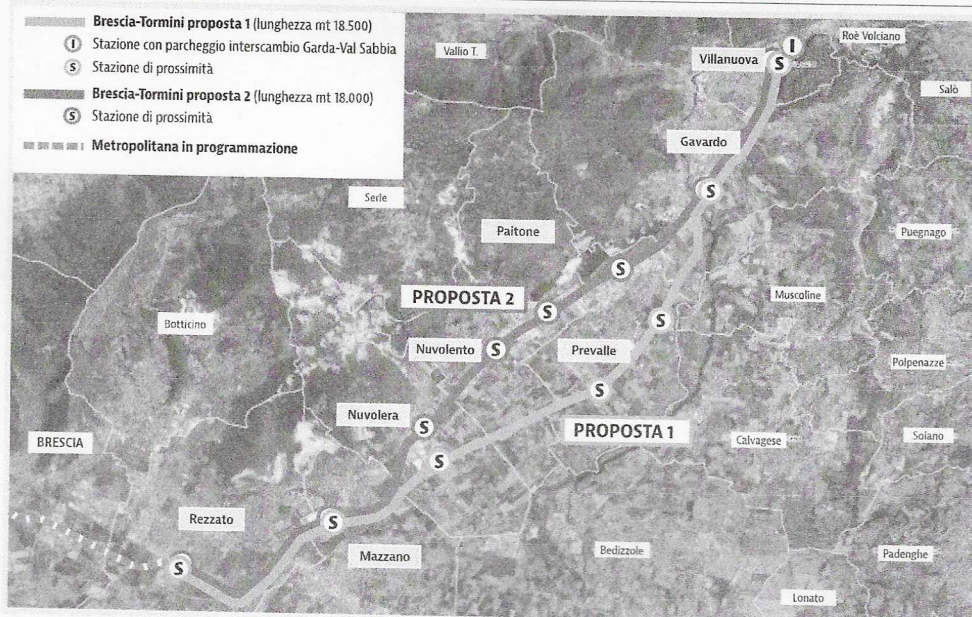


PRIMO PIANO

Infrastrutture

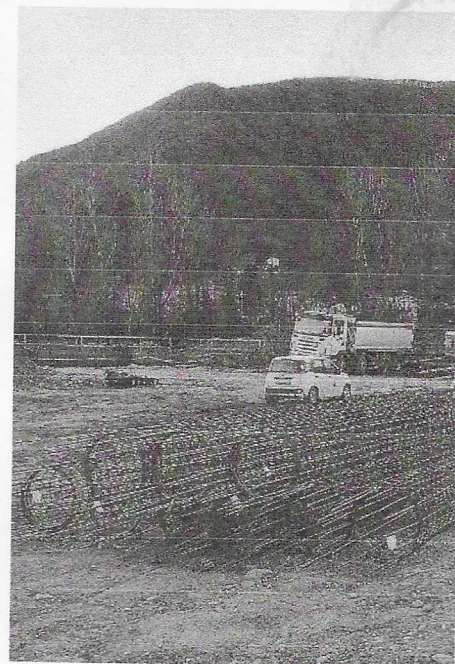
Pensando alla Grande Brescia

LA MAPPA



FONTE: Provincia di Brescia

infogdb



Codolazza. Il cantiere per la costruzione del ponte sul Mella

La metro si allunga verso il Garda

Sì dei sindaci, si studia il progetto

Ieri vertice in Provincia, Gelmini: «Opera simbolo del post-Covid, così Brescia si proietta nel futuro»

BRESCIA. Il percorso è solo all'inizio. Ma il prolungamento della metropolitana verso il Garda e la Val Sabbia può diventare «l'opera simbolica della stagione post-pandemia». Ne è convinta la ministra agli Affari Regionali Mariastella Gelmini che, se da un lato predica prudenza, visto che l'ipotesi è ancora tutta da esplorare, dall'altra rimarca come quello attuale sia il momento per «es-

sere ambiziosi, disegnando la provincia del domani e proiettando Brescia nel futuro».

Un'ambizione che ieri ha mosso i primi passi. Il presidente della Provincia Samuele Alghisi e il suo vice Guido Galperti hanno infatti riunito in Brolletto i sindaci dei Comuni attraversati dal possibile prolungamento (Brescia, Mazzano, Rezzato, Nuvolera, Nuvolento, Paitone, Prevalle, Gavardo, Villa-

nuova, Roè Volciano), Regione Lombardia, i presidenti delle Comunità montane di Valle Sabbia e Alto Garda, la Comunità del Garda e il presidente di Metro Brescia, la società che gestisce il metrò cittadino. Ospite d'onore la ministra Gelmini. Tutti hanno subito sposato l'ipotesi del metrò fino ai Tormini. Nell'arco di un mese sarà sottoscritto un accordo di programma tra gli enti coinvolti. Poi si effettuerà uno studio di fattibilità che dovrà dire se l'ipotesi ha le gambe per camminare, ovvero se è tecnicamente ed economicamente fattibile. Nel frattempo Gelmini, a Roma, cercherà di trovare possibili fonti di finanziamento, sapendo che non si potrà attingere al Pnrr (finanzia opere che devono essere pronte entro il

LA SCHEDA

La struttura.

La metropolitana di Brescia è stata inaugurata il 2 marzo 2013: la linea è lunga 13,1 km e conta 17 stazioni, dal capolinea nord di Prealpine fino al capolinea sud-est di Buffalora-5.Eufemia. Si sviluppa sia con stazioni in profondità sia in trincea, a raso o in viadotto.

I prolungamenti.

Il progetto iniziale della metropolitana cittadina prevedeva due prolungamenti, in Val Trompia, fino a Inzino, e lo sfocciamento fino alla Fiera di Brescia. Ora la Provincia vuole approfondire l'ipotesi di un prolungamento ai Tormini.

2026), ma che il Piano libera risorse statali per i lustrisuccessivi.

Il vertice. Pianificazione e programmazione sono presupposti essenziali per intercettare le

risorse, ha spiegato Alghisi. I problemi di traffico e smog che attanagliano i nostri territori richiedono politiche di mobilità sostenibile. Da tempo si ragiona sulla «cura del ferro» per arginare il traffico, vale a dire sfruttare le linee ferroviarie in ottica sub-urbana: la Brescia-Iseo-Edolo verso ovest, la Brescia-Gheddi-Montichiari verso sud-est, il prolungamento della metro a nord, in Val

Trompia. Ora spunta anche il prolungamento ai Tormini, tratta congestionata, in particolare nei mesi estivi. «Il presupposto era capire se vi fosse condivisione - spiega Alghisi. - Quel che è emerso è la forte volontà del territorio ad approfondire il progetto».

A inizio marzo l'accordo di programma, poi lo studio di fattibilità dirà se l'ipotesi è percorribile

La verifica. Dalle parole bisogna ora passare agli studi, così da ragionare su numeri e basi concrete. Ora come ora

ci sono due ipotesi di tracciato (in affiancamento alla 45 bis e passando per il centro dei paesi) elaborate dagli uffici provinciali. Sarà il comitato tecnico-scientifico, con alla guida Metro Brescia, a elaborare un

Rolfi: «Giusto prolungare, ma la priorità è verso nord»

L'analisi

BRESCIA. La Provincia è pronta a coordinare l'operazione. I sindaci interessati si dicono entusiasti («va studiata un'alternativa sostenibile alla 45bis» sintetizza per tutti il primo cittadino di Gavardo Davide Comaglio). Le Comunità montane sono pronte a fare la loro parte. Ma gli ostacoli per prolungare la metropolitana di Brescia verso i Tormini non sono pochi. C'è il nodo delle risorse necessarie per realizzare l'opera. Ma c'è an-

che il tema della sostenibilità finanziaria della gestione.

«La metro verso il Garda è una suggestione molto interessante - commenta l'assessore regionale Fabio Rolfi che, da vicesindaco, nel 2013 inaugurò la metropolitana di Brescia -. Un'ipotesi che va approfondita e che ha il merito di riaprire il dibattito attorno alla metropolitana. Il progetto originale di quest'infrastruttura era di dimensioni provinciali: il tracciato risaliva la Val Trompia e arrivava fino a Inzino. Ora è rimasto confinato dentro il capoluogo. Ma penso sia un bene che si



La metropolitana a Brescia. È stata inaugurata nel 2013

torna a ragionare di suoi prolungamenti fuori dalla città». Ecco perché c'è la disponibilità di Regione Lombardia, assicura Rolfi, ad approfondire l'ipotesi Tormini. «Ma poi questa dovrà anche essere l'occasione per darci delle priorità - aggiunge l'assessore -. A nord, verso la Val Trompia, c'è già un progetto, per quanto datato, il tracciato è inserito negli strumenti di programmazione, nel Ptcp provinciale e nel Pgt dei comuni. Va benissimo studiare il prolungamento a est, ma intanto cerchiamo di recuperare le risorse e realizzare quanto è già pianificato». An-

che perché, è il ragionamento di Rolfi, non basta una strada trafficata o il bacino dei residenti per giustificare la realizzazione

del prolungamento della metro verso il Garda: quanti spostamenti sistematici al giorno (casa-lavoro) avvengono tra quel bacino e la città? La risposta arriverà dall'approfondimento tecnico voluto dal Brolletto. Ma quale risposta c'è già nel Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) del Comune di Brescia,

approvato tre anni fa. L'analisi costi-benefici di quel piano bocca il prolungamento della metro a Rezzato, proprio per l'es-

guo numero di passeggeri che riuscirebbe a intercettare, mentre ritiene valido il prolungamento verso nord, fino a San Vigilio di Concesio. Un elemento in più da approfondire. Quel che è certo è che dopo la metro e il futuro tram in città, ormai è corsa a sviluppare la mobilità su ferro. Una mobilità sostenibile. // DB