

I provvedimenti di carattere emergenziale che via via vengono adottati per arginare l'impennata dell'inquinamento dell'aria dimostrano ogni volta la loro insufficienza nella soluzione di problemi che invece attengono questioni strutturali molto ampie per affrontare le quali non si può fare a meno di una visione di sistema capace di mettere insieme, coordinandole, diverse azioni.

Come i 'tagli lineari' di una cattiva politica, i provvedimenti emergenziali rischiano di scaricare su pochi i problemi che riguardano tutti. E' infatti evidente, per esempio, che impedire ad alcuni privati (spesso di fasce di reddito deboli) di utilizzare la propria automobile euro 3 diesel è un provvedimento accettabile dal punto di vista dell'equità sociale soltanto nel momento in cui si possa dimostrare che si interviene contemporaneamente anche su altre questioni che generano inquinamenti ben più rilevanti (che dire degli autobus pubblici? E dell'aeroporto? Aerei e nuovi parcheggi?). Senza ragionamenti di questo genere si corre il rischio di ingenerare una contro reazione negativa dal punto di vista culturale.

Tra le azioni strutturali proponibili che riguardano temi in corso in questo periodo si intende evidenziarne due:

- 1) **La necessità di realizzare al meglio il Piano di Bacino unico provinciale del TPL, mettendo l'Agenzia per il Trasporto Pubblico, di recente istituita, in grado di lavorare nel migliore dei modi, dotandola quindi di risorse e finanziamenti adeguati.**

Il Piano di Bacino unico provinciale del TPL dovrà essere completato nell'autunno di quest'anno e entro l'estate del 2017 dovrà essere stata espletata la gara internazionale per l'affidamento in concessione al vincitore della gestione del TPL per nove anni con una spesa di 450 milioni.

E' evidente che questo passaggio è importantissimo nel momento in cui si può affermare con certezza che uno degli strumenti strutturali più efficaci per ridurre il problema dell'inquinamento dell'aria dovuto al traffico veicolare è quello di implementare e rendere competitivo il trasporto pubblico.

E' altrettanto evidente che alla base dell'arretratezza del nostro trasporto pubblico rispetto ai sistemi più evoluti che possiamo trovare in altri paesi europei sta l'approccio frammentario, disperso tra vari Enti che lavorano in antagonismo piuttosto che in sinergia, mentre su questo tema (realizzazione, gestione, finanziamenti..) è obbligatoria la convergenza e il coordinamento delle politiche a medio e lungo termine.

Il Piano di Bacino Provinciale è un'occasione unica e assai vicina dal punto di vista temporale per mettere a punto un sistema innovativo capace di integrare le reti su ferro (tramvie da implementare) con la ciclabilità, il car sharing ed i sistemi di sussidiarietà del trasporto su gomma (p.e. scuola bus): è un'occasione da non perdere per mettere a punto quella visione di sistema senza la quale ogni scelta in materia di Trasporto Pubblico corre il rischio di essere una goccia che si perde in un mare. Uno spreco di denaro inutile se non controproducente.

Aggiungo che Italia Nostra segue con attenzione gli annunci comparsi negli ultimi giorni sulla stampa locale che riguardano la tramvia della TEB: riteniamo infatti che la linea del tram elettrico tra Bergamo e Albino, rappresenti la punta più avanzata tra gli interventi sul sistema della mobilità realizzati negli anni in questa Provincia. Un modello evoluto di mobilità non inquinante, da implementare ed estendere assumendolo come matrice portante di un sistema complessivo capace di rigenerare nella direzione della sostenibilità ambientale i territori serviti.

La seconda linea verso la Valle Brembana e fino a San Pellegrino, è senz'altro un progetto da sostenere con priorità, perché la sua realizzazione potrebbe apportare un grande beneficio a tutti i comuni serviti. Negli esempi migliori realizzati in Europa le linee di tram elettrificato hanno dimostrato non solo la capacità di migliorare i flussi dal punto di vista della funzionalità trasportistica, ma anche la capacità di restituire valore alle aree che attraversano rendendole accessibili.

- 2) Quando si parla di misure strutturali si possono fare due cose: la prima è quella di migliorare la situazione, la seconda (altrettanto importante) è quella di non peggiorarla.

Una delle argomentazioni più spesso ripetute a giustificazione dell'impossibilità di mettere mano a azioni strutturali serie è quella della mancanza di risorse dovuta al taglio progressivo dei finanziamenti erogati dagli enti sovralocali: se questo è senz'altro vero non può comunque essere la motivazione per la rinuncia a una visione di medio/lungo termine e alla messa in campo di progettualità alte che la indirizzino. E' infatti proprio quando le risorse sono poche che le idee e il progetto diventano centrali se finalizzati a mettere a punto una strategia chiara e lungimirante che evidenzia una scala di priorità, l'eliminazione degli sprechi, la razionalizzazione delle politiche.

Di certo, se non siamo in grado di attuare subito tutte le azioni necessarie per porre rimedio al fenomeno dell'inquinamento siamo però perfettamente in grado di non compiere più azioni che peggiorino la situazione, perpetuando l'approccio 'inconsapevole' e 'frammentario' che ha caratterizzato i decenni precedenti. Il principio di 'cautela' deve indirizzare ogni scelta. Per non contare inoltre il fatto evidente che anche l'inquinamento ha dei costi pesanti e misurabili in termini di salute pubblica (prestazioni del SSN), di diseconomie generali (inefficienze della mobilità) e delle multe (salatissime) che l'UE eroga ai paesi che non sono in grado di dimostrare il rispetto dei parametri fissati. Corriamo il rischio di buttare le poche risorse che abbiamo per pagare multe e malattie anziché per risolvere gradualmente i gravi problemi che ci assillano.

La 2° azione che si vuole proporre in questa sede è che per ogni progetto di trasformazione approvato in città venga reso obbligatorio il Bilancio Ecologico, ovvero la misurazione degli effetti che la nuova trasformazione apporta dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico. Si approveranno solo quei progetti che dimostrino un Bilancio Ecologico positivo e cioè che non determinino un peggioramento della situazione urbana, sia nella fase di cantierizzazione che in quella della gestione definitiva dell'insediamento.

Parlando di flussi automobilistici non possiamo più permetterci di ignorare che ogni volta che rigeneriamo un'area all'interno della città, questo significa (per come siamo abituati a fare qui in Italia) costruire nuovi parcheggi e quindi aumentare i carichi urbanistici già ora oltre il limite. Quelle che vengono presentate come operazioni di riqualificazione spesso diventano così operazioni che, considerando il tema della mobilità, dei carichi di traffico e dell'inquinamento atmosferico conseguente, sono peggiorative.

E' un problema urbanistico, di norme che regolano gli interventi, norme che spesso rispondono a leggi sovralocali ormai completamente superate che negli ultimi decenni hanno spinto oltremisura la costruzione di parcheggi.

- E allora anche per questo tema fondamentale il momento che stiamo attraversando è decisivo; c'è in corso la revisione del PGT, ci sono nuovi progetti importanti che stanno facendo il loro iter d'approvazione, dalla Montelungo, all'area ex Ote, dal ridisegno del Centro, al nuovo parcheggio del parco faunistico.
- Quello del trasporto è un tema che merita senza dubbio una posizione centrale nella scala delle priorità del governo del territorio: su questo tema infatti si innestano a catena tutti le questioni che entrano in gioco quando si parla di rigenerazione urbana e territoriale, di riequilibrio ambientale, ma anche di diritti primari e irrinunciabili come quello della mobilità sociale, dell'accessibilità dei servizi, delle opportunità di vita e di lavoro equamente distribuite.
- Gli esempi più virtuosi dei quartieri ecologici che stanno crescendo in Europa assumono come condizioni irrinunciabili per l'approvazione dei progetti urbani:
- la necessità di dimostrare che i nuovi insediamenti siano serviti da un sistema di trasporto pubblico e di mobilità non inquinante che garantiscano adeguati livelli di mobilità e collegamento

senza incidere negativamente sui carichi della mobilità inquinante ; la realizzazione delle linee di trasporto pubblico, delle piste ciclabili, dei servizi di car sharing...deve avvenire contestualmente alla realizzazione dei nuovi quartieri e non essere soltanto un'ipotesi nebulosa che ha da venire in tempi non certi e forse.

- la riduzione drastica dei parcheggi sia di tipo privato (box) che di tipo pubblico , possibile proprio a partire dall'esistenza di sistemi di mobilità competitivi con il possesso dell'automobile privata : progressivamente si va via via superando il paradigma (che da noi sembra ancora un tabù insuperabile) del diritto al parcheggio e al garage come standard inevitabili di ogni situazione abitativa.
- La domanda vera, rispetto ai progetti urbani che sono ora alla nostra attenzione per essere approvati è: Cosa facciamo? Continuiamo a costruire nuovi parcheggi dentro la città già satura e poi , il prossimo inverno decidiamo di 'rottamare' gli euro 4?