

BRESCIA E PROVINCIA

Futura Expo

La mobilità sostenibile

Tram, il progetto entra nei quartieri

Obiettivo: nuovo balzo di passeggeri

Il disegno definitivo pronto a fine anno, lavori dal 2024
Prima corsa a marzo 2029
«Così trasformerà la città»

Davide Bacca
 d.bacca@giornaledibrescia.it

Il nuovo tram non sarà solo una «risposta» alla crescente «domanda di mobilità». Ma anche «l'occasione per riqualificare» vie, piazze e quartieri attraversati. La prima corsa è in programma nel marzo 2029. Ma i prossimi mesi saranno decisivi, perché andrà affinata la progettazione definitiva. Una progettazione affidata ai francesi di Systra Sotecni che vedrà il confronto con i cittadini, a partire dai consigli di quartiere. Di certo il nuovo tram trasformerà il modo di spostarsi e di vivere la città, come spiegato ieri, nella cornice di Futura Expo, dal sindaco

Emilio Del Bono, dall'assessore alla mobilità Federico Manzoni e dal presidente di Brescia Mobilità Carlo Scarpa.

Strategia. Il tram nasce dalle analisi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums) del 2018. Per ridurre il traffico cittadino quel documento individua alcune strategie: piste ciclabili per gli spostamenti brevi; servizi ferroviari sub-urbani sfruttando le linee regionali esistenti (Brescia-Iseo, Brescia-Ghedri); il potenziamento del trasporto pubblico, già rilanciato con la metropolitana (+41% di passeggeri dal 2012 al 2019). Il tram è la soluzione individuata per intercettare il traffico in arrivo da ovest e sud-ovest non a caso sarà realizzato un parcheggio scambiatore da 1.200 posti alla Fiera. Dovrebbe convincere sempre più persone a entrare in città con i mezzi pubblici (nel 2032 i passeggeri di bus, metro e tram è previsto arrivino a 86 milioni, erano 58 nel 2019) e tagliare il traffico del 3,3%.

Risorse. A fine 2021 la Loggia ha ottenuto un maxi-finanziamento del Ministero delle Infrastrutture, 359,5 milioni, cifra che copre il 99% dei costi. Il progetto prevede la realizzazione di una linea tranviaria dalla Pendolina alla Fiera e viceversa, un percorso a «C» rovesciata lungo 11,6 chilometri con 24 fermate che coprirà così le zone ovest della città oggi non servite dalla metropolitana. Oltre il 70% del tracciato sarà in sede propria garantendo

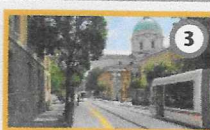
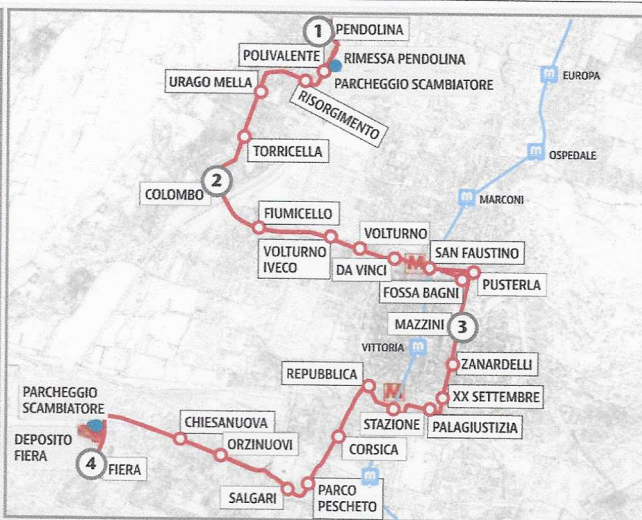
tempi celeri e regolari. I treni a disposizione saranno 18, ciascuno potrà portare 220-250 passeggeri. L'alimentazione sarà totalmente elettrica: oltre al tradizionale pantografo, in centro storico i convogli saranno alimentati a batteria, evitando sostegni e fili elettrici. Perché si è scelto un tram? Un convoglio può trasportare più persone rispetto ad un bus, ha ricordato Scarpa, con una qualità ben più alta. Garantisce frequenze più alte (un treno ogni 6 minuti) e regolari. Insomma, è una risposta di qualità in grado di far fare un nuovo balzo al trasporto pubblico urbano.

I tempi dettati dal Ministero sono serrati: l'appalto integrato andrà chiuso entro la fine del 2023

La progettazione. A che punto siamo? A giugno Brescia Mobilità ha affidato la gara per la

LA MAPPA

24	FERMATE
11,6	CHILOMETRI DI PERCORSO
70%	TRACCIATO IN SEDE PROPRIA
18	TRENI
220	PASSEGGIERI (capienza di ciascun treno)
2	PARCHEGGI SCAMBIATORI Fiera 1.200 posti via Collebeato
363 milioni	COSTO TOTALE
359 milioni	FINANZIAMENTO STATALE
Ipotesi seconda linea SANT'EUFEMIA-VIOLINO	



FONTE: Brescia Mobilità

infogab

progettazione definitiva ai francesi di Systra Sotecni, società che guida il pool di progettisti che ha ottenuto il punteggio più alto tra le sei proposte arrivate. La progettazione definitiva è partita a luglio e si concluderà entro novembre. Nel frattempo, ha spiegato Manzoni, è iniziato il confronto con i consigli di quartiere: undici i quartieri attraversati, tre quelli con i quali vi è già stato un confronto, con gli altri ci si troverà nelle prossime settimane.

Prime modifiche. Intanto il progetto definitivo ha già recepito un paio di modifiche al tracciato indicate dalla Loggia a luglio per «ridurre le interfe-

renze» e «contribuire maggiormente alla riqualificazione» delle vie attraversate. Dalla stazione ferroviaria non si passerà più in via Romanino e via Solferino per poi risalire in via Ferramola e via San Martino della Battaglia; si proseguirà dritti in via Gambara fino al Palagiustizia per poi risalire verso nord. Altra variante nell'Oltremela, con il passaggio su via Tiboni e via Interna al posto di via Risorgimento e via Collebeato. «Intendiamo approfondire al meglio il progetto definitivo nell'ottica di un'occasione di riqualificazione urbana - ha spiegato Manzoni - Non si tratta solo di posare due nuovi binari, ma di riqualificare lo spazio pubblico:

LA SCHEDA

Il finanziamento. Loggia e Brescia Mobilità hanno candidato il progetto del tram all'avviso del ministero per nuove tranvie e metropolitane. Brescia ha ottenuto il punteggio migliore per la qualità del progetto.

Le risorse. Il finanziamento ammonta a 359 milioni e 545mila euro e permetterà di coprire il 99% dei costi della nuova tramvia, comprese le opere complementari e la riqualificazione delle vie attraversate.

un bene comune da rendere sempre più vivibile». Insomma, un progetto «complesso e ambizioso» che ha tempi serrati. Il prossimo sarà l'anno dell'appalto integrato, vale a dire progetto esecutivo e realizzazione dei lavori: l'affidamento andrà fatto entro il 31 dicembre 2023.

Seconda linea. Scarpa ha infine ricordato l'opzione della seconda linea di tram che permetterebbe di integrare ulteriormente il sistema, raggiungendo a ovest il villaggio Violino e a est Sant'Eufemia. «Il progetto è pronto, è nel nostro cassetto. Se e quando il Ministero attiverà nuovi bandi ci muoveremo...». Si vedrà. //

«Brescia sta correndo, la provincia ci segue»

Prospettive

■ Pianificare, progettare, realizzare. Il sindaco Emilio Del Bono rivendica la bontà della strategia adottata dal Comune di Brescia negli ultimi dieci anni. «Il futuro di una città non lo si può improvvisare - ha spiegato ieri a Futura Expo, davanti a molti studenti - bisogna avere un'idea e una visione e procedere con determinazione in quella direzione. La no-



Futura. Scarpa, Manzoni, Del Bono

stra idea è stata pianificare una città sostenibile». Da qui sono nati il Pgt che ha ridotto il consumo di suolo, il Paesc, Piano d'azione per l'energia sostenibile che punta su verde e rinnovabili e il Piano urbano della mobilità sostenibile che ha come pilastro il tram. «Brescia è un polo di servizi, scuole, università, ospedali, Palagiustizia. Ogni giorno entrano in città 300mila persone, per lavoro o tempo libero. Dobbiamo rispondere a questa domanda di mobilità. E vogliamo farlo con un servizio di qualità perché solo così si possono intercettare più passeggeri, convincendoli a non prendere l'auto». E i passeggeri del trasporto pubblico urbano a Brescia ne-

gli ultimi anni (pre-Covid) sono cresciuti più che in ogni altra città italiana (+28,5%). «Brescia corre - ha spiegato il sindaco - ma purtroppo il trasporto pubblico in provincia no, come sanno i ragazzi che subiscono i disservizi delle corriere». Servirebbero più risorse («Stato e Regione investono troppo poco») ma anche una «visione comune». Un «patto sul futuro» che potrebbe anche portare a prolungare metro e tram fuori dai confini del capoluogo. «Noi stiamo facendo la nostra parte - ha concluso Del Bono - Realizzare metro e tram in città è essenziale. Può essere un punto di partenza per prossime estensioni. Ma non possiamo farle da soli...» //

Gandellini Beniamino
dal 1979

TRASFORMA L'ENERGIA IN GUADAGNO IMMEDIATO PER LA TUA AZIENDA

FOTOVOLTAICO
RIMOZIONE AMIANTO | COPERTURE | LATTONERIA
IMPERMEABILIZZAZIONI

BRANDICO (BS) - Tel. 030 975433
gandellini.com