



LEGAMBIENTE

IL 2000 NELLE CITTÀ STORICHE D'EUROPA
SENZ'AUTO, INQUINAMENTO, RUMORE

di Gianfranco AMENDOLA

Europarlamentare, vicepresidente commissione ambiente, Ufficio
di presidenza Legambiente

1. PREMESSA

Grazie soprattutto all'opera di Carlo Ripa di Meana, all'epoca commissario CEE per l'ambiente, la Comunità, tra il 1990 e il 1992 ha elaborato e presentato due documenti sulle prospettive e proposte relative alla vivibilità delle città europee, che non è esagerato definire "rivoluzionarie". Mi riferisco al "Libro verde sull'ambiente urbano " ed alla "Proposta per il programma di ricerca sulle città senz'auto".

E' impossibile riassumerle in poche pagine. Ma il loro grado di approfondimento e di completezza già risulta chiaro solo leggendo l'indice dei capitoli che precede il libro verde, al quale per economia di spazio rinvio, trovandosi il documento agli atti del convegno.

2. TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO STORICO DELLE
CITTÀ EUROPEE.

In particolare, il libro verde urbano dedica un paragrafo del quinto capitolo alla tutela ed alla valorizzazione del patrimonio storico delle città europee.

Vale la pena di riportarlo integralmente:

"Il carattere storico delle città europee, dei loro edifici, monumenti, strade e piazze, conferisce ad ogni singola città una propria identità e dimensione spaziale. Le nostre città sono un segno importante della diversità culturale della Comunità e del patrimonio storico comune. Di conseguenza, la conservazione del loro carattere non riguarda esclusivamente chi vi abita.

Le pressioni manifestatesi nei decenni scorsi hanno intaccato gravemente il patrimonio urbano europeo. Molte città hanno introdotto programmi di pianificazione che prevedono la tutela dei centri storici e ne incoraggiano il restauro grazie ad interessanti programmi di rinnovamento.

Fino ad oggi la comunità ha svolto un ruolo secondario da un punto di vista finanziario, ma importante in termini di sensibilizzazione del grande pubblico al patrimonio architettonico di cui dispone. Questo ruolo si traduce soprattutto in un sostegno alla conservazione dei monumenti che documentano la ricchezza e la diversità del patrimonio architettonico europeo.

Linee di azione proposte

1. La Comunità dovrebbe erogare finanziamenti più cospicui per la conservazione degli edifici e delle zone storiche

di importanza europea.

2. Occorre valutare i vantaggi derivanti dall'introduzione di un sistema comunitario di riconoscimento del valore storico e culturale di singoli edifici o parti di città."

E' da richiamare l'attenzione anche sul seguente punto 5.4, in merito alla tutela e valorizzazione dell'ambiente naturale esistente all'interno delle città poichè da esso non si puo' prescindere per la riqualificazione complessiva dell'ecosistema urbano.

3. LA CITTA' DOPO L'AUTO.

Ma la prospettiva a mio giudizio più rivoluzionaria ed esaltante si trova nel secondo documento, quello sui rapporti tra auto e città europee.

Consentitemi, allora, di illustrarlo e commentarlo brevemente.

Pochi di noi si fermano a riflettere sull'impatto reale che l'avvento dell'auto ha portato nel nostro mondo. Ha ragione Wolfgang Zuckermann quando (Fine della strada, Muzzio 1992) nota che << il mondo non è più come era prima dell'auto. E la differenza tra l'epoca prima dell'auto e quella dopo è molto più grande della differenza, che so, tra l'epoca precedente e quella seguente i Romani o tra l'epoca precedente e quella seguente il periodo Vittoriano. Dopo quelle epoche il mondo, pur se diverso,

era sempre riconoscibile. Ora, alla fine, lo abbiamo cambiato oltre ogni riconoscimento >>. L'auto è arrivata dovunque, ha invaso ogni spazio, ha pesantemente cambiato le nostre città, il nostro modo di vita, il nostro rapporto con la natura e con i nostri simili. Ha cambiato addirittura il nostro modo di essere umani. Non solo l'auto ci ha fisicamente separato dal terreno su cui camminiamo, isolandoci in una scatola chiusa di metallo. Ma ci ha anche allontanato dai nostri simili. E basta osservare come ci guardiamo ai semafori, chiusi nelle nostre scatolette, mentre aspettiamo che scatti il verde. Il capo della polizia di Parigi conclude che << oggi i parigini non hanno due gambe ma quattro ruote >>. E, quindi - aggiunge - una città preclusa alle auto è una città morta. Insomma, senza auto non esiste l'uomo.

Sembra incredibile che siamo arrivati a questo punto in soli cento anni. Che in appena un secolo siamo riusciti a invadere il mondo con 500 milioni di auto. Ogni minuto, giorno dopo giorno senza interruzione cento nuove auto vengono messe in circolazione. Ci dicono che è necessario per realizzare al più presto << l'eguaglianza automobilistica >>. Quella di Hitler per cui << ogni membro del popolo tedesco >> avrebbe potuto divenire proprietario di un'auto, modernizzata recentemente a sinistra dall'opinione secondo cui << devono essere costruite più strade per quelle auto che ancora devono essere acquistate dalle donne, dalle minoranze etniche e dal sottoproletariato che attualmente ancora non godono del beneficio di un trasporto personale >>, espressa da Peter Bottomley, ministro dei trasporti britannico.

Il cambiamento è stato così rapido che continuiamo a vedere le auto con l'ottica di un tempo senza riuscire a capire che oggi essa è totalmente capovolta. L'auto che corre in mezzo al verde verso la libertà esiste ormai solo nella pubblicità. Nella realtà, andando in auto, vediamo soprattutto cemento ed altre auto. E non corriamo affatto. Marx, per sottolineare la insostenibilità della condizione operaia nella Londra del 19mo secolo, riteneva non accettabile un tempo di spostamento casa-fabbrica di tre quarti d'ora. Che cosa direbbe oggi che la velocità di spostamento in città è decisamente diminuita? Nel centro di Parigi (città con buona mobilità) il guadagno di velocità raggiunto negli spostamenti porta a porta rispetto al Medioevo è di appena 3 Km. E intanto sono aumentati in modo intollerabile gli inquinamenti provocati dalle auto. Ma allora che dobbiamo fare? Tornare ai cavalli? Additare l'auto come il simbolo di tutti i nostri mali? Niente di tutto questo. Anche perchè - diciamo la verità - il problema di fondo va ben oltre la questione auto e attiene ai valori base della nostra società, delle nostre abitudini, del nostro stile di vita. Abolire oggi l'auto dalla nostra vita, senza alcun altro cambiamento e senza un profondo ripensamento dei nostri valori è un obiettivo non realizzabile. Perchè l'auto, in realtà, è il miglior simbolo della nostra epoca. Nè possiamo pretendere di impedire, noi che l'auto la abbiamo, agli altri di averla.

Dobbiamo tuttavia iniziare a tornare indietro e in fretta. Per ritrovare al più presto - e sempre Zuckermann che

parla - << la nostra casa, la terra dove ancora ci sentiamo meglio che in qualsiasi altro luogo >>. Per ritrovare, aggiungerei io, noi stessi e i nostri simili.

Tornare indietro non è facile ma si può e deve fare. Ad iniziare dalle nostre città realizzando allora il sogno della CEE di passare dal dream car alla dream city, dal sogno dell'auto a quello della città senza auto, o meglio dopo l'auto. Lo studio della CEE, come ha precisato nel presentarlo l'allora Commissario Carlo Ripa di Meana, << si colloca tra le azioni che la Commissione intende promuovere .. e dimostra la fattibilità e l'opportunità, anche dal punto di vista economico, di una città senza auto, in una prospettiva di sopravvivenza, sia dell'industria automobilistica che dell'auto stessa.>> E quindi, tanto per cominciare, provvedimenti tipo << targhe alterne >>, secondo la Cee vanno evitati << perché costituiscono misure eccezionali transitorie e non veri e propri rimedi funzionali >>. Così come va evitato << il rischio, insito in una politica di costruzione di grandi infrastrutture viarie e di parcheggio nei centri città, che è quello di attirare ulteriore traffico e di mantenere, o addirittura rafforzare, l'abitudine all'utilizzo della macchina, per brevi percorsi nel centro città >>. E' invece molto << più efficace estendere progressivamente le zone chiuse al traffico o a traffico limitato..>>. Perché è ormai chiaro a tutti il fallimento della politica sintetizzata da Pompidou nello slogan: << occorre adattare la città all'auto >>. Così come è chiaro che la realtà delle nostre città con la loro <<

congestione, con le ansie per gli appuntamenti mancati, con la massificazione all'interno di ingorghi capaci di appiattare qualsiasi differenza di classe >> è l'esatto contrario di quanto ci promette la pubblicità dell'auto: libertà, personalizzazione e velocità. Tanto è vero che addirittura il signor Levy, presidente della Renault, ha dovuto dire, in un simposio a Parigi, che <<bisognerà pure un giorno che la città si sbarazzi dell'automobile>>.

Insomma, conclude la Commissione CEE, è ora di uscire dal binomio "Città - auto... una città dove la mattina ci si veste con la propria auto preferita. E viene voglia di contrapporgli un'altra espressione città per l'uomo, una città concepita per viverci e non per circolare. Malgrado ciò, si può sempre trovare qualcuno disposto a credere che si possa veramente adattare la città all'auto e che non dubita che si tratti di una proposta seria; il fatto che nessuno, in nessun posto al mondo non vi è ancora riuscito senza condannare la città e tutti quelli che vi abitano ad una spaventosa e crescente serie di nocività e sprechi, non serve a far riflettere gli officianti del nuovo dio a quattro ruote..."

Occorre, quindi, cambiare impostazione e ripartire dalla città per adattare ad essa il trasporto, nella piena consapevolezza che le nostre città e le nostre strade sono state e devono essere costruite per l'uomo e per le sue molteplici esigenze, di cui la mobilità è solo un aspetto. << L'alienazione e la disumanizzazione delle zone, periferie e banlieue, dove

ancora si puo' circolare con facilità - è sempre Ripa di Meana che parla - dimostrano che l'auto puo' garantire la mobilità urbana solo in quelle parti di città che hanno rinunciato ad averne (della città, appunto!) le caratteristiche..>> Per fare questo, il punto di partenza è l'obiettivo di << aumentare la resistenza delle reti urbane fino a giungere alla completa chiusura di intere città o loro parti alla circolazione veicolare privata e realizzare un complesso di alternative di trasporto capaci di creare una rete diffusa e affidabile di integrazione degli spostamenti pedonali con una altrettanto diffusa ed affidabile rete di trasporti collettivi >>.

In questa prospettiva, lo studio della Cee prende in considerazione non << una >> città ma un insieme di città possibili, ognuna definita con delle cifre che sono la densità edilizia, la densità delle linee di trasporto collettivo << deboli >> (Tram) e << forti >> (metropolitane leggere di superficie), e soprattutto il numero delle << unità di prossimità >>, vale a dire la cellula minima della città (non superiore, di regola, a 1 chilometro quadrato) dove si puo' circolare solamente a piedi, anche se aiutati, specie per la distribuzione delle merci, da marciapiedi mobili ecc.. L'esempio da cui partire puo' essere Venezia dove la strada non ha mai perso una dimensione, quella trasversale, che altrove è tutta da riconquistare. Venezia, che significa: << il contatto diretto con i propri concittadini lungo gli itinerari pedonali, la ridotta sezione delle strade veramente a misura d'uomo, i campielli come

luoghi di incontro, i trasporti pubblici in sede separata dai percorsi pedonali, l'articolazione tra itinerari di grande passaggio a carattere commerciale e passaggi più riposti e segreti per accedere alle corti, alle abitazioni...>>.

Insomma, la città europea senza auto non è il negativo della città con le auto e non è neppure la sostituzione delle auto con un altro mezzo di trasporto. E', invece, la città << dopo >> l'auto dove il posto d'onore viene riservato al trasporto collettivo. Per cui non ha più neanche senso cercare per questo trasporto una costosa alternativa sotterranea, necessaria solo se si vuole lasciare la superficie alle auto. E, a proposito di costi, lo studio della Cee dimostra con chiarezza che la città senza auto costa dalla metà a cinque volte di meno di quanto costa la città- auto; è più << giusta >> perchè rimedia alla prepotenza di chi, come gli automobilisti, pur essendo solo il 40%, occupa l'87% dello spaziotempo a disposizione dei cittadini in una media città europea. E' certamente più razionale se si pensa che l'inarrestabile e terrificante flusso di vetture che nelle ore di punta paralizza alcune strade << potrebbe essere sostituito da una modestissima tranvia, per di più nemmeno sovraccarica >>.

E' utopia tutto questo? Forse si, se si considera che, come impietosamente rileva la Cee, i governanti della città capitale del mondo sono addirittura arrivati a forare le mura aureliane per far passare i fiumi di vetture dirette sull'Appia. (<< Neanche i barbari c'erano riusciti >> !). Soprattutto se

consideriamo i formidabili interessi che sono dietro la città-auto, i cui profitti vanno alle case automobilistiche ed i cui costi gravano tutti sui cittadini e sulla collettività. Ed anzi, a proposito di costi economici, va anche detto con chiarezza come fa la Commissione che il costo di questa città dopo l'auto dovrà essere tutto sopportato dalle pubbliche amministrazioni. Esattamente l'opposto, quindi, dell'orientamento oggi prevalente, espresso dal Governo italiano per cui sembra che il primo imperativo sia "privatizzazione " ed " economia di mercato".

E allora la città per l'uomo occorrerà conquistarsela. A meno che qualcuno non pensi veramente che sarà Agnelli a guidare la lotta per il ridimensionamento dell'auto e per restituire le città agli esseri umani.

archiviocederna.it