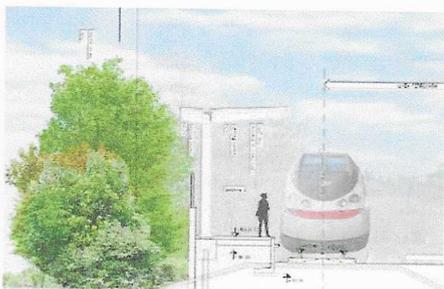


## BRESCIA E PROVINCIA

# Stazione al Violino, lavori in estate Ma il treno suburbano slitta ancora

**Bando da 1,5 milioni per realizzare la fermata. Va però rivisto il piano per il servizio ogni 30'**



Il progetto. La nuova fermata al Violino

## Mobilità

**Davide Bacca**  
d.bacca@giornaledibrescia.it

■ Tra poco più di un anno Brescia avrà una nuova fermata ferroviaria, al Violino, lunga la linea Brescia-Iseo-Edolo. FerrovieNord, la società proprietaria della linea, ha pubblicato il bando di gara per i lavori. Le offerte andranno presentate entro il

**Nuove norme e treni a idrogeno «lenti»: per potenziare gli orari bisognerà raddoppiare tratti di linea**

prossimo 6 maggio, i lavori potrebbero partire a fine estate e, da bando, durare 281 giorni. A metà 2023 la fermata Violino potrebbe dunque essere pronta, tassello di quella «cura del ferro»

che, nella nostra provincia, ha nel servizio suburbano sulla linea per Iseo un pilastro fondamentale. Il piano prevede un servizio cadenzato e capillare con un treno ogni 30' tra Brescia e Iseo. La sua attivazione, già rallentata dal Covid, era in programma per fine 2023. Ma ora i vincoli normativi introdotte dall'Agenda nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf) e il proget-

to del treno all'idrogeno campana hanno imposto un ripensamento dell'intero progetto. «A oggi non so dire quando potrebbe partire il servizio» ammette con rammarico l'assessore comunale alla mobilità Federico Manzoni. Qualche incontro tecnico c'è già stato. Ora però l'assessore sollecita Regione e FerrovieNord ad approfondire il tema: «Abbiamo puntato molto su questo servizio per intercettare parte del traffico che entra in città da ovest. Serve una risposta univoca per rimet-

tere in carreggiata al più presto il progetto».

**La stazione.** Partiamo dalla «bella notizia». FerrovieNord ha avviato la gara per la nuova stazione al Violino,

all'altezza del sottopasso d'imbocco al quartiere, in via Re Rotari. Base d'asta: 1.502.263 euro, cifra che già tiene conto del caro materiali del periodo. Il progetto sarà molto semplice: banchina rialzata lunga un centinaio di metri, pensilina per proteggere i viaggiatori, illuminazione, pannelli informativi. «Dopo la stazione centrale e la stazione di Borgo San Giovanni, appena riqualificata, Bre-

scia avrà una nuova fermata, al Violino - spiega Manzoni -. Ne arriverà anche una quarta, a porta Cremona, nell'ambito del progetto della riqualificazione della Brescia-Parma».

**Il treno metropolitano.** La fermata Violino si inserisce nel progetto del «servizio suburbano» sulla ferrovia regionale: un treno ogni mezz'ora tra Brescia e Iseo e il regio express Brescia-Edolo ogni 60 minuti. Per poter offrire questo servizio, però, erano previsti alcuni lavori di adeguamento infrastrutturale: un piano da 41 milioni messo a punto da Loggia, Broletto, Regione e FerrovieNord, dal sottopasso di via Rose (inaugurato nel 2020) alla riqualificazione delle stazioni di Castegnato, Borgonate e Bornato (progetti pronti) fino a interventi tecnologici per la sicurezza e il miglioramento della circolazione dei treni. Ora quel piano potrebbe non essere più sufficiente. L'Ansf, spiega Manzoni, ha introdotto standard di sicurezza più stringenti per le linee a binario unico (come la Brescia-Iseo-Edolo) che richiedono un allungamento dei tempi di percorrenza, cosa che mal si concilia con il cadenzamento alla mezz'ora. Il progetto dell'Hydrogen Valley, poi, dovrebbe partire nel 2023 con i primi sei treni. «Ma i treni all'idrogeno hanno un'accelerazione inferiore rispetto ai diesel» spiega l'assessore. In sostanza sono troppo lenti per garantire il quadro orario programmato per il servizio suburbano. Questi due elementi rischiano di far finire nel limbo il treno metropolitano. Di certo anche la data del 2023 è destinata a slittare. «Bisogna approfondire e capire quali interventi infrastrutturali servono per attivare il servizio - spiega Manzoni -. Attendiamo e sollecitiamo un confronto con Regione e FerrovieNord». Le ipotesi più radicali parlando di un raddoppio di tutta la linea, cosa che avrebbe costi altissimi e tempi biblici. Probabile basti meno. Ma «raddoppi selettivi» della linea e alcuni lavori programmati per la «fase 2» (un treno ogni 15' tra Brescia e Castegnato) dovranno essere fatti. Rimandando il lancio della «cura del ferro». //

## IL PROGETTO



FONTE: Comune di Brescia

infogbd

## Un piano in due fasi per la mobilità da e verso ovest

### La strategia

I progetti della fase 2 ora potrebbero essere anticipati, ma servono tempo e risorse

■ Il treno suburbano (o treno metropolitano) sulla Brescia-Iseo è un progetto accarezzato da almeno una decina d'anni. L'idea di fondo è quella di sfruttare la ferrovia regionale per un servizio regolare e cadenzato che riesca a rispondere alla crescente domanda di mobilità da ovest: negli ultimi vent'anni gli spostamenti in entrata dalla Franciacorta alla città sono infatti cresciuti del 47%. Loggia, Bro-



Loggia. Federico Manzoni

letto, Regione e FerrovieNord hanno messo a punto un progetto in due fasi. La prima prevede l'attivazione del servizio

suburbano tra Brescia e Iseo, con un treno ogni 30 minuti, più l'introduzione di un treno «diretto» per Edolo ogni ora per bypassare le fermate intermedie, una sorta di Freccia della Valcamonica. Per dar vita a questo disegno sono stati messi sul piatto 41 milioni di euro, 4 milioni da parte della Loggia. Ma ora quegli interventi potrebbero non bastare più, richiedendo invece il raddoppio dei binari in alcuni snodi.

La fase due, per ora solo abbozzata, prevede invece il servizio al quarto d'ora tra Brescia e Castegnato. Per poter attivare questo servizio servirebbero alcuni raddoppi della linea (terzo binario a Castegnato, adeguamento stazione di Passirano, raddoppio del binario tra Violino e Mandolossa), che ora potrebbero essere anticipati. Naturalmente non bastano nuovi binari e nuove stazioni. Serve anche che Trenord garantisca treni cadenzati. Ma gli interventi infrastrutturali, per quanto non sufficienti, restano «condizione necessaria» per attivare il servizio suburbano. //

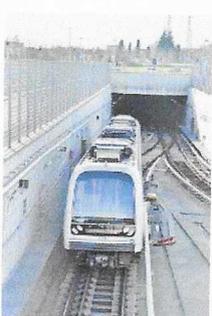
## Metro fino al Garda, pronto il protocollo d'intesa

### L'ipotesi

A maggio la firma tra Provincia e Comuni per avviare lo studio del progetto

■ La strada è ancora lunga. Ma Provincia e Comuni pare vogliono fare sul serio. E infatti pronto il protocollo d'intesa per avviare lo studio del prolungamento della metropolitana verso il Garda. Il 16 febbraio, in Broletto, si era tenuto un pri-

mo incontro con la ministra Maria Stella Gelmini dove l'ipotesi era stata lanciata («Opera simbolo del post-Covid» aveva detto la ministra). Il 7 marzo un nuovo vertice tra gli enti locali coinvolti ha definito i contenuti di un Protocollo d'intesa per sviluppare il progetto. Ora il testo di quel Protocollo è pronto e, nelle prossime settimane, sarà firmato. «Credo che la firma possa avvenire a inizio maggio» spiega il presidente della Provincia Samuele Alghisi. Il documento coinvolge 16 enti: Provincia di Brescia, Regione Lombardia, i Comuni di Bre-



L'opera. La metropolitana

scia, Gavardo, Mazzano, Nuvolento, Nuvolera, Paitone, Prevalle, Rezzato, Roè Volciano, Villanuova, le Comunità Montane della Valle Sabbia e dell'Alto Garda Bresciano, la Comunità del Garda e l'Agenda del Tpl di Brescia. L'obiettivo è «redigere uno studio di prefattibilità» (costo 132mila euro più Iva) che possa poi dar vita a «un progetto di fattibilità tecnica ed economica» per realizzare «un sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata/

semi vincolata da Brescia a Roè con possibile prosecuzione per l'area del Garda e della Valle Sabbia». Il testo resta generico («sistema di trasporto rapido di massa», quindi anche un tram) ma per il vicepresidente Guido Galperti «la strada che intendiamo percorrere è quella del prolungamento della metropolitana». Le prime ipotesi del Broletto dicono di una linea di 18 km a fianco della 45 bis (costo: 1 miliardo) o in alternativa a ridosso dei centri abita-

ti (costo: 1,5 miliardi). Lo studio di prefattibilità, affidato all'Università di Brescia, dovrà sviluppare «le analisi e le ipotesi tecniche dei possibili sistemi di trasporto, tra cui il prolungamento della metro; l'individuazione preliminare dei costi di investimento e di gestione associati a ciascuna alternativa; la sostenibilità economica dei sistemi di trasporto durante il loro ciclo di vita; il sistema più idoneo con le reti di TPL esistenti e programmate». Lo studio dovrebbe essere pronto a fine estate e presentato a Salò. Ma già a fine maggio qualche bozza potrebbe essere presentata in Comunità montana per raccogliere suggerimenti e osservazioni. //

DB