

GLI OPENDAY DI METROBRESCIA

di Alessio Pedretti (Settembre 2012)

In occasione della **Settimana Europea della Mobilità 2012** (www.mobilityweek.eu) alcune città italiane hanno deciso di organizzare eventi di diverso rilievo riguardanti il tema della Mobilità: in particolare a **Brescia** è stato organizzato un **Open Day** di una stazione della metropolitana di prossima apertura. La città di Brescia non è nuova a questo tipo di iniziative in quanto già lo scorso anno era stata organizzata una iniziativa analoga, durante la quale per la prima volta è stata resa accessibile al pubblico una parte del deposito metropolitano di **Sant'Eufemia**, sito ove vengono già da qualche tempo ricoverati i primi treni della futura linea metropolitana. Quest'anno nella giornata di Sabato 22 Settembre 2012 dalle ore 10.00 alle ore 16.00 è stato possibile dunque per la cittadinanza visitare la futura stazione di **Volta**, la terza fermata a partire dalla Stazione RFI in direzione sud, verso Santa Eufemia, presso la quale sono stati anche esposti alcuni disegni dei bambini delle Scuole Primarie di Brescia, aventi come tema proprio il trasporto pubblico.

LA LINEA

La linea metropolitana di Brescia sarà su ferro e dotata di un sistema automatico "**driverless**",



avrà un'estensione di 13,1 km di cui 5,9 km in galleria profonda (tra Volta e Ospedale), 3,8 km in trincea coperta (tra Europa e Prealpino e San Polo Cimabue), 1,7 km a raso (Poliambulanza e San Polo Parco) e 1,7 km in viadotto (San Polino e Sant'Eufemia). Sulla linea saranno presenti 17 stazioni da Prealpino a Sant'Eufemia di cui 8 sotterranee, 2 in viadotto, 4 in trincea e 2 a raso.

L'attivazione dell'intera opera è attualmente prevista per i primi giorni del **Gennaio 2013** (spesso per questioni di "immagine" viene indicata la data del 31 Dicembre 2012, data ove il "due" finale spaventa meno rispetto al "tre"...); al momento attuale i lavori per la gran parte sono completati, solo due stazioni "in galleria profonda" e nei pressi del Centro Storico risultano ancora in parte incomplete (San Faustino e Vittoria) a seguito del ritrovamento di reperti archeologici. Si sta ora provvedendo alle sistemazioni in superficie dei vari impianti di stazione e relativa collocazione degli stessi nell'ambito del tessuto urbano circostante.

L'intera opera **MetroBrescia** avrà o per meglio dire dovrebbe avere alla sua conclusione un costo di oltre 900 milioni di Euro, spesa coperta e

finanziata dallo Stato Italiano (attraverso il Ministero Infrastrutture e Trasporti ed il Ministero Economia e Finanze), dalla Regione Lombardia, dal Comune di Brescia, dal gruppo Brescia Mobilità e da un mutuo trentennale a tasso fisso che sarà pagato con i biglietti dei passeggeri.

Inizialmente la Metropolitana di Brescia pone le sue origini nell'anno **1987** e in una decisione del Consiglio Comunale del tempo, ovvero quando si decise che si sarebbe trattato del migliore mezzo di trasporto per Brescia; pertanto dopo varie ipotesi e con il classico "lento scorrere" delle opere pubbliche italiane, si è giunti ad una gara nell'anno **2000** e solo nel **2003** il progetto è stato affidato da una ATI (Associazione Temporanea d'Imprese) composta da vari attori tra cui principalmente la "famiglia" Ansaldo Trasporti.

Talvolta tale progetto è stato messo in discussione in quanto spesso definito "eccessivo per una città come Brescia" in quanto originariamente prevedeva delle estensioni suburbane (verso la Val Trompia, soprattutto oltre Prealpino) che per ora non verranno realizzate per mancanza di fondi mentre la stazione di Lamarmora è già stata realizzata con la futura e possibile connessione-diramazione con l'eventuale seconda tratta da

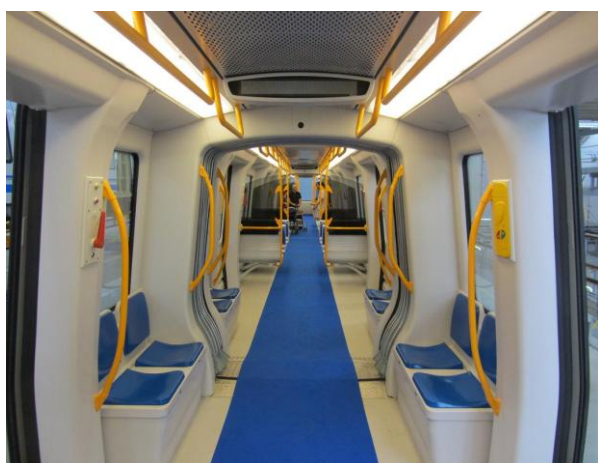


realizzarsi, ovvero da Lamarmora verso sud-ovest e verso la Fiera, attraverso il quartiere popoloso di Chiesanuova.

La Metropolitana di Brescia avrà una **capacità di 17.000 passeggeri l'ora** e potrà garantire una frequenza di un treno ogni **180 secondi** nell'ora di morbida ed un treno ogni **90 secondi** nell'ora di punta, si avrà una velocità massima di 80 km/h ed una **velocità commerciale media di 30 km/h**, ipoteticamente il percorso Stazione-Ospedale sarà coperto in meno di dieci minuti.

I VEICOLI

La linea metropolitana di Brescia sarà percorsa da **convogli** composti da 3 casse in lega leggera e circolanti su rotaia (scartamento ordinario 1435 mm), si tratta di 18 veicoli (in tutto 54 casse) in corso di costruzione e consegna da parte di **AnsaldoBreda**, specificatamente realizzati nello stabilimento del gruppo situato a Napoli, già ex Ansaldo. Ogni convoglio (serie presunta 101/118) avrà 6 porte di accesso per lato (aventi una larghezza di 1,6 m ciascuna), una lunghezza di 39 m, una larghezza di 2,65 m, un'altezza di 3,7 m ed offrirà 72 posti a sedere fissi, 18 su strapuntino, 2 spazi attrezzati per diversamente abili ed in tutto almeno 300 passeggeri secondo l' esercente e ben 432 totali secondo il costruttore.





Particolarmente ambito sarà il salottino presente alle estremità del convoglio, ovviamente privo di cabine di guida essendo "driverless".

Ogni convoglio avrà una potenza totale composta da 6 motori da 105 kW, la trazione sarà affidata a Inverter IGBT con motori asincroni trifase e la velocità massima consentita sarà di 90 km/h, 10 km/h in più rispetto alla velocità massima consentita dal tracciato.

I veicoli realizzati per la linea metropolitana di Brescia appartengono alla famiglia "Driverless" di AnsaldoBreda, già consegnati a **Copenhagen** ed in corso di realizzazione per la futura **linea M5 di Milano**, nella quale tuttavia gli stessi circoleranno a 4 elementi anziché 3.

Analogamente lo stesso tipo di treno nella versione corta a 2 elementi sarà realizzato in 22 esemplari per la metropolitana automatica di



Riyadh in Arabia Saudita e veicoli simili ma con casse parzialmente differenti saranno realizzati per il Metrò di **Tessalonica** in Grecia e di **Taipei** a Taiwan. I convogli sono composti da 3 casse su 4 carrelli, due alle estremità e due posti sotto le intercomunicazioni tra le casse.

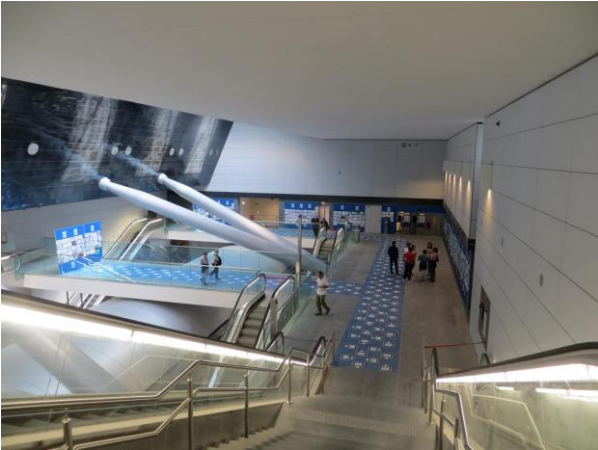
Tutti i convogli giungono da Napoli completamente allestiti e preparati da AnsaldoBreda, a differenza dei primi tre convogli su cui sono state effettuate operazioni di perfezionamento all'interno del deposito bresciano.



CHI HA COSTRUITO COSA...

La ATI (Associazione Temporanea d'Imprese) chiamata a realizzare la metropolitana di Brescia è composta dai seguenti attori: **Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari** (ATSF) per sottostazioni, sistemi tecnologici e armamento, **AnsaldoBreda** per il materiale rotabile, il Gruppo **Astaldi** per l'esecuzione delle opere civili ed infine **Acciona**, società spagnola per ingegneria civile, costruzioni e infrastrutture.

La gestione del servizio sarà affidata a **Brescia Mobilità** (il cui logo compare sulle fiancate dei treni), gruppo che racchiude in sé le realtà di Brescia Mobilità per la progettazione della Mobilità bresciana, **Brescia Trasporti** per la gestione del trasporto pubblico locale, **Sintesi** per la gestione dei parcheggi e impianti speciali ed infine **OMB International** per la produzione di sistemi di raccolta dei rifiuti e produzione di autobus elettrici



(già ex EPT Brescia), famoso produttore dell'autobus "Horus" ed azienda avente sede a pochi metri dal deposito di Sant'Eufemia.

Tra le varie foto scattate è possibile osservare, ad esempio, il tornio ansioso di ... fare le scarpe ai treni ed una parte dei binari di Officina con binari su pilastri; è inoltre interessante e merita di essere segnalato il sistema di sollevamento dei convogli presso un binario dell'Officina, ove alcuni bracci in colore giallo si sostituiscono al binario e sollevano il convoglio sopraelevandolo agendo



solo sulle zone dei carrelli.

Infine è possibile osservare alcuni ambienti ed aspetti della Stazione Volta, modello ed esempio di come sono state realizzate le 8 stazioni sotterranee presenti nella tratta centrale della futura linea metropolitana bresciana, ambiente presso la quale per l'occasione sono stati esposti i disegni dei bambini delle Scuole Primarie di Brescia e presso la quale era possibile osservare alcune nuove emettitrici e convalidatrici di titoli di viaggio. Coinvolgente è sicuramente l'elemento architettonico veramente impressionante dato che il piano binari, pur essendo situato a circa 22 m di profondità nel sottosuolo, godrà dunque di luce naturale essendo situato in un camerone gigantesco sotterraneo.

Saluti in dirittura d'arrivo.

Testo e immagini di Alessio Pedretti

