

L'INTERVISTA

L'assessore Manzoni sul futuro della metro: punto su ferrovie e tram

(a.tortelli) I soldi per prolungare la metro non ci sono e la Loggia deve concentrarsi su soluzioni possibili, come i tram e la nuova fermata ferroviaria al Violino. Ripensando contestualmente, insieme al Broletto, l'intero sistema trasportistico provinciale. A tracciare il quadro è l'assessore alla Mobilità del Comune di Brescia Federico Manzoni, che racconta a Bsnews.it / RealPost come immagina il futuro della mobilità bresciana.

D - Se n'è discusso a lungo. Tra interessi passivi, ammortamenti e differenza annuale tra costi e biglietti, la metro rischia di essere una palla al piede per il Comune. La metropolitana è una sfida economicamente sostenibile per Brescia?

R - La sfida più complicata dal punto di vista economico era la realizzazione dell'opera, dato che lo Stato ha contribuito solo per il 45% ai costi dell'investimento rispetto al 60% che la legge prevedeva. Ora il nostro impegno è volto a sciogliere due nodi. Il primo è sottoporre il debito contratto dal Comune a una cura dimagrante, per arrivare - nell'arco del mandato - ad aver nettamente ridotto il peso complessivo dei mutui sulle casse comunali. Il secondo, decisivo, riguarda la trattativa con la Regione per la definizione del corrispettivo chilometrico. Inoltre, nell'ambito della nuova agenzia del bacino provinciale del trasporto pubblico e nel piano urbano della mobilità, dovremo ripensare complessivamente i servizi, eliminando le sovrapposizioni e investendo dove l'offerta oggi è carente. Alcune idee, su questo fronte, già le abbiamo.

D - Ad esempio?

R - Sul fronte della mobilità privata, vanno promosse azioni per diminuire la pressione veicolare nelle aree di pregio (come il centro storico, oggi ancora troppo permeabile). Allo stesso modo la tariffazione sulla sosta, in alcuni casi, non pare coerente: possibile che di sera sia più conveniente recarsi in centro in auto che in metro? D'altro canto, occorre rendere maggiormente conveniente la sosta nei parcheggi in struttura rispetto a quella di superficie: sia per ammortizzare gli importanti investimenti fatti sia per ridare spazio e decoro a molte delle nostre vie.

D - Spingiamoci un po' più in là.

R - Mi piacerebbe immaginare una Brescia in cui, come nella media delle città europee, almeno la metà degli spostamenti quotidiani delle persone avvenisse in maniera sostenibile (a piedi, in bici o col mezzo pubblico). Non è un'utopia, Brescia parte da alcuni punti di forza importanti: è la città con il maggior numero di parcheggi in struttura rispetto agli abitanti e col più alto tasso di utilizzo del bike sharing, e da un anno ha un gioiello come la metropolitana. Inoltre mi piacerebbe rafforzare il trasporto pubblico dove è insufficiente: andare al cinema o al centro commerciale in bus oggi è troppo complicato o addirittura impossibile in certi casi.

D – La giunta Paroli sul fronte della mobilità sostenibile non ha operato male. Concorda?

R – Non proprio. Certo, con l'avvento di Rolfi c'è stata un'importante inversione di tendenza, che ho apprezzato. Per molti anni, la dialettica sulla mobilità è stata uno dei fattori divisivi tra un centrodestra filo-auto e un centrosinistra più sensibile alle tematiche della mobilità sostenibile. Credo che a superare questa situazione abbia contribuito anche il fattore generazionale. Ma non si possono dimenticare i passi indietro che nei cinque anni precedenti sono stati compiuti...

D – Cioè?

R – Un milione e mezzo di passeggeri del trasporto pubblico andati perduti; le corsie preferenziali bus in molti casi smantellate. Inoltre non aver fatto la gara del trasporto pubblico nel 2011 ci vincola ancora alle condizioni onerose del vecchio contratto del 2004: solo la clausola del mancato adeguamento tariffario pesa sui conti della Loggia per 600mila euro all'anno. E a questo va aggiunto il fatto che la rete è assolutamente inadeguata alle esigenze dell'oggi, che contempla anche la metro. Inoltre il tema del trasporto su ferro e delle possibili sinergie con le Ferrovie non è stato mai affrontato. L'arrivo della Tav può invece essere un'occasione per recuperare un'interlocuzione con le Ferrovie e immaginare una revisione di alcuni servizi per la città che interessano anche l'hinterland.

D – Di che servizi parla?

R – Con l'alta velocità il carico sulla vecchia linea che porta a Milano diminuirà. Per questo potremmo provare a impostare su quell'asse nuovi servizi che facciano dialogare meglio la città con l'ovest e la Franciacorta.

D – E arriviamo al dunque. Una delle ipotesi di cui si è discusso a lungo è quella del tram-treno verso Ovest. E' fattibile? C'è la possibilità di prolungare l'attuale tracciato della metro? Verso quale direzione?

R – Oggi non esistono le condizioni economiche per pensare a sviluppi significativi del tracciato della metro. Basti pensare che il semplice prolungamento di mezzo chilometro dal Prealpino alla Stocchetta, già progettato, ci costerebbe almeno 20 milioni di euro. Allo stesso modo, rimanendo a quanto già pianificato, è attualmente impensabile il prolungamento verso la Fiera, che di milioni ne costerebbe più di 200. Dobbiamo concentrarci su progetti minori, forse meno affascinanti, ma praticabili. Penso alle linee tramviarie di superficie, ma soprattutto alla rete ferroviaria che converge in città. Sulla direttrice est (chiedendo a Trenord la riapertura della stazione di Rezzato) e ovest, ad esempio. L'ipotesi non è tanto quella del tram-treno, immaginata dalla vecchia giunta, che comporta un di più di complicazioni tecniche, burocratiche e un maggior costo, quanto di sfruttare il fatto che alla Mandolossa convergono due linee ferroviarie, dirottando il traffico di media e lunga percorrenza sulla rete RFI e dedicando quella di Ferrovie Nord a un servizio suburbano cadenzato, realizzando alcune nuove stazioni. Spendendo poco più di un milione di euro è possibile fare una nuova fermata al Villaggio Violino.