

## BRESCIA E PROVINCIA

# Città-Garda, la scelta dell'Università: «Il metrò costa troppo, meglio il tram»

Lo studio di prefattibilità della Provincia individua la scelta tecnologica. Ora il bivio sul tracciato

## Mobilità

Wilda Nervi

La strada è ancora (molto) lunga. Ma un primo punto è stato messo: l'eventuale sistema di mobilità su ferro dalla città verso il Garda sarà una tramvia. Troppo costoso, infatti, ipotizzare il prolungamento della metropolitana. Una tramvia veloce è invece una tecnologia altrettanto efficiente ma dai costi inferiori. Il sistema di trasporto più adatto tra le otto differenti tecnologie prese in esame (busvia, filovia, tramvia, metropolitana leggera...) è stato presentato ieri in Broletto.

Ora, nei prossimi due mesi, si sceglierà il tracciato, tra le due ipotesi in campo: a fianco della 45 bis, ipotesi meno complessa, ma capace di intercettare meno passeggeri; o passando nel centro dei paesi. Quindi, nel prossimo autunno, si giungerà all'analisi costi-benefici e si chiuderà lo studio di prefattibilità, commissionato dalla Provincia all'Università degli Studi di Brescia, per valutare l'attuabilità tecnica ed economica di un sistema di trasporto rapido di massa a guida (semi) vincolata da Brescia a Villanuova sul Clisi - Roè Volciano con possibile prosecuzione per l'area del Garda e del-

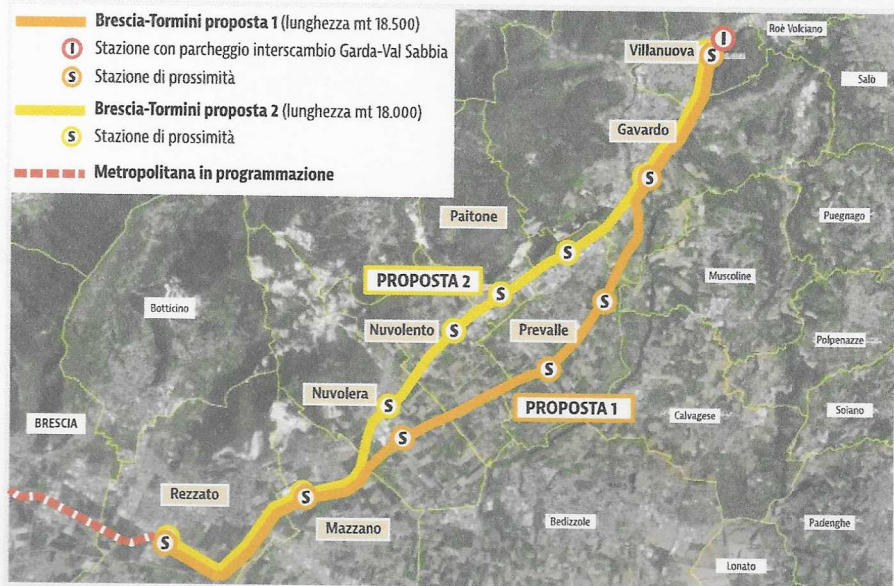
la Valle Sabbia». Più di 18 chilometri, per un costo stimato, con grande approssimazione, tra il miliardo e il miliardo e mezzo di euro. E lo studio di prefattibilità, giunto ieri al quarto incontro, è un ottimo risultato, che guadagna un altro passo del percorso.

**L'analisi.** Ne è convinto anche il prof. Giulio Maternini, che ne cura il coordinamento scientifico insieme al prof. Benedetto Barabino e con l'ausilio di un gruppo di lavoro. Lo studio ha lo scopo di analizzare, dal punto di vista trasportistico, la prefattibilità di un collegamento rapido di massa a guida vincolata, per contribuire a risolvere il problema del notevole traffico che interessa la 45 bis.

Dopo aver analizzato le richieste dei Comuni interessati e il contesto socio-demografico, nonché la rete delle infrastrutture stradali assolutamente prive di rete ferroviaria in questa zona, valutando le differenti tipologie possibili, il prof. Maternini ha comunicato ai sindaci riuniti ieri in Broletto l'individuazione del sistema che risulta essere più performante: la metrotramvia o tramvia veloce, sistema di miglior compromesso.

Sebbene, infatti, la metropolitana risulti essere il mezzo con migliori funzioni, impatto e integrazione col territorio, gli elevati costi e tempi di realizzazione comportano - secondo

## LA MAPPA



lo studio dell'Università di Brescia - problematiche non trascurabili. La tramvia veloce (di fatto un tram extraurbano, con una velocità massima diversa da quella di un tram urbano) d'altro canto guarda agli esempi di Strasburgo o Bordeaux, un modello anche per il tram cittadino che sarà realizzato nel capoluogo.

**Scenario.** I sindaci dei territori interessati (Brescia, Mazzano, Rezzato, Nuvolera, Nuvolento, Paitone, Prevalle, Gavardo, Villanuova, Roè Volciano), atтанagliati da traffico e smog, continuano a chiedere soluzione

e politiche di mobilità sostenibile. I dati sulla mobilità lungo la direttrice Brescia-Tormini parlano di un flusso giornaliero tra i 25 e i 35mila veicoli sulla 45 bis (strada che peraltro registra un tasso di incidenza tra i più alti a livello regionale e provinciale) e tra i 10 e i 15mila veicoli sulla SP 116 Virle Treponti - Villanuova (a fine mese sulla 45 bis a Prevalle verrà installato un autoveiv in prossimità della galleria). Al prossimo incontro di settembre saranno disponibili le analisi sui costi e benefici, fase necessaria per un ulteriore passo verso la decisione definitiva. //



Modello. La tramvia di Bordeaux