

MARTEDÌ 29 MARZO 2022

SUI BINARI Il finanziamento da 360 milioni, il progetto definitivo da consegnare, le gare d'appalto: ecco le tappe per concretizzare il progetto

Tram, 24 fermate dal sogno alla realtà

Cantieri al via nel 2024, la prima corsa nel marzo del 2029 Il costo per chilometro è la metà di quello della metropolitana

Era il 1949 quando l'Amministrazione comunale decise di fare a meno del tram. Qualche anno fa ha cambiato idea. Così 80 anni dopo Brescia riavrà il tram. Se tutto andrà secondo programma, 80 anni dopo giusti. Infatti, la linea che collegherà Fiera e Pendolina dovrebbe entrare in servizio a marzo 2029. Del Bono ne ha cominciato a parlare nel 2016. Allora a Brescia il tram era il tram-treno, definizione distorta per indicare il treno metropolitano, progetto che con qualche intoppo sta andando avanti tra Brescia e Castegnato. Il tram cancellato nel dopoguerra lasciò il posto al filobus. I bresciani presero il filobus fino al 1969: c'era l'elettricità anche lì, ma gomma, niente binari. Dai Settanta tutti hanno circolato a gasolio, poi con la sensibilità green a metano. Ma dopo la metro sarà il tram la vera rivoluzione, anche se è un caso di rivoluzione e restaurazione insieme. L'idea del tram nasceva da due esigenze: aiutare la battaglia contro l'inquinamento e collegare l'Est con l'Ovest, la metropolitana infatti viaggia da Nord a Sud. Del Bono aveva promesso il progetto entro la fine del suo primo mandato. E così è stato. Nel 2018 la decisione era presa, si trattava di trovare i soldi. Sono disponibili quelli statali per il trasporto rapido di massa, ma il progetto di Brescia non passa subito l'esame, da Roma chiedono integrazioni. In realtà Brescia si pente in corsa della propria eccessiva prudenza: ha chiesto la metà del budget e per il resto conta sul project financing col partner Ferrovie dello Stato, ma vede che i progetti finanziati vengono finanziati per l'intero. Così resetta tutto e ripresenta il progetto per il bando successivo, stavolta per una sola linea, la Fiera-Pendolina, ma chiede l'intero costo: 360 milioni di euro. Li ottiene, tutti. Nella nuova lista dei premiati, figura al primo posto. A fine 2021 c'è la certezza dei fondi, ratificata dalla Corte dei conti. Non tutti però hanno plaudito: l'opposizione è piuttosto critica. Avrebbe preferito un prolungamento della metropolitana, fino a Concesio, ipotesi che peraltro non è ancora del tutto tramontata. E spaventano i pesanti disagi per 5 anni di cantieri. Ma il confronto dei costi è impietoso: un chilometro di metropolitana costa il doppio di un km di tranvia. Legambiente invece non si accontenta, pensa che serva dell'altro per migliorare l'ambiente. Avendo tram e metro «va chiuso il centro storico ai non residenti». Senza l'introito dei parcometri Brescia Mobilità ci perderebbe, ma con più passeggeri sui mezzi ci guadagnerebbe. Una scelta non facile per la Giunta che verrà. Una cosa è certa: in campagna elettorale non vedremo cantieri. Ammazzano nelle urne qualsiasi amministrazione uscente. I lavori partiranno nel 2024, di qui a quel giorno c'è molto da fare. Intanto il progetto definitivo (24 le fermate), e poi dovranno partire le gare di appalto dei lavori, ma anche quelle per la scelta dell'azienda che dovrà fornire i mezzi. Ora l'idea è di convogli che andranno in centro a batteria e fuori con una linea di contatto aerea per la trasmissione dell'elettricità. Ma la tecnologia del settore è in rapida evoluzione. Ad esempio, si stanno sviluppando linee tranviarie che fanno a meno delle catenarie, e quanto alle batterie l'autonomia è in continuo miglioramento. Nel frattempo la Loggia non perderà di vista nuovi bandi: l'Oltremella-Sant'Eufemia sta solo aspettando. .

