



Note della Fondazione Giandomenico Romagnosi

Nota 7/2023

I Pavesi vogliono veramente una nuova fermata ferroviaria lungo Via Brambilla?

Marco Pompilio

Giugno 2023

Fondazione Scuola di Governo Locale Giandomenico Romagnosi

Presidente: Paolo Graziano.

Responsabile Scientifico delle Note: Andrea Zatti.

Nota 7/2023, giugno 2023.

Autore: Marco Pompilio.

*I Pavesi vogliono veramente una nuova fermata ferroviaria lungo Via
Brambilla?*

I Pavesi vogliono veramente una nuova fermata ferroviaria lungo Via Brambilla?

di Marco Pompilio¹

Le cronache del passato riportano che i Pavesi si erano opposti alla costruzione del Naviglio, non volevano il collegamento via acqua diretto con Milano. Avevano cercato di fermare la decisione di Maria Antonietta d’Austria che ne aveva decretato la costruzione alla fine del XVIII secolo, ma nulla avevano potuto contro il volere di Napoleone quando questi decise di procedere rapidamente al completamento dell’opera². In realtà il Naviglio ha successivamente portato molti benefici alla città, creando indotto attorno alle attività di trasporto, favorendo la nascita di attività manifatturiere, e alimentando attraverso i canali derivati l’agricoltura dei territori circostanti. Nonostante la lezione della storia, a distanza di due secoli quanto successo a quel tempo con il Naviglio rischia di ripetersi con la ferrovia verso Milano.

Negli ultimi mesi del 2011 viene inaugurato un po’ a sorpresa, anche per le istituzioni pavesi non solo per i cittadini, il servizio di collegamento ferroviario suburbano S13, che, transitando nel Passante ferroviario milanese mette i Pavesi in grado di collegarsi in modo diretto con la rete della mètro nel centro di Milano e di accedere a tutto il territorio metropolitano attraverso la rete delle linee suburbane S. La linea S13 favorisce inoltre l’accesso da Milano e dalle altre stazioni intermedie verso i servizi di eccellenza offerti da Pavia in campo sanitario e universitario. La linea S13, con il suo comodo servizio

¹ Ingegnere, esperto in pianificazione territoriale e urbanistica, membro del Comitato scientifico della Fondazione Romagnosi.

² Notizie sul Naviglio Pavese tratte dal volume: Pier Vittorio Chierico, *Il Naviglio di Pavia. 1819-2019*, pime editrice, Collana Club Vogatori Pavesi, Pavia, 2019.

cadenzato ogni mezzora, aiuta l'integrazione della città nel sistema territoriale metropolitano con tutti i benefici che ne derivano, compreso il supporto all'insediamento in città di iniziative imprenditoriali.

Il cambiamento sembra essere apprezzato dai Pavesi, il miglioramento qualitativo del servizio di collegamento verso Milano piace. L'insensata opposizione al Naviglio di due secoli fa sembra acqua passata, la città e i suoi abitanti sono quindi maturati, Pavia è ormai integrata nel sistema metropolitano milanese. Ma talvolta l'apparenza inganna.

Trenord propone inizialmente di spostare il capolinea della linea S13 dalla stazione in centro verso la zona dell'ex scalo ferroviario Rismondo, ma successivamente l'ipotesi viene abbandonata e per l'ex scalo viene ipotizzato un futuro immobiliare. L'idea tuttavia non muore, viene raccolta localmente e si trasforma nella proposta di realizzare una nuova fermata del servizio S13 nel tratto in cui i binari affiancano Via Brambilla per meglio servire tutta Pavia Ovest e migliorare l'accesso agli ospedali e al polo universitario e tecnologico, oltre a dare impulso alle prospettive di crescita di queste che sono le principali attività della città. L'idea sembra interessare la Regione e Trenord, anche se bisogna trovare le risorse economiche necessarie. Ma non è solo una questione di soldi, la stazione per svolgere bene la sua funzione deve trovarsi in un contesto urbano vivace, mentre ancora oggi attorno ci sono solo aree dismesse, e deve essere efficacemente collegata con il resto della città, sia verso ovest che verso est e il centro urbano.

Inizialmente la fermata viene pensata nella parte nord del rettilineo di Via Brambilla per meglio servire gli ospedali, ma successivamente si concretizza la prospettiva di riqualificare ad uso urbano l'area dismessa ex Necchi e il progetto della stazione viene spostato più a sud. La fermata ferroviaria contribuirà in tale modo, con il flusso di pedoni indotto, al lancio del nuovo quartiere e, allo stesso tempo, sarà collocata in una zona dotata di funzioni urbane, di servizi di interscambio, adeguatamente collegata mediante sottopasso di Via Brambilla con Pavia Ovest, da un lato, e dall'altro, con Città Giardino e il centro storico mediante viabilità e piste ciclabili.

Il buon senso suggerisce di realizzare la fermata ferroviaria al più presto e di inaugurarla in contemporanea con il completamento dei lavori del nuovo quartiere sull'area ex Necchi, da cronoprogramma quest'ultimo previsto per fine 2025. Le aree sono già nella disponibilità di Ferrovie, sono infatti quelle dove era ospitato il fascio di binari che portava all'ex scalo ferroviario. Bisogna realizzare le banchine e le opere ferroviarie connesse, oltre al sottopasso di Via

Brambilla e il collegamento verso Pavia Ovest. Secondo un quadro economico di previsione presentato dal Comune in una riunione pubblica il 20 settembre 2022 presso il Collegio Borromeo a Pavia queste opere richiedono un investimento di circa 16 milioni di euro, che alla data era per circa il 50% coperto da Regione e Comune. Un ulteriore sforzo è necessario per trovare il resto del finanziamento. Ne vale la pena considerando i rilevanti vantaggi che ne deriverebbero per il servizio ferroviario, per gli ospedali e le attività indotte, per l'Università con i suoi centri di ricerca, per il nascente quartiere sull'area ex Necchi, e per la città nel suo complesso. Le ricadute sarebbero positive anche per il Distretto di microelettronica di cui si parla in questi mesi sui giornali e che sta attirando su Pavia l'attenzione delle grandi multinazionali dell'elettronica avanzata, che stanno aprendo nella zona di Pavia Ovest apposite sedi operative.

Per quanto si cerchi non si trovano informazioni ufficiali sui tempi di realizzazione della fermata e del sottopasso verso Pavia Ovest. Il progetto dell'area ex-Necchi non le include nel cronoprogramma. Da Ferrovie e dal Comune giungono solo indicazioni vaghe.

Intanto a gennaio 2023 viene pubblicato da Ferrovie il bando per la realizzazione del quadruplicamento (aggiunta di due binari ai due esistenti) della linea ferroviaria Milano-Pavia nel tratto tra la stazione di Milano-Rogoredo e la stazione di Pieve Emanuele. La programmazione ferroviaria prevede di completare i lavori ed avviare l'esercizio nel corso del 2027. Successivamente si dovrebbe procedere con un secondo lotto a realizzare il quadruplicamento tra Pieve Emanuele e Pavia, per il quale presumibilmente occorreranno almeno altri 4-5 anni. Sono tempi ottimistici che alla fine potrebbero risultare considerevolmente più lunghi.

In mancanza di informazioni qualificate è legittimo il dubbio che le Ferrovie considerino la fermata di Via Brambilla inglobata nei programmi del quadruplicamento, nonostante non vi siano ostacoli a realizzarla oggi. Se fosse vero si correrebbe il rischio di non vederla prima di un decennio, probabilmente molto di più, in ogni caso molto al di là del completamento dell'intervento sull'area ex Necchi. Con tutte le conseguenze che si possono immaginare per l'Università e i suoi investimenti in corso (la ristrutturazione dei vecchi padiglioni del San Matteo con la conversione in Campus della salute che ospiterà la facoltà di medicina, il progetto del Parco Cardano polo hi-tech, il recentemente istituito Distretto di microelettronica), per la fruizione degli ospedali e servizi collegati, nonché per il lancio stesso del nuovo quartiere

sull'area ex Necchi, e dell'altro l'intervento urbanistico previsto per il recupero della vicina area dismessa dell'ex scalo ferroviario Rismondo.

Possibile che i diretti interessati non se ne rendano conto e non facciano sentire la loro voce? L'Università, il San Matteo, la Maugeri, il Mondino, gli imprenditori che finanziano l'iniziativa di Supernova, l'Associazione degli industriali, il Comune di Pavia, prima di tutto, e poi anche la Provincia che ha importanti competenze in tema di mobilità.

In mancanza di informazioni dai diretti interessati qualche indizio per capire può essere recuperato negli strumenti di pianificazione per l'area milanese, entro la quale va inquadrato il primo lotto di quadruplicamento che riguarda il tratto tra Rogoredo e Pieve Emanuele. Si scopre che questo intervento si colloca in uno scenario evolutivo più ampio e complesso, che prevede una consistente ristrutturazione dei servizi ferroviari suburbani, compreso il collegamento S13 tra Milano e Pavia.

Lo scenario evolutivo dei servizi suburbani delle linee S è descritto in dettaglio nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano, approvato nel 2018 e attualmente in vigore. Vi si legge che per la direttrice verso Pavia i due binari aggiuntivi del quadruplicamento consentiranno di prolungare la linea suburbana S2, che oggi fa capolinea a Rogoredo, fino a Pieve Emanuele, aumentando in questo tratto la frequenza dall'attuale un treno ogni 30 minuti a uno ogni 15 minuti. La previsione rientra in un più ampio quadro di potenziamento del servizio suburbano S che interessa tutte le sue linee e numerose delle direttrici ferroviarie che si dipartono dal nodo ferroviario di Milano verso le altre province.

Il PUMS detta precise indicazioni per una completa transizione delle linee suburbane da servizi di tipo ferroviario tradizionale, come sono oggi, a servizi maggiormente assimilabili a linee metropolitane. Senza scendere in dettagli tecnici, significa che la frequenza e la velocità commerciale dei treni vengono incrementate e, per esempio, nel Passante transiteranno a regime un treno ogni tre-quattro minuti invece dell'attuale treno ogni sei minuti. Si andrebbe verso un modello di servizio suburbano più efficiente e simile a quanto si trova in altre metropoli europee, per fare due esempi il servizio RER a Parigi oppure l'S-Bahn a Monaco di Baviera. I vantaggi sono evidenti. Per contro il PUMS prevede anche di concentrare in futuro il sistema di servizi suburbani su Milano e i comuni di cintura, accorciando le linee più lunghe e portandone i capolinea nei comuni più prossimi al capoluogo regionale. I collegamenti con

i capoluoghi e poli urbani delle altre province verrebbero sostituiti con i treni del servizio ferroviario regionale, i quali si attestano sulle stazioni della cintura ferroviaria e non transitano nel Passante. Per città come Pavia significherebbe tornare ai servizi tradizionali di collegamento con Milano, quelli precedenti all'inaugurazione nel 2011 della linea S13, con conseguente minore efficacia negli interscambi con le linee della metropolitana. In termini territoriali significherebbe essere spinti verso l'esterno o addirittura fuori dal sistema urbano metropolitano, con le conseguenze immaginabili non solo per i pendolari pavesi ma anche in termini di opportunità di sviluppo economico locale, di accesso da Milano e dagli altri comuni verso i servizi universitari e sanitari di Pavia.

Il Piano Territoriale Metropolitano (PTM) approvato nel 2021 dalla Città metropolitana (l'ente che ha sostituito la Provincia di Milano) sottolinea la necessità di rafforzare il servizio suburbano, come fa il PUMS, ma, contrariamente a quest'ultimo, conserva le linee estese fino a capoluoghi e poli urbani delle altre province. Il PTM individua infatti il sistema ferroviario suburbano come ossatura portante dell'area metropolitana tutta, area che di fatto è estesa ben oltre i confini amministrativi della Città metropolitana e che coinvolge parti rilevanti delle province confinanti. In un documento del 2006, l'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) riconosceva come area metropolitana milanese un territorio popolato da più di sette milioni di abitanti, molto più ampio di quello amministrativo della Città metropolitana che ne include circa tre milioni e mezzo.

L'impostazione del PTM sul trasporto ferroviario è coerente con il Programma Regionale Mobilità e Trasporti vigente dal 2016. Anche il Piano Territoriale d'Area dei Navigli Lombardi approvato nel 2010 sottolinea l'importanza di potenziare le stazioni della linea S13 e di recuperare le aree dismesse di Pavia per riqualificare paesaggisticamente il territorio che si sviluppa lungo la direttrice del Naviglio Pavese.

Il PTM punta a un'organizzazione policentrica del sistema metropolitano, per valorizzare le opportunità presenti in ciascuno dei poli urbani esterni al capoluogo, anche al fine di decongestionare l'area centrale del sistema. Il PUMS di Milano persegue invece un modello di organizzazione territoriale più accentrato.

Il PTM si occupa di un interesse generale più ampio, e le sue indicazioni dovrebbero prevalere su quelle della pianificazione comunale, almeno in

teoria. Nella pratica questo non accade stante la peculiare situazione che è stata creata dalla Legge 56/2014 che ha istituito le Città metropolitane. A tutt'oggi la carica di Sindaco metropolitano coincide per legge con quella di Sindaco del Comune capoluogo. Viene quindi eletto dai soli cittadini del capoluogo, escludendo quelli degli altri comuni. A fine 2021 una Sentenza della Corte Costituzionale ha evidenziato il contrasto di questa disposizione con l'articolo 3 della Costituzione (sulla parità dei cittadini) e ha sollecitato la revisione della norma, ma fino a oggi nulla è successo. Nella situazione creata dalla legge istitutiva gli interessi del capoluogo finiscono per prevalere a discapito degli altri comuni e del buon funzionamento del sistema metropolitano. La prospettiva che il disegno evolutivo del sistema suburbano di linee S segua lo scenario prospettato dal PUMS di Milano è dunque concreta e molto probabile.

Sulla direttrice per Pavia si rischierebbe non solo di vedere postposta fino ad essere cancellata dalla programmazione la realizzazione della nuova stazione a Via Brambilla, ma di assistere anche in futuro all'accorciamento della linea S13 con attestazione a Pieve Emanuele invece che a Pavia.

Un'ipotesi del genere, pur non essendo menzionata in modo esplicito, appare plausibile e coerente con quanto si legge negli elaborati dei documenti citati. L'auspicio è ovviamente che non si avveri, che questa ipotesi venga presto smentita, dalle Ferrovie o dalla Regione, garantendo con impegni precisi (anche economici), non con promesse generiche, che il capolinea del servizio S13 rimarrà in futuro a Pavia e che la fermata a Via Brambilla sarà realizzata entro il 2025 senza attendere i tempi decennali necessari per il completamento del quadruplicamento tra Rogoredo e Pavia.

Se tuttavia le rassicurazioni non arrivano in tempi brevi allora bisogna, senza indugiare, che gli attori direttamente interessati si coordinino e si muovano per fare pressione su Regione e Ferrovie, per illustrare e dimostrare gli interessi di Pavia al mantenimento del servizio S13 e alla realizzazione della nuova fermata a Via Brambilla. Il Comune prima di tutto, assieme a Università, ospedali, associazioni imprenditoriali, investitori che finanziano il recupero della ex Necchi, la Provincia assieme ai Sindaci degli altri Comuni interessati dalle stazioni servite dal servizio S13 tra Pavia e Milano.

Il coordinamento per avere più peso ed essere più incisivo potrebbe essere ampliato. Dalla lettura del PUMS emerge che la proposta di accorciamento riguarda anche altre direttrici, per esempio quelle verso Novara, Varese, Lodi e le province di Como e Bergamo. Le istituzioni di Pavia potrebbero fare fronte

comune con quelle di queste altre città interessate, per un'azione concertata sulla Regione che faccia valere le ragioni di uno sviluppo policentrico del sistema territoriale metropolitano milanese-lombardo.

Cosa aspettano le istituzioni Pavesi a prendere l'iniziativa? Non si vuole pensare che quella cieca avversione verso i collegamenti diretti con Milano, che due secoli fa aveva provato a fermare la costruzione del Naviglio, sia ancora sotto sotto viva oggi. Possibile che i Pavesi non si rendano conto di quanti benefici sta portando alla città la linea S13 da quando è stata inaugurata, e di quanto questi potranno aumentare con la realizzazione della stazione a Via Brambilla?