

MARTEDÌ 29 MARZO 2022

**I PROSSIMI PASSI** Caccia a nuovi finanziamenti per realizzare anche la tratta tra Oltremella e Sant'Eufemia

## E Brescia guarda già avanti: «Pronti per un'altra linea»

**Nelle città francesi intorno alla tranvia crescita a due cifre dei negozi, delle attività artigiane e anche del mercato immobiliare**

Brescia guarda già oltre la linea dalla Pendolina alla Fiera. Guarda al tracciato destinato a collegare l'Oltremella a Sant'Eufemia. «Noi siamo pronti», ha detto ieri il presidente di Brescia Mobilità, Carlo Scarpa. Anche Del Bono è convinto che si debba andare fino in fondo. Ma siccome sono spese che un ente locale, anche ricco come il Comune di Brescia, non può sopportare, servirà intercettare un bando pubblico come è stato per la T2, la linea Pendolina-Fiera che nel 2024 aprirà i cantieri. Anche il sindaco conferma la volontà di realizzare anche la T3, che avrebbe il vantaggio di innestarsi sulla T2: le tratte nuove andrebbero dal centro città a Sant'Eufemia e poi con lo «sfiocciamento»

nell'Oltremella, verso via Valcamonica e il Violino. Del Bono è stato chiaro riguardo alle modalità di finanziamento: non intende vincolare il Comune con ammortamenti e mutui, come per la metropolitana. L'investimento deve essere pagato con fondi non comunali. Nella sua prima partecipazione al bando per il trasporto pubblico di massa, la Loggia aveva chiesto finanziamenti pari al 49% complessivo delle due linee e la copertura totale delle opere complementari. Nella seconda invece si è concentrata su una sola linea, Pendolina-Fiera, chiedendo e ottenendo tutti i 360 milioni di euro che le servivano. A questo punto per la T3, le basterebbe molto meno, col risultato di completare la rete anche verso est, non solo servendo altre periferie, ma anche trasferendo sul mezzo pubblico una parte del traffico che arriva dal Garda. E se è vero che il tram porta con sé una riqualificazione tout court, urbanistica ma anche commerciale e immobiliare, questa dinamica, con la nuova tratta, si estenderà ad altri quadranti della città. In Francia dove questo mezzo di trasporto è diffuso anche in città medio piccole, i benefici legati all'introduzione di questa infrastruttura sono evidenti, stando ai dati forniti ieri all'auditorium Santa Giulia dall'estero di trasporti, Andrea Spinosa. A Reims ad esempio nel raggio di 300 metri intorno al tracciato l'acquisto di case è cresciuto del 21%, l'apertura di attività commerciali del 29%, artigianali del 13% e delle società di servizi del 16%. A Grenoble i numeri sono ancora superiori: gli acquirenti di case sono saliti del 52%, le attività commerciali del 27%, le artigianali del 20% e le società di servizi sono cresciute del 45%. Oltre ad generare un circuito virtuoso attorno a sé, come del resto è stato per la metropolitana leggera automatica dal 2013 in avanti, il tram - ha sottolineato Scarpa - e più precisamente i tram di nuova generazione, si inseriscono bene anche dal punto di vista estetico nei centri storici delle città europee, dove normalmente si ha l'accortezza di alimentarli con le batterie. Dal tram Brescia si attende un ulteriore salto di qualità per quanto riguarda il numero di utenti. Il che il più delle volte in poche parole significa abbandono del mezzo privato e vantaggi per l'ambiente. La previsione è di trasportare nel 2032 85 milioni di passeggeri sull'intera rete del trasporto pubblico locale, con 12 milioni e 400mila imbarcati sulla tranvia. . E.B.© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Andrea Spinosa, Carlo Scarpa, Federico Manzoni, Monica Gasparini, Emilio Del Bono e Marco Medeghini**