

DOPO LA POSA  
DELLA PRIMA  
PIETRA  
IL CONSORZIO  
GUIDATO  
DALL'ANSALDO  
PREDISPONE  
I PRIMI CANTIERI  
DEL TRACCIATO

## IL METROBUS A BRESCIA, DA OGGI AL 2010 LA MAPPA DI UN PROGETTO DA 587 MILIONI

Il dado è tratto e indietro non si torna. Il mese scorso la posa simbolica della prima pietra ha sancito l'avvio dei lavori per la prima tratta della metropolitana di Brescia. Quasi 14 chilometri con 18 stazioni dal Prealpino/Casazza a Sant'Eufemia/Bufalora. Ora compete al consorzio di imprese che si è aggiudicato l'appalto Ansaldo Trasporti, Ansaldo Breda, Astaldi e Necso rispettare la scadenza della consegna programmata entro il 2010.

Alla cerimonia inaugurale - presenti tra gli altri il sindaco Paolo Corsini; il ministro dei Trasporti, Pietro Lunardi; i presidenti della Regione e della Provincia, Roberto Formigoni e Alberto Cavalli e il vescovo di Brescia, mons. Giulio Sanguineti - nessuno ha nascosto la vera natura del progetto: se è di indubbio interesse il valore della grande opera pubblica, nondimeno lo è la sfida insita nel concetto stesso di metropolitana, che presume la nascita di un concetto diverso di mobilità, allorquando il mezzo pubblico diventa competitivo sull'auto. La scelta (almeno crediamo) di non preferire metodi coercitivi (divieti e altro), ma servizi alternativi validi, vincente nel resto d'Europa, forse può trovare terreno fertile anche in Italia, a Brescia, dove l'in-



**La prima tratta prevede un percorso di quasi 14 chilometri per 18 stazioni dal Prealpino/Casazza a Sant'Eufemia/Bufalora: se è di indubbio interesse il valore della grande opera pubblica, nondimeno lo è la sfida insita nel concetto stesso di metropolitana, che presume la nascita di un concetto diverso di mobilità, allorquando il mezzo pubblico diventa competitivo sull'auto. La scelta (almeno crediamo) di non preferire metodi coercitivi (divieti e altro), ma servizi alternativi validi, vincente nel resto d'Europa, forse può trovare terreno fertile anche a Brescia.**

LA "TALPA"  
DEVE ANCORA  
INIZIARE A  
SCAVARE,  
E GIÀ SI PENSA  
AL FUTURO CON  
IL RACCORDO  
PER CONCESIO  
E IL CENTRO FIERA

tegrazione del sistema pubblico-privato nella mobilità delle persone - tranne che a Milano, comunque assillata dal traffico - deve ancora avere inizio.

E prima ancora che la gigantesca talpa inizi a farsi largo nel sottosuolo cittadino già si pensa al futuro, all'ampliamento della tratta sulle direttrici per Concesio e per la Fiera, idee peraltro buone, ma futuribili, almeno se paragoniamo l'idea ad altre che l'hanno preceduta, magari non a Brescia città però in provincia, dove l'elenco delle incompiute o delle non compiute inizia ad essere inquietante (stavolta le richieste di finanziamento per i prolungamenti della tratta cittadina del metrobús, Prealpino-Concesio e Lamarmora-Fiera, pare verranno portate all'attenzione del Cipe entro fine anno. E sempre entro la fine di dicembre il Cipe esaminerà anche, per quanto di competenza, i progetti per l'autostrada della Valtrompia e per la nuova tangenziale a sud - la famosa "corda molle" da Ospitaletto a Montichiari - sui quali il Governo è favorevole). Quindi, bene ha fatto il presidente di Brescia Mobilità, Ettore Fermi, a ricordare come si stiano ancora cercando sul mercato i 137 milioni di euro necessari a completare il budget previsto in 587 milioni. Tanto servirà per il completamento della prima tratta. I più critici obiettono sull'opportunità o meno di dare comunque avvio ad un progetto al quale ne dovranno seguire altri (speriamo), proprio per completare quel disegno a raggiera e verso l'hinterland che incrementerà quella competitività di cui si diceva prima. La risposta è scontata: di ne-

## LA SFIDA DELLA MOBILITÀ: UN'AREA URBANA "INVASA" DA CIRCA 300MILA AUTO



**Brescia si trova al centro di un'area fittamente urbanizzata che, nel raggio di 25 chilometri, conta mezzo milione di abitanti e genera verso la città un flusso giornaliero di circa 180mila veicoli che, sommato alle 145mila automobili normalmente in circolazione nell'area urbana, costituisce il principale fattore di congestione del traffico. Per questo il metrobús è considerato un sistema vincente, in grado di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato. Con 40 corse/ora come limite massimo ed una velocità di circa 80 chilometri orari, i treni della futura metropolitana potranno collegare la Stazione col Civile in meno di 7 minuti e la Stazione con Brescia 2 in 55 secondi. Il modello dei treni prescelto è stato ideato dallo studio Giugiaro ed è molto somigliante a quello già adottato a Copenhagen. Il veicolo è lungo 39 metri, largo 2,65 ed è dotato di 6 porte di accesso per ogni lato. I posti a sedere sono 90, mentre la sicurezza è affidata ad un sistema di telesorveglianza. Le stazioni della prima tratta saranno 18 (9 in galleria, 5 in trincea, 2 a raso e 2 in viadotto).**

BRESCIA MOBILITÀ  
(SPA DI GESTIONE  
DEI TRASPORTI)  
DEVE REPERIRE  
SUL MERCATO  
ALTRI 137 MILIONI  
PER COMPLETARE  
IL BUDGET

cessità virtù si deve fare se i conti pubblici non consentono di andare oltre. Dopotutto è meglio posare la prima pietra per avere qualche garanzia in più, piuttosto che attendere rischiando che i fondi vengano meno e che i costi crescano a dismisura.

Per la città si apre un periodo dove la metropolitana corre in superficie o meglio dove "sbucano" le stazioni. Secondo le previsioni tale periodo sarà più problematico tra la prossima estate e tutto il 2006, soprattutto per l'area di via Triumplina. Ed è stata la stessa società - alla quale la municipalità

ha conferito il ruolo di struttura di organizzazione e gestione del trasporto pubblico cittadino e dell'interland - che ha reso noto la mappa dei punti critici. Esaminiamoli. Per un paio d'anni (in seguito verrà reso noto il calendario del tratto Ospedale-via Volta) nei punti nei quali, per i tratti in trincea coperta, si dovrà scavare sotto oppure a fianco di strade esistenti, le interferenze dureranno sino alla posa delle paratie ed alla ricopertura con il cosiddetto "solettone": successivamente, i lavori potranno proseguire (a quel punto in sotterranea) senza più disagi per chi deve per-

correre le vie interessate.

**Via Gatti.** Secondo il prospetto il primo cantiere ad essere allestito, entro dicembre/gennaio, sarà quello logistico nell'area (53 mila metri quadri) e di proprietà comunale compresa tra via Zammarchi, via Gatti, via Fiorentini e la ferrovia Milano-Venezia. Sino al 2010 questo terreno fungerà da campo base, sede direzionale del raggruppamento di imprese capitanato da Ansaldo, deposito di mezzi ed attrezzature.

**Via dello Stadio.** Il secondo cantiere logistico (per la realizzazione della trincea coperta

PER LA CITTÀ  
SI APRE UN  
PERIODO  
PROBLEMATICO:  
PER IL TRAFFICO  
I PUNTI CRITICI  
SONO COSTITUITI  
DAI CANTIERI  
A CIELO APERTO

Prealpino-Ospedale) verrà allestito, agli inizi del prossimo anno, nel parcheggio sterrato di 35 mila mq tra via Triumplina e via dello Stadio. Funzionerà sino al completamento della tratta nord, nella primavera 2007.

**Deposito.** All'inizio del 2004 verrà creato - nell'area di circa 120 mila mq ad est di via Serenissima, tra via Chiappa e via Buffalora - il cantiere per la realizzazione del deposito (che verrà completato nella primavera 2007) e per le officine, il posto centrale di controllo, la pista per il collaudo.

**Cantieri per la fresa.** La "talpa" per la galleria profonda dovrebbe arrivare nell'estate prossima e concludere il suo impegno nella seconda metà del 2008. In primavera, così, verrà formato - nell'area agricola, di 70 mila mq, ad est di viale Duca degli Abruzzi, - il cantiere per il montaggio e l'immissione della fresa per la realizzazione del tratto a meno 22 metri di profondità. La "talpa" uscirà in un'area - di circa 2.500 mq - interna all'Ospedale Civile, in prossimità dell'incrocio tra viale Europa e via Schivardi.

**Stazione Volta.** Il primo dei cantieri più invasivi, per gli effetti sul traffico, sarà quello - dalla prossima estate alla fine del 2005 - in via Lamarmora, nei pressi del campo "Pasolini". Una superficie di circa 3.000 mq per la costruzione della stazione Volta.

**Stazione Lamarmora e Stazione Brescia Due.** Effetti sulla circolazione modesti, invece, per i cantieri della stazione Lamarmora e della stazione Brescia Due. In entrambi i casi, 3.000 mq ricavati all'interno di parcheg-



**I 1.100 metri più critici: saranno quelli - per la trincea coperta dalla stazione Prealpino (allo sbocco della tangenziale) a via dello Stadio - sul lato ovest di via Triumplina, a cavallo della controstrada. Qui - dall'estate 2004 alla fine del 2006 - si procederà, per spostamenti successivi, con cantieri di circa 150 metri e la strada non verrà mai chiusa. Ma forti disagi sono da mettere in conto.**

gi: quello di via Lamarmora, all'altezza dell'incrocio con via Malta, e quello in via Malta, di fronte al Gasometro. I tempi andranno dall'estate 2004 alla primavera 2006, nel primo caso, e quindi all'estate 2006 nel caso del secondo cantiere preso in esame nel piano dell'avanzamento lavori.

**Zona Poliambulanza.** Nessuna ricaduta viabilistica, invece, ma qualche disagio per chi abita le case che si affacciano sopra seg-

menti dei circa 500 metri interessati dalla tratta in trincea ad est di viale Duca degli Abruzzi.

**Via Triumplina.** I 1.100 metri più critici: saranno quelli - per la trincea coperta dalla stazione Prealpino (allo sbocco della tangenziale) a via dello Stadio - sul lato ovest di via Triumplina, a cavallo della controstrada. Qui - dall'estate 2004 alla fine del 2006 - si procederà, per spostamenti successivi, con cantieri di circa 150 metri e

DALL'ESTATE  
ALLA FINE DEL 2005  
VERRÀ COSTRUITO  
IL VIADOTTO  
TRA LA STAZIONE  
DI SAN POLO 2  
E IL DEPOSITO  
DEI TRENI

la strada non verrà mai chiusa. Ma forti disagi sono da mettere in conto.

**Zona Stadio e viale Europa.** Problemi analoghi, anche se le vie non sono altrettanto importanti nel collegamento con la Valtrompia, per la trincea coperta nella zona del "Rigamonti".

**Sanpolino.** Tra la prossima estate e la fine del 2005 verrà costruito il viadotto tra la stazione San

Polo 2 e il deposito. Due km prevalentemente sui terreni che verranno urbanizzati con l'operazione Sanpolino, ma con un tratto finale delicato a causa degli attraversamenti di via Serenissima e via Chiappa.

**Parco di San Polo.** Sempre tra l'estate 2004 e la fine del 2005 verrà realizzata la tratta a raso tra le stazioni Poliambulanza e San Polo 2: 1.700 metri su terreni agricoli, ma con attraversamento del

torrente Garza e dell'ex statale per Mantova.

**Stazione Poliambulanza.** Nessun impatto sulla viabilità infine, tra l'estate 2004 e quella del 2005, per la stazione Poliambulanza.

**Claudio Venturelli**

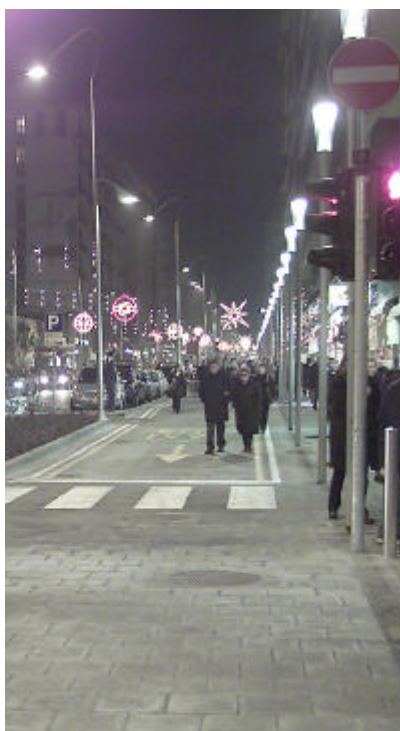
## Lam, chiesta la verifica prima di proseguire con i nuovi cantieri

Lam ed è ancora polemica. I fronti sono almeno due: politico e pratico. Sul primo si registra l'iniziativa della Lega Nord che al grido di "Salviamo i nostri quartieri dalle Lam" chiede alla Giunta approfondite verifiche prima di dare il nulla osta ad altri tracciati; sul secondo le novità riguardano i ritocchi notturni alla pavimentazione, soprattutto in via Crocefissa Di Rosa e la verifica sulla rumorosità.

Se la costruzione dell'arredo urbano è senza dubbio innovativa, le Lam lasciano aperta la porta a seri dubbi - questa è la tesi sostenuta dagli oppositori al progetto - in fatto di reale praticità e tenuta della struttura. È stata sotto gli occhi di tutti l'intensa attività notturna che ha interessato via Crocefissa, dove si è lavorato per la sostituzione di parte delle piastrelle ed altri interventi. All'opinione pubblica che ha manifestato alcune perplessità, Brescia Mobilità ha

risposto giustificando il tutto come "conseguenza diretta della fase di collaudo" e senza "oneri suppletivi". I tecnici della Spa che ha in gestione la mobilità cittadina, infatti, hanno rilevato alcune imperfezioni non strutturali, come le fughe leggermente più basse tra una piastrella di serizzo e l'altra o un incollaggio parziale delle stesse al fondo nei punti in cui sono stati testati diversi tipi di mastice, oppure i collegamenti ed i raccordi con i tombini, che a loro volta sono stati aperti e collaudati. Da qui l'impegno "notturno" che deve risolvere anche il problema delle pozzanghere.

Come se non bastasse le lamentele coinvolgono una questione non secondaria: da quando c'è la Lam in via Crocefissa, comunque sin da quando il cantiere fu aperto, molti automobilisti hanno preso l'abitudine di deviare da via San Rocchino, abitudine che è rimasta creando un sensibile aumen-



to del traffico. Allo studio c'è un'ipotesi tampone (riguarda i semafori) in attesa che l'ulteriore tranche del progetto Lam porti alla costruzione di una rotatoria tra le vie S. Rocchino, Ducco e Gualla.

Ricordiamo che il progetto Lam oltre a via Crocefissa Di Rosa, via Cremona, via della Volta e Mompiano, per essere completato riguarderà anche altri cinque siti: la Stazione (via Foppa, via XX Settembre), via Leonardo Da Vinci, Centro Storico (via Mazzini), Ospedale e Brescia 2 (dal Cavalcavia Kennedy al Cristal Palace).