

GIRO D'ITALIA ■ BERNHARD WINKLER

«Non moriremo soffocati di traffico»

Le città devono recuperare le loro piazze come luoghi d'incontro e con le auto si può arrivare ad una pacifica convivenza

MARCO FERRARI

Non moriremo di traffico, parola di Bernhard Winkler. L'urbanista tedesco considerato «il mago del traffico», che ha rifatto il trucco a Bologna, Firenze e Genova, ha pronte le sue ricette per il Duemila: non una pedonalizzazione spinta ma una convivenza pacifica tra cittadini e auto con più parcheggi, più piazze, velocità moderata, ingressi non aggressivi nei centri storici e snellimento della circolazione di mezzi pubblici e privati. A Genova per presentare le nuove linee del piano del traffico cittadino elaborate per conto del Comune, il professore tedesco ha messo in campo la sua filosofia di città in una affollata assemblea a Palazzo Ducale. Al termine dell'incontro ha risposto volentieri alle nostre domande.

Professor Winkler, è proprio difficile mettere mano al traffico delle città italiane?
«La città cambia, le abitudini cambiano, si va di più in automobile, su questo bisogna lavorare. La filosofia è quella di conciliare la città storica, lo spazio storico, con la città recente e le necessità moderne, come quella di muoversi. Il mio, insomma, è un tentativo di compromesso tra passato e futuro».

Nella vita urbana delle città italiane ci sono delle specificità oppure soffrono degli stessi mali di altri centri europei o americani?
«La vita nelle città italiane si è storicamente sviluppata nelle piazze. Negli ultimi 50 il traffico ha completamente mutato l'idea della piazza. I pedoni sono stati schiacciati sui marciapiedi, in un metro e ottanta di spazio, il resto è diventato parcheggio e incroci. Si è esagerato. Le piazze sono piazze, devono restare ritrovi, punti d'incontro, anche se devono trovare il giusto equilibrio con i principi della mobilità. Quello su cui dobbiamo lavorare, specialmente in Italia, è il rispetto dello spazio storico».

Quella del traffico è una questione

ne irreversibile, dobbiamo aspettarci un assalto ancora più consistente?

«Il traffico non è una catastrofe come l'eruzione di un vulcano o un terremoto. È la conseguenza del comportamento dei cittadini che cambiano la vita della città. Per duecento anni si è vissuto in un certo modo e si è arrivati spesso a delle situazioni di emergenza per cui si è dovuto mutare il modo di vita, per esempio le

guerre, la peste, le epidemie. Ma tutti questi fattori sono via via spariti perché l'uomo ha analizzato che cosa non andava e ha trovato dei rimedi. Il comportamento civico deve corrispondere alla densità della popolazione e il centro cittadino deve corrispondere alle esigenze della nostra esistenza. Perciò non dobbiamo pensare di non essere capaci di combattere il traffico, ma dobbiamo ridimensionare i modi di vita nel rispetto dell'identità storica delle città».

Dunque secondo lei le caratteristiche urbanistiche e architettoniche italiane sono compatibili



Bernhard Winkler, l'urbanista tedesco considerato "il mago del traffico": "La mobilità in città non può essere considerata un'esigenza illimitata"

con le esigenze della modernità, con la velocità dell'informazione e la rapidità degli spostamenti...

«Sì, è importante trovare un equilibrio tra vecchio e nuovo. Il traffico va inserito nella scala giusta, pensarlo come un'esigenza illimitata nella città non è possibile. Su questo tema, spazio urbano e mobilità, ho scritto un libro uscito adesso anche in Italia».

Limitare il traffico è ormai una necessità impellente?

«Non si tratta di snellire, di evitare o di impedire ma di fare quello che è necessario. Se non vogliamo mettere a repentaglio la nostra cultura urbana, non do-

vremo più domandarci quanta città può sopportare il traffico, bensì quanto traffico la città può sopportare e quale tipo di mobilità è adatta meglio».

Qual è, allora, il principio basilare della sua filosofia di città?

«La continuità. Nel senso di rendersi conto che le città storiche italiane sono delle identità preziosissime. Dobbiamo muoverci con i nostri metodi moderni conciliandoli con l'antico».

Trova sempre corrispondenza tra la sua filosofia di città e i centri in quali opera?

«Nell'affrontare i problemi di Genova o di Firenze si lavora con

la stessa filosofia, ma in modo diverso. E poi una cosa è la filosofia, una cosa è la città. Ogni città per me è un individuo ed ogni individuo è diverso dall'altro».

Quali sono i punti centrali del suo piano del traffico per Genova?

«La situazione topografica che a Genova è molto particolare. È una città chiusa tra mare e montagna e non c'è spazio. Anche per Genova bisogna conciliare storia e modernità. Dunque snellire, conservando il traffico sulle direttrici viarie costiere. Nel centro, invece, dove lavora e vive la gente, bisogna rivitalizzare le piazze, aumentare i parcheggi,

muoversi con maggiore sicurezza e limitare la velocità, visto che oggi la media è di 33 chilometri all'ora».

E nel concreto, questo cosa comporterà?

«Il flusso più imponente del traffico viaggia da Ponente lungo la direttrice costiera: se solo il 10% di quel flusso entra in città, la città è perduta. Però chiudere il centro non è pensabile, specialmente per un centro come quello genovese e per una città dalla morfologia così singolare. Occorre dunque regola-

re gli accessi sia imponendo limiti di velocità sia trovando linee di penetrazione meno forti. Inoltre Genova possiede delle piazze bellissime: bisogna recuperarle, renderle a dimensione di pedone. E si può fare senza ricorrere a pedonalizzazioni forzate con strozzature che la viabilità non può permettersi. Così Via XX Settembre, oggi sacrificata al traffico di entrata, riacquisterà la funzione di boulevard con una percorrenza in discesa di mezzi prevalentemente pubblici. Per arrivare in centro si entrerà dalla Galleria Colombo e si arriverà in piazza Dante che è un nodo molto largo

su cui si possono avere diverse opzioni: andare verso monte, andare verso mare, andare verso De Ferrari e da qui in Piazza Fontane Marose dove si può parcheggiare per raggiungere il palazzo comunale. Inoltre poche città italiane sono prive di parcheggi come Genova. Da ciò, più che dalla struttura stradale, che è di buona qualità, derivano i maggiori problemi per la mobilità. Noi ne abbiamo individuati di nuovi e recuperato molti spazi per un totale di circa 10 mila posti auto».

E Piazza De Ferrari, il cuore pulsante della città?

«La piazza storica pedonale è nello spazio tra il Carlo Felice, il Palazzo Ducale e la fontana. Questa parte deve essere rivitalizzata con piante tagliate scultoreamente. Gli autobus e le auto continueranno ad attraversare la piazza come adesso. Abbiamo spostato le fermate dei mezzi pubblici all'inizio di Via XX Settembre e via Dante in modo che i portici del Palazzo della Borsa diventino punto di interscambio tra i bus che vanno nei due sensi. Spero che nel progetto della metropolitana ci sia una stazione del Palazzo della Borsa o molto vicino. Ma deve cambiare il concetto di piazza: gli autobus e le auto passeranno in una piazza pedonale e non saranno come oggi i pedoni ad attraversare una piazza su cui passano bus e auto».

Anche lei, come Piano, è a favore dell'abbattimento della sopraelevata che attraversa lo specchio antistante il porto antico?

«Occorre capovolgere la portata fuori, al margine del porto, in modo che la città e il porto antico ritornino un tutt'uno. Quindi bisogna trasformarla in un ponte. Ma non pensate al ponte di S. Francisco, quello è tre-quattro volte più grande di quello che si può ipotizzare per Genova che ha bisogno di una costruzione a misura. La sopraelevata è un'arteria utilissima, ma è nel punto sbagliato, è troppo dentro la città, dentro il paesaggio».

NUOVO



CASSA RISPARMIO CARPI S.p.A.

Noi partiamo dalle... fondamenta, lavorando insieme alle imprese e cooperative edili più efficienti, sicure ed affidabili

"MUTUO PLUS"
3,50%



Mutuo Prima Casa

con durata fino a 15 anni, tasso fisso al 3,50% per i primi 18 mesi, per i successivi indicizzazione EURIBOR semestrale +1%, oppure tasso fisso (IRS EURO +1,50%) per altri 3 anni. Al termine del triennio è possibile prorogare l'opzione per ulteriori 3 anni e così fino alla scadenza del mutuo. Per immobili acquistati da imprese edili o cooperative di costruzione convenzionate con Cassa Risparmio Carpi.

zero spese di perizia oneri notariali ridotti zero penali fino a 15 anni copertura assicurativa completa

Informazioni e prenotazioni presso tutte le nostre filiali

Internet: www.crcarpi.it - info@crcarpi.it

