

Muoversi in città

Alessandro Benevolo

Il Comune di Brescia ha attualmente in lavorazione il PUMS, il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile. Si tratta di uno strumento urbanistico di nuova ispirazione volto a disegnare in uno scenario futuro le opportunità di movimento in città. In particolare questo Piano è orientato verso la promozione della cosiddetta mobilità sostenibile: ovvero i mezzi e le infrastrutture per muoversi in città a piedi, con le biciclette o coi mezzi pubblici.

Se non vado errato, è la prima volta che a Brescia si ragiona in questi termini. Vengono fissati obiettivi

strategici di mobilità, ragionando in prospettiva come potrà cambiare il nostro modo di muoverci in città.

Viene promossa di rango la mobilità pedonale e ciclabile portandola sullo stesso piano di quella veicolare privata e ragionando tutti questi sistemi in una logica di compatibilità con la rete dei mezzi pubblici.

In termini di mobilità finora a Brescia si è operato attraverso strumenti ben più modesti e a corto raggio (i Piani Urbani del Traffico). Congegni che miravano ad affrontare situazioni contingenti, da tamponare mediante provvedimenti immediatamente ope-

rativi (una rotatoria, un senso unico, un semaforo, una zona a traffico limitato, un nuovo parcheggio, un limite di velocità ecc.). Va da sé che ragionando in termini di stretta attualità, se non in condizioni emergenziali, è stato in passato molto difficile spostare la riflessione ad un livello più generale, ragionare sulle tendenze in atto, comparare domanda di mobilità e offerta disponibile, considerare l'intero assortimento di possibilità e valutare interazioni ed efficienze.

Eppure sono ragionamenti ineludibili per costruire la città futura, per analizzare scenari in prospettiva. Dalle opportunità offerte oggi e domani per muoversi dipende tutto. Le scelte abitative, la qualità stessa dell'abitare, le localizzazioni commerciali, aperture e chiusure di imprese artigianali ed efficienza dei servizi. **La mobilità è il sistema linfatico di una città.**

Per la redazione del Piano è stato identificato un gruppo di lavoro, formato da funzionari del Comune di Brescia e di Brescia Mobilità. Le attività del gruppo sono supportate da un incarico esterno, finalizzato ad assicurare il coordinamento dei lavori oltre che da una figura professionale incaricata di svolgere le funzioni di segreteria tecnica. I risultati dei lavori vengono sottoposti all'esame di un comitato di referenti più ampio, che include diverse figure dirigenziali interne al Comune e a Brescia Mobilità. È stato avviato il procedimento ed è stata parallelamente avviata la Valutazione

Ambientale Strategica (come per ogni piano), è stata convocata e svolta la prima conferenza di valutazione con la presentazione di un dossier sulle tendenze in atto. Attualmente è in fase di elaborazione una prima stesura del Piano.

Nel dossier sulle tendenze in atto ci sono molte notizie interessanti. Cinque emergono su tutte:

1. **Il metrobus**, coi suoi 40.000 passaggi giornalieri, **ha innalzato la quota di spostamenti urbani col mezzo pubblico** che restano però percentualmente modesti rispetto a quelli con l'automobile (sotto il 20%). Il trasporto pubblico non riesce a fare rete. L'ipotesi evolutiva (condivisa da anni) di una ragnatela che copra la città e i comuni dell'hinterland in modo capillare ed efficiente con due segmenti di forza costituiti dal tracciato del metrobus (da Prealpino a Lamarmora e da Lamarmora a Sant'Eufemia) è ancora lontana dal compiersi. Soprattutto per carenze del sistema degli autobus: rete non sufficientemente estesa, corse poco frequenti, velocità commerciale scarsissima. Si guardi a Rennes, la città bretone che ci ha copiato l'idea del metrobus: in pochi anni hanno ribaltato il modo di muoversi in città puntando tutto sulla rete di autobus (il metrobus l'hanno realizzato e non pensano ad estenderlo o a creare nuove linee): gli autobus in pochi anni sono diventati più presenti, più economici e più veloci dell'automobile. Risultato: oltre metà delle persone

dell'area metropolitana ha rinunciato all'automobile e si sposta coi mezzi pubblici (dato in crescita).

2. È **in netto aumento la mobilità non motorizzata** (a piedi o in bici): a fronte di un calo del 23% dei movimenti tra il 1991 e il 2001, nel successivo decennio, tra il 2001 e il 2011 si è registrato un incremento del 32% innalzando il numero di persone al giorno che si spostano abitualmente a piedi o in bicicletta vicino alla soglia dei 25.000. Qui siamo di fronte ad un dato stupefacente: ancor prima di rendere favorevoli in città gli spostamenti a piedi o in bicicletta, questi sono incrementati.

3. **La rete ciclabile resta un punto dolente**: solo 80 chilometri di piste realizzate al 2015, per lo più in sede promiscua con le carreggiate automobilistiche e quindi pericolose, anche se è in corso una trasformazione di questa rete per qualità e quantità (115 km al 2020 e 177 nello scenario finale di riferimento). La mobilità dolce non dispone a Brescia di adeguate infrastrutture. Alle piste ciclabili pericolose si aggiungono marciapiedi stretti e interferenze con la rete veicolare risolte a tutto vantaggio delle automobili. Il dato di crescita di cui al punto precedente, dovuto in massima parte al buon senso dei bresciani, non è stato accompagnato da un'adeguata progettazione e realizzazione di infrastrutture a favore di questi utenti deboli. Si sta faticosamente risalendo la china, ma occorrono investimenti più forti e attecchia-

menti più decisi. Bisogna abbattere il tabù dell'intangibilità delle carreggiate stradali automobilistiche: queste possono e devono essere ridotte a favore di corsie preferenziali, percorsi pedonali e ciclabili.

4. **Giornalmente si registrano più movimenti di traffico in entrata in città che movimenti interni; è in forte crescita il traffico automobilistico tangenziale**. 170.000 macchine entrano ogni giorno in città da fuori rispetto a quelle in cui l'origine e la destinazione del movimento (segmento di traffico) è interna (154.000); è in forte calo l'incidentalità stradale (negli ultimi 18 anni: -40% incidenti e feriti, -80% morti). Com'è logico, risentono di questo dato le arterie tangenziali. Quella sud, soprattutto; a fronte di uno strabiliante valore di 6,5 milioni di chilometri percorsi dalle automobili nella rete stradale cittadina ogni giorno (avete capito bene, 6 milioni e mezzo di km!), ben il 40% è percorso perimetralmente: su tangenziali il 25%, su autostrada il restante 15%. Brescia è ormai diventata una *commuting city*, ovvero una città a fisarmonica che ospita di giorno un numero consistente di persone che si muovono pendolarmente dal proprio luogo di residenza (*commuters*); per lavoro, per studio o per altre ragioni. È abbastanza ovvio che questi movimenti, che avvengono per lo più con l'automobile, siano intercettati e incanalati nel sistema tangenziale della città. È diventato urgente quindi migliorare l'efficienza

di queste arterie, non tanto dal punto di vista trasportistico, quanto piuttosto sul versante del loro inserimento ambientale e della diminuzione del loro impatto dal punto di vista acustico e atmosferico: schermi, barriere verdi, piantumazioni a filare ecc. Azioni di questo tipo sono in effetti previste nell'ultima variante al Piano di Governo del Territorio recentemente varata. Il PUMS dovrebbe dirci con maggiore esattezza cosa, come e dove è possibile intervenire.

5. È invece **in forte diminuzione il traffico stradale delle aree centrali e in quelle limitrofe**, mentre si registrano aumenti anche consistenti in alcune zone periferiche; sul ring ad esempio tra il 2004 e il 2014 si è registrata una diminuzione del 40% dei veicoli circolanti (un valore strabiliante, ma si partiva da un dato spaventoso). Brescia ha molte strade radiali innestate fin sul ring e il ring stesso che sono sistemate come delle piccole autostrade urbane: via Triumplina, via Volturmo, via Dalmazia, via XX Settembre, via XXV Aprile, via fratelli Ugoni, via Orzinuovi, viale Sant'Eufemia/Viale Bornata, via San Zeno, viale Europa, via Valle Camonica ecc. Alla diminuzione dei volumi di traffico che queste strade ospitano finora non si è accompagnato un processo di riduzione delle carreggiate in favore di spazi da destinare al passaggio dei mezzi pubblici e a chi si muove a piedi o in bicicletta. La circostanza registrata in questo dossier è in effetti una splendida occasio-

ne per procedere in questa direzione (si tenga conto del fatto che molte città del rango e della misura di Brescia hanno intrapreso azioni simili in questi ultimi anni senza aspettare che i volumi diminuissero, anzi proprio per ottenere questo scopo: se questa cosa è potuta succedere a Siviglia, a Bolzano o a Rennes per disincentivare l'uso del mezzo privato, a maggior ragione può succedere nella nostra città dove questo uso è già naturalmente in calo).

Sono dati che riflettono dinamiche non dissimili da quelle di altri capoluoghi, anche di maggior dimensione. L'unico dato francamente ancora deludente (seppur in miglioramento) è quello dei segmenti di mobilità assolti dai mezzi pubblici e dalla mobilità non motorizzata rispetto a quelli assolti dall'automobile.

Non abbiamo ancora interpretazioni definitive di questa realtà, né ovviamente conclusioni, ma in questo dossier diversi dati sembrano convergere verso la necessità di assicurare un uso più razionale ed equilibrato dei mezzi di trasporto. La macchina la fa ancora da padrone ma sceglie rotte tangenziali che urtano meno il funzionamento della città, schiudendo orizzonti per un miglioramento della qualità di vita nelle aree più centrali, orizzonti che coinvolgono gli spazi stradali della città.

Il timore è che questo Piano resti ad un livello squisitamente specialisti-

co, che adotti soluzioni convincenti nel campo della scienza dei trasporti senza aver esplorato il loro effetto complessivo sullo scenario urbano e le combinazioni delle diverse trasformazioni.

Gli ingegneri trasportisti cui è affidato il PUMS sono una razza strana. Ragionano coi manuali, coi numeri, con le formule e i diagrammi, ma non hanno l'abitudine e spesso nemmeno l'umiltà per confrontarsi con gli altri interpreti della realtà urbana: tendono cioè a lavorare chiusi nel proprio campo e accettano con diffidenza interferenze che provengono da fuori. Credono che la scienza dei trasporti basti da sé e che le risposte ai problemi possano riguardare solo il loro campo. È questo rifiuto del lavoro collegiale che ha portato a Brescia la sistemazione del ring come se fosse un'autostrada, come se non esistesse all'interno di questo anello una città storica, stabilendo un'umiliante gerarchia tra le esigenze degli automobilisti e quelle dei pedoni, delle biciclette. Dei cittadini.

L'urbanistica, l'ordinato assetto delle nostre città pretende invece una sintesi delle diverse scienze che vi confluiscono: quelle storiche, sociali, economiche, di tutela ambientale, di scienza dei trasporti ecc. Non è possibile un'autonomia decisionale di nessuna di queste prese singolarmente, mentre è profondamente auspicabile un alto compromesso tra le diverse e talvolta opposte esigenze.

Mi auguro che Federico Manzoni,

l'assessore delegato e ispiratore di questa iniziativa, nonché prezioso collaboratore della nostra rivista, sappia maneggiare le proposte che scaturiranno da questo Piano selezionandole e adattandole in un quadro più generale e più aperto al confronto con le altre dinamiche che concorrono a determinare l'immagine e l'uso della nostra città.

Mi auguro in sostanza che questo Piano acquisisca una certificazione di coerenza con la recente variante generale al PGT varata dall'amministrazione. Questa variante è per il momento il tentativo migliore di sintesi tra le scienze che influiscono sulle dinamiche urbane ed è in questo solco che il PUMS deve inserirsi.

Infine **un modesto suggerimento.**

Di metodo, in un certo senso. Chiarito il fatto che la diminuzione del traffico automobilistico in alcuni luoghi centrali e semi-centrali offre ampi margini per una riqualificazione stradale, si eviti una pioggia di provvedimenti sparpagliati per la città. La sistemazione di un marciapiede a Chiesanuova, un tram in via Orzinuovi o una corsia preferenziale in via Triumplina, una pista ciclabile al Villaggio Sereno e così via. Un po' come si è spesso proceduto in passato.

Si delinei pure uno scenario compiuto e composito di trasformazione della città, ma si concentrino poi attenzioni progettuali e risorse su una sola ma radicale trasformazione dello

spazio urbano. Si scelga un'area campione per mostrare in via esemplificativa ai cittadini bresciani i vantaggi di un riequilibrio delle occasioni di mobilità all'interno di uno stesso asse stradale. Si scelga un tratto del ring da "de-autostradalizzare", si scelga via Orzinuovi col percorso di tram che supplisca il ramo non realizzato del metrobus fino a Lamarmora, si scelga magari di risistemare viale Europa in ragione dei tanti servizi lì attestati. Dipendesse da me consiglieri di puntare l'attenzione sul paziente più grave, sulla Chernobyl delle nostre strade, quella che versa in condizioni più penose e che in certe ore della giornata sembra appunto la strada di una centrale nucleare dismessa: via Dalmazia, soprattutto nel tratto che va dall'intersezione con via Orzinuovi al sottopasso ferroviario. Una strada senza marciapiedi, senza un limite stradale preciso, senza un'adeguata illuminazione, senza nemmeno segnaletica orizzontale; una strada così malmessa che ho l'impressione che non viga il codice stradale. Ognuno circola, svolta, attraversa e parcheggia a casaccio, dove vuole. Una strada dove manca addirittura un intero fianco, quello ovest, dove questo *far*

west urbano ha permesso nel tempo il sorgere di una disperante serie di aree di servizio (dismesse e non), gommisti, autoriparatori e depositi di materiali non meglio identificati. Una "baracconata" indegna per una città europea evoluta, ma anche purtroppo il biglietto da visita che viene offerto ai tanti automobilisti che entrano in città da sud.

Oltre ad essere uno dei principali viali di entrata/uscita dalla città, via Dalmazia è anche l'arteria centrale di un quadrante produttivo della città in rapida evoluzione con le imminenti trasformazioni dei Magazzini Generali e dell'area ferroviaria dismessa della Piccola Velocità e domani anche della rigenerazione della Pietra Curva. Prima che cambi il mondo intorno, via Dalmazia può evolvere in un gradevole *boulevard* urbano, sfruttando la sua generosa sezione e concedendo opportuni spazi alle automobili, ai pedoni, alle biciclette separati da banchine verdi o alberate.

Quando i cittadini bresciani avranno visto gli effetti e i vantaggi di una trasformazione in questo senso, (e solo a quel punto) si passi alla modificazione successiva.