

## FOGLIETTONE

Laura Lucchini  
inchieste@unita.it

Tutti a piedi o in bicicletta. Nella capitale tedesca sempre meno macchine: sono 317 ogni 1000 abitanti. Meno della metà di Roma. Ma lì i trasporti viaggiano 24 ore su 24

# BERLINO, LA PRIMA CITTÀ SENZA AUTOMOBILI



Disegno di Stefania Infante (Tecnica: acquarello)

www.officinab5.it

**S**i può immaginare una città senz'auto? A Berlino sì. O almeno è quello che si evince dai dati pubblicati questa settimana dal Ministero per lo Sviluppo Urbano. Nella capitale della patria dell'automobile, girare in macchina è fuori moda, il rapporto tra auto e popolazione è il più basso di tutta la Germania e il confronto con i numeri in Italia è spaventoso. Eppure le multe non sono salate e quasi non esistono isole pedonali.

Berlino fa registrare un nuovo record: 317 automobilisti ogni 1000 abitanti, meno della metà di Roma e Milano, dove ci sono tra le 690 e le 700 automobili ogni 1000 abitanti. Non solo, proprio grazie al fatto che sempre più persone usano i trasporti pubblici e la bicicletta, Berlino è l'unica località in Germania in cui il numero di automobilisti tende a diminuire costantemente nel tempo: dal 2002 le auto in città si sono ridotte del 10%. Non c'è bisogno di ricorrere alle statistiche per rendersene conto. È tipica la situazione tra

amici, a un appuntamento, in cui chi si presenta con la macchina desta curiosità: «Sei in giro in auto?», «Non usi la metro?», o, «Hai dovuto cercare parcheggio?». Queste discussioni in genere terminano con una sentenza: «A Berlino non c'è bisogno della macchina».

**La riduzione delle auto** negli ultimi anni ha avuto anche i suoi effetti positivi sul trasporto pubblico. La BVG, l'agenzia dei trasporti locali, nei primi mesi del 2009 ha registrato un aumento dei passeggeri del 6-7%, nonostante un periodo segnato anche da numerosi scioperi. Allo stesso modo, sempre più cittadini si votano alla bicicletta quotidianamente o occasionalmente. Friedmann Kunst del Ministero per lo sviluppo urbano scommette per una maggiore diffusione della bicicletta che dovrebbe salire fino addirittura a raggiungere il 20% della popolazione. Non intende però farlo attraverso una «terapia d'urto»: una delle iniziative previste per disincentivare l'uso della macchina è quello di aumentare il prezzo dei parcheggi a pagamento nelle zone dei negozi. Non vuole arrivare in nessun

modo al divieto dell'automobile, ma parla piuttosto di una «civiltà delle strade», di «rallentare la città» e di ridurre il traffico. Certo, tutto questo è possibile solo grazie a una rete dei trasporti che non lascia mai nessuno a piedi 24 ore su 24 e raggiunge in modo capillare tutta la città. Bisogna ammettere che a Berlino il prezzo del biglietto singolo urbano è piuttosto caro, 2,10 euro, però risponde una precisa politica che cerca di favorire gli abbonamenti. Al contrario, le multe non sono per niente salate. Per questo non si può dire che a Berlino i risultati si ottengono con i divieti, lo dimostra anche una quasi totale assenza di isole pedonali. Alla Technisches Universität di Berlino spiegano questa tendenza anche con ragioni demografiche: «Ci sono più persone anziane, e queste usano meno l'auto», ha detto Thomas Richter, professore di questa istituzione in un'intervista con il quotidiano locale Tagesspiegel. Ma è anche vero che i giovani preferiscono i trasporti o la bicicletta proprio per una questione di costi. Berlino intende supportare questa tendenza anche ampliando la rete degli autobus. ♦