

Il tram accelera, ecco il bando: progetto pronto per l'autunno

Brescia Mobilità ha pubblicato l'avviso per la progettazione definitiva Gara da 4,3 milioni di euro

Infrastrutture

Davide Bacca
d.bacca@gionaledibrescia.it

■ L'iter entra nel vivo. E il nuovo tram cittadino prova ad accelerare. Dopo aver incassato il maxi contributo statale (359,5 milioni) e aver atteso il via libera della Corte dei Conti, arrivato il 30 dicembre, il Comune di Brescia Mobilità di avviare la progettazione definitiva della nuova infrastruttura. E ieri sera, alle 18.35, la società comunale ha pubblicato il bando di gara. Titolo: «Servizi tecnici di ingegneria e architettura per la progettazione definitiva» della «prima linea tranviaria di Brescia "T2" (Pendolina - Fiera)».

Il bando. Le offerte dovranno arrivare entro le ore 16 del prossimo 4 aprile. La base d'asta è fissata in 4 milioni e 294mila euro: la scelta sarà fatta in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. In sostanza l'aspetto tecnico sarà preponderante su quello economico. Si punta al miglior progetto. L'eventuale sconto peserà per 30 punti su 100; la valutazione tecnica per 70 punti.

Nel cronoprogramma di Brescia Mobilità l'aggiudicazione del bando - e quindi la scelta dello studio di progettazione - dovrebbe avvenire per fine maggio. Poi ci sarà la firma del contratto. I vincitori avranno 120 giorni per consegnare il progetto definitivo del nuovo tram cittadino. In sostanza in autunno Brescia Mo-

bilità e Loggia avranno il progetto in mano. I tempi sono comunque serrati.

Verrà quasi certamente imboccata la strada dell'appalto integrato: vale a dire che nel 2023 verrà fatta la gara per individuare chi realizzerà il progetto esecutivo e realizzerà l'opera. E il progetto esecutivo andrà approvato entro la fine del prossimo anno, pena la perdita del contributo statale.

Per ora la road map è perfettamente rispettata. L'obiettivo è guadagnare un po' di tempo in questa fase per avere un margine di sicurezza nei prossimi mesi.

Il progetto. Si parte dal progetto di fattibilità tecnica ed economica elaborato dai tecnici di Brescia Mobilità, base del bando, che tiene conto del lavoro congiunto svolto un paio di anni fa con Italferr-Ferrovie del-

Le offerte entro il 4 aprile, la valutazione tecnica varrà 70 punti su 100: il vincitore avrà 120 giorni per la consegna

lo Stato. L'attuale studio preliminare prevede una linea tranviaria «complementare» al tracciato della metropolitana: in sostanza il tram coprirà i quartieri ovest della città, dalla Pendolina alla Fiera passando per via Volturmo, il centro storico, la stazione ferroviaria, via Corsica e via OrzINUOVI. In tutto 11,6 chilometri di binari, 24 fermate e oltre il 70% del percorso «in sede propria» garantendo così un servizio rapido e regolare. Previsi anche due parcheggi scambiatori, in particolare alla Fiera (1.200 posti auto). Il costo è stimato in 363 milioni e la quasi totalità delle risorse (359,5 milioni) arriverà dallo Stato.

Tecnologia. La progettazione definitiva affinerà gli aspetti

LA MAPPA



La linea	
LUNGHEZZA DELLA LINEA	11,65 km di cui 70,3% in sede riservata (8,19 km) e 29,7% in sede promiscua (3,46 km)
FERMATE	N. 24 di cui N. 17 a banchina centrale e N. 7 a banchina laterale
ALIMENTAZIONE	ELETTRICA di cui 8,37 km da linea di contatto e 3,28 km a batteria

Fonte: Brescia Mobilità

Flotta prevista	
14 TRENI IN LINEA	Capienza di un treno 220 passeggeri
2 In manutenzione	Il costo 363.288.528 € 359.545.887 € Finanziamento statale
2 In riserva	

infogob

tecnici, ma i pilastri della nuova infrastruttura, a partire dal tracciato, sono quelli indicati da Brescia Mobilità.

Sarà invece la gara per l'appalto integrato a individuare la soluzione tecnologica e l'operatore che fornirà linea e treni: i principali competitori sono i francesi di Alstom (nel 2019 una delegazione del consiglio comunale di Brescia visitò la città di Bordeaux per toccare con mano l'esperienza transalpina) e il gruppo giapponese Hitachi Rail (che nel 2015 ha rilevato AnsaldoBreda, il cui Sirio è il tram scelto da molte città italiane, Bergamo, Firenze, Milano, ma anche da Atene o Goteborg). Oggi come

oggi il progetto bresciano prevede che ai due estremi della linea l'alimentazione sia col pantografo mentre nel tratto centrale il tram andrà a batteria, «senza fili o pali». Quanto sarà lungo questo tratto centrale lo diranno proprio l'evoluzione tecnologica e le proposte dei produttori. I lavori dovrebbero partire nel 2024, ma la prima corsa è fissata nel marzo 2029. Come dire: ci sarà tempo per valutare eventuali migliorie che la tecnologia saprà offrire nei prossimi anni, in termini di prestazioni e comfort. Di certo per la città il tram sarà anche l'occasione per una riqualificazione di vie, strade e quartieri. //

L'importanza del Pums: più passeggeri per il Tpl

Strategia

■ L'origine del progetto tram è messa nero su bianco nel Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile approvato nel 2018. La strategia di fondo del Piano è il potenziamento del trasporto pubblico per aumentare i passeggeri e ridurre il traffico. La soluzione tram è individuata come il miglior si-

stema di trasporto di qualità per integrare la metropolitana e intercettare più passeggeri rispetto ai bus. Le stime dicono che con la nuova infrastruttura gli utenti dei mezzi pubblici dell'area urbana nel 2032 arriveranno a sfiorare gli 86 milioni (nel 2019, ultimo anno pre-Covid, furono 58): 37,8 milioni sui bus, 35,6 sulla metro, 12,4 sul tram. Numeri che dovrebbero consentire di tagliare il traffico del 3,3%. //