

17 febbraio 2009

Città senz'auto: un futuro possibile, ma l'Italia è indietro

di Luca Salvioli

Nel distretto di Vauban, a **Friburgo**, in un'intera area da duemila edifici non c'è un parcheggio libero per le auto. Chi ne possiede una deve contribuire alle spese infrastrutturali che ne conseguono. In Olanda, nel quartiere Gwl Terrein di **Amsterdam**, tra una casa e l'altra al posto di strade carrabili e parcheggi ci sono sentieri, piste ciclabili e prati. Un posto auto è ingombrante: misura **10 metri quadrati**. A **Milano**, per far posto alle 800mila auto che arrivano ogni giorno da fuori, più le 820mila auto di proprietà dei residenti, in tutto si dedicano alla sosta oltre 16 milioni di metri quadrati. Come **2.250 campi da calcio**, quasi il 10% del territorio cittadino. Come sarebbe una città senz'auto? Ma soprattutto: è possibile? La domanda (provocatoria) fa da sfondo al convegno «Costruire città senz'auto» organizzato da **Legambiente** nelle stanze della **Fondazione Riccardo Catella** in occasione dell'anniversario del **Protocollo di Kyoto**. Qualcosa sta succedendo. Il tentativo di costruire centri urbani vivibili e sostenibili da un punto di vista ambientale si sta diffondendo, anche se sconta il movimento contrario dei Paesi, come i giganti asiatici, che hanno vissuto un'industrializzazione rapidissima negli ultimi anni. L'auto, però, «non è il diavolo», ha detto **Fabio Casiroli**, docente di Pianificazione dei trasporti al Politecnico di Milano, solo che serve «più intelligenza» nella sua gestione nelle città.

Legambiente è convinta che Milano, in vista dell'**Expo2015**, possa fornire un esempio anche alle altre città italiane: l'associazione ha proposto al Comitato promotore di collaborare per la progettazione di quartiere Expo "car free" per il 2015 da convertire in un nuovo quartiere abitativo nel 2016. «Credo che sia necessario iniziare a progettare città dedicate alle persone e non alle auto - ha spiegato **Edoardo Croci**, assessore all'Ambiente del Comune di Milano -. Sono convinto che i primi a volere questo cambiamento siano i cittadini». Secondo il dossier di Legambiente «Costruire città senz'auto» il comune di Milano dal 1990 a oggi ha perso 185mila automobili (gli abitanti sono diminuiti solo di 58mila unità), Firenze 48mila e Bologna 42mila. Roma è invece rimasta stabile come auto circolanti, ma dal 2000 le nuove immatricolazioni sono calate del 4,5%. «Il calo delle immatricolazioni è fortissimo - ha proseguito Croci - mentre nel 2008 il trasporto pubblico è cresciuto del 5%». L'assessore ha poi ricordato l'iniziativa del **bike sharing**, che presto conterà 1.300 bici con l'obiettivo di arrivare a 5mila, l'espansione futura della metropolitana, le aree verdi, il car sharing (nicchia promettente per enti pubblici e aziende), la sperimentazione avviata da **Smart** ed **Enel** nella città per l'auto elettrica e «investimenti importanti» nella stessa direzione da parte di **A2a**: «Stiamo vivendo una grande opportunità per cambiare il nostro modello industriale» di mobilità.

Maria Berrini, presidente dell'Istituto Ambiente Italia, ha però sottolineato come «la distanza tra quanto succede a Milano e il resto d'Europa è ancora grande». Gli esempi sono diversi: vanno da Friburgo ad Hannover, passando per Amsterdam, Helsinki, Berlino, Stoccolma, Praga e Vienna. «Città capaci di visione», ha sottolineato Berrini. In effetti secondo la «Us Metropolitan Transport Commission» nel Comune di Milano ci sono 63 auto ogni 100 abitanti, mentre a Roma addirittura 76. A **New York** sono solo 20, a **Tokyo** 27, a **Londra** 36. Quanto alle autovetture circolanti per 1.000 abitanti nell'Unione europea siamo secondi dietro solo al **Lussemburgo** (per vedere i dati completi [si vada al dossier](#)).

Fabio Casiroli ha illustrato diversi progetti internazionali. Il sistema di trasporto di Berlino è un esempio di come «un'efficiente rete di trasporti possa ridurre la necessità di usare l'automobile». Madrid, organizzata in maniera multinucleare, ovvero con diversi centri, raggiunge un obiettivo simile. C'è poi **Los Angeles**: «Città dell'auto per eccellenza che però sta incrementando il trasporto su rotaia». Come dire: «Nulla è impossibile, mai dire mai». Certamente esistono esempi in tutt'altra direzione, come Pechino, «che vent'anni fa aveva venti milioni di biciclette e oggi milioni di auto», Carcas, con uno sviluppo insediativo "spontaneo" fatto di baraccopoli ammassate. All'inizio del Novecento il 90% del Pianeta era fatto di aree rurali, solo il 10% di popolazione urbana. Oggi siamo al 50%, ma nel 2050 la natura occuperà solo il 25%. A **Tokyo**, città con 34 milioni di abitanti nell'area urbana (metà della popolazione italiana) il trasporto pubblico rappresenta il 50% del totale. Le auto ci sono ancora, ma a fianco di infrastrutture e nuovi modelli di mobilità: parcheggi, car sharing e trasporto su rotaia. Un esempio da cui partire.

17 febbraio 2009