

Da Vienna a Londra, da Amsterdam a Edimburgo: crescono i quartieri "car free". Italia in ritardo

Il sogno delle città senza automobili

IN ITALIA ogni 100 abitanti ci sono 34 metri quadrati di zone interdette al traffico. E i capoluoghi di provincia che adottano isole pedonali sono 93. Ma i dati italiani impallidiscono rispetto a quelli di Austria, Scozia e Olanda, dove nascono veri e propri quartieri senza auto.

ALLE PAGINE 31, 32 E 33
CON UN'INTERVISTA
DI FRANCESCO ERBANI

In Europa nascono interi quartieri dove la macchina è vietata. Ma le città italiane segnano il passo, 30 anni dopo la prima isola pedonale

La metropoli senza auto

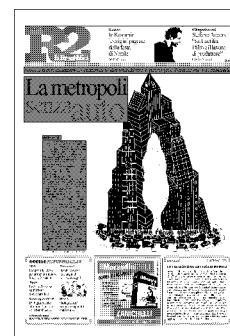
Quelle città che vietano l'automobile

MARCO PATUCCHI

A ricordarlo o raccontarlo oggi c'è da non crederci. Eppure era così. Piazza Navona a Roma, Piazza del Duomo a Milano, Piazza del Plebiscito a Napoli... Trent'anni fa chi si fosse affacciato dalla finestra su una di queste icone del nostro Paese, avrebbe "ammirato" un tappeto di automobili in movimento o parcheggiate. Uno sfregio di lamiera a scenografie antiche, medievali, rinascimentali, barocche, che si ripeteva immutabile nei centri storici di ogni città italiana. Piccola o grande che fosse.

Poi, il 30 dicembre del 1980, la svolta. La giunta comunale di Roma guidata dal sindaco Luigi Petroselli, approvò la norma che avrebbe cambiato profilo al volto urbano del nostro Paese: il nuovo assetto dei Fori Imperiali con il divieto di circolazione delle auto a ridosso del Colosseo. "Partiamo in questa operazione da una situazione di emergenza dovuta ai gas di scarico degli automezzi e alle vibrazioni causate dal traffico", spiegò Petroselli con paro-

le che ancora calzerebbero a pennello per un sindaco dei nostri giorni. Era la prima isola pedonale nella storia d'Italia e da quel giorno, anche se a gran fatica per l'iniziale opposizione delle lobby dei commercianti, la cultura delle aree libere dal traffico si sarebbe diffusa nel resto del Paese. Ultimo tassello in ordine di tempo, la pedonalizzazione nell'ottobre dello scorso anno di Piazza Duomo a Firenze. Un quadro confortante ma che, come vedremo, ci vede in abbondante ritardo sul resto d'Europa, dove ormai non si parla più di isole pedonali ma direttamente di interi quartieri "carfree". Una rivoluzione culturale impensabile per un Paese, come il nostro, dove il 30,8% degli spostamenti motorizzati avviene su tragitti inferiori a due chilometri.



Oggi in Italia — secondo i dati di "La città ai nostri piedi", un rapporto realizzato da Legambiente e Aci (Automobile club d'Italia) in occasione, appunto, del trentennale della prima isola pedonale — ogni 100 abitanti ci sono una media di 34 metri quadrati di zone interdette al traffico motorizzato (Venezia, naturalmente, insieme a Verbania, Cremona e Terni sono i centri in testa alla graduatoria con più di 100 metri quadrati ogni 100 abitanti, mentre in coda troviamo un drappello di città — da Agrigento a Ascoli Piceno, da Caserta a Rovigo — dove le isole pedonali non esistono). Nel complesso, i capoluoghi di provincia che adottano le isole pedonali sono 93, con effetti positivi ormai indiscutibili: riduzione del livello di smog e rumore, aumento degli utenti del trasporto pubblico, migliori tutela dei monumenti e valorizzazione turistica, aumento della vivibilità e della sicurezza sia stradale che generale, rivalutazione del mercato immobiliare. E, soprattutto considerando le iniziali perplessità dei negozianti, l'innalzamento del volume d'affari delle attività commerciali non inferiore al 20%.

Ma i trent'anni di isole pedonali in Italia impallidiscono davanti ai quasi sessanta dell'Olanda, a ripista europea con la chiusura al traffico nel 1953 di Lijnbaan, principale distretto commerciale di Rotterdam. Oltre mezzo secolo di cultura del pedone che da qualche anno si è trasformata in qualcosa di diverso e di più ambizioso: la creazione di interi quartieri completamente liberi dal traffico dei mezzi motorizzati.

Come a Vienna, dove c'è l'esperienza consolidata dell'Auto-frei Siedlung di Nordmannngasse, un'area residenziale a circa 8 chilometri dal centro servita in modo perfetto dai mezzi pubblici: le circa 600 famiglie che abitano lì, al momento della firma del contratto si sono impegnate a non possedere un'auto propria, scegliendo così per gli spostamenti quotidiani i mezzi pubblici, la bicicletta o i piedi. "Il denaro e lo spazio risparmiato grazie alla mancata costruzione dei parcheggi sottolinea il rapporto di Legambiente possono essere investiti in migliore qualità resi-

denziale, spazi verdi, servizi collettivi". E dopo Nordmannngasse è già in progettazione una replica, Bike City, con 3.400 persone che hanno già prenotato un appartamento. Tornando in Olanda, anche Amsterdam ha il suo quartiere carfree: GWL Terrain, realizzato negli anni Novanta su un'area di 6 ettari che in precedenza era occupata da un grande impianto di trattamento dell'acqua. A GWL Terrain vivono circa mille persone e tra un edificio e l'altro ci sono soltanto sentieri, piste ciclabili e prati. L'accesso è consentito esclusivamente ai mezzi d'emergenza, mentre per disincentivare l'uso dell'auto i parcheggi edificati a ridosso del quartiere possono contenere non più di 135 mezzi. E' attivo un servizio di car sharing (auto in multiproprietà) utilizzato dal 10% degli abitanti e gli altri preferiscono la vasta rete di piste ciclabili e linee tramviarie intorno al quartiere.

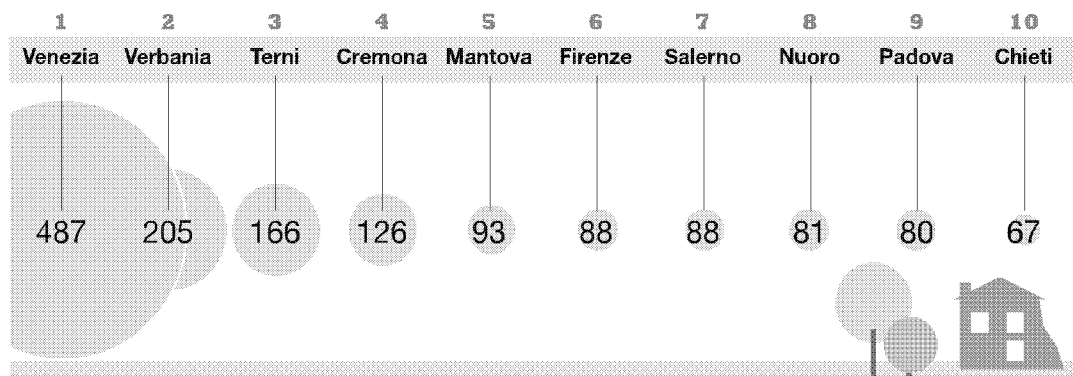
Dall'Olanda alla Scozia. L'insediamento di Slateford Green, a Edimburgo, è sorto su una zona precedentemente occupata dalla ferrovia: 251 appartamenti senza un solo posto auto privato. Anche in questo caso esistono servizi di trasporto pubblico efficientissimi, il car sharing e scuole facilmente raggiungibili a piedi. Risultato: solo il 12% delle famiglie possiede un'auto, parcheggiabile naturalmente soltanto fuori dal quartiere. Indicativo per l'intero fenomeno delle città carfree, uno studio condotto a Slateford Green dall'Università del Canada ha rivelato che la gran parte dei residenti ha rinunciato all'auto non tanto per una scelta ambientalista o di responsabilità civile, quanto piuttosto per convenienza economica e per necessità.

Rimanendo in Gran Bretagna, anche Londra ha il suo quartiere libero da auto. Si chiama BedZed (BedZed (Beddington Zero Energy Development) ed è autosufficiente dal punto di vista energetico e a bilancio zero in fatto di emissioni di anidrite carbonica. Un centinaio di case, 3000 metri quadrati di uffici, negozi e impianti sportivi, un centro medico-sociale e un asilo nido: per scoraggiare l'uso delle auto, è stato promosso lo shopping online e messo a disposizione degli abitanti un parco dimezzato.

**Dossier Aci-
Legambiente: da
noi 93 capoluoghi
di provincia con
zone senza traffico**

Le città con le maggiori isole pedonali

Estensione in mq 100 abitanti



**Nelle metropoli d'Europa
si moltiplicano i quartieri
dove si può comprare casa
solo se non si possiede la macchina
L'Italia, invece, a trent'anni
dalla sua prima isola pedonale
è ancora in ritardo. Ecco perché**

in Europa

ROTTERDAM
La prima città europea con area pedonale: 1953

VIENNA
Esperienza consolidata di quartiere carfree nell'area di Nordmannngasse

AMSTERDAM
Qui il quartiere senza auto è quello GWL Terrain, che nasce negli anni '90

EDIMBURGO
Vi si trovano a Stateford Green 251 unità abitative senza auto

LONDRA
BedZED è un quartiere carfree autosufficiente dal punto di vista energetico

FRIBURGO
Vauban è l'insediamento carfree più grande d'Europa: 6.000 abitanti

MALMO
Nel distretto svedese di Augustenborg solo il 20% delle famiglie ha l'auto