

## **BRAGAGLIO: CON ROLFI UN CONFRONTO UTILE SUL METRO'**

La risposta del Consigliere regionale, Fabio Rolfi, ad alcune mie considerazioni sul Metrò ritengo sia apprezzabile. Non mi sono sorpreso, conoscendo le sue recenti posizioni, anche se si tratta ora di capire meglio il da farsi sul futuro. Intanto devo dare atto che quando la Lega (prima e più del PDL) ha assunto in Loggia, dal 2010, la nuova posizione sul Metrò, lo ha fatto con chiarezza. Forse facilitata dall'aver ripreso la posizione favorevole che la "Lega Lombarda" degli anni '90 aveva sulla "metropolitana su scala comprensoriale".

Ritengo anch'io che la situazione economica di oggi complichino non poco un rilevante investimento per l'estensione del percorso. Ma se non si programmano fin d'ora le scelte non si creeranno neppure le condizioni del futuro. Questo il punto.

In occasione del primo compleanno del Metrò sono apparse riflessioni di alcuni "storici" protagonisti. Penso all'illustrazione delle ingegnose soluzioni tecniche del progettista, l'ing. Cremonesi. Penso al complicato percorso in due decenni – tra progetti, referendum e finanziamenti – che ha visto impegnato l'arch. Fermi, presidente di Metro Brescia. E penso anche agli obiettivi ambiziosi che il sindaco Del Bono s'è dato per il superamento dei 50 milioni di passeggeri all'anno. Ebbene, se c'è un insegnamento da trarre da questa tribolata esperienza è quello d'un necessario lavoro di lunga lena – anche per i tempi a venire - per un grande infrastruttura che, com'è oggi, è una "opera incompiuta". Una macchina dal motore troppo potente per limitarsi ad una corsa su distanze troppo brevi.

Il metodo decisionale a cui fa riferimento Rolfi - "alleanze istituzionali ed un consenso di sistema" - è quello giusto. Con studi seri basati su dati economici, densificazioni urbane, flussi di traffico, sul confronto tra le diverse ipotesi in campo. Quando infatti si decise per il Metrò si fecero convegni ad alto livello (nel 1988, con Padula e nel 1996, con Martinazzoli).

Anche il tema del prolungamento – proprio per le diverse opzioni in campo – merita un percorso non affidato all'estemporaneità delle opinioni e, men che meno, a preconcetti politici.

Intanto possiamo constatare come non tutte le "grandi opere" siano uguali. Come vi siano quelle che meritano, ed altre che demeritano. Quelle che rispettano i piani finanziari ed altre che li sfiorano alla grande. Quelle che praticano negli appalti il "sistema" Mose od Expo, e quelle no. Brescia ha fatto le sue scelte, quelle giuste. E son questi i motivi di soddisfazione, nonché di fiducia anche per il futuro.

Di fronte vi sono decisioni impegnative per la riorganizzazione dell'intera rete del trasporto e per il "programma di bacino" provinciale, come previsto dalla legge regionale (n. 6/2012).

Osservando i costi del trasporto pubblico è come trovarsi di fronte ad una voragine. Il recente rapporto R&S Mediobanca ha offerto una fotografia delle *Utilities*.

Per quel che ci riguarda siamo orgogliosi nel veder svettare società come A2A ai primi posti. Ma si tratta di società energetiche, mentre quelle dei trasporti "scoppiano di debiti". Infatti negli ultimi sei anni, a fronte d'un utile netto di circa 4 miliardi delle *Multiutility* dell'energia, v'è una perdita di 1,5 miliardi per il trasporto pubblico locale. Per non dire poi dei trasferimenti pubblici, con quasi 5

miliardi assorbiti pressoché totalmente dai trasporti. Ma - va detto! - con enormi diversità tra le varie aziende, con Brescia decisamente migliore della media.

Le diverse realtà locali - compresa la Regione Lombardia - sono quindi chiamate a misurarsi con un'impegnativa scommessa, anche economica, per la riorganizzazione della rete d'intermodalità e per il potenziamento della capacità espansiva del Metrò. Su tali temi, le riflessioni del Consigliere Rolfi - se le ho ben comprese - mi pare esprimano esigenze, impegni e metodo di confronto che personalmente mi sentirei di condividere.

Claudio Bragaglio

Brescia 23 giugno 2014