

**LE STRATEGIE Il sindaco Del Bono: «Sul tracciato rigeneriamo pezzi di città»**

## «Insufficienti i fondi statali e regionali per la gestione»

Giuseppe Catalano, del ministero delle infrastrutture, ha spiegato che l'Italia soffre un gap significativo nel campo del trasporto rapido di massa. Ma l'assessore alla mobilità della Loggia, Federico Manzoni ha ricordato l'anomalia bresciana: «Brescia è una delle sole 5 città italiane a vantare sia una fermata della Tav sia una metropolitana». Insomma, la Leonessa prova ad andare controcorrente, ad allinearsi all'Europa nel trasporto pubblico, anche se l'intero Paese ci sta faticosamente provando: «Da Delrio in poi sono stati investiti a livello nazionale 18 miliardi di euro», ha specificato Catalano. Ciononostante l'intera rete delle metropolitane italiane non arriva neppure alla metro di Madrid. La mobilità è un fiore all'occhiello di Brescia, ma non è un fiore a buon mercato. Dopo averle costruite, le infrastrutture bisogna mantenerle. Del Bono va al punto: «I fondi trasporti nazionali e regionali sono inadeguati. Il corrispettivo per chilometro è insufficiente. Un efficiente sistema di trasporto pubblico non è qualcosa che riguarda solo i comuni, ma anche le istituzioni sovracomunali che devono farsene carico». Un fiore all'occhiello e una leva per riqualificare pezzi di città. «Attraverso la mobilità cambiamo e rigeneriamo», ha spiegato il sindaco Emilio Del Bono. «Dietro alla scelta del tram, e prima della metropolitana, ci sono scelte urbanistiche, in particolare quella di crescere senza consumare nuovo suolo». Dunque il tram «si inserisce in un progetto di città, all'interno della quale muoversi con strumenti efficienti», chiarisce. L'obiettivo è uno solo, la sostenibilità ambientale, la riduzione delle fonti di inquinamento, e Del Bono ritiene sbagliato perseguirlo «attraverso divieti, meglio è affiancare gradualmente mezzi pubblici sempre più efficienti per indirizzare le scelte dei cittadini». La domanda retorica che a quel punto si pone il sindaco è: «Paga investire nella mobilità pubblica?». La risposta è ovviamente: «Sì». Quando il tram prenderà servizio la Loggia e Brescia Mobilità contano in una significativa crescita, se non in un balzo, dell'uso del Tpl. E i dati della metropolitana fanno pensare che il trend sarà positivo anche in questo caso: «I bresciani che prendono la metro sono oggi di più di quelli che si era ipotizzato quando venne progettata», dice Del Bono. E aggiunge un elemento che non va trascurato: «Se oggi alla Stazione di Brescia transitano ogni anno 18 milioni di persone, con l'Alta velocità ne transiteranno 18 milioni». Il nuovo sistema di trasporto porta riqualificazione urbana ma anche cantieri e disagi. Il sindaco e Scarpa però tranquillizzano: «Non sarà ribaltata la città, si procederà per lotti. Finito uno se ne inizierà un'altro». Il bando per il progetto definitivo, pubblicato a febbraio, scadrà tra pochi giorni, il 4 aprile. Ma prima degli appalti e dell'esecutivo l'amministrazione conta di sondare i quartieri, nella logica della progettazione partecipata già seguita altre volte: «Il confronto con chi abita lungo le direttrici del tram è fondamentale per definire i dettagli, dove servono posti auto, dove del verde...». . E.B.



Un'immagine, come quella sopra, di come potrebbe essere il tram