

MARTEDÌ 20 FEBBRAIO 2018

**TRASPORTI. In Consiglio comunale approvato il Piano urbano della mobilità sostenibile. Con la Loggia, Ferrovie e Cassa depositi e prestiti. Ci sarà anche Brescia Mobilità**

## «Per il tram subito una società con Fs e Cdp»

**Lo studio di fattibilità sarà presentato nel giro di pochi mesi al Ministero delle infrastrutture per avere finanziamenti statali**

**EUGENIO BARBOGLIO**

L'iter di approvazione del Piano Urbano della mobilità sostenibile si è concluso ieri. Il Consiglio comunale ha detto sì, ed ora Brescia è dotata di Pums. Ma con il Pums nessuno circola, si sposta. Il Pums fissa linee guida per il futuro della mobilità, ne è una sorta di piano regolatore, traccia le strategie, ma non è «la mobilità». Quella è fatta di autobus, metropolitane, pullman, biciclette, di tram. Il Pums mette in conto per il futuro anche quest'ultimo mezzo di trasporto, nel suo disegno di sostenibilità, di riduzione del traffico veicolare privato già tagliato con l'entrata in funzione della metropolitana, ma che si punta a portare alla metà del totale della circolazione nei prossimi anni. Già tra il 2000 e il 2016 gli utenti dei mezzi pubblici sono passati da 33 a 50 milioni l'anno. APPROVATO il Pums, il Comune gira subito la pagina del tram. Il sindaco Emilio Del Bono intende accelerare su questa direzione senza indugio. Lo studio di fattibilità della versione completa delle linee tranviarie è il passo immediatamente successivo al Pums. Lo si intende presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giro di pochissimi mesi. E nel frattempo si sta lavorando alla costituzione di una società che sarà partecipata, con quota minoritaria, dal Comune di Brescia, e da altri partner tra cui Brescia Mobilità, la Cassa depositi e prestiti e soprattutto dalle Ferrovie dello Stato. I buoni rapporti con l'amministratore delegato di Fs, il bresciano Mazzoncini, contano certamente nel perseguimento di questa strada. Il fatto poi che la Loggia partecipi attraverso una società, ma non direttamente, le evita esposizioni finanziarie dirette - ha spiegato Del Bono - come è successo con la metropolitana. Sarà la società il soggetto che si incaricherà di radunare le risorse necessarie a realizzare il tram a Brescia. La sensazione è che il Comune pensi di accelerare i tempi rispetto al disegno del Pums che prima ragiona su un rafforzamento delle linee degli autobus nei prossimi cinque anni e poi nei successivi in un loro trasformarsi in tranvia. Ma di lavorare subito sulla fase due. LA RELATIVAMENTE rapida presentazione al Ministero guidato da Graziano Delrio di uno studio di fattibilità, sarebbe volta a cogliere una importante opportunità. Ossia quella rappresentata dal possibile allargamento del cerchio dei beneficiari del decreto Delrio per il finanziamento di metropolitane, tranvie e in generale di interventi per il trasporto di massa nelle città metropolitane, anche a centri urbani di media grandezza, ma comunque superiori ai 100mila abitanti. Se così fosse, Brescia potrebbe intercettare parecchie decine di milioni tali da garantirsi uno zoccolo duro finanziario per affrontare la realizzazione del tram. Una infrastruttura che il Pums, approvato ieri in Loggia (con 20 sì, 4 astenuti e 3 contrari), mette al centro del disegno strategico della mobilità, e al quale affida il compito di coprire l'asse est-ovest, incrociando la linea nord-sud della metropolitana. Di collegare cioè viale Bornata con la



**Un altro passo avanti nel percorso che dovrebbe portare Brescia a muoversi su un moderno tram**



**Una fase dell'intervento in Consiglio dell'assessore alla Mobilità, Federico Manzoni FOTOLIVE/Filippo Venezia**

Pendolina, il villaggio Violino e la Fiera. Un effetto della tranvia sarebbe anche quello di portare la metropolitana a sfruttare appieno le proprie potenzialità, ad oggi inesprese. Della metropolitana il Pums prende in considerazione un allungamento dal Prealpino a Concesio, tuttavia per via dei costi dotato di minori chance di divenire realtà. NEL DISEGNO di incentivazione del mezzo pubblico sta in posizione privilegiata nel Pums il treno metropolitano: la linea Stazione centrale-Castegnato che camminerà sui binari della linea regionale per Iseo, e su cui sono già stati investiti 15 milioni ma ne servirebbero altri 15 dalla Regione per garantire passaggi ogni 15 minuti. Il Piano urbano della mobilità sostenibile inoltre favorisce la ciclopedità prevedendo 14 itinerari principali e 175 chilometri di percorsi. Come detto, il tema dei finanziamenti sarà imprescindibile per tradurre in pratica un progetto come il tram, visto che si tratterebbe per un ente locale di una impresa eccessivamente onerosa. E in generale, essersi dotati di un Pums è importante proprio per potere avere accesso a fonti di risorse statali. © RIPRODUZIONE RISERVATA