

# Risorse e pianificazione della mobilità

di Luigi Morgano

La pianificazione della mobilità non può non rientrare ed essere parte essenziale di un preciso progetto di città: il che comporta l'immediata esigenza di leggere la pianificazione della mobilità nello strumento urbanistico del P.R.G.

Come noto, il vigente P.R.G. di Brescia ha conosciuto un iter di particolare complessità: dopo una lunga attività di predisposizione, di pubblicazione, osservazione e contro deduzione, dopo l'annullamento del T.A.R. di Brescia, dopo la trasmissione alla Regione Lombardia per le valutazioni di competenza, è stato approvato dal Consiglio comunale nel marzo del 2003 e, adottando le osservazioni della Regione Lombardia, definitivamente lo scorso anno.

La città dispone ora dell'importante strumento programmatico, che intende ridare vita a previsioni di benefici diffusi, all'interno di un disegno organico sia di coerenze che di innovative direttrici di sviluppo, anche per quanto attiene la mobilità dei cittadini.

Oggi il Piano Regolatore della città si configura quale moderno progetto urbano, che si esprime con un insieme di regole, di azioni pubbliche e di progetti di trasformazione in aree per così dire «in movimento». Molte di questi elementi rispondono a vincoli assunti e ritenuti difficilmente modificabili (la struttura della mobilità pubblica e privata, oltre al sistema ambientale, il ruolo del centro antico, la riqualificazione degli spazi aperti, il perseguimento della mescolanza delle funzioni); altri colgono l'evoluzione e tentano di governarla, offrendo e cogliendo le diverse opportunità.

Diverse sono le istanze che il P.R.G. propone nel disegnare la città del nostro immediato futuro. Fra queste, rispondere all'interrogativo rispetto al futuro di Brescia, che in passato ha esplicitato la propria vocazione industriale con importanti presenze, ma sappiamo che questa non sarà più la Brescia del prossimo decennio. Non più, dunque, la città della grande o media industria: ma il suo svi-

luppo economico verrà condizionato da una qualche competizione con Milano o, piuttosto, dal rapporto e dalle opportunità offerte dal Nord Est e dall'Emilia? Una città «capitale» della provincia, in cui esercitare tutte le funzioni, oppure luogo di smistamento e di raccordo dei processi di modernizzazione?

Interrogativi, questi, decisivi per i temi legati alle necessarie infrastrutture, ai collegamenti, alle necessità di una vocazione economica connotata dalla piccola impresa, dalla città del terziario e dei centri direzionali, nel suo rapporto con l'hinterland, l'intero territorio provinciale e non solo. Ovviamente, l'attuazione del disegno, che non è solo della città, deve appartenere alla condivisione e alla responsabilità dell'intera società bresciana, nelle sue varie articolazioni.

Tra gli obiettivi, un ripensamento della vivibilità del centro città, passando attraverso la sua raggiungibilità e frequentazione, soprattutto senza l'automobile, attraverso una pluralità di attenzioni, derivanti da un duplice intendimento: il riequilibrio delle modalità di spostamento – a piedi, in bicicletta, con il ciclomotore, le automobili e gli altri veicoli privati, con i mezzi pubblici – da coniugare con l'obiettivo della riqualificazione degli spazi; la diminuzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico; il miglioramento della sicurezza dei cittadini.

Va ricordato che le iniziative avviate affondano le radici in sperimentazioni, adozioni di piani e di diversi stru-

menti normativi, che nel corso degli anni hanno suscitato una molteplicità di reazioni. Spesso molto accese e talvolta contraddittorie, anche in seguito alle diverse condizioni nelle quali uno stesso soggetto può trovarsi: automobilista, pedone, ciclista, passeggero del bus, ecc.

Ecco, allora, l'esigenza di contemporaneamente più esigenze. Non senza alcune scelte di fondo – come lo sforzo per migliorare la competitività e l'utilizzo del mezzo pubblico – che in prospettiva sono obbligate, come ammonisce il ripetersi delle limitazioni al traffico dovute al superamento dei livelli di agenti inquinanti ammessi da norme man mano più restrittive, e con l'obiettivo di favorire lo spostamento non col mezzo privato all'interno del centro storico.

Brescia, d'altro canto, è al terzo posto in Italia per tasso di motorizzazione e tra i più alti in Europa (con una media superiore allo 0,7 auto per abitante). Mostra un coefficiente medio di occupazione dei mezzi privati pari a 1,2 persone per veicolo. È investita, in una giornata-tipo invernale, da circa 905.000 spostamenti (dovuti per il 58% a residenti nel capoluogo e per il restante 42% a residenti in altri comuni); spostamenti per i quali solo il 17,7% dei soggetti che si muovono utilizza i mezzi collettivi.

La prospettiva è far sì che quest'ultima quota aumenti in modo sensibile: prima con le LAM, le Linee ad alta Mobilità, basate su due linee di forza, con frequenza garantita da corsie preferenziali in autobus a metano confortevoli; e successivamente – in

modo ancor più marcato – con il metrobus, la metropolitana automatica, i cui primi cantieri si sono costituiti nei mesi scorsi. Entrambe poggiano su uno dei capisaldi di un trasporto pubblico che voglia essere concorrenziale: l'innovazione.

Inoltre, il metrobus ha assunto una precisa linea-base, a suo tempo individuata, tenendo conto di alcune esigenze principali: la necessità di servire le zone maggiormente abitate e quelle dove sorgono i più importanti attrattori e generatori di traffico (ospedali, impianti sportivi, uffici pubblici); la fattibilità tecnico-costruttiva in relazione al contesto urbano esistente; il collegamento con strutture di parcheggio (già disponibili o da costruire) che rendano possibile intercettare la massa delle automobili in ingresso in città.

Un ulteriore caposaldo è una gerarchia dei mezzi pubblici stessi, intesa come capacità – attraverso l'articolazione e la «specializzazione» dell'offerta – di intercettare segmenti di utenza differenziati. Le città nelle quali il trasporto collettivo risponde davvero bene alle attese sono quelle in cui si va dalle piccole bussole elettriche (per i punti più delicati dei centri storici), alle metropolitane, con poche fermate in corrispondenza di luoghi ad altissima attrattività, così da minimizzare i tempi degli spostamenti e far vincere il sistema che si dimostra in grado di abatterli. In mezzo, naturalmente, vi sono i normali autobus: anch'essi distinti, peraltro, tra direttrici forti e reticolo di completamento.

A chi obietta che Brescia non ha dimensioni tali da giustificare questa pluralità di mezzi va ricordato che, ormai, si deve ragionare in termini di bacino ben più ampio di quello legato ai confini della città. Anche formalmente, l'area urbana – formata, per ora, dal capoluogo e da 14 comuni dell'hinterland – è già stata istituita; rappresenta la base di riferimento per la copertura del servizio e per qualsiasi tipo di programmazione.

Un secondo passaggio è costituito dalla decisione di procedere ad un riassetto del sistema viario, soprattutto con alcune nuove arterie e importanti riqualificazioni. «Riqualificare» significa, in questo caso, sia procedere ad una moderata gerarchizzazione della rete viaria, sia intervenire sulle singole strade, con progetti di suolo non puramente estetici bensì di sottolineatura delle varie funzioni, ponendo ordine negli spazi e armonizzando i ruoli specifici. In pratica, l'obiettivo è riuscire a sgravare di traffico *alcune* delle arterie, oggi di penetrazione, attorno alle quali si sono sviluppati importanti luoghi centrali e dalla precisa identità.

Spostarsi in città e raggiungere il centro anche in bicicletta è un'opzione presente. Da qui il Piano per le piste ciclabili che si prefigge – quale obiettivo iniziale – di raggiungere una prima «soglia critica», anche a prezzo di adottare alcune soluzioni a basso costo, per offrire (al posto dei monconi sparsi qua e là) percorsi completi, che diano il senso di una

possibile, diversa modalità di spostamento. Con il tempo la trama potrà divenire più fitta.

La decisione di non realizzare piste ciclabili all'interno del centro storico si fonda sulla semplice ragione che esso è fondamentalmente dedicato al pedone ed al ciclista.

La rete dai 30 km nel 2001, nel biennio 2003-2004 ha raggiunto i 100 Km, attraverso l'intervento diretto da parte del Comune, lo scomputo degli oneri di lottizzazioni private o all'interno degli standard pubblici nei Piani di edilizia economico-popolare.

Giungere, dunque, in centro attraverso una pluralità di possibilità.

Torno sul progetto metrobus, che all'interno della strategia assume un ruolo di particolare riguardo, anche in termini di riassetto della città.

Il progetto, individua, infatti, anche siti di micro-progettazione. In pratica, la sistemazione del «sopra suolo» di quasi tutti i punti di fermata che non siano quelli del centro storico. Perché – al di là delle stazioni in senso stretto – è essenziale rendere adeguato il contesto urbano di questi punti, utilizzando ancora una volta un processo infrastrutturale in chiave di riqualificazione. Non solo: luoghi accessibili, ben serviti e di aspetto gradevole potrebbero contribuire a far sì che i cittadini automuniti lascino le loro vetture nei parcheggi d'interscambio e si servano effettivamente del metrobus.

Un'offerta, quindi, che vuole essere fortemente concorrenziale. Ma, per ridurre la circolazione privata (sia

quella che raggiunge il capoluogo sia quella generata dalla città stessa), i flussi di traffico in ingresso vanno adeguatamente intercettati dai parcheggi di interscambio.

La trama dei parcheggi d'interscambio è disegnata e definita. Sei i parcheggi ancora da realizzare: al Prealpino (per 1.200 posti auto); a Casazza (per 400); in piazzale Kossuth (per 800); a Lamarmora (per 850); alla Poliambulanza (per 1.200); a S. Eufemia (per 1.400). Funzione analoga potrebbero svolgere anche i parcheggi già disponibili, alcuni dei quali – come indicato dal Piano dei servizi – da riqualificare con specifici progetti. (Attualmente i parcheggi in struttura gestiti da Sintesi, offrono 6.262 posti auto, più 251 parcometri, per oltre 4.000 posti auto).

Tralascio, per motivi di brevità, la questione innovazioni, sulle quali, comunque, varrà la pena di tornare, per riflettere, anche sul rapporto costi-benefici. Di alcune ipotesi di lavoro.

Prima di concludere, mi pare importante sottolineare una scelta politica: gli investimenti compiuti dall'Amministrazione non puntano alla penalizzazione del mezzo privato. Non può sfuggire, infatti, che proprio il poter disporre di ampi parcheggi da parte di supermercati e ipermercati ha favorito, negli ultimi anni, il decentramento di funzioni del commercio; funzioni sempre più consegnate ai grandi centri collocati appena al di fuori del territorio cittadino. E dato che i progetti cittadini mirano – dichiaratamente –

anche al ritorno (auspicabilmente al rafforzamento) delle attività commerciali in città, la possibilità di usare l'auto non può essere preclusa. Per questo motivo, per il terziario, la dotazione prevista dal P.R.G.

è di nuovi parcheggi per quasi 290mila mq, superiore a quanto sarebbe richiesto dalla normativa regionale, perché vi è il tentativo di garantire, pure, un adeguamento del pregresso.

