

DI CLAUDIO BRAGAGLIO (PD)

## **Metro, basta polemiche sul passato: i conti possono ben tornare**

Con superficiali giudizi della Giunta si è ritornati sui problemi finanziari del metrò. Il 28 aprile vi sarà la Commissione, non fatta giorni fa, augurandoci un chiarimento di posizione e non l'ennesima inutile piroetta polemica. Finora la Giunta è stata incapace di far fronte alle proprie responsabilità di governo locale, quand'anche – come per la Lega – vi è stato un positivo cambio di posizione, al punto da considerare il metrò, come la più importante infrastruttura per Brescia e provincia. Pensano al taglio del nastro. Perché sarà l'unica cosa che potranno far figurare d'aver realizzato, pur continuando a demolirne il valore strategico per la mobilità, l'ambiente e la salvezza del centro storico. Una schizofrenia dannosa per i conti stessi dell'operazione, oltre che per la città.

Si è sostenuto che il “piano finanziario non regge”. Il piano è sostanzialmente quello del 2003, aggiornato nel 2004. Solo oggi la Giunta s'accorge che non regge? In questi tre anni di Giunta Paroli che cosa hanno fatto per aggiornarlo, oltre che lamentarsi di Corsini? Non si è mai visto che un piano per una struttura così complessa non venga aggiornato ogni due o tre anni. Specialmente quando ciò che ha fatto la precedente Giunta è stato oggetto di critiche spietate.

In realtà non si è voluto metter mano ad un aggiornamento per una grave sottovalutazione del problema di realizzazione e di gestione e perché ciò avrebbe comportato – come abbiamo più volte denunciato - l'insostenibilità di scelte avventurose di bilancio per varie infrastrutture (Sede unica, cittadella dello sport, parcheggio sotto il castello, abbattimento delle torri di San Polo...) che si è detto erano gratis o che si autofinanziavano. Intanto per tenere in piedi un traballante bilancio si è deciso di uscire da Serenissima per 40 milioni di euro, che rappresenta solo la metà dell'importo per la sola operazione dell'abbattimento delle due torri di San Polo!

La giunta Paroli poteva, se voleva, rimodulare già da tre anni con maggiore gradualità il biglietto. Va inoltre considerato che dal 2004 al 2008 vi è stato un incremento annuo di passeggeri del 3-5%. Da tempo vi è un'inversione di tendenza, con segnali di cedimento. E non ci si può sorprendere di ciò considerato che varie scelte della Giunta allontanano i cittadini dal mezzo pubblico. In futuro, tale situazione è destinata a peggiorare considerato che lo stadio, previsto al parco cave, e la sede unica degli uffici comunali sono portati fuori dalla percorrenza del metrò. E che il parcheggio sotto il castello incentiverà il mezzo privato per l'accesso al centro storico, a danno dell'ambiente e della qualità dell'aria.

Se metrò, stazioni e spazi pertinenziali non sono immaginati come un moderno modo di vivere la mobilità e la qualità urbana si danneggeranno anche i proventi da pubblicità. Infatti, per raggiungere le cifre previste ci vuole una forte politica di marketing, per le stazioni, con i loro enormi spazi da riempire. Le esperienze di altre città lo confermano, ma per farlo deve essere costruita un'immagine positiva del metrò, e non sistematicamente demolirla, come fa la Giunta Paroli. Si deve affrontare il tema del prolungamento su scala provinciale, sapendo che le giunte Cavalli ed oggi Molgora, non hanno fatto nulla sul piano degli stanziamenti e della progettualità.

S'è detto in Consiglio che “il metrò sarà mezzo di Corsini e mezzo di Paroli”. No, non sarà così, perché un metrò lo fanno i costruttori e non “un genio guastatori”, attrezzato solo in demolizioni. Il sindaco Paroli ha citato “riserve” di 500 milioni, ovvero le richieste per costi aggiuntivi, per poter parlar male di Corsini. Un autogoal. E non come avrebbe dovuto fare un vero Sindaco, ovvero opporsi ad Ati-Ansaldo, perché in grande misura son cifre contestabili e non dovute.

Vi è troppo troppo diletantismo masochista di fronte alla importanza dell'operazione. Cosa fa “Bresciamobilità” - se non altro per la sua ragione sociale - per opporsi a questa impostazione?

Vi sono vari nodi da affrontare, tra cui: due milioni di km in meno autobus, tre milioni di km in più metro, una conseguente nuova rete di mobilità, la nuova gara per le concessioni, le alleanze

necessarie, i finanziamenti regionali per km percorso con il ferro,...Di questo e di altro ancora bisognerebbe parlare in commissione consiliare, evitando quello che è successo in una precedente ed inutile seduta:, tutti a sperticar elogi del metrò in commissione, per poi demolirlo giorni dopo in Consiglio nel suo progetto di realizzazione.

Venerdì 22 Aprile 2011, ore 11.59