

Giuliano Stelzer

E se oggi lasciassimo l'auto a casa?

Un modo diverso di muoversi in città
è possibile e fa guadagnare in tempo, salute,
denaro, bellezza e buon umore


Erickson

Le nostre città, come può notare chiunque ne percorra ogni giorno a ore e per ragioni diverse le strade, sono ormai quasi completamente conformate alle necessità delle automobili. A parte qualche zona a traffico limitato o isola pedonale all'interno dei centri storici, generalmente le strade hanno assunto la forma «di sistemi di smaltimento del traffico o, ancora peggio, di magazzini temporanei per auto». I percorsi pedonali e ciclabili, se ci sono, sono elementi secondari di una scala gerarchica al cui vertice permane, indiscussa, la supremazia delle auto.

Ma è davvero inevitabile che le cose stiano così? Dati alla mano, questo sistema che sacrifica all'automobile gran parte dello spazio pubblico delle città presenta inconvenienti evidenti, al punto che si può legittimamente chiedere se sia razionale e se non valga la pena di pensare a modi diversi di vivere le città e di fruire dei loro spazi. Ecco allora che la domanda che si pone — e ci pone — l'autore si rivela essere ben più che una provocazione.

E se lasciassimo a casa l'auto?

€ 14,00



9 788859 040606

www.erickson.it

FERRARI
TRENTO

Indice

<i>Prefazione</i> di Michele Lanzinger	9
Una città per chi?	13
L'impatto delle auto sulle città	17
I costi sociali dell'utilizzo dei mezzi a motore	21
La responsabilità è degli altri	27
La responsabilità è nostra, anche quella di trovare le soluzioni	31
I costi personali dell'utilizzo dei mezzi a motore	35
I vantaggi di una mobilità alternativa. La bicicletta	41
I vantaggi di una mobilità alternativa. Il trasporto pubblico	49
I vantaggi di una mobilità alternativa. A piedi	57
Le rotatorie e l'imprescindibilità dalla cultura autocentrica	65
Le auto e i parcheggi	69
I limiti di velocità e il senso della comunità	75
Le «zone 30» e il punto di vista della città	81
<i>Conclusioni</i>	87
Appendice – Calcolo dei chilometri percorsi giornalmente con veicoli a motore nel Comune di Trento	93

Prefazione

Leggere questo sintetico e chiarissimo testo di Giuliano Stelzer sulla mobilità sostenibile in ambito urbano genera da un alto un'immediata comprensione delle criticità che attualmente impattano sulla viabilità, e che hanno a che fare sostanzialmente con una questione di «traffico» automobilistico, dall'altro una dimensione di positiva empatia verso soluzioni che risultano assai convincenti.

Il lettore non potrà non riconoscersi nelle diverse situazioni problematiche che vengono descritte e via via risolte secondo logiche assolutamente stringenti. Il riferimento specifico alla città di Trento, e quindi alla possibilità di immedesimarsi anche livello personale nei «sensi unici» generati dalla pervasività della scelta automobilistica, permette di apprezzare puntualmente le alternative che sono via via descritte. Un invito a riflettere e mettersi in gioco adottando comportamenti vincenti per la mobilità personale, per gli itinerari quotidiani per e dal posto di lavoro, per le esigenze della famiglia e per la possibilità di ritrovate dimensioni sociali.

Il modo di trattare l'argomento da parte di Giuliano Stelzer è determinato ma lieve. Quello che piace, oltre al «tono di voce», sereno e ben lontano dai toni catastrofisti e distopici di tanta comunicazione ambientalista, è la rappresentazione di un modello di mobilità non teorico bensì del tutto attuabile, che si inserisce in disegno urbano positivamente improntato al benessere dei cittadini. Tra gli esempi riportati: perché considerare più sicuro e rapido utilizzare l'automobile per portare e «prelevare» i figli da

scuola, contribuendo ad alimentare una bolla di traffico che si gonfia e sgonfia attorno agli orari di ingresso, ma anche una bolla di nervosismo e di stress? Si parla poi del rapporto difficile con il trasporto pubblico, anche se proponibile nell'ambito di una virtuosa dialettica intermodale per il raggiungimento del posto di lavoro con un ultimo miglio ciclopedonale.

A queste possibilità si oppone invece una mobilità basata essenzialmente sull'automobile privata, con il suo portato di lentezze e nervosismi legati all'ineludibile e affannosa ricerca di parcheggi. Una direzione rivolta alla soluzione di questi problemi la si può ritrovare, ad esempio, nelle «Città dei 15 minuti», che prevedono la progettazione di aree urbane i cui i residenti possano accedere a tutti i servizi essenziali entro un quarto d'ora a piedi o in bicicletta. L'obiettivo è composito: ridurre la dipendenza dall'auto con diminuzione del traffico e conseguente maggiore fluidità di quello rimanente (in questo caso motivato essenzialmente da ragioni diverse dalle percorrenze quotidiane legate ad esempio dal raggiungimento del posto di lavoro); la maggiore disponibilità di spazio urbano per via della riduzione delle superfici destinate a parcheggio; il miglioramento della qualità e della salubrità dell'aria, anche in termini di apporti di gas serra; l'incentivo verso una mobilità pedonale, con il suo contributo alla salute in termini movimento fisico; la dimensione sociale, per il semplice fatto che il tempo destinato allo spostamento non è passato all'interno di uno scatolotto di metallo. Se quello delle città dei 15 minuti è un concetto in via di sperimentazione in città metropolitane come Parigi e Barcellona, l'autore dimostra come per Trento, presa Piazza Duomo quale baricentro urbano, gran parte delle «mete» significative della città rientrerebbero all'interno di questo perimetro di tempo. Davvero 15 minuti a piedi o in bicicletta non sarebbe un orizzonte di tempo da preferirsi se confrontato con lo stress di stare in coda in attesa del semaforo verde o da quello generato dalla ricerca di parcheggio? I dati, presentati con chiarezza ed essenzialità, sono assai convincenti e sono tutti a favore di una diversa modalità di approccio alla mobilità urbana.

Questo tipo di mobilità, sostenibile nel lessico attuale, punta alla riduzione dell'impatto ambientale, a migliorare l'efficienza energetica, a un uso responsabile delle risorse e a incrementare il verde urbano con le sue componenti di salute, spazio sicuro e, non ultimo, mitigazione del riscaldamento da irraggiamento solare diretto. Da riprendere, infine, i già citati obiettivi legati al benessere personale e collettivo quali la salute fisica legata

alla mobilità attiva, la riduzione dello stress legato al traffico, il potenziale incremento delle opportunità di socialità.

Si tratta di convincersi che la mobilità attiva e sostenibile dipende molto dal nostro modo di guardare al benessere e al nostro futuro. Una nostra scelta, dunque: seguire un approccio *soluzionista*, che ritiene che a ogni problema la tecnologia saprà dare risposte (e questo è il caso ad esempio della transizione verso l'elettrico, che comporterà una riduzione delle emissioni ma, a livello urbano, nulla potrà fare nei confronti del traffico, degli intasamenti ai semafori, del consumo del suolo in quanto dedicato ai parcheggi); oppure preferire un approccio integrato con la persona e le sue relazioni al centro, un paradigma che produce un nuovo senso rispetto all'idea di città e ne orienta la trasformazione. Si tratta quindi di conoscere, prendere consapevolezza, agire di conseguenza. Da non trascurare, infine, i cambiamenti in atto legati alla transizione digitale e il loro impatto in termini di riduzione degli spostamenti fisici, mediante ad esempio l'uso accorto dello smart working, le comunità di co-working e la dematerializzazione dei procedimenti amministrativi e gestionali.

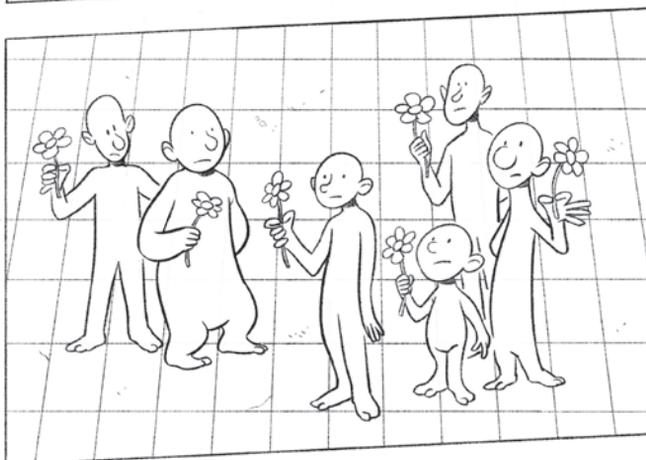
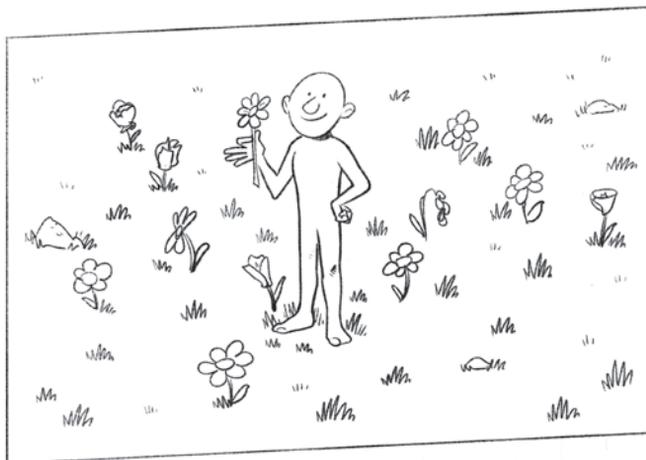
Ci sono di mezzo pertanto una cultura della sostenibilità e una cultura della mobilità che sa porre dei distinguo, perché, come si diceva, il cambiamento proposto consente di intravedere un miglioramento complessivo e un soddisfacimento della nostra ricerca di benessere.

A questo proposito verrebbe da citare un famoso ragionamento di Alexander Langer, filosofo, politico, ambientalista, che vogliamo ricordare a trent'anni dalla sua scomparsa: *la conversione ecologica potrà affermarsi soltanto se apparirà socialmente desiderabile*. Qui sta il punto: intendere e promuovere la mobilità sostenibile in quanto elemento socialmente desiderabile perché portatore di benessere, personale, familiare, collettivo. Un benessere ben descritto e centrale nel messaggio di *E se oggi lasciamo l'auto a casa?* di Giuliano Stelzer. Un vero «*vademecum*» per orientare il comportamento viabilistico di ciascuno di noi: un libro da leggere, consigliare, condividere e, appunto, tenere a mente quando si esce di casa.

Michele Lanzinger

Già direttore Muse, presidente International
Council of Museums – Italia

La responsabilità è nostra, anche quella di trovare le soluzioni



Il problema quindi non è degli altri ma è nostro.

Ma se il problema è nostro, anche le soluzioni possono essere nostre.

Torniamo a quel 9% di traffico eliminato con il provvedimento delle targhe alterne. In quelle giornate la diminuzione del traffico si percepiva distintamente (un po' come il giorno successivo alla chiusura delle scuole) ed era anche provato dalla eccellente performance dei mezzi del trasporto pubblico che per arrivare in orario alle fermate, al contrario di ogni altro giorno, dovevano rallentare.

Bene, considerando che ci rechiamo generalmente al lavoro cinque giorni alla settimana, se ogni lavoratore che utilizza l'auto per recarsi al lavoro scegliesse di lasciare l'auto a casa per andare a piedi, in bicicletta, con un mezzo pubblico o accordandosi con qualche collega attuando il cosiddetto car-pooling, anche un solo giorno alla settimana, il traffico dovuto agli spostamenti casa-posto di lavoro, che è preponderante nelle ore di punta, calerebbe del 20%. Sarebbe un calo straordinario. Impossibile? Come detto, le ragioni per usare l'automobile sono moltissime e spesso imprescindibili, ma non sempre. Una volta alla settimana i bambini potrebbero andare a scuola con i vicini, sarebbero più contenti i bambini e anche i genitori che potrebbero affrontare l'inizio giornata con più calma (scambiando il favore con i vicini il giorno successivo); non tutti i giorni della settimana bisogna fare la spesa; per una volta si può «sacrificare» l'autonomia di orario accordandosi con un collega per condividere l'uso dell'auto (perché quando si va a fare qualche gita con amici è normale condividere l'automobile e per andare al lavoro è invece così difficile?).

Ci ritorneremo, ma è utile ricordare che il grado di occupazione medio di un'auto (stimato dal PUM 2010 e confermato dal PUMS 2023¹) è di 1,3, dato che cala negli spostamenti casa-posto di lavoro a 1,1.

Se non comprendiamo che il problema non è degli altri ma nostro non faremo altro che continuare ad alimentarlo, come evidenza con assoluta lucidità quello che è diventato una sorta di motto dei progetti che si rifanno alle «Città delle bambine e dei bambini»:

¹ Il PUM (Piano Urbano della Mobilità 2010) è stato approvato con Deliberazione del Consiglio comunale n. 185 del 26.10.2010; il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2023) è stato approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 24 del 9 febbraio 2023.

I genitori accompagnano i figli a scuola in auto per paura del traffico, senza considerare che il traffico in prossimità delle scuole è creato dai genitori che accompagnano i figli a scuola in auto.

Il fatto è che le nostre azioni quotidiane, quali l'andare al lavoro in auto, prese singolarmente assumono un valore infinitesimale e così vale per il contrario. È normale pensare che non possa essere il rinunciare all'auto di un singolo che risolverà il problema del traffico della città.

Quello che però dobbiamo comprendere è che i 3.000.000 di chilometri percorsi giornalmente nel territorio del Comune di Trento non sono dovuti a un unico automobilista pazzo, ma sono la somma di moltissime azioni che singolarmente apparirebbero innocue.

I provvedimenti di divieto di raccogliere coralli o i fiori protetti o la limitazione alla raccolta dei funghi, non si sono resi necessari perché un solo turista, un solo escursionista o un solo raccoglitore raccoglieva tonnellate di coralli, migliaia di stelle alpine, quintali di funghi, ma perché migliaia di escursionisti raccogliendo anche solamente una stella alpina a testa stavano portando drammaticamente la specie sull'orlo dell'estinzione e così per coralli e funghi. (A proposito, incontrare sul proprio cammino in montagna le stelle alpine, è una immensa emozione, un incontro magico. Grazie a chi ha introdotto il divieto di raccolta e grazie a chi lo rispetta).

In altre parole, azioni che possono sembrare decisamente innocue, moltiplicate per moltissime volte, possono provocare problemi o addirittura disastri.

Ma se questo vale per le azioni negative, vale anche per le azioni positive.

Lasciare l'auto a casa un giorno alla settimana moltiplicato per il numero di lavoratori nel Comune di Trento, come abbiamo visto, vorrebbe dire diminuire gli spostamenti casa-posto di lavoro-casa, che caratterizzano il traffico nelle ore di punta, del 20%. Sarebbe un risultato immenso. E i vantaggi sarebbero percepibili immediatamente per primi proprio dagli automobilisti. Vorrebbe dire viaggiare più fluidamente nei giorni in cui si usa l'auto, impiegare meno tempo, consumare di meno, trovare più facilmente parcheggio. Ma vorrebbe dire anche respirare aria meno inquinata (anche gli automobilisti respirano), attraversare le strade più facilmente, subire meno l'impatto del rumore, pagare meno tasse per la manutenzione delle strade, poter fare conto su un servizio di trasporto pubblico molto più efficiente, aspetto questo che minimizzerebbe nettamente i disagi nel giorno

del «sacrificio» del lasciare l'auto a casa. Insomma vorrebbe dire innescare un circuito virtuoso che porterebbe a vivere decisamente meglio. Non vale la pena di tentare?