

# Et territorio

IDEE  
E PROGETTI  
PER VIVERE  
MEGLIO

COLOGIA

Il punto

Centri storici senza auto, dall'antica Roma ad oggi gli esempi non mancano. Ma ora le amministrazioni di destra scelgono l'inquinamento e quelle di sinistra rinunciano a progettare

## La sinistra nell'ingorgo Senza pianificazione, le città strangolate

PIETRO GRECO

IL PRIMO BLOCCO DEL TRAFFICO RISALE A DUEMILA ANNI FA: FU GIULIO CESARE A DECIDERLO PER ALLEGGERIRE LA CONGESTIONE DELL'URBE CAUSATA DA UN'IMPENNATA NELL'USO DEI «CARRI PRIVATI». IL DIVIETO FU POI ESTESO IN TUTTO L'IMPERO



RICETTA

### Le strategie contro l'inferno

Mercoledì 22 settembre, 92 comuni italiani parteciperanno alla «Giornata europea: in città senza la mia auto». La partecipazione consiste nella chiusura al traffico privato - in alcuni casi anche ai motorini e alle moto - di parti della città per un totale di 7.000 ettari. La regione italiana che vanta la maggiore adesione alla «Giornata» è la Toscana, con 15 città partecipanti. Il Comune che ha predisposto la più ampia superficie di traffico limitato è Palermo, con 330 ettari complessivi.

L'obiettivo della «Giornata europea» non è solo la denuncia di una situazione di traffico che, in quasi tutte le città europee, è al limite della sostenibilità. Ma è anche dimostrare come, attraverso l'impegno congiunto di istituzioni, amministrazioni pubbliche, forze sociali e cittadini sia effettivamente possibile ridurre la congestione delle aree metropolitane e garantire a tutti i loro abitanti il diritto alla mobilità, alla salute e alla qualità dell'ambiente urbano.

Secondo gli organizzatori, per raggiungere questi obiettivi strategici, le azioni prioritarie pratiche da realizzare sono almeno quattro.

INFO  
Senza auto con Erba in rete



1. Lo sviluppo dell'efficienza e della capacità delle reti di trasporto pubblico, con particolare attenzione al trasporto collettivo sul ferro (ferrovie, metropolitane, tram).

2. La promozione di sistemi di mobilità alternativi, attraverso la promozione della pedonalità e dell'uso della bici cletta o, comunque, di forme intermedie tra il trasporto pubblico e quello privato.

3. La razionalizzazione della rete di trasporto, attraverso l'uso ottimale delle risorse disponibili.

4. La riallocazione delle funzioni urbane, mediante interventi volti a favorire modelli insediativi compatibili anziché decentrati.

Tutti questi sono passaggi necessari per rendere stabilmente sostenibile la mobilità urbana delle persone. Ma, forse, non sono sufficienti se non ci si pone nell'ottica di «ripensare» per intero e complessivamente la città contemporanea. In fondo, tutte le epoche storiche hanno avuto una precisa idea di città. E l'hanno realizzata. Solo la nostra epoca sembra essersi arresa alla crescita urbana spontanea e sembra aver rinunciato alla possibilità di governarla. A realizzare la «sua» città.

«22 settembre, eclisse dell'auto». Questa è la previsione che il settimanale ecologista Erba, passato di recente in rete, fa della «Giornata». L'indirizzo di Erba è [www.verdi.it/erba](http://www.verdi.it/erba).

Roma è stata la prima città a sperimentare il blocco del traffico. Duemila anni fa. L'ingorgo ormai quotidiano che paralizzava la metropoli, spinse Giulio Cesare a proibire l'uso dei carri durante tutto il giorno. Molti romani protestarono per l'aumento dei rumori notturni. Ma il bisogno di mobilità era in forte crescita dappertutto e il traffico dei carri non congestionava solo la capitale. Alcuni anni dopo l'imperatore Claudio estese il decreto di blocco a tutte le altre municipalità d'Italia. E Marco Aurelio a tutte le città dell'Impero. Molti, a quel tempo, non riuscivano a capacitarsi del perché mai i romani preferissero spostarsi, anche in città, con ingombranti veicoli personali e rimanere sistematicamente imbottigliati nel traffico, piuttosto che muoversi a piedi. Ma l'imperatore Adriano aveva le idee chiare: il carro, sosteneva, conferisce al suo possessore una piacevole sensazione di libertà e di velocità. E gli impedisce di vedere la realtà. Perché, quando il numero dei veicoli aumenta oltre una certa soglia: «questo piacere distrugge il suo stesso scopo: un pedone può avanzare più facilmente di cento veicoli bloccati da un capo all'altro della tortuosa Via Sacra».

Anche noi, come gli antichi romani, abbiamo mille buoni motivi per cercare di porre un freno al traffico urbano. Basta far parlare le cifre, per individuarli, questi buoni motivi. Ogni anno, in una qualche città italiana, muoiono oltre 2.600 persone a causa di un incidente stradale. E, secondo alcuni, ne muoiono almeno il doppio per l'inquinamento prodotto dal traffico. Il 97% della popolazione urbana italiana, come gli antichi romani, sente tutto lo stress del rumore causato di notte dai moderni carri. Ma, a differenza, dei romani

antichi, non protesta abbastanza. Se estendiamo l'analisi al pianeta intero le cifre disegnano uno scenario di guerra. Anzi, di una nuova, grande guerra mondiale: 300.000 vittime, ogni anno, per incidenti. Almeno il doppio per inquinamento. Un numero incalcolabile di feriti. Ogni anno il grande ingorgo, quasi fosse un bombardamento a tappeto, produce 200.000 miliardi di lire di danni negli Stati Uniti. E addirittura 230.000 miliardi di lire nell'Unione Europea (il 2% del suo Prodotto Interno Lordo). Persino peggio vanno le cose nel Terzo Mondo. Ogni anno, ciascun automobilista di Bangkok perde 44 giorni della sua vita fermo (letteralmente) nel traffico. E l'intera città paga una bolletta di 5.000 miliardi di lire al grande ingorgo. Ammontano invece a 3.000 miliardi di lire i soli danni sanitari causati dal traffico nella Città del Messico. Ci sono, poi, tutti i danni ambientali. L'auto espropria il 33% del petrolio prodotto ogni anno al mondo; produce il 40% delle polveri in atmosfera; ed è responsabile del 15% delle emissioni antropiche di anidride carbonica.



Tutte queste cifre (e altre ancora) ci dicono che l'auto è il nostro devastante nemico. Anzi, è qualcosa di più, sostiene l'economista E. J. Mishan. Se dovessimo basare le nostre valutazioni solo su questi numeri e su una cruda analisi dei costi/benefici, dovremmo considerarla la «più grande sciagura mai abbattutasi sul genere umano».

E, invece, l'auto è stata ed è tuttora l'oggetto più desiderato dall'uomo del XX secolo. Se è vero

che, scoppiettanti per il mondo, ce ne sono, ormai, mezzo miliardo di esemplari. Cinque volte più che nel 1960. Dieci volte più che nel 1950. E se è vero che, nonostante l'ingorgo, nelle nostre città il numero di passeggeri/chilometro delle auto private tra il 1985 e il 1995 è aumentato dal 57% (passando da 527 a 828 miliardi), mentre il numero di passeggeri/chilometro sui mezzi pubblici crollava del 20% (passando da 20 a 16 miliardi), nonostante che l'offerta di pubblico trasporto sia aumentata di un (piccolo) 6% (da 81 a 86 miliardi di passeggeri/chilometro). Nelle nostre città, ormai, l'82% della domanda di trasporto è soddisfatta da un'auto privata.

E noi, un po' come i Romani ai tempi dell'Impero, siamo qui a chiederci cosa mai spinga l'uomo ad amare così teneramente il suo inefficiente «carro personale». Beh, è quella medesima sensazione individuata dal sagace Adriano che oggi chiamiamo *freedom to go*: quella (sensazione di) libertà di andare dove si vuole, e quando si vuole, che l'auto moderna, come l'antico carro, ti concede prima e mentre ti strangola nell'ingorgo. È questa sensazione (impagabile, irripetibile, strettamente personale) che stimola nell'uomo il suo irrefrenabile amore per l'auto. Possiamo, così, essere perfettamente coscienti dei danni (delle sciagure) che il nuovo carro a motore provoca in tutto il mondo, ma se non teniamo in conto quel vento poderoso che c'è dentro la *freedom to go*, avvisa l'antropologo Franco La Ce-

INFO  
Mancano ancora le piste ciclabili

Sarà una giornata senza auto, il prossimo mercoledì 22 settembre. Marischia di essere anche una giornata senza bici. Per i ciclisti cittadini la vita è infatti molto dura: in Italia ci sono solo 1.300 chilometri di piste ciclabili, quanto quelli di una città come Vienna o Copenaghen. La denuncia è del deputato verde Paolo Galletti, che rileva come a quasi un anno dall'approvazione della legge sulla mobilità ciclistica, i ritardi irrisolvibili di comprometterne l'attuazione. La sceremo a casa l'auto, ma non potremo prendere i tabici.

cla, rischiamo di vedere l'auto senza quelli che ci stanno dentro: gli uomini che l'adorano. E rischiamo di inveire contro i cento veicoli privati che bloccano da un capo all'altro le mille tortuose Vie Sacre delle nostre città, senza mai riuscire a rimuovere l'ingorgo.

È proprio perché totalmente sedotti da questa sensazione di libertà individuale, che i sindaci della nuova destra a Milano e a Bologna, Albertini e Guazzaloca, non riescono a vedere, a differenza dell'imperatore Adriano, che «questo piacere distrugge ormai il suo stesso scopo» e si rifiutano non solo di decretare il blocco del traffico in tutta la città, come fece Cesare, ma addirittura si rifiutano di aderire, unici in tutta l'Unione Europea, persino al simbolico blocco di una sola giornata nell'ambito dell'iniziativa «in città senza la mia auto» che si terrà in 97 città italiane e in oltre 200 città europee mercoledì prossimo, 22 settembre.

Albertini e Guazzaloca sono un caso unico e, per certi versi, eclatante. Tuttavia sarebbe ingeneroso e ingiusto attribuire alla nuova destra tutte le responsabilità del grande ingorgo.

NELL'INTERNO  
LA DENUNCIA

### Un mostro in agguato nella valle del Sangro

A PAGINA

5

