

LA RISPOSTA



Bragaglio (Pd): apprezzabile la replica di Rolfi sul futuro della metro

Con una nota l'ex consigliere del Pd Claudio Bragaglio esprime apprezzamento per la posizione assunta dal consigliere regionale leghista Rolfi sulla questione del potenziamento della metropolitana leggera di Brescia.

ECCO IL TESTO DEL COMUNICATO

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 un’esatta 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

Fonte: Redazione

gio 26 giu 2014, ore 19.12

Inizio modulo

COMMENTI



stradivarius brixienis

(UTENTE NON REGISTRATO)

Grande il Bragaglio che spara dei numerini per non dirci di come quel miliardo di euro potesse meglio, in altro modo, in altre infrastrutture, in altri progetti di trasporto pubblico essere investito. Ma parla anche di scelte finanziarie giuste e non ci ha mai parlato della mostruosa sottovalutazione di sostenibilità finanziaria dell’investimento e di come oggi, drammaticamente, il Comune di Brescia si trovi a gestire il problema dei mutui accesi (Comune più Brescia Infrastrutture con eredità Brescia Mobilità) allora con la Cassa Depositi e Prestiti senza valutarne esattamente il costo effettivo nè, soprattutto, l’indennizzo (penale e affini) dovuto a CDP in caso di possibile estinzione anticipata. Ha mai letto Bragaglio il testo di quei contratti di finanziamento dove tutto si leggeva e capiva ? Lo sa Bragaglio quali rischi indiretti (fidejussioni e ipoteche) gravino sui bilanci comunali per garantire i finanziamenti del Metrobus ? Ha visto chi, nel tempo, li ha firmati tutti quei contratti ? Quando parla di benefici (presunti) in termini di servizi (presunti) ci vuol parlare dei costi di oggi: dove troveremo ogni anno i 25 milioni (a crescere) per il Metrobus che non ci sono nel bilancio del Comune ? Altra domanda, quando parla di "scelte giuste e progetti di grandi opere non tutti uguali": come mai si è passati dai 430 milioni di euro di assegnazione in gara d'appalto all'ATI con capofila Ansaldo al miliardo di euro di oggi, cioè dopo circa dieci anni ? Non sarà lievitata l'opera bresciana come le brioches di alta pasticceria ? E la clamorosa vicenda della transazione Paroli-Prignachi con Ansaldo del 2011 con la creazione di Brescia Metro ce la vuol raccontare nei dattagli, caro Bragaglio ? Ci vuol raccontare infine, Lei memoria storica bresciana, del ruolo giocato da Fermi al suo rientro dalle pampas argentine ?

ven 27 giu 2014, ore 17.27



ma cosa farneticate!!!!

(UTENTE NON REGISTRATO)

Il progetto metro e' stato un qualcosa di straordinario per la nostra citta' e di cui il sottoscritto insieme a tanti altri godono ogni giorno. La sensazione di potersi muovere in comodita', rapidita' ed efficienza. Il resto e'

tutta fuffa da contestatori. Ma si sa...siamo il paese degli anti tav, degli anti rigassificatori, anti brebemi, anti termovalorizzatore etc etc etc

ven 27 giu 2014, ore 13:38



il sistema non molla mai
(UTENTE NON REGISTRATO)

Il Pd di lungo corso Bragaglio risponde (non tutti rispondono); mi pare di poter così sintetizzare il suo scritto: 1-fin qui i vantaggi ambientali di peso non ci sono. (Ci mancherebbe che qualche timido miglioramento, a fronte di spese di un miliardo di euro, non ci fosse). 2- Speriamo nel futuro. (Come impedirglielo ?) 3- Nessun cenno ai costi ed ai debiti per il futuro.(meno se ne parla meglio è) 4- Nessun cenno agli sprechi economici ed ambientali avvenuti per favorire, invece che ridurre, il trasporto privato (un nr spaventoso di MLD) 5- Nessun cenno alle priorità che ha assunto il degrado ambientale. Quello sì che richiede programmazioni economiche per il futuro (aria acqua e terreno e corpi umani da risanare). Sbaglio a prescindere ? Ha senso insistere, in questa situazione, ancora su altre metro: perché non si fa decidere ai bresciani con referendum per tutte le grandi decisioni di impegno economico e di modifica ambientale ?(questa volta però, vista la fregatura già appioppata, SENZA QUORUM e VINCOLANTE - guarda caso il quorum non esiste nemmeno per le elezioni politiche -). Toh mi hanno censurato il post di riferimento....

ven 27 giu 2014, ore 12:29



Claudio Bragaglio
(UTENTE REGISTRATO)

Capisco che quel limitato 2% in meno di auto solleva interrogativi, ma precisiamo che quel 2 diventa un 4% sul ring ed un 10% in meno per l'accesso nel centro storico. Tra un paio d'anni ne ripariamo meglio. Intanto va detto pure che col Metrò in un anno è aumentato di 6 milioni il numero di cittadini che hanno utilizzato il mezzo pubblico (+ 14%), passando da 41 a 47 mln di utenti sulla rete urbana. Quindi con un risparmio (per l'aria e per le tasche pubbliche) di 500 mila litri di gasolio dei bus. In un anno sono poi 25 mln di km in meno per le auto e 3 mln in meno di litri di carburante (sempre a vantaggio dell'aria e pure delle tasche delle famiglie). La velocità media commerciale è passata da 16 a 20 km all'ora. Per le emissioni in aria all'anno risparmiamo ai ns polmoni 10 mln di tonnellate equivalenti di petrolio. Per la velocizzazione dei tempi di percorrenza e la minore incidentalità la stima dei tecnici è quella di un vantaggio economico di 25 mln di euro per famiglie ed aziende...e così via. Sono dati già resi pubblici, ma ricordarli non fa male alla verità dei fatti. Poi se uno è contro a prescindere...prescind a dai dati, dai fatti e pure dal Metrò. Liberissimo di farlo!

ven 27 giu 2014, ore 11:32



LaLAM
(UTENTE NON REGISTRATO)

allora del bono ha colpa pure per la LAM...dai siamo seri, basta propaganda fazzuolata

ven 27 giu 2014, ore 09:47



stradivarius brixienis
(UTENTE NON REGISTRATO)

Ecco, compagno Bragaglio, lei che tutto sa, ci parli della storia bresciana che nell'intimo le appartiene. Tra progetti, referendum e finanziamenti narri ai bresciani del ruolo dell'arch.Ettore perchè da lì tutto prese avvio nel 1983, quando sua Eminenza Fermi era Vicesindaco di Brescia. Le dò un aiutino: tutto si sa del tallone di Achille, ma quello di Ettore è ignoto e magari, nel nostro caso, rimanda proprio a quel "pasticciaccio brutto" di Lombardia Informatica, all'Argentina. Ricorda ? No ? Perchè, vede, qui manca all'appello solo un miliardo di euro...

gio 26 giu 2014, ore 2