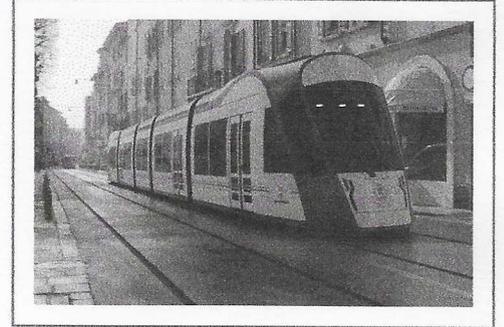


## «Nel 2032 Brescia trasporterà 85 milioni di passeggeri»

**L'assessore Federico Manzoni: «Con l'arrivo del tram si completerà la trasformazione totale della nostra città»**

→ I grandi temi della mobilità a Brescia degli ultimi anni sono passati tutti dalla sua scrivania. Per l'assessore alla mobilità Federico Manzoni un lavoro intenso in Loggia ma soprattutto un lavoro tangibile con «numerosi risultati ottenuti» ma per il quale «c'è ancora tanto da fare». Assessore Manzoni, dopo la «rivoluzione» portata dalla metropolitana sarà il tram il mezzo di trasporto che cambierà definitivamente il volto della città dal punto di vista della mobilità? Il cambiamento sarà notevole. Siamo in attesa dell'approvazione del progetto definitivo, e prevediamo che il tram entri in servizio nel 2029. I fondi ci sono, e qualcosa ci potrà anche essere anticipato per i lavori preliminari, dai progetti all'acquisizione delle aree. Sarà un'operazione che permetterà anche di riqualificare dal punto di vista ambientale le zone che saranno toccate dai cantieri. Nel giro di vent'anni dunque il volto di Brescia sarà letteralmente trasformato nel settore del trasporto pubblico... Dopo i primi tre anni si potrà stilare un primo bilancio dell'operatività del tram, ma noi pensiamo che a regime nel 2032 il nostro sistema in totale potrà trasportare 85 milioni di passeggeri all'anno: erano circa 40 milioni nel 2012 con i bus, con la metropolitana sono arrivati quasi a 60. Poi c'è stato il Covid che ha rallentato tutto, ora faticosamente c'è la ripresa. Il tram potrà contare su 18 mezzi, dei quali 2 saranno di riserva e altri due in manutenzione programmata. Inoltre, a differenza della metro che viaggia sottoterra, il tram passa sulle nostre strade ed è un «concorrente» diretto delle auto: anche per questo ci auguriamo che i bresciani scelgano sempre di più di servirsi dei mezzi pubblici per girare in città. Andrà migliorato anche il sistema delle piste ciclabili. Quali sono i prossimi step? Il Pums del 2018 aveva censito 100 chilometri di piste ciclabili: nel complesso, 70 di questi erano ok, sugli altri 30 bisognava intervenire. E su questo sono stati raggiunti buoni risultati: ad esempio in via Volturno è stato fatto un buon lavoro, e in futuro un altro buon progetto è quello che riguarda via Lamarmora. Soprattutto vogliamo intervenire sull'asse del Mella, tra i confini con Collebeato e Castelmella: dalla pavimentazione all'illuminazione, abbiamo in mente diverse idee. Stiamo lavorando ad uno studio di fattibilità, e abbiamo trovato una buona intesa con i Comuni vicini. I bresciani però sembrano avere una doppia natura: da un lato c'è un'innegabile spinta verso la mobilità sostenibile, ma dall'altro resta l'abitudine consolidata dell'utilizzo individuale della propria automobile anche per coprire distanze brevi. Come si può agire su questo tema, che pare più «formativo»? Credo che negli ultimi anni si sia comunque vista una certa evoluzione complessiva nella sensibilità, e lo sentiamo ad esempio nelle riunioni dei consigli di quartiere: ci chiedono limitazioni della velocità, spazi pedonali, attenzione agli attraversamenti. Siamo anche una città che attrae 20.000 studenti universitari che hanno portato più dinamismo; dobbiamo continuare in questo modo. Il centro pedonalizzato per ora può restare solo un sogno? Avevamo due grandi obiettivi. Il primo era l'introduzione della Ztl sul perimetro delle mura venete, e il secondo era avere maggiori aree pedonali in centro: le abbiamo raddoppiate, forse anche di più. Diciamo che per questi due obiettivi adesso ci siamo; possiamo anche dire che l'idea è continuare pensando alla riqualificazione delle strade d'accesso al centro: un restyling di alta qualità potrebbe aiutare a pensare che passeggiare lungo queste strade sarà gradevole, e quindi anche questo contribuirebbe a muoversi sempre di più a piedi in città. La Tav e la circolazione ferroviaria: anche sotto questo aspetto i prossimi anni saranno ricchi di interventi. Quali saranno i più immediati? Sulla Tav in città siamo partiti da un buon progetto, e siamo in attesa di quello definitivo. Abbiamo messo alcuni paletti alle Ferrovie: che l'opera non impatti in maniera



spietata sulla città ma che faccia il suo ingresso in maniera anche armonica. Penso alla riqualificazione dei sottopassi dal cavalcavia Kolbe in avanti: credo che il risultato sarà positivo. Inoltre sarà anche l'occasione per completare l'interconnessione con altri percorsi o tracciati, ad esempio la Gavardina. Ci sono inoltre iniziative in corso di cui stiamo parlando con il Broletto sulla Brescia-Iseo: per le stazioni di Castegnato, Bornato e Borgonato ci sono i progetti. Impossibile non fare i conti con l'aspetto elettrico della mobilità legata alla circolazione delle auto: cosa sta facendo la Loggia sotto questo aspetto? Fino a prima del Covid l'offerta pubblica di ricarica contava una trentina di colonnine elettriche, ma per la domanda in quel momento quella dotazione era sufficiente. Adesso invece la domanda è notevolmente aumentata, perciò abbiamo elaborato un progetto che porterà 150 nuove colonnine in città, da 4 a 6 in ogni quartiere. Saranno tre i fornitori di questo servizio: A2A, Be Charge e Agsm-Aim. Pensiamo di poter partire entro fine anno, in maniera da essere pronti per il 2023, che per la città sarà un anno davvero importante. In primavera finirà il suo mandato da assessore. Quali sono secondo lei i compiti principali che dovrà assumersi chi verrà dopo? Credo principalmente due. In primo luogo c'è da concretizzare il tanto lavoro fatto: i dossier aperti sono molti, la strategia è delineata. Un bagno di realismo è salutare, e quindi vanno portati a casa i risultati. In secondo luogo, ma non meno importante, credo che sia fondamentale avere una lobby del territorio che possa essere efficace per ottenere maggiori risorse per i servizi, che devono essere sempre più di qualità affinché la città e la provincia possano essere sempre più attrattive. Brescia dunque è sottofinanziata? Lo schema dei fondi è fermo ormai a parecchi anni fa e non è stato aggiornato. In città entrano 200.000 persone al giorno, il traffico in provincia è in continua evoluzione. Peraltro non sono nemmeno contento della riforma dei trasporti del 2012: la governance così non sempre funziona. In ogni caso: il mondo è cambiato, e negli ultimi anni ancora di più. La nostra provincia è al centro di questo mondo e ha bisogno di essere aiutata. Per questo bisogna far sentire la nostra voce nei posti giusti: i bresciani ne hanno bisogno e lo meritano.