

MARTEDÌ 08 FEBBRAIO 2022

**ALLO STUDIO Una proposta che andrebbe a offrire un'alternativa al trasporto dei mezzi privati con un impatto positivo anche sull'ambiente**

## Da Rezzato al capolinea di Villanuova

**Sono 18,5 chilometri con stazioni da collegare ai principali paesi Tra progettazione e realizzazione costi fino a 1,5 miliardi di euro**

---

Il tracciato della metropolitana verso i Tormini conta 18.5 chilometri da Rezzato, all'altezza della ex stazione ferroviaria, fino a Villanuova sul Clisi. In realtà i chilometri sarebbero di più, perché la metro arriva fino a Sant'Eufemia/Bufalora e il tratto fino a Rezzato è da fare. Peraltro non figura neanche nel Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile) cittadino perché ritenuto non conveniente per la quantità di viaggiatori intercettabili. In ogni caso, l'ipotesi di prolungamento della metro fino a Tormini considera quel tratto «in progetto» e non lo conta. Il capolinea di Villanuova è pensato in prossimità del confine con Roè Volciano, nelle immediate vicinanze dello snodo viabilistico dove la 45 bis si divide nelle direttrici per la Valle Sabbia e il Garda. Qui dovrebbe sorgere un parcheggio coperto per accogliere traffico privato e pullman. In periodo scolastico, in quello snodo ogni giorno ne passano 35 da Brescia verso Vestone, 52 verso Gargnano e 10 lungo la direttrice Cunettone-Tormini-Salò per un totale di 196 passaggi. Per il percorso si fanno due ipotesi. La prima lo prevede in parallelo con la 45 bis per sfruttarne il corridoio infrastrutturale. Sarebbe quasi tutto fuori terra su un territorio uniforme senza grossi dislivelli e renderebbe minimo il consumo di suolo. Le stazioni sarebbero dislocate in prossimità dei centri di Gavardo, Villanuova, Prevalle, Nuvolento, Nuvolera, Mazzano/Virle e Rezzato. Ma sarebbero lontane dai centri e dovrebbero essere collegate. Con navette locali e altri servizi Tpl potrebbero servire un territorio più ampio. La seconda ipotesi segue la 45 bis grosso modo fino all'Italcementi, poi entra in Mazzano, prosegue per Nuovolera, Nuvolento, Paitone non prevista nella prima ipotesi, quindi prosegue per Prevalle e ritorna sul tracciato della prima ipotesi a Gavardo. Questa soluzione avrebbe l'indubbio vantaggio di una maggiore comodità per gli utenti di Nuvolento, Nuvolera, Paitone e Prevalle ma sconterebbe un aumento dei costi a causa della maggiore interferenza con aree urbanizzate. A supporto della necessità del prolungamento, la Provincia fa notare che sulla Sp 116 in una giornata ferial tipo passano 15.692 veicoli/ora, 14.636 leggeri e 1056 pesanti. Sulla 45 bis in una giornata invernale i veicoli sono 18.573 (17.609 più 964) e d'estate salgono a 20.576 (19.555 più 1.021). La Statale 11 ne fa 25.208 ogni ora (21.747 più 3.461) e il raccordo Brescia est addirittura 31.183, dei quali 25.678 leggeri e 5.505 pesanti. La proposta intenderebbe offrire un'alternativa «competitiva ed economica» al trasporto passeggeri senza tralasciare gli aspetti correlati, e non meno importanti, tipo il miglioramento della qualità dell'aria, acustico, la riduzione del livello di incidentalità sulla 45 bis. Ma a occhio e croce i costi di progettazione e realizzazione dovrebbero aggirarsi tra il miliardo e il miliardo e mezzo di euro. E trovarli non sarà affatto facile. . Mi.Va.