

Tram, passo avanti: spuntano i privati a Genova. Il Comune prende a modello Firenze, dov'è decollato il sistema del "project financing"

MODELLO FIRENZE per riportare il tram a Genova. Sarà con ogni probabilità un project financing (finanziamenti privati, in toto o in parte, in cambio di una quota dei futuri ricavi dell'opera) a finanziare la busvia della Valbisagno, collegamento atteso da almeno vent'anni che dovrebbe consentire agli oltre 70 mila utenti Amt giornalieri di questa tratta di risparmiare un quarto d'ora per ogni spostamento verso il centro città. Introiti della rete tranviaria in parte ai privati per trent'anni, in cambio di denaro sonante per realizzare binari e sede protetta. È lo stesso percorso inaugurato con la Tram di Firenze spa, azienda nata proprio con lo scopo di realizzare, per la prima volta in Italia, una rete di trasporto pubblico in regime di partnership pubblicoprivata. "T1", la prima delle tre linee di tram previste a Firenze, è stata inaugurata nel giorno di San Valentino. Attore fondamentale della realizzazione il colosso francese Ratp: il soggetto che alla fine del 2010 sostituirà Transdev all'intermo di Amt. «Il project financing e il coinvolgimento di capitali privati è una soluzione che stiamo valutando molto approfonditamente scioglie gli indugi Paolo Pissarello, vicesindaco e assessore alla Mobilità intanto cerchiamo di completare la parte che ci compete, quella dell' "incasso" dei finanziamenti statali». Lo stesso Pissarello lunedì sarà a Roma per ottenere lo sblocco, inseguito da oltre due anni, dei denari inizialmente previsti per realizzare il prolungamento della metropolitana fino a San Martino e Marassi. Si tratta di 84 milioni di euro, il 60 per cento di quello che servirebbe per realizzare l'asse protetto per i bus in Valbisagno. Per mettere anche i binari serve di più, si calcola un centinaio di milioni supplementari. Solo un privato potrà riuscire nel miracolo di consegnare a Molassana, Marassi e Staglieno un sistema davvero diverso. L'interesse di Amt è elevato. «Si tratta di fornire una risposta di assoluta qualità su una tratta che ospita il 15 per cento del nostro servizio spiega Franck Olivier Rossignolle, amministratore delegato dell'azienda venti milioni di clienti l'anno che oggi impiegano troppo tempo per arrivare a Brignole e nel cuore della città». Intanto oggi Pissarello incontrerà una rappresentanza dei cittadini contrari al progetto della bus(o tram)via. «Problematiche legate a un'incomprensione spiega il vicesindaco temevano una ztl nelle zone attigue al tracciato, invece sarà un sistema di sensi unici e di limitazioni che però non bloccheranno il traffico». Sul banco, però, c'è anche una quota consistente di posti auto che si rischia di perdere in alcuni punti del tracciato.