

Buon pomeriggio.

Un benvenuto a ciascuno di voi e un ringraziamento per aver accolto il nostro invito.

Sono molto lieto di introdurre questo incontro che l'Amministrazione Comunale e il Gruppo Brescia Mobilità hanno fortemente voluto per presentare alle rappresentanze istituzionali e sociali della Città (e grazie alle nuove tecnologie anche alla cittadinanza tutta, che ci può seguire in streaming), un progetto di ampio respiro per il quale da ormai qualche anno sono state poste le basi e che recentemente ha ottenuto un lusinghiero riconoscimento a livello nazionale.

Ancora nello scorso mandato amministrativo, Brescia è stata tra le prime città in Italia ad essersi dotata del PUMS, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, strumento di pianificazione che, mutuato dalle linee guida della Commissione Europea del 2014 e previsto nella legislazione statale del 2016, è stato disciplinato con apposito decreto dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2017, che ne ha stabilito l'obbligatorietà per i Comuni con almeno 100 mila abitanti, anche quale preconditione per l'accesso ai fondi statali dedicati al trasporto rapido di massa.

La necessità di un documento organico e strategico di pianificazione della mobilità cittadina era d'altronde quanto mai evidente in una Città che negli ultimi anni è stata al centro di due straordinari investimenti sul fronte della mobilità pubblica: la metropolitana automatica, entrata in servizio il 2 marzo 2013, e la nuova linea ad alta velocità Treviglio-Brescia, attivata il 10 dicembre 2016. Due innovazioni che proiettano Brescia – non mi stancherò mai di ripeterlo, essendo questo uno degli *assets* strategici del nostro territorio – nel ristretto novero di sole cinque realtà urbane in Italia che dispongono sia di metropolitana sia di fermata dell'alta velocità: Roma, Milano, Napoli, Torino e appunto Brescia.

Il Consiglio comunale di Brescia, dicevo, ha approvato nel febbraio del 2018 il PUMS, all'esito di un articolato percorso di analisi e di confronto, che partendo da una serie di possibili scenari alternativi ha individuato uno Scenario di sintesi, che poggia su tre pilastri:

- Il sostegno alla mobilità dolce, ciclabile e pedonale, per gli spostamenti di prossimità;

- La cura del ferro in ambito suburbano, per il miglioramento dell'accessibilità alla nostra Città, capoluogo di una provincia vasta e popolosa e di una Lombardia orientale che ha in Brescia la sede di importanti funzioni amministrative, giudiziarie, sanitarie e di studio;
- Il consolidamento e il potenziamento del trasporto pubblico cittadino, continuando il percorso virtuoso che a partire dall'entrata in funzione della metropolitana ha consentito di incrementare passeggeri (+41% dal 2012 al 2019) e rilanciare l'immagine del tpl.

Dentro questa direttrice, il PUMS lavora fondamentalmente su due filoni:

- da un lato la valorizzazione della metropolitana automatica, con il potenziamento dei parcheggi scambiatori (a Prealpino, Poliambulanza e sant'Eufemia Buffalora) e, in uno scenario di lungo periodo, il prolungamento a nord fino a san Vigilio di Concesio;
- dall'altro un nuovo ambizioso investimento per i principali quadranti urbani non raggiunti dalla metropolitana, con la realizzazione di una rete tramviaria di ultima generazione in grado di connettere l'Oltremella a ovest, la Fiera e il nuovo Pala EIB a sud-ovest, i quartieri a est del Centro storico posti a nord della ferrovia.

Questo scenario di piano ha previsto dunque che, accanto alla dorsale della mobilità pubblica cittadina, la metropolitana M1, si innesti una rete tramviaria formata da due linee: la T2 Pendolina – Fiera e la T3 Violino/Vallecamonica – Bornata/sant'Eufemia.

Dopo una prima istanza al Ministero depositata a fine 2018 e decisa a fine 2019, nella quale si era ipotizzato un articolato e oneroso meccanismo di *project financing* per la costruzione e gestione di entrambe le linee T2 e T3, abbiamo ritenuto opportuno seguire una logica di necessaria gradualità nell'implementazione del PUMS e al tempo stesso di maggior tutela per l'equilibrio del bilancio comunale, dando priorità alla linea T2, in quanto capace di coniugare diversi aspetti positivi:

- la copertura di un'ampia area cittadina oggi non raggiunta dalla metropolitana;
- la capacità di intercettare un'importante quota di traffico dall'esterno grazie al capolinea posto in zona Fiera (pensiamo in particolare all'anello delle

tangenziali sud e ovest, al casello autostradale di Brescia Ovest, alle direttrici orceana e in parte quinzanese);

- al duplice interscambio con la metropolitana nelle fermate di Stazione FS, strategica per il nodo della stazione ferroviaria, e in quella di San Faustino/Fossa Bagni.

Un progetto peraltro già idoneo per la futura realizzazione della seconda linea tram, la T3, grazie all'apposito dimensionamento del deposito in zona Fiera e alla predisposizione degli snodi tramviari nelle vie Solferino/Ferramola e Colombo/Caduti del Lavoro.

Pertanto con una nuova istanza al Ministero presentata nel gennaio dello scorso anno abbiamo candidato il progetto della linea T2 Pendolina-Fiera, sulla scorta di apposito progetto di fattibilità tecnica ed economica, con richiesta di integrale finanziamento dell'opera, analogamente a quanto il Ministero aveva fatto per 13 dei 17 progetti finanziati a valere sul precedente avviso del 2019.

Sulla nuova istanza, la decisione del Ministero, che ha ottenuto l'intesa della Conferenza Unificata Stato-Regioni-Autonomie Locali lo scorso 11 novembre e che è stata formalizzata con decreto del Ministro Giovannini il successivo 22 novembre e poi perfezionata con la registrazione della Corte dei conti il 27 dicembre, ci ha ripagato di una grandissima soddisfazione.

Il progetto della linea T2 Pendolina-Fiera ha ottenuto infatti il punteggio più elevato nell'ambito dell'istruttoria tecnica condotta dagli uffici della DG TPL del Ministero ed è risultato assegnatario dell'intera somma richiesta, pari a 359,550 milioni di euro a fronte di un preventivo di 363,29 mln €.

Si tratta, senza ombra di dubbio, del più grande finanziamento pubblico che sia mai stato destinato al Comune di Brescia in un'unica soluzione. Per la metropolitana di Brescia lo Stato ebbe modo di stanziare una cifra di poco superiore (367 milioni), sebbene a fronte di un costo complessivo dell'opera pari a 776 milioni di euro e sebbene articolata in sei distinti filoni di finanziamento.

Permettetemi di osservare che certamente la nostra richiesta è maturata in un contesto temporale particolarmente favorevole, in quanto il PNRR (i cui interventi, ricordo, debbono essere completati entro il 2026) ha sicuramente liberato risorse aggiuntive nel bilancio dello Stato per interventi, come il nostro, che hanno un orizzonte temporale più

ampio del 2026 e per un ordine di grandezza di risorse, di cui in un recente passato sarebbe stato assai difficile disporre. Ma è anche vero che in questo caso, come ormai in diversi ambiti caratterizzanti l'azione amministrativa del Comune, è stata premiata una scelta progettuale coerente e coordinata con il complesso della pianificazione comunale. Da questo punto di vista, il valore del PUMS è tangibile nella misura in cui sta orientando e assicurando alla Città il finanziamento delle politiche e delle progettualità in esso previste.

In questo senso, le trasformazioni fisiche più rilevanti che la città vivrà nel prossimo decennio saranno senza ombra di dubbio quelle relative alla mobilità pubblica.

A valle di tale lusinghiero risultato, ci attende ora un biennio particolarmente impegnativo, in quanto il decreto ministeriale con cui sono stati assegnati i finanziamenti per la nuova linea del tram ha previsto che l'obbligazione giuridicamente vincolante sia assunta entro il termine assai sfidante del 31 dicembre 2023.

Per questo motivo, partendo dal progetto di fattibilità tecnica ed economica già elaborato e sulla scorta di indicazioni di approfondimento e miglioramento delle soluzioni progettuali in parte già individuate e in parte in corso di approfondimento nell'ambito di apposito tavolo tecnico intersettoriale, da un lato Brescia Mobilità ha ricevuto il mandato di curare la progettazione definitiva dell'intervento, attivando a sua volta apposito bando, per il quale il prossimo 4 aprile scadrà il termine per la presentazione delle relative offerte, e dall'altro l'Assessorato all'Urbanistica ha attivato apposito iter di adeguamento del PGT, per recepire il tracciato del tram nello strumento urbanistico.

La progettazione vedrà evidentemente momenti di confronto con la cittadinanza, che andremo a strutturare, anche grazie al coinvolgimento dei Consigli di Quartiere: ben undici su 33 sono quelli toccati più o meno profondamente dal tracciato della linea T2 del tram.

Ricordo che quella del tram sarà un'occasione straordinaria non soltanto per dotare la nostra Città di un sistema di trasporto pubblico altamente performante e di grande qualità, ma anche per concorrere a un'ampia rigenerazione del tessuto urbano, in quanto i circa 12 km in cui si snoderà il tracciato dell'opera saranno oggetto di generale

riqualificazione. Grazie alla convergenza di scelte urbanistiche e viabilistiche, peraltro, si potrà coinvolgere un ancor più ampio perimetro di intervento.

Provvederemo inoltre all'attivazione di canali informativi quanto più efficaci possibili. Sin d'ora segnalo che da domani sarà attiva apposita pagina web sul sito istituzionale del Comune, nella quale andremo a caricare i materiali prodotti per l'incontro di oggi e che man mano implementeremo con ulteriore documentazione, facilmente raggiungibile all'indirizzo www.comune.brescia.it/tram.

Consentitemi in conclusione alcuni ringraziamenti.

Ai tecnici del Settore Mobilità, eliminazione barriere architettoniche e trasporto pubblico del Comune di Brescia e di Brescia Mobilità per l'intenso lavoro che dalla redazione del PUMS in poi hanno dedicato al tema Tram e per quello che nei prossimi anni andranno a approfondire! Un ringraziamento *in primis* ai RUP comunale, ing. Sbardella, e di Brescia Mobilità, arch. Sabatti, e ai rispettivi collaboratori.

Un ringraziamento inoltre ai nostri ospiti. Al Prof. Giuseppe Catalano, coordinatore della nuova Struttura Tecnica di Missione del Ministero, con il quale sin dai tempi del Ministro Delrio, e poi più recentemente con i ministri De Micheli e Giovannini, è aperto un proficuo canale informativo e collaborativo. Professore, ci auguriamo di ospitarLa fisicamente quanto prima nella nostra Città.

Un grazie all'ing. Spinosa, esperto di sistemi di trasporto e non solo (chi lo conosce sa che è persona eclettica e versatile), che ha redatto il primissimo studio di fattibilità sul tram a Brescia, le cui risultanze hanno concorso alle scelte del PUMS, e che oggi ci guiderà in una appassionante panoramica di ciò che significa la realizzazione di una tramvia nel contesto urbano, come dicevo prima non soltanto come efficace mezzo di trasporto ma anche come straordinaria occasione di riqualificazione urbanistica.

E infine un ringraziamento a chi per il Comune e Brescia Mobilità si è prodigato nell'organizzazione di questo evento.

Buon lavoro!

Federico Manzoni

Assessore alle politiche della Mobilità e ai Servizi Istituzionali

Comune di Brescia