

Mobilità sostenibile: occorre un progetto unico di intervento

■■■ PAOLO UGGÈ

■■■■ La sfida futura dell'Europa si gioca attivando un processo di riordino soprattutto sul versante dei grandi nodi urbani che richiedono nel breve periodo la razionalizzazione e la messa a sistema delle infrastrutture esistenti, oltre che una gestione dei servizi competitiva. Non basterà avere infrastrutture, ma occorrerà connessione tra loro e che i tempi degli spostamenti dei cittadini e delle merci siano certi e affidabili. Questi semplici e verificabili concetti (già affrontati nel "Patto della logistica") dovrebbero essere il punto di riferimento per chi ha il compito di individuare soluzioni funzionali a dare risposte agli utenti e all'economia. Ovviamente il tema della mobilità sostenibile di merci e persone deve essere risolto con un medesimo disegno.



Purtroppo anche laddove il ministero ha finanziato progetti, come avvenuto per il Comune di Milano con l'allora sindaco Albertini, tutto è finito nel dimenticatoio. Non portare avanti una scelta strategica è tipico di quei tecnocrati "bellissimi e hitleriani", così li definiva Gaber, che convinti di avere il monopolio della conoscenza, scartano ogni idea, soprattutto se funzionale, solo perché non proposta da loro. Così i milanesi si sono trovati un ticket che ha l'unico scopo di fare cassa e senza risposte al tema del traffico urbano. Ancora una volta proviamo ad avanzare un'ipotesi concreta che parte da una esperienza in atto. La città di Parma ha voluto affrontare il tema della distribuzione urbana delle merci secondo un approccio integrato e sistemico che si richiama ai principi di sostenibilità e di pianificazione partecipata. La nuova gestione della distribuzione delle merci ha prodotto una riduzione della movimentazione dei mezzi che entrano nel centro cittadino e la mobilità è divenuta più fluida. Razionalizzando anche la rac-

colta dei rifiuti, organizzata in ore che non coincidano con i flussi di altre categorie, si potrà ridurre ancor più la congestione con vantaggi per la sostenibilità in termine di impatto ambientale. La circolazione dei mezzi pesanti è stata inoltre gradualmente interdetta nei centri urbani e l'ingresso nel centro cittadino è stato facilitato per i mezzi accreditati, favorendo così una riorganizzazione che ha messo fuori gioco la logica per la quale ogni negozio viene servito da un automezzo con una sola consegna. La soluzione offerta è quella di una gestione razionalizzata assicurata con mezzi ecologici che hanno come origine e destinazione la piattaforma logistica realizzata a ridosso della città. L'operazione non esclude alcun imprenditore; coinvolge l'amministrazione comunale e lascia la scelta della gestione a chi ha il compito di ottimizzare al massimo l'utilizzo della capacità degli automezzi che possono accreditarsi solo se rispondenti ai criteri definiti. Con l'avvio di tale sistema le amministrazioni comunali che sceglieranno tale ipotesi saranno in modo evidente avvantaggiate nel sostenere gli spostamenti che deriveranno dalla diffusione del Marketplace, ovvero il luogo in cui avvengono degli scambi.

I cittadini impareranno sempre più a utilizzare le vetrine on-line, aperte 24 ore su 24, che prevedono il rifornimento delle merci in poche ore direttamente nelle loro case. La strada è dunque segnata. L'evoluzione logistica può divenire opportunità di sviluppo solo se, come per la protezione civile, si avvarrà di un coordinamento unico. Tale scelta non è più rinviabile.