

Brescia città europea per la mobilità sostenibile: una sfida obbligata

di Maurizio Tira*

Lo scenario europeo. La Lombardia, che figura tra i quattro sistemi regionali «motori» d'Europa e che spicca per ricchezza delle attività economiche, soffre in termini molto consistenti di una carenza infrastrutturale di trasporto, fattore essenziale nella concorrenza tra aree territoriali a causa del processo di globalizzazione dell'economia. Ciò anche a causa della crescente domanda di trasporto, della complessità delle relazioni da servire sul territorio e della sempre maggior dispersione di origini e destinazioni degli spostamenti. Il trasporto ferroviario presenta oggi una saturazione elevatissima in tutte le principali tratte. Parimenti si potrebbe dire per la rete stradale: come esemplificato dall'area metropolitana bresciana e dal sistema urbano pedemontano, la cui armatura viaria deve soddisfare contestualmente esigenze di mobilità di medio-lunga percorrenza e funzioni di servizio dei comparti a maggior concentrazione

demografica e produttiva, l'utilizzo della viabilità primaria da parte di un'utenza prevalentemente locale costituisce la causa prima delle condizioni di congestione, con ricadute immediate sulla funzionalità della stessa rete ordinaria.

Anche il sistema aeroportuale non è certo all'altezza dell'importanza della regione e lo sviluppo di Malpensa non è ad oggi supportato dalla necessaria integrazione con gli altri mezzi di trasporto collettivo.

Nelle visioni strategiche del futuro d'Europa, Brescia è parte di un sistema di assetto territoriale che la trascende e insieme la colloca in posizione strategica.

Il cosiddetto «Pentagono» dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE, 1999), che vede ai vertici della figura geometrica le città di Londra, Amburgo, Monaco, Milano e Parigi, racchiude una vasta macro-regione comprendente buona parte delle aree centrali dell'Unione, com-

*) Straordinario di Tecnica e pianificazione urbanistica. Università degli Studi di Brescia.

presa parte del corridoio padano. È chiaro che il lato Milano-Monaco del «pentagono» interessa funzionalmente il percorso reale Milano-Brescia-Verona, assegnando dunque un ruolo preminente al territorio bresciano, caratterizzato da una posizione di frontiera (e non già di margine).

Brescia ad una svolta epocale.

Seppur non sempre in raccordo con questi scenari di sviluppo, consapevolmente o meno, Brescia e la sua provincia stanno vivendo negli ultimi anni una svolta epocale degli scenari di trasporto, sicuramente assimilabile a quella vissuta trent'anni fa dal capoluogo con il teleriscaldamento.

La differenza principale rispetto ad allora è che i progetti riguardano tutto il territorio provinciale ed alcuni hanno addirittura una valenza sovra-regionale. Si moltiplicano quindi le potestà decisionali oltre rispetto al comune.

Inoltre alcune scelte sono divenute obbligate e non sono solo opzioni, prime fra tutte quelle legate alla risoluzione delle esternalità negative dovute alla mobilità privata.

La dimensione strategica ed economica dei progetti in corso è assai rilevante: dalla prevista nuova linea ad Alta Capacità e dallo scenario di ampliamento dell'Aeroporto, fino alla rete urbana del Metrobus, delle LAM ed anche delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali.

Tutto potrebbe convergere verso una

svolta esemplare di trasformazione del modo di muoversi dei bresciani: dal primato europeo dell'uso dell'autovettura privata, al primato della quota di trasporto pubblico e non motorizzato.

E non per una tardiva avversità all'uso dell'auto, non già perché quella di Brescia è una delle province con più alto numero di incidenti stradali in Italia, non solo perché i livelli di inquinamento sono ormai insostenibili nell'area urbana, ma per lo stesso gusto dell'innovazione, dell'applicazione intelligente della tecnologia, della sfida imprenditoriale che caratterizza lo spirito bresciano.

Non è difficile immaginare questo scenario.

Un aeroporto che molti studi precizzano come nuovo hub del nord Italia, collegato con la stazione ferroviaria Alta Capacità di una linea Francia-Italia attuazione della parte centrale del corridoio V - Lisbona-Kiev, da un mezzo innovativo di trasporto tipo «people mover».

Una stazione passeggeri a sua volta collegata col centro cittadino dalla ferrovia, che passando il centro si colleghi direttamente anche alla Val Camonica.

Una stazione ferroviaria centrale che diviene nodo di interscambio treno-metrobus, treno-LAM, treno-autobus, treno-bici, treno-auto elettriche.

Una rete regionale di ferrovie e una rete di portate nazionale ed europea, non alternative, ma integrate.

Accanto a questi progetti non va dimenticata la riqualificazione ed il

potenziamento della rete stradale ordinaria, al fine di aumentarne capacità, funzionalità e sicurezza, di ottimizzare le interconnessioni tra i diversi livelli della rete e di integrare il sistema stradale con gli altri sistemi di trasporto.

Non sempre risolta invece la riduzione complessiva dell'impatto ambientale di un sistema che poggia su:

- direttissima Milano-Brescia e raccordo con la viabilità esistente;
- raccordo Autostrada del Brennero (A22) - Autostrada della Cisa (A15), «Ti.Bre.»;
- sistema tangenziale esterno di Brescia con connessione alla Val Trompia e all'autostrada Piacenza-Brescia (A21);
- riqualificazione delle radiali che convergono su Brescia, con creazione di numerose varianti ai centri abitati.

Un sistema stradale che - si spera - lungi dal vanificare gli investimenti rilevantissimi nel trasporto pubblico, sia capace di razionalizzare l'uso della rete esistente e soprattutto di sgravare di traffico di transito i molti centri urbani che fanno da corona alla città capoluogo, soprattutto lungo le radiali.

La sfida della mobilità sostenibile. Senza sognare altre ipotesi progettuali che non sono ancora concrete e che quindi sarebbero indefinitamente controverse, rimanendo ai progetti certi o meglio cantierati, la mobilità dei bresciani dovrebbe a-

vere una tale iniezione di risorse verso il trasporto pubblico e non motorizzato da togliere una quota significativa di utenti dell'auto.

L'accessibilità urbana si potrebbe attestare nelle stazioni di testa del Metrobus e delle LAM, con parcheggi di interscambio resi appetibili dai tempi competitivi del trasporto collettivo.

La presenza del Metrobus renderebbe competitivo l'uso della ferrovia per un bacino di provenienza che si estende certamente in direzione est-ovest fino a Desenzano e Rovato. Le linee LAM, essenzialmente quelle ortogonali alla linea Metrobus, coprirebbero altri settori urbani, in maniera un po' meno efficace, ma comunque soddisfacente.

L'estensione della rete ciclabile, non si sottovaluti questo aspetto, potrebbe servire un'utenza certo selezionata, ma non trascurabile, per l'accesso almeno al centro storico, oltre a servire i quartieri periferici dei residenti in città.

La riqualificazione dello spazio pubblico dovrebbe garantire quel necessario completamento di attrattività, che da solo non modifica i comportamenti, ma che completa i progetti di incentivazione dell'uso del trasporto collettivo.

Tutto questo è possibile, ma si devono realizzare contemporaneamente delle politiche globali che se non attuate rischiano di vanificare buona parte degli effetti benefici prima ipotizzati.

Il coordinamento della pianificazione urbanistica e della mobilità.

Innanzitutto pianificazione della mobilità ed urbanistica devono essere inscindibilmente integrate.

Le linee del Metrobus saranno le spine dorsali della città e su di esse e solo su di esse si dovranno impostare i futuri attrattori strategici della città. Secondariamente le linee del LAM e poi del trasporto collettivo in sede promiscua.

Ciò significa disegnare un futuro Piano di governo del territorio, come previsto dalla nuova legge lombarda, che senza tentennamenti riproponga questo schema, eventualmente modulandolo in funzione delle previste estensioni del Metrobus e delle LAM.

La previsione dei parcheggi pubblici, a raso e soprattutto in struttura, o per meglio dire la previsione di futuro utilizzo dei molti già esistenti, dovrà essere oggetto anche della pianificazione urbanistica, e non solo di quella del «piano sosta» o di suoi eventuali sviluppi.

Bisogna sciogliere il nodo che lega esigenze di gestione dei parcheggi esistenti, quindi necessità di incentivarne l'uso, e necessità di disincentivare l'uso dell'auto privata fino al centro.

Di nuovo non solo per le sacrosante esigenze della salute pubblica, ma anche per non far perdere clienti al Metrobus ed alle LAM, i quali – ovviamente soprattutto il primo – hanno costi di gestione assai elevati.

Invocare questo coordinamento significa evocare un tema di discussio-

ne che si deve aprire (o forse definitivamente chiudere) al più presto: tutti i parcheggi di cintura del centro storico o dentro il centro storico serviranno per i residenti? Con quali risorse per la loro gestione? Con quale reale possibilità di eliminare le auto in sosta negli spazi pubblici di superficie?

La «direzione» tracciata dal Metrobus non è solo geografica: è una complessiva svolta di mobilità, irrevocabile una volta intrapresa, che non ammette compromessi per non vanificare l'ingente spesa pubblica.

Le politiche di incentivo della mobilità sostenibile.

È da tempo evidente ad ogni pianificatore, o gestore di sistemi di trasporto, che non si possono implementare mezzi di trasporto collettivo senza un adeguato inserimento in politiche più generali di mobilità, politiche che toccano gli aspetti più diversi e non solo quelli evidentemente dei «piani disegnati».

Il quadro legislativo e istituzionale di riferimento: sia il progetto di Legge urbanistica nazionale in discussione che la nuova Legge per il governo del territorio regionale (LR 11 marzo 2005, n. 12), invocano il tema della mobilità come centrale nel governo delle trasformazioni territoriali.

Ma per concretizzare questo auspicio non si può posporre oltre il coordinamento strutturale della pianificazione urbanistica e della mobilità, che passa anche attraverso la creazione di strutture di governo e di at-

tuazione integrate delle politiche urbane, uffici tecnici e competenze personali che siano in grado di incarnare questa integrazione.

Il livello delle competenze: non sono disgiungibili se non teoricamente le scelte che riguardano la pianificazione, la progettazione urbana e stradale, degli spazi pubblici, degli spazi verdi e la gestione urbana nelle sue varie forme. Anche per affrontare temi apparentemente settoriali, quali quello della sicurezza stradale, l'esperienza dimostra che i successi più significativi si ottengono solo con politiche integrate.

Il marketing del trasporto sostenibile: non può avere successo una politica di trasporto collettivo o – più difficile ancora – di uso della bicicletta senza politiche attive di promozione, che competano con i livelli attuali di attrazione e di marketing verso l'uso dell'auto privata. Una convinzione inossidabile del decisore deve tradursi in ogni forma di convincimento: dall'incentivo al percorso casa-scuola a piedi (uno dei dieci indicatori europei della mobilità urbana sostenibile!); all'uso della bicicletta come *status symbol* di cittadinanza responsabile; alla diffusione di buone pratiche; alla divulgazione di esperienze europee virtuose; fino all'uso degli incentivi economici disponibili e dei premi.

Le politiche repressive: evidentemente non piace, ma la malattia è così radicata che prima di passare alle terapie di supporto, servono cure sostanziali, antibiotici o piccoli interventi chirurgici per estirpare le pratiche negative più radicate.

L'esperienza europea dimostra che non si possono attuare migliori risultati in merito all'uso del trasporto pubblico, alla diminuzione della congestione o dell'inquinamento, alla sicurezza stradale, senza politiche atte a far rispettare (*enforcement*) le norme in vigore. Non si possono non punire i comportamenti trasgressivi che il codice sanziona: la sosta selvaggia negli spazi pubblici che disincentiva il movimento pedonale; la sosta sulle piste ciclabili che rende insicuro tale modo di spostamento; l'eccesso di velocità; la violazione delle zone a traffico limitato; la violazione delle norme sulla priorità di pedoni e biciclette.

Non si possono neppure ignorare i risultati ottenuti da città che hanno chiuso interi settori urbani (il *congestion charge* di Londra), vedendo diminuire in poco tempo del 20-25% l'uso del mezzo privato. Lo hanno fatto avendo una potente rete di trasporto collettivo: quella di Brescia sarà rilevante, se paragonata alla sua taglia.

Il mobility management aziendale: i grandi contenitori di *city users* possono e devono attuare politiche per incentivare l'uso dei mezzi collettivi e della bicicletta, anche rivedendo gli orari, attrezzando spazi e dotandosi di servizi, premiando i comportamenti virtuosi.

Nuova centralità e nuova accessibilità. La Brescia del futuro, intendendo l'area urbana più vasta racchiusa a sud dall'anello in fase di

completamento della SP19 e della futura linea Alta Capacità, sarà un centro rafforzato di un territorio più accessibile.

Questo è lo scenario che disegnano i progetti di trasporto: non un riequilibrio delle funzioni nel territorio, ma un rafforzamento della possibilità di accedervi, con scelte multimodali e quindi più sostenibili.

Non si dia dunque spazio alla conflittualità tra gli Enti territoriali che gestiranno la sfida di Brescia e della

sua Provincia.

L'integrazione delle politiche dovrà fare da sfondo all'integrazione dei mezzi di trasporto.

A mio avviso, non vi sono apparenti contraddizioni nello scenario macro del sistema di trasporto bresciano del futuro: qualche sfasamento locale dovrà essere risolto, ma il sistema complessivo assume più carattere di complementarietà che di competitività tra città e territorio provinciale.

