



MAURILIO LOVATTI

consiglio di quartiere S.Eustacchio

Intervengo esclusivamente sul problema dei trasporti urbani, con particolare riferimento al centro storico. Su questa questione sono state presentate due proposte apparentemente molto diverse. La proposta della "Commissione di esperti" si propone come obiettivo fondamentale la riduzione del passivo della sezione trasporti all'interno del bilancio A.S.M. La Proposta delle confederazioni sindacali intende invece privilegiare la caratteristica di servizio sociale che riveste il trasporto pubblico urbano.

Sussistono varie divergenze tra queste due proposte, quali, per esempio, le frequenze dei passaggi sia nei tratti periferici di alcune linee sia riguardo all'orario serale; tuttavia esiste un importante punto in comune che va sottolineato con forza. Si tratta della volontà di disincentivare la circolazione privata nel centro storico, chiudendo al traffico varie strade al fine di ridurre i tempi di percorrenza del mezzo pubblico e di incentivarne l'uso.

Apparentemente tutte le realtà sociali più significative si ritrovano d'accordo su questo obiettivo: i sei partiti dell'arco costituzionale, le confederazioni sindacali, il movimento dei consigli di quartiere (o perlomeno quella parte di esso non ancora defunta, che tenta di sopravvivere dopo le mancate rielezioni).

In effetti, varie forze si oppongono esplicitamente oppure ostacolano nell'ombra il progetto di pedonalizzazione.

I primi ad opporsi sono naturalmente i commercianti e i gerenti dei negozi del centro. L'autorevole esponente dell'Associazione commercianti che è intervenuto prima di me ha avanzato una serie di richieste funzionali alla difesa e al consolidamento di interessi ristretti e corporativi. E' naturale che ciò avvenga. E' invece estremamente riprovevole che si tenti di far apparire queste proposte come rispondenti alle esigenze dell'intera cittadinanza e non, come in realtà sono, espressione di precisi interessi economici.

Va ribadito con forza che la rivitalizzazione del centro storico non si ottiene con una liberalizzazione selvaggia del traffico privato. Benaltri provvedimenti sono necessari: conservazione e risanamento urbanistico del patrimonio immobiliare, invertire la tendenza a trasferire fuori dal centro storico gli uffici di interesse

pubblico, programmare iniziative culturali e artistiche specialmente la sera, una più incisiva politica turistica, modifica de gli orari di apertura dei negozi, ecc.

Una seconda associazione che di fatto è contraria alla pedonalizzazione è l'Automobile club bresciano.

Anche la Giunta municipale mostra, su questo punto, gravi esitazioni e contraddizioni. Con deliberazione n. 1447 dell'11.5.'77 la Giunta municipale ha affidato all'A.C.I. uno studio sulla circolazione a Brescia. Nella peggiore delle ipotesi questo studio può costituire la base per un contropiano che riduca notevolmente le vie da pedonalizzare. Ma anche senza essere malevolo, come minimo questo studio fungerà da causa ritardante l'attuazione delle misure proposte dalla Commissione di esperti e comporterà uno spreco di risorse finanziarie. Infatti assume scarsa rilevanza la conoscenza esatta dei flussi veicolari attuali di una situazione che si vuole profondamente modificare. Molto meglio sarebbe attuare le misure proposte dalla Commissione, anche se in via sperimentale, apportando successivamente le eventuali correzioni che si rendessero necessarie.

Anche l'Assessorato alla polizia urbana appare schierato a difesa della circolazione privata. Ogni giorno possiamo constatare come i divieti di sosta, a Brescia, sono qualcosa di puramente formale, che nessuno si preoccupa di far rispettare. Non credo assolutamente che i Vigili urbani non elevino contravvenzioni perché non hanno voglia di lavorare; viceversa, molto verosimilmente, ciò avviene per disposizioni impartite dall'Assessore. Eppure la mancata repressione della sosta vietata costituisce un notevole ostacolo per la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico (dilatandone i tempi di percorrenza) oltre ad incoraggiare nei cittadini l'abitudine di usare l'automobile per recarsi in centro.

La stessa direzione dell'A.S.M. pare non credere molto nella strategia di privilegiare il trasporto pubblico, almeno a giudicare dai fatti. Mi limito a portare un esempio, molto concreto e limitato. La direzione A.S.M. ha recentemente proposto al quartiere S. Eustacchio di modificare il percorso della linea n. 3 nella zona di via Vittorio Veneto, con la precisa motivazione che le auto in divieto di sosta ostacolano la svolta degli autobus. Si tratta, è vero, di un allungamento del percorso di non rilevante entità, ma sulla strada ove attualmente passa il bus gravitano circa duemila persone, mentre la via proposta per il nuovo tragitto è quasi disabitata.

Si arriva al paradosso di non temere di creare un disagio notevole a centinaia e centinaia di persone, piuttosto che obbligare alcuni automobilisti a rispettare il divieto di sosta e a fare dieci passi di più a piedi! Il Consiglio di quartiere S. Eustacchio ha espresso un parere nettamente sfavorevole alla proposta della direzione ASM e farà tutto quanto gli è possibile per impedire che questa aberrante ipotesi venga attuata.

Tornando al centro storico si può affermare che esistono ancora rilevanti ostacoli anche alle pedonalizzazioni, che pure sono limitate, proposte dalla Commissione di esperti.

Si tratta di uno scontro molto importante per la città. Siamo di fronte ad un contrasto tra interessi ristretti, corporativi e conservatori e le esigenze complessive di tutta la città; siamo di fronte ad un'alternativa tra continuare a privilegiare i consumi individuali (trasporto privato) e favorire i consumi sociali (trasporto pubblico)

L'incremento dei consumi sociali è una delle caratteristiche pregnanti di quel nuovo modello di sviluppo che tutte le forze democratiche e progressiste affermano di voler perseguire, ma che va attuato a partire da scelte concrete come questa, se non vogliamo che rimanga un mero e demagogico verbalismo. Tutte le forze democratiche hanno il dovere di esprimersi con chiarezza, fin da oggi, su questa questione.

Innanzitutto la Giunta deve esprimersi sui temi della pedonalizzazione delle vie proposte dalla commissione (Zanardelli, Magenta, Palestro, S. Francesco, Matteotti, ecc.). Va respinto con decisione il tentativo di rinviare il tutto alle calende greche, in attesa dello studio dell'ACI, e col pretesto di nuove ulteriori consultazioni.

Va ricordato che nel marzo del 1977 molti consigli di quartiere si espressero contro l'aumento delle tariffe dei trasporti urbani da 50 a 100 lire, non perché l'aumento non fosse giustificato, ma perché respingevano la logica dei "due tempi". Chiedevamo che prima si svolgesse la Conferenza di produzione dell'A.S.M. e venissero attuate le misure per favorire il trasporto pubblico (tra cui le pedonalizzazioni) e poi si procedesse agli aumenti tariffari.

Questo perché i quartieri hanno ormai maturato una vasta ed amara esperienza in tema di promesse ed impegni della Giunta non mantenuti!

Le proposte per l'assetto del traffico nel centro storico formulate dalla commissione possono essere integrate, a mio giudizio, dalle seguenti aggiunte e precisazioni

a) in tutte le "isole pedonali" si deve continuare a consentire il passaggio delle biciclette;

b) va soppressa l'unica possibilità di attraversamento del centro da parte dei veicoli privati che la Commissione ha previsto; mi riferisco all'asse Nord-Sud costituito da via Mazzini - via Rosa - via Cavour. Se tale attraversamento quasi diretto è stato consentito per cercare di evitare il peggioramento del deficit di gestione dell'Autosilouno (preoccupazione fondata visto che esso grava sul bilancio della Sintesi s.p.a.), va ricordato che per raggiungere il medesimo risultato sono percorribili altre strade, senza bisogno di provvedimenti che rilancino l'uso del mezzo privato in centro. In particolare:

c) evitare lo sdoppiamento del ring nella parte Sud (via XX Settembre - via Solferino) in quanto la conseguente maggior disponibilità di parcheggi in quella zona scoraggerebbe l'uso dell'Autosilouno da parte degli automobilisti;

d) aumentare notevolmente i divieti di sosta nel centro storico e nella zona circostante l'Autosilo-Uno;

e) oltre alla pedonalizzazione a tempo pieno (24 ore su 24) delle vie proposte dalla Commissione, vanno sperimentate delle fasce orarie di chiusura al traffico privato dell'intero centro storico (tutte le strade all'interno delle mura venete), ad esempio dalle 7,30 alle 9,30 del mattino, oppure il sabato pomeriggio. In questo modo si incrementerebbe notevolmente l'utenza dei mezzi pubblici, senza danneggiare i commercianti e gli esercenti, in quanto eventuali acquisti che necessitino del trasporto in automobile possono essere effettuati al di fuori delle fasce orarie di chiusura del traffico. Va ricordato che la proposta delle fasce orarie viene caldeggiata da anni dal Coordinamento cittadino dei Quartieri e, in particolare, dai quartieri interessati.

f) attuare un controllo rigoroso di tutte le soste vietate, disincentivandole attraverso l'uso sistematico ed inflessibile della multa.

g) riattivare il servizio di rimozione forzata dei veicoli in sosta abusiva. L'Assessorato alla polizia urbana deve garantire la collaborazione dei vigili a questo importante servizio sociale. Va respinta l'ipotesi di appaltare il servizio a privati. La gestione deve rimanere alla "Sintesi s.p.a.", ma il Consiglio comunale deve aumentare notevolmente le tariffe, almeno in misura tale da eliminare completamente il deficit di esercizio (che nel '75 era di oltre 23 milioni).

La rimozione forzata costituisce un elemento importante nella strategia complessiva tendente a privilegiare i trasporti collettivi. L'attuale colpevole paralisi del servizio va rapidamente superata.

(tratto da: Comune di Brescia, Conferenza di produzione dell'Azienda Servizi Municipalizzati – Atti, 14 gennaio 1978, pag. 112-118)