UN ANNO IN

METROBS

Comune di Brescia

BRESCIA UNA CITTÀ CHE CAMBIA:
UN LUOGO MIGLIORE IN CUI VIVERE E LAVORARE

Emilio Del Bono

Sindaco di Brescia

Prima valutazione sull'andamento complessivo del TPL a Brescia ad un anno dall'entrata in funzione della metropolitana

MIT · RegioneLombardia · BRESCIA MOBILITÁ · BRESCIA INFRASTRUTTURE · metrobrescia

UN ANNO IN METROBS

BRESCIA UNA CITTÀ CHE CAMBIA:
UN LUOGO MIGLIORE IN CUI VIVERE E LAVORARE

"La città media italiana e la sfida alla mobilità"

Comune di Brescia

Emilio Del Bono

Sindaco di Brescia

«Prima valutazione sull'andamento complessivo del TPL a Brescia ad un anno dall'entrata in funzione della metropolitana»

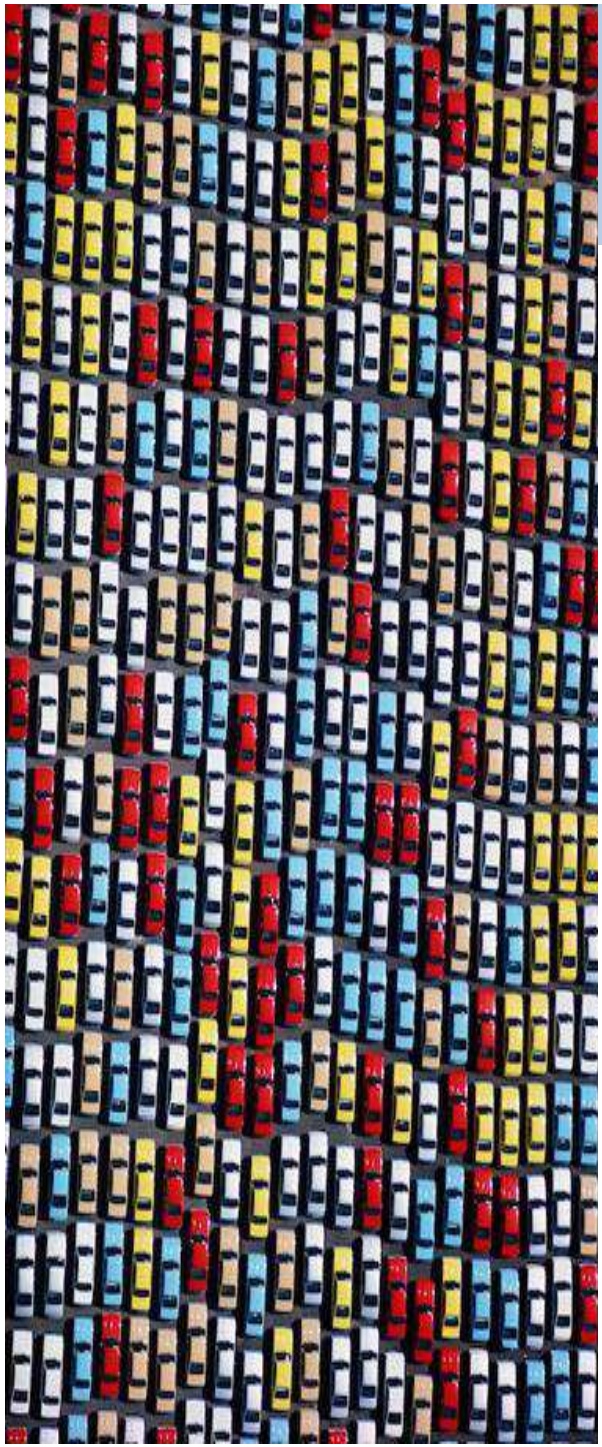
28 febbraio 2014

Passeggeri trasportati

- **40.000** passeggeri/giorno feriale
- 150.000 passeggeri nella prima domenica di esercizio, 170.000 il 23 maggio 2013 in occasione del giro d'Italia ed oltre 120.000 lo scorso 15 febbraio (S.Faustino)
- **12 milioni** di passeggeri/anno
- **+6 milioni** di passeggeri trasportati sulla rete di area urbana (da 41 milioni a 47 milioni)

Riduzione dei chilometri percorsi su strada

Con un aumento del **+14%** di passeggeri trasportati (da 41 a 47 ML) → Riduzione di circa 1 milione di km-bus di sovrapposizione (**-500.000 litri di gasolio bruciati** in meno su strada)



Riduzione dei chilometri percorsi su strada

- Si è registrata una **diminuzione del traffico veicolare di circa il 2%** (escluse le tangenziali e autostrada), con effetti più evidenti sul ring (riduzione del 3-4%)e sugli accessi al centro storico (oltre il **10%**).
- Il dato è confermato da una **diminuzione degli utenti della sosta a pagamento su strada -8%** e della sosta nei **parcheggi in struttura (-10/15%)**, in particolare quelli in zone servite dalla metro.

Riduzione dei chilometri percorsi su strada

Mobilità e punti critici

Viabilità Così sono cambiate le modalità di spostamento dei bresciani

Metrò e aree pedonali «tagliano» il traffico

Sul ring 1500 veicoli in meno al giorno

I tecnici spiegano che i dati vanno «consolidati» e che la finestra temporale è troppo breve per lasciarsi andare a «giudizi» definitivi. In fatto di mobilità, per indicare un trend, servono infatti «lunghi periodi». Ma un «primo segnale», questo 2013, l'ha comunque dato. E a conti fatti è chiaro e dice di una diminuzione del traffico nel centro storico della città.

Il passaggio di auto su ring e controring è diminuito di circa 1.500 veicoli al giorno, quello che attraversa il cuore cittadino, racchiuso dalle mure venete, di più del doppio. Effetto combinato di più cause, spiegano i tecnici, il bel tempo che ha invogliato a inforcare la bicicletta e lasciare la macchina in garage. La crisi, che (purtroppo) ha lasciato molti lavoratori a casa. Ma soprattutto l'avvio della metropolitana e la pedonalizzazione delle piazze principali.

Squadernando i dati delle spire affogate nell'asfalto e che calcolano il passaggio di veicoli lungo il ring, il dato che colpisce è che nel marzo di quest'anno ogni via (l'elenco ne comprende una sessantina) ha visto una flessione di traffico.

Eliminando le spire difettose o con risultati anomali, il dato che emerge parla di 413mila passaggi, mettendo insieme la media giornaliera di tutti i rilevatori tra ring e centro storico. Il raffronto omogeneo con il marzo 2012, dice di un calo di quasi 47mila passaggi. Una flessione ancora più netta se si guarda ai dati del 2011 o del 2010. Alcune vie, va detto, hanno visto una flessione marcata. Per esempio via Ugoni, dove a fronte di 32.482 passaggi medi nel marzo dello scorso anno, tre mesi fa si è scesi a 24.218. Dato confermato ad aprile, quando i passaggi medi giornalieri sono stati 24.548. Altre strade, come via Turati, hanno registrato scostamenti inferiori: dai 15.344 del marzo 2012 ai 14.306 di quest'anno (14.455 ad aprile). Ma, si diceva, tutte le spire hanno comunque rilevato numeri in calo, segno di una tendenza «strutturale».

Zone a traffico limitato

Sotto i portali Ztl nei primi mesi del 2013 i passaggi rispetto allo scorso anno sono diminuiti di 3mila veicoli al giorno

All'interno del centro la flessione è stata anche più significativa. In questo caso i dati sono quelli dei 15 portali Ztl. Alcuni attivi 24 ore su 24, altri a fasce orarie, dalle 8 alle 16. Se il confronto con il 2008, quando le zone a traffico limitato erano ancora «rigide», vede un incremento dei passaggi, il raffronto tra l'inizio del 2013 e i primi mesi del 2012 segna una netta diminuzione dei transiti veicolari. Complessivamente a marzo si è passati da 468mila passaggi sotto gli occhi elettronici registrati lo scorso anno ai 337mila di quest'anno; da una media di 15mila transiti al giorno, a una di poco inferiore agli 11mila. Dato analogo per aprile, con 14.556 veicoli al giorno registrati nel 2012 e 10.974 quest'anno. Una flessione si era registrata anche a gennaio e febbraio, ma in maniera meno marcata, da circa 15mila a 12mila. Altro indizio che l'avvio della metropolitana (inaugurata lo scorso 2 marzo) ha contribuito a tagliare il traffico in centro storico. Come controprova si possono citare i passeggeri del metrò, circa 40mila al giorno, ben più degli utenti dell'ex linea 1. Oppure la diminuzione degli utenti di alcuni parcheggi del centro, come piazza Vittoria. A livello di vie significativo il calo del traffico sotto la Ztl di via Mazzini, da 52mila passaggi al giorno (marzo 2012) a 40mila (marzo 2013). O via Cattaneo, da 36mila a 31mila. Sarà anche presto, come dicono i tecnici, ma è comunque un buon segno.

Davide Bacca
davide.bacca@gmail.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mappa e i numeri

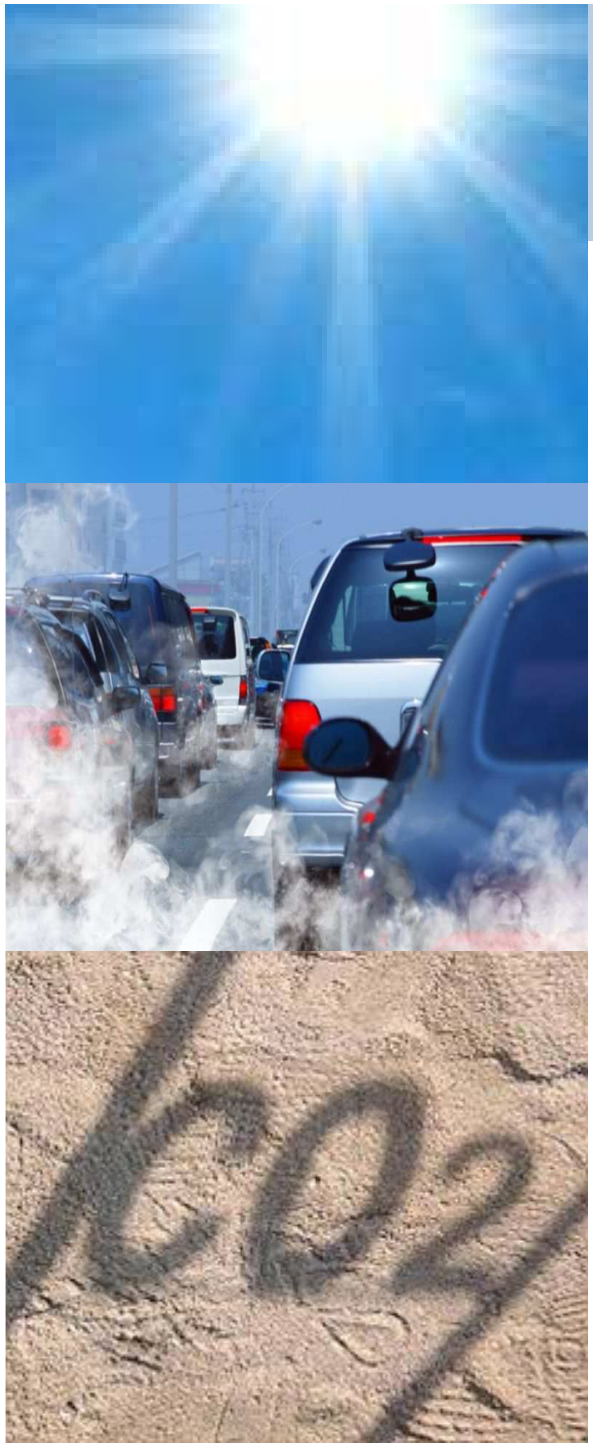
Riduzione dei chilometri percorsi su strada

- Un diminuzione del traffico del 2% è tutt'altro che trascurabile. Per avere un utile paragone si consideri che a giugno, con la chiusura delle scuole, il traffico si riduce del 5% ma il beneficio sulla viabilità è evidente a tutti.
- Se consideriamo che ogni anno vengono percorsi a Brescia circa 2 miliardi di km, di cui circa **1 Miliardo di Km in ambito urbano,** (escludendo tangenziali e autostrade), si può stimare una **riduzione di circa 20-25 milioni di km** percorsi dai veicoli ogni anno (2-3 milioni di litri di carburante ogni anno!)

Ricadute positive sulla città
Benefici diretti

Miglioramento delle prestazioni del trasporto pubblico:

- **velocità commerciali** medie della rete **più elevate** (incremento da 16 a 20 km/h);
- **maggior capacità di carico** della rete con elevato margine anche nelle ore di punta;
- **adattamento dell'offerta in tempo reale** rispetto alla domanda (flessibilità d'impiego dovuta alla totale automatizzazione del sistema)
- **maggior confort** per gli utenti (grado di soddisfazione degli utenti **8,72**)



Ricadute positive sulla città
Benefici indiretti

Riduzione delle emissioni in città:

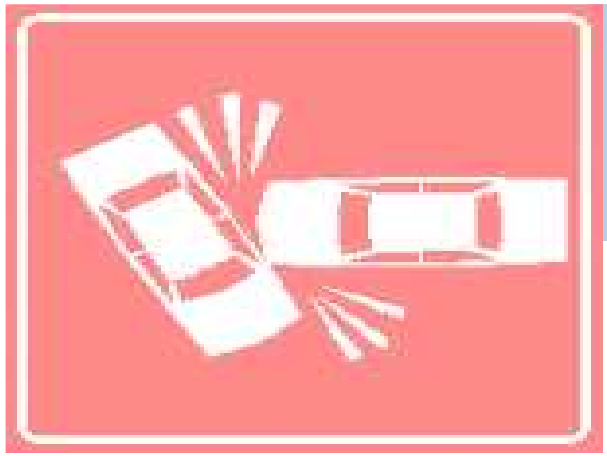
10.000 TEP (tonn. equivalenti di petrolio) dovute a:

- riduzione di km-veicoli privati -2,5 mil. di spostamenti/anno trasferiti da auto a TPL;
- riduzione della congestione (in particolare nelle ore di punta) dovuta alla riduzione del traffico veicolare;
- riduzione di 1/2 ML. litri gasolio bruciati su strada per riduzione sovrapposizioni km-autobus-metro

Ricadute positive sulla città
Benefici indiretti

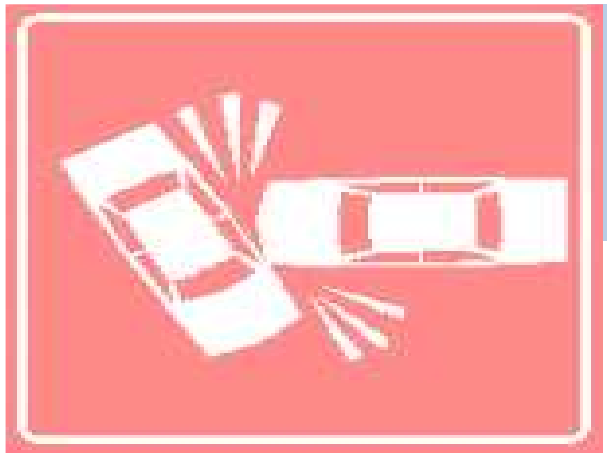
- miglioramento delle prestazioni della rete stradale con **traffico più scorrevole**, con minori tempi di attesa alle intersezioni.
- **Riduzione Incidentalità**

  Non esiste ancora una casistica tale da consentire un bilancio attendibile, tuttavia città che hanno adottato sistemi di trasporto di massa hanno riscontrato una relazione tra incidentalità e diminuzione del volume di traffico circolante. Considerato che a Brescia avvengono ogni anno circa 1.000 incidenti ogni anno è verosimile avere una riduzione di alcune decine di incidenti gravi con lesioni a persone.



Ricadute positive sulla città: quantificazione economica

- **Riduzione dei tempi** di percorrenza degli automobilisti + riduzione del tempo di percorrenza degli utenti del TPL quantificabile in **20 milioni di euro/anno**
- **Riduzione** delle esternalità prodotte dal traffico privato in termine di **emissioni** ed **incidentalità** quantificabile in **5 milioni di euro/anno**.



Ricadute positive sulla città: quantificazione economica

- **25 milioni di euro/anno:** si tratta di quantificazioni economiche basate sul valore del tempo e sul valore della qualità ambientale.
- Quantificano il miglioramento dell'efficienza della mobilità della città.

Ricadute positive sulla città: quantificazione economica

- I benefici della metropolitana sull'ambiente possono essere espressi anche in termini di **Titoli di Efficienza Energetica (TEE)**, denominati anche certificati bianchi
- La riduzione delle emissioni dovute alla metropolitana stimate in 10.000 TEP (1TEP=1Titolo di efficienza energetica) al valore attuale di oltre 100 euro per TEP, considerata la vita utile dell'infrastruttura e relativi coefficienti moltiplicativi, potrebbe comportare un **potenziale valore di 15 milioni di euro** in 5 anni.

Gradimento degli utenti

Metrò, otto e mezzo in qualità
Utenti, quote rosa in vantaggio
Giornale di Brescia

Il metrò è «rosa» e piace ai giovani
Brescia oggi

Sul vagone donne e giovani
Metrò promosso dagli utenti
Corriere della Sera

- La prima indagine customer effettuata a novembre 2013 ha evidenziato un **elevato livello di gradimento** (voto medio **8,72**!).
- Unico voto inferiore a 8 si registra in tema di <u>integrazione modale</u>. È evidente che la rete attuale del TPL, seppur modificata nell'aprile del 2013, e ancora nelle prossime settimane, non ha ancora una struttura pensata appieno in funzione della metropolitana e le linee extraurbane non hanno subito ancora alcuna modifica a seguito della messa in esercizio della metropolitana.

Corriere della Sera
17 marzo 2013

Metro e rivalutazione degli immobili

Il metrò fa muovere anche gli acquisti di case

A Poliambulanza e Casazza si vende di più e la fermata vicina diventa un volano

- Si è registrato un effetto di **rivalutazione** relativa degli immobili collocati lungo il corridoio servito dalla metropolitana.
- Nel particolare periodo congiunturale di svalutazione degli immobili la metropolitana ha avuto un effetto di contenimento e annullamento di tale svalutazione in ambito cittadino

Prospettive/progetti

Dal 2 marzo la metropolitana andrà a regime. Con l'incremento del numero di treni a disposizione da 14 a 18 il **cadenzamento** delle linee potrà passare dagli attuali 6 minuti a **4 minuti**, nell'ora di punta, e da 10 a 8 minuti nella morbida. Questo si traduce in una riduzione dei tempi medi di attesa alle stazioni con conseguente miglioramento delle velocità commerciali e dei livelli di servizio.

L'orario di funzionamento della metro sarà **5:00-24:00**, **7 giorni su 7** aumentando l'offerta complessiva di mobilità.

Prospettive/progetti

I **chilometri** prodotti in un anno verranno **incrementati da 1,25 milioni a 1,75** milioni di chilometri e verranno introdotte novità su alcune linee urbane.

L'integrazione modale tra i diversi sistemi di mobilità sostenibile sarà per l'Amministrazione uno degli obiettivi strategici in tema di mobilità nei prossimi 4 anni.

Nel medio-lungo periodo il **Piano Urbano della Mobilità**, che verrà redatto in coerenza e a supporto del redigendo PGT, definirà le strategie da perseguire nei prossimi anni.

Obiettivi

- L'obiettivo atteso per il 2014 è di superare i **50 milioni di passeggeri**
- Nel medio periodo, grazie alla revisione della rete del TPL (con il Programma di Bacino del TPL di Brescia che l'Agenzia per il TPL dovrà redigere) oltre che una serie di azioni finalizzate a migliorare l'intermodalità e l'accessibilità alle fermate della metropolitana, si punterà a superare i **56 milioni di passeggeri** previsti a regime dal business plan originario del progetto metrobus.