-Venezia, per migliorarne le prestazioni e programmarne l'aumento di capacità. La soluzione offerta dal progetto di ferrovia ad alta velocità per la tratta Brescia-Verona è tuttavia insoddisfacente, presentando costi economici e ambientali decisamente sproporzionati, in cambio di un'offerta di servizi che si rivolge ad un segmento sicuramente minoritario, ovvero la domanda business interessata a collegamenti interpolo veloci: una prestazione che non corrisponde al tessuto insediativo e produttivo che si snoda tra Milano e Venezia, caratterizzato da città di media grandezza su distanze medio-brevi. In questo tessuto una linea ferroviaria ad alta velocità NON PUO' essere allo stesso tempo una linea ad alte prestazioni, presupponendo il salto di fondamentali generatori di domanda, come previsto per la città di Brescia e per il bacino turistico del Garda. Si tratta di un chiaro esempio di irrazionalità progettuale, in quanto prevede un'unica stazione a Montichiari, realtà estremamente decentrata e sede di un aeroporto civile che sviluppa un traffico ridicolo (10.300 passeggeri nell'anno 2013!) che di certo non giustifica, nè mai giustificherà, una fermata AV. Inoltre nella tratta Brescia-Verona si attraversa uno dei maggiori distretti turistici italiani, quello del Garda, che con la nuova linea non solo perderebbe la fermata dei treni veloci, ma vedrebbe devastato il territorio di uno dei marchi vinicoli più prestigiosi a livello mondiale, il Lugana, con compromissioni di superfici vitate superiori ai 200 ettari e perdite di redditi aziendali di gran lunga superiori ai benefici di mobilità. Il costo della tratta AV Brescia-Verona (quantificato in 2,5 miliardi di euro, ma che a consuntivo potrebbe raddoppiare, viste le esperienze pregresse) appare dunque sicuramente smisurato alle prestazioni attese, ma la precisa quantificazione di questa sproporzione non è possibile, non essendo stata esperita per quest'opera né una rigorosa analisi costi/benefici, né un confronto con alternative progettuali che potrebbero offrire valide prestazioni a costi molto inferiori. In particolare, a nostro avviso, è da considerarsi l'opzione alternativa costituita dal quadruplicamento della linea attuale, realizzando una coppia di binari affiancati agli esistenti e da destinare all'esercizio ad alta velocità secondo il concetto sviluppato nei Paesi dell'area tedesca. In pratica, un servizio interpolo con velocità massime di 240-250 km/h (che, ricordiamo, è la stessa velocità a cui viaggiano i 'freccia rossa' sulla tratta Roma-Firenze oltre che sulle tratte già realizzate Milano-Treviglio e Padova-Mestre), compatibili con le geometrie del tracciato attuale e con la conservazione delle fermate a Brescia e sul Garda. L'opera consentirebbe forti economie rispetto allo shunt di Montichiari, riducendo fortemente gli oneri espropriativi, e verrebbe maggiormente utilizzata in quanto si presterebbe ad un uso da parte di treni intercity e interregionali. Anche alla luce dell'esempio negativo di un'opera già realizzata con abnormi investimenti, la linea TAV Torino - Milano, in cui proprio l'esercizio esclusivo ad alta velocità, oltre alla mancanza di stazioni intermedie, determina una condizione di

intollerabile sottoutilizzo (36 treni giornalieri a fronte di una capacità di 280 treni giorno), tali alternative andrebbero seriamente valutate e confrontate con il progetto attuale. Premesso tutto ciò, rivolgiamo il presente **appello ai Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico** affinché vengano valutati, per la tratta Brescia-Verona della linea Milano - Venezia, i limiti e i vantaggi della possibile alternativa di tracciato, di esercizio e di sistema tecnologico rispetto al previsto by-pass ad alta velocità della città di Brescia e del bacino gardesano, anche in considerazione dei futuri utilizzi della linea posteriormente all'apertura dei nuovi assi transalpini e segnatamente del Brennero. Chiediamo che, prioritariamente alla approvazione del progetto definitivo, si voglia esperire una rigorosa analisi costi-benefici, che assuma anche i costi ambientali e di sistema (consumo di suolo, consumi energetici, perdita di aree agricole produttive, impatti sul sistema turistico, ecc.) per valutare l'investimento più efficace ed appropriato a far fronte all'auspicabile aumento dei volumi di traffico ferroviari sull'intera direttrice. Chiediamo che si voglia sviluppare, sulla tratta in oggetto, un protocollo rigoroso, trasparente ed obiettivo, che funga da "banco di prova" delle procedure da adottare in sede di valutazione, validazione e ottimizzazione degli investimenti in infrastrutture ferroviarie, e che consenta affidamenti delle opere attraverso inappuntabili procedure concorsuali, superando così il dato notorio di pessima prestazione di tali investimenti sulla rete ferroviaria italiana certificato da autorevoli confronti internazionali attestanti l'elevatissimo costo unitario e i lunghissimi tempi realizzativi in rapporto a quelli di reti in qualsiasi altro Paese che, nel mondo, si sia dotato di analoghe infrastrutture.

Firmatari dell'appello:

**Damiano Di Simine**, presidente di Legambiente Lombardia

**Dario Balotta**, presidente, Osservatorio nazionale liberalizzazione trasporti, Legambiente Lombardia

**Andrea Boitani**, docente di economia politica, Università Cattolica del Sacro Cuore

**Paolo Beria**, ricercatore in Economia Applicata, dip. DASTU Politecnico di Milano

**Anna Donati**, ambientalista esperta di mobilità e infrastrutture

**Alfredo Drufuca**, Amministratore Delegato Polinomia Spa

**Damiano Galletti**, segretario generale CGIL Brescia

**Osvaldo Gammino**, esperto di trasporto aereo

**Innocenzo Gorlani**, Avvocato, ex assessore urbanistica, Brescia

**Raffaele Grimaldi**, docente di pianificazione delle infrastrutture, Politecnico di Milano

**Claudio Lamberti**, sindaco di Capriano del Colle (BS)

**Silvia Maffii**, amministratore delegato TRT Trasporti e Territorio

**Patrizia Malgieri**, responsabile pianificazione TRT Trasporti e Territorio

**Francesco Martinoni**, presidente Confagricoltura Provinciale, Brescia

**Orietta Gaiulli**, sindaco di Peschiera del Garda (VR)

**Marco Ponti**, docente di economia applicata, Politecnico di Milano

**Ettore Prandini**, presidente Coldiretti Lombardia

**Renato Pugno**, esperto di ingegneria finanziaria delle grandi infrastrutture

**Francesco Ramella**, Istituto Bruno Leoni

**Giorgio Schiffer**, ex presidente Brescia Trasporti

**Marco Spinedi**, esperto di economia e politica dei trasporti

**Carmine Trecroci**, presidente Legambiente Brescia professore associato in Economia Università di Brescia

**Mario Zambrini**, Amministratore Delegato Ambiente Italia Spa

**Edoardo Zanchini**, Responsabile Nazionale Trasporti e mobilità, Legambiente