

Il nodo della mobilità nella città di Brescia

di Alessandro Benevolo

Con il presente numero la rivista intende esibire gli esiti di un convegno appositamente dedicato al tema della mobilità svoltosi in città il 22 gennaio scorso, per iniziativa della Margherita di Brescia.

Questo convegno aveva l'obiettivo di ricostruire e verificare la strategia politica alla base dell'impegno amministrativo. Cito dalla locandina di promozione dell'evento: «... un'utile occasione per conoscere in modo organico qual'è il pensiero, quali gli obiettivi e quale l'idea di sviluppo che l'Amministrazione sta perseguendo nel definire l'assetto urbano».

Sono stati invitati diversi relatori a questo convegno, figure impegnate a diversi livelli nell'azione amministrativa.

Luigi Morgano, Mario Venturini, e Ettore Brunelli, assessori, hanno potuto argomentare da diversi punti di vista l'azione amministrativa comunale; Luca Della Lucia ha potuto parlare dell'impegno degli uffici (comunali) preposti agli interventi in tema di mobilità, dal suo punto di vi-

sta di consulente dell'Amministrazione Comunale; Giorgio Schiffer, Amministratore Delegato di Brescia Mobilità ha potuto documentare (in un contesto territoriale extra-comunale) il coinvolgimento a diversi gradi operativi di un'agenzia specializzata. Gianfranco Ruggeri, coordinatore cittadino della Margherita, e Fausto Baresi, Presidente della Commissione Urbanistica, hanno rispettivamente introdotto e concluso i lavori. Nei fatti la successione dei vari contributi ha consentito di tratteggiare con una certa precisione lo stato di questa politica della mobilità. Una parte significativa degli interventi sono stati ripresi dagli autori e offerti nel presente dossier. Tuttavia, non è stato possibile nell'ambito di questa iniziativa andare oltre una rappresentazione (anche semplificata) dei programmi in atto; non è emersa una verifica generale, né tanto meno un'indicazione di criticità o proposte di correzione di rotta e per queste bisognerà probabilmente attendere un nuovo convegno (sempre organizza-

to dalla Margherita) prima dell'estate con l'intento di «tirare le somme».

Il taglio volutamente politico dato all'evento e il significato altrettanto politico delle conclusioni che seguiranno in estate, lascia aperto uno spiraglio per tentare di analizzare la questione ad un livello più concreto, in modo da consentire una riflessione meno specializzata ai lettori della nostra rivista e ai cittadini bresciani in senso più ampio.

I fatti emersi chiaramente sono i seguenti:

1. Esiste un orientamento strategico chiaro ed incontrovertibile dell'azione amministrativa comunale: si è deciso di puntare senza esitazioni sul potenziamento del trasporto pubblico. Alcune grandi trasformazioni sono avviate ed operative, come ad esempio l'unificazione del trasporto pubblico urbano ed extra-urbano (mediante l'accordo Comune-SIA), altre grandi opere sono in corso di completamento (progetti LAM, Linee ad Alta Mobilità, ovvero autobus tecnologicamente efficienti che viaggiano, per lo più, in sede riservata), altre opere sono ai nastri di partenza (Metrobus).
2. Questo potenziamento prescinde dalle attuali abitudini di spostamento dei cittadini bresciani (che usano il mezzo privato in una percentuale tra il 90 e il 95% dei segmenti di trasporto rilevabili giornalmente; anzi tale potenziamento è finalizzato a far scendere tale percentuale nei limiti più accetta-

bili dell'80-85% e forse oltre riscontrabili in altre città europee della dimensione e dell'importanza di Brescia.

3. Questo potenziamento richiede risorse ingenti, da utilizzare a fondo perduto (che non potranno mai rientrare dai costi di esercizio, come avviene ad esempio per il teleriscaldamento o l'autostrada). Tali risorse sono a disposizione e solo in parte derivano da finanziamenti dello Stato o delle Regioni. Per la gran parte queste opere sono finanziate dall'ex azienda municipalizzata di Brescia (ASM) e in particolare da sue apposite società controllate e specializzate (Brescia Mobilità e Brescia Trasporti).
4. Non esistono alternative tecniche credibili rispetto all'iniziativa dell'amministrazione cittadina, né che favoleggino una diversa ripartizione delle risorse aumentando quelle a disposizione per la mobilità veicolare privata, né che ipotizzino di impiegarle diversamente (sempre nel trasporto pubblico) come aveva reclamato Bernardo Secchi all'epoca della formazione del PRG cittadino.

Detto questo e dato atto all'amministrazione cittadina che la strada scelta è quella giusta (oltre che l'unica praticabile) e che ormai è inutile discutere su progetti alternativi essendoci ormai avviati da troppo tempo in una certa direzione, è utile spostare la riflessione sui *metodi di costruzione* di tale potenziamento.

Questione n. 1 – Il quadro generale di riferimento.

Emerge unicamente e semplicemente una volontà di potenziamento della mobilità cittadina e in particolare del servizio di trasporto pubblico. Resta indeterminato il quadro generale verso cui tende nel futuro questo servizio: come interagiscono tra loro LAM e Metrobus?, Come si relazionano nei confronti del servizio tradizionale? Al convegno è emersa la consapevolezza che si procede verso una gerarchizzazione del servizio pubblico: il Metrobus, le LAM e i mezzi più tradizionali. Ma non basta certo questa affermazione a parole; questa gerarchia va misurata nei fatti, confrontata in un disegno futuro della città (e oltre i suoi confini). Questo disegno o non esiste o si preferisce non mostrarlo.

Manca un'attenzione sufficiente al sistema di trasporto privato. Non è in discussione la decisione (condivisibile e lungimirante) di stanziare le maggiori risorse verso il sistema pubblico, ma la necessità di trovare un punto di equilibrio tra i due sistemi. I due sistemi sono interdipendenti ma non vengono fatti dipendere tra loro. Per elencare le prime cose ignorate o irrisolte che vengono in mente: nelle nuove attestazioni del trasporto pubblico non è prevista adeguata formazione di parcheggi di scambio (questi non possono essere previsti solo lungo il cordone esterno dell'area metropolitana); non c'è traccia di interventi per la fluidificazione del traffico o, al contrario, per rendere meno fluida la circolazione

dei mezzi privati per favorire il passaggio ad un diverso sistema di trasporto pubblico; come si pone nel nuovo scenario di riferimento, il nuovo progetto autostradale della Val Trompia?

È del tutto assente una correlazione tra le trasformazioni del sistema insediativo messe in campo attraverso il nuovo PRG (qualcuno parla di un milione di metri quadrati) e il sistema della mobilità in genere. La preoccupazione che emerge dalle ragguardevoli quantità insediative che il nuovo strumento urbanistico pone in essere, aumenta se si pensa che sono state decise ignorando il nuovo sistema della mobilità in questione e, viceversa, che il potenziamento della mobilità a sua volta ignora le previsioni urbanistiche. La giustificazione che tale reciproca ignoranza è stata corretta nel lungo iter di approvazione del PRG regge solo fino ad un certo punto: il corto circuito alla base non è stato eliminato e resta con tutta la sua pericolosità. Una domanda sorge spontanea; se queste nuove quantità edilizie sono necessarie alla città e per poter funzionare hanno bisogno di una cornice di infrastrutture per la mobilità diversa e più efficiente, per quale motivo non concorrono in nessuna misura al loro potenziamento? Perché non è stato trasferito a carico di queste operazioni (almeno in parte) l'onere dei maggiori parcheggi, strade e linee di trasporto pubblico necessari? Perché tutte queste ingenti risorse economiche gravano sulle spalle dell'amministrazione cittadina e si per-

mette che gli operatori privati possano puntare alla botte piena e conservare la moglie ubriaca?

Appurata la mancanza (e la pericolosità) di procedere senza la bussola bisognerebbe domandarsi come fare a procurarsela. *In realtà la bussola dovrebbe essere il Piano Regolatore stesso*, in cui andrebbe trasferita la programmazione già in essere dei diversi interventi, ne andrebbero valutate le opportunità aperte e irrisolte per arrivare ad una vera pianificazione degli interventi in sinergia tra loro e con gli interventi con risvolti ineditivi, attraverso un'agenzia non specializzata; un vero e proprio ufficio di pianificazione come viene abitualmente istituito in quei Paesi a più alta cultura urbanistica. Ma il discorso diventa a questo punto complesso ed è bene rinviare ad una migliore occasione il suo approfondimento.

Questione n. 2 – Autonomia della pianificazione della mobilità. *È necessario pervenire rapidamente ad un quadro unitario dell'intero sistema della mobilità in prospettiva (il PUM, Piano Urbanistico della Mobilità), cosa assai diversa dal PUT (Piano Urbano del Traffico), oggi esistente ancorché vetusto, che è chiamato a disciplinare la rete esistente, senza considerazioni di prospettiva.*

Ma è altrettanto necessario ribadire che il sistema della mobilità non ha margini superiori di autonomia rispetto alle altre materie che confluiscono nella materia

urbanistica. La mobilità è solo una delle variabili che contribuiscono a definire il prodotto urbanistico; può essere fatta pesare diversamente a seconda dei contesti in cui opera, ma mai può essere presa ad unico riferimento per decidere la trasformazione dello spazio urbano (se questo avviene, ammoniva giustamente Venturini al convegno, è una sconfitta per tutti: le opere vengono fuori come il cavalcavia Kennedy nei primi anni '60, innappuntabile sotto il profilo ingegneristico, ma inaccettabile sotto il profilo dell'inserimento nel paesaggio urbano).

Tuttavia gli esperti nel campo della mobilità tendono ad ignorare l'interdipendenza della loro materia rispetto ad altre istanze, vogliono operare senza misurare le loro decisioni con altre esigenze e questo desiderio a Brescia è largamente assecondato. Si confronti sotto questo aspetto la relazione di Della Lucia: il nocciolo del problema sembra ridursi ad una fluidificazione del processo progettuale (quindi all'eliminazione delle interferenze) e ad uno svuotamento di contenuti dei piani in genere che è meglio che non prendano decisioni, se non quella cruciale di stabilire la necessità di una certa opera. La prospettiva è agghiacciante; nella sua brutalità direi che contiene premesse ricattatorie: tu amministratore mi dici quello che vuoi (una rotonda, un metrò, un parcheggio) e io, tecnico, studio il processo per realizzare col maggior grado di efficienza (da un punto di vista specializzato) quello che serve frullando in un compu-

ter dati numerici. Non mi dire come lo vuoi (attraverso un PRG ad esempio) perché questo diminuirebbe l'efficacia del risultato e ne ritarderebbe l'attuazione.

La sbadataggine di questo ragionamento si commenta da sola. Bisogna assolutamente affermare che la madre (o il padre, meglio) di tutti i piani (e quindi anche del PUT, del PUM e di tutte le tante sigle che ci affliggono) deve necessariamente essere il PRG ed operare di conseguenza. Nel piano generale bisogna trovare l'equilibrio di tutte le istanze rilevanti in un processo di pianificazione (insediative, ambientali e legate alla mobilità), temperando tutte le esigenze, anche quelle contrapposte tra loro.

Una volta trovato questo equilibrio bisogna organizzare la macchina operativa in modo da rendere conto di questo equilibrio. Oggi, per fare un esempio, Brescia Mobilità (e non per colpa sua) opera in assoluto isolamento e non rende conto di niente a nessuno.

Questione n. 3 – I confini (nello spazio) del sistema della mobilità. Le decisioni di modificazione del sistema della mobilità, e del trasporto pubblico in genere, hanno come responsabile istituzionale il Comune di Brescia. Il Comune di Brescia ha un'adeguata capacità tecnica ed economica per far fronte a questo compito, pur avendo deciso di affrontarlo senza le dovute precauzioni.

Tuttavia la giurisdizione territoriale

di questo ente è limitata ai suoi angusti confini territoriali: circa 90 chilometri quadrati, con un'estensione massima di circa 11 km. nelle due direzioni principali. In realtà il sistema di mobilità ha una dimensione ben diversa, i suoi confini vanno ben oltre al di là. L'«Urban Daily System» di Brescia, ovvero l'area entro cui giornalmente si determina una domanda di trasporto e si verifica, in risposta, un certo spostamento, è un'area 10 volte più grande (circa 900 chilometri quadrati) e comprende un elevato numero di comuni limitrofi: fino a Manerbio a sud, fino a Rovato a ovest, fino a Montichiari e Lonato a est e fino a Lumezzane a nord.

Il Piano urbanistico specializzato di settore (il PUM) di cui si argomentava in precedenza andrebbe esteso a questi reali confini urbani e occorre costruirlo in collaborazione con i comuni interessati. In questo senso non esiste tuttavia nessuna consuetudine di rapporti: Brescia continua a programmare le sue trasformazioni nei propri confini istituzionali disinteressandosi di quello che succede immediatamente all'esterno.

Addirittura la circostanza che si va stabilendo una nuova grande polarità di rilevanza provinciale tra Castenedolo e Montichiari, in cui si combinano progetti infrastrutturali per l'aeroporto, per l'Alta Capacità ferroviaria, per la grande circonvallazione metropolitana (SP 19), per il nuovo Stadio e il suo indotto, sembra interessare poco i nostri amministratori cittadini e, certo, questo fatto non ha modificato alcun programma.

Questione n. 4 – Necessità di ricercare un consenso.

Nella nostra città non esiste a nessun livello un consenso politico chiaramente espresso in favore di questa politica della mobilità. Al contrario è diffusa un'aperta ostilità di fronte a queste opere che, anche solo temporaneamente, interrompono o strozzano le arterie di traffico automobilistico.

Se l'orientamento strategico è ragionevole perché nessuno si prende la briga di offrire una dimostrazione della bontà del percorso scelto? Perché nessuno vuole mostrare il traguardo verso cui si vuole tendere?

Abbiamo già dato atto che la quasi totalità delle risorse pubbliche (si dice oltre il 95%) venga indirizzata per favorire il potenziamento del servizio di trasporto pubblico e che oggi la percentuale di quelli che usano tale mezzo è inferiore al 10%. Si diceva appunto che questo orientamento politico (di investimento preferenziale) è giustificato proprio da queste cifre: la percentuale (del 10%) va elevata nella misura che hanno le migliori città europee (intorno al 20% e oltre): per farlo occorrono drastici e importanti investimenti.

Ma detto questo, come si fa a spiegare al 90% di cittadini bresciani che quotidianamente usano il mezzo privato che i loro soldi sono quasi interamente utilizzati per favorire un metodo di circolazione diverso da quello che usano? E ancora, come si fa a contenere il fastidio che i cantieri stradali arrecano alla già complicata circolazione automobilistica? Tra le proposte emerse al convegno

c'è stata quella di predisporre un Piano dei Cantieri (per scaglionare correttamente le iniziative nello spazio e nel tempo) o un Piano degli Orari, come quello che opera a Milano (per stabilire una nuova disciplina di traffico che tenga conto degli orari di lavoro). Mi permetto di dire che si tratta di semplici palliativi, come curare un tumore con l'aspirina. Non basta mettere un cartello che dice «Stiamo lavorando per voi», oppure tempestive segnalazioni di percorsi alternativi volti ad aggirare situazioni di sicura congestione del traffico, o ancora di scaglionare opportunamente nel tempo le diverse iniziative.

La vera necessità è quella di spiegare bene al cittadino bresciano (automobilista o no, che non è affatto scemo) verso quale scenario ci si sta muovendo, quali potranno essere i suoi benefici in futuro (da contrapporre ai malefici che ha oggi). Mi sento di poter dire che il cittadino bresciano, contrariamente ai cittadini di tante altre città, ha un'elevata capacità di comprendere i benefici di una trasformazione (anche futuribile). Ma se questi non vengono mostrati, se tutto è avvolto nel mistero, si convince (giustamente) che quanto viene avanzando sia una qualche fregatura ai suoi danni

Questione n. 5 – Consapevolezza di fronte ad una scelta epocale.

Il potenziamento del sistema della mobilità cittadina (per quanto indeterminato) prelude ad un cambiamento epocale dei nostri comportamenti. Ci

troviamo di fronte ad un'emergenza come lo fu quella per la casa negli anni '70. A questa emergenza allora si rispose con una serie di iniziative radicali (San Polo e provvedimenti collegati), oggi si risponde con i progetti LAM, Metrobus e altri. Niente da eccepire.

Ma allora la trasparenza dell'azione pubblica era assoluta. Non c'era niente di aleatorio o indeterminato. L'esigenza (assoluta) di dare una casa a tutti (e possibilmente una casa di qualità ad un costo contenuto) giustificava provvedimenti autoritari, al limite della democrazia: blocco delle aree edificabili private, campagne massicce di acquisizione di suoli pubblici, uffici speciali, ecc. Tutto veniva effettuato alla luce del sole: la diagnosi era condivisa, la prognosi era chiara a tutti e la terapia (il piano di San Polo) era mostrata senza frain-

tendimenti possibili. Si poteva discutere (e ancora si discute) sulla soluzione che fu adottata, ma non esistevano approssimazioni né scorciatoie. I cittadini erano informati di quello che serviva (le case) e dei mezzi scelti per provvedervi (il piano 167 di San Polo).

Oggi niente è chiaro, nemmeno agli addetti ai lavori (come si dice), figuriamoci al semplice cittadino. Credo che la strada sia quella di aumentare il grado di trasparenza (magari dopo aver capito cosa traspare). Servono iniziative culturali come fu la mostra su «Brescia moderna», servono probabilmente anche spiegazioni a domicilio con apposite pubblicazioni per mostrare il modello futuro di funzionamento della nostra città.

Mostrato quello si può anche affrontare la discussione di come e cosa sta succedendo nel presente.

