

## «Il trasporto integrato è l'alternativa all'auto E lo miglioreremo»

**Roberto Bondio, consigliere in Broletto con delega alla mobilità «Pullman, treni e metro: le connessioni un beneficio per tutti»**

→ Gli autobus puntuali, a misura di pendolare e ad impatto ambientale zero restano per ora relegati alla voce fantascienza, ma la transizione ecologica applicata al sistema dei trasporti pubblici apre prospettive allettanti se affrontata con uno sforzo collettivo. Ma in questa fase di «rivoluzione», la Provincia di Brescia come si pone? Prova a rispondere a questa e altre questioni Roberto Bondio, consigliere provinciale con delega al Tpl e Integrazione mobilità. In un territorio afflitto dal problema delle polveri sottili e dello smog, il potenziamento del care-sharing integrato ad un sistema di trasporti efficienti può rappresentare la spinta decisiva alla mobilità a basso impatto? «Il potenziamento dei servizi di trasporto integrato - tra ferrovie e autobus, e tra servizi extraurbani e urbani - promosso dalla Provincia, punta ad assicurare ai cittadini un'alternativa all'auto e può avere un benefico ed immediato effetto anche sulle emissioni da polveri sottili. Con gli attuali servizi, escluse le corse scolastiche, è possibile raggiungere la città dalla Valtrompia e dal Garda con un pullman ogni 15-30 minuti. È una possibilità ancora poco sfruttata, ma se si pensa che da queste due direttrici raggiungono il capoluogo oltre 40.000 auto al giorno sulle 200.000 che gravitano su Brescia, questa è un'alternativa possibile. I pullman possono snellire il traffico e tagliare lo smog, oltretutto a costi contenuti per gli utenti. In futuro, con l'allestimento dei centri di interscambio previsti alla periferia della città per la sosta di automobili e l'uso della ferrovia, se le corse dei treni verranno davvero potenziate dalla Regione, avremo delle ulteriori opportunità. A Castegnato e San Zeno sono stati previsti due poli di interscambio che andranno ad aggiungersi ai terminali della metro cittadina di Sant'Eufemia e Prealpino, dove saranno potenziati i parcheggi. Nell'arco di qualche anno avremo dunque un'alternativa concorrenziale all'auto. Inoltre, per incentivare l'uso del trasporto pubblico come modalità di trasporto sostenibile, bisogna puntare al prolungamento della metropolitana lungo le direttrici Valtrompia e Rezzato». Un altro aspetto cruciale è quello delle piste ciclabili. C'è un modello a cui guarda la Provincia? «La rete di piste ciclabili extraurbane sta crescendo e si sta potenziando sia in chiave turistica che di ausilio alla mobilità. Brescia, con il suo territorio ricco di opportunità e bellezze, si sta muovendo velocemente in questa direzione. Il Broletto si è impegnato a creare 250 chilometri di piste ciclabili, per una spesa complessiva di circa 46 milioni di euro entro il 2030. Tra queste, la Ciclovía Culturale tra Bergamo e Brescia, importante investimento in vista dell'evento della Capitale della Cultura 2023, che oltre ad essere un'importante arteria di mobilità dolce tra le due province punta ad innescare processi di sviluppo culturale e di turismo eco-slow. La Provincia, tramite l'Agenzia del Tpl, vuole moltiplicare i centri di interscambio attrezzati tra biciclette e ferrovie, potenziando alcune linee di bus che, soprattutto nei periodi estivi, garantiscano la possibilità di avere le bici al seguito. Una positiva sperimentazione è già in atto da tre anni tra Edolo e Ponte di Legno, con un servizio di Bicibus cofinanziato dall'Unione dei Comuni dell'alta Valcamonica e l'Agenzia del Tpl. Questo modello può essere esteso». Sul fronte del sistema dei trasporti scolastici e ordinari quali sono le strategie? «I potenziamenti delle corse, scolastiche e non, passano da una adeguata disponibilità di risorse. Oggi quelle assegnate all'Agenzia del Tpl non sono adeguate alle necessità. La provincia di Brescia, nonostante valga il 13% della popolazione



lombarda e il 20% del territorio regionale, riceve solo il 9% delle risorse del Fondo Regionale dei Trasporti. Inoltre, la dote provinciale riceve un contributo di 2,2 milioni dal Broletto e 8,6 milioni dalla Loggia, unico caso in Lombardia dove Provincia e capoluogo contribuiscono direttamente a sostegno dei servizi di trasporto pubblico. A questo si sommano le difficoltà ereditate dalla pandemia, dall'inflazione e dai rincari energetici e delle materie prime. Ritengo sia impensabile perseguire una politica di riduzione dei servizi o di aumento delle tariffe per far fronte all'incremento dei costi, in quanto si produrrebbero scompensi e disagi per il territorio e i cittadini». Quali potrebbero essere dunque le azioni da adottare? «La Provincia si è fatta promotrice di un'azione, di concerto con tutti i comuni e l'Acb, per chiedere una maggiore attenzione verso il nostro territorio oltre che risorse economiche per i servizi di Tpl su gomma. Per garantire gli standard di servizio attuali stimiamo un fabbisogno di risorse per il bacino di Brescia che si aggira intorno ai 7,5 milioni di euro all'anno. Ci aspettiamo quindi un aiuto incisivo da parte della Regione». Dunque servono risorse extra anche per ampliare le corse tra i poli scolastici e i centri sedi di servizi? «Se possiamo giudicare adeguati, anche se richiederebbero ulteriori potenziamenti negli orari di punta, i servizi da e per la città capoluogo, sono molto al di sotto delle necessità quelli verso i poli di servizi. Ad esempio, tra Desenzano, Lonato e Montichiari, così come tra Palazzolo, Chiari e Orzinuovi. Per non parlare della zona della Bassa. Senza una massiccia dose di stanziamenti da parte del Governo e del Pirellone sarà molto difficile offrire alternative credibili all'uso del mezzo privato. Dobbiamo invece raggiungere questo obiettivo, che rappresenta il fulcro della transizione ecologica». Il trasporto su acqua può dare ossigeno alla Gardesana? «La Provincia ha già promosso l'utilizzo dei battelli sul Lago di Garda per decongestionare la strada gardesana. La competenza della navigazione è dello Stato: è dunque difficile dialogare con Roma, afflitta da mille problemi su questi argomenti. Come evidenziato dal protocollo per la navigazione sul lago d'Idro, la Provincia non si sottrae a finanziare progetti mirati. Ma ci sono altre opzioni: ad esempio, sarebbe possibile potenziare le corse dei bus attualmente esistenti tra Riva e Salò, magari introducendo per le auto private delle limitazioni di transito per fasce orarie. Ad agosto è stata sperimentata, con successo, l'istituzione di una linea di forza, con corse ogni mezz'ora tra la stazione di Desenzano e Salò, estese dalle 7 alle 23. Questa può essere una valida risposta per ridurre la congestione destinata soprattutto ai turisti, ma che va valutata con attenzione anche sulle altre direttrici. In passato, infatti, avevano avuto ottimo riscontro i servizi notturni estivi tra Salò e Riva, poi eliminati per carenza di risorse economiche».