1) Che cosa pensa di questo “movimento” di idee che si allargano verso l’est e il nord?

Ben venga porre ai vari interlocutori istituzionali la necessità di potenziare la mobilità sostenibile in provincia di Brescia e, in particolar modo, di sviluppare quella su ferro.
Ciò detto, mi pare però che occorra doverosamente darsi un metodo, che non può che essere quello di una seria, non improvvisata, pianificazione. Ricordo che, su questo punto, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è fermo ai primi anni Duemila, molto sbilanciato a favore di opere viarie e sottodimensionato per quanto attiene la mobilità pubblica. E comunque vecchio di vent’anni e quindi contenente opere ormai tramontate e viceversa privo di altre la cui necessità è venuta emergendo e che nel frattempo sono man mano state individuate a livello nazionale e/o regionale.
In questo senso, come la Città di Brescia si è dotata in questi ultimi anni, tra le prime in Italia, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), occorre compiere una operazione analoga, coordinata, lungimirante e al tempo stesso realistica, in ambito provinciale.
Nel PUMS di Brescia un aspetto fondamentale lo gioca la “cura del ferro”, ovvero la scelta di orientare gli investimenti regionali e nazionali sulle linee ferroviarie della nostra provincia, spesso caratterizzate da pesanti gap infrastrutturali, con l’obiettivo di sviluppare nuovi servizi ferroviari suburbani, sulla scorta delle migliori esperienze europee (quali le RER francesi e le S-Bahn tedesche).
L’obiettivo, dapprima condiviso con l’Amministrazione provinciale, quindi rappresentato al Tavolo regionale sul nodo ferroviario di Brescia e poi recepito nel nuovo Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) del 2016, prevede che sulle principali relazioni ferroviarie tra i più importanti comuni provinciali e il capoluogo si sviluppi un servizio cadenzato ai 30 minuti, ovvero un collegamento ogni mezz’ora da e per la città, con un incremento della capillarità del servizio e migliorando le performance della rete.
Questo disegno prevede di coinvolgere le relazioni con Iseo (sull’asse della Brescia-Edolo), Rovato/Chiari (sull’asse della Brescia-Milano), Rovato/Palazzolo (sull’asse della Brescia-Bergamo), Lonato/Desenzano (sull’asse della Brescia-Verona), Bagnolo/Manerbio (sull’asse della Brescia-Cremona) e Montichiari/Ghedi (sfruttando la linea Brescia-Parma).
In alcuni ambiti il ragionamento è più maturo e di di più rapida attuazione, richiedendo limitati investimenti sulla rete e un adeguamento dei chilometri contribuiti nell’ambito del contratto del servizio ferroviario regionale; in altri ambiti, occorrono invece investimenti maggiori e tempi più lunghi.

2) Pensa anche lei che ormai sia inutile sognare questa tratta di metrobus?

Una premessa mi pare doverosa.
Negli anni scorsi vi è stato un acceso confronto sull’opportunità o meno dello shunt a sud di Brescia nell’ambito dell’alta velocità Brescia-Verona. L’analisi di quel progetto aveva evidenziato che lo shunt non avrebbe rappresentato alcun valore aggiunto al territorio bresciano in termini di accessibilità ferroviaria né per l’aeroporto né per l’abitato di Montichiari, non avrebbe portato alcun beneficio alle linee ferroviarie regionali esistenti e viceversa avrebbe marginalizzato il nodo di Brescia favorendo una più rapida relazione Milano-Verona.

Accantonato lo shunt, abbiamo condiviso con la Provincia e Regione Lombardia la necessità di assicurare una connessione tra il nodo di Brescia e Montichiari. A questo proposito l'opzione che è apparsa più conveniente, in termini di analisi della domanda, di costi di investimento e di gestione, non è stata il prolungamento del metrobus, che avrebbe avuto costi realizzativi proibitivi, elevati costi di gestione e una domanda scarsa per il territorio attraversato dal capolinea di Buffalora a scendere, bensì la connessione ferroviaria con innesto sulla Brescia-Parma all'altezza di Ghedi.
Questa è l'opzione che è entrata ufficialmente nella programmazione degli investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana e che attualmente dispone di 10 milioni di euro per la progettazione e di 70 milioni per le opere prioritarie. Il progetto presenta molteplici pregi: andrà a servire un bacino interessante (Ghedi e Montichiari da soli hanno quasi 45 mila abitanti), consentirà di servire sia il Centro Fiera di Montichiari (giungendo così di fatto all'ingresso del centro abitato) sia l'ingresso dello scalo aeroportuale del D'Annunzio; favorirà la rivitalizzazione della linea Brescia-Parma; assicurerà tempi di percorrenza e frequenze interessanti.

3) Quali sono i tempi prevedibili per la progettazione e la successiva realizzazione dei binari e della linea ammodernata ed elettrificata?

L'intervento si compone di tre lotti, differenti per complessità progettuale e autorizzativa.
Un primo lotto, già previsto anche a livello di PTCP, consiste nel raddoppio della tratta tra Brescia-san Zeno, oggi a singolo binario e comune alle linee per Cremona e per Parma; un secondo lotto consiste nella elettrificazione e nel raddoppio della tratta tra San Zeno e Ghedi; un terzo lotto è la realizzazione ex novo della connessione ferroviaria da Ghedi al Centro Fiera di Montichiari.
Nell'ambito dei primi due lotti è inoltre prevista l'eliminazione dei passaggi a livello oggi esistenti in quel tratto della linea (ben tredici) e la riqualificazione delle tre stazioni di san Zeno, Montirone e Ghedi.
Come dicevo, attualmente sono disponibili i fondi per la progettazione dell'intero intervento e un'anticipazione (70 milioni) delle azioni prioritarie sui primi due lotti quanto ad eliminazione dei passaggi a livello ed elettrificazione.
Fondamentale è il completamento della progettazione da parte di RFI perché questo consentirà di recuperare le risorse mancanti per la realizzazione dell'intero intervento.
Sui tempi di realizzazione, fondamentale sarà l'azione politica del territorio. Più sarà forte e univoca la voce di Brescia nell'evidenziare questa priorità e più sollecita sarà l'azione di RFI nel completamento della progettazione e nell'avvio dell'iter autorizzativo e realizzativo.

4) Può fornirci questi dati? E sono stati previsti i costi dei biglietti ed abbonamenti? E' prevedibile un interscambio quantomeno con i nuovi tram previsti in citta?

La fermata di Porta Cremona è una nuova fermata, aggiuntiva, che, nell'ambito dei lavori di raddoppio della tratta tra Brescia e San Zeno, verrà realizzata a beneficio della zona sud della città. Fa parte di quel ragionamento sul servizio ferroviario suburbano

per il quale aumenta l'accessibilità alla ferrovia con fermate più capillari. Un discorso analogo lo abbiamo fatto sulla Brescia-Iseo con la nuova fermata urbana al quartiere Violino.
Ma in ogni caso il collegamento ferroviario da Montichiari non si arresterà a Porta Cremona, ma proseguirà, come è ovvio che sia, fino alla stazione centrale di Brescia, interscambiando così con le altre linee ferroviarie (regionali e ad alta velocità), con la metropolitana e le autolinee.
Il collegamento ferroviario Brescia – Montichiari è stato progettato da RFI, su preciso input di Comune e Provincia, con l'obiettivo di assicurare una frequenza di servizio ogni 30 minuti e con un tempo di percorrenza, comprensivo delle fermate intermedie, di 26 minuti da un capolinea all'altro.
Quanto alle tariffe del servizio, posto che saranno evidentemente quelle del servizio ferroviario regionale, sarà fondamentale l'integrazione tariffaria con i servizi urbani, come già oggi avviene con gli abbonamenti Trenocittà, prevedendo tale possibilità anche per i biglietti a beneficio dell'utenza occasionale.

5) Lei pensa che Montichiari potrà avere un ruolo nella scelta del tracciato dei binari o questo sarà solo competenza di RFI o altro Ente?

Sicuramente il dialogo e la collaborazione tra RFI e il Comune di Montichiari è fondamentale per lo sviluppo di questo progetto, dato che si tratta di realizzare un collegamento nuovo.
Altrettanto importante è progettare l'arrivo al Centro Fiera prevedendo adeguate connessioni viarie, pedonali e ciclabili con l'abitato di Montichiari e una congrua dotazione di sosta a beneficio del pendolarismo.