

Trasporti, la Loggia punta sul tram due linee e metro fino a Concesio

Pronto il piano per il 2026: «sfida lungimirante» da 500 milioni, tre possibili fonti di finanziamento

In commissione

Davide Bacca
dbacca@giornaledibrescia.it

■ Siamo solo alla «prima proposta». Ma la strada pare tracciata: nel futuro della mobilità di Brescia ci sono due linee di tram, chiamate a coprire l'Oltrernella e viale Bornata in modo da rispondere alla crescente domanda di mobilità, arginando l'uso delle auto private. Ma c'è anche il prolungamento della metro fino a Concesio, in modo da creare una porta d'interscambio con la Val Trompia e la Franciacorta, sfruttando la sp19. Tre mosse che unite a una nuova «linea di forza» dei bus formano lo scenario del Pums, il piano urbano della mobilità sostenibile che palazzo Loggia sta elaborando da oltre un anno.

L'assessore Manzoni: «L'obiettivo è rispondere alla crescente domanda di mobilità»

Il Pums. Si è partiti dall'analisi dei dati: negli ultimi 25 anni gli spostamenti interni alla città sono rimasti stabili, mentre quelli in entrata sono cresciuti del 36%. L'attuazione del Pgt, l'Alta velocità, la «corda molle» e il raccordo autostradale tra Concesio e Sarezzo (di prossima realizzazione) porteranno a un'ulteriore crescita della mobilità, +3% quella interna, +20% quella in entrata. Il Pums è chiamato a mettere in campo una serie di misure per rendere più «sostenibile» la mobilità del futuro e costruire una città «più sicura, accessibile, salubre».

Strategie. Per farlo si confermeranno alcune misure, l'estensione della rete ciclabile (previsti 14 itinerari), le zone 30, Bicimila, il potenziamento dei bus.

Serviranno però anche «azioni innovative» come lo sfruttamento delle ferrovie regionali in ottica suburbana. Ma l'elaborazione dello scenario di piano ha portato anche a scelte infrastrutturali ben precise. In ballo c'era la possibile estensione della metro in tre direttrici (Rezzato, Fiera, Val Trompia), il potenziamento dei bus, la realizzazione di un tram cittadino per ridurre lo «squilibrio» delle zone non servite dalla metro. Ieri in commissione trasporti l'assessore Federico Manzoni e il consulente per il Pums Andrea Debernardi hanno illustrato il disegno della mobilità del 2026, con interventi di breve, medio e lungo periodo. In

sintesi: metro fino a Concesio, due linee di tram e una sorta di Lam per i bus.

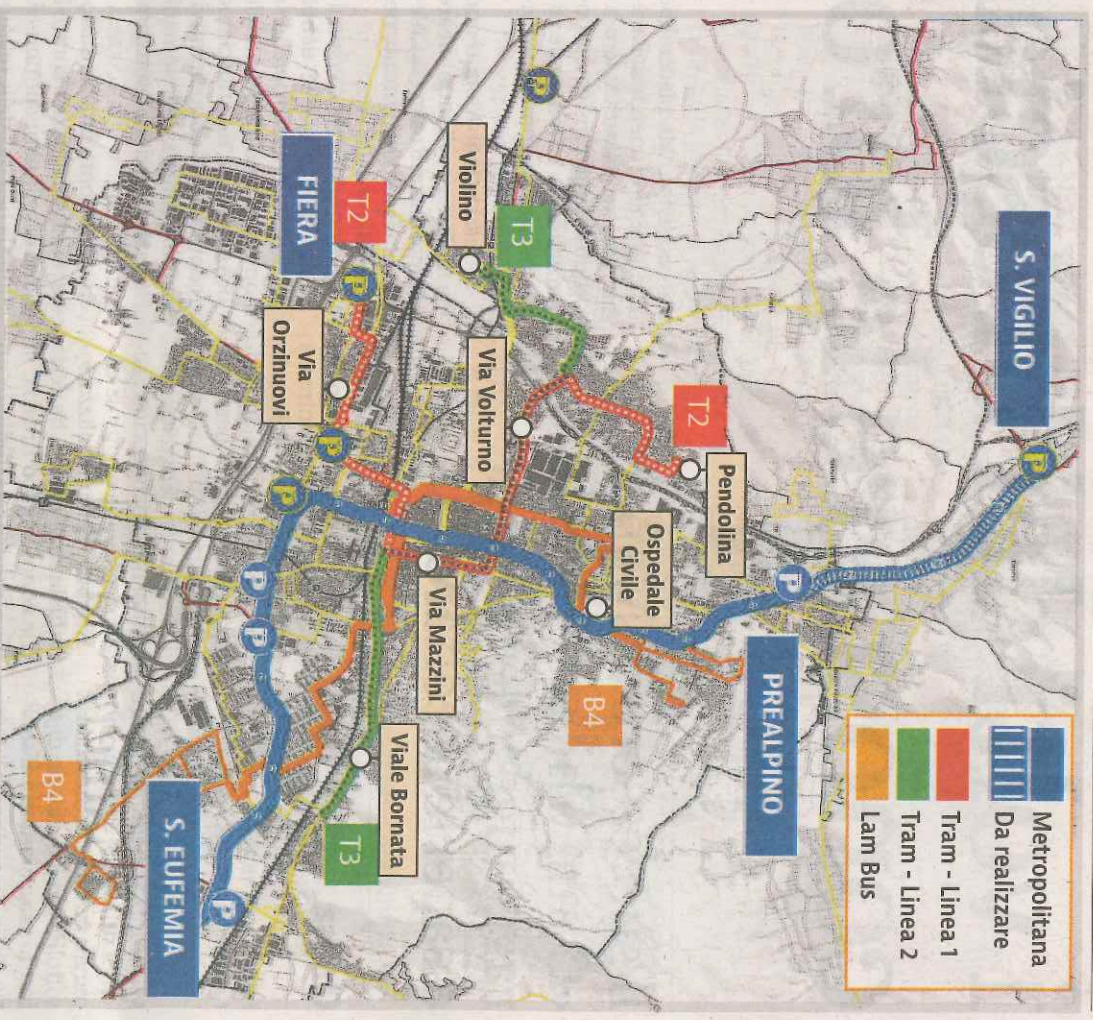
Bus, tram e metro. La prima misura sarà l'avvio di una linea bus ad alta frequenza: partenza da Mompiano e arrivo a San Polo e Buffalora, intersecando in più punti metro e tram. Il tracciato del nuovo tram si è nel frattempo affinato, sdoppiando il servizio. Il focus resta la copertura dell'Oltrernella, l'ipotesi è quella di una linea rossa che parta dalla Pendolina, scenda lungo via Chiusure, attraversi via Volturmo fino a San Faustino e alla galleria Tito Speri, poi via Mazzini, il ring, la stazione, via Corsica, via Orzinuovi, la fiera e il Palafib. La linea verde parte invece dal Volinno, risale verso il San Filippo, la clinica Sant'Anna, prosegue verso via Volturmo, il centro (sovrapprendendosi alla «rossa») e prosegue verso viale Piave, viale Bornata fino al museo Mille Miglia. Con questo disegno, ha sottolineato Debernardi, «ci sono buone risposte di carico». Qualche commissario (Massimo Tacconi, Lega, Marta Mar-

garoli, FdI) ha espresso perplessità per il possibile restringimento delle carreggiate, mentre Fabio Capra (Pd) e Mafalda Gritti (Brescia per passione) hanno parlato di «sfida lungimirante». Resta anche il progetto di prolungare la metro in Val Trompia, fino a San Vigilio. Un disegno «alternativo» al lotto dell'autostrada di Valtrompia che scende da Concesio in città. Non c'è invece abbastanza domanda per estendere la metro fino a Rezzato e alla fiera.

66 milioni di utenti. Gli interventi dello «scenario di piano» porteranno non pochi benefici: crescita del 23% dei passeggeri del Tpl, fino a 66 milioni di utenti l'anno (oggi sono 53), stabilizzazione degli spostamenti in auto (-1%), riduzione del traffico congestionato (-25%), aumento del 56% degli spostamenti ciclopedonali nei brevi tratti. L'obiettivo è dare la possibilità di lasciare l'auto in garage garantendo un trasporto pubblico efficace, puntuale e di qualità.

Costi. Il Pums è uno strumento partecipativo che approderà in consiglio comunale a fine anno. Poi si passerà alla progettazione vera e propria. Siamo quindi ancora nella fase della pianificazione, ma qualche punto lo si può già fare. Il prolungamento della metro a Concesio costa 200 milioni. La doppia linea di tram ne costa 300 (15 milioni a km). Dove trovare le risorse? Le strade sono essenzialmente tre. Una volta definito il progetto tram, si busserà alle porte del Ministero, visto che il ministro Graziano Delrio ha già dato la sua disponibilità a sostenere l'opera. Per la metro (ma qui i tempi sono lunghi) si punta al fondo nazionale infrastrutture, stralciando il lotto urbano dell'autostrada di Valle. Sullo sfondo resta poi l'ipotesi di un impegno delle Ferrovie dopo l'ingresso del gruppo nella Metro 5 di Milano. Una mossa che l'ad Renato Mazzoncini ha giustificato proprio con l'obiettivo di estendere la rete di metro e tram italiana, per colmare il gap col resto d'Europa. Una strategia che potrebbe coinvolgere anche Brescia. //

LA MAPPA



A Iseo e Montichiari con i treni suburbani

Ferrovie

■ Per intercettare gli spostamenti in entrata e rendere più «sostenibile» la mobilità cittadina non ci sono solo metro e tram. Il Pums mette in campo un ventaglio di misure, dalle ciclabili a nuovi schemi tariffari. Ma un architrave del progetto è anche l'avvio del servizio suburbano sulle linee ferroviarie regionali. In sostanza corse cadenzate ad alta frequenza sfrut-

tando i binari esistenti, sui quali potranno correre treni-navetta. Lo scenario obiettivo coinvolge sei direttrici: verso Rovato e Palazzolo; verso Rezzato, Lonato e Desenzano; verso Chiari; verso Verolanuova; verso Montichiari; verso Iseo.

Nei primi tre casi il servizio è legato allo sviluppo dell'Alta velocità, che «libera» i binari storici. Con le Ferrovie Nord si sta invece lavorando al progetto sulla Brescia-Iseo-Edo: un treno ogni 15' fino a Castegnato, con nuove fermate in via Milano

(borgo S. Giovanni) e Violino, e un treno ogni mezz'ora fino a Passirano. Oltre alle risorse del bando periferie (per eliminare il passaggio a livello di via Rose), in accordo con il Broletto si useranno anche i 13,3 milioni del Patto per la Lombardia assegnati alla Provincia. «Soldi che vanno spesi entro il 2020» precisa l'assessore Federico Manzoni.

Con Rfi si sta invece lavorando alla riqualificazione della Brescia-Parma e alla bretella verso Ghedi e Montichiari da realizzare ex novo, in grado di intercettare i flussi che arrivano da sud. «Non un libro dei sogni - precisa Manzoni - ma progettati negli strumenti di programmazione». // D. B.