

REFERENDUM CITTADINO

IL 10 GIUGNO VOTA

NO

alla

METROPOLITANA

il Sindaco ha dichiarato che se **vinceranno i NO** la metropolitana non si farà
le buone ragioni per votare NO

1. costerà oltre 1300 miliardi di cui la metà a carico della città di Brescia
2. ridurrà il traffico veicolare solo del 4% (dato fornito dallo Studio di Impatto Ambientale commissionato da ASM)
3. il biglietto della corsa semplice dell'autobus è già previsto che aumenterà su tutta la rete, autobus compresi, di oltre il 50%
4. nei tratti in viadotto (12 km su 18) avrà un effetto devastante sul paesaggio e sui livelli d'inquinamento locali costituendo "un coperchio" sulle vie che ridurrà il ricambio d'aria e amplificherà i rumori del traffico veicolare che resterà invariato
5. la città sarà sconvolta dai cantieri per almeno 5 anni con pesanti effetti sulla salute dei cittadini e sulla qualità della vita
6. è sproorzionata rispetto agli utenti previsti, è destinata quindi a circolare vuota in gran parte della giornata
7. per coprire il deficit dei costi di esercizio il comune di Brescia dovrà spendere almeno una decina di miliardi all'anno e ciò comporterà inevitabilmente tagli su altre spese in conto corrente, comprese quelle sociali
8. la metropolitana è difficilmente utilizzabile da parte degli anziani, dei disabili e delle famiglie con figli piccoli
9. gli utenti provenienti in autobus dalla provincia avranno maggiori disagi (dovranno scendere ai capolinea della metropolitana e saranno costretti a cambiare 2 o tre linee per giungere a destinazione)
10. non sarà estendibile alla Valtrompia: nonostante quanto pubblicizzato da ASM in queste ultime settimane, il costo di circa 100 miliardi al km rappresenta l'ostacolo maggiore e invalicabile per l'estendibilità della metropolitana nella provincia, non ci saranno mai le risorse; l'unica possibilità per servire la Valtrompia o Montichiari, come già effettuato a Lille, è l'utilizzo di tram moderni extraurbani del costo di circa 5÷10 miliardi al km

l'alternativa possibile

1. realizzare alcune linee di superficie (autobus o tram) prevalentemente su sede riservata. Con un quarto della spesa si avrebbe un servizio collettivo più diffuso sul territorio, fermate più ravvicinate con un conseguente miglioramento della mobilità cittadina, del servizio reso e della qualità urbana;
2. un incentivo all'uso della bicicletta per i piccoli spostamenti (nel raggio di 4 km è il mezzo di trasporto più veloce !);
3. altre iniziative mirate a governare l'organizzazione della mobilità urbana ed i tempi della città con il Piano Regolatore e con i progetti del LAM ed il Piano della Mobilità Ciclabile il Comune aveva imboccato la strada giusta, chiediamo che si segua quella strada abbandonando un progetto faraonico, di scarsa utilità e che ci può costare molto caro !



OGGI



www.altripensieri.org

tel. 0328-9628279



DOMANI ?

Brescia, 10 settembre 2001 Spett.le

REGIONE LOMBARDIA

Direzione

Territorio e Urbanistica

Struttura V.I.A.

via F. Filzi,22

20124 MILANO

fax 02.6765.5696

oggetto: Studio d'impatto ambientale relativo al progetto della linea di metropolitana leggera automatica Metrobus (S.Eufemia/Fiera/Concesio) redatto da ASM Brescia spa per il quale è stata chiesta la Pronuncia di compatibilità ambientale della Regione ai sensi della legge regionale n. 20/99 (V.I.A.)

memoria e osservazioni all'integrazione al S.I.A. presentata da ASM in data 29.06.2001

Il 29.06.2001 l'ASM Brescia SPA ha depositato presso codesta Regione un supplemento allo Studio d'impatto Ambientale per la realizzazione di una metropolitana leggera automatica in Comune di Brescia.

Nell'introduzione al documento l'ASM motiva tale presentazione dalla ³sensazione² che nel Gruppo di Lavoro Regionale nella seduta del 15 marzo 2001 vi fossero perplessità sui seguenti argomenti:

Ⓜ impatto visivo dei viadotti

Ⓜ analisi della mobilità

Ⓜ analisi delle alternative di sistema con particolare riguardo al confronto tram-metrobus.

I gruppi ambientalisti sottoscrittori delle osservazioni del 14.03.01 presa visione del supplemento al SIA ritengono opportuno, anche su detto materiale, esprimere le proprie osservazioni.

PREMESSA: il referendum cittadino del 10 giugno ha manifestato il rifiuto della cittadinanza verso l'ipotesi di costruzione della metropolitana

Non si entra nel merito in questa sede delle controdeduzioni esposte nella premessa al Supplemento da ASM alle osservazioni poste dalle nostre Associazioni alla prima parte del SIA. In genere le risposte sono caratterizzate da vuote asserzioni non motivate da dati tecnici oggettivi.

Possiamo comprendere che le stesse, scritte in piena campagna referendaria (REFERENDUM del 10/6/01 sull'adozione della metropolitana a Brescia) nella quale l'Azienda pubblica ha partecipato attivamente, spendendo centinaia di milioni di denaro pubblico per sostenere la tesi della realizzazione della metropolitana, risentano del particolare clima politico di quei giorni dove, al fine di convincere i cittadini della bontà del progetto, sono state disseminate informazioni prive di fondamento quali la soppressione dei tratti in viadotto o l'estensione della linea all'alta Valtrompia. Il risultato ottenuto dalla massiccia campagna di stampa ASM/Comune è stato peraltro veramente deludente, dal punto di vista dei sostenitori della metropolitana, se a conti fatti è riuscita a convincere della necessità della realizzazione della metropolitana poco meno di 26.000 elettori su quasi 160.000 aventi diritto. Solo il 16% dei cittadini bresciani è stato convinto della bontà delle ³ragioni del SI ³.

In occasione della campagna referendaria ASM e Comune di Brescia non hanno mostrato un esempio di grande correttezza nell'informare i cittadini.

Il sovrapporsi di notizie false e fuorvianti ha probabilmente indotto una parte degli elettori a disertare le urne facendo venir meno il quorum fissato dallo Statuto comunale nel 50% degli aventi

diritto.

Precisiamo ancora una volta che se anche i 5000 voti mancanti per il raggiungimento del quorum fossero attribuiti tutti al SI (a favore della metropolita) il numero dei NO è talmente elevato da rappresentare comunque la maggioranza. Non può essere sottovalutata, a nostro avviso, da Codesta Regione, la forte avversità al progetto democraticamente espressa dalla consultazione popolare.

A conclusione della premessa riportiamo integralmente il testo della lettera già inviata a Codesta Regione da Comitato dei cittadini per il NO il 19.06.01:

A nome delle Associazioni ambientaliste che hanno sottoscritto le osservazioni depositate presso codesta Regione in data 14.3.01, vi informiamo che in data 10 giugno u.s. si è svolto nel Comune di Brescia un referendum consultivo avente per oggetto la realizzazione della metropolitana leggera automatica con il seguente esito:

1- favorevoli alla realizzazione della metropolitana 25915 elettori

2- contrari alla realizzazione della metropolitana 45561 elettori

la percentuale di partecipazione al voto è stata del 45,14 % degli aventi diritto.

Riteniamo che la risposta data dalla città, che ha potuto votare solo fino alle 20,00 di sera, sia inequivocabilmente contraria alla realizzazione della metropolitana.

Si segnala che nei 10 giorni precedenti la votazione si è assistito ad una pesante propaganda di disinformazione, atta a confondere la popolazione, culminata con la distribuzione a tutte le famiglie dello stampato ASM(in allegato) in cui si individua un tracciato enorme (32 km) rispetto a quello posto a base di gara e soggetto a procedura di V.I.A..

Si fa inoltre rilevare, che in modo contraddittorio, ASM e Amministrazione comunale hanno in più occasioni dichiarato pubblicamente (si veda stampa locale del periodo), che verrà stralciata dalla realizzazione dell'opera la derivazione verso Fiera perché non finanziata e che verrà studiata la possibilità di interrimento della tratta in via Lamarmora subordinatamente al contenimento della spesa nei limiti previsti.

A nostro avviso ciò costituirebbe modifica sostanziale del progetto soggetto a V.I.A., tale da comportare, quantomeno, un aggiornamento dello studio d'impatto ambientale già carente di dati e di comparazioni con soluzioni alternative, come peraltro già segnalato nelle osservazioni presentate. Il Comitato dei cittadini per il No alla metropolitana, con l'innegabile successo ottenuto nel referendum cittadino, ritiene di essere titolato a rappresentare gli interessi degli oltre 45000 cittadini che hanno condiviso quanto espresso dal Comitato e contenuto nello stampato che alleghiamo e chiede pertanto di essere coinvolto attivamente nelle prossime scadenze della Procedura, con la presenza di un proprio rappresentante e con l'accesso a tutti gli atti integrativi che verranno richiesti da Codesta amministrazione.

Chiediamo infine che Codesto ufficio si esprima circa la necessità di chiedere un approfondimento del S.I.A. alla luce di quanto dichiarato da ASM e che venga imposto ad ASM il blocco cautelativo dell'aggiudicazione dei lavori, tuttora in corso, in attesa della Pronuncia di compatibilità ambientale.

In attesa di cortese riscontro si porgono distinti saluti.

IPOTESI TRAM

Lo scenario TRAM, così come esposto dagli elaborati ASM, è a nostro avviso non corretto per i dati di base su cui si fonda e per valutazioni non scientifiche di carattere ³soggettivo² e che penalizzano fortemente l'ipotesi in esame rispetto allo scenario Metrobus.

Le forzature sono talmente tante e pesanti da rendere non ammissibile nel complesso l'analisi svolta da ASM.

In particolare riteniamo di dover commentare i seguenti punti:

- 1- Il tracciato e il numero di linee
- 2- L¹ attrattività del sistema tramviario
- 3- L'impatto del tram
- 4- L'analisi costi benefici

5- 1- IL TRACCIATO DEL TRAM ED IL NUMERO DI LINEE / le alternative possibili

Nell'ipotesi ASM il tracciato del tram ricalca semplicemente il tracciato della metropolitana con una previsione di spesa di 506 miliardi a fronte dei 1090 mld previsti per la realizzazione della metropolitana.

Per una comparazione più bilanciata avrebbe dovuto essere presa in considerazione la realizzazione di tracciati diversi, sia per la peculiarità del sistema che in relazione all'espandibilità dello stesso. Dagli esempi più recenti di realizzazione di reti tramviarie moderne in Europa (vedasi ad esempio Strasburgo e Grenoble) si tende generalmente a prendere in considerazione più linee tranviarie (una rete appunto) che prendendo origine dal centro della città principale si estende negli anni ai comuni limitrofi. Non ha senso generalmente se non per casi assimilabili ad un modello di ³città lineare², cosa completamente opposta alla situazione urbanistica di Brescia attuale e di previsione, considerare la realizzazione di una sola linea tranviaria.

Anche dallo studio per la stesura del nuovo PRG il prof. Secchi, incaricato dal Comune, individuava la necessità della realizzazione di un sistema radiale di superficie per dare risposta ad una domanda di mobilità diffusa sul territorio e non concentrabile su un unico asse di forza. Se si osservano le direttrici di ingresso del traffico veicolare nella città si può verificare come tali direttrici non abbiano una dominante, ma siano pressoché equamente ripartite su tutti i punti cardinali (con la sola ovvia eccezione della barriera costituita, nello spicchio nord orientale, dalla presenza del monte Maddalena).

Stante lo stato dei tracciati ferroviari nell'intorno del capoluogo, oggi non utilizzati o sotto-utilizzati per la mobilità locale è sufficientemente spontaneo pensare alle linee per Iseo, per Parma e Cremona come prosecuzioni possibili della rete tranviaria cittadina.

Sulla linea MI-VE, per la quale è previsto il raddoppio potrebbe essere realizzato un servizio provinciale locale ora non presente.

Resterebbe da realizzare una linea ferrata per la Val Trompia.

È facile intuire che una politica dei trasporti incentrata sulla diffusione delle linee ferrate, ad uguale scartamento per treni e tram, costituirebbe la necessaria premessa per il cambio modale anche per la distribuzione delle merci ora interamente affidata all'uso della gomma.

L'ipotesi tram, come l'ipotesi metrobus, è peraltro lacunosa circa la possibilità di servire la nuova zona di espansione residenziale/ terziaria della città individuata nell'ex zona industriale ad ovest del centro storico denominata ³Comparto Milano².

In sintesi non è stato eseguito uno studio serio della rete tramviaria idonea per la città di Brescia facendo venir meno, in questo modo, uno dei punti cardini per l'attendibilità della comparazione.

2 L'ATTRATTIVITÀ¹ DEL SISTEMA TRAMVIARIO

Nella documentazione elaborata da ASM il sistema tramviario è rappresentato con una ³attrattività² così bassa da non essere nemmeno competitivo rispetto alla situazione di riferimento affidata alla rete autobus integrata dalle tre linee LAM.

In effetti la differenza in termini di portata fra la LAM 1 ed la linea tram che farebbe pressoché o

stesso percorso è così bassa da non giustificare la spesa.

Con i dati riportati da ASM verrebbe spontaneo dubitare della salute mentale degli amministratori delle decine di città europee che ancora oggi stanno spingendo l'uso di un sistema così poco attrattivo quale il tram a giudicare dai risultati della relazione a cui ci riferiamo.

Nella relazione ASM continua ad essere vista come negativa l'occupazione da parte del tram di spazio dedicato attualmente al traffico veicolare ed addirittura ASM giunge ad affermare, come nota negativa verso l'adozione del tram, che gli impedimenti costituiti dal tracciato possono procurare rallentamenti alla velocità del traffico veicolare nell'ordine di almeno il 10 %.

A fronte di tali affermazioni ci si chiede se l'ASM abbia ben inteso le ragioni per le quali una comunità si debba dotare di un costoso mezzo di trasporto collettivo !

E' ovvio che se l'obiettivo è lo spostamento di una quota consistente della mobilità dall'uso della vettura privata (fortemente inquinante) all'uso del mezzo collettivo ogni ostacolo interposto all'uso dell'automobile non può che giocare a favore dell'uso del mezzo collettivo.

In realtà l'ASM non vuole ³politicamente² incidere sul traffico privato.

A fronte di un ridicolo 4% di riduzione del traffico veicolare previsto nel SIA originario, ASM si è affrettata a dichiarare nel Supplemento in esame che la percentuale potrebbe salire addirittura al 9% adottando alcune restrizioni alla mobilità veicolare del centro storico.

Noi sosteniamo che un investimento di denaro pubblico dell'ordine di 1300÷1500 miliardi non abbia senso se non si punti decisamente ad una drastica riduzione del traffico veicolare privato con una chiara politica di interdizione all'ingresso del centro storico da parte dei veicoli ed una politica tariffaria delle soste che scoraggi l'ingresso di autovetture nei quartieri limitrofi al centro e che al contrario incentivi l'uso di parcheggi di scambio da collocare all'estrema periferia della città o addirittura in prossimità dei comuni di prima cintura.

Solo un' adeguata politica della mobilità e della sosta può indurre una grande attrattività del mezzo pubblico sia che lo si voglia chiamare Metrobus, tram o LAM.

E' davvero incomprensibile come si possa stimare pari quasi a zero la capacità del tram di intercettazione del traffico veicolare proveniente da fuori città. I parcheggi d'interscambio stracolmi di Strasburgo potrebbero essere la più convincente dimostrazione della falsità del dato assunto come certo da ASM.

E' ovvio che un aumento trascurabile (il 5,5%) dei passeggeri da 42,8 milioni dello scenario di riferimento a 45,19 dello scenario tram non può giustificare una spesa che, seppur ridotta rispetto al Metrobus, resta di svariate centinaia di miliardi !

A dimostrazione di quanto questo dato sia artatamente sottostimato è sufficiente richiamare in materia gli esempi e la letteratura disponibile a livello europeo (a Strasburgo la messa in funzione del primo tratto della prima linea di tram nel 1995 ha comportato un incremento dei passeggeri del 28 % nel primo anno di attività sull'intera rete di trasporto pubblico !).

Utilizzando lo stesso dato di Strasburgo i passeggeri a Brescia, al primo anno di attività della rete tramviaria, potrebbero oltrepassare la considerevole soglia di 54 milioni, anche i conti economici avrebbero a quel punto un altro risultato.

3 - L'IMPATTO DEL TRAM

Il tram viene accusato nella relazione ASM d'avere un impatto negativo per quanto concerne :

- 1- il rumore del passaggio dei convogli
- 2- l'effetto visivo della linea elettrica di alimentazione
- 3- la necessità di procedere allo spostamento di sottoservizi e alla difficoltà di realizzare cantieri

1- Come è noto uno dei problemi dei moderni tram a pianale ribassato è l'eccessiva silenziosità . Nei centri storici con sede promiscua i conducenti devono spesso segnalare la propria presenza ai pedoni con uno scampanello.

2- L'effetto della linea aerea che nei modelli più recenti è ridotta ad un solo cavo aereo non può certamente essere paragonata alla costruzione dei viadotti al centro delle strade cittadine previsti per la metropolitana.

3- L'ASM finge di ignorare, e a questo punto sarebbe opportuno verificare l'attendibilità del preventivo di spesa per lo scenario Metrobus, che lo spostamento dei sottoservizi dovrà essere compiuto anche per gli 11 km del tracciato Metrobus in viadotto. E' infatti inimmaginabile che si possano posare i piloni di sostegno del viadotto con un interasse di circa 37 metri lasciando inalterate le strade ed i sottoservizi in corrispondenza. Ancora meno credibile che si possano realizzare le stazioni nei tratti in viadotto, al centro delle strade senza bloccare i servizi collocati nell'interrato delle strade stesse e/o prevedere costose deviazioni o in alternativa lo spostamento definitivo delle linee.

4 - ANALISI COSTI BENEFICI SCENARIO A CONFRONTO

riferimento agli allegati 3/1 3/2 4/1 4/2

L'analisi costi - benefici per lo scenario tram risulta falsata dall'assunzione per buoni di alcuni dati, di tale rilevanza, da rendere l'analisi assolutamente inaccettabile sotto il profilo economico.

Il finanziamento dello Stato e della Regione

Nell'ipotesi tram è stato assunto come pari a zero il finanziamento dello Stato e ridotto da 160 a 76 miliardi quello regionale.

Sia l'uno che l'altro sono dati assolutamente immotivati:

Ⓜ per quanto concerne il finanziamento da parte dello Stato le tramvie sono soggette agli stessi finanziamenti previsti per la realizzazione delle metropolitane dalla l. 211/92 e successive modifiche con un limite massimo del 60 % del costo di realizzazione;

Ⓜ assumendo come esempio quanto avvenuto per la città di Bologna è del tutto evidente che si possa, nel corso degli anni, compiere scelte diverse pur mantenendo il finanziamento dello Stato;

Ⓜ a arbitrario affermare che la Regione non sia decisa a confermare il proprio finanziamento a fronte della realizzazione di una rete tramviaria estesa alla Provincia di costo equivalente a quello della linea urbana del Metrobus;

Ⓜ ci risulta, per quanto pubblicato sulla stampa locale, che il finanziamento regionale sia subordinato alla scala provinciale del sistema di trasporto pubblico, cosa che la linea sottoposta a VIA non prevede;

Ⓜ i limiti temporali per l'utilizzo del finanziamento dello Stato ci risultano ampiamente scaduti anche tenendo conto delle numerose proroghe concesse, non è escluso che nelle prossime settimane venga addirittura revocato il finanziamento per mancato utilizzo;

Ⓜ il tratto ³Fiera² per il quale è stato richiesto il finanziamento nel 2000 non è stato finanziato e

risulta escluso dalla graduatoria degli interventi finanziabili pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale; i finanziamenti riservati, al momento, alla realizzazione del Metrobus assommano a 414 miliardi per la tratta originaria più 59 miliardi per il prolungamento Sanpolino, per un totale di 473 miliardi e non di 555 come affermato nell'analisi ASM.

Tutto ciò premesso riteniamo che sia proprio l'ipotesi Metrobus quella con maggiori problemi di finanziamento pubblico.

Sarebbe in ogni caso corretto, in sede di analisi dei costi-benefici prevedere un'equa copertura al 60 % da parte dello Stato per la realizzazione della/e linea/e tramviaria/e.

Il numero di passeggeri

Come già precedentemente fatto osservare la previsione di un modesto incremento di passeggeri per l'ipotesi tram non coincide con le esperienze europee degli ultimi decenni.

Per contro risulta a nostro avviso sovrastimato l'incremento della quantità di passeggeri dello scenario Metrobus.

L'incremento dei passeggeri previsto, pari a circa il 40 % nell'area urbana, avverrebbe in contemporanea con un incremento del costo del biglietto di circa il 50 % (oltre all'incremento del costo legato agli indici ISTAT) e con l'incremento generalizzato del numero di linee necessarie per il percorramento del viaggio medio origine-destinazione (il 25 % dei passeggeri dovrebbe utilizzare 3 linee per compiere il viaggio) con l'introduzione di una grave rottura di carico che storicamente non costituisce un incentivo all'uso del mezzo pubblico.

Nelle analisi economiche presentate da ASM è pertanto evidente come lo scenario tram sia stato fortemente penalizzato rispetto allo scenario Metrobus.

Riteniamo che una seria comparazione non possa basarsi su tali elementi.

Il costo di realizzazione della linea tramviaria

Il costo per la realizzazione dei 19,6 km di linee a tramviaria è previsto pari a 506 miliardi, vale a dire di circa 26 miliardi al km.

Si fa notare che buona parte del costo per la realizzazione delle linee tramviaria è da addebitare alla riqualificazione delle strade e dei quartieri attraversati dal mezzo di trasporto collettivo.

L'estensione delle modifiche apportate, la qualità dei materiali incidono in modo determinate sul livello di investimento previsto. Non risulta pertanto corretto³ imputare² al sistema di trasporto un beneficio che va al di là dello stretto indispensabile alla soluzione trasportistica di posa dei binari.

Nella considerazione che buona parte del tracciato previsto è coincidente con quello della LAM sarebbe nel complesso più corretto considerare un livello di investimento per la realizzazione del sistema dell'ordine di 15÷20 miliardi al chilometro e non di 25 come previsto nel conto economico. Il costo prevedibile è a nostro avviso non superiore a 400 miliardi per la tratta proposta da ASM.

La capacità di carico del tram

La capacità di carico del tram nei conteggi ASM è fissata in 170 passeggeri per veicolo con una previsione di 20 veicoli all'ora per un totale di 3400 passeggeri/direzione /ora.

Dalle tabelle di costruttori (esempio: Eurotram /ABB adottato a Strasburgo) si evince che la capacità può giungere fino a 290 passeggeri/veicolo equivalenti a 5800 passeggeri/direzione/ora. Tale capacità è dello stesso ordine della portata massima nell'ora di punta stimata per la direttrice nord-sud della metropolitana (6138 passeggeri).

Una migliore distribuzione della domanda, suddivisa su almeno due linee di forza, consentirebbe al tram di soddisfare la richiesta di mobilità stimata per il Metrobus con una riduzione del numero di scambi necessari per il³viaggio tipo² ed una migliore accessibilità ai³mezzi veloci² da parte di

maggior numero di cittadini di diversi quartieri non toccati dal tracciato Metrobus.

Il Metrobus e le ore di morbida

Il supplemento al SIA è ancora lacunoso per quanto concerne lo scenario Metrobus per le ore di morbida.

Viene affermato che nell'ora di punta, dalle 7:15 alle 8:15, i passeggeri trasportati dal Metrobus assommano complessivamente a 29150 unità.

Nell'ora di punta per affermazione della stessa ASM il sistema è utilizzato da circa il 19 % dei passeggeri dell'intera giornata.

Nell'ipotesi plausibile che nelle due ore di punta del rientro, a mezza giornata ed alla sera, si concentri un uguale quantità di passeggeri, si può prevedere che il 62 % dei passeggeri della giornata debbano essere distribuiti sulle restanti 15 ore di attività del trasporto pubblico.

Sotto questa ipotesi il numero di passeggeri trasportati nell'ora ³media di morbida² su una direttrice si ridurrebbe a circa 3200 passeggeri/direzione/ ora che diverrebbero, sulle derivazioni terminali a sud, 1200 passeggeri/direzione /ora verso Sanpolino e 300 passeggeri/direzione /ora verso Fiera.

Una quantità irrisoria rispetto alla capacità teorica di 12000 passeggeri/direzione /ora del sistema.

Non potendo tollerare, da un punto di vista economico, livelli di riempimento inferiori al 25÷30%, la frequenza dei veicoli dovrebbe calare a livello di cadenze dell'ordine di 10÷15 minuti con un clamoroso calo di attrattività del sistema che si basa essenzialmente sulla velocità e la frequenza di passaggio.

Il sovra dimensionamento del sistema Metrobus rispetto alle esigenze della città costituisce a nostro avviso la motivazione più seria perché non venga adottato e rappresenta in modo vistoso la ragione di un probabile disastro economico.

L'IMPATTO DEI VIADOTTI

Anche nel Supplemento al S.I.A. non si trova una seria analisi dell'effetto dei viadotti sulle condizioni ambientali locali.

Il supplemento non va oltre l'illustrazione di fotomontaggi nei quali i viadotti vengono mostrati con design accattivante ed avveniristico.

Non è certo quanto ciò possa corrispondere con il disegno esecutivo, che dovrà essere realizzato dal raggruppamento di imprese aggiudicatario, visto il basso livello del base d'asta rispetto a realizzazioni analoghe (si prenda ad esempio la metropolitana in corso di realizzazione a Torino con livelli di investimento al km doppi rispetto a quanto previsto a Brescia).

E' del tutto probabile che sarà gioco forza in fase esecutiva ripiegare su pesanti (anche da un punto di vista estetico e delle finiture) manufatti in cemento armato prefabbricato.

Al di là dell'inserimento paesaggistico/visivo che resta a nostro avviso discutibile (dalla lettura del SIA non si hanno peraltro indicazioni circa il parere della Soprintendenza ai Beni Ambientali ed Architettonici di Brescia, competente territorialmente in materia) non è stato approfondito in modo adeguato l'impatto dei viadotti, collocati al centro di arterie cittadine ad elevato traffico, sulla qualità della vita dei residenti.

Le conseguenze del probabile ristagno dell'aria, sull'incremento del rumore generato dal traffico veicolare al disotto dei viadotti, sulla riduzione dell'irraggiamento solare: in sintesi sulla qualità del condizioni igieniche e sanitarie locali.

CONCLUSIONI

A conclusione delle presenti osservazioni, riteniamo di poter affermare che il Supplemento al SIA presentato da ASM non risponde allo scopo prefissato di compiere una seria comparazione fra il progetto Metrobus ed altri scenari possibili, in modo particolare con l'adozione di un sistema tramviario.

Dati non corretti dal punto di vista economico e trasportistico falsano la comparazione. L'approfondimento dell'impatto dei viadotti si limita ad un'operazione d'immagine e non fuga la perplessità dell'inserimento di tale manufatto nel tessuto urbano esistente costituendo un forte elemento di disturbo ambientale e visivo.

Non sono stati approfonditi gli effetti che tale viadotto potrà avere sulla qualità della vita nelle vie dei quartieri di prima periferia.

Non sono state fugate le perplessità sull'opportunità di procedere con l'attuazione del progetto Metrobus che, a nostro avviso, e secondo il parere dei 45561 bresciani che il 10 giugno 2001 hanno espresso nel Referendum cittadino il proprio² NO², non risponde alle esigenze dettate dalla necessità di riconvertire ad un modello sostenibile la richiesta di mobilità che attualmente è soddisfatta dall'uso preponderante dell'automobile privata .

a nome delle associazioni e
dei cittadini aderenti

**IL COMITATO DEI CITTADINI
PER IL NO ALLA METROPOLITANA**

IL COORDINATORE
(Ezio Garibaldi)