

COMUNICATO STAMPA

## PROGETTO RETE TRAMVIARIA DELLA CITTÀ DI BRESCIA

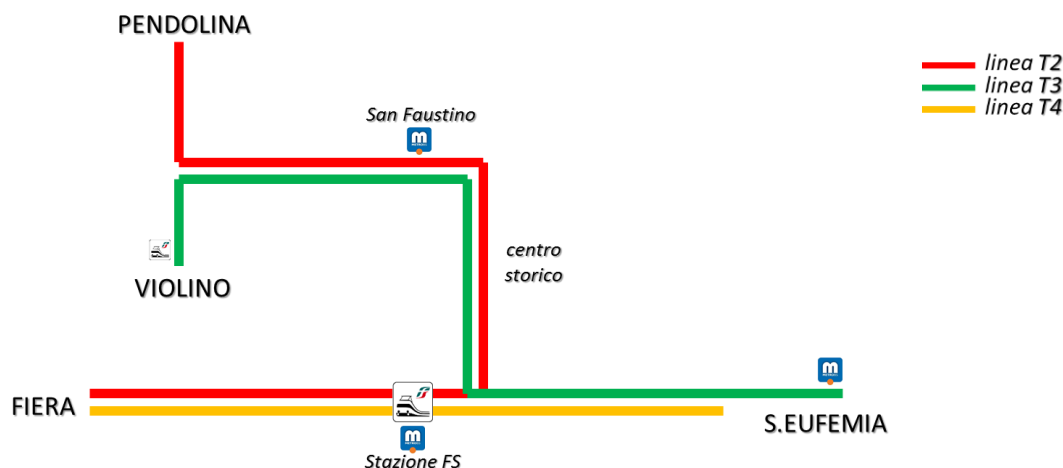
Sulla scorta di un processo analitico e decisionale durato più di tre anni, che ha tratto origine e avvio dalla *Variante Generale al PGT* del 2016 e ha trovato ruolo e concretezza nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 7 del 19 febbraio 2018, che ne ha identificato tracciati e prestazioni obiettivo, il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica ora elaborato ha dettagliato l'assetto e la tecnologia della nuova rete tranviaria, oltre a verificarne l'equilibrio economico-finanziario di sistema.

La nuova **infrastruttura** tranviaria di progetto si estende per 23 km in ambito cittadino, di cui circa il 35% realizzata in corsia riservata, separata dal traffico automobilistico.

L'**esercizio** progettato si articola su un'ipotesi di tre distinti servizi di linea, di pari frequenza a 15', volta sia a permettere il soddisfacimento del maggior numero di relazioni dirette possibili (senza interscambi), sia a garantire una frequenza obiettivo di 7'30" su tutti gli assi e le direttrici principali servite, grazie alla regolare sovrapposizione tra le stesse linee.

Il modello di offerta prospettato complessivamente è così composto da:

- linea T2: Pendolina – Centro – Stazione – Fiera (lunghezza: 11,75 km)
- linea T3: Violino – Centro – Sant'Eufemia (metro) (lunghezza: 14,90 km)
- linea T4: Fiera – Stazione – Sant'Eufemia (lunghezza: 8,48 km)



La percorrenza totale annua così sviluppata risulta pari a circa 1.530.000 tram\*km.

Il **parco rotabile** individuato per l'esercizio è quantificato in 20 tram, comprensivo dei veicoli di riserva.

E' prevista l'alimentazione elettrica mediante catenaria, tranne nelle tratte centrali ove è ipotizzato il transito in autonomia grazie a batterie installate a bordo mezzi.

Tenendo conto che nel rispetto del Codice della strada la velocità massima di esercizio in ambito urbano non può superare i 50 km/h, la **velocità commerciale** media stimata dal progetto si attesta intorno a 20 km/h.

Il **costo di investimento** complessivo di progetto è pari a 391,237 mln €, dei quali:

- 191,671 mln € richiesti a cofinanziamento statale (49%);
- 199,566 mln € in *project financing* (51%).

A questi si aggiungono ulteriori 60,283 mln €, richiesti al 100% di finanziamento statale, destinati alla realizzazione di opere complementari di competenza comunale: *sistemazioni superficiali, potenziamento del sistema di regolazione semaforica, parcheggi di interscambio, connessione pedonale attrezzata nell'interscambio con metropolitana e stazione ferroviaria.*

Sulla base dell'assetto così prefigurato è stato ipotizzato uno **stralcio** tecnicamente ed economicamente funzionale (ex art. 165 comma 5, del D.Lgs. 50/2016), consistente nella realizzazione della sola linea T2 Pendolina – Centro – Stazione – Fiera, con un'estensione di 11,75 km di cui 3,8 km in sede propria separata dal traffico automobilistico.

Ciò ha reso necessario prevedere sin d'ora modifiche al progetto complessivo riguardanti non soltanto il tracciato (senza cioè i rami diretti ai capolinea di Violino e Sant'Eufemia) ma anche una nuova collocazione del deposito, in corrispondenza del capolinea Fiera.

L'esercizio di progetto, dimensionato su frequenze univoche medie di 7'30'', sviluppa una produzione chilometrica annua pari a circa 1.089.000 tram\*km, con un parco rotabile quantificato in 15 veicoli.

La velocità commerciale media della sola linea T2, così prefigurata, si attesta intorno a 21 km/h.

Tale soluzione considera un **costo di investimento** complessivo evidentemente inferiore, pari a 222,97 mln €, dei quali:

- 109,380 mln € richiesti a cofinanziamento statale (49%);
- 113,590 mln € in *project financing* (51%).

oltre ad ulteriori 47,720 mln €, richiesti al 100% di finanziamento statale, per opere complementari di competenza comunale.

La durata dei lavori è stimata in circa quattro anni e l'avvio al pubblico esercizio è previsto a partire dal 2027.

