

BRESCIA E PROVINCIA

cronaca@gioaledibrescia.it

Le sfide

Infrastrutture, sanità e politica

Sul tram del 2024 fra nuovi progetti e vecchi sogni: le opere dell'agenda Brescia

L'anno si apre con gli occhi su Conferenza dei servizi per il depuratore del Garda e Cittadella dell'innovazione

Nuri Fatolahzadeh
n.fatolahzadeh@gioaledibrescia.it

■ Nuovo anno, nuovi propositi, ma anche... (molti) vecchi progetti, annunciati in passato e rimasti (almeno per ora) solo sulla carta. L'identikit delle sfide amministrative (tradotto: grandi opere e infrastrutture) di città e provincia ricalca per buona parte quello degli anni precedenti. Un po' perché per mettere in carreggiata un progetto, la burocrazia impone spesso tempi titanici; un po' perché la caccia ai fondi è sempre più costellata di ostacoli; un po' anche perché talvolta mancano mano ferma e comunità d'intenti. L'agenda Brescia si ridisegna insomma trascinando nelle pagine 2024 antichi grattacapi (a partire dalla viabilità) e aggiungendo nuove esigenze a cui cercare risposte efficaci (come l'«sos abitativa, sempre più incalzante»). Qualche punto di svolta, però, lo offre: una sorta di road map delle certezze (intoppi permet-

tendo) che questo nuovo anno consegna ai suoi cittadini.

A meta. Partiamo dal fondo: le opere e i progetti ai quali i prossimi dodici mesi dovrebbero restituire risposte chiare. Il capoluogo metterà in carreggiata il progetto tram: no, nel 2024 la città non sarà ancora intarsiata di cantieri, che inizieranno a fare capolino dal 2025, con la prima corsa prevista nel 2029. Il Consiglio comunale della Loggia sarà chiamato però ad approvare il progetto definitivo e la gara dell'appalto integrato: il 5 febbraio scadono i termini per le osservazioni legate agli espropi. Questo sarà anche l'anno della Caffaro: nella cittadella industriale inizieranno i cantieri per la prima tranche della bonifica. Un'accelerata è attesa anche sulla questione della copertura della Pinacoteca e un verdetto arriverà sul dossier Cittadella dell'innovazione: resta l'idea di trovarle casa nell'ex centro com-

merciale l'eccezione, ma tutto resta subordinato al preventivo che i privati devono ancora rendere pubblico. Certo è che se il budget richiesto supererà i dieci milioni, difficilmente l'operazione potrà andare in porto. Dopo anni di ritardi e di imprevisti da governare, la primavera alzerà poi finalmente il sipario sul teatro Borsoni di via Milano.

Guardando alla nostra provincia, le novità più importanti riguardano l'asse viabilistico. In autunno è previsto il via ai lavori per la variante Sp 237 «del Caffaro» nel tratto lungo 3,2 chilometri tra Vestone nord e Idro sud, un progetto attesissimo: basti pensare che il primo accordo di programma è stato sottoscritto nel 2008, sedici anni fa. Il secondo punto fermo dovrebbe vedere protagonista la Corda Molle o, meglio, il suo raddoppio nei 12 km compresi tra Azzano Mella e Ospitaletto. I lavori appaltati da Autovía Padana stanno procedendo e l'obiettivo è aprire la tratta entro l'estate. Anche sul depuratore del Garda ci sono grandi aspettative: il Governo ha ufficialmente detto «sì», senza indugi, al progetto Gavarco-Montichiari, rendendosi disponibile ad appostare i fondi mancanti. La Cabina di regia operativa si riunirà nelle prossime settimane.

Restano in elenco i tormentoni: Tintoretto, Musil, stadio, aeroporto, Autostrada della Valtrompia e tangenzialina

Intramontabili. A scorrere parallelo all'elenco delle scadenze segnate sul calendario 2024, ce n'è un secondo: quello delle aspettative e delle opere sospese. È una lista lunga e (pure in questo caso) per buona parte già presente nel capitolo buoni propositi degli anni precedenti.

Ripartendo di nuovo dal capoluogo, troviamo - ad esempio - l'area che fu della torre Tintoretto (sfumata l'intesa che pareva raggiunta con Redo, si torna al punto di partenza nella trattativa). Ma ci sono anche i tre tormentoni per eccellenza o, se si preferisce, i «veterani» dei piani delle opere pubbliche: il progetto Museo dell'Industria e del Lavoro (Musil), il nuovo Museo di Scienze naturali (che negli anni è stato immaginato in più zone della città: dal Comparto Milano alla Caffaro, fino all'attuale sede) e lo stadio. Il dibattito sul destino del Rigamonti è un altro grande must: al momento gli uffici comunali stanno ultimando la perizia di stima per capire se la società intenda acquistarlo oppure no (l'ultimo «preventivo» era di 4 milioni e 490 mila euro). L'iter per il recupero del teatro romano potrebbe inoltre iniziare a muovere i primi passi.

Per quanto riguarda la provincia, tutti gli occhi sono puntati sull'Autostrada della Valtrompia: il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ha promesso un'accelerata, ma i costi sono di fatto raddoppiati (300 milioni



Cultura. L'idea della Loggia è di recuperare il teatro romano

IN PILLOLE

Tram.

Il progetto prevede 11,205 km sul binario dispari e 11,296 sulla linea pari, 21 fermate e due depositi: al capolinea della Fiera e alla Pendolina. Ci saranno due interscambi con la metro (San Faustino e stazione), dove si incrocerà anche la ferrovia. Sul percorso della linea (per il 72% riservata e per il 28% promiscua) verranno realizzati anche interventi sui ponti, parcheggi e nuova ciclopedonale in via Volturmo. Sono 84 le proprietà al centro degli espropri per la linea «Pendolina-Fiera». Costo del progetto: 425.900.000 euro.

per 6,7 km) e la road map è progettata sul 2028. Sul tavolo c'è la partita dello sviluppo dell'aeroporto di Montichiari, ma resta il tema viabilità quello con le maggiori risposte da trovare. Una carreggiata: i 2 km della variante di Edolo con molta probabilità sono posticipati al 2028, non c'è una meta chiara per la variante di Barghe lungo la strada provinciale 237 della Valsabbia, così come per l'adeguamento della Gardesana tra Gargnano e Limone. Infine, la Bassa: da 16 anni Orzi vecchi attende il completamento della cosiddetta «tangenzialina dei veleni» (dove cioè, nel 2008, furono smaltite 187 tonnellate di scorie di acciaieria): nonostante gli annunci, restano da completare 2,3 km. //