

XX SECOLO

Un bambino, tre auto

Antonio Cederna

L'ultimo decennio del secolo ha visto esplodere in tutta la sua gravità la crisi ambientale delle città per effetto dell'inquinamento causato dal traffico privato. È dell'altro giorno la notizia del referendum consultivo di Amsterdam che a maggioranza si è espresso per la chiusura del centro alle auto dei non residenti. A Città del Messico hanno dichiarato lo stato di massimo allarme perché l'inquinamento aveva superato ogni livello precedente; mentre a Los Angeles sono state fissate scadenze per ridurre progressivamente le emissioni delle auto, fino a raggiungere il livello zero nel Duemila.

In Italia (dove una famiglia su due possiede un'auto), il treno verde della Lega Ambiente ha rivelato preoccupanti livelli di inquinamento non solo nelle grandi ma anche nelle medie e piccole città.

Nonostante siano ancora in maggioranza quelli che, contro ogni logica elementare, sono tenacemente affezionati all'auto, si va sempre più diffondendo la convinzione che il traffico privato sia incompatibile con la qualità dell'ambiente urbano, con la salute pubblica e con la stessa mobilità.

È il paradosso dell'automobile, che anziché favorire movimento e comunicazione, finisce ormai col produrre oltre all'inquinamento, isolamento, perdita di tempo, distruzione di spazi, ingorgo, diseconomie di ogni tipo.

Per questo è importante il documento elaborato dalla commissione ambiente della Comunità Europea, il «Libro verde sull'ambiente urbano»: diffuso in Italia e commentato da numerosi esperti, urbanisti, economisti, giuristi, eccetera in un recentissimo volume dal titolo eloquente, *La città sostenibile* (Edizioni delle Autonomie).

Nel documento della Cee sono affermati almeno tre principi fondamentali. Primo, che moltiplicando strade e parcheggi non si fa che aumentare il traffico fino alla paralisi; secondo, che l'unica cosa da fare è la drastica riduzione del traffico privato e il potenziamento del trasporto pubblico, di superficie e sotterraneo, in modo da costituire una rete di rapida comunicazione; terzo, e questa è un'affermazione a dir poco rivoluzionaria, sottoscritta dai dodici paesi della Cee, che l'obiettivo da raggiungere è di rendere l'automobile un'opzione e non una

necessità.

La motorizzazione privata è dunque nemica della vita delle città: se misure drastiche di contenimento vengono promosse ad Amsterdam, città mirabilmente pianificata, previo esproprio dei terreni, nel rispetto rigoroso degli standard e con una dotazione capillare di verde e di spazi naturali e attrezzati, figuriamoci le città italiane; a cominciare da Roma dove congestione e inquinamento sono il diretto risultato di uno sviluppo distorto imposto nei decenni della speculazione edilizia.

Le sue condizioni sono

esperienza quotidiana di tutti, ed è inutile insistere. Occorre però ricordare che centinaia di migliaia di stanze residenziali sono state eliminate dalla selvaggia terziarizzazione, specialmente nelle zone centrali, dalle quali gli abitanti sono stati espulsi per far posto agli uffici (in quarant'anni la popolazione del centro di Roma è calata da quattrocentomila a 140.000 abitanti); con conseguente aggravamento, oltre che di inquinamento, congestione eccetera, del problema degli alloggi per tutta la città. Il vero scandalo rivelato dal censimento sta nei

180.000 alloggi non occupati, sfitti o invenduti, ennesimo, clamoroso esempio di insipienza e di spreco, nel disprezzo del reale fabbisogno abitativo della popolazione.

A Roma, negli ultimi quindici anni le auto sono raddoppiate (1,23 auto per famiglia); e ad ogni bambino che nasce corrisponde l'immatricolazione di 3 automobili. Bisogna mettersi in mente che quando anche venissero adottate le migliori tecnologie disponibili (marmitte, eccetera), e quando anche in avvenire gli scappamenti emettessero aria ossigenata, non per questo si do-

vrà rinunciare a ridurre drasticamente il traffico privato a vantaggio del trasporto pubblico. Perché, invece dell'inquinamento atmosferico, avremo l'inquinamento urbanistico, spaziale e visivo, che eliminerà ogni spazio libero e sommergerà strade, piazze e monumenti sotto un'ininterrotta coltre di lamiere: e le città saranno trasformate in gigantesche autorimesse, in una mortifera prigione di immobilità.

Sono dunque ovvie le ragioni che impongono l'abiura dal culto forsennato delle quattro ruote.

Il Manifesto

29-3-1992

TRAFFICO - CITTÀ SOSTENIBILI -

TRAFFICO