

OPERE PUBBLICHE Scaduti i termini per partecipare al bando

# Tram, il progetto per la realizzazione affidato entro aprile

Arrivate offerte da gruppi italiani e internazionali  
Per la prossima estate sarà pronto il definitivo  
Cinque anni di cantieri: la prima corsa nel 2029

Mimmo Varone

●● Il primo passo sul terreno della realtà, il tram Pendolina-Fiera lo ha mosso l'anno scorso, quando al progetto di fattibilità tecnica ed economica prodotto da Brescia Mobilità, il ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili (Mims) ha assegnato il posto più rilevante in graduatoria. E lo ha interamente finanziato con 359 milioni e 545 mila euro, cifra pari al 99 per cento dei costi di realizzazione.

leri è arrivato a compimento anche il secondo step: alle 16 esatte è scaduto il bando (4.294.279 euro a base d'asta) per l'affidamento della progettazione definitiva, e vi hanno partecipato grandi gruppi nazionali e stranieri. Il bando, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, era stato pubblicato alle 18.35 del 16 febbraio scorso. In gergo tecnico si chiama «procedura aperta per l'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria e architettura per la progettazione definitiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione definitiva relativi alla realizzazione della prima linea tranviaria di Brescia T2».

Nei prossimi giorni la Commissione apposta si riunirà per valutare le offerte tecniche ed economiche arrivate, ed entro la fine di aprile ci sarà l'affidamento. Da quel momento scatteranno i 120 giorni contrattuali per la redazione, più altri 30 per eventuali adeguamenti. Per la fine dell'estate il progetto definitivo sarà pronto. Il resto del tempo, fino alla fine del

2023, sarà dedicato al progetto esecutivo e alla gara d'appalto integrato. Tutto perfettamente in linea con i tempi dettati dal Decreto Mims (464 del 22/11/2021) che lo ha finanziato. Dopodiché, dai primi del 2024 scatteranno circa cinque anni di lavori.

Ma non sconvolgeranno affatto la città. La costruzione delle linee tranviarie moderne prevede interventi per micro-lotti stagionati e dai tempi abbastanza brevi. Il lotto successivo apre quando il precedente ha chiuso, senza arretrati significativi al contesto. Ed è pure molto probabile che altri benefici arrivino in corso d'opera. Degli 11,65 chilometri della linea T2, ad esempio, la tecnologia attuale consente di percorrerne 3,28 con alimentazione a batteria (in centro storico, senza fili e sostegni) e 8,37 con alimentazione da linea aerea. Ma la continua evoluzione lascia immaginare che l'alimentazione aerea possa ridursi a soli 4 chilometri. Due chilometri a partire da ciascun ca-

**Per concretizzare l'infrastruttura saranno aperti micro-lotti che chiuderanno in tempi brevi**

**L'alimentazione aerea potrebbe anche ridursi a 4 chilometri in centro solo a batteria**

polina potrebbero bastare per la ricarica di batterie ipotizzabili per il futuro prossimo. E il tram raddoppierebbe la sua autonomia impattando meno sulla città anche in fase di costruzione della linea. Alla fine, sarà uno spettacolo veder correre in città, silenziosi e senza vibrazioni, modernissimi convogli a cinque casse con pianale ribassato, lunghi circa 35 metri e capaci di trasportare 220 passeggeri. Avranno 24 fermate lungo gli 11,65 chilometri del percorso, 8,19 in sede riservata e 3,46 in sede promiscua. Tutte avranno un'estetica che le rende omogenee e subito riconoscibili. Ciascuna avrà vetro satinato di copertura, tetto informativo multimediale attrezzabile con ticket machine, sistema di sedici bifronte con panche in profili metallici e marmo, pavimentazione delle banchine in cemento liscio e percorsi tattili. Strategico sarà l'interscambio con la metro nella stazione San Faustino e soprattutto in Stazione Fs, dove la fermata del tram sarà collocata tra l'omonima fermata metro, la stazione ferroviaria, l'autostazione dei bus, il grande parcheggio bici.

Se le 24 fermate in gran parte andranno a coprire le zone ovest della città oggi non servite dalla metro, alla Fiera il tram dovrà intercettare il notevole traffico automobilistico proveniente da ovest, con il parcheggio scambiatore multipiano da 1.200 posti (al capolinea opposto ne è previsto uno di minori dimensioni in via Collebeato). Potrà ben farlo, con una flotta di 18 treni, capaci di passare ogni 6 minuti nelle ore di punta a velocità commerciale di circa 18 km/h.



Il tram di Brescia potrebbe effettuare la prima corsa nel 2029 al termine di cinque anni di lavori: il suo percorso prevederebbe 24 fermate

## BRESCIA MOBILITÀ

### «Sarà un propulsore per il sistema del Tpl»

«Sta per aggiungersi un altro tassello importante al sistema del trasporto pubblico bresciano, già oggi all'avanguardia – sottolinea il direttore generale di Brescia Mobilità Marco Medeghini –. Il tram Pendolina-Fiera, dal 2029 imprimerà una significativa crescita al Tpl.



Marco Medeghini

E ciò potrà ridurre il ricorso al mezzo privato con vantaggi per l'ambiente. I bresciani che prendono la metro sono oggi più di quelli che si era ipotizzato quando venne progettata. E già nel 2032 prevediamo di trasportare 85 milioni di passeggeri sull'intera rete del trasporto pubblico, con 12 milioni e 400 mila imbarcati sulla tranvia». Se poi è vero che il nuovo mezzo di trasporto porta con sé una riqualificazione urbanistica, commerciale e immobiliare, «con la nuova tratta questa dinamica si estenderà ad altri quadranti della città – aggiunge –. Le vie

interessate dalla linea, infatti, saranno oggetto di un ampio progetto di riqualificazione e rigenerazione». Ne è esempio la Francia, dove questa infrastruttura è diffusa anche in centri medio piccoli, con evidenti benefici apportati. Né va dimenticato che «oltre a generare un circuito virtuoso, come del resto è stato per la metropolitana leggera dal 2013 in avanti – conclude Medeghini – il tram di nuova generazione si inserisce bene anche dal punto di vista estetico nel centro storico, dove sarà alimentato a batterie». **Mi.Va.**

## LA LOGGIA

### «Coperta un'ampia area dove non c'è la metro»

«Il progetto della nuova linea tranviaria è figlio di un lungo lavoro, avviato ancora nello scorso mandato amministrativo con la redazione del Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile, di cui Brescia è stata tra le prime città in Italia a dotarsi – dice l'assessore alla Mobilità Federico Manzoni –. Dopo un percorso di confronto e di sintesi tra diversi scenari alternativi, che sono stati sottoposti a Valutazione ambientale strategica, il Pums ha infatti previsto, in stretta sinergia con la metropolitana automatica (linea M1), di cui il Piano prevede nel lungo periodo il prolungamento a nord, la realizzazione di una rete tranviaria formata da due linee, la T2 Pendolina-Fiera e la T3 Violino/Vallecarnonica-Bornata/sant'Eufemia». Negli scorsi mesi il Comune ha dato mandato a Brescia Mobilità di procedere alla progettazione



Federico Manzoni

della rete tramviaria, dando priorità alla T2.

«Assicurerà la copertura di un'ampia area cittadina oggi non raggiunta dalla metropolitana – precisa l'assessore –, la capacità di intercettare una quota di traffico dall'esterno grazie al capolinea Fiera, e un duplice interscambio con la metro nelle fermate di Stazione e San Faustino». Così i passeggeri del Tpl, aumentati del 41% (dal 2012 pre-metro al 2019 pre-covid) con la metropolitana, manterranno il trend in crescita. **Mi.Va.**

IL LIBRO Presentazione oggi a Giurisprudenza e su Teams

## «Agli inizi del container»: una storia di ingegno

●● È in programma oggi alle 15.30 nell'aula I del dipartimento di giurisprudenza di UniBs in via San Faustino la presentazione del volume «Agli inizi del container: il "Lloyd triestino" e le linee per l'Australia» a cura di Sergio Bologna. Il programma prevede i saluti istituzionali di René Capovin, direttore del Musil, e di Adriana Apostol, direttrice del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Brescia; a seguire, dopo la



La copertina del volume

presentazione del libro, dialogano con l'autore Danilo Stevanato (ex dirigente Ente Porto di Trieste), Alberto Bollis (vicedirettore di Bresciaoggi) e Marzia Barbera (Università di Brescia).

«Noi commemoriamo quest'anno il 50° anniversario della costruzione della prima nave full container di bandiera italiana, impostata sullo scalo dei cantieri del Muggiano di La Spezia nell'aprile 1971 – si legge dall'intro-

duzione del volume di Bologna – e delle prime movimentazioni di container da parte del Lloyd Triestino in qualità di "principal carrier", partner del consorzio A.E.C.S. (Australia Europe Container Services), divenuto in seguito A.N.Z.E.C.S. (Australia New Zealand Europe Container Services). Trieste, la sua compagnia di navigazione, il Lloyd Triestino, il suo porto entrano in scena in questa storia tra il 1967 e il 1971».

Una storia di lavoro e di impegno, e di traguardi raggiunti con la tecnica e l'ingegno, con nuove frontiere raggiunte e risultati importanti. Ingresso con super green pass. Informazioni: fondazione@mm.bs.it o osmer@unibs.it.

L'INCONTRO Per i 10 anni di Bs Infrastrutture

## Società partecipate: convegno di studi

●● In occasione del proprio decennale, Brescia Infrastrutture srl, società in house del Comune di Brescia, ha organizzato per giovedì, dalle 14 alle 18, all'auditorium Santa Giulia in via Piamarta 4 a Brescia il convegno «Enti locali, infrastrutture e sviluppo del territorio: le società in house come risorsa strategica».

L'evento, che intende approfondire assetti e ruoli ricoperti dalle società, parteciperà dagli enti locali e operanti nello specifico settore infrastrutturale, vedrà la partecipazione

di MM Spa di Milano, Infra.TO di Torino e STA - Strutture Trasporto Alto-Adige, le quali analizzeranno, insieme a Brescia Infrastrutture, reciproche peculiarità, punti di contatto e differenze.

Il programma sarà distinto in due parti: in un primo momento sarà effettuato un inquadramento generale della tematica a cura dell'avvocato Harald Bonura, con un intervento dal titolo: «L1n-House Providing: evoluzione nel con-

testo europeo e nazionale e prospettive anche in politica al Pnrr e al Ddl Concorrenza».

La seconda parte, che avrà inizio a partire dalle 16.30, potrà invece le diverse esperienze aziendali a confronto. In questa sessione, moderata da Giovanni Valotti, professore ordinario del Dipartimento di Scienze sociali e politiche dell'Università Bocconi, già presidente di A2a e Utilitalia, il dibattito affronterà: «I casi Brescia Infrastrutture srl, MM SpA di Milano, Infra.TO S.r.l. di Torino e STA-Strutture Trasporto Alto-Adige S.p.A.».

A chiudere i lavori della giornata di studio sarà il sindaco di Brescia, Emilio Del Bono.