

## Migliorare la vivibilità chiudendo alcune zone al traffico

Cristiana Pulcinelli

*Tre esempi virtuosi - in Germania, Francia e Inghilterra - dimostrano che con la chiusura al traffico del centro cittadino è possibile rispettare l'ambiente senza danneggiare lo sviluppo economico*

Secondo un rapporto della Commissione Europea, ogni anno più di 3 milioni di autovetture si aggiungono al parco macchine dei paesi dell'Unione. Il traffico ingorga le strade delle nostre città e le cose sono destinate a peggiorare: si calcola che nel 2030 i chilometri di traffico stradale nelle aree urbane saranno il 40% in più rispetto al 1995. I problemi che ne derivano sono molti. Il trasporto, ad esempio, è il maggior produttore di inquinamento acustico delle città. Poi c'è l'inquinamento dell'aria prodotto dalle automobili, che ha conseguenze gravi come i danni alla salute dei cittadini, il riscaldamento globale, lo sbriciolamento dei monumenti. E gli incidenti: in Europa ogni anno muoiono 40.000 persone sulle strade, la maggior parte in aree urbane. Tutto questo ha un costo: il Dipartimento della salute del Regno Unito ha calcolato che la sola presenza del particolato prodotto dalle vetture nelle città inglesi costa oltre 500 milioni di sterline (circa 600 milioni di euro) all'anno. E si stima che il costo totale per il traffico, l'inquinamento e gli incidenti automobilistici nel vecchio continente si aggiri intorno ai 502 miliardi di dollari all'anno. Ancora sul versante economico, c'è da notare che i trasporti consumano il 4% di energia in più ogni anno, il che vuol dire un raddoppio del consumo di energia ogni 20 anni. E poi ci sono i danni prodotti a valori non quantificabili, come la diminuita qualità dell'ambiente urbano dovuta alle auto parcheggiate e la riduzione degli spazi vivibili per i cittadini. Il problema quindi è trovare un equilibrio tra la richiesta sempre più alta di mobilità privata (che cresce di pari passo con la crescita economica di un paese) e il bisogno di rispettare l'ambiente e fornire ai cittadini una qualità di vita accettabile.

Una delle soluzioni è favorire l'uso di mezzi di trasporto alternativi alle auto private: mezzi pubblici, bicicletta, piedi. Per fare questo, però, si devono trovare spazi adeguati nelle città, chiudendo al traffico alcune strade. La prima critica che ci si trova ad affrontare

quando si progetta di chiudere un'area della città è che le strade intorno alla zona chiusa al traffico diventeranno a loro volta congestionate, perché le vetture si riverseranno nelle zone limitrofe. In realtà si è visto che le cose non stanno esattamente così. Le esperienze condotte in alcune città europee hanno mostrato che, dopo una situazione iniziale di aggiustamento, una parte del traffico che in un primo momento si sposta nelle zone intorno alle aree pedonali sparisce. L'"evaporazione" del traffico è un fenomeno curioso che viene preso in considerazione da una pubblicazione della Commissione Europea dal titolo "Reclaiming streets for people", recuperare le strade per la gente. La pubblicazione prende in esame alcuni casi concreti di città che hanno messo mano al problema e sono riuscite, almeno in parte, a risolverlo. Vorremmo raccontare qualcuna di queste storie.

### NORIMBERGA, GERMANIA

Norimberga si trova nel nord della Baviera. Nei primi anni Settanta il centro della città, caratterizzato da strade strette, monumenti storici e molte attività commerciali, stava affrontando seri problemi dovuti alle automobili: il traffico era spesso congestionato, l'aria inquinata stava rovinando i monumenti e il suo effetto sulla salute dei cittadini era preoccupante. Le autorità cittadine decisero quindi di adottare una strategia progressiva per un trasporto più sostenibile. La chiusura del centro alle auto venne attuata seguendo una serie di fasi che culminarono, tra il 1988 e il 1989, con la chiusura dell'ultimo corridoio di attraversamento della città e della centralissima piazza del Municipio, attraversata ogni giorno da più di 24.000 autoveicoli. L'accesso al trasporto pubblico era ancora consentito. Nel 1989, dopo un'ampia consultazione tra i cittadini, si decise la trasformazione permanente del centro storico in area pedonale. In molti si opponevano a queste misure paventando due scenari: in primo luogo, le auto cacciate dalle aree pedo-



nali avrebbero invaso le strade circostanti, intasandole. Inoltre, si temeva che le attività commerciali avrebbero subito un tracollo economico, perché nessuno sarebbe più andato a fare acquisti senza la comodità di raggiungere i negozi in auto. Nessuna delle due previsioni si è avverata. Durante gli anni Novanta, l'area pedonale è stata progressivamente trasformata in una zona particolarmente attraente: gli edifici sono stati restaurati, le strade abbellite con arredamento urbano e opere d'arte. In questo modo è diventata un luogo piacevole dove passeggiare e fare *shopping*: i negozi non hanno subito nessuna perdita. Inoltre, c'è stata una drastica riduzione dei flussi di traffico nelle strade interne alla circoscrizione cittadina: dai 91.868 veicoli di prima della chiusura del 1988 si è passati ai 70.692 veicoli un anno dopo la chiusura (gennaio 1989). I flussi sono poi diminuiti costantemente negli anni successivi fino ad arrivare ai 55.824 veicoli nel luglio 1993; in percentuale significa un calo del 40% del traffico automobilistico in 5 anni. Da segnalare che anche le più ottimistiche previsioni di prima della chiusura (si ipotizzava un calo di circa 10.000 veicoli al giorno) sono state ampiamente superate dalla realtà dei fatti. Il traffico "sparito" dal centro della città non è ricomparso sulle strade esterne alla circoscrizione e sulla circoscrizione stessa, dove i flussi totali sono passati dai 253.000 veicoli del 1988 ai 231.000 del 2000. E questo nonostante un aumento del numero di autoveicoli per abitante. Le iniziative hanno ottenuto l'appoggio pieno dalla popolazione tanto che, quando nel 1996, in seguito a un cambiamento politico alla guida della città, venne avanzata la proposta di riaprire alle auto la piazza del Municipio e una delle strade del centro storico, ci fu una sollevazione popolare e il progetto venne bocciato. Un anno dopo la chiusura delle strade l'inquinamento atmosferico diminuì sensibilmente. Nel centro storico le emissioni di biossido di azoto diminuirono del 30%, quelle di anidride carbonica e particolato, del 15%. Quali sono le lezioni da imparare, secondo il documento della Commissione Europea, dalla storia di Norimberga? In primo luogo che consultare la cittadinanza, informandola in modo chiaro e comprensibile, è di vitale importanza perché il progetto venga accettato. Secondo, che l'attuazione in fasi successive dà tempo alla gente di adattarsi alle novità e quindi dà modo di accettarle. Terzo, che il rigoroso controllo della situazione prima e dopo l'intervento è essenziale per fornire prove a sostegno del progetto.

## STRASBURGO, FRANCIA

Strasburgo sorge sulle rive del Reno, è attraversata da canali, ha molti ponti e numerosi monumenti storici. Il centro della città, situato su un'isola, è stato dichiarato patrimonio dell'umanità dall'Unesco. Durante gli anni Ottanta, il centro cominciò a soffrire di problemi legati al traffico automobilistico: aria inquinata, ingorghi frequenti, un alto numero di incidenti. L'area diventò meno attraente per i turisti. L'idea di allargare le strade per rendere il traffico più scorrevole non era percorribile, perché il centro ha moltissimi palazzi monumentali ed edifici storici. Si decise quindi di percorrere un'altra strada: ridurre l'uso di auto private e favorire l'uso di mezzi di trasporto più sostenibili. Furono progettate due nuove linee di tram per servire il centro storico. Ma il posto per le rotaie non c'era, per ricavarlo si dovevano utilizzare le corsie destinate alle vetture private. Cominciò così il "*Plan de circulation*". Era il 1992 e, per un periodo di prova, il centro fu chiuso al traffico. La



**In Europa il traffico stradale - inclusi inquinamento e incidenti - ha un costo di circa 502 miliardi di dollari all'anno**

prova funzionò e la zona pedonale divenne permanente. La prima linea di tram aprì nel 1994, la seconda nel 2000. Attorno alla zona chiusa al traffico vennero creati parcheggi di scambio il cui biglietto vale tuttora anche come biglietto per il tram. Oltre ai tram possono entrare nell'area pedonale solo le biciclette. Il progetto ebbe numerosi oppositori. In particolare, i negozianti del centro storico non volevano che l'area diventasse pedonale per paura di diminuire il volume delle vendite. Cominciò così un lungo periodo di consultazione con i cittadini residenti e le associazioni, mentre le autorità cittadine svilupparono una strategia di comunicazione utilizzando i quotidiani locali, le riviste, i cartelloni. La campagna aveva anche un personaggio simbolo, l'orso Bruno, che dava indicazioni sulle strade da seguire e informava i cittadini sull'andamento dei lavori. Venne anche aperto un centro di ascolto telefonico per i problemi dei cittadini. I risultati cominciarono ad arrivare: nel 1990 le vetture private che entravano nel centro di Strasburgo erano

240.000, nel 2000 erano ridotte a 200.000. Secondo le previsioni, senza il piano di circolazione sarebbero arrivate ad essere 300.000. Il successo dell'iniziativa ha portato alla programmazione di altre due linee di tram. Una è stata inaugurata nel 2007, l'altra sarà pronta a dicembre 2010.

### WOLVERHAMPTON, INGHILTERRA

La città è situata a circa 25 km a nord ovest di Birmingham. Dalla metà degli anni ottanta ha subito le conseguenze del declino industriale con un aumento considerevole della disoccupazione. Contemporaneamente, la città ha conosciuto un progressivo peggioramento delle condizioni ambientali in conseguenza dell'aumento considerevole dei flussi di traffico, del peggioramento dell'affidabilità dei servizi di trasporto pubblico e della scarsa accessibilità al centro cittadino anche a causa della limitata disponibilità di parcheggi per auto. Cosa che si rifletteva in maniera negativa sul commercio al dettaglio della città. Nel 1986 l'amministrazione cittadina decise che la soluzione a questi problemi non era la costruzione di nuove infrastrutture a servizio del traffico automobilistico, ma il miglioramento del servizio di trasporto pubblico e la trasformazione del centro urbano in un ambiente fisicamente attraente. Fu disegnata una

**Nel centro di Norimberga il traffico automobilistico è calato del 40% in 5 anni, con una sensibile diminuzione dell'inquinamento atmosferico**

strategia da applicare in quattro stadi, tra i quali fondamentale fu la rimozione dal centro cittadino delle 8.000 automobili che lo attraversavano tutti i giorni. Il risultato è stata una diminuzione del 14% dei flussi di traffico sulle strade del centro, passando da 81.500 veicoli al giorno del 1990, prima dell'inizio dell'applicazione delle misure, ai 69.750 del 1996, dopo l'implementazione del 4° stadio. I flussi non sono riapparsi sulle strade esterne al centro che, anzi, hanno registrato una lieve diminuzione (1,17%) del numero degli autoveicoli che le percorrevano prima dell'applicazione delle misure. L'affidabilità del servizio di trasporto pubblico è migliorata notevolmente arrivando ad assorbire nel 2000 il 26% degli spostamenti contro il 23% del 1994. Il progetto ha provocato un effetto domino sulla proliferazione di opportunità di trasporto pubblico, conseguenti alla chiusura alle auto del centro cittadino e all'istituzione di un certo numero di corsie preferenziali che uniscono il centro alle periferie. Nel 1993 Wolverhampton ha vinto il "Town Centre Environment Award" istituito dal *British Council of Shopping Center*, che non è certamente un'associazione ambientalista. La qualità del centro cittadino continua tuttora a migliorare grazie alla capacità di attrarre nuovi investimenti e a una grossa espansione dell'università. Questi risultati sono la conseguenza della migliore accessibilità e qualità ambientale.