

PGT InFormAzione

Attorno a... la Rete del Tram

18/5/2026

PGT InFormAzione

Incontro introduttivo

Martedì 31 marzo | Ore 17:30
Urban Center Brescia

Attorno a... il Fiume Mella

Incontro tematico

Martedì 7 aprile | Ore 17:30
Urban Center Brescia

Passeggiata

Venerdì 10 aprile | Ore 17:30
Via Metastasio
(ingresso parco Benenson)

Attorno a... la Cintura Verde

Incontro tematico

Martedì 14 aprile | Ore 17:30
Urban Center Brescia

Passeggiata

Venerdì 17 aprile | Ore 17:30
Via dei Morti (ingresso Lago
Bose-Parco delle Cave)

Attorno a... la Linea Metro

Incontro tematico

Martedì 5 maggio | Ore 17:30
Urban Center Brescia

Passeggiata

Venerdì 8 maggio | Ore 17:30
Fermata Metro Sanpolino

Attorno a... la Rete del Tram

Incontro tematico

Lunedì 18 maggio | Ore 17:30
Urban Center Brescia

Passeggiata

Venerdì 22 maggio | Ore 17:30
Biblioteca Parco Gallo

Il percorso si ricompone

Incontro conclusivo

Mercoledì 27 maggio | Ore 17:30
Urban Center Brescia

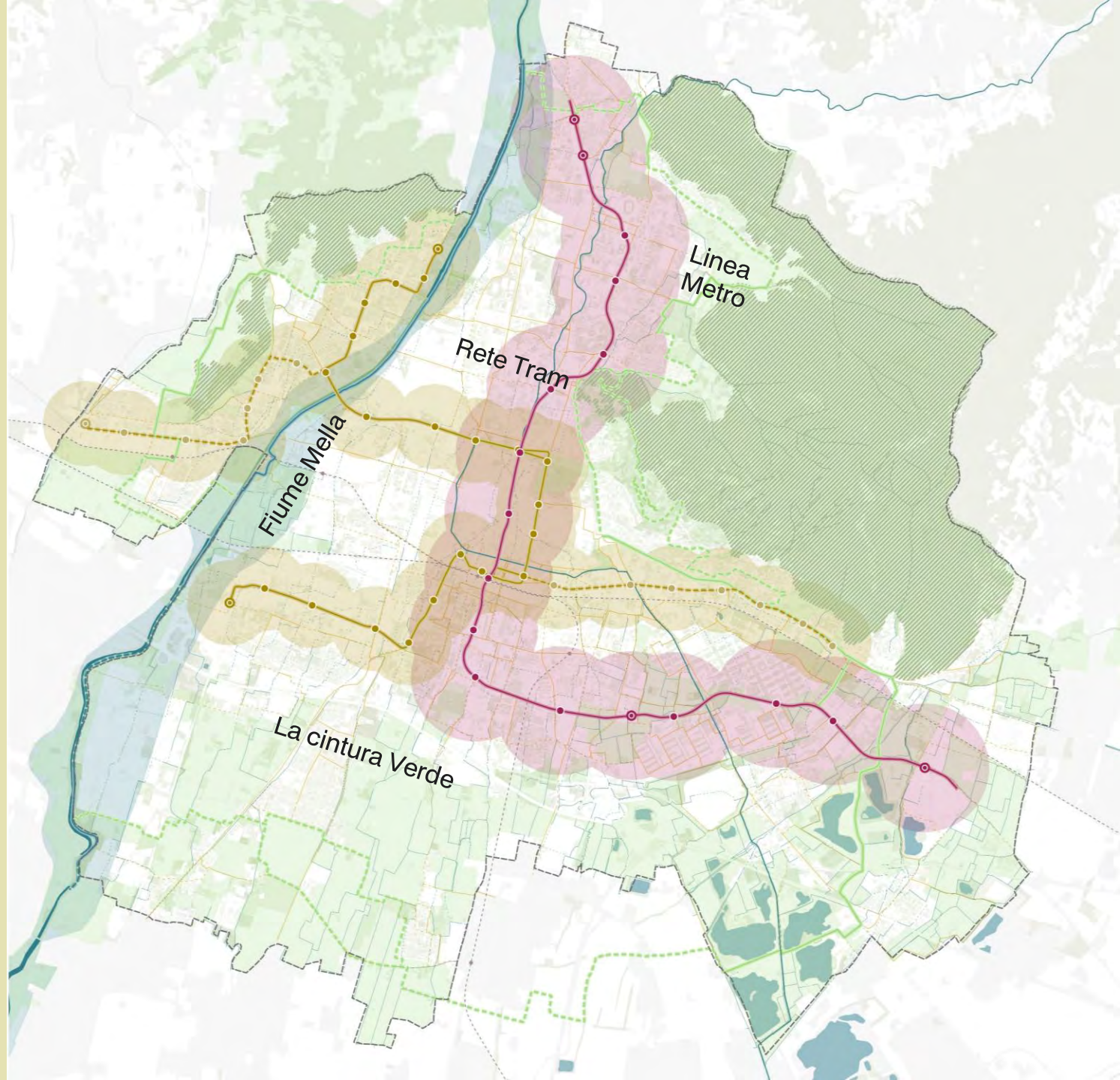
I 4 Ambiti tematici spaziali

Fiume Mella

Cintura Verde

Linea Metro

Rete Tran



PGT InFormAzione

Attorno a... la Rete Tram

Innovazione, rigenerazione e mobilità

Incontro tematico

18 maggio | ore 17:30

Urban Center Brescia

Intervengono

Michela Tiboni

Assessora Rigenerazione Urbana
e Pianificazione Urbanistica, Comune di Brescia

Elena Todeschini

Dirigente Settore Pianificazione Urbanistica
e Trasformazione Urbana, Comune di Brescia

Francesco Mazzetti

Responsabile Servizio Pianificazione Strategica
e Programmi Complessi di Trasformazione Urbana,
Comune di Brescia

Ruggero Signoroni e Michelangelo Fusi

Collaboratori Ufficio di Piano, Comune di Brescia

Federico Brancoli de Monteforte

AMAT Srl - Officina Urbana

Alberto Sutera

Responsabile Servizio Pianificazione della Mobilità,
Comune di Brescia

Silvia Foini

Responsabile del Settore Edilizia civile,
sociale ed adeguamento sismico, Comune di Brescia

Passeggiata

22 maggio | ore 17:30

Biblioteca Parco Gallo

Intervengono

Michela Tiboni

Assessora Rigenerazione Urbana
e Pianificazione Urbanistica, Comune di Brescia

Silvia Foini

Responsabile del Settore Edilizia civile,
sociale ed adeguamento sismico, Comune di Brescia

Chiara Chiappani

Servizio Attività produttive e innovazione economica,
Comune di Brescia

Barbara Bonomi

Responsabile Servizio Progettazione urbana
e attuazione PGT, Comune di Brescia

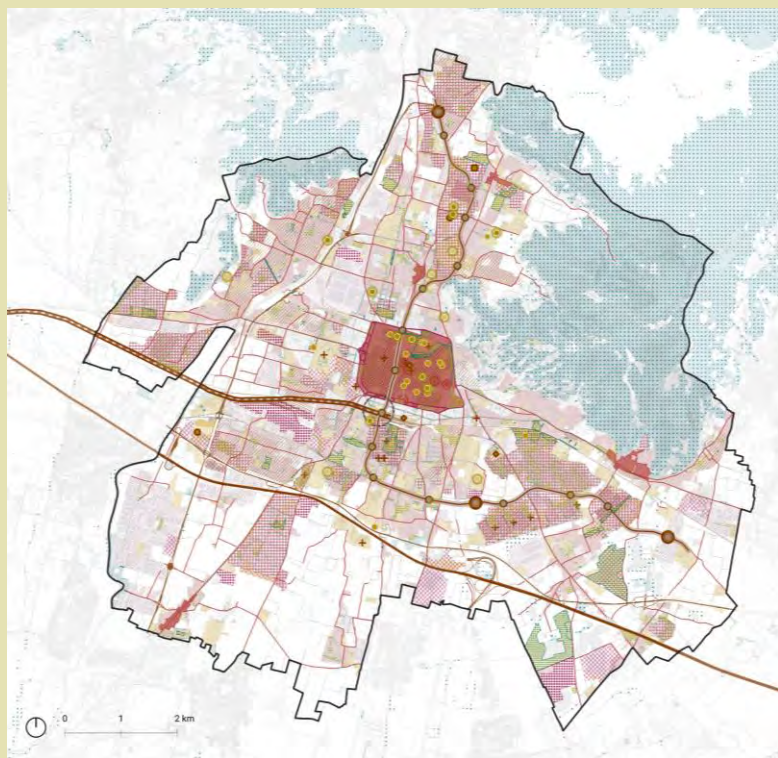
Sara Bianchi

Servizio Progettazione urbana
e attuazione PGT, Comune di Brescia

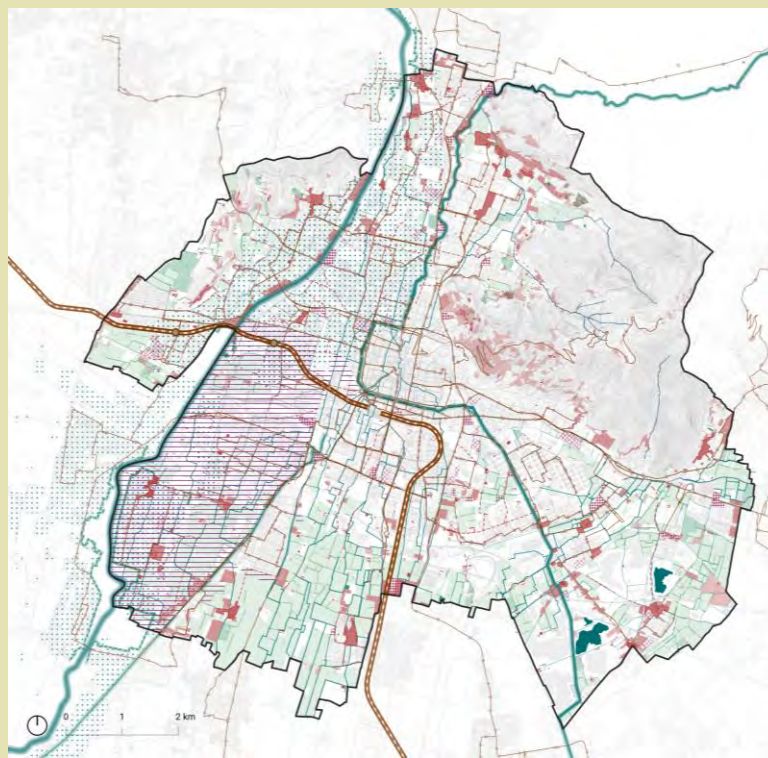
Organizzazione e moderazione

a cura di Urban Center Brescia

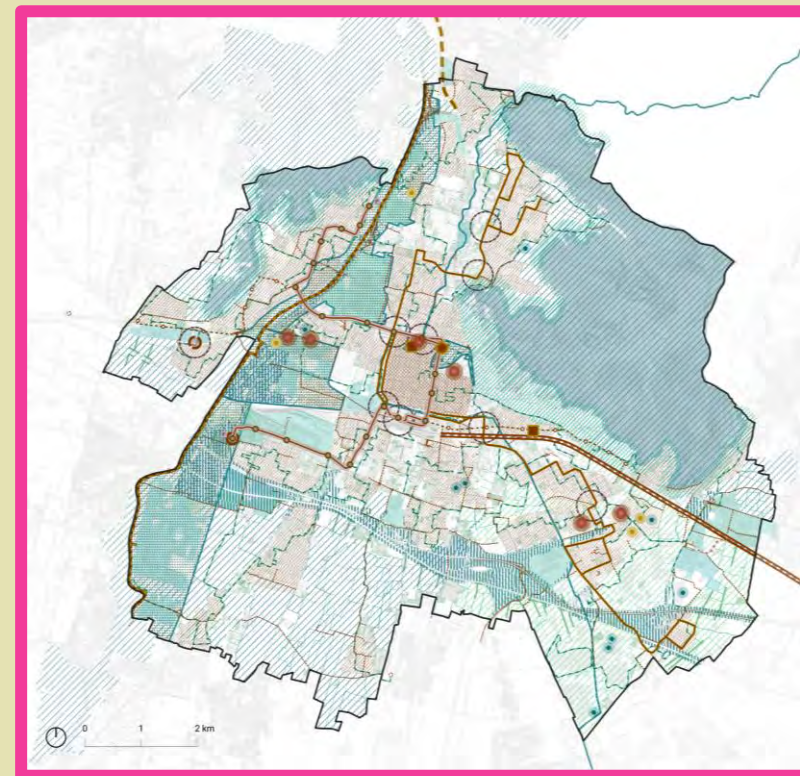
Sintesi interpretativa dei temi emergenti. Dove ritroviamo il tram



La città visibile



La città invisibile



La città che si disvela

La rete del tram in pillole: storia

- **2016:** Il nuovo PGT include **2 linee di forza del trasporto pubblico**
- 2018: approvato il PUMS, che include **2 linee tramviarie** a complemento della linea metropolitana
- 2018: primo progetto preliminare inviato al MIT
- **2021:** secondo progetto preliminare inviato al MIT, con notevoli migliorie rispetto al primo, **assegnazione del finanziamento richiesto per la linea T2**
- 2022: gara d'appalto per progetto definitivo
- 2024: gara d'appalto per progetto esecutivo
- 2025: firmato il contratto per la progettazione esecutiva e i lavori
- **Luglio 2026: avvio lavori**



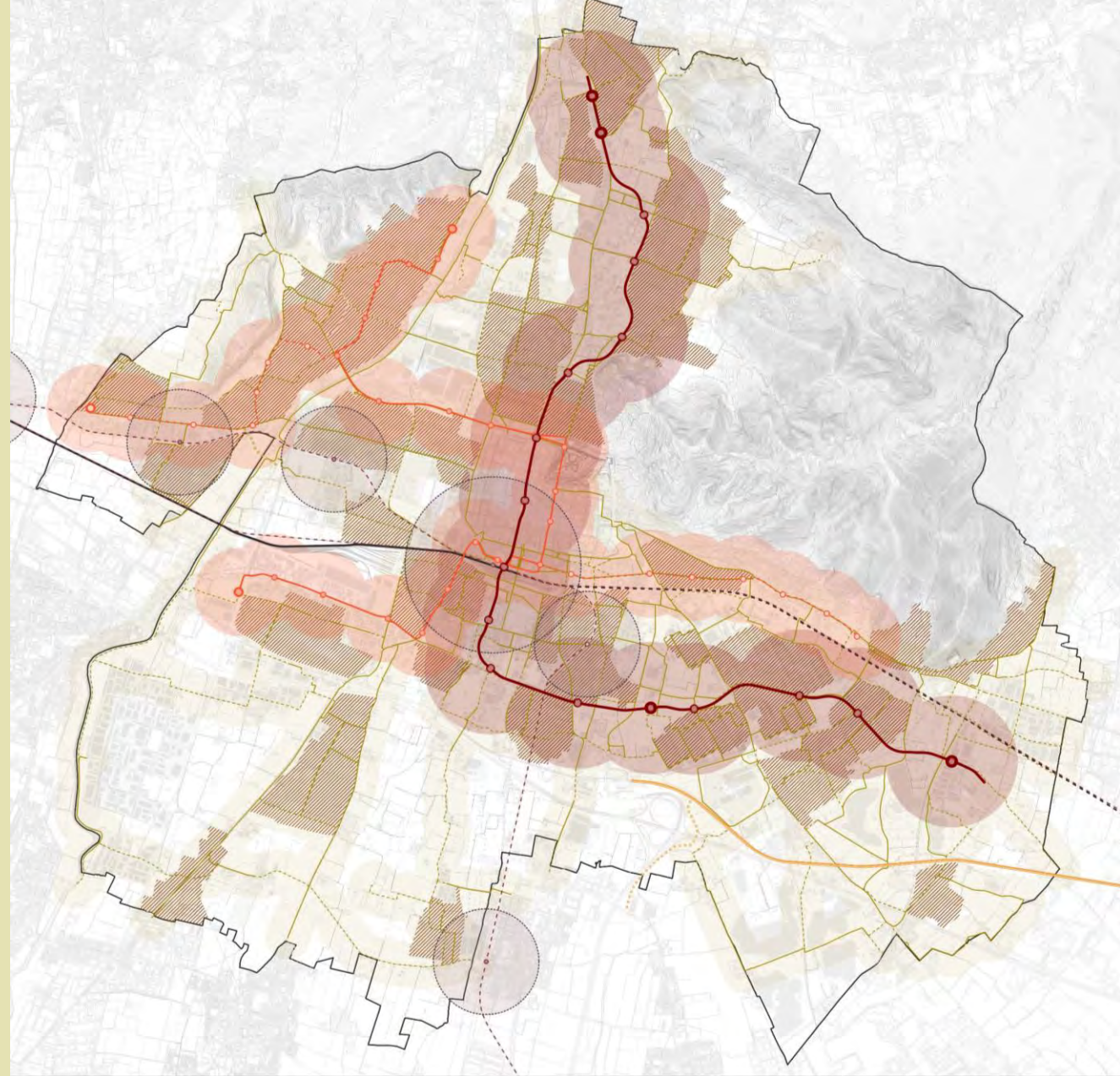
Rendering del tra in via Leonardo da Vinci

Il tram nella rete strategica della mobilità

La della mobilità strategica comprende le progettualità in corso per l'implementazione di una **rete che metta a sistema** interventi sul trasporto pubblico urbano, sul trasporto ferroviario, sulla viabilità e sulla mobilità attiva (ciclabile e pedonale). **Il tram completa** la rete del trasporto pubblico rapido di massa.

Gli obiettivi generali del PUMS:

- Garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di **accedere alle destinazioni chiave**;
- Migliorare le condizioni di sicurezza;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti
- Contribuire a **migliorare l'attrattività del territorio** e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale



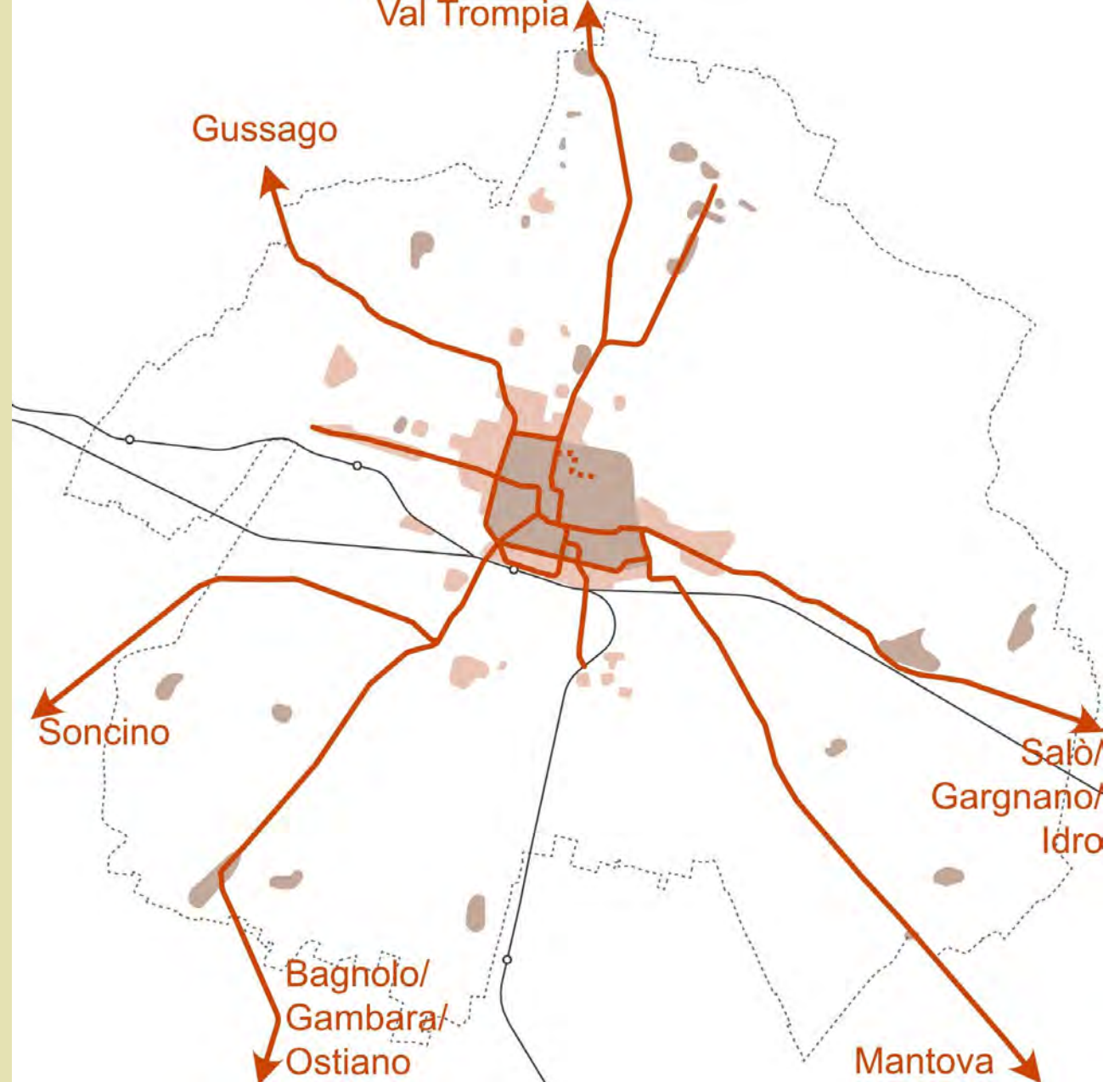
Il tram a Brescia 1882-1949

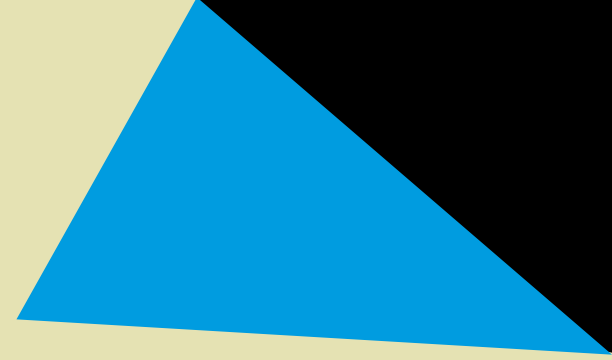
7 linee urbane:

1. Via Industriale-Viale Bornata
2. Borgo Trento-Volta
3. Ponte Mella-Via Industriale
4. C.so Zanardelli-Stazione-C.so Zanardelli
5. P.za Loggia-Mompiano
6. C.so Zanardelli-Castello
7. P.za S. Barnaba-S. Eufemia



Massima estensione della rete (1933) >





PGT InFormAzione

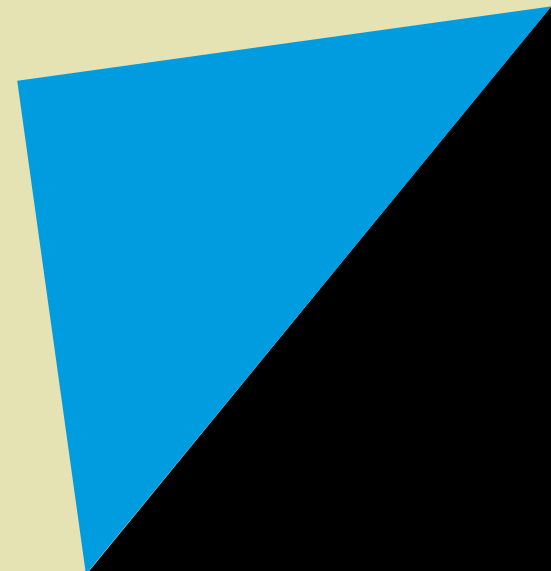
Attorno a... la rete del tram

Michelangelo Fusi

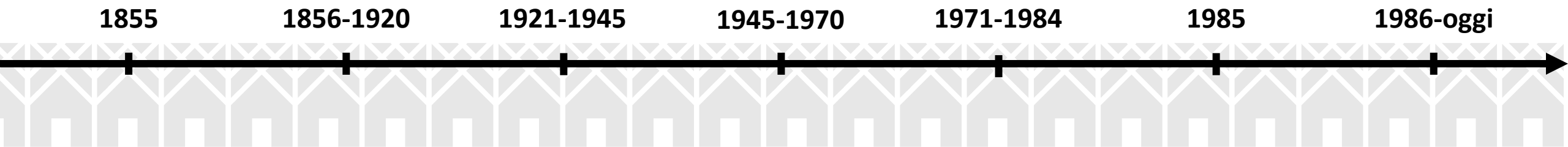
Presentazione 16/05/2026

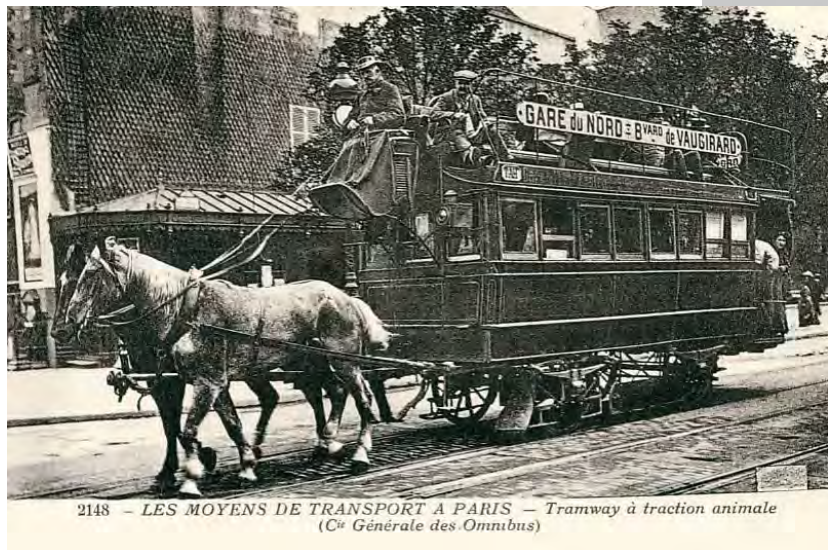
Il rinascimento tranviario in Europa

- 1. Ascesa , declino e rinascita del tram in Europa**
- 2. Alcuni casi studio**



I. Ascesa, declino e rinascita del tram in Europa





Tram elettrico a Parigi

Fonte: Wikimedia Commons

- Aperture
- Aperte nel periodo precedente
- Chiusure
- Chiuse nel periodo precedente

Apra a **Parigi** la
prima rete tranviaria
europea

1855

1856-1920

1921-1945

1945-1970

1971-1984

1985/1987

1986-oggi



Tram elettrico sulla Neva ghiacciata a San Pietroburgo

Fonte: Wikimedia Commons

Aprire a **Parigi** la prima rete tranviaria europea

Diffusione del tram in ogni città europea

1855

1856-1920

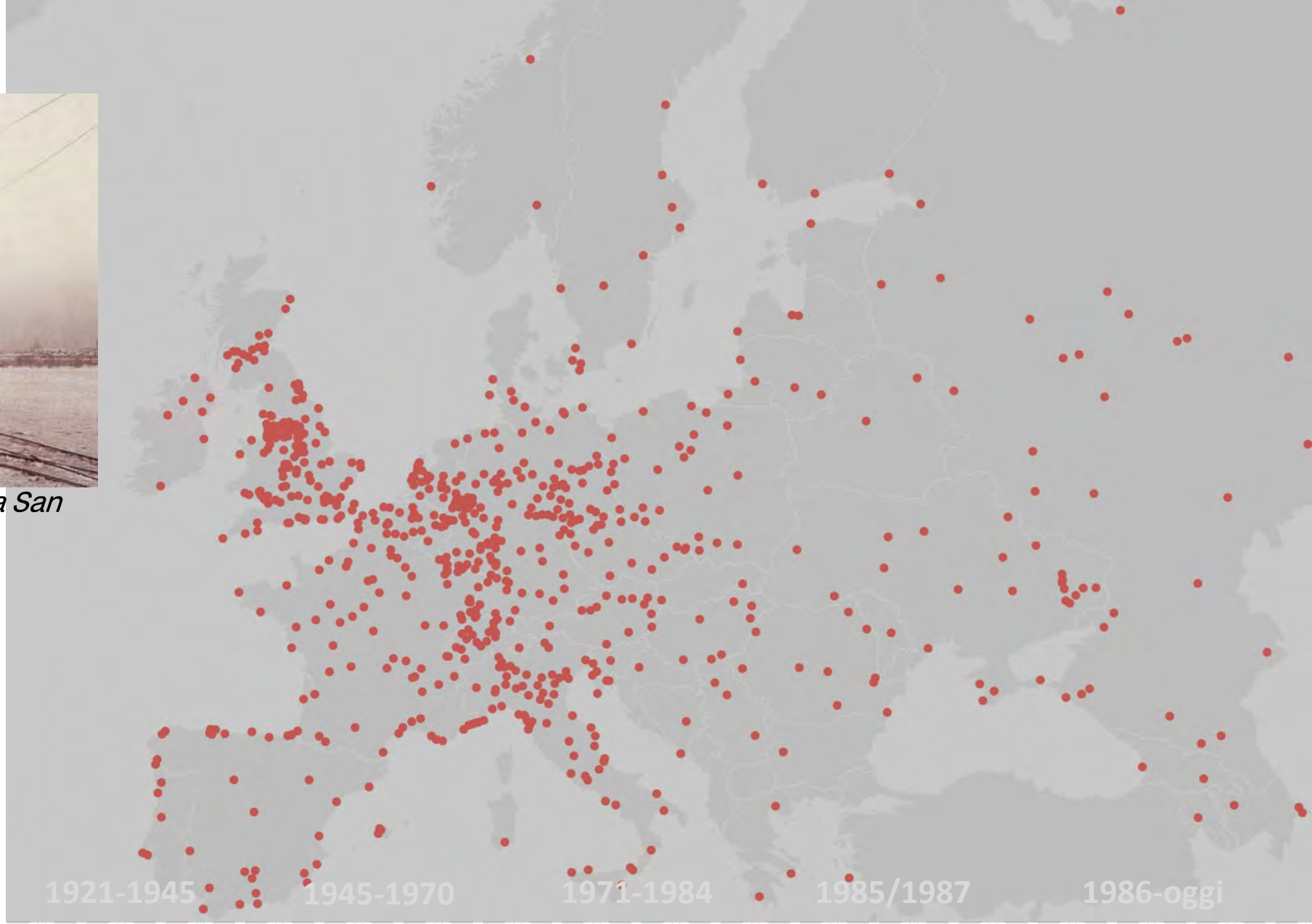
1921-1945

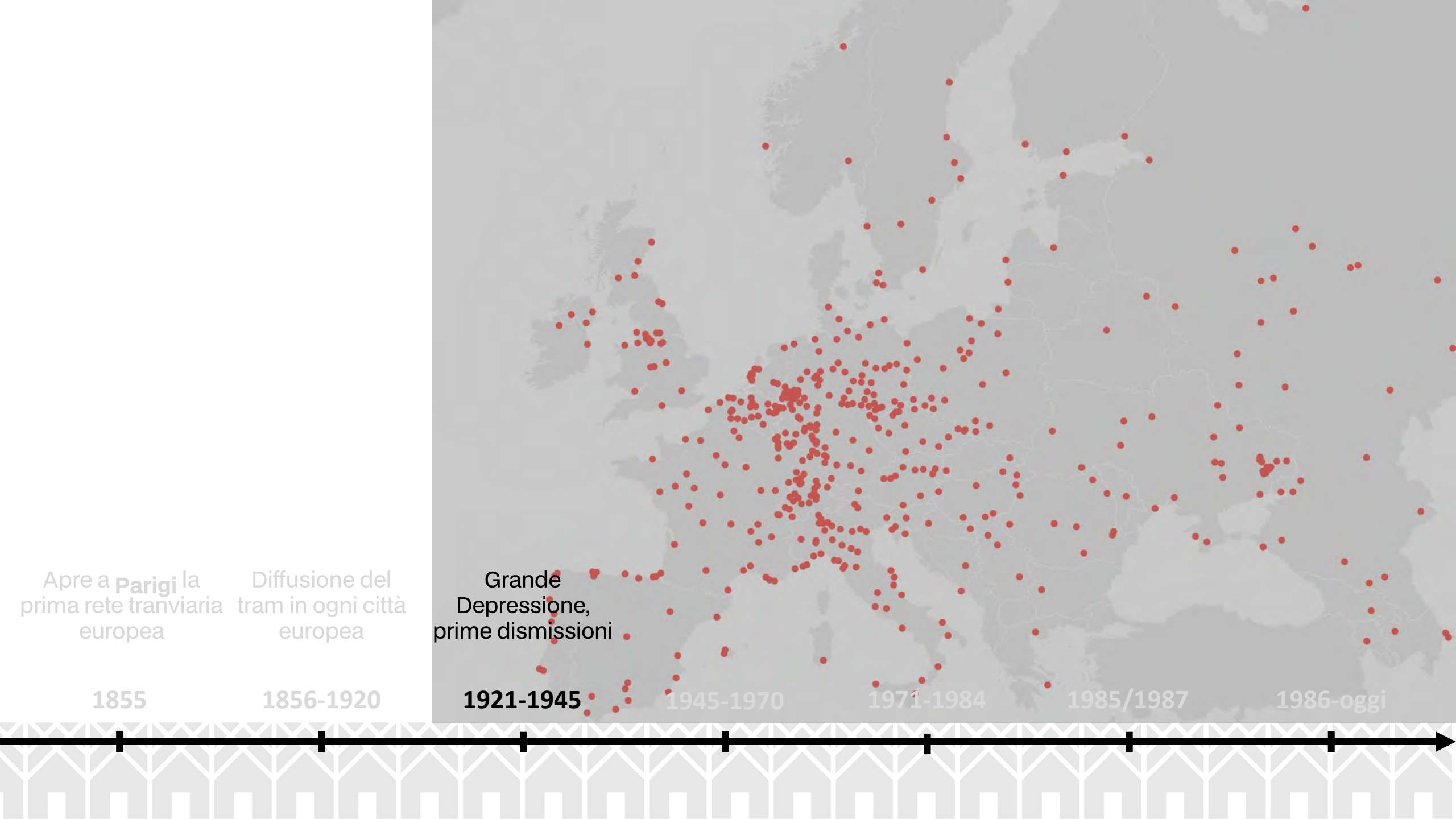
1945-1970

1971-1984

1985/1987

1986-oggi





“Dobbiamo adattare Parigi (...) alle esigenze dell'automobile”

Georges Pompidou, 1971



1855 Apre a **Parigi** la prima rete tranviaria europea

1856-1920 Diffusione del tram in ogni città europea

1921-1945 Grande Depressione, prime dismissioni

1945-1970 Crescita del traffico automobilistico, dismissioni massicce

1971-1984

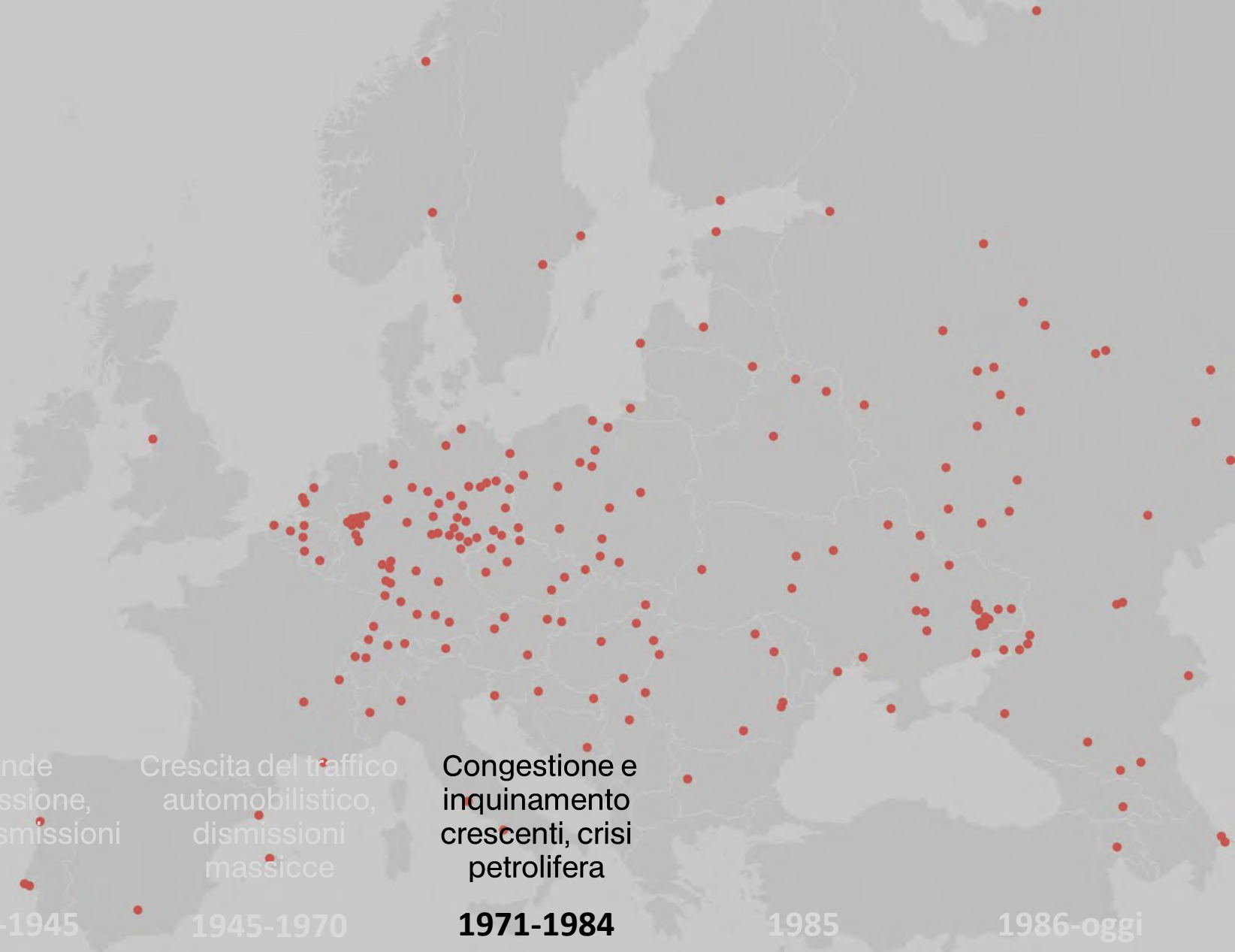
1985/1987

1986-oggi



“Il tram rappresenta l’unico mezzo in grado di garantire in tempi brevi un trasporto pubblico efficiente per le città di medie dimensioni”

Marcel Cavallé, 1975



Après a **Parigi** la prima rete tranviaria europea

Diffusione del tram in ogni città europea

Grande Depressione, prime dismissioni

Crescita del traffico automobilistico, dismissioni massicce

Congestione e inquinamento crescenti, crisi petrolifera

1855

1856-1920

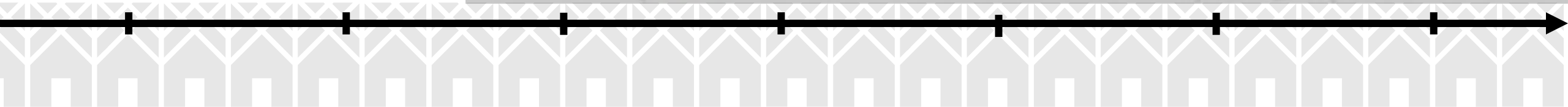
1921-1945

1945-1970

1971-1984

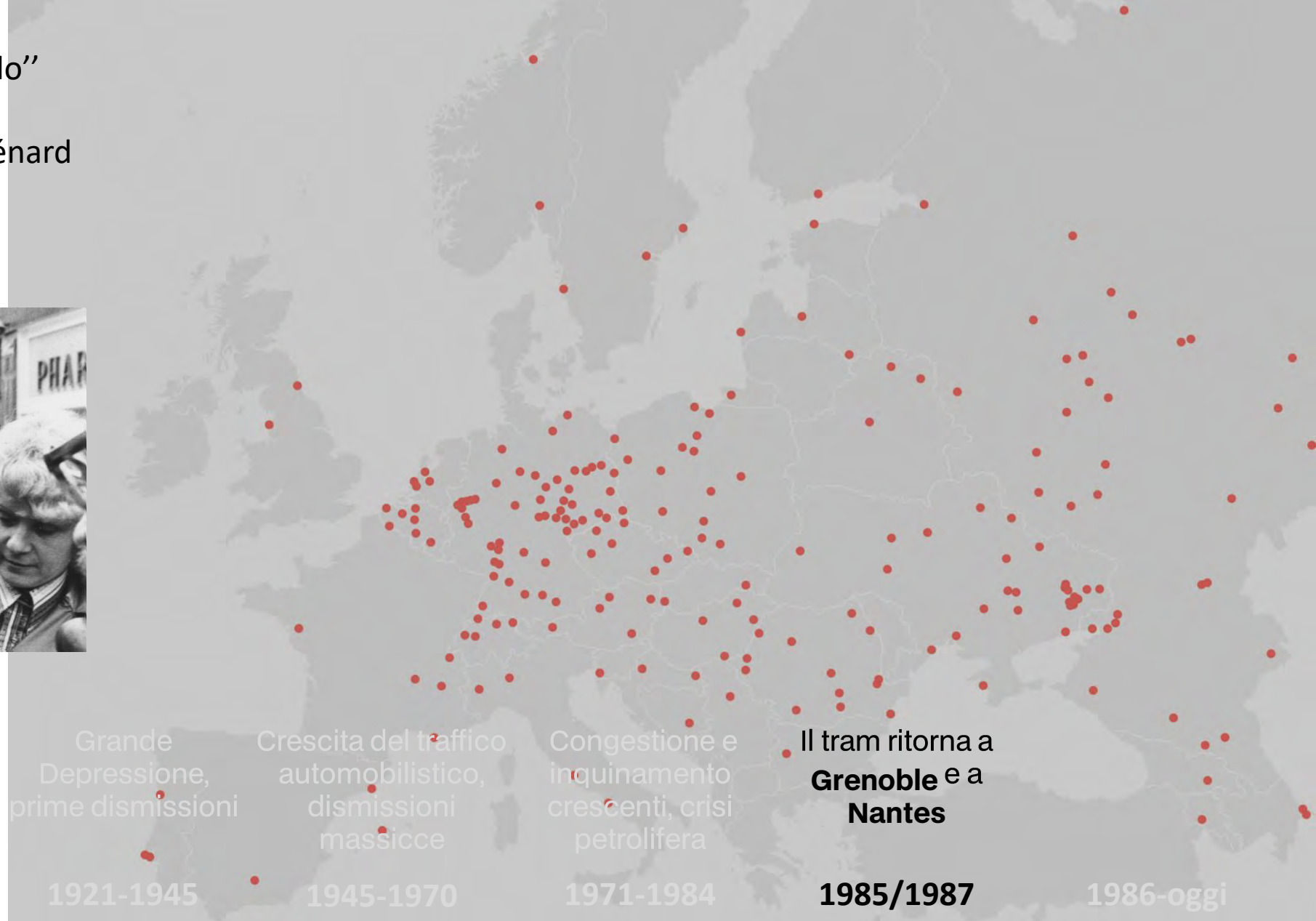
1985

1986-oggi



“Il tram è l’idea urbanistica del secolo”

Alain Chénard



Aprire a **Parigi** la prima rete tranviaria europea

1855

Diffusione del tram in ogni città europea

1856-1920

Grande Depressione, prime dismissioni

1921-1945

Crescita del traffico automobilistico, dismissioni massicce

1945-1970

Congestione e inquinamento crescenti, crisi petrolifera

1971-1984

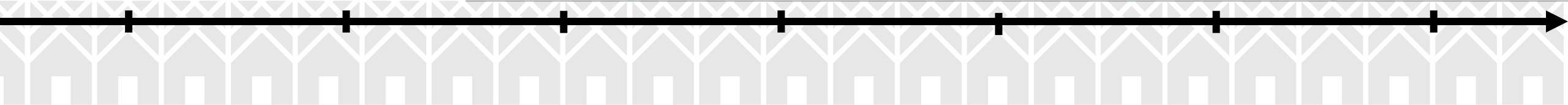
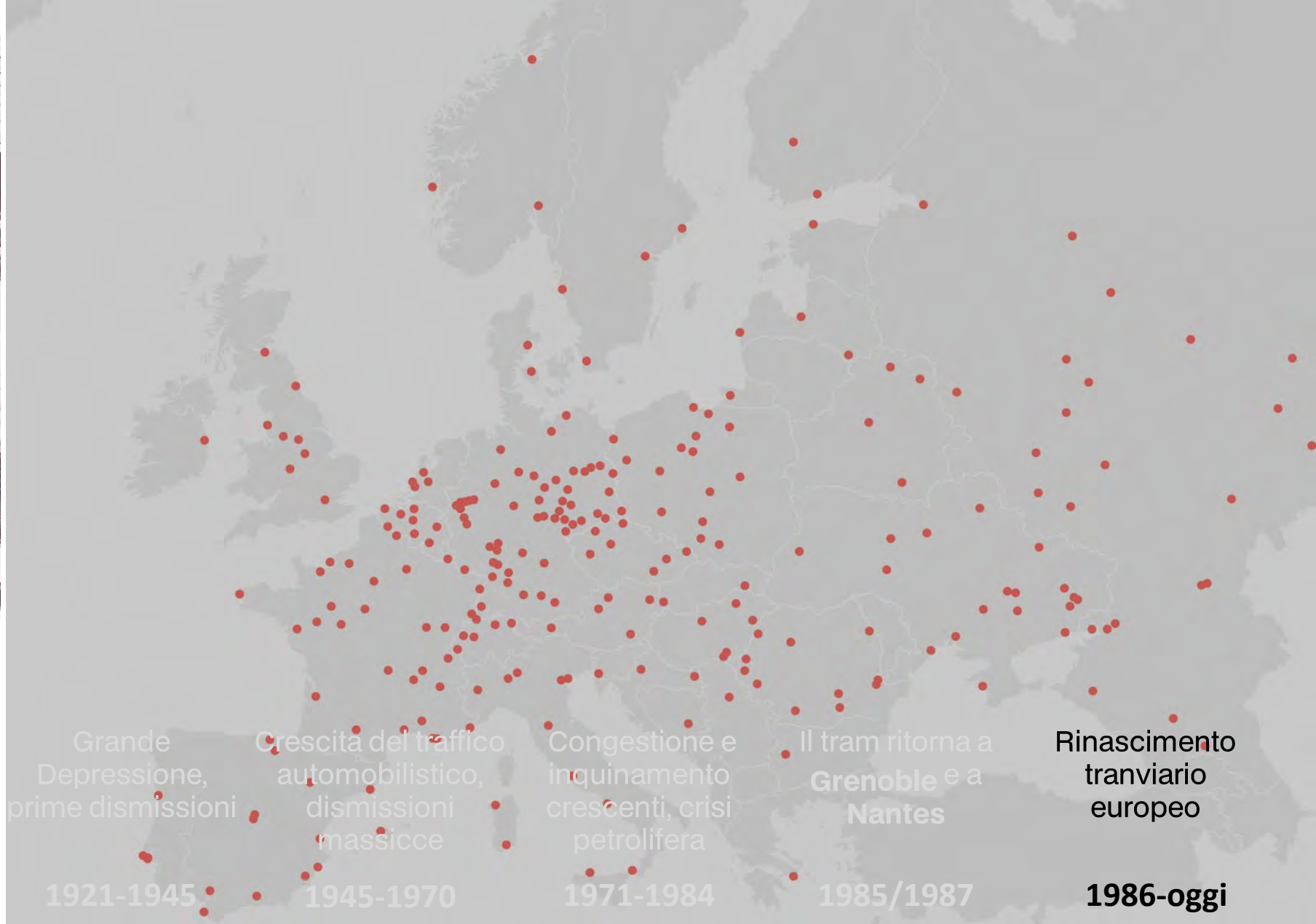
Il tram ritorna a **Grenoble** e a **Nantes**

1985/1987

1986-oggi



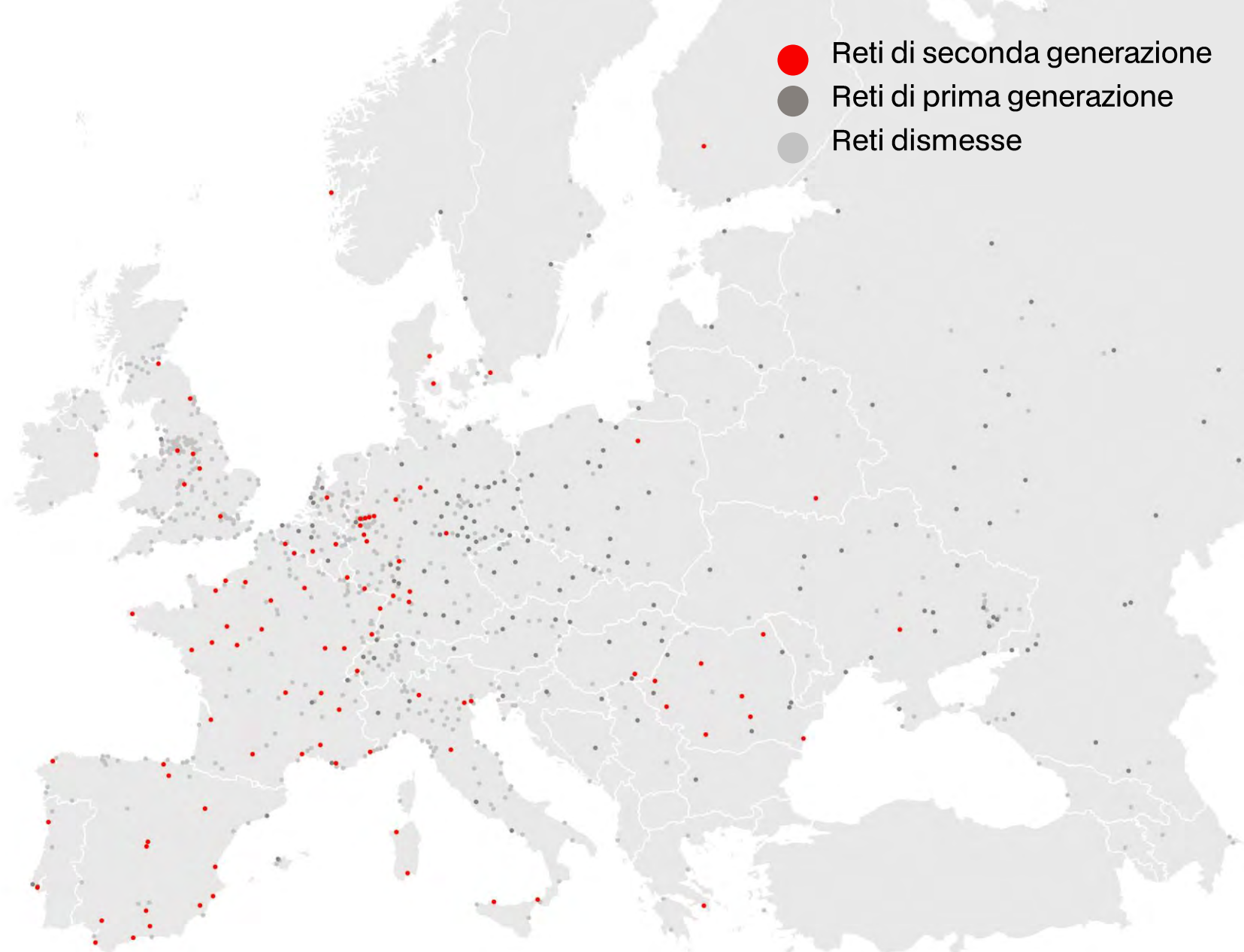
Rue Félix-Poulat. Grenoble
Fonte: Wikimedia Commons



Il panorama tranviario europeo odierno

1919 1946 1984 2025
712 → 478 → 210 → 266

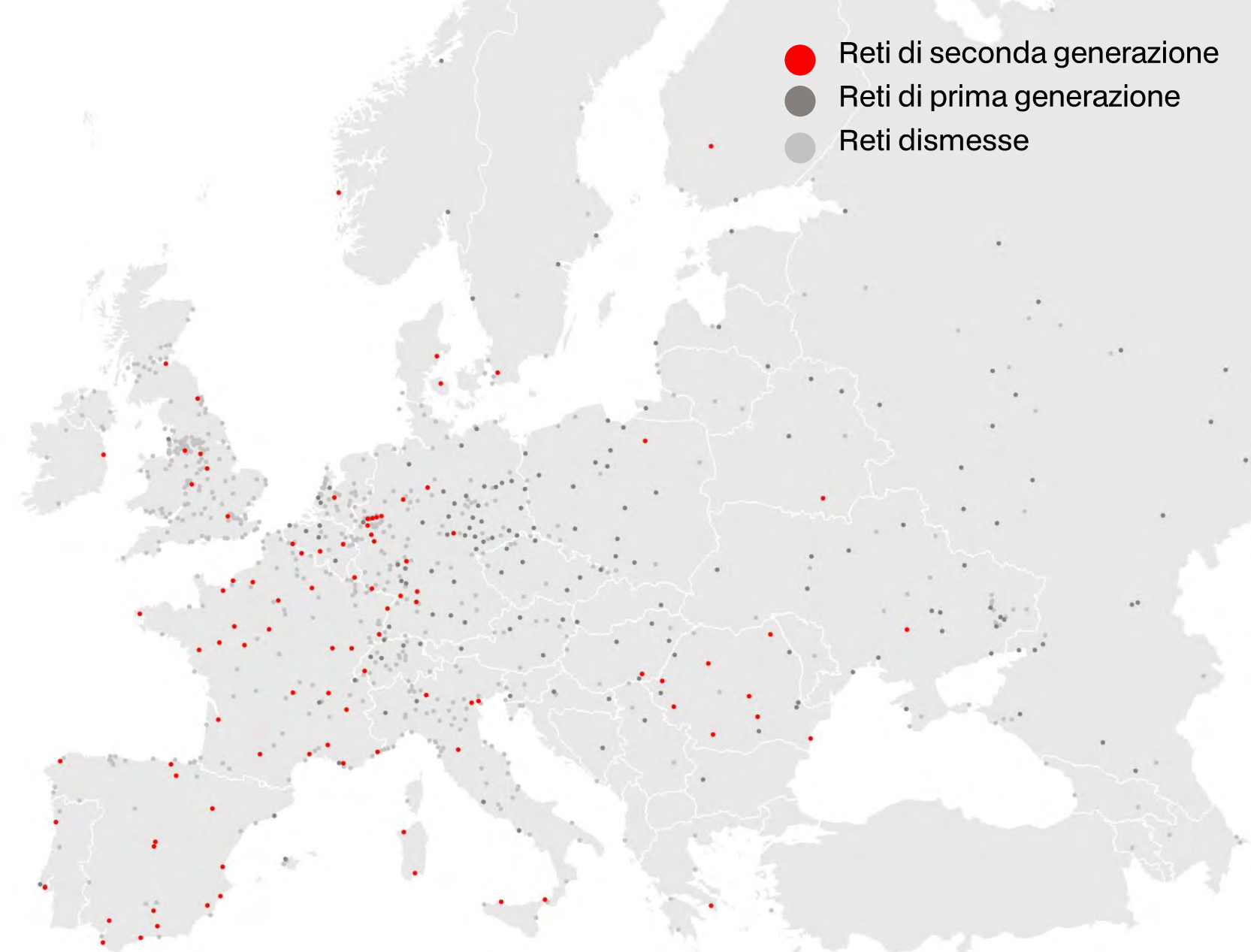
- Reti di seconda generazione
- Reti di prima generazione
- Reti dismesse



Il panorama tranviario europeo odierno

Città	Reims	Grenoble	Besançon
Acquirenti	+21%	+52%	+24%
N. attività commerciali	+29%	+27%	+18%
N. attività artigianali	+13%	+20%	+9%
N. società di servizio	+16%	+45%	+16%

Effetti entro 300 metri dalle fermate di 3 reti tranviarie sul periodo di esercizio 2011-2016 (CERTU, 2017)



I caratteri innovativi del tram moderno: accessibilità

Tram tradizionale



Vettura tramviaria a Milano. Fonte: Stagniweb

Tram 'reinventato'



Vettura tramviaria a Firenze. Fonte: dominio pubblico

I caratteri innovativi del tram moderno: promiscuità

Tram tradizionale



Fermata tramviaria a Roma. Fonte: Repubblica

Tram 'reinventato'



Fermata tramviaria a Kehl (D). Fonte: Wikimedia Commons

I caratteri innovativi del tram moderno: estetica

Tram tradizionale



Tram a Praga. Fonte: Wikimedia Commons

Tram 'reinventato'



Futuri tram di Bologna. Fonte: Bologna Today

Le ragioni del successo tram moderno in Francia

- **Centralismo** governativo ('invito' del ministro Cavallè ai sindaci delle città medie francesi)
- Fonti di **finanziamento locale specifiche** (tassa comunale di scopo 'versement mobilité')
- Quadro normativo che permette **promiscuità tra pedoni e tram**

Mentre in Italia...

- **Politica nazionale discontinua** (bandi sporadici per il trasporto pubblico rapido di massa)
- **Assenza di fonti di finanziamento locale** specifiche
- Il CDS permette la promiscuità tra pedoni e tram, **ma di fatto ANSFISA applica controlli rigidissimi** per garantire la sicurezza dei veicoli tramviari urbani, mutuati dall'ambito ferroviario

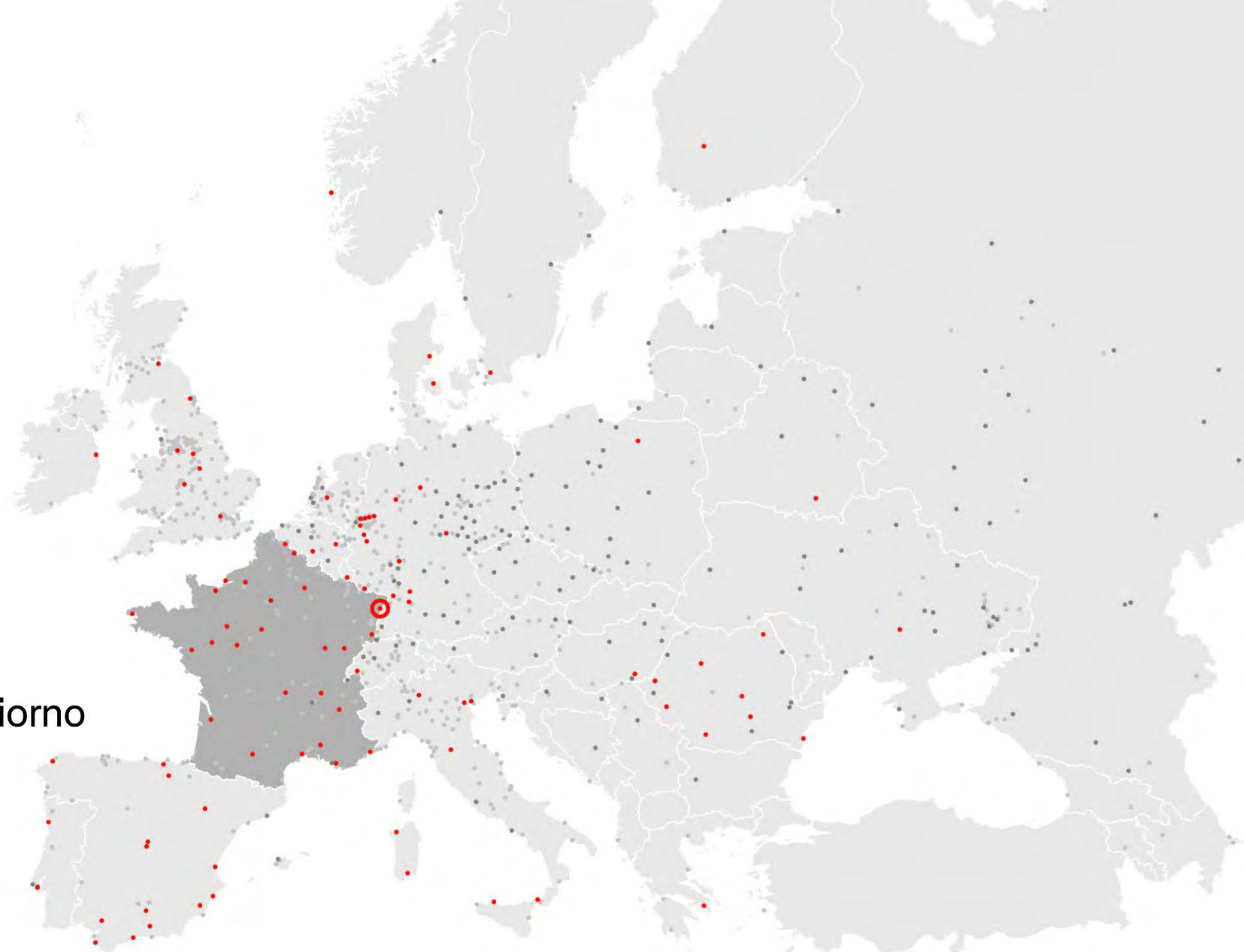
2. Alcuni casi studio

1. Strasburgo
2. Vitoria-Gasteiz
3. Porto



Strasburgo

Paese: Francia
Abitanti: 293.771
Apertura rete tramviaria: 1994
Linee: 6
Lunghezza: 38,7 km
Passeggeri trasportati: 400.000/giorno



Strasburgo – la strategia

Obiettivi:

- Ridurre l'uso dell'automobile e favorire il trasporto pubblico
- **Aumentare la coesione sociale**

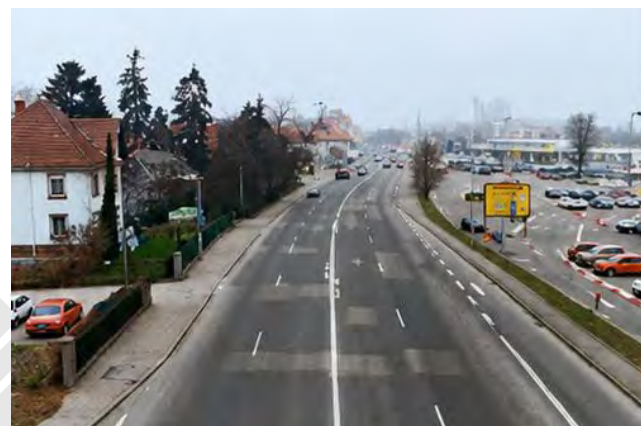
Azioni:

- Sottrarre spazio all'auto
- **Creare nuovi spazi di aggregazione**

Prima



Dopo



Strasburgo – un luogo emblematico

Place de l'Homme de Fer

Da semplice incrocio di strade a una delle piazze simbolo della città.

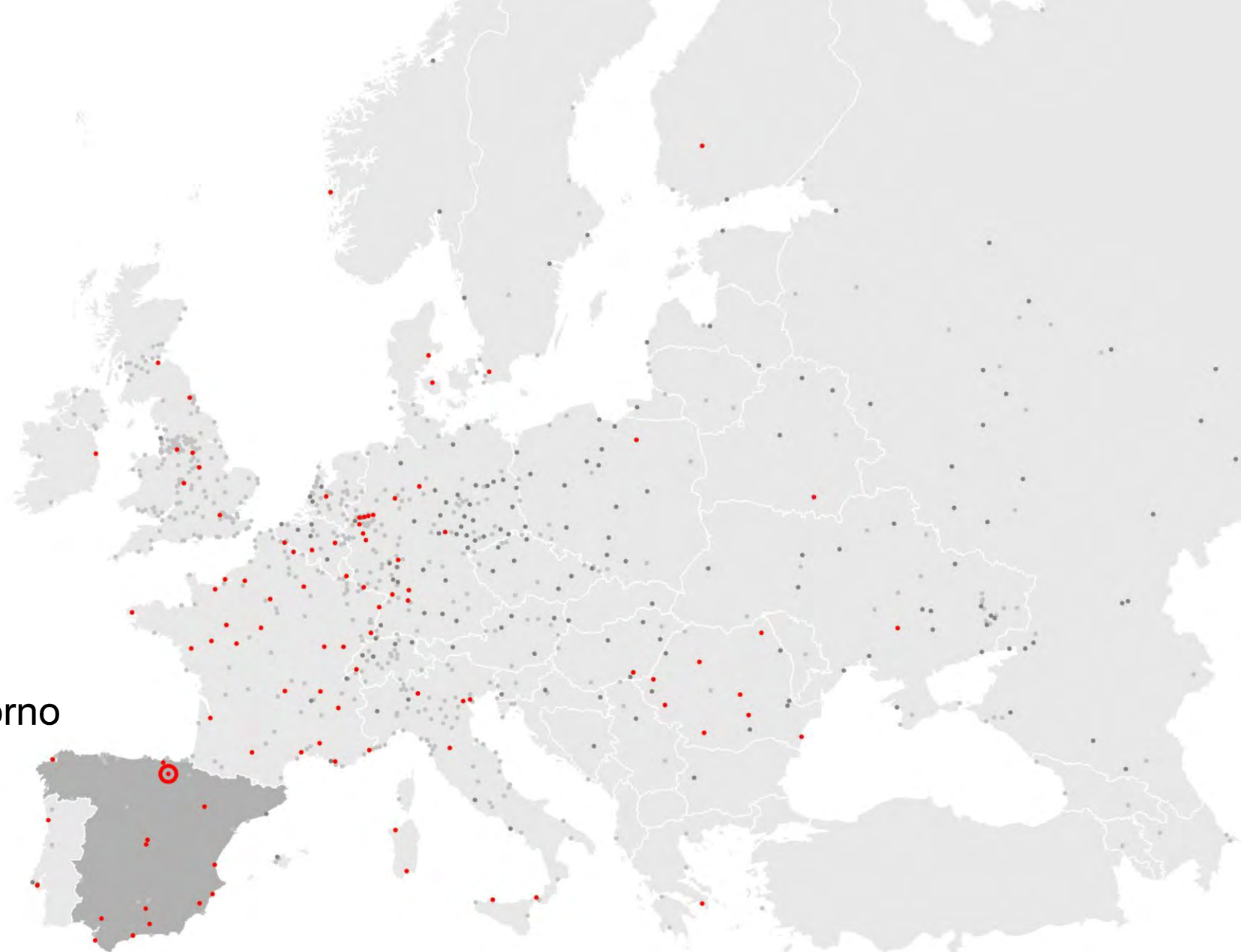
La fermata del tram ha portato un nuovo arredo urbano e una iconica copertura circolare in vetro



Place de l'Homme de Fer (Strasburgo) Fonte: dominio pubblico

Vitoria-Gasteiz

Paese: Spagna
Abitanti: 255.886
Apertura rete tramviaria: 2008
Linee: 2
Lunghezza: 8 km
Passeggeri trasportati: 30.000/giorno



Vitoria-Gasteiz – la strategia

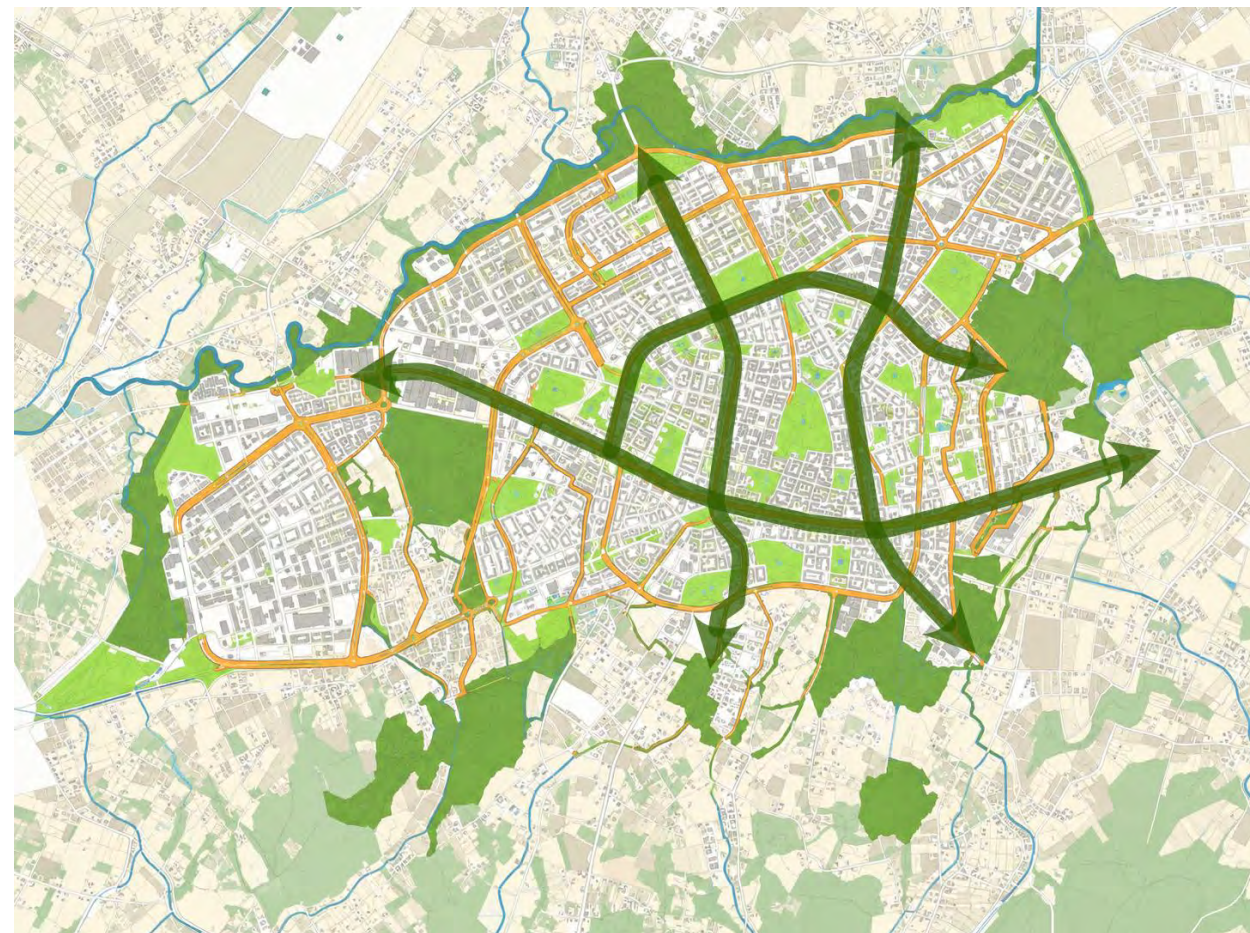
Obiettivi:

- Miglioramento della biodiversità, mitigazione dei cambiamenti climatici adattamento ai cambiamenti climatici nella città

Azioni:

- Un **anello verde** attorno alla città
- **Assi verdi** interni alla città

**NB: la città è stata
proclamata
European Green Capital
nel 2012**



*Strategia per le Infrastrutture Urbane Verdi di Vitoria-Gasteiz.
Fonte: comune di Vitoria-Gasteiz*

Vitoria-Gasteiz – la strategia

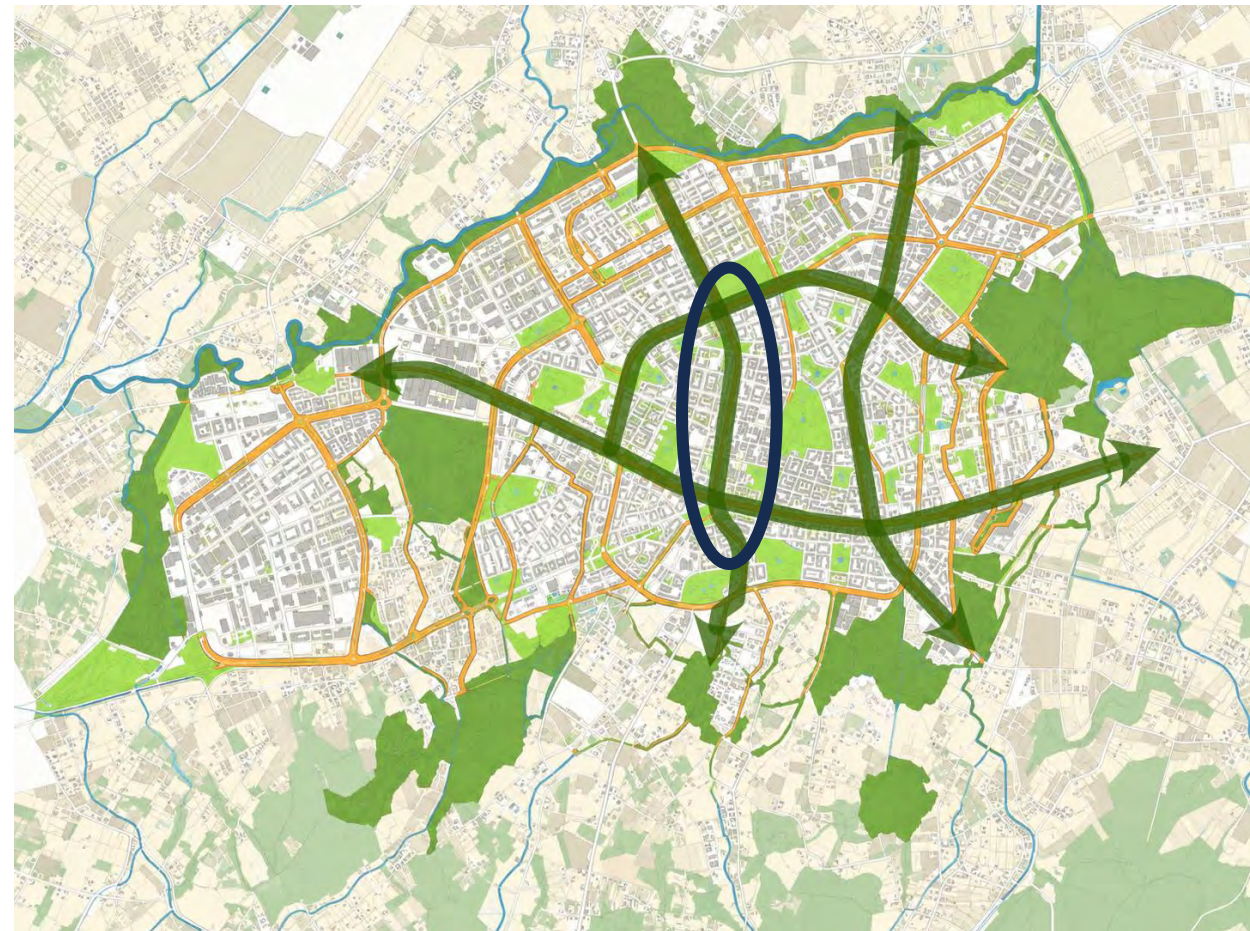
Obiettivi:

- Miglioramento della biodiversità, mitigazione dei cambiamenti climatici adattamento ai cambiamenti climatici nella città

Azioni:

- Un **anello verde** attorno alla città
- **Assi verdi** interni alla città

**NB: la città è stata
proclamata
European Green Capital
nel 2012**



*Strategia per le Infrastrutture Urbane Verdi di Vitoria-Gasteiz.
Fonte: comune di Vitoria-Gasteiz*

Vitoria-Gasteiz – un luogo emblematico

Gasteiz Hiribidea (Viale Gasteiz)

Uno degli Assi Verdi individuati dalla strategia.

Da arteria stradale a spina dorsale verde.
L'inserimento del tram ha comportato la riduzione dello spazio dedicato alle auto a favore di piste ciclabili, ampi marciapiedi e aree verdi.

Prima



Dopo



Gasteiz Hiribidea prima e dopo. Fonte: Reddit

Porto

Paese: Portogallo
Abitanti: 252,687
Apertura rete tramviaria: 2002
Linee: 6
Lunghezza: 70 km
Passeggeri trasportati: 260.000/giorno



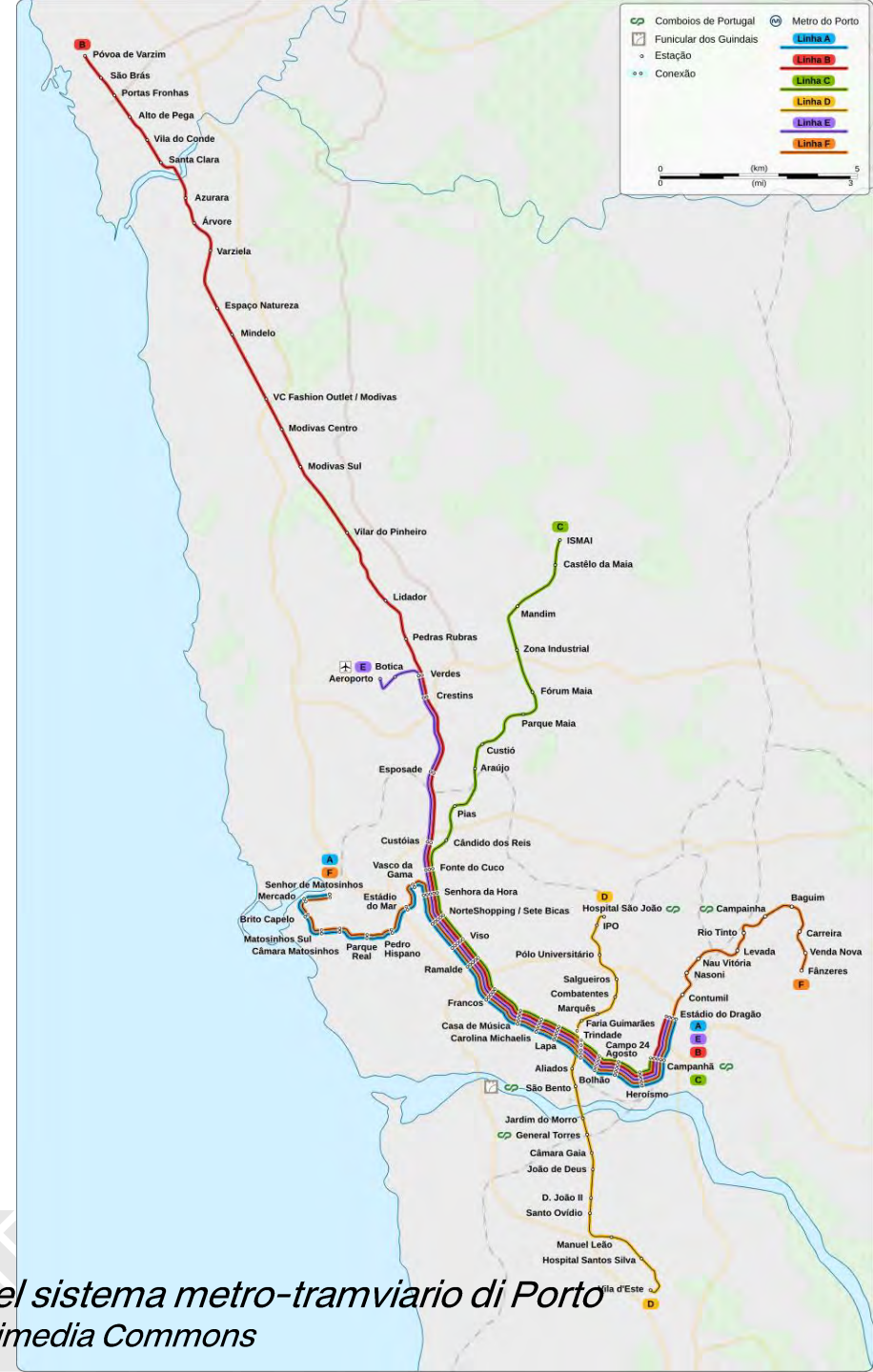
Porto – la strategia

Obiettivi:

- Alleviare il traffico in ingresso a Porto dai comuni dell'area metropolitana
- **Migliorare la qualità dello spazio pubblico**

Azioni:

- Convertire linee ferroviarie dismesse in tramvie, con tratte in galleria e **tratte in superficie**



Mapa del sistema metro-tramviario di Porto
Fonte: Wikimedia Commons

Porto – la strategia

Obiettivi:

- Alleviare il traffico in ingresso a Porto dai comuni dell'area metropolitana
- **Migliorare la qualità dello spazio pubblico**

Azioni:

- Convertire linee ferroviarie dismesse in tramvie, con tratte in galleria e **tratte in superficie**



Mapa del sistema metro-tramviario di Porto
Fonte: Wikimedia Commons

Porto – un luogo emblematico

Ponte Dom Luis I

Il principale collegamento tra Porto e il sobborgo di Vilanova de Gaia, progettato da un allievo di Gustav Eiffel.

Da arteria stradale a principale attrazione turistica della città

Prima



*Ponte Dom Luis I negli anni 90.
Fonte: Youtube*

Dopo



*Ponte Dom Luis I oggi.
Fonte: relatore*

In sintesi

Strasburgo: tram come **vettore di coesione sociale**

Vitoria-Gasteiz: tram parte di una **strategia verde**

Porto: tram come **elemento scenico** legato all'immagine della città



In sintesi

Strasburgo:

tram come **vettore di coesione sociale**

Vitoria-Gasteiz:

tram parte di una **strategia verde**

Porto:

tram come **elemento scenico** legato all'immagine della città

Tram non solo come mezzo di trasporto, ma come **strumento di pianificazione urbanistica** e governo del territorio



In sintesi

“Il tram è l’idea urbanistica del secolo”

Alain Chénard

Tram non solo come mezzo di trasporto, ma come **strumento di pianificazione urbanistica** e governo del territorio

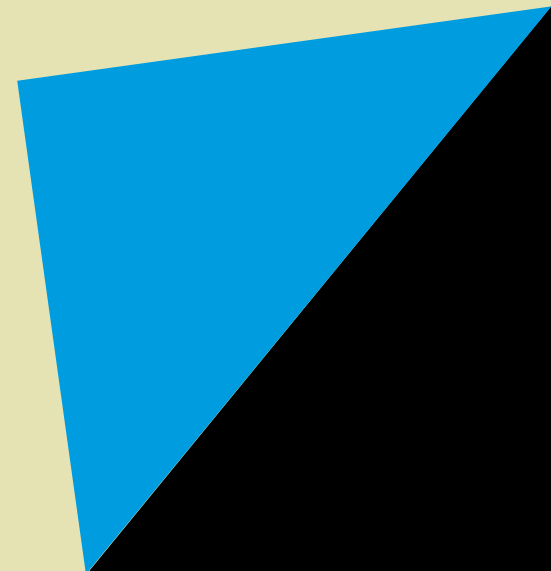


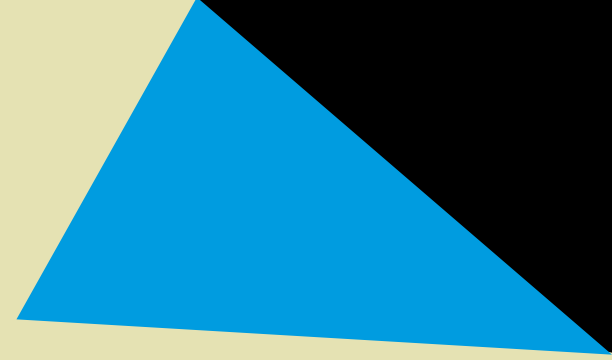
Grazie per l'attenzione!

michelangelo.fusi@unibs.it

“Il tram è l'idea urbanistica del secolo”

Alain Chénard





PGT InFormAzione

Attorno a... la Rete del Tram

Federico Brancoli de Monteforte

18/5/2026

Möves – Linee guida per la mobilità attiva di Milano

Una Milano più vicina, sicura e vivibile

Un documento redatto da AMAT per il Comune di Milano



AGENZIA
MOBILITÀ
AMBIENTE
TERRITORIO



Comune di
Milano

möves

Linee guida
per la mobilità attiva
del Comune di Milano

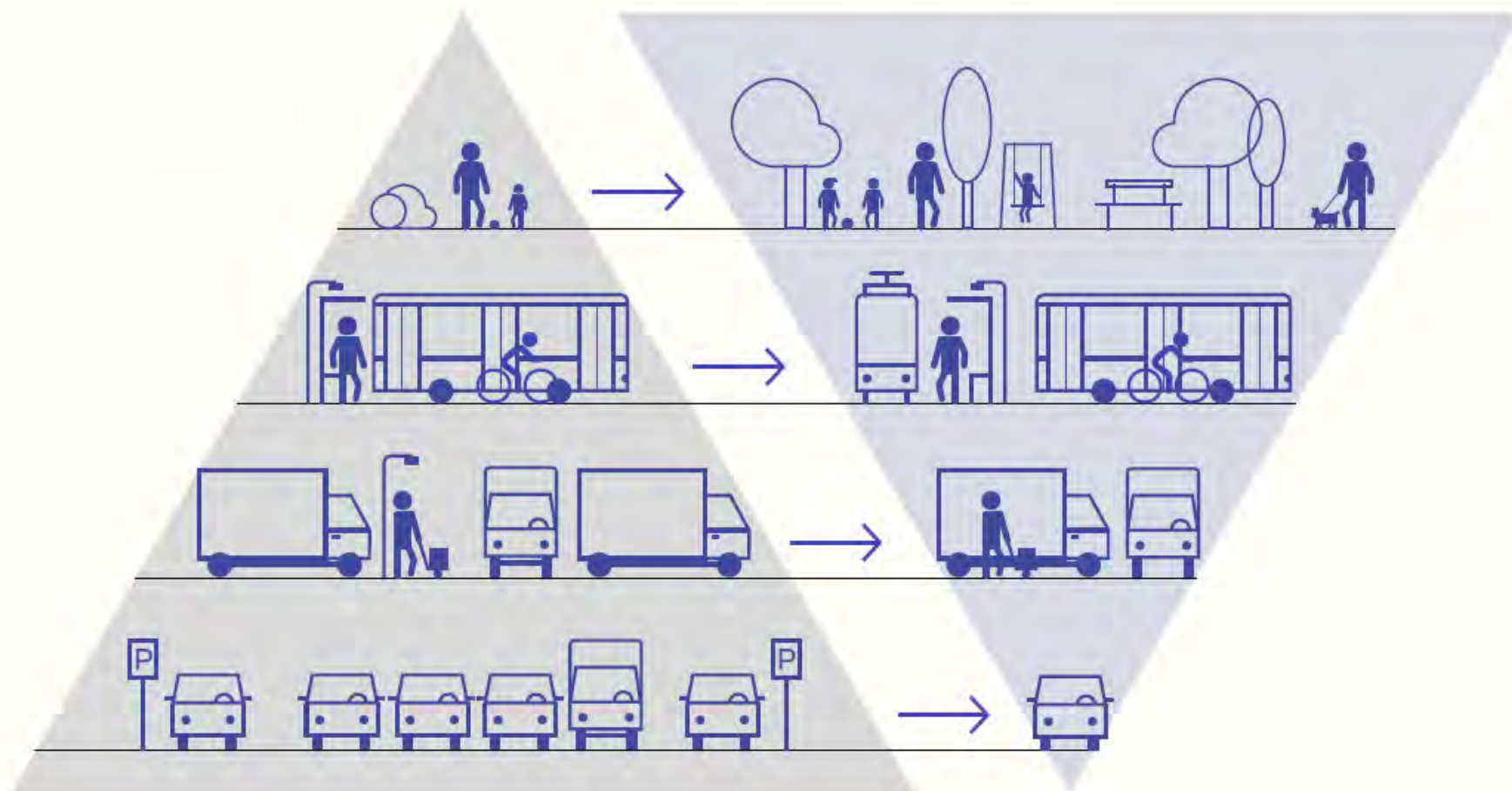


Comune di
Milano



AGENZIA
MOBILITÀ
AMBIENTE
TERRITORIO

Cosa si intende per mobilità attiva?



Perché lavorare per la mobilità attiva?



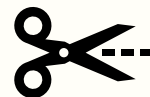
- Per migliorare la **sicurezza stradale**



- Per un uso efficiente dello **spazio pubblico**



- Per **ridurre inquinamento** atmosferico e acustico



- Per ridurre i **costi sociali** ed economici legati alla mobilità



- Per tutelare la **salute pubblica**



- Per favorire la **socialità** e il senso di **comunità**

Da dove partiamo?

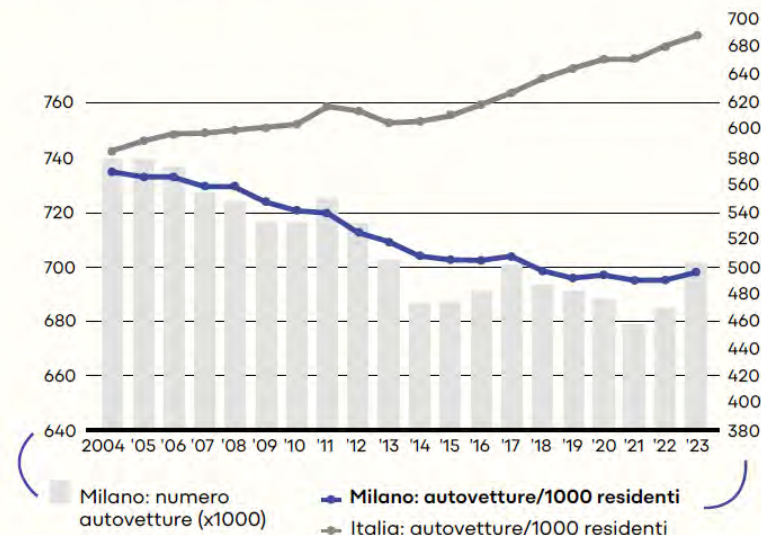
Il tasso di motorizzazione negli anni

L'Italia è uno dei Paesi con il più alto tasso di motorizzazione in Europa registrando 694 automobili ogni 1.000 abitanti.

IL TASSO DI MOTORIZZAZIONE NEGLI ANNI ^[1]

A MILANO: dal 2004 al 2023 il tasso di motorizzazione è diminuito da **569 a 495 autovetture** ogni 1000 abitanti

Dal 2021 al 2023 si è registrato un **aumento del numero delle autovetture**, che arrivano a circa **700.000 unità**



IL CONFRONTO CON LE ALTRE CITTÀ

		Genova	Torino	Roma	Milano		Vienna ^[2]	Londra ^[3]	Parigi ^[3]
		474	685	662	495		362	350	250
					^[1]				

La mobilità a Milano

Il tasso di motorizzazione negli anni

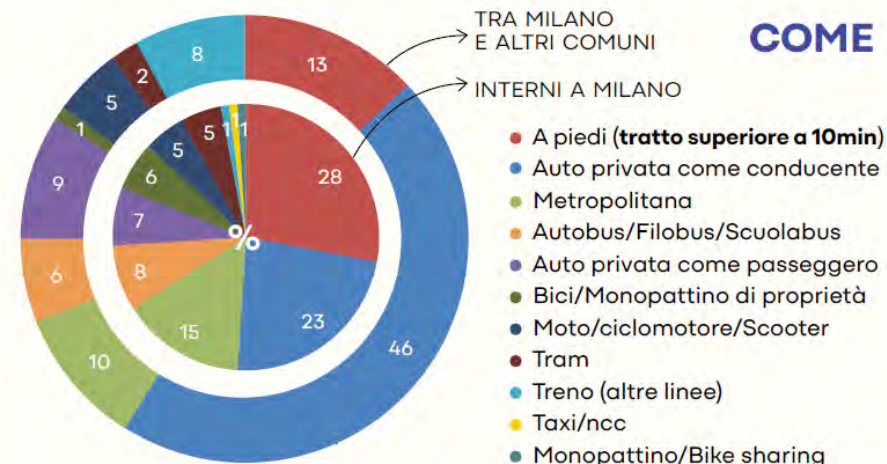
Quasi **due terzi** degli spostamenti effettuati a Milano si svolge su **distanze inferiori ai 5 km**, un tragitto facilmente percorribile in bicicletta, rendendo la mobilità attiva un'alternativa reale ed efficiente all'automobile privata.

GLI SPOSTAMENTI A MILANO: DOVE, COME E PERCHÉ?^[1]

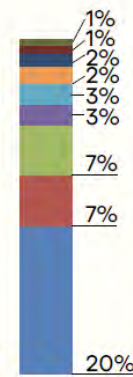


64%
(QUASI DUE TERZI) DEGLI SPOSTAMENTI A MILANO SONO SOTTO I 5KM, UNA DISTANZA PERCORRIBILE A PIEDI O IN BICICLETTA

l'80%
DEGLI SPOSTAMENTI CHE PARTONO DA MILANO SONO SOTTO I 10KM



PERCHÉ



RESIDENTI A MILANO
Nell'indagine la metà delle persone stava rientrando a casa, l'altra metà ha risposto:

- Altro
- Affari/visitare clienti
- Accompagnare qualcuno
- Visite mediche
- Visitare parenti/amici
- Scuola/Università
- Svago
- Acquisti
- Andare al lavoro

Visione ed obiettivi



Città attiva



Città inclusiva



Città di domani



Città sicura



Implementare la rete degli Itinerari ciclabili

azioni:

1. Dare priorità agli interventi lungo gli itinerari principali e secondari
2. Comunicare e rendere gli itinerari riconoscibili
3. Garantire una rete di itinerari senza interruzioni, ricucire l'esistente



Risultati delle azioni già implementate

- A fine 2024, **332km** di rete ciclabile composta per il
 - **60% di percorsi dedicati**
 - **18% di percorsi promiscui con pedoni**
 - **22% con altri veicoli**
- Negli ultimi 5 anni, **+47% di rete ciclabile pari a 106 km**

Fonte dati AMAT



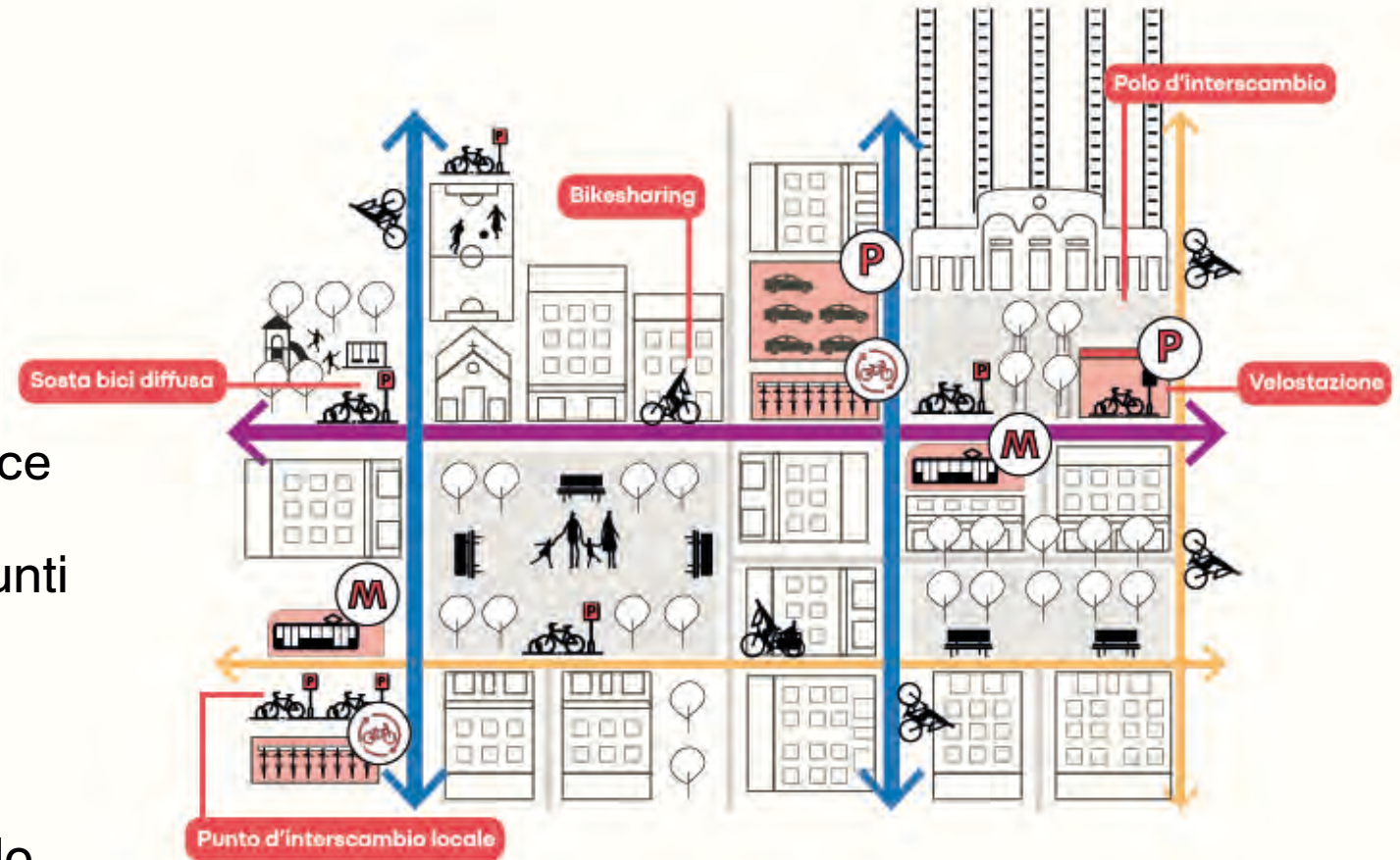
Corso Buenos Aires



La sosta bici

azioni:

1. Offrire una sosta capillare, sicura ed efficace
2. Sviluppare un sistema di velostazioni in punti strategici
3. Prevedere aree di sosta in ogni trasformazione urbana, riqualificazione o ripensamento delle destinazioni d'uso dello spazio pubblico



Risultati delle azioni già implementate

A fine 2024, **34.240 stalli** dedicati al parcheggio bici

≈ **5.200** a servizio di stazioni della metropolitana

≈ **1.500** nei pressi di stazioni ferroviarie

Nel 2025,

+6 nuove velostazioni che si aggiungono alle 4 già attive e 2 in corso di attivazione

Fonte dati AMAT

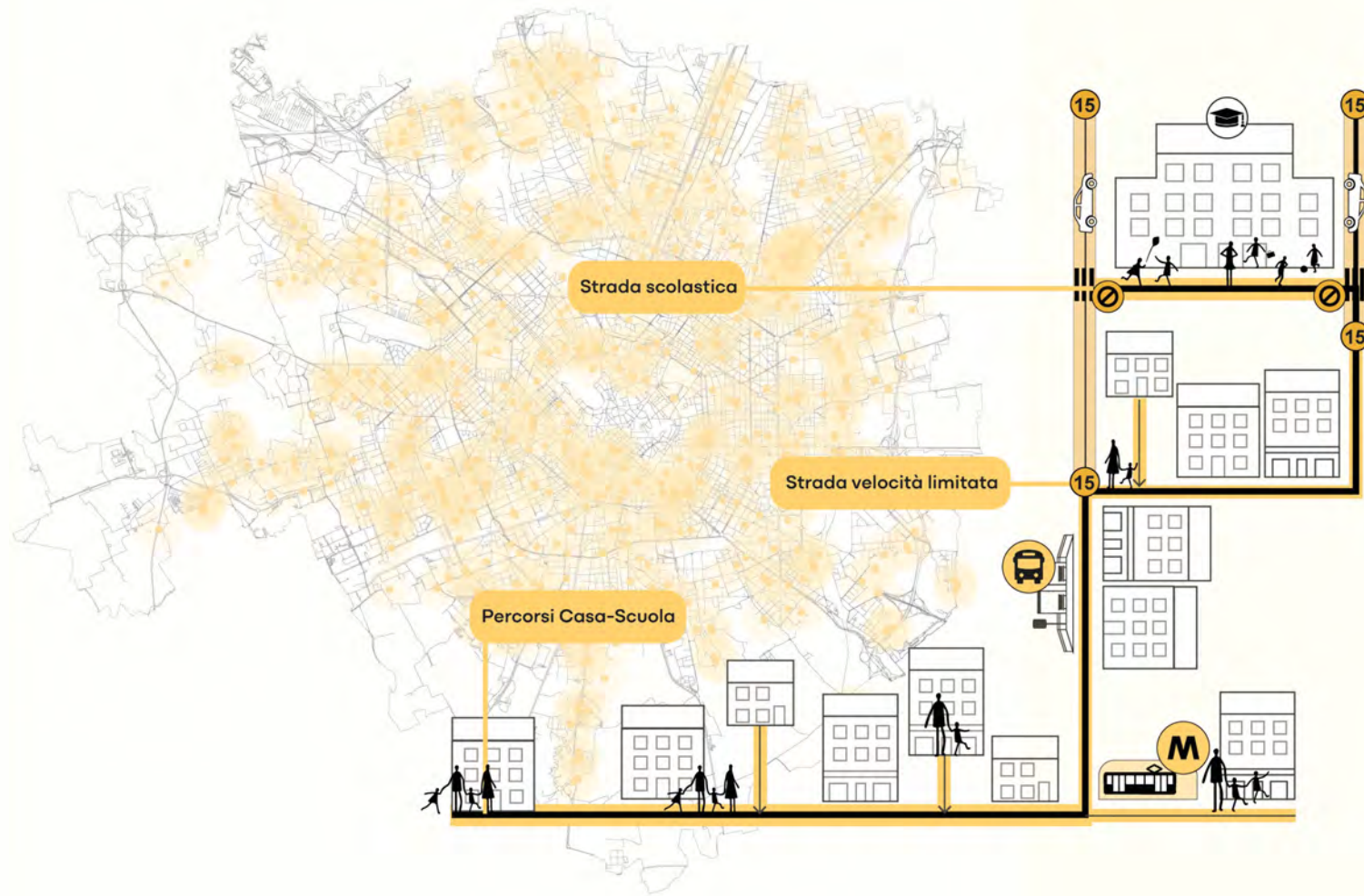


Velostazione M1 Bisceglie

Partire dalle scuole

azioni:

1. Pedonalizzare gli ingressi scolastici
2. Rallentare il traffico in prossimità delle scuole
3. Attuare interventi diffusi per migliorare i percorsi casa-scuola



Risultati delle azioni già implementate

- Dal 2024 **+100 strade scolastiche a 30 km/h**
- Attraverso il programma **Piazze Aperte per ogni scuola: +28 nuovi spazi pedonali**

Fonte dati AMAT



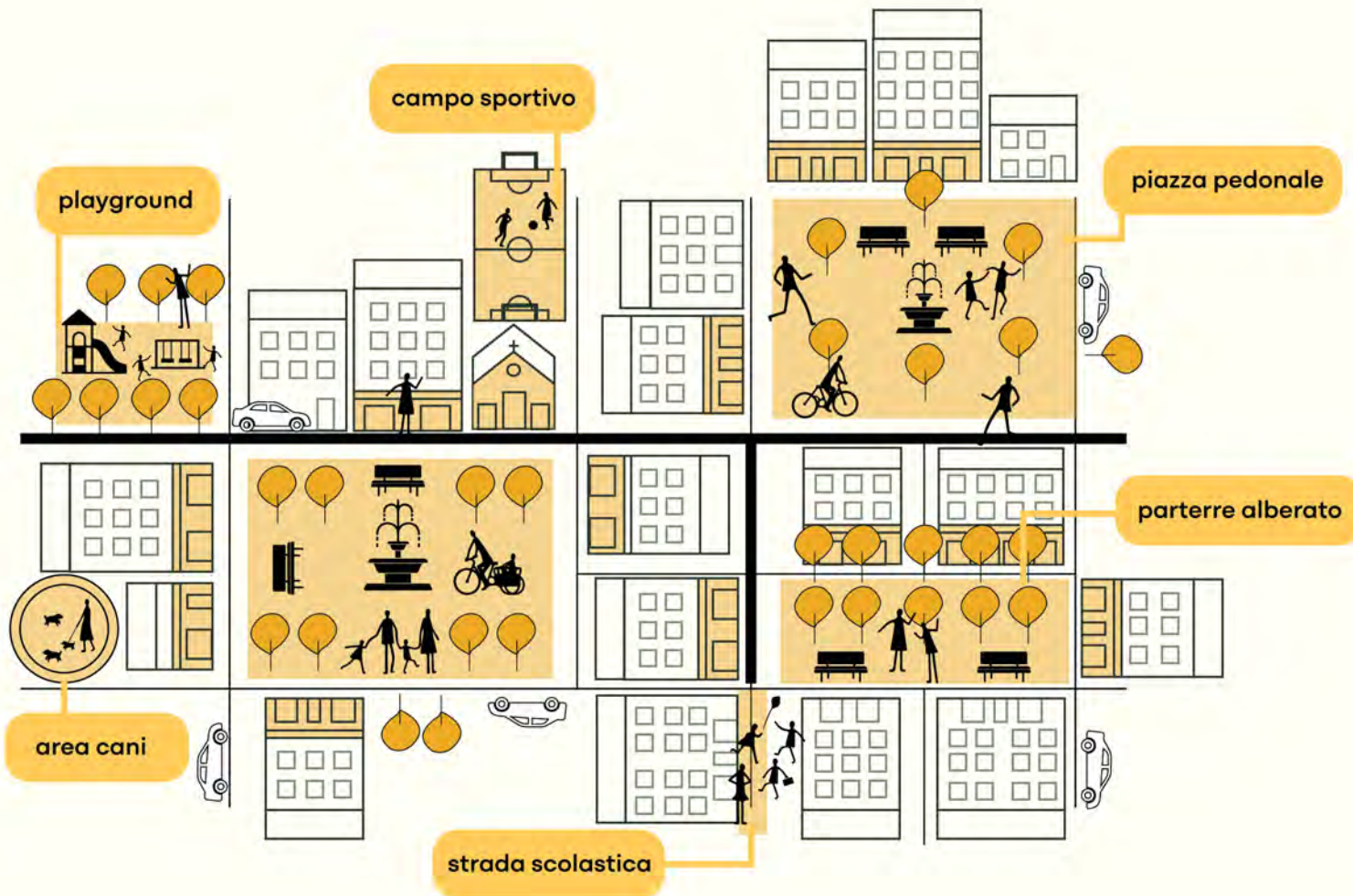
Piazza Spoleto Venini



Le Piazze al Centro

azioni:

1. Riqualificare gli spazi pubblici in ottica pedonale
2. Implementare un arredo diffuso e spazi per la "sosta" pedonale



Risultati delle azioni già implementate

- **Piazze Aperte**

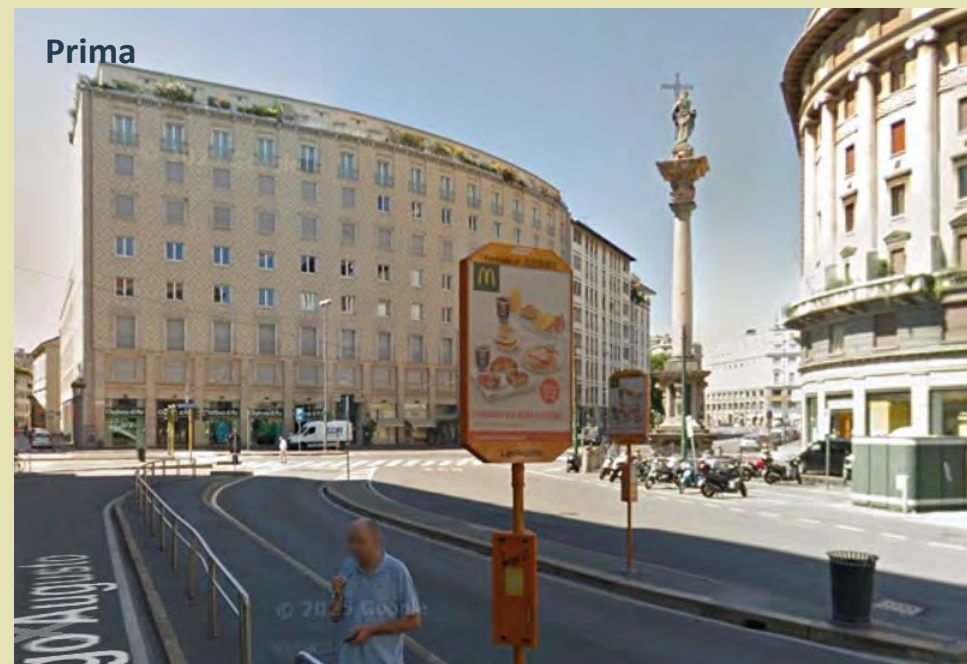
Dal 2018 **+81.000mq** di spazio pedonale pari a **4.5 volte Piazza Duomo**.

Fonte dati AMAT

- **Opere esterne linea metropolitana 4**

+246.000 mq di aree urbane riqualificate di cui oltre **66.000 mq** di aree a verde..

Fonte dati Webuild



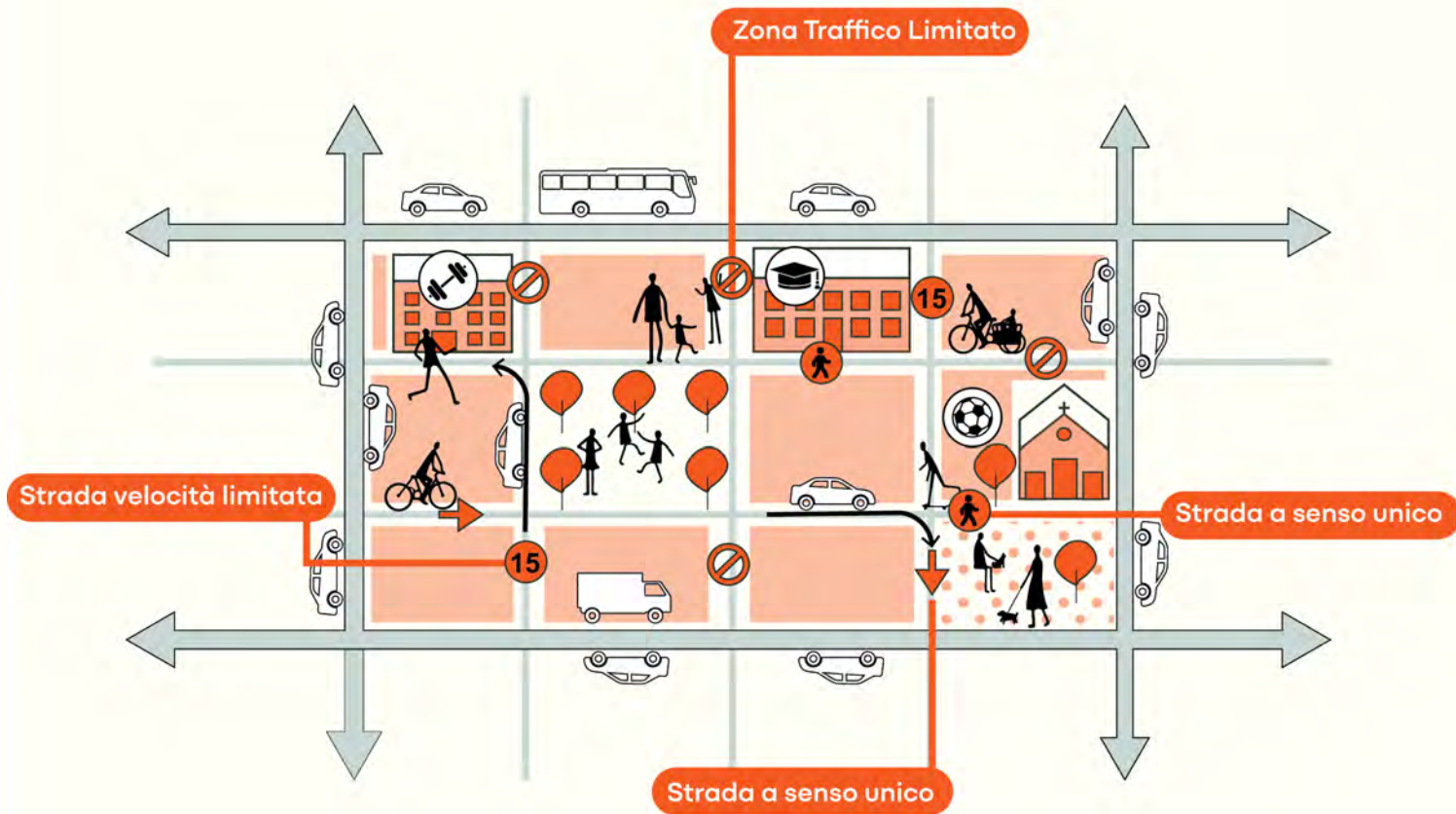
Largo Augusto



Privilegiare la mobilità attiva nei quartieri

azioni:

1. Proteggere i quartieri dal traffico di attraversamento
2. Estendere le strade a velocità moderata per una ciclabilità diffusa

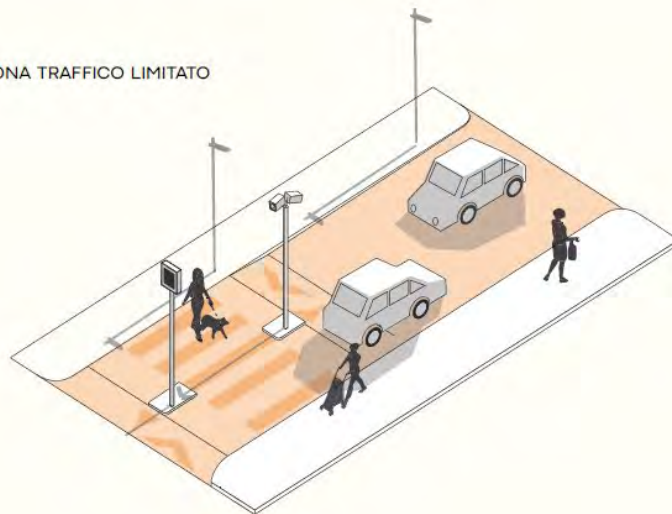


Risultati delle azioni già implementate

- **+13%** Zone a Traffico Limitato
- **+140%** Strade con limitazione di velocità

Fonte dati AMAT

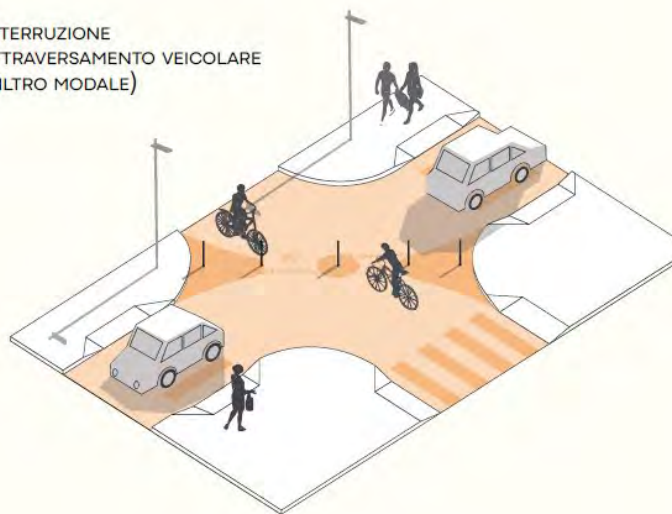
ZONA TRAFFICO LIMITATO



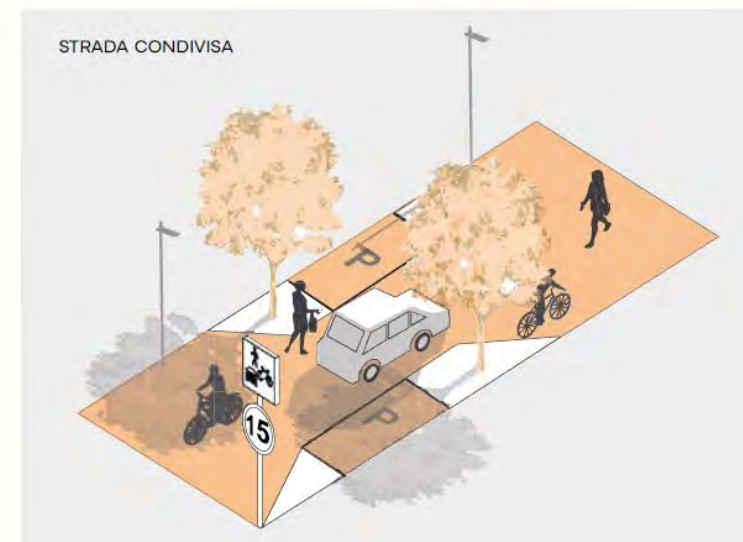
MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ



INTERRUZIONE
ATTRAVERSAMENTO VEICOLARE
(FILTRO MODALE)



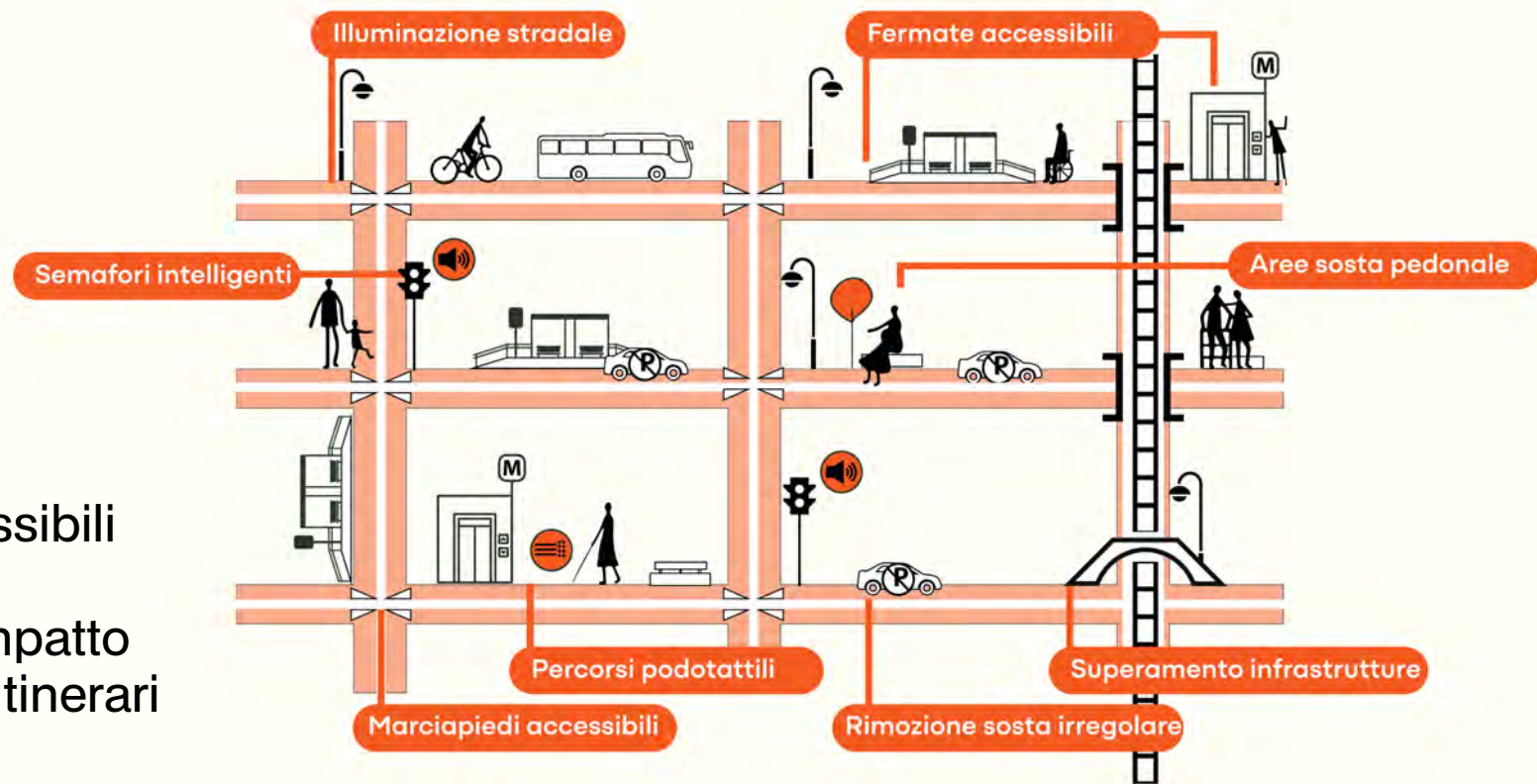
STRADA CONDIVISA



Accessibilità per tutti

azioni:

1. Progettare intersezioni sicure e accessibili
2. Attuare gli interventi con maggiore impatto sulla riduzione della lunghezza degli itinerari accessibili
3. [...]



Risultati delle azioni già implementate



Corso Plebisciti



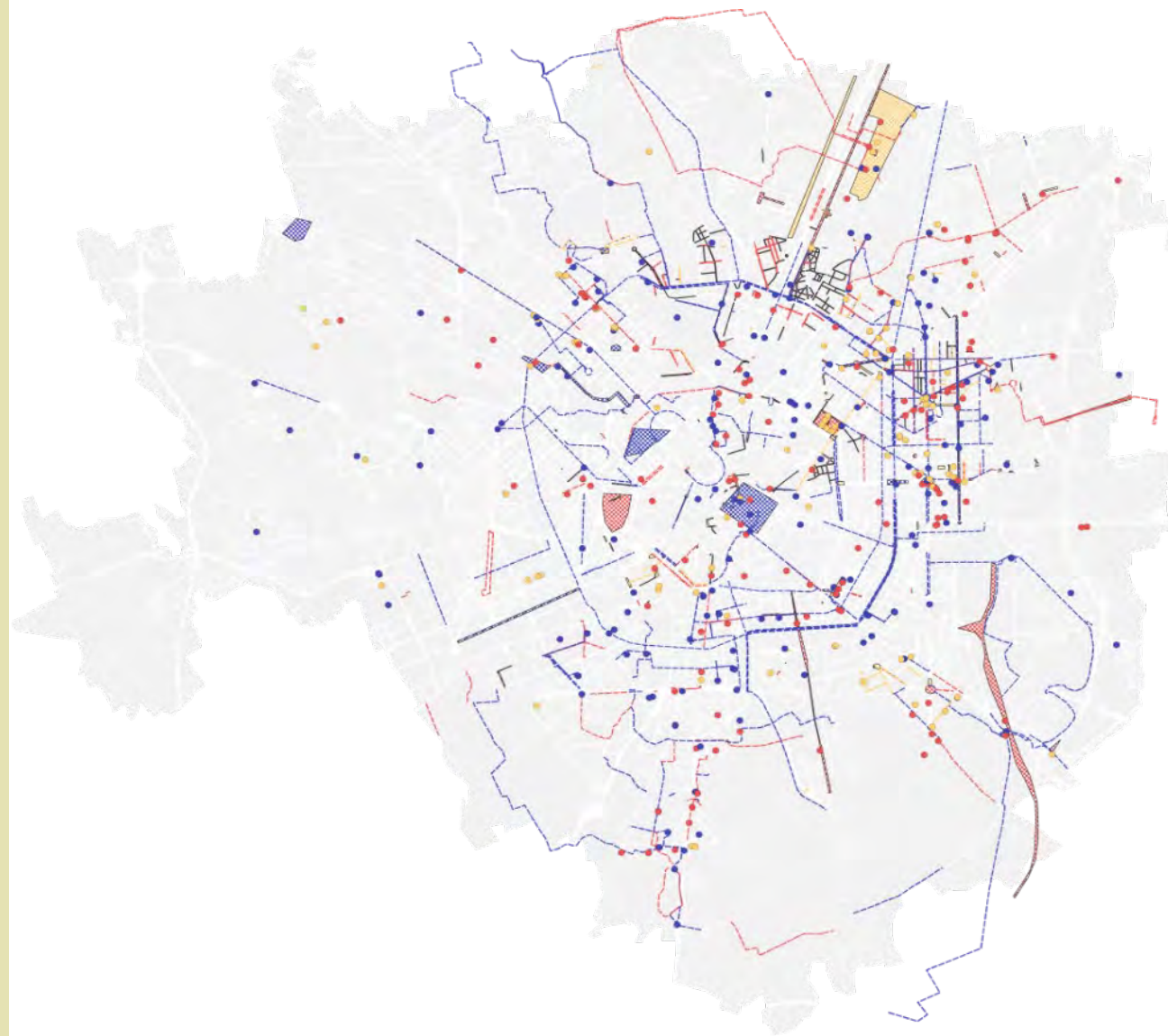
Percorso Partecipativo

1175 Contributi
pervenuti

Ottenuti tramite:

MAPPA COLLABORATIVA (n. 995) di cui
369 relativi alla mobilità ciclabile
220 mobilità pedonale
406 tematiche generali

PIATTAFORMA MILANO PARTECIPA:
158 contributi
48 visione e obiettivi
104 strategie e azioni
6 monitoraggio

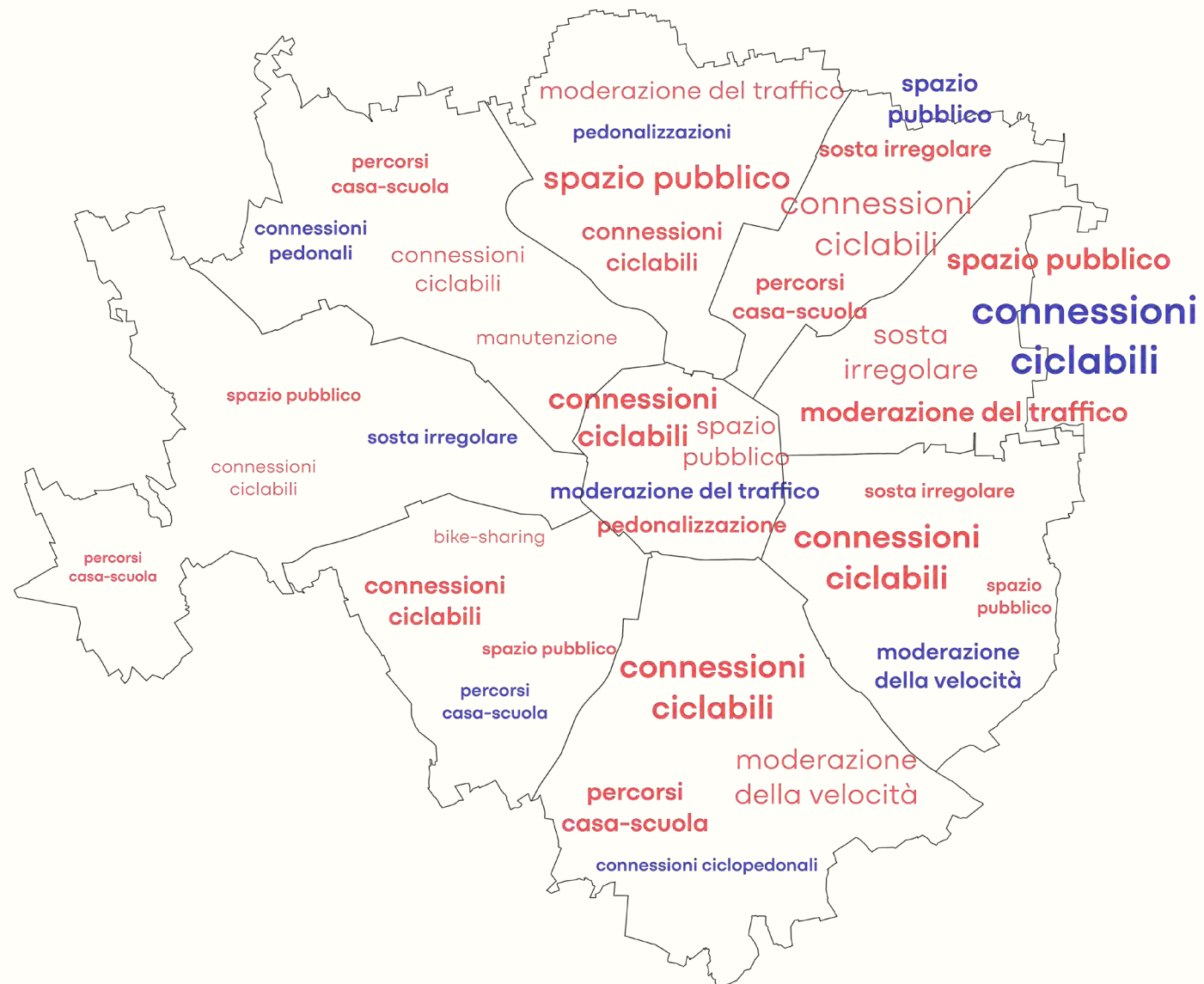


Map of the total contributions to the online collaborative maps divided into contributions related to mobility in general (red), cyclability (blue) and walkability (yellow).

Percorso Partecipativo

Le segnalazioni dei cittadini

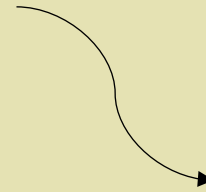
- 152** Nuove connessioni ciclabili
- 124** Riqualficazione dello spazio pubblico
- 84** Interventi contro la sosta irregolare
- 75** Nuovi percorsi casa - scuola
- 67** Interventi di moderazione della velocità
- 63** Connessioni pedonali critiche
- 41** Nuove pedonalizzazioni
- 36** Interventi per migliorare l'accessibilità
- [...]



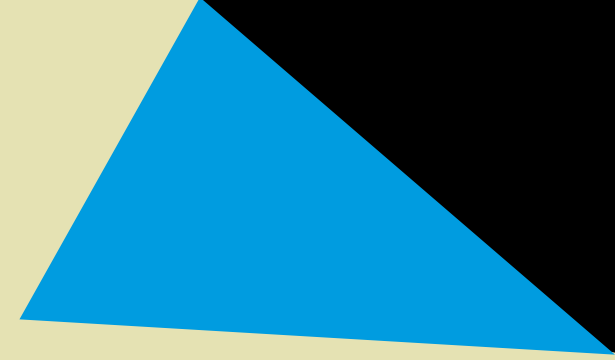
**« Una città a misura di
bambino è una città
per tutti »**



Inquadra il QR per accedere a Möves



Grazie per l'attenzione!



PGT InFormAzione

Attorno a... **la Rete del Tram**

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Alberto Sutera, Comune di Brescia

Responsabile Servizio Pianificazione della Mobilità - 18/5/2026

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



**Approvato con Deliberazione di Consiglio
Comunale
n. 7 del 19 febbraio 2018**

Piano strategico

che ha lo scopo di orientare politiche di mobilità,
investimenti e scelte progettuali dei successivi 10 anni

Affronta i temi connessi alla mobilità nelle aree urbane

in maniera **integrata**

e perseguendo **obiettivi condivisi** in termini di
sostenibilità ambientale, sociale ed economica

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



Fare di Brescia...

... una città più accessibile

elevati standard di qualità e comfort di viaggio, piena accessibilità a tutte le componenti di traffico

... una città più efficiente

risorse disponibili (finanziarie, energetiche, ambientali) impiegate in modo commisurato ai benefici ottenuti

... una città più salubre

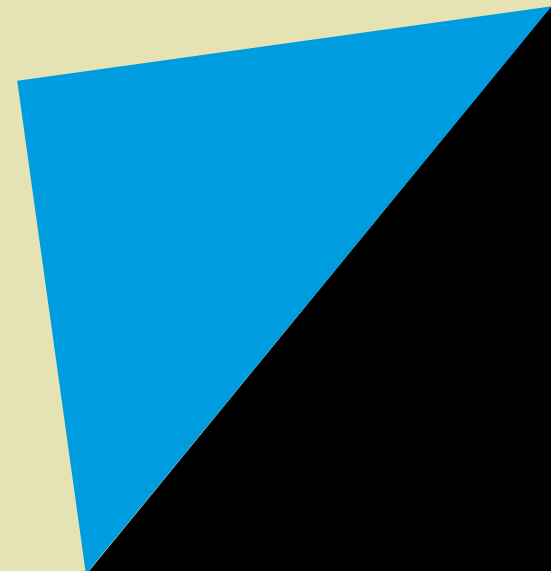
maggior qualità dell'aria, minore inquinamento acustico

... una città più sicura

visione zero dell'incidentalità

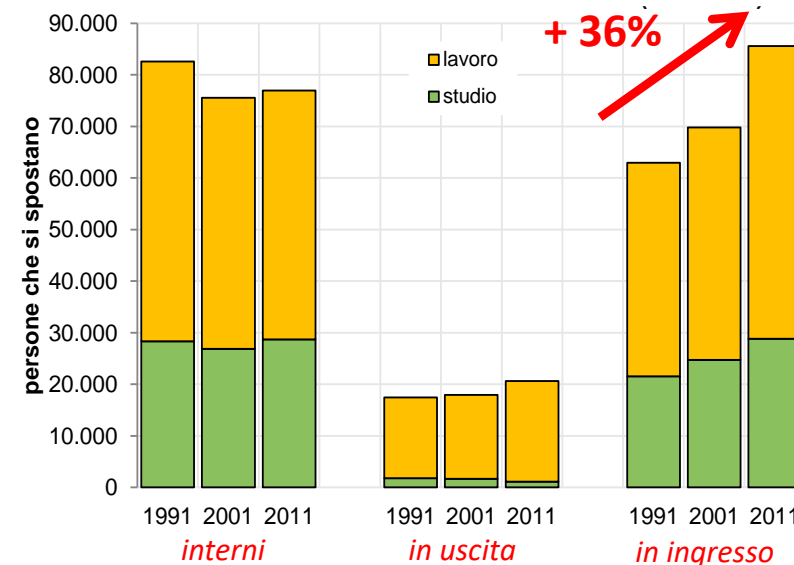
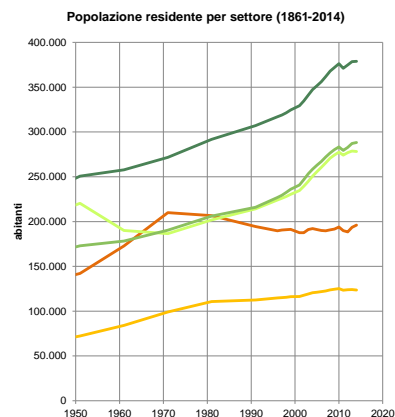
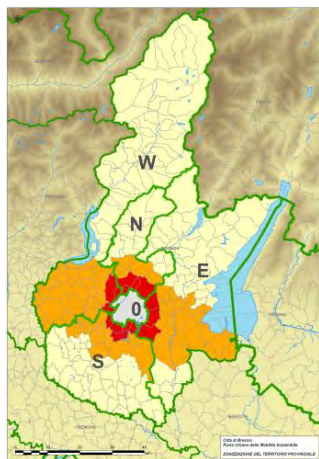
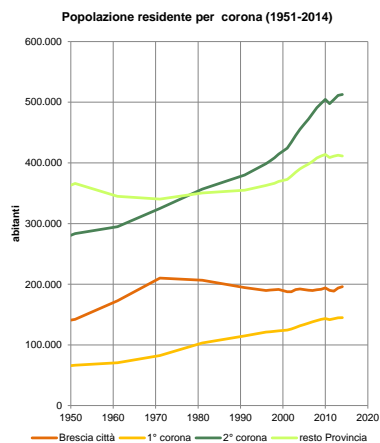
... una città più bella

spazi pubblici fruibili, qualificazione del patrimonio storico-monumentale

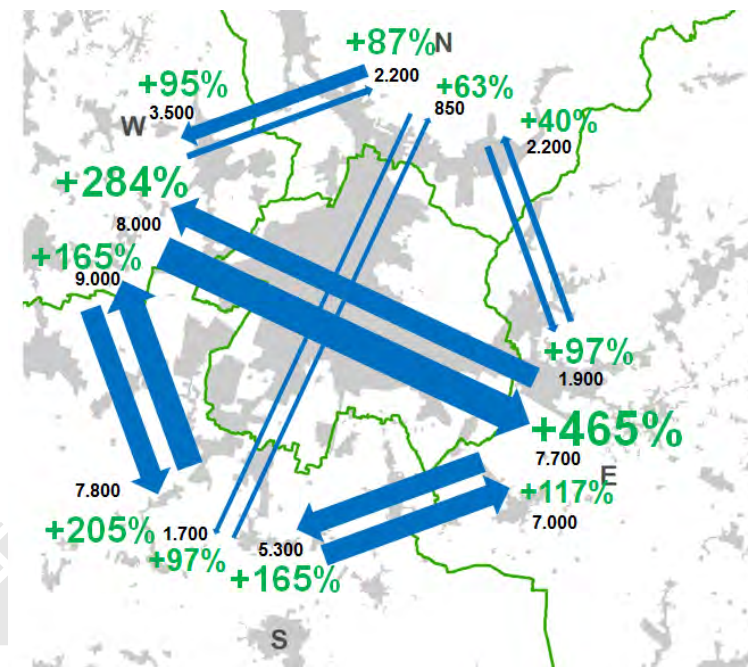
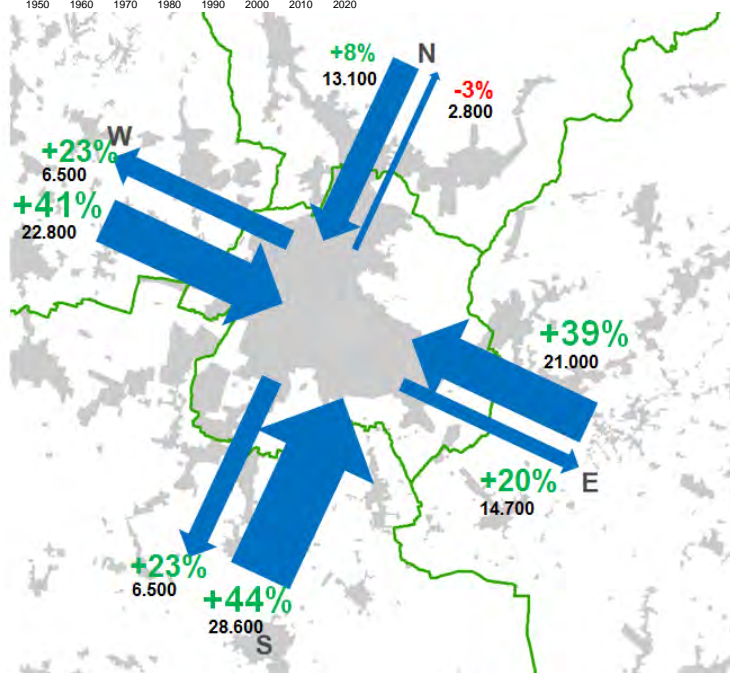


FASE DI ANALISI: Conoscenza della domanda

TREND EVOLUTIVI (dati):



Crescita degli spostamenti esterni di medio raggio



FASE DI ANALISI: Conoscenza della domanda

320.000 spostamenti sistematici/giorno **nel**

1991
370.000 spostamenti sistematici/giorno **nel 2011**
+12% rispetto al 1991

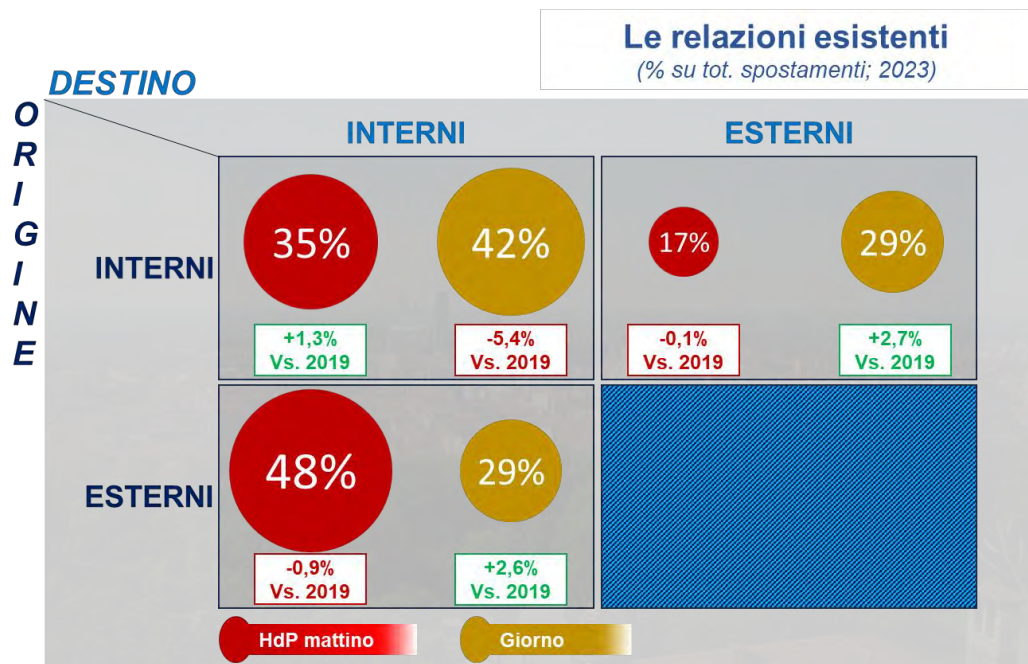
170.000
in entrata
(+36%)



Dal 2011 gli spostamenti in ENTRATA superano gli spostamenti INTERNI!

FASE DI ANALISI: Conoscenza della domanda

Gli spostamenti nel Comune di Brescia (2019-2025)

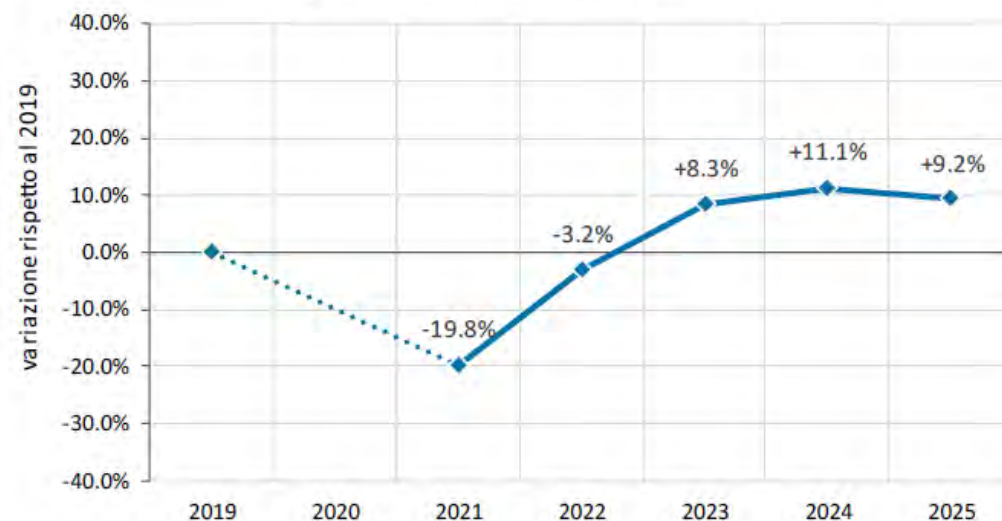


Totale spostamenti (incl. interni)

variazioni rispetto all'anno precedente

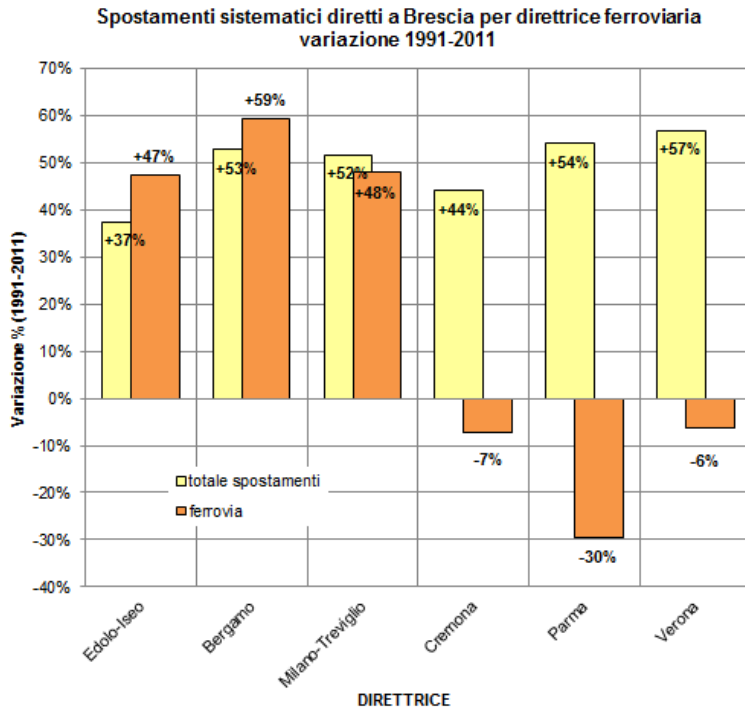


Spostamenti in entrata a Brescia

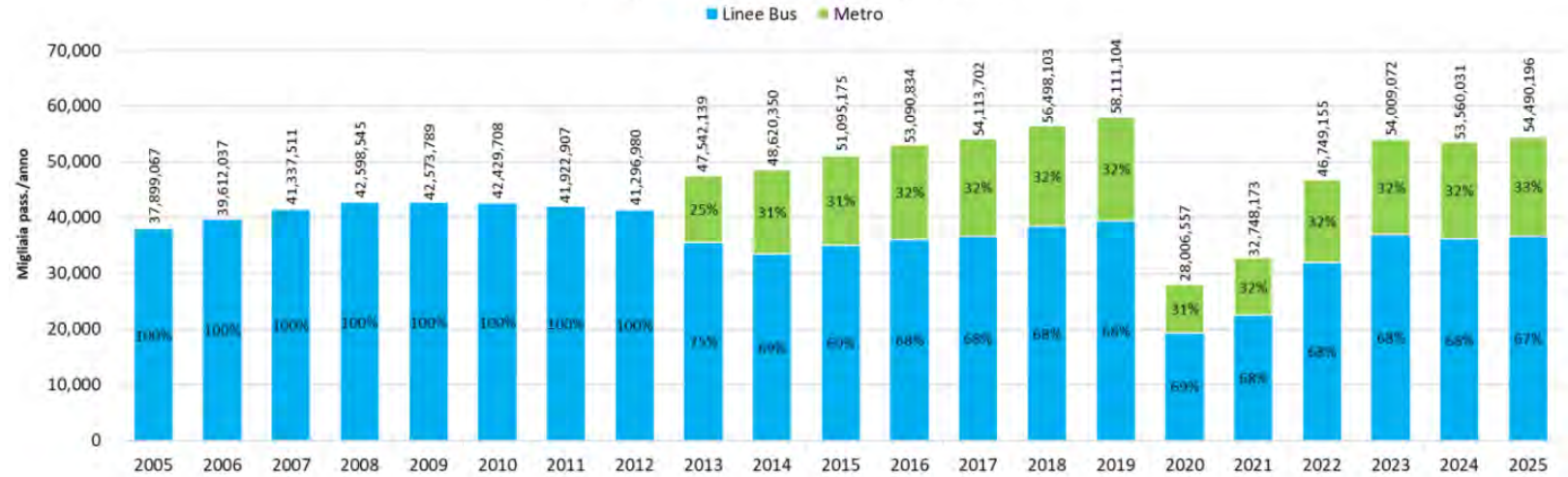


FASE DI ANALISI: Conoscenza della domanda

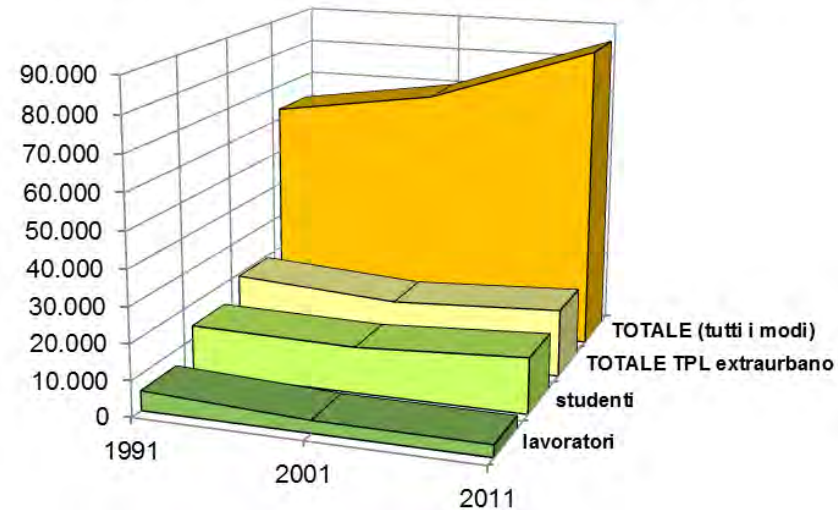
TREND EVOLUTIVI (*utilizzo servizi tpl*):



Stima passeggeri trasportati per anno

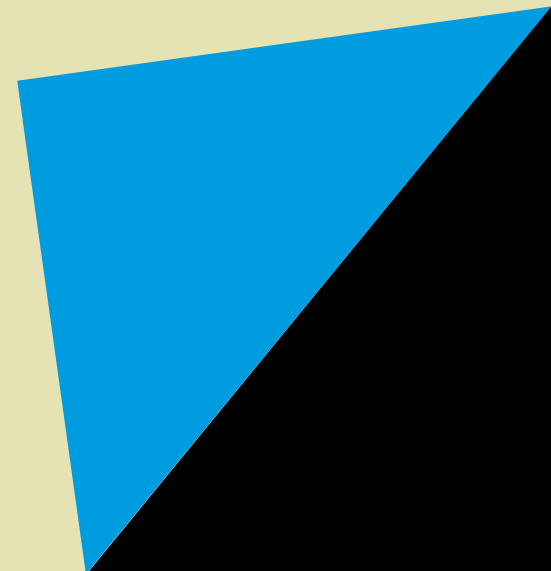


Spostamenti sistematici in ingresso (1991-2001-2011)



CHE FARE?

Come incidere sui comportamenti individuali?

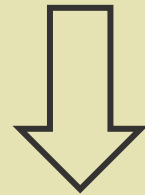


➔ SVILUPPARE UN' *OFFERTA* ADEGUATA ALLA DOMANDA REALE

...non solo quantitativa, ma qualitativa:

PRESTAZIONI

- ✓ *Isole Ambientali*
- ✓ *Rete ciclabile principale*
- ✓ *Rete di Forza del TPL*
- ✓ *SFR*

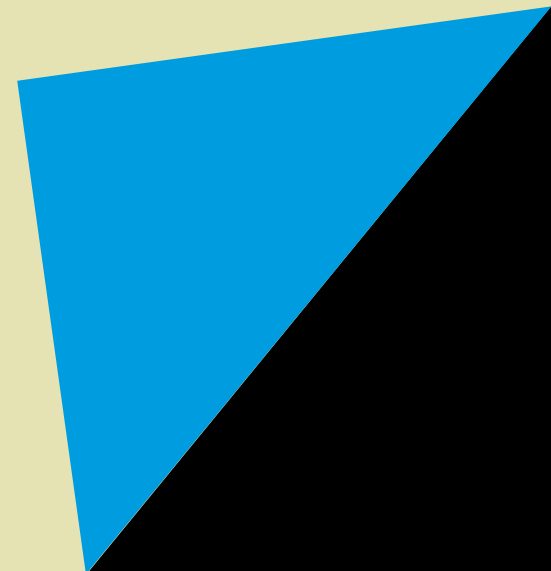


TEMPI di VIAGGIO

Frequenze

(regolarità)

Velocità *percepita*



OBIETTIVI

Necessario **accentuare l'interesse** per le zone di città non servite dalla metropolitana, per il traffico di scambio e per le zone meno consolidate a Sud della ferrovia.

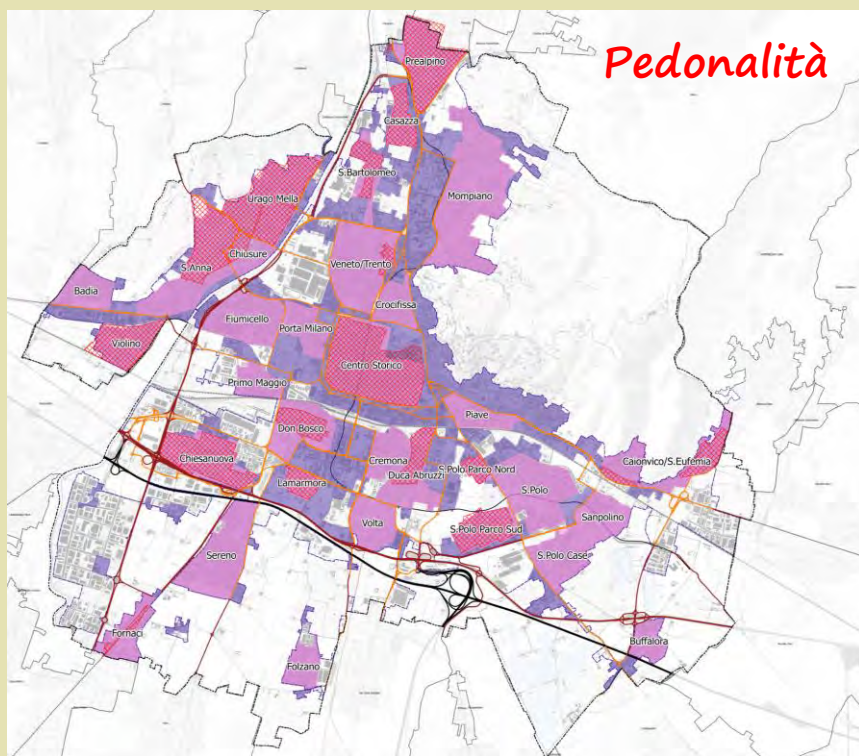
Il Piano mira pertanto a:

- **Ridurre lo squilibrio** tra le zone della città servite e quelle non servite dalla metropolitana
- Migliorare la capacità di **intercettare il traffico di scambio dall'esterno** tramite il trasporto pubblico
- **Potenziamento della mobilità dolce** in ambito urbano

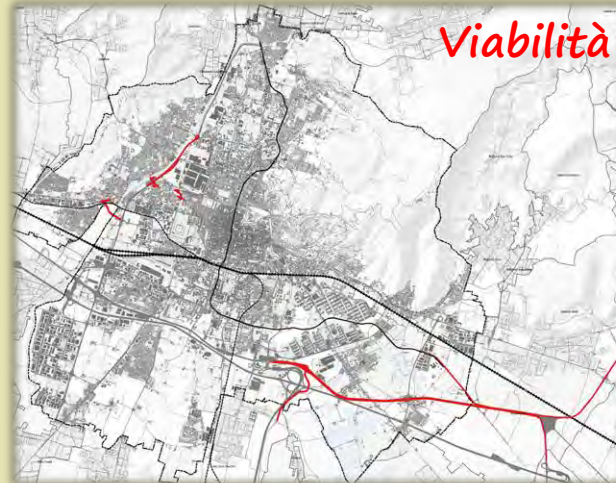
Promuovere la **mobilità sostenibile**, perseguendo una cultura dell'intermodalità, in particolare:

- 1) Favorire la **pedonalità** e la **ciclabilità**
- 2) Promuovere lo sviluppo di un **servizio ferroviario metropolitano**
- 3) Incentivare il **TPL** su ferro e su gomma
- 4) Governo della **sosta** e progetti di **riordino viabilistico**

Pedonalità



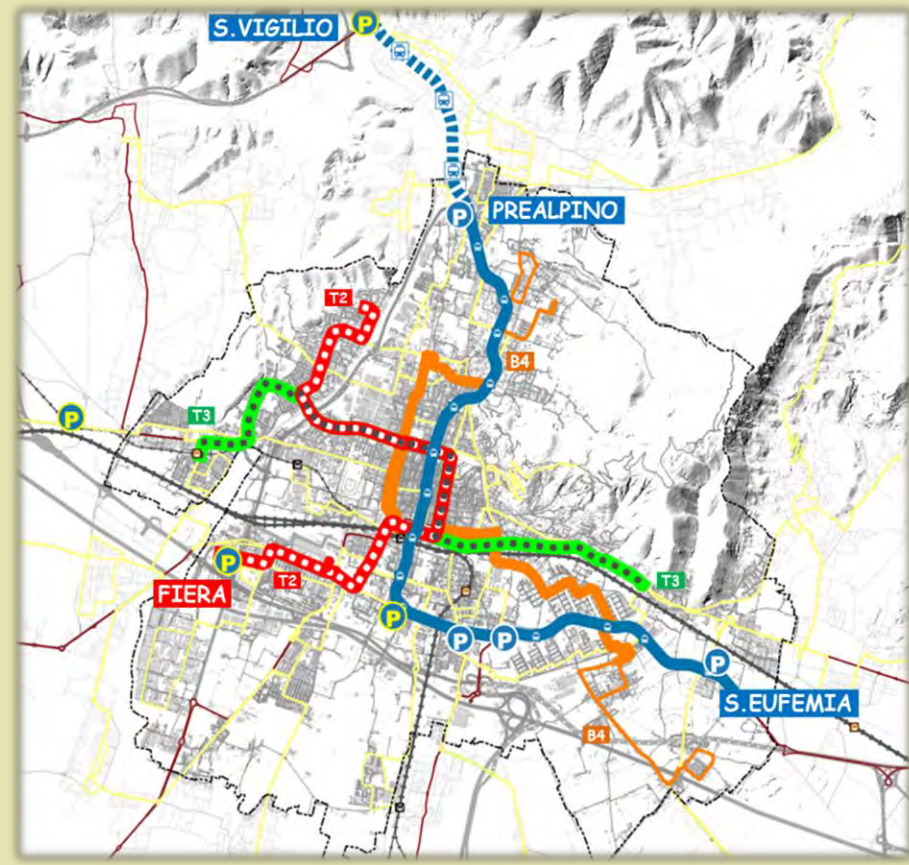
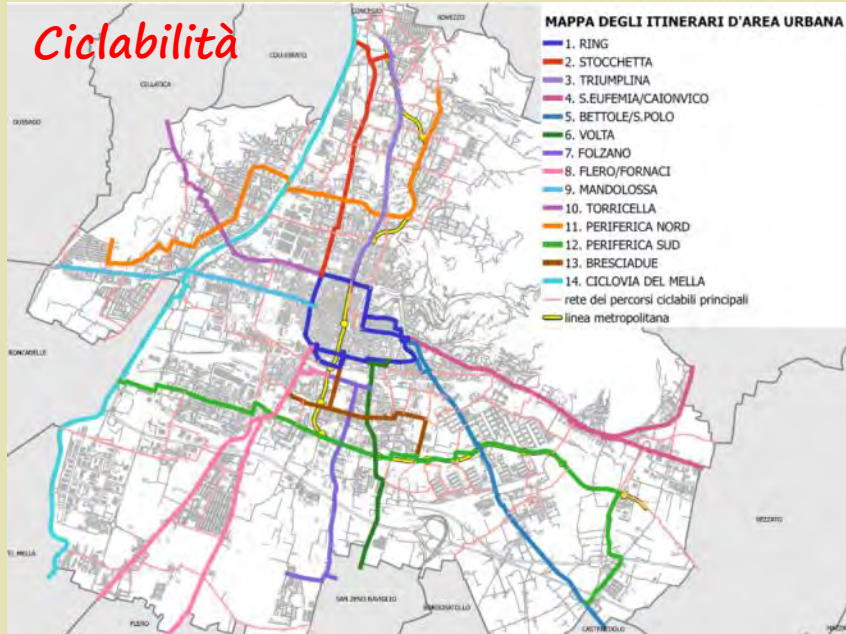
Viabilità



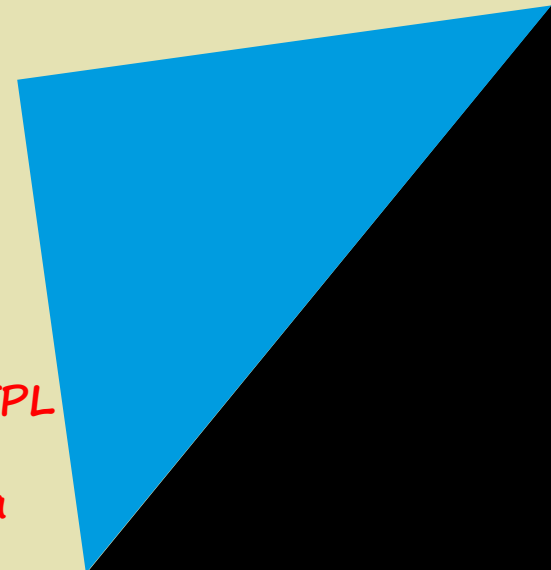
Servizi ferroviari



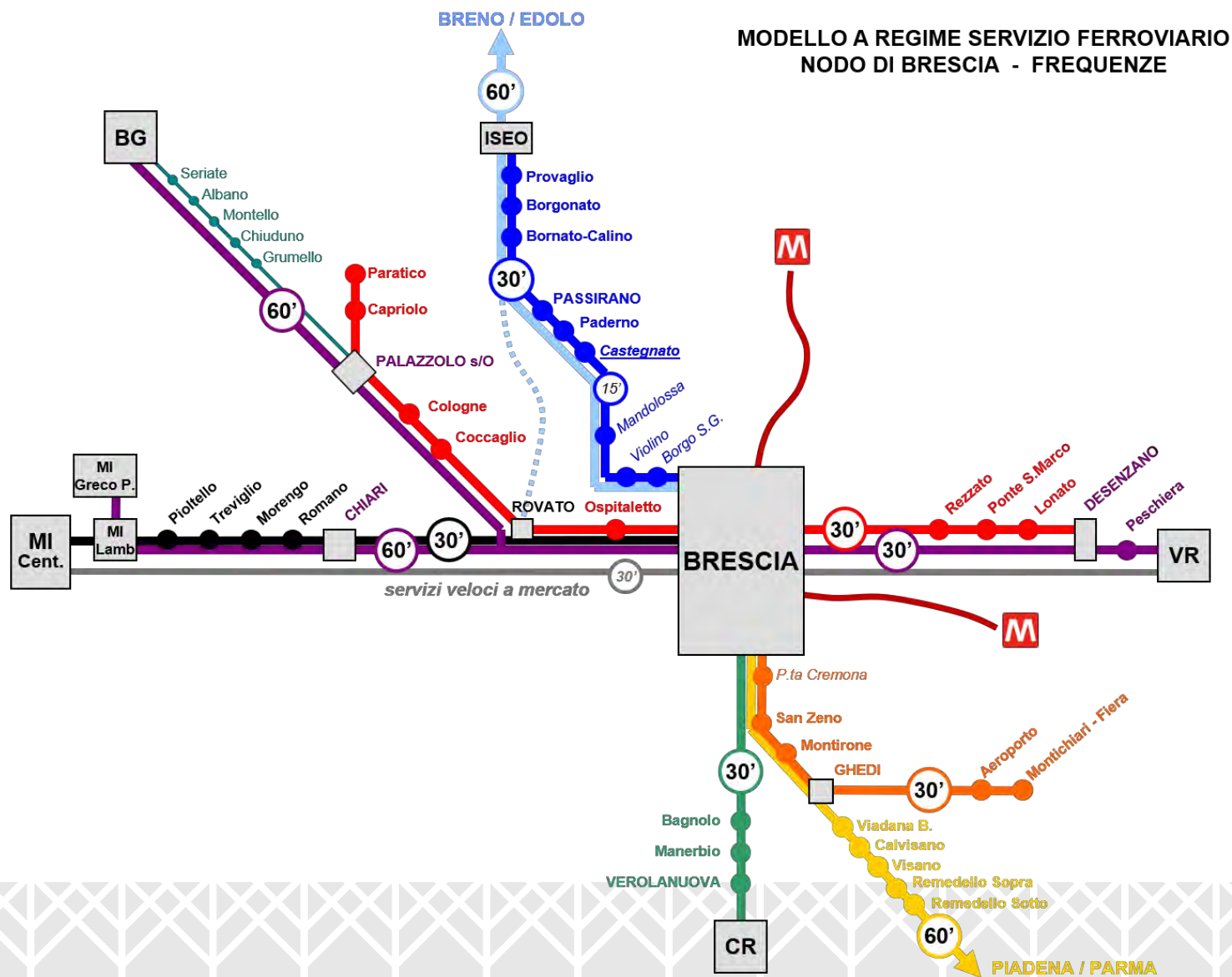
Ciclabilità



Rete TPL d'area urbana



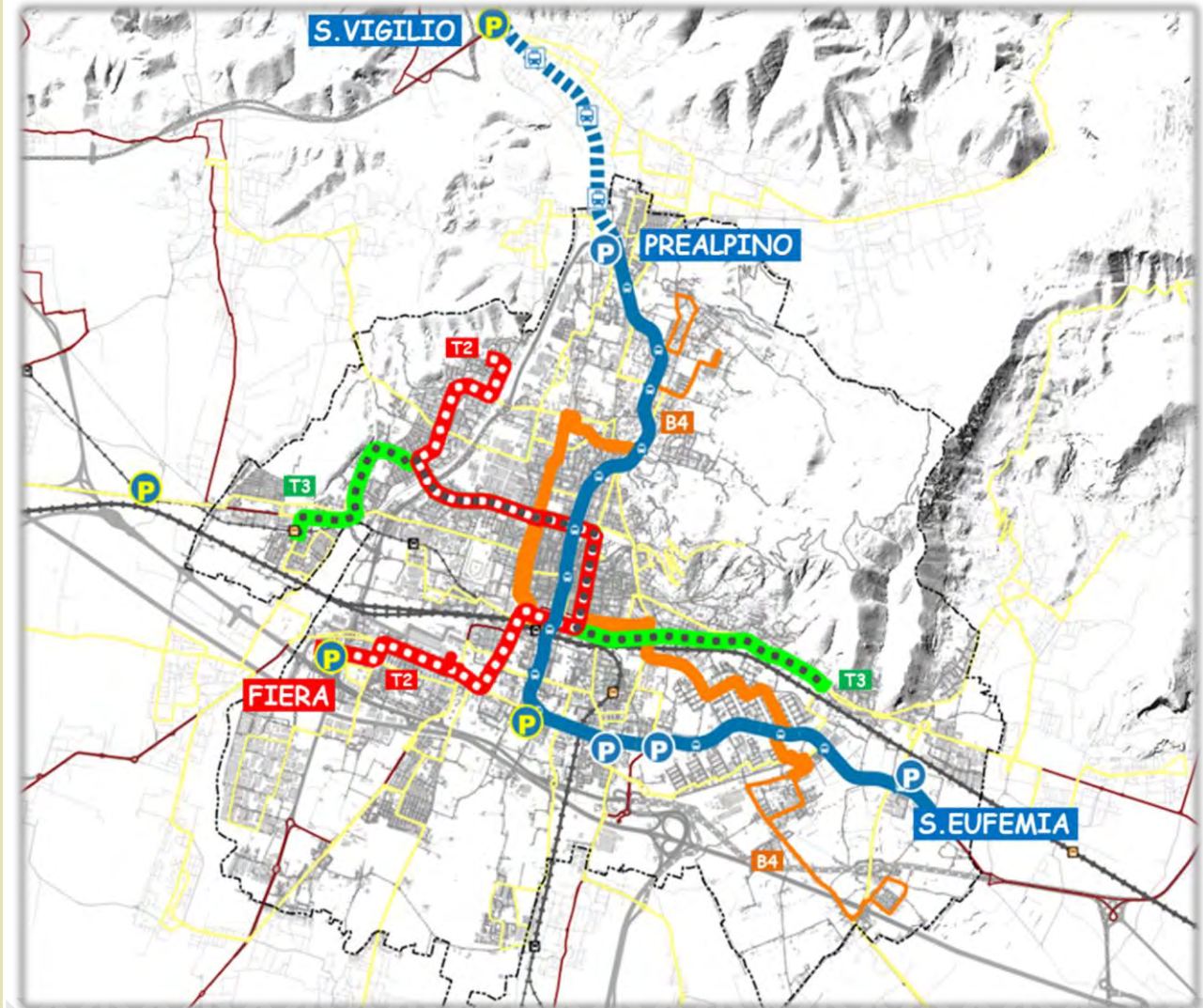
SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO



TRASPORTO PUBBLICO D'AREA URBANA

Potenziare l'offerta storica, sinergica alla metropolitana, investendo su **frequenze e velocità** commerciali:

- Linee di Forza (*tram/bus*)** → 7'30''
- Linee Urbane → 12'
- Capolinea extraurbani → max 15'
- Altre linee minori → 30' o 60'
- Linee extraurbane, in città → 15' o 30'



IL PROGETTO DEL TRAM «T2»

Lunghezza della linea:
11,205 km (*binario dispari*)
11,296 km (*binario pari*)

Fermate: n. 21

Depositi: n.2

- Principale: Fiera
- Ausiliario: Pendolina

● **Bivi di collegamento futura linea T3**

Flotta: n. 18 convogli

Caratteristiche veicolo:

Lunghezza: 32 - 33,5 m

Composizione: 5 casse

Capienza: 216 pax (4 pax/mq)

Alimentazione: elettrica da contatto e a batteria

Frequenza media: 6 / 8 minuti

Velocità commerciale: 17,2 km/h



IL PROGETTO DEL TRAM «T2»

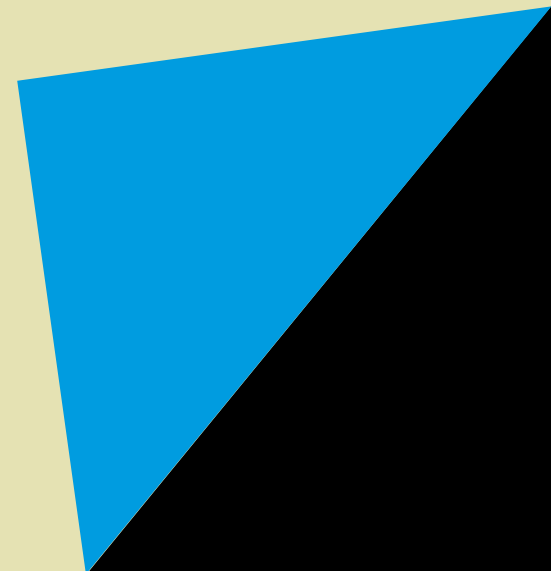
TOTALE INTERVENTO	426.379.661,68 €
--------------------------	-------------------------

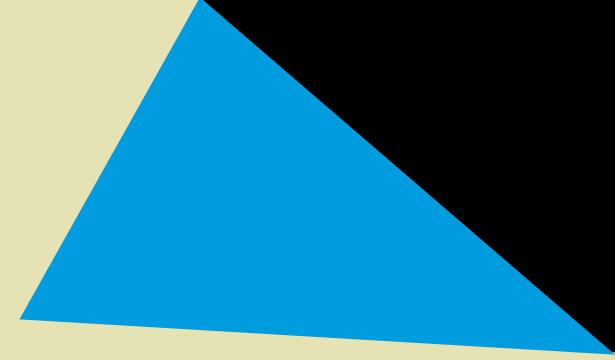
CONTRIBUTO MINISTERIALE	422.637.020,35 €
D.M. 464 / 2021	359.545.887,07
D.M. 346 / 2023	63.091.133,28
RISORSE PROPRIE DEL COMUNE	3.742.641,33 €

- ❖ Avvio lavori: luglio 2026
- ❖ Consegna primo veicolo: aprile 2028
- ❖ Avvio servizio tranviario: settembre 2030



Grazie per l'attenzione!





PGT InFormAzione

Attorno a... la Rete del Tram

La Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile SUS

Silvia Foini, Comune di Brescia

18/5/2026

Responsabile Settore Edilizia Civile, sociale e adeguamento sismico

LA SCUOLA AL CENTRO DEL FUTURO

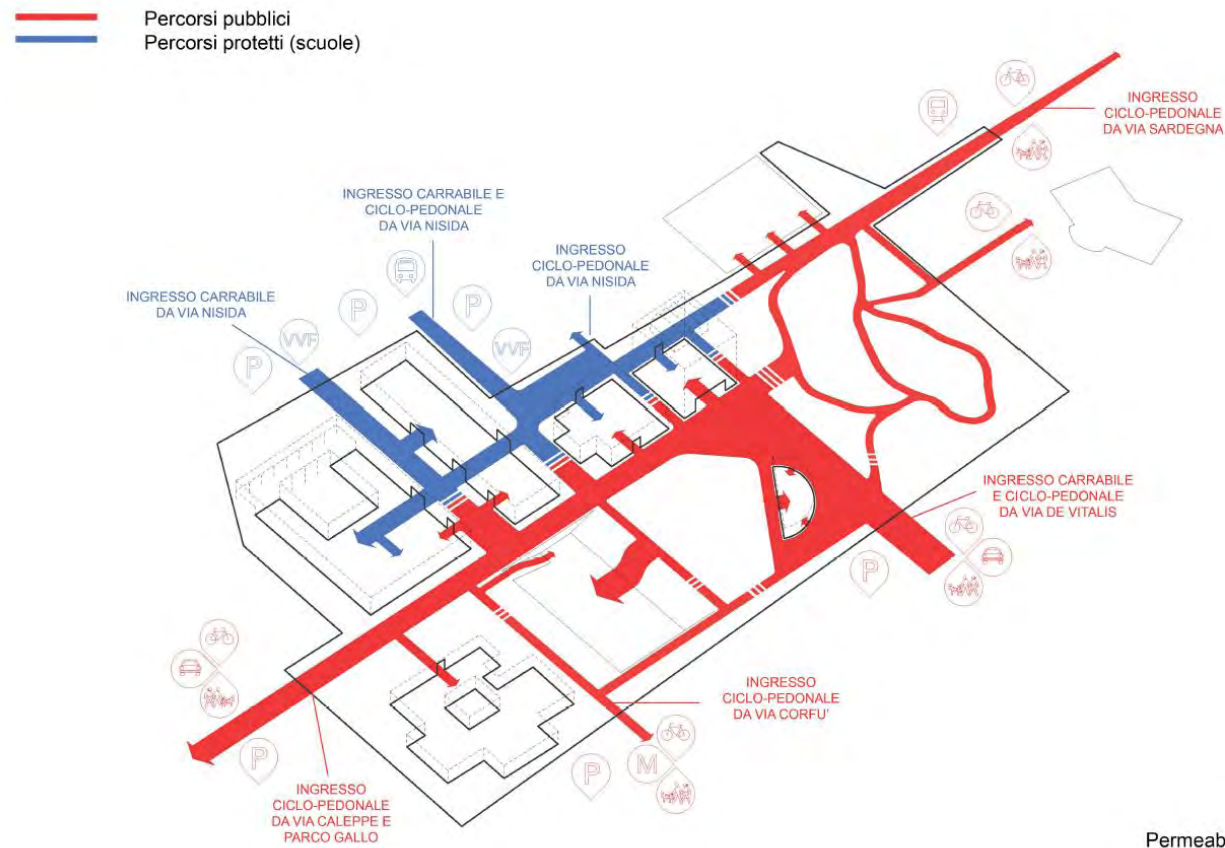
"La Scuola al Centro del Futuro" è un progetto che investe nella scuola per favorire processi di integrazione, coesione sociale e riqualificazione della zona sud-ovest della città, inserito negli interventi previsti dalla strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) adottata dal Comune.



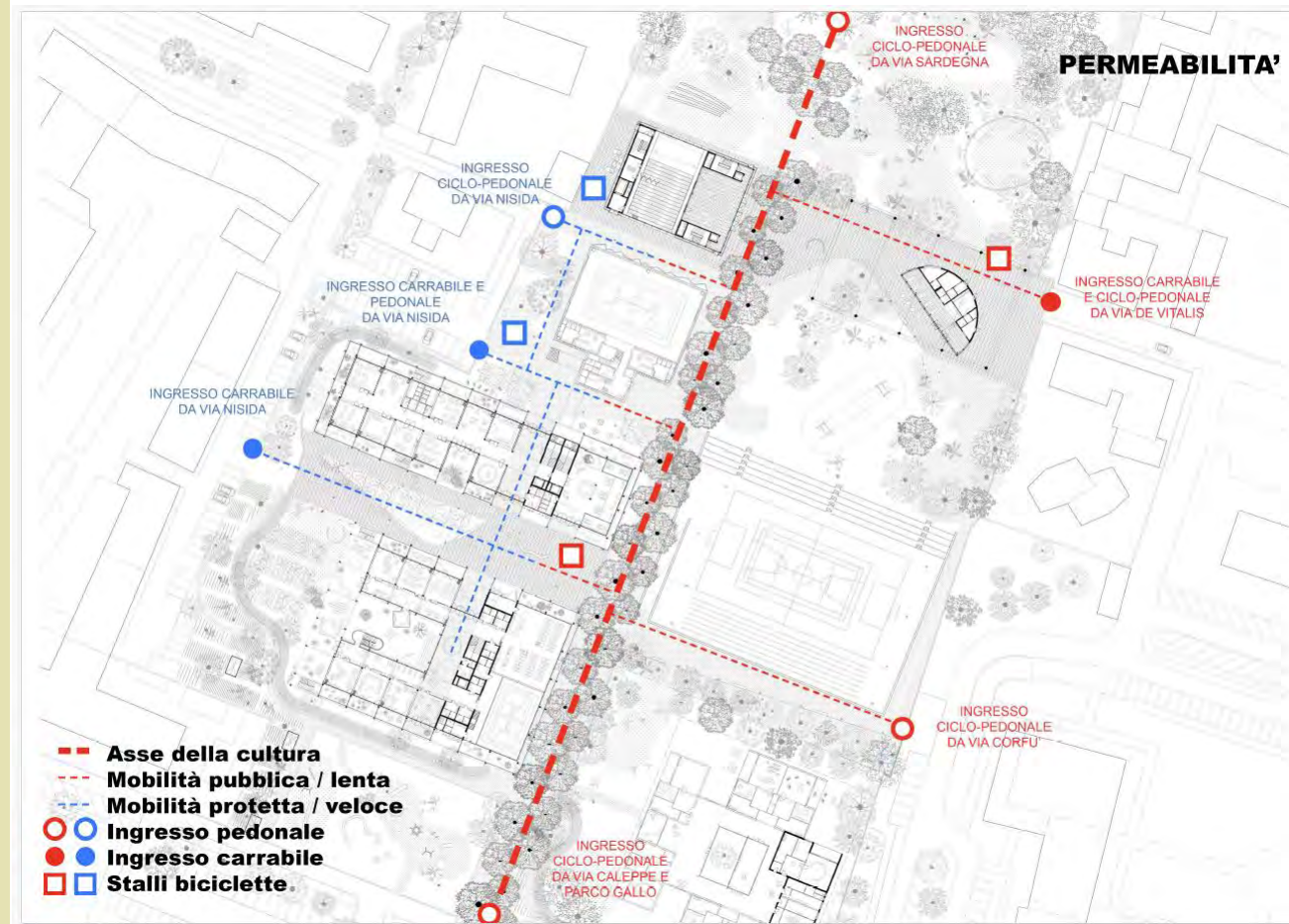
LA SCUOLA AL CENTRO DEL FUTURO

Corridoi

Il progetto si sviluppa lungo due corridoi di distribuzione: una direttrice nord-sud (rosso), lungo la quale si disporranno tutti gli spazi a vocazione pubblica (Community Hub, biblioteca, mensa, palestra) e un corridoio protetto (blu) che darà modo di accedere in maniera sicura e veloce alle scuole.



LA SCUOLA AL CENTRO DEL FUTURO



LA SCUOLA AL CENTRO DEL FUTURO

LOTTO 1

Community Hub

Nuova scuola secondaria di I° grado

Portierato sociale





LA SCUOLA AL CENTRO DEL FUTURO

Community Hub





LA SCUOLA AL CENTRO DEL FUTURO

**Nuova scuola secondaria
di 1° grado**





LA SCUOLA AL CENTRO DEL FUTURO

Portierato sociale

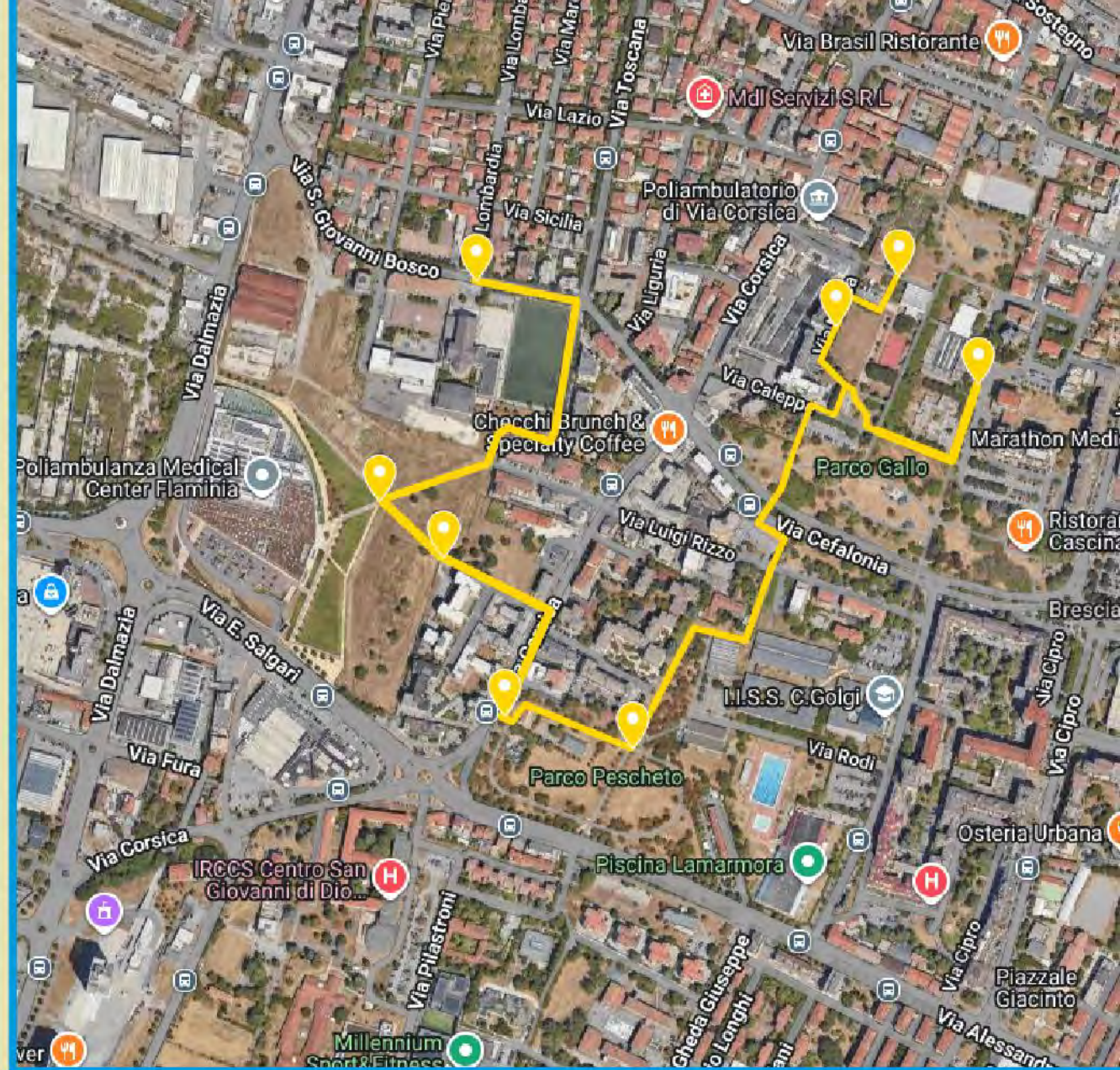


Passeggiata Attorno a... la Rete del Tram

Venerdì 22 maggio | ore 17:30

Ritrovo: Biblioteca Parco Gallo

1. Spazio Lampo
2. Cantiere SUS
3. Parco Pescheto
4. Futura fermata del Tram Via Corsica
5. Cantiere studentato
6. Parco Guido Alberini



Grazie per l'attenzione!

