

TRASPORTI. Gli scenari possibili sono stati illustrati alla commissione competente. Obiettivo trovare la soluzione ideale per coordinare metropolitana, tram e autobus

Mobilità sostenibile, c'è un piano. Anzi, tre

Qualunque scelta venga adottata dovrà inevitabilmente ruotare attorno alla stazione ferroviaria come snodo centrale del trasporto pubblico

Il Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) muove un altro passo, e si appresta a quello decisivo delle scelte, che dovrà compiere fra un mese circa. Ieri l'assessore alla Mobilità Federico Manzoni, il responsabile di settore Stefano Sbardella e il consulente della Loggia Andrea De Bernardi hanno illustrato alla relativa commissione presieduta da Tommaso Gaglia i tre scenari possibili per il futuro della mobilità cittadina. Si chiamano B, T e M

per dire che si incardinano rispettivamente sui bus, sul tram e sulla metropolitana, ma «non sono alternativi - precisa Manzoni -, permettono di selezionare azioni diverse da ciascuno e di articolarle anche sull'asse temporale». Lo scenario B offre una rete di forza basata su tre linee bus ad alto livello di servizio con corsie dedicate. Sono la 2 (Oltremella-Centro-Fiera) e la 3 (Mandolossa-Centro-Sant'Eufemia) già esistenti, e la 4 del tutto nuova Ospedale-via Veneto-Stazione Fs-San Polo. Richiede un investimento di 170 milioni comprensivi anche di opere civili e 4,75 milioni annui di gestione. Con contributi regionali o ministeriali, a carico del Comune ne resterebbero 116 e 2,85. È lo scenario meno costoso ma offre



Presentato in commissione il Piano urbano della mobilità sostenibile

pure meno vantaggi. Permette un incremento della domanda basso nel breve periodo e medio nel lungo. Fa leva soprattutto sugli spostamenti interni, non garantisce sufficiente capacità, è di minore qualità e poco efficiente nell'intercettare i flussi esterni. In più, come gli altri, lascia nell'incertezza la soluzione verso Concesio, legata alla bretella autostradale del raccordo per la Valtrompia. LO SCENARIO T è forse il più suggestivo. Affianca la metro con un sistema di tram di superficie. La linea principale parte dall'Oltremella, con uno sfocciamento verso la Pendolina da una parte e la clinica Sant'Anna dall'altra, arriva in centro, prosegue per la Stazione Fs, via Corsica e ripiega a ovest verso la Fiera. Per evitare l'impatto dei cantieri e gli spazi angusti del centro, non si esclude il passaggio sul ring (lato ovest e sud). Un secondo tronco si innesta in Stazione e prosegue verso Sant'Eufemia. Ai due tram si affianca comunque la linea 4 dello scenario B. Il sistema è più performante in termini di passeggeri fin da breve periodo, ma l'investimento attualizzato sulla durata di 40 anni ammonta a 460 milioni, il costo di gestione a 10 milioni annui (nell'ordine 280 e 6 a carico della Loggia). Anche questo sistema, in ogni caso, intercetta soprattutto gli spostamenti interni all'area urbana, e se offre minori tempi di percorrenza richiede costi fissi (tram, deposito...) legati alla nuova tecnologia. Infine, lo scenario M punta sul completamento della rete metropolitana con l'estensione verso la fiera in galleria più viadotto, i prolungamenti da Sant'Eufemia a Rezzato (viadotto) e dal Prealpino a Concesio-San Vigilio (viadotto). Il quale ultimo è considerato alternativo alla realizzazione del ramo di penetrazione urbana dell'autostrada della Valtrompia, così limitata al tracciato Ospitaletto-Lumezzane con parcheggio d'interscambio a San Vigilio. È l'unico scenario a intercettare i flussi esterni ma ha lo svantaggio di costare 900 milioni e di chiederne altri 17 di gestione all'anno. Le casse del Comune dovrebbero sborsarne 560 e 10. In più pare che il prolungamento a est abbia una scarsa utilità trasportistica, e il tronco verso la Fiera sarebbe isolato (i passeggeri dovrebbero cambiare a Lamarmora). Vantaggi veri ci sarebbero verso la Valtrompia, ma l'Oltremella continuerebbe a restare scoperto. Lo scenario finale potrebbe essere un mix, da fare un po' alla volta. Un primo tentativo di individuarlo ci sarà fra un mese in Commissione, alla fine si esprimerà il Consiglio comunale. In ogni caso, la scelta dovrà andare in sintonia con il riordino ferroviario, che farà della stazione cittadina un vero snodo centrale. Il sistema dovrà avere

cadenzamento di 30 minuti per Desenzano, Verona, Montichiari-Fiera (60 per Parma), Cremona, Milano Lambrate. Per Bergamo treni ogni ora, ogni 15 minuti per Castegnato, 30 per Iseo, 60 per Breno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mimmo Varone