

Il metrobus, il compleanno e un'altra città

Alessandro Benevolo

Lo scorso 3 marzo la metropolitana di Brescia ha compiuto un anno dalla sua entrata in esercizio. È possibile tracciare un primo bilancio, riflettere sull'odierno funzionamento e capire come può evolvere il sistema di trasporto bresciano. Non è una questione di settore o marginale: da questo dipende la città di domani.

È bene dirlo subito: chi vi scrive è stato sempre contrario a questa iniziativa. Non per l'infrastruttura in sé, quanto piuttosto per le risorse (astronomiche) investite per realizzarla e per l'assenza di un adeguato bacino di utenti potenziali necessario per sostenerla. I metrottimisti hanno sempre rifiutato un confronto serio su questo tema e la discussione è sempre stata confinata nel dilemma se serve o non serve. In questo angusto recinto, la risposta (ieri e oggi) è ovvia: serve. Ma vent'anni fa, per capire se ci si stava muovendo in una direzione adeguata bisognava paragonare lo

scenario attuale con quello possibile investendo diversamente il miliardo di euro che questa linea è costata. Bernardo Secchi sosteneva di fronte al sindaco Martinazzoli che con la cifra del metrobus si poteva creare una rete fitta di tram da Ospitaletto a Lonato e da Gardone V.T. a Manerbio. Non so. Forse esagerava, ma nessuno ha proceduto con questa verifica ed oggi le ipotesi alternative restano una curiosità inutile, destinata a rimanere insoddisfatta.

Meglio restare ai fatti e procedere con ordine, riepilogando i dati di questo primo anno. Con obiettività.

In un anno il metrobus di Brescia ha registrato 12 milioni di passeggeri. Cifra superiore a quella ipotizzata di 10 milioni in base alla quale erano state fissate le tariffe del servizio un anno fa. La cifra di 10 milioni di passeggeri era una stima prudente (voleva dire 30.000 passeggeri al giorno) e come succede alle stime prudenti il

risultato è stato superiore alle attese. Il confronto però con le altre reti metropolitane è ancora impietoso: a Milano vengono trasportati 1,6 milioni di passeggeri/giorno, 50 volte quelli di Brescia, a Parigi circa 4 milioni. A Tokyo, la più utilizzata nel mondo, 9. Si tratta di città più grandi, con tante linee: è ovvio, ma il campionato dove gioca il nostro metrobus è quello. I costi delle linee metropolitane dipendono da grandi numeri e cambiano poco se riguardano una piccola città o una megalopoli. Numeri grandi consentono di creare, gestire e ampliare il sistema. Numeri piccoli vogliono dire impossibilità di ammortizzare i costi d'impianto e anche quelli di esercizio. Nessuna possibilità di produrre utili da reinvestire nel sistema.

Sulla spinta dei 12 milioni di passeggeri comunque, con enorme ritardo, nel mese scorso, è stato finalmente attivato un nuovo ente gestore per la rete di trasporto locale, che comprende il metrobus e le altre linee di trasporto pubblico su gomma (TPL, Trasporto Pubblico Locale). È stato prolungato l'orario di funzionamento del metrobus, sono state intensificate le corse degli autobus e modificati i tracciati per garantire migliori intersezioni con la linea forte principale. Sono cambiate le abitudini dei nostri concittadini negli spostamenti in area urbana in questo ultimo anno? È cambiata la proporzione tra chi continua ad usare l'automobile e chi usa il mezzo pubblico (metrobus o bus)? Poco.

Aggiungendo ai 30.000 passeggeri/giorno del metrobus i 120.000 passeggeri/giorno degli autobus, la quota di segmenti di trasporto in area urbana che vengono soddisfatti dal mezzo pubblico rispetto a quello privato supera le 150.000 unità (su 1.400.000 totali): è passata quindi dal 10% del 2012 all'11,5% del 2013. Si pensa col nuovo TPL di arrivare progressivamente al 20%. Troppo poco come aumento relativo in un anno, troppo bassa la percentuale assoluta oggi e domani.

Al proposito, si osservino le seguenti tabelle:

RENNES
(Britagne, Francia)

linea	sviluppo (km)	stazioni/fermate	anno di apertura	passeggeri/giorno
M1 - metropolitana leggera VAL	1	24	1980	130.000
Ferrovie regionali (TER Bretagne)	9	290	19	1.800
TOTALE LINEE TCSF	10	314	89	131.800
Rete autobus	18	380	1910	121.000
TOTALE RETE TPL	28	694	1999	252.800

altre linee

M2 - metropolitana leggera VAL	1	24	1980	130.000
M3 - metropolitana leggera REGIONALE St. Jacques-Casac	1	22	19	130.000
RETE ADDIZIONALE	2	46	19	260.000

BRESCIA
(Lombardia, Italia)

linea	sviluppo (km)	stazioni/fermate	anno di apertura	passeggeri/giorno
M1 - metropolitana leggera	1	13,7	17	28.980
Ferrovie Brescia-Iseo-Edo	1	102,8	34	1911
TOTALE LINEE TCSF	2	116,5	51	34.400
Rete autobus	18	299,0	1.820	1989
TOTALE RETE TPL	20	415,5	1.871	159.880

Rennes, capoluogo bretonne nel nord della Francia con dimensioni simili a Brescia: 220.000 abitanti, 400.000 nell'area urbana, ha una linea di metrobus (VAL) simile a quella di Brescia e una rete di autobus, ma movimento giornalmente circa 375.000 passeggeri/giorno sulla rete per un totale del 43% dei segmenti di trasporto (869.000 in totale). Cioè quasi un segmento di trasporto su due usa il mezzo pubblico. 4 volte quelli di

Brescia, una differenza abissale, che rischia di diventare ancora più abissale quando Rennes avrà completato gli ammodernamenti della rete allo studio che dovrebbero aumentare i passeggeri/giorno di ulteriori 255.000 unità portando il totale a 630.000 (il 72% del totale se i segmenti restano invariati, 3 su 4 sul mezzo pubblico: una percentuale che renderebbe secondario il possesso e l'uso di un automobile)

Restando al paragone con Rennes, realistico per dimensione e concreto nei fatti per Brescia, forse impossibile da raggiungere nei numeri, possiamo capire come e dove intervenire.

1. La linea del metrobus non può diventare una rete, come ipotizzato da ASM alla fine degli anni '80 e ogni tanto ancora vagheggiato. Cioè le linee non sono implementabili: costano troppo e rischiano di non garantire quella capillarità del servizio che una rete richiede. Il salvadanaio l'abbiamo rotto una volta e non ce n'è un altro da rompere. Va sgombrato il campo dalle ipotesi (anche ragionevoli) di un nuovo ramo del metrobus (Lamarmora-Eib) o di utilizzare ai fini del servizio urbano le linee ferroviarie secondarie incentrate sulla stazione (linea per Cremona e per Edolo, idea attualmente inserita nel PGT): sono ipotesi proibitive dal punto di vista economico, oltreché imprevedibili nei tempi e nei modi.

2. La rete è meglio costruirla con gli autobus. Arrivano dappertutto, hanno costi nettamente inferiori, scam-

biano meglio con la bicicletta. Anche il modello Rennes va orientandosi in quella direzione: a parte un piccolo prolungamento della linea VAL, i nuovi investimenti riguarderanno la rete di superficie. Come ripeteva Noël Philippe, direttore generale dei servizi urbani di "Rennes Métropole", in un recente convegno a Brescia, il miglioramento del trasporto locale dipende dalla rete leggera. Sorridendo sotto i baffoni alla Obelix, ci esortava a dimenticarci del metrobus (come avevano già fatto a Rennes). Il metrobus resta ovviamente un segmento di questa rete (quello principale che soddisfa la domanda primaria di trasporto), ma la sua portata, la sua efficacia dipende dalla cornice entro cui è collocato, dalla ramificazione delle linee e dei percorsi secondari.

3. Non basta che la rete cresca per dimensione e capillarità, deve diventare concorrenziale rispetto al mezzo privato. In termini di comodità, costo e in termini di velocità. Occorre agire sulla frequenza delle linee, sul costo unitario del biglietto e sulle politiche di promozione. Su questo a Brescia siamo all'età della pietra: le frequenze, seppure recentemente intensificate restano ancora inadeguate, la velocità commerciale delle linee bassissima (la linea 13 impiega in ora di punta 75 minuti da Gussago alla Poliambulanza: più o meno il tempo che ci si metterebbe a piedi, 3 volte il tempo di un automobile), le corsie dedicate sono assenti, il costo unitario del biglietto è elevato: nessuna promozio-

ne a favore delle famiglie o a carico degli esercizi commerciali (come avviene a Rennes), nessuna campagna pubblicitaria è stata avviata, o anche solo pensata, per promuovere l'uso del mezzo pubblico, la bicicletta o la combinazione dei due mezzi. L'unica campagna vista è quella che invitava i bresciani ad avere pazienza durante il cantiere del metrobus (campagna rispetto alla quale i bresciani hanno risposto alla grande).

4. Il punto nodale: non basta rendere più efficiente, più economica e più conosciuta/attraente la rete di trasporto pubblico. **Bisogna rendere più difficile l'uso dell'automobile.** E qui a Brescia siamo ancora più indietro dell'età della pietra. L'automobile copre velocemente qualsiasi tragitto tangenziale o secante la città. Le principali vie di scorrimento urbano a geometria centripeta (Via Volturmo, Via Triumplina, Viale Bornata, Via Dalmazia, Via Oberdan) consentono rapidi avvicinamenti/allontanamenti dal cuore della città. La tangenziale sud ha 3 corsie (come a Milano) la tangenziale ovest si tuffa in città, raggiunge l'Ospedale e domani entrambe saranno organicamente collegate a due nuove autostrade (per Milano e per la Val Trompia). Arrivati al cuore della città il ring di Brescia funziona come un gigantesco autodromo con velocità di percorrenza elevatissime (le più alte d'Italia secondo uno stu-

dio dell'ACI degli anni '90). Grazie a questo sistema chi deve attraversare diametralmente la città può tranquillamente prendere la via più breve, avvicinarsi al centro con un vialone e, attraverso la gigantesca rotatoria del ring, allontanarsi con un altro vialone. Senza usare le tangenziali.

Difficile trovare un'altra città in Italia così *car friendly*. In tema di disincentivo al mezzo privato, non si è fatto poco negli ultimi venti anni, mentre si decideva del metrobus, si è operato in senso opposto. Così all'alba del 2014 abbiamo da un lato un sistema nuovo di zecca da far funzionare e un'alternativa al sistema nuovo di zecca (l'automobile) che non è oggi minimamente scoraggiata, anzi risulta per molti versi favorita.

Questo spiega perché oggi quasi 9 spostamenti su 10 avvengano in città con il mezzo privato e questo spiega anche perché l'obiettivo è quello di farli diventare in futuro 8/10. Ma, abbiamo speso in hardware un miliardo di euro più chissà cosa per la rete di autobus, spendiamo in software ogni anno cifre altrettanto ragguardevoli (in parte a carico di Provincia e Regione) per arrivare gestire un sistema in grado di soddisfare un cittadino su 5? Ma siamo matti?

I soldi spesi e i sacrifici dei bresciani chiedono maggiore coraggio. Rennes ci dimostra che un'altra idea di città è possibile. Anzi, direi inevitabile.