

MERCOLEDÌ 17 NOVEMBRE 2021

**MOBILITÀ Il sindaco di Brescia illustra i piani dopo avere incassato i 359 milioni statali per la tranvia**

## Tram e metrò: Travagliato e Sarezzo prossime fermate

**Emilio Del Bono: «Cercheremo finanziamenti per estendere le linee verso Sud e Nord» Nel 2022 pedonalizzeremo via Tosio, via Musei e il Carmine, riservandoli ai residenti»**

Portati a casa i 359 milioni di euro per il tram Pendolina-Fiera, il sindaco Emilio Del Bono guarda avanti. E traccia le linee di una poderosa «cura del ferro» che aggancia i 40 comuni della seconda cintura a un sistema di trasporto pubblico sostenibile, affidabile e di qualità. Con il duplice obiettivo di dare una valida alternativa alle 200 mila persone che ogni mattina raggiungono la città in auto dalla provincia, e di consegnare alle amministrazioni future un piano della mobilità che in una decina d'anni potrà fare di Brescia una vera città metropolitana. La metro c'è già, il tram ci sarà con il 70 per cento dei 12 chilometri in sede propria a garantire qualità e tempi certi. Chiusa l'offerta efficace in città, Del Bono vede arrivare il tempo di far uscire i punti di forza della mobilità dal contesto urbano per intercettare la mobilità privata extraurbana con il prolungamento della metro a Sarezzo e del tram a Travagliato. Sugli altri



Il render del tram nella zona della stazione ferroviaria, snodo anche della metropolitana

quadranti si muoveranno il treno metropolitano operativo dal 2023 con cadenze di un quarto d'ora da Castegnato e la connessione ferroviaria con Ghedi e Montichiari prevista dalla riqualificazione della linea Parma/Cremona secondo l'impegno di Ferrovie dello Stato. Dentro questo quadro, il primo compito che il sindaco si dà è un Tavolo sovracomunale coordinato della Provincia, per «riflettere» sull'estensione del tram appena finanziato fino a Roncadelle e Travagliato. Il momento è favorevole, e la città intende mettere sul piatto tutta la sua notevole capacità di pianificazione per ottenere altri fondi dell'Europa e del Pnrr. Il passaggio obbligato è l'interlocuzione con i Comuni limitrofi, sullo stesso modello sperimentato con successo per il treno metropolitano che presto avrà anche la nuova fermata al Violino. E il sindaco intende cominciare alla svelta. Tuttavia, oltre ai capitali per realizzare le infrastrutture ci vogliono fondi di parte corrente per gestirle bene. L'esperienza di questi anni, di un Tpl su gomma che per funzionare con un minimo di decenza deve affidarsi alle risorse di Loggia (8,5 milioni all'anno) e Broletto (2,5 milioni) a causa di un Fondo nazionale trasporti anacronistico, lo direbbe anche ai sordi. E allora gioca pure su questo fronte. Annuncia che è a portata l'obiettivo di stabilizzare per 10 anni il contributo statale alla metro (ora di 10 milioni all'anno per un triennio). Il che nella sostanza significherebbe renderlo strutturale. E guarda alle più ampie esigenze gestionali di mobilità della città metropolitana, che dopo il completamento dell'Alta velocità per Verona vedrà crescere il traffico della Stazione da 10 a 18 milioni di viaggiatori. «In occasione del finanziamento del tram, al ministro Enrico Giovannini abbiamo detto che lo snodo complicato non è l'investimento in conto capitale sulle infrastrutture bensì la sostenibilità di gestione delle infrastrutture stesse che grava sulla parte corrente - dice -, e il ministro ha capito che i corrispettivi chilometrici per il funzionamento dell'esistente sono già largamente insufficienti, tanto che Comune e Provincia devono concorrere per il 30 per cento al bilancio dell'Agenzia del Tpl». Tra l'altro, in una Lombardia che, insieme a Piemonte, Emilia Romagna e Veneto, è costantemente sotto scacco sulla qualità dell'aria, il trasporto pubblico e la mobilità dolce più che un'opzione sono una necessità. Sono dunque questi i pilastri su cui Del Bono incardina la sua visione di una mobilità del futuro prossimo, che vede i capolinea di un Tpl dagli standard di qualità della metro, allungati in Valtrompia, Franciacorta, Bassa di sud-ovest e sud-est con grandi parcheggi scambiatori per

intercettare le auto. «Nei decenni scorsi la visione pianificatoria era centrata sulla mobilità privata - osserva -, oggi il paradigma si è ribaltato e sono gli stessi cittadini a chiedere un trasporto pubblico di qualità». Il che permetterà pure scelte «impegnative» sul centro storico, limitandone sempre di più l'accesso alle auto fino a lasciarlo ai soli residenti. La direzione è questa, e prossimo passo, nel 2022, sarà la pedonalizzazione del Carmine, delle vie Tosio e Musei. La città del futuro ha le sue fondamenta nella mobilità, sostenibile. .