

Conclusioni

Alessandro Benevolo

Allargando lo sguardo e senza entrare nel merito delle valutazioni di merito sulla modificazione in corsa del nostro sistema di mobilità, già presenti dentro ogni contributo, emergono tre riflessioni di fondo.

1. Il tema della mobilità mal si presta ad esser contingentato nei confini delle amministrazioni locali. Ogni realtà locale (a maggior ragione quella lombarda fortemente intrecciata e diffusa), pur assolvendo compiti dentro i propri limiti amministrativi, ha un riferimento di livello superiore (e uno inferiore) cui tener conto. Emerge con forza la necessità di stabilire livelli di coerenza alle diverse scale territoriali e non necessariamente procedendo dalla grande dimensione verso la piccola.

2. Non esiste un luogo fisico (ancor prima che istituzionale) che metta in relazione i progetti e le diverse iniziative. Manca un piano, un disegno

strategico che consenta anche solo di misurare costi, benefici e interrelazioni di ogni progetto. Si procede a compartimenti stagni, stabilendo nel migliore dei casi collegamenti deboli tra un'iniziativa e l'altra, supportati dalla sola convinzione che è necessario investire nei sistemi di trasporto pubblico (è forse esaurito il tempo delle autostrade). Si accelera nelle iniziative per recuperare il tempo perduto e per inseguire una realtà in rapida evoluzione, che chiede sistemi più efficienti.

Nella nostra Regione, che detiene risorse consistenti da investire nelle infrastrutture per la mobilità, per gli enti locali la parola d'ordine è "progetto". Promuovere e realizzare. Piani e programmi, anche per colpa loro, per una storica inconcludenza, sono stati progressivamente relegati tra le attività secondarie. Sopportati a fatica, quando non con fastidio. Meglio

fare che ragionare sul da farsi.

3. La pianificazione e la progettazione dei sistemi di trasporto manca (storicamente) di dialogo con le altre componenti che definiscono la pianificazione territoriale. La forte specializzazione ingegneristica delle infrastrutture per la mobilità spinge verso una delimitazione del campo di azione evitando l'accostamento con la tutela ambientale (se non come confronto a posteriori per mitigare gli effetti) e, soprattutto, con la pianificazione degli insediamenti, ovvero dei sistemi che dovrebbero essere serviti dalle infrastrutture stesse.

L'efficacia delle infrastrutture è misurata secondo una scala di valori autonoma, legata all'efficienza trasportistica come se questa potesse essere valutata in astratto, sul formulario di

un manuale.

Come un ascensore o una caldaia. La pianificazione urbanistica che ricomprende le valutazioni in tema di mobilità, insieme a tutte le altre istanze: dalle attività economiche alla tutela ambientale, dalla salvaguardia del patrimonio storico alla promozione residenziale cercando di arrivare ad una sintesi, ha da tempo accettato di escludere la mobilità, concedendo a questa materia un'autonomia disciplinare con danni su entrambi i versanti.

Nel nostro tempo in rapida evoluzione con risorse pubbliche limitate, l'autonomia disciplinare è un lusso che non possiamo più permetterci, se non vogliamo correre il rischio di sperimentazioni verificate solo in provetta o, peggio, trasformazioni sbagliate.