

Idee per governare la mobilità nelle grandi città

■■■ La grandi città metropolitane sono di fronte a decisioni importanti sul fronte della mobilità cittadina. Le ipotesi fatte circolare hanno destato pareri discordanti. Anche Milano ha avviato un dibattito su che strada percorrere. E c'è da essere certi che i temi individuati al tavolo del capoluogo lombardo finiranno per estendersi in tutte le principali cittadine italiane, costringendo gli amministratori a misurarsi con problemi di non facile soluzione. Un modello per tutti non esiste. Anche se alcune regole rivestono una valenza generale. Il governo Berlusconi nel 2005 portò a compimento un'iniziativa mai verificatasi in passato. Riuscì a elaborare e a far approvare dal Cipe, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica che stabilisce le linee generali di politica economico-finanziaria, il Piano della logistica, che identifica anche progetti di filiera, ivi compresa la distribuzione delle merci, per tipologie, nelle città. Milano, allora guidata dal sindaco Gabriele Albertini, stipulò una convenzione con il ministro delle Infrastrutture e Trasporti per dare attuazione a un progetto pilota per la città.

La prima domanda è che fine abbia fatto quel progetto e perché tutto sia finito nel dimenticatoio. Tutto da rifare? Sarebbe più opportuno, prima di accantonare i progetti, sottoporli a un'attenta verifica che preveda il coinvolgimento della comunità per individuare le eventuali integrazioni e modifiche. Sarebbe interessante conoscere le ragioni per cui quel progetto sia stato messo nel cassetto. In attesa di ricevere una risposta, ci sono alcuni fatti che devono essere assunti a riferimento: i flussi dei traffici e la consegna o raccolta delle merci nel centro cittadino. Perché non affrontare, attraverso una razionalizzazione concordata, questi due aspetti che, se risolti, potrebbero evitare il ricorso alle ordinanze ipotizzate? Se un attento cittadino si recasse nelle zone dello shopping nelle ore mattutine scoprirebbe che su cento negozi ci sono quasi cento automezzi che effettuano le consegne. Molti utilizzano i propri automezzi per gestire la consegna e il ritiro. Così si scaricano gli effetti di una mancanza di razionalità sulla collettività. Perché non si evita che il ritiro della spazzatura avvenga in concomitanza

con l'orario in cui scuole e uffici aprono i battenti? E perché la consegna delle merci ai negozi avviene nella medesima fascia oraria?

Governare la mobilità di una città impone la necessità di individuare, meglio se ottenendo il consenso degli operatori interessati, le misure che impediscono il sovrapporsi di mobilità che può, se regolata, essere diversificata. Raccolta della spazzatura, internalizzazione dei costi generali per chi continuasse a consegnare le merci con propri automezzi in coincidenza con le fasce orarie di grande mobilità, possono essere risposte più funzionali che non attuare la scelta del carico-scarico, come ipotizzato, solo di notte. Perché il sistema notturno funzioni occorre sia individuata una rete di punti di transito o luoghi di raccolta e consegna dove coloro che condividono lo stesso punto possano recarsi per ritirare le merci in deposito. Oggi non pare esistano queste condizioni. La stessa rete metropolitana potrebbe essere il vettore per far giungere una certa quantità di merci nel centro cittadino.

Una risposta alla mobilità nelle città può venire solo da una gestione logistica appropriata, evitando misure emotive che non portano a soluzioni ottimali e rischiano di non trovare il consenso dei cittadini e degli operatori. Una delle sfide che vedrà coinvolta l'Europa si giocherà attraverso un processo di riordino sui versanti dei grandi nodi urbani, che richiedono la razionalizzazione e la messa a sistema delle infrastrutture esistenti e una gestione dei servizi competitiva. Non bastano le infrastrutture, occorre che siano connesse e che i tempi degli spostamenti dei cittadini e delle merci siano affidabili. In sostanza un vero e proprio piano della mobilità e traffico.

