

MOBILITÀ. In commissione comunale discusso il Pums che prevede ipotesi di potenziamento di tutti i mezzi di trasporto. Il traffico aumenterà e va intercettato

Metrò fino a San Vigilio. E alla Fiera? In tram

La nuova tratta della metropolitana con i soldi dell'autostrada di Valtrompia? Servirà a chi arriva anche dalla Franciacorta. Tranvia nell'Oltremella

Il traffico automobilistico a Brescia aumenterà e il trasporto pubblico locale farà fatica, senza implementazioni forti, ad intercettarlo. Allo stato, si è capito che è la metropolitana tra i mezzi pubblici la sola capace di agganciare i flussi veicolari. In altre parole, di trasformare gli automobilisti in passeggeri. E sono flussi che arrivano soprattutto da fuori. L'aumento dei prossimi anni, da qui al 2026, sarà infatti soprattutto dall'esterno (+ 20 per cento) e soprattutto da sud-ovest, ossia dal sistema delle tangenziali e autostrade. Ma causa del traffico sarà anche una crescita della popolazione, del capoluogo e soprattutto dell'hinterland che nel giro di una decina di anni potrebbe salire di 150mila unità. Il Pums, il piano urbano della mobilità sostenibile illustrato in commissione mobilità, parte da questo quadro: reale, perchè le tendenze descritte sono in atto, e prospettico perchè è un quadro in movimento. Ma con una direzione precisa e studiata dai tecnici di Comune e Brescia Mobilità. Che come noto hanno creato tre scenari, non necessariamente alternativi ma da vedere come step successivi per arrivare alla situazione ideale. Che è quella che mette insieme nuove linee di autobus, tram e l'allungamento della metropolitana. Un sistema che consentirebbe di assorbire l'aumento di traffico e al contempo garantire introiti dalla bigliettazione più consistenti di quelli attuali, inferiori ad altre città dotate di metropolitana. E soddisfare la richiesta di mobilità che viene avanti. Un sistema che però non costerebbe meno di 500 milioni di euro, una cifra per la quale il

portafogli della Loggia non basterà mai: servirà attingere a finanziamenti nazionali, europei, regionali. COME DOVRÀ essere questo sistema? Intanto dall'ospedale Civile, a San Polo attraverso via Veneto e la Stazione Fs correrà una nuova linea di autobus per la quale già c'è una ventina di milioni di euro pronti per esser spesi per i mezzi, per la semaforizzazione ecc. Poi ci sono i tram che nel mondo dei sogni della Loggia dovrebbero collegare l'ovest all'est della città, tracciando l'altro asse della croce con la metropolitana. Più realistica è la tratta ovest però, con linee che dalla stazione Fs raggiungano sul ring via Volturmo per poi, nell'Oltremella, separarsi: da una parte verso la clinica Sant'Anna e i quartieri Badia e Violino, dall'altra verso la Pendolina. Il Violino sarà peraltro luogo di interscambio tra la ferrovia Brescia-Iseo-Edolo, utilizzata dalle rete dei treni metropolitani e appunto la tranvia. In tram si potrà più a sud raggiungere la Fiera e la zona del casello della A4, la principale tra le porte di ingresso alla città. Scartata invece l'ipotesi di andarci con la metro alla fiera: bisognerebbe arrivare prima a Lamarmora per poi raggiungere il centro storico. Troppo tempo rispetto a quanto ci si mette ad andare a posteggiare l'auto attorno al ring. Dunque tram, e per questa stessa ragione legata ai tempi, una linea con fermate più lontane l'una dall'altra per far più in fretta (mentre verso la Pendolina le fermate saranno presumibilmente più frequenti). Infine l'allungamento della metropolitana, a nord e non a sud o a est. A Nord è più strategica perchè a San Vigilio, dove si immagina la nuova fermata, possono confluire veicoli anche dalla Franciacorta. A quel punto la tratta di autostrada di Valtrompia che coinvolge il comune di Brescia - da Ospitaletto a Concesio - avrebbe poco senso nell'ottica della Loggia e nella sua logica trasportistica. Così, poichè il fondo nazionale trasporti permette una certa elasticità e privilegia tram e metropolitane rispetto alla gomma, una parte dei finanziamenti destinati all'autostrada potrebbero finanziare la Prealpino-San Vigilio. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Eugenio Barboglio