

## Tattica dei decreti o strategia dei piani?

## Chiudere il centro al traffico non è una soluzione

di Michele Sernini



Sono passati quarant'anni da quando in Inghilterra il Rapporto Buchanan sul traffico nelle città richiamava l'attenzione, parlando dell'America, sul legame tra i modi dell'insediamento sul territorio (forma e dimensione delle città, dispersione territoriale) e i problemi del traffico.

Più di quarant'anni fa William H. Whyte Jr. elencava i difetti dello *sprawl*, lo sparpagliamento urbano fuori città, anche se non curava a sufficienza il nesso con i problemi del traffico. Nel 1974 un rapporto ufficiale americano sui costi dello *sprawl* certificava che l'insediamento compatto costava il quaranta per cento in meno di quello a bassa densità e aveva tra i suoi vantaggi minor inquinamento (nell'insediamento disperso oggi molti hanno anche più di tre automobili), minor consumo di energia, uso di acqua ed erosione del suolo, mantenimento di attività agricole. I costi dello *sprawl* oggi, nella "nazione d'asfalto", sono ulteriormente aumentati. Questi studi erano noti anche da noi. Gli esperti del traffico e i tecnici della pianificazione hanno avuto tempo per ricordare ai politici i nessi tra insediamento, urbanistica, trasporti.

Ai vecchi disturbi del traffico (parcheggi, incidenti, congestione) si sono aggiunti, nella sensibilità delle gente, l'inquinamento e il rumore. Oggi appare un errore il vecchio rimedio dei trasportisti contro la congestione: ridurre la densità delle presenze nella città. La gente esortata ad andare fuori città inquina il territorio esterno, con molte più automobili.

Sono sempre più evidenti diversi fatti. Il problema della mobilità non è solo quello del traffico privato. Il problema del traffico non può essere solo di competenza dei trasportisti, ma coinvolge l'urbanistica e la pianificazione territoriale. La riduzione del traffico privato non può essere solo data da misure di chiusura di alcune zone o di interi centri storici o centri urbani, ma dev'essere accompagnata - meglio: preceduta - da radicali miglioramenti del trasporto pubblico. L'inquinamento si abbatte agendo sulle cause remote, non bastano i provvedimenti di emergenza. Anche se l'inquinamento più visibile è quello urbano, le misurazioni allargano il campo ben fuori dalla città. Questo è il punto nuovo e preoccupante: se dalla città si è andati ad abitare o lavorare fuori, e se per muoversi nei territori extraurbani occorre l'automobile, ci saranno più automobili circolanti, si produrrà più inquinamento, questo sarà pericoloso non più solo in città ma anche in molte aree extraurbane e metropolitane. Ma in quei territori proibire il traffico privato equivale ad arrestare la mobilità.

Ecco allora il gioco della paura ("agire finché la gente ha paura", dice un amministratore), il gioco del protagonismo, la rissa tra amministratori. Ecco i provvedimenti di emergenza, e le differenti opinioni sulle cause dell'inquinamento (è il traffico; sono le caldaie a gasolio; sono i fumi delle industrie e delle centrali elettriche; è "la città", possono dire altri con una vena poetico-messianica ciecamente antiurbana). Le proposte (costose auto alternative; "semafori intelligenti" che già negli anni sessanta Milano voleva copiare da Toronto; giusto scaglionamento degli orari, che decenni fa non si chiamava pomposamente "piano del tempo"; denari per il *mobility manager* nelle imprese, tariffazione unica di area) nascondono la tiepidezza verso il rilancio del trasporto pubblico. E ignorano l'interrogativo principale che è urbanistico: densità o dispersione?

Se il trasportista pensa solo al traffico e l'urbanista pensa solo ai suoli non si arriverà mai all'incontro. Il Piano dei trasporti

(del marzo 2001, ma pubblicato dopo la caduta del governo) conosce il tema, parla di incoraggiare l'integrazione fra i programmi di trasporto e la pianificazione territoriale, riconosce tra le cause dello squilibrio a favore della strada la avvenuta dispersione delle residenze, sa che l'offerta di trasporto pubblico non aumenta, e che il suo uso diminuisce. Ma poi deve fare il suo mestiere, favorire la mobilità prendendo atto dell'aumento dell'uso della strada, e non suggerisce rimedi urbanistici che incidano sulla dispersione insediativa. Allo stesso tempo intende limitare l'inquinamento dentro alle città. Inoltre, investire in obiettivi di scelta locale piuttosto che in opere lascia nel vago le infrastrutture.

Ci sono due anime nelle politiche dei trasporti, quella dei trasportisti e quella degli ambientalisti, manca l'anima di qualche urbanista non antiurbano, che non pensi solo a paesaggi, centri storici, morfologie, teoria della partecipazione, e di qualcuno che voglia veramente strutture di trasporto pubblico.

Manca la *governance* su insediamenti e mobilità insieme. Si parla dei treni di Zurigo, ma non dei treni ogni quarto d'ora di Copenhagen, di quelli olandesi, della pluralità di mezzi a Berlino, o delle corse attrezzate per i bus a Curitiba, esempio esalta-

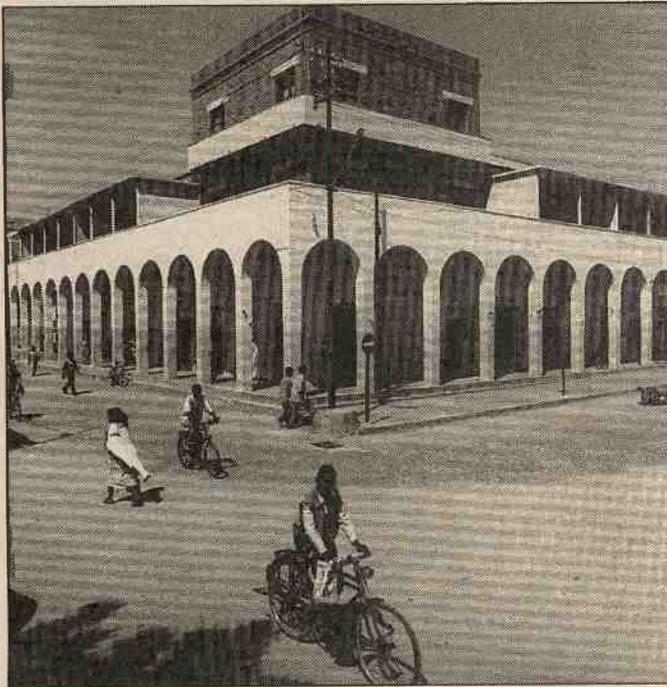
to sulla stampa estera. Qualche giornale divaga: "investimenti, ma soprattutto isole pedonali". Forse è meglio il contrario. Il trasporto di massa vuole la massa, la densità, nel territorio "diffuso" non si può fare, non rende. Si capisce l'esitazione a discutere su un tema così difficile, sul fatto che occorrerebbero città con tanto trasporto pubblico, rapido, di massa, o tanti compacti "villaggi" sul territorio, da collegare con una rete altrettanto efficiente, come si propone negli Stati Uniti. Lo

sparpagliamento interstiziale sul territorio, che si è lasciato fare - favorito dagli esteti delle emozioni autostradali - pone questioni enormi. Almeno per il futuro, si invertirà la rotta?

Altrimenti avanza una doppia linea. Nel territorio esterno e metropolitano: automobile, inquinamento, e possibile immobilità in casi gravi. Nella città a misura di taxista: se non basta il trasporto pubblico, biciclette, gite a piedi. Nel Piano dei trasporti si avanza l'idea che una ridotta mobilità possa essere segno di un "diverso sviluppo". Ma una cosa così non si fa per decreto, e l'equilibrio di una "mobilità sostenibile" va ancora trovato. Già si profilano maggiori investimenti in linee metropolitane, ma il ragionamento generale sull'insediamento ancora manca. Qualcuno potrebbe pensare, data una politica imprecisa e di emergenza, che in attesa delle auto alternative (ma dopo l'inquinamento sarà battaglia contro la congestione) non si voglia il mezzo pubblico, ma vi sia l'idea, cara ai ceti elevati, che la città è costosa, bisogna pagarla, non ci possono stare tutti. Del resto, pedonalizzare moltiplica i valori immobiliari, cosa che gli ambientalisti non dicono.

E dunque: ceto medio nei territori esterni, a girare in automobile e socializzare nei centri commerciali; città disinquinate alle poche decine di migliaia di ciclisti o eleganti maratoneti e turisti che sanno apprezzarla. In alcuni studi il trasporto pubblico risulta tra i motivi per cui i poveri stanno in città. Se cessa il costoso trasporto pubblico, si risolve il problema sociale della visibilità delle popolazioni marginali? Ma escludere il "diritto alla città" non risolve i conflitti sociali. E resta comunque il problema di una città che si svuota, si depotenzia, rinuncia alla forma spaziale di integrazione, interna ed esterna, che le città in crescita sanno ottenere.

Ripensare insieme insediamento territoriale, densificazione (gli olandesi la studiano) e trasporto pubblico di massa, è compito squisitamente attinente all'interesse della collettività. ■



## Sul traffico

*Traffic in Towns. The Specially Shortened Edition of the Buchanan Report*, H.M. Stationery Office (1963), Penguin, 1964.

Wilfred Owen, *The Accessible City*, The Brookings Institution, 1972.

John Michael Thompson, *Great Cities and Their Traffic*, Penguin, 1977.

P. W. Daniels, A. M. Warnes, *Movement in Cities. Spatial Perspectives on Urban Transport and Travel*, Methuen, 1980.

*The Exploding Metropolis (1957-58)*, a cura di William H. Whyte, University of California Press, 1993.

Alan Black, *Urban Mass Transportation Planning*, McGraw-Hill, 1995.

Bill Hillier, *Space is the Machine. A Configurational Theory of Architecture*, Cambridge University Press, 1996.

*Readings in Planning Theory*, a cura di Scott Campbell e Susan S. Fainstein, Blackwell, 1996.

Michael Bernick, Robert Cervero, *Transit Villages in the 21st Century*, McGraw-Hill, 1997.

Jane Hertz Kay, *Asphalt Nation. How the Automobile Took Over America, and How We Can Take It Back*, University of California Press, 1997.

Edward L. Glaeser, Matthew E. Kahn, Jordan Rappaport, *Why Do the Poor Live in Cities?* (discussion paper), Harvard Institute of Economic Research, n. 1891, aprile 2000: [www.economics.harvard.edu/hier/2000list](http://www.economics.harvard.edu/hier/2000list).

Ministeri dei Trasporti e della Navigazione, dei Lavori Pubblici, dell'Ambiente, *Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica*, D.P.R. 14 marzo 2001, "Gazzetta Ufficiale", 16 luglio 2001 (supplemento straordinario n. 163).

Rana Foroohar, *Power to the Cities*, "Newsweek" (Special Davos Edition), dicembre 2001-febbraio 2002.