

Due idee per il ring

di Luigi Benevolo

Il centro storico cittadino è circondato da un complesso stradale, comunemente denominato ring, particolarmente significativo per il funzionamento complessivo del sistema. L'attuale modello di funzionamento è stato introdotto più di dieci anni fa ed è possibile tracciare un primo bilancio degli effetti, dei risultati e delineare quindi un possibile scenario di cambiamento.

Il ring è attualmente interessato da un traffico molto sostenuto (le analisi del Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, del 1998 mostrano un flusso superiore in molti punti ai 3000 veicoli all'ora per senso di marcia nell'ora di punta mattutina: paragonabile ai flussi di punta sulla tangenziale sud) ed è conformato come una direttrice di grande scorrimento. Il lato ovest e il lato sud sono a doppia carreggiata con quattro o più corsie per senso di marcia; il lato nord a semplice carreggiata, ma con tre o quattro corsie. L'eccezione si ha nel tratto coincidente con la via Tu-

rati in cui la strettoia esistente tra il colle Cidneo e la Maddalena ha permesso la realizzazione di una strada con «solo» due corsie per senso di marcia. Persino la segnaletica (i grandi portali indicatori che attraversano la carreggiata) è di stampo autostradale. Nonostante l'attrezzatura e il funzionamento del sistema sia quello descritto, sopravvivono incredibilmente numerosi posti auto con disposizione a pettine, interni alla carreggiata, posti in molti casi sul lato sinistro, dove i conducenti tendono automaticamente ad assumere velocità maggiori. Le conseguenze in termini di pericolosità sono esperienza comune di tutti i cittadini.

Le analisi di incidentalità contenute nel PGTU confermano che il ring è uno degli assi a maggior concentrazione di incidenti, in particolar modo con il coinvolgimento di pedoni e ciclisti. I progetti di fluidificazione di alcune intersezioni del ring (piazza Arnaldo, piazza Repubblica e altri) di cui talvolta si parla, stabilizzerebbero, peggiorandolo, l'attuale stato

di cose.

La mancanza di dati di mobilità origine – destinazione non permette di analizzare la composizione di questi flussi; tuttavia la dimensione del fenomeno induce alla convinzione che vi sia una forte presenza di traffico di attraversamento (cioè che non ha né origine né destinazione afferente il centro storico), anche a lungo raggio. Il ring viene in sostanza utilizzato come strada di distribuzione e di comunicazione fra interi settori della città.

Il tradizionale modello di funzionamento gerarchico, per anelli concentrici che diminuiscono di importanza man mano che ci si avvicina al centro storico, a Brescia è sovvertito: non esistono (o sono comunque sottoutilizzate) valide alternative tra le due tangenziali e il ring.

Dal punto di vista puramente trasportistico il sistema funziona ancora, producendo però le conseguenze di seguito descritte.

La sistemazione del margine del centro storico è un problema di importanza cruciale per qualunque città, in modo particolare per Brescia nella quale l'antico *confine* del circuito murario è stato quasi completamente demolito. Si tratta di ricreare con intelligenza e creatività progettuale, la trama di rapporti tra il centro storico e il tessuto cittadino che lo circonda. Questa situazione viceversa (una sorta di autostrada che lambisce l'intero centro storico) degrada irrimediabilmente la qualità ambientale dell'antico circuito murario e di larghi settori di tessuto antico che vi

si affacciano, oltre a impedire qualunque sistemazione del margine del centro storico.

Le sistemazioni a verde lungo il ring, anche le più recentemente attrezzate, sono del tutto vanificate dalla presenza di un abnorme traffico veicolare che le lambisce. Esempio emblematico sono i nuovi giardini di via Spalti san Marco – via XXV aprile: la sistemazione ha previsto una vasta zona a quota notevolmente inferiore alle strade circostanti, nella quale non vi è bisogno di centraline per percepire che la concentrazione di inquinanti è ben oltre la soglia della tollerabilità. A tutto ciò si aggiunge naturalmente anche la difficoltà di raggiungere i giardini a piedi, attraversando le correnti di traffico.

Il caso del ring di Brescia è un esempio di soluzione viaria studiata con criteri esclusivamente trasportistici (e chi scrive è un ingegnere trasportista), senza tener conto delle conseguenze sul tessuto in cui si opera.

In una città modernamente amministrata non è sostenibile che l'ufficio del traffico, il settore lavori pubblici e l'urbanistica operino in autonomia, senza un luogo fisico di coordinamento che vada al di là della buona volontà dei dirigenti o degli assessori. Occorre una sorta di *ufficio inter-assessorile del disegno urbano*, in cui le sistemazioni degli spazi pubblici siano progettate con l'apporto multidisciplinare delle competenze trasportistiche, urbanistiche, dei lavori pubblici e anche dell'arredo urbano. Non è più pensabile che ogni settore

abbia la sua nicchia tradizionale di progettazioni indipendente dalle altre.

La riprogettazione dell'area del ring (o meglio del margine del centro storico) è un grande tema nel quale la Brescia futura dovrà spendere le sue energie migliori. L'obiettivo è la creazione di una passeggiata con larghe attrezzature pedonali, aperta ad una carrabilità lenta, con occasioni di parcheggio anche a raso.

Un primo esperimento di riduzione della carreggiata in alcuni tratti del ring si avrà con la realizzazione del

LAM e se ne potranno misurare gli effetti. Compito del futuro piano della Mobilità sarà di studiare le possibili alternative alla situazione attuale (incentivazione all'uso della direttrice di via Lamarmora, riqualificazione e forse prolungamento di via Sostegno o altre ancora) e ipotizzare gli effetti dei nuovi sistemi di trasporto previsti (le stesse LAM, il Metrobus e la rete di autobus riorganizzata); una volta inquadrati i termini del problema sarà compito dell'*ufficio del disegno urbano* progettare una riqualificazione indispensabile.

