

Meno auto e più mezzi pubblici nelle città d'Europa e del mondo

Più di metà della popolazione del mondo vive nelle città e in Europa la tendenza non è diversa. Il trasporto nelle città rappresenta più del 70% del totale del trasporto complessivo di persone e di beni. Il 70% di questi spostamenti almeno avviene in automobile (o in camion, per le merci). Non occuparsi del trasporto urbano significa, di fatto, trascurare la parte più consistente del trasporto e dei suoi problemi. Un km di nuova linea di metropolitana costa quanto 1 km di rete TEN, ma produce effetti positivi molte volte superiori.

Il modello di crescita e di funzionamento delle città è oggi e da molti anni, almeno dal secondo dopoguerra, prevalentemente basato sul trasporto individuale effettuato in automobile. Nei paesi emergenti come Cina, India, questo modello viene applicato incondizionatamente, percorrendo senza alcuna esitazione la stessa strada già percorsa in USA e in Europa. Bloccare o rallentare questo modello in Europa può contribuire a metterlo in crisi anche nel resto del mondo.

E' dimostrabile che questo modello (sia sul versante della forma urbana che su quello del trasporto) è profondamente errato e da disincentivare a partire da subito:

- Perché i costi di congestione gli impatti ed i perditempo divengono sempre meno sopportabili ed i costi di accesso divengono sempre più alti e la spesa per muoversi in città con il trasporto individuale sta ormai eguagliando quella per stare, per abitare;
- Perché la forma delle città, la loro tessitura infrastrutturale, la distribuzione dei principali servizi, è pensata per l'auto e ciò ha alimentato ed alimenta tutt'ora una perversa alleanza tra rendita fondiaria, speculazione edilizia e interessi dei costruttori e commercializzatori dell'auto, alimentata da una pubblicità martellante ed invasiva;
- Perché la diffusione incontrastata dell'auto nelle città ha generato il fenomeno della dipendenza della città dall'auto che porta come corollario la dipendenza dell'economia, della società, della politica, dall'auto;
- Perché questo modello è basato sulla disponibilità illimitata di petrolio e combustibili fossili che sono destinati a finire in tempi storici, mentre la crescita ininterrotta delle emissioni ha compromesso e sta ulteriormente compromettendo il clima; tra queste, le emissioni da traffico rappresentano una quota importante;
- Perché anche modificando azionamenti ed architettura delle auto non si riuscirà ad eliminare l'impatto delle auto sulla città;

E' dimostrabile, che un modello alternativo, basato meno sull'auto e più su di una rete di mezzi collettivi di trasporto efficiente ed efficace, è più adatto alle città e può offrire migliori prestazioni rispetto al modello "tutto auto" ed è il modello su cui puntare:

- Perché è dimostrato che ove si costruisse una città senza auto ma con una efficiente rete di mezzi collettivi di trasporto contestualmente realizzata, questa costerebbe di meno come costo di costruzione, costo di gestione, costi ambientali, fabbisogno di energia e di territorio;
- Perché nelle città con un sistema efficiente di mezzi collettivi di trasporto, prevalentemente in sede propria separata e con un sistema di distribuzione capillare comunque costituito da mezzi collettivi di superficie, il riparto modale è spostato verso il trasporto collettivo e l'auto è meno necessaria, quindi le città ove già il mezzo collettivo è più efficace sono città meno dipendenti dall'auto e possono funzionare con molte meno auto;
- Perché il fabbisogno energetico necessario al funzionamento del sistema con auto, diversamente da quello basato su mezzi collettivi, è molto minore e può molto più facilmente essere coperto da energie rinnovabili;

La modifica di questo modello verso un modello più virtuoso basato sulla profonda revisione della distribuzione delle residenze e dei servizi nella città, ottenuto con una profonda ristrutturazione ed integrazione di nuovi servizi nell'esistente e contemporaneamente su di uno sviluppo ben distribuito di mezzi collettivi di trasporto in sede propria, quindi una nuova città con nuovi mezzi di trasporto, che sia alternativa come forma, tessitura, distribuzione di residenze e servizi, servita da una rete alternativa di trasporti, è comunque difficile ma non impossibile. Vi sono ostacoli enormi da superare, ma è bene averne piena consapevolezza per superarli.

- non è ancora matura la percezione del fallimento del modello, ma, anzi, si continua a proporre con ogni mezzo di comunicazione il mantenimento e l'ulteriore diffusione, senza proporre scenari alternativi, e non si stabilisce una cultura alternativa alla cultura totalizzante dell'auto, nutrita anche di aspetti mistificanti quali la libertà di movimento, di scelta; solo una parte dei problemi creati dall'auto è percepita, non lo sono tutti gli effetti differiti che hanno contribuito a creare una torsione negativa della forma urbana. Spesso la percezione parziale del problema auto, spinge l'opinione pubblica a sollecitare la costruzione di nuove strade piuttosto che di sistemi di trasporto alternativi;
- le tendenze del mercato - sia immobiliare che dei mezzi di trasporto - spingono per il mantenimento del modello, addirittura mettendo a frutto le sue manchevolezze (l'impatto sull'ambiente) per proporre cambiamenti apparentemente innovativi (quali la modifica degli azionamenti), capaci di sostenere il mercato, ma sostanzialmente conservatori e privi di prospettive;
- non viene peraltro messa in campo una progettualità urbana, nemmeno a livello teorico e di ricerca, che immagini sia modelli migliori, sia – soprattutto – le vie da seguire durante la transizione dal modello attuale a quello futuro e più virtuoso. Non viene cioè neanche concepito e pensato lo scenario alternativo, né la gestione della transizione in vista della soluzione di tutte le problematiche economiche, sociali, occupazionali, ambientali connesse al cambiamento del modello
- non viene messa in campo una progettualità alternativa, volta allo sviluppo di mezzi collettivi di trasporto “dopo l'auto”; la parte prevalente delle risorse creative e progettuali è infatti assorbita dall'auto e dal camion; gli stati forniscono incentivi per l'acquisto di auto e l'Europa fornisce contributi per la ricerca in questa direzione o in direzioni collaterali di scarsa efficacia o puramente palliative;
- il mezzo di trasporto individuale è un bene “divisibile” ed è quindi molto più facile per i costruttori di auto rastrellare il risparmio dei consumatori; invece, la ricerca, progettazione, costruzione, gestione di mezzi di trasporto collettivi, non può che essere appannaggio di poteri – pubblici o privati – forti e concentrati, di dimensioni economiche comparabili con quelle dei grandi costruttori di auto, che possano fruire di finanziamenti specifici e mirati, con rientri sicuri, ma certamente forti costi di anticipazione e di messa a regime; ciò potrà essere promosso solo da una nuova, forte e determinata iniziativa politica ed economica a livello europeo e nazionale;
- pur essendo preferibile utilizzare mezzi di superficie in sede propria protetta, è forse necessario pagare un prezzo alle passate (ed errate) modalità di sviluppo delle città ed alle carenze di spazio per le infrastrutture di pubblico trasporto, immaginando almeno nelle parti più dense della città una rete sotterranea di tunnel metropolitani, che non consumano territorio e non producono impatti, e ciò aumenta il costo delle nuove infrastrutture;

L'analisi ed il superamento di questi ostacoli dovrebbe essere l'obiettivo fondante di una nuova politica del trasporto. Un diverso futuro è possibile, si tratta solo di incentivarne ed accelerarne lo sviluppo tecnologico e la crescita quali – quantitativa mediante incisive politiche nazionali ed Europee.

- Si diffonde lentamente la consapevolezza della crisi del modello attuale anche se non altrettanto può dirsi riguardo alla possibilità di sviluppo di un modello alternativo; si tratta di basare su questa consapevolezza crescente una nuova politica e chiarire gli aspetti positivi di uno scenario diverso da quello attuale; in questo senso un'opera di promozione di questo possibile scenario – ad es. un salone annuale del trasporto collettivo e delle sue prospettive - è necessaria e certamente utile, anche come contrappeso alle politiche pubblicitarie che ne contrastano i possibili esiti;
- L'obiettivo non deve essere quello della scomparsa della auto dalle nostre città, ma solo di una loro limitazione a quegli itinerari ed a quei tipi di spostamento che non possono essere efficacemente serviti dal mezzo collettivo. La nuova rete di mezzi collettivi dovrà divenire di uso prevalente per scelta razionale e per convenienza, in quanto più economica e veloce. Ciò significa che essa dovrà essere ben distribuita nella città e servirne tutte quelle parti in cui l'accessibilità con auto è oggi in crisi. Anche la politica dei parcheggi deve essere rivista, evitando parcheggi nelle parti centrali e favorendo quelli di interscambio. Una politica di controllo e/o di addebitamento degli accessi potrà servire a disincentivare l'uso dell'auto nelle parti meno accessibili della città;
- Già oggi sono presenti filoni di ricerca per lo sviluppo di sistemi di trasporto del tutto innovativi che attendono solo di essere sperimentati e perfezionati e sarebbe possibile immaginare come obiettivo di medio periodo la standardizzazione delle prestazioni di tutti i mezzi collettivi in sede propria in rapporto ai flussi da servire, come fattore propedeutico alla standardizzazione di tutti gli aspetti sia tecnologici sia delle opere civili necessarie alla costruzione delle nuove reti;

Fabio Maria Ciuffini, ingegnere