

# LETTERE AL DIRETTORE

## TRASPORTI

### Il metrobus ha urgenza di crescere

■ Sulla stampa le cifre del Metrò, illustrate in sede di Commissione consiliare dall'assessore Manzoni. Meritata la soddisfazione per i risultati ottenuti, anche se con preoccupazione per alcune cifre pesanti: circa 20 mln per il bilancio della Loggia.

Nondimeno, però, nella sfida del futuro per la riorganizzazione del trasporto pubblico riemerge la questione del prolungamento del Metrò. Per ora, molte e contraddittorie le opzioni in campo. Per non dire delle fantasie per linee d'un Metrò a raggiera.

Di recente la riproposta dell'assessore regionale, Alberto Cavalli, per la direttrice di Montichiari. Altri puntano verso ovest, sulla linea per Iseo, o verso est per Rezzato. Mentre s'accumulano i faldoni di documenti per l'originaria estensione in Val Trompia.

Troppe opzioni per non dar luogo alla certezza d'una paralisi decisionale. Mentre sullo sfondo si staglia l'apologo dell'asino di Buridano - con le sue cuoia tirate per fame - incerto nella scelta tra i troppi mucchi di fieno.

Contro la fattibilità del prolungamento segnalò due autorevoli interventi. Riflessioni serie, per molti aspetti anche condivisibili, ma che meritano a mio parere anche una qualche obiezione. Il primo del dott. Roberto Moreni, dirigente di valore in Comune, e poi «in cantiere» per il Metrò, che ritiene «irrealistica» l'estensione. Il secondo, dell'arch. Alessandro Benevolo che, sulla rivista «Città e Dintorni», svolge un'analisi approfondita, con un richiamo a Rennes. Una conurbazione urbana che, pur essendo simile a Brescia, evidenzia però «una diffe-

renza abissale» nell'uso diffuso del mezzo pubblico. Realtà su cui aveva richiamato l'attenzione anche l'avv. Onofri con l'interessante convegno promosso nel 2011 dalla sua «Officina della città».

Benevolo obietta - con ragione - che il Metrò possa diventare esso stesso una «rete» e ritiene quindi fondamentali le modalità della sua connessione con la rete leggera (Bus, Lam, Bike). Ma ai «metrottimisti» (tra i quali m'annovero) riserva poi la doccia fredda sull'eventuale prolungamento. Su alcune sue obiezioni (penso allo sfiocciamento verso la Fiera Eib) mi sentirei di convenire, mentre invece mi pare non venga valutata nello specifico l'estensione in Val Trompia.

Le obiezioni economiche hanno oggi un fondamento evidente. Ma, a mio parere, la questione vera è di prospettiva. Anche per poter conseguire quei «grandi numeri» nel trasporto pubblico indispensabili per lo stesso riequilibrio finanziario. Ben sapendo che rinviando sine die la scelta tra le opposte opzioni significa precludersi ogni possibile soluzione anche per il futuro.

Infatti considerando il percorso del Metrò, partito nell'85 - e va reso omaggio alla progettualità di Piero Padula - ma realizzato 25 anni dopo, si tratterebbe fin d'ora di dare corso ad un «accordo programmatico» che poi vivrà nei suoi lunghi tempi scanditi dai bilanci dei vari enti coinvolti.

Ma una decisione va assunta per attivare complessi meccanismi realizzativi e per allocare le necessarie risorse finanziarie (Stato, Regione...). Brescia può svolgere un ruolo decisivo

proprio per realizzare quanto stabilito dal sindaco **Del Bono** nel suo Programma. Così per la «Giunta dei sindaci» e la futura Provincia che manterrà competenze sui trasporti. Così per «Brescia Mobilità» e per i nuovi soggetti (Agenzie TPL) istituiti dalla Legge 6/2012 della Lombardia. Oggi, a mio parere, anche le condizioni politiche locali sono migliori rispetto al passato, potendo acquisire anche importanti scelte maturate dalla Giunta Paroli. Ed, in particolare, la svolta positiva impressa nel 2010 dalla Lega, con Rolfi e con Gallizioli alla presidenza della commissione Metrò.

Tra le varie opzioni anche a me sembra auspicabile quella della Val Trompia, considerato anche il rilevante carico passeggeri tra i comuni della Valle (già oggi la portata è di circa 10mila passeggeri per giorno medio). In ogni caso, ed al di là del confronto sulle diverse opinioni, s'impongono scelte. Infatti la necessaria riorganizzazione dell'intermodalità e della rete allargata della mobilità - con gli evidenti riflessi anche sullo stesso equilibrio finanziario - non potrà prescindere dalla struttura «gravitazionale» che assumerà in prospettiva proprio il «sistema conurbano» del Metrò.

**Claudio Bragaglio**  
Brescia

