

Trasporti Inaugurata la gemella della linea lilla milanese. È la settima d'Italia

Il record europeo di Brescia: è la più piccola città con il metrò

Opera da 935 milioni. Maroni: un'eccellenza da imitare

BRESCIA — Non è un caso che ieri, per inaugurare il metrobus, o metropolitana leggera, a Brescia abbiano scelto lo spiazzo sopra la fermata Stazione, di fianco ai binari del treno. Perché qui lo ripetono in tanti: «È da quando è arrivata la ferrovia (per la cronaca, 22 aprile 1854, inaugurazione della Coccaglio-Brescia-Verona, ndr), che la città non viveva una giornata così».

Esagerati? Mica tanto. Perché da ieri Brescia, 194 mila abitanti, è la più piccola città europea, e l'unica sotto i 200 mila residenti, ad avere una metropolitana. Leggera, ma sofisticata. Settimo metrò d'Italia. Gemella della linea Lilla appena inaugurata a Milano e, assicura l'Ansaldo, modello per la futura metropolitana di Honolulu. Grazie a un sistema di guida automatico, corre senza conducente per 13,7 chilometri, dieci dei quali sottoterra. Le stazioni, disegnate dalla matita di un ingegnere bresciano, Lamberto Cremonesi, sono 17 (da queste parti sono più pratici che superstiziosi), da Sant'Eufemia a sud est, a Prealpi, a nord. Venticinque minuti

in tutto. «Brescia ha dimostrato di saper programmare e di saper portare a termine quel che ha programmato», dice orgoglioso dal palco il sindaco Adriano Paroli.

Anche se, tra il dire e il fare, sono passati una trentina d'anni. Era il 1985 quando l'allora sindaco e poi senatore democristiano Pietro Padula (scomparso nel 2009), lanciò l'idea a Renzo Capra, all'epoca presidente di Asm (oggi A2a). Ma per arrivare alla posa della prima pietra bisognerà aspettare il 10 novembre 2003, sindaco Paolo Corsini. Da lì al taglio del nastro di ieri, sono servite quattro milioni e mezzo di ore di lavoro, frutto dell'impiego

di 6.500 persone di centinaia di aziende diverse (600 solo quelle bresciane). Poi c'è il capitolo costi: 935 milioni di euro. Stato, Regione e Comune hanno sborsato, finora, 513 milioni. I mutui per coprire quanto manca peseranno sul Comune per trent'anni.

Fortuna che, dal palco, ieri il neopresidente della Regione Lombardia Roberto Maroni, oltre a elogiare «questa nuova ec-

cellenza bresciana e lombarda, da imitare» ha promesso che

la Regione interverrà sul fronte dei costi di esercizio (circa 6 milioni di euro l'anno).

Resta il fatto che, adesso, la palla passa ai bresciani. Toccherà a loro dimostrare se il metrobus sarà un trampolino di lancio o un passo più lungo della gamba. Il sindaco Paroli spera che Brescia segua lo stesso binario di Lille, in Francia, che ha solo qualche migliaio di abitanti in più: «Là la metropolitana ha aperto nel 1983. Adesso le linee sono due, la città ha la seconda università di Francia ed è un importante snodo sulla linea dei Tgv Parigi-Londra. Grazie alla Brebemi e alla Tav, Brescia può conoscere uno sviluppo analogo».

A giudicare da quel che è successo ieri pomeriggio, quando, grazie anche all'ingresso gratuito, sui vagoni s'è vista una ressa da metropolitana di Tokyo nell'ora di punta, i bresciani sembrano apprezzare. Anche un concittadino illustre, Francesco Renga, che ieri sera ha chiuso sul palco di piazza Loggia la giornata di concer-



ti per il metrò, è fiducioso: «Penso che toglierà a Brescia un po' di aria di provincia».

La prova del nove si vedrà da domani, quando si pagherà il biglietto (1,20 euro). Dal 2008 ad oggi, il trasporto pubblico a Brescia ha perso un milione e 300 mila passeggeri. Al metrobus l'arduo compito di invertire la rotta. «Sembrava il treno anch'esso un mito di progresso» cantava Guccini. A Brescia sperano che il loro metrò non resti soltanto un mito.

Luca Angelini

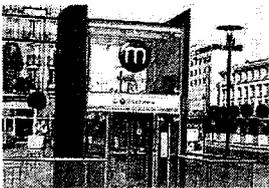
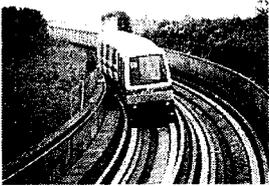
Honolulu

Sistema di guida automatico. L'Ansaldo: sarà il modello per quella di Honolulu

In Europa

A Rennes

La metropolitana di Rennes (sotto) in Bretagna, è stata aperta nel 2002 (veicolo automatico leggero) La città è attraversata da una linea e ha 15 stazioni. Il tempo di percorrenza da un lato all'altro è di 16 minuti



A Lille

Risale al 1983 il sistema di trasporto rapido di Lille (sopra), in Francia. Utilizza il sistema automatico leggero: i treni sono larghi due metri e lunghi 26 e sono a pneumatici. Ci sono 60 stazioni, che arrivano quasi fino al confine con il Belgio

Il percorso

