

L'INTERVISTA

Medeghini: Brescia Mobilità è pronta a supportare l'amministrazione

(a.tortelli) E' necessario continuare a progettare per farsi trovare pronti all'appuntamento con il futuro, con la fine della crisi. E Brescia Mobilità sta facendo la sua parte, cercando di fornire alla politica tutti gli elementi necessari per prendere le decisioni del caso sulla base di elementi tecnici ed economici completi, precisi. A dirlo è il direttore della società Marco Medeghini, che in un'intervista a Bsnews.it/RealPost.it racconta l'oggi e il domani della metropolitana leggera di Brescia.

D - Partiamo dall'oggi. Dai sentiment sembra emergere che sono ancora troppo pochi gli imprenditori e i professionisti che utilizzano la metro...

R - Certamente una tra le nostre sfide più significative è quella di convincere a utilizzare i mezzi pubblici anche target da sempre più abituati al mezzo privato, come quelli sondati da RealPost. Ma dobbiamo dare tempo al tempo: la metro ci ha già permesso, in questo primo anno, di conquistare al trasporto pubblico molte persone che non l'avevano, e forse non l'avrebbero, mai utilizzato. Per queste tipologie di passeggeri, infatti, registriamo già un aumento con percentuali a doppia cifra.

D - I dati complessivi parlano di 12 milioni di passeggeri nei primi dieci mesi. Con un obiettivo di 15 per il prossimo. E' realistico? A quanto possiamo puntare?

R - L'avvio è stato molto positivo, e questo ci porta ad essere fiduciosi sul raggiungimento degli obiettivi. Per il prossimo futuro molto, forse tutto, dipenderà però dalla configurazione dell'intero nuovo sistema bresciano del trasporto pubblico. Ci saranno infatti l'Agenzia ed un sistema unico, integrato, di trasporto urbano e provinciale. Visto che mi sollecita dico anche che, in quest'ottica, poter aggiungere un secondo asse forte significherebbe portare un grande valore aggiunto e, senza sembrare eccessivamente ottimista, forse moltiplicare i risultati ottenuti non solo per due, ma per tre, anche per quattro.

D - Dai biglietti sono entrati 4 milioni, ma la gestione ordinaria ne costa sette. C'è speranza che la metro alla lunga diventi economicamente autosufficiente oppure il passivo è strutturale, come per i bus?

R - E' una questione che ci viene riproposta spesso, non semplice da interpretare. Forse per comprendere meglio il contesto può essere utile ricordare che per legge (recente) si stabilisce che un sistema di trasporto pubblico locale è considerato virtuoso quando gli introiti da traffico (biglietti e abbonamenti) coprono almeno il 35 per cento dei costi di esercizio. In Italia ci sono realtà dove si supera a stento il 10, mentre noi siamo intorno al 40 per cento. Il pareggio, o l'autosufficienza come dice lei, non è ipotizzabile, per il ruolo sociale assegnato al servizio di trasporto pubblico in Italia, ma in realtà, correttamente, anche in molte altre parti del mondo (ampia diffusione e capillarità, universalità, tariffe incentivanti o sociali, ecc.). E per ottenere questo auspicabile pareggio non è detto che basti triplicare il prezzo dei biglietti, come affermano molti, vanificando, a mio parere e a caro prezzo, un utilizzo già oggi, purtroppo, assai basso. Certamente, però, c'è spazio per essere ancora più virtuosi, e in questo percorso la metro e il suo successo ci possono aiutare molto.

D – Quanto incide sul passivo il fenomeno dei cosiddetti portoghesi? I tornelli servono?

R – Le posso rispondere con dei dati, a voi le conclusioni: lo scorso anno, tra bus e metro a Brescia sono stati effettuati circa 450mila controlli. La media di utenti trovati senza biglietto è sotto il 4 per cento per la metro, circa il 9 sui bus. Complessivamente siamo intorno al 6%; abbastanza vicini (ma siamo impegnati a fare di più) al dato ritenuto fisiologico a livello internazionale, quel 2-3 per cento sotto il quale sarebbe assai difficile scendere anche se si schierasse sul campo un esercito di controllori. Il modello attuale, senza tornelli fisici (si sta invece installando un sistema di tornelli elettronici), dà un grande segnale di fiducia e apertura verso gli utenti, si sta dimostrando sufficientemente efficace e persegue il nuovo concetto universale del "free-flow" nello spostamento delle persone.

D – Guardiamo al futuro. Il sentiment di RealPost lo chiede chiaramente. E lei stesso ha detto che un allargamento della rete del trasporto pubblico cittadino potrebbe portare a un incremento significativo dei passeggeri. E' pensabile oggi un prolungamento della metro? In quale direzione?

R – Mi permetto di risponderle da tecnico dei trasporti e non voglio, né potrei, entrare nel merito di scelte programmatiche, che competono, correttamente, all'urbanistica ed alla politica. Il nostro compito è quello - su mandato specifico - di studiare, progettare i cambiamenti ed avanzare un range di proposte all'Amministrazione (come abbiamo già fatto peraltro anche in questo campo) per aiutare a fare sì che possa compiere eventuali scelte comparandone appieno i risvolti tecnici, trasportistici ed economici.

D – Quante sono le ipotesi che avete studiato e avete "nel cassetto"?

R – A livello preliminare sei o sette, tra quelle più datate e le più recenti; alcune di queste sono più conosciute e sono già state oggetto di convegni e articoli di stampa, come il prolungamento a Nord, il tram-treno verso Ovest, il prolungamento a est e l'integrazione con la Tav verso Montichiari; altre meno.

D – E qual è la più semplice tecnicamente?

R – Il tram-treno verso Ovest è senza dubbio uno dei progetti più innovativi nel settore trasportistico nazionale e tra i progetti di minor impatto economico, visto che può usare il sedime esistente. Ma si tratta in questo specifico caso di superare non poche difficoltà tecniche e normative, come la trasformazione del sedime ferroviario in un mix tramviario e ferroviario. La direttrice verso Montichiari, ancora, deve invece confrontarsi ragionevolmente con uno scenario assai complesso, intimamente legato allo sviluppo di infrastrutture come l'aeroporto e l'alta velocità, che potranno dare conto della futura domanda di mobilità a cui il sistema di interconnessione dovrà rispondere con la migliore offerta. Infine, tra gli altri, lo scenario del prolungamento verso Nord deve superare innanzitutto lo scoglio dei costi, che oggi appaiono sinceramente, con un sistema di metropolitana, piuttosto proibitivi. A meno di pensare, come abbiamo fatto, a soluzioni alternative, più leggere, meno "pesanti" in tutti i sensi. Ma questi progetti sono solo i più conosciuti, non gli unici; nel range da considerare ve ne sono, ovviamente, anche di cittadini, più legati al sistema prettamente urbano e suburbano.

D – Che oggi ci siano le risorse o meno, ha sottolineato l'ex assessore Claudio Bragaglio, è opportuno procedere comunque con i progetti. Visto che, dal primo via alla conclusione dell'opera, potrebbero passare decenni.

R – La metro è stata realizzata in dieci anni, ma ha avuto un iter di 30, è assolutamente vero. Con l'esperienza che abbiamo maturato, possiamo certo provare ad ottimizzare e diminuire di molto i tempi, anche come ordine di grandezza. Ma la sostanza del discorso, in termini di tempi, anzi, direi di "tempismo" e opportunità è a mio parere, condivisibile.