

## Il sindaco punta sul tram per il mandato-bis: fondi statali e project financing

Sul tram non c'è forse una perfetta unanimità nella attuale Giunta, ma lo studio di fattibilità è comunque al centro dell'agenda del sindaco Del Bono e va avanti. La versione completa, quella che prevede un tracciato da Sant'Eufemia all'estremo ovest cittadino con sdoppiamento compreso verso nord e verso sud è quella cui il sindaco Emilio Del Bono punta decisamente a realizzare. Come è una delle questioni aperte, soprattutto dal punto di vista dei finanziamenti. Mentre la metropolitana è stata costruita grazie a lautissimi contributi pubblici ma anche al prezzo di impegni gravosi per le casse comunali, il tram lo si vuole fare senza svenarsi. Il costo? Dovrebbe oscillare tra i 180 e i 230 milioni di euro. Risorse in parte pubbliche e in parte private. Il ministero guidato da Graziano Delrio avrebbe manifestato disponibilità e sul piano pubblico altri quattrini potrebbe metterli la Regione Lombardia. MA PER PORTARE a termine l'opera la strada del diretto coinvolgimento di privati appare imprescindibile. Qui entrerebbero in gioco le società che forniscono l'impianto, primissimi interlocutori di un project financing. In prima fila ci sono le tre o quattro società che fanno questo mestiere, a cominciare da Ansaldo Hitachi. Ma un'altra ipotesi percorribile per una amministrazione come quella Del Bono che già ha in essere percorsi di collaborazione è quella di un coinvolgimento del gruppo Ferrovie dello Stato attraverso Bus Italia. PERALTRO C'È una curiosa coincidenza che lega tra loro Ansaldo Hitachi e le ferrovie nazionali: entrambe sono guidate da manager bresciani. La prima da Giuseppe Marino, vice presidente senior e responsabile del settore «rail», di famiglia bresciana anche se vive da tempo lontano. La seconda da Renato Mazzoncini, nato e residente nella nostra città. Il tram nella versione completa che chiuderebbe il cerchio del trasporto pubblico in città andando a coprire le zone non servite dalla metropolitana sarebbe preferito all'allungamento della metropolitana fino a

Concesio. Un'opera giudicata in Loggia troppo costosa, per coprire un tratto dopotutto abbastanza breve, e finalizzato - è spiegato nel Pums - a intercettare automobilisti provenienti dall'ovest della provincia. Lo studio di fattibilità del tram prevede il capolinea est nella zona del museo Mille Miglia in fondo a viale Bornata, punti dove interseca il tracciato della metropolitana alla stazione ferroviaria e a San Faustino, quindi un percorso verso nord-ovest e l'Oltremella con capolinea alla Pendolina e un altro verso sud Ovest con capolinea alla Fiera e futuro Palaleonessa. © RIPRODUZIONE RISERVATA