
Una città senza auto

di Maria Rosa Vittadini

Nelle politiche per la mobilità urbana i centri storici sono stati una grande palestra di innovazione, un fattore potente di maturazione di sensibilità nuove, un campo ancor oggi fertile di sperimentazione tecnologica e organizzativa. Tuttavia la “specialità” del centro storico, inteso come luogo ad alta protezione rispetto al traffico automobilistico, nel quale ci si muove diversamente che nel resto della città, è una soluzione ormai inadeguata ai problemi della mobilità urbana e agli stessi problemi dei centri storici, pericolosamente in bilico tra il soffocamento da traffico e la trasformazione in monotoni centri commerciali.

Altre prospettive vanno definendosi, avanzate dalla cultura urbanistica più avvertita. Ne fanno parte l'estensione all'intero sistema dei luoghi urbani di tecniche di “Traffic calming”, lo sviluppo di reti di trasporto pubblico orientate alla copertura estesa della domanda di mobilità urbana piuttosto che alla sua forzatura su pochi assi fortissimi; la riscoperta delle “brevi distanze” organizzate intorno ad “arcipelaghi” di isole pedonali e all'uso di mezzi di trasporto non motorizzati.

L'occasione dei quarant'anni di Italia Nostra si presta bene ad una riflessione sulla evoluzione delle relazioni che legano le politiche di salvaguardia dei centri storici con le politiche per l'accessibilità e sulle prospettive tecniche e politiche che possono favorire il necessario ulteriore sviluppo.

Il mito dell'accessibilità generalizzata

La città antica e soprattutto la città ottocentesca hanno fornito all'automobile grandi spazi di circolazione e di sosta. Sono spazi nati per la magnificenza civile e per la circolazione delle carrozze e dei mezzi pubblici assai prima che per l'automobile. È un'eredità preziosa che per tutta la prima

metà del nostro secolo ha fatto fronte alla crescita (peraltro lenta) della motorizzazione privata. Proprio da questa ricchezza di spazi e di possibilità è nata la convinzione che al crescere del reddito, e dunque dei tassi di motorizzazione, l'automobile privata avrebbe garantito l'accessibilità totale, disponibile per tutti, senza vincoli nello spazio e nel tempo.

Questa convinzione fu così profonda e diffusa da provocare, nel periodo successivo alla prima guerra mondiale, un brusco arresto della costruzione delle linee metropolitane che avevano potuto svilupparsi in condizioni di sostanziale monopolio nei decenni precedenti. La rete del métro parigino degli anni Cinquanta è la stessa del 1914.

Il difficile rapporto tra auto privata e aree centrali si manifesta interamente a partire dagli anni Cinquanta, con un certo ritardo in Italia rispetto agli altri Paesi europei. È l'epoca nella quale si rende necessario l'adattamento della città all'automobile attraverso grandi interventi di demolizione tesi a ricavare nuovi capaci assi viari di penetrazione e di distribuzione urbana.

Ricordo per tutti il caso di Milano, dove il Piano regolatore del 1953 era basato su due autostrade urbane che attraversano l'area centrale. Al loro incrocio avrebbe dovuto sorgere il Centro direzionale, ovvero il nuovo centro città accessibile con l'automobile anche dal vasto territorio metropolitano. Per realizzare le due autostrade durante tutti gli anni Cinquanta e Sessanta si procedette a numerose demolizioni e allargamenti di strade storiche in aree centralissime, addirittura dietro piazza Duomo. La reazione culturale degli architetti, degli urbanisti, di associazioni come Italia Nostra e le pretese dei cittadini portarono all'abbandono (a Milano come altrove) di previsioni simili. Ma soprattutto apparve evidente che la lenta, difficile e costosissima formazione di una nuova capacità stradale non avrebbe potuto evitare la congestione del traffico, alimentata dall'impetuosa crescita della mobilità automobilistica conseguente all'espansione periferica della città e al crescente pendolarismo.

Gli anni Settanta segnano il tramonto dell'idea dell'accessibilità generalizzata attraverso l'automobile. Si differenziano i compiti. L'auto privata serve lo sviluppo periferico; consente alla città di crescere anche (e forse soprattutto) lungo direttrici non servite dal trasporto pubblico. E consente di raggiungere dalla città i posti di lavoro nelle fabbriche che nel frattempo sono uscite in massa dalle aree urbane. Ciò non toglie comunque che anche nelle aree centrali l'inventiva degli ingegneri si dispieghi nel "forzare" lo spazio urbano per far posto a nuove quantità di traffico: è l'epoca delle sopraelevate, dei sensi unici, delle piazze trasformate in parcheggi, del restringimento dei marciapiedi, dei primi grandi parcheggi sotterranei nelle aree centrali.

Il centro storico diventa "area speciale", da trattare con politiche e strumenti diversi da quelli del resto della città. Si sperimentano le prime restrizioni all'accesso automobilistico (le zone blu, a limitazione oraria dell'accesso), la tariffazione dei parcheggi, le prime regolamentazioni per evitare il traffico di attraversamento (le stanze di traffico, ovvero l'obbligo di uscire dalla stessa direzione di entrata). Solo in seguito si arriverà alla diffusione delle zone a traffico limitato, ovvero alla restrizione dell'accesso automobilistico solo ai residenti e a categorie selezionate, oppure alla vera e propria esclusione dell'automobile da aree specifiche (isole pedonali).

Per le aree centrali si riprende il tema dello sviluppo dei trasporti pubblici, con rilevanti innovazioni. Non si tratta più solo di raccordare il cen-

tro con la sua periferia, ma di raccordare la città con un territorio assai vasto che da essa dipende per una crescente quantità di servizi e di posti di lavoro nei settori terziari e direzionali.

Valga per tutti il caso paradigmatico di Monaco di Baviera e dello sviluppo del suo sistema di S-bahn realizzato nell'occasione delle Olimpiadi del 1972. La ferrovia, tradizionalmente dedicata al collegamento di lunga distanza tra le città, si trasforma nell'asse portante della mobilità vicinale. Un tratto sotterraneo mette in comunicazione le due principali stazioni di testa offrendo, attraverso la concentrazione delle linee, un attraversamento diametrico della città, del tutto analogo ad una linea metropolitana, che sottopassa direttamente il centro storico. Le aree centrali sopra la ferrovia passante vengono liberate dalle automobili e, opportunamente ristrutturata e "arredata", vengono restituite ai movimenti pedonali riuscendo così a conservare il loro aspetto tradizionale.

In Italia la medesima trasformazione del ruolo della ferrovia è proposta per Milano. Qui il "passante" ferroviario, ancor oggi in costruzione, intende servire i pendolari che vengono da fuori esattamente come i residenti nella città: entrambi possono approdare senza scambio di mezzo di trasporto anche nelle aree più centrali. Si teorizza la possibilità di favorire in tal modo le relazioni tra le periferie consentendo il trasferimento dalle zone centrali congestionate di funzioni e servizi, forti generatori di traffico. Proprio allo sviluppo di queste nuove centralità (non più storiche dunque) è affidata, in prospettiva, la soluzione del problema della qualità della vita nelle periferie.

La città è compatibile con l'automobile?

Negli anni Ottanta molte delle idee sui problemi della mobilità e sui loro rimedi maturate negli anni precedenti erano in crisi, in Italia e altrove, per una serie assai complessa di ragioni. Al di là delle intenzioni dei pianificatori, le città europee si sono trasformate enormemente in un tempo relativamente breve. Tanto che sembra lecito interrogarsi su cosa oggi debba essere inteso come città e addirittura se la città esiste ancora o se non si debba dare altri nomi ai nuovi modelli insediativi che ne hanno preso il posto.

La città metropolitana degli anni Cinquanta e Sessanta era molto diversa dalla città ottocentesca. Tuttavia alcuni caratteri della città precedente erano ancora ben riconoscibili: la densità, la continuità dell'urbanizzazione, la forte differenza nell'organizzazione delle funzioni, nella struttura sociale e nei modi di vita urbani rispetto ad un territorio chiaramente "esterno".

L'attuale metropoli pluricentrica è andata oltre. La densità e la prossimità si sono sfrangiate in formazioni urbane assai meno dense, che incorporano grandi discontinuità e si sviluppano secondo modelli diversi, a volte pianificati (raramente) e a volte guidati dalle infrastrutture di trasporto e dalle logiche degli investimenti fondiari.

Nella nuova città il centro non è più il luogo geometrico delle distanze minime, concetto fondato sullo spazio, ma luogo (o i luoghi) dell'accessibilità massima, concetto fondato sul tempo e totalmente determinato dalla tecnologia e dai mezzi di trasporto. Spesso le due cose coincidono, allargando ulteriormente il raggio d'influenza dei centri storici, caricandoli di nuove funzioni e di nuova capacità attrattiva. Dall'altra parte il fallimento delle periferie dal punto di vista della creazione di spazi urbani vivibili accentua la di-

pendenza dai medesimi centri di territori sempre più vasti.

Le trasformazioni dei modi di vivere e di produrre inducono a loro volta una crescita della mobilità su distanze sempre più lunghe e su relazioni sempre meno servibili con trasporti pubblici. Ricerche svolte in regioni diverse hanno dato lo stesso sorprendente risultato: il tempo giornaliero speso per la mobilità tende a rimanere costante sul lungo periodo; varia grandemente la distanza che è possibile percorrere in quel tempo: tanto più lunga quanto più sono disponibili mezzi veloci.

Oltre il centro storico

In questa nuova situazione la "specialità" del centro storico nell'accessibilità urbana non sembra più una soluzione sufficiente. La rigida partizione tra uno spazio urbano di qualità (tendenzialmente pedonale) e uno spazio urbano senza qualità (assediato dalla congestione) è fonte di problemi irrisolvibili. Ai margini delle zone protette si concentra l'eccesso di pressione automobilistica. Qui risulta impossibile far fronte alla domanda di parcheggio con lo spazio disponibile e del resto risulta improponibile, per problemi di costo e di snaturamento dei luoghi, creare nuovo spazio (parcheggi sotterranei o in elevazione) in misura sufficiente.

Dall'altro lato si scatena la competizione per l'uso dello spazio centrale qualitativamente privilegiato e quantitativamente scarso; la selezione spinta delle funzioni capaci di sopportare i costi assai alti dell'insediamento nelle zone centrali si traduce in un ulteriore appesantimento del potere di attrazione delle stesse zone, e dunque dei loro problemi di accessibilità.

Ai residenti e ai pendolari si aggiungono poi altri "utenti" della città. I "City users" che frequentano i meeting, le fiere, le grandi manifestazioni culturali e sportive o anche solo l'offerta commerciale e di servizio della città. Si tratta di una categoria con alte disponibilità finanziarie, ben disposta a spendere e dunque estremamente interessante per gli operatori urbani (alberghi, ristoranti, spettacoli). Ma neanche una categoria con interessi non convergenti con quelli dei residenti e dei pendolari. Per la mobilità quotidiana servono trasporti pubblici diffusi, che diminuiscano il divario qualitativo tra i centri e le periferie. I nuovi frequentatori urbani richiedono invece grandi collegamenti, aeroporti internazionali, treni superveloci.

Saldandosi con i problemi quotidiani le grandi infrastrutture possono provocare effetti perversi: la nuova accessibilità a Parigi determinata dalla realizzazione del Tgv minaccia di trasformare in periferia l'anello delle città (del calibro di Bordeaux) poste a 200 chilometri e raggiungibili in meno di un'ora. In Italia la realizzazione del progetto Alta velocità riproporrà negli stessi termini il problema della selezione tra città servite (poche) e città non servite nonostante la loro collocazione lungo le nuove linee ferroviarie Alta velocità.

I problemi dell'ambiente

L'emergere della questione ambiente è forse la novità con maggiori conseguenze anche per l'organizzazione dell'accessibilità ai centri storici. L'inquinamento dell'aria e il rumore da traffico hanno raggiunto soglie ben al di sopra dei limiti ammessi dalle leggi. Le tecniche tradizionali di gestione

del traffico sembrano straordinariamente impotenti di fronte a queste nuove situazioni. Spostare la congestione da un luogo ad un altro luogo non serve a nulla dal momento che il vincolo è proprio la quantità di inquinanti riversati nell'atmosfera.

Si sviluppano concetti nuovi, che invitano al recupero di comportamenti diversi: la valorizzazione della mobilità pedonale secondo percorsi anche esterni alle isole pedonali, l'incentivo allo sviluppo della mobilità con mezzi non motorizzati, come le biciclette. Anche sul fronte dell'automobile cambiano radicalmente, rispetto al passato, gli strumenti di gestione del traffico. In sostanza si rovescia specularmente il concetto di adattamento della città all'automobile: si restringono le strade, si "sterilizzano" le grandi capacità di parcheggio costruite negli anni Sessanta, si introducono forme generalizzate di tariffazione dell'uso automobilistico dello spazio per la circolazione e la sosta, si sperimentano tecnologie avanzate di riconoscimento automatico dei veicoli per gestire l'applicazione delle nuove politiche. Ancora una volta in Italia l'applicazione di queste nuove tendenze si limita ai centri storici (ricordo il caso delle porte automatiche di accesso a Bologna). Insieme a questi provvedimenti si propone la diffusione del limite di velocità urbana a 30 km/ora, attualmente riservato alle aree residenziali, nell'intento di rendere meno pericolosa la presenza dell'auto in città e più competitivo l'uso dei nuovi mezzi pubblici ad alta diffusione.

La Cee si spinge più oltre e avvia un programma di ricerca dal significativo titolo —a città senz'auto. Ma la città senz'auto (o anche più modestamente la città con meno auto) comporta una sorte di rivoluzione nella cultura urbanistica: il superamento dello zooming come strumento di pianificazione urbana e una tecnica di localizzazione delle funzioni che assuma coscientemente l'obiettivo della riduzione della mobilità motorizzata. È una prospettiva che modifica radicalmente il significato stesso di "centro" spostandolo verso l'aspirazione verso una "centralità diffusa" esattamente opposta alla centralità drammatizzata sottesa alla "specialità" del centro storico nella struttura urbana.

Siamo dunque oggi nel pieno di uno scontro ancora non chiaramente avvertito nelle sue conseguenze spaziali e sociali. Lo scontro tra una prospettiva di diffusione dell'accessibilità e della centralità urbana, basata sullo sviluppo dei trasporti pubblici e sul recupero delle brevi distanze e una prospettiva di forte riconcentrazione dell'accessibilità in pochi punti privilegiati basata sullo sviluppo di reti per le grandi distanze fortemente innovative.

Tra le due prospettive esiste un conflitto non risolto che può comportare ulteriori profonde trasformazioni della struttura urbana? È evidente il rischio della città a due velocità: cioè di una struttura urbana a macchia di leopardo, dove alcune zone di grande qualità fortemente infrastrutturate convivono con ampie zone di bassa qualità insufficientemente dotate di servizi. Ovviamente diversa qualità della vita non dipende solo dai trasporti, ma anche le scelte in fatto di trasporti possono contribuire fortemente a spostare le cose nell'una o nell'altra direzione.