

La civiltà dei tabagisti dell'automobile

La fine dell'anno rappresenta sempre l'occasione per tirare le somme dell'anno passato, per poi provare ad allargare lo sguardo verso il futuro prossimo, elaborando molto spesso dei buoni propositi. Considerate le reazioni suscitate dalla presentazione dello studio sull'area di Piedicastello, ci piacerebbe rispondere riportando il dibattito su un piano un po' più alto, ovvero con un orizzonte temporale di medio termine e considerando la questione ad una scala allargata. Altrimenti il rischio è di discutere di questioni urbanistiche importanti, riducendo il problema a questioni del tipo "ciminiera sì o ciminiera no", "passerella qui o là" oppure facendo la conta del numero dei parcheggi, visto che questo sembra essere il tema dirimente, su cui si finisce sempre per cadere, in ogni discussione urbanistica degli ultimi anni. Proprio da qui vorremmo partire, perché se non si comprende fino in fondo il ruolo determinante dell'automobile nell'urbanistica moderna e contemporanea, non possiamo nemmeno provare a risolvere i problemi attuali e ad immaginare la città del futuro. Come il tabagista incallito di fronte all'ennesima sigaretta, dovremmo anche noi raggiungere per lo meno la consapevolezza della nostra dipendenza: non riusciamo a vivere in un mondo senza automobili e per questo non riusciamo neanche ad immaginare mondi alternativi. I dati parlano chiaro: nella recente presentazione dell'annuario statistico della città di Trento, è emerso chiaramente che anche in una città che non sembra ancora uscita dalla crisi, per lo meno psicologicamente, in un anno in cui calano la natalità, gli accessi ai musei e i prestiti in biblioteca, aumentano invece del 15% il numero dei veicoli iscritti al registro automobilistico. Purtroppo non è un problema solo di Trento: all'uomo moderno l'automobile appare come un'appendice necessaria. Nello stesso modo in cui un cavaliere medievale indossava la corazza metallica per andare in guerra, tutti i giorni ci infiliamo nella carrozzeria della nostra automobile e affrontiamo il traffico urbano. Senza questa corazza ci sentiamo quasi vulnerabili, perché confidiamo nell'automobile come in una specie di esoscheletro protettivo. Anche le città, ormai da più di un secolo, sono progettate a misura di automobile. Prima si discute generalmente dell'accessibilità con le auto e della quantità di parcheggi necessaria, poi, forse, si inizia a progettare qualcosa. Gli spazi pubblici, come le strade e le piazze, sono pensati primariamente per facilitare la circolazione delle auto, garantendo i raggi di curvatura minimi, per poi relegare poi lo spazio residuo ai pedoni. Persino chi viene per farsi progettare una casa arriva di solito con un'idea molto chiara su come si accede con l'automobile al lotto, sul numero di parcheggi necessari e sulla grandezza del garage e del piazzale, ma con poche idee sugli spazi interni della casa. È nostro dovere riconoscere che gli spazi delle nostre città sono diventati progressivamente più brutti: quelle che chiamiamo periferie, non sono altro che l'esito di una progettazione urbanistica a misura di automobile. Basta soltanto osservare le cartoline di fine Ottocento di qualsiasi città o paese, per capire che quello che definiamo progresso, ha

coinciso in urbanistica con una degradazione degli spazi urbani. Solo in nome del patrimonio storico, abbiamo avuto il coraggio, negli ultimi decenni, di pedonalizzare alcuni centri storici, recuperando in parte la qualità degli spazi che c'era prima dell'avvento della modernità. Ma al di fuori dei centri storici pedonalizzati l'automobile regna ancora sovrana.

Come trent'anni fa ci sembrava normale poter fumare nei bar, nei treni e sugli aerei, oggi ci sembra normale che le città siano disseminate di automobili. Verrebbe anzi da dire che per il fumo, col tempo, si è sviluppata una maggiore sensibilità e consapevolezza. Abbiamo infatti elaborato da molto tempo il concetto di "fumo passivo", rendendoci conto che i suoi effetti negativi vengono subiti anche da chi non ne fa utilizzo e definendo per lo meno delle aree protette per non fumatori, mentre per il fumo del tubo di scappamento dell'automobile non esiste spazio in città per chi non voglia subirlo. Se oggi riusciamo ad entrare in un bar e respirare area pulita, lo dobbiamo ad una forte campagna contro i rischi del fumo, che nel caso dei danni dell'automobile non è ancora stata fatta. A volte, come nel caso delle raccapriccianti immagini messe in evidenza su ogni pacchetto di sigarette, è necessario sbattere la faccia contro il problema, per acuire la consapevolezza e ridurre la dipendenza. La macabra contabilità legata ai danni del trasporto automobilistico si riassume in pochi dati. Ogni anno in Italia ci sono 200.000 incidenti che provocano 3.200 morti e 250.000 feriti, mentre i morti per inquinamento sono stimati in circa 90.000 all'anno. Soltanto nella Provincia di Trento, nel 2016 c'è stato un picco di 42 persone decedute per incidenti, con una percentuale più elevata della media nazionale e un numero di decessi legati all'inquinamento che si può stimare in circa 850. La cosa più incomprensibile è che col tempo ci siamo abituati a questa contabilità, finendo col considerarla un male necessario. Le notizie degli incidenti e delle morti legate all'inquinamento ci scivolano addosso senza perturbarci troppo. Allo stesso tempo, però, viviamo da parecchi anni in una condizione psicologica da "assedati" e siamo sicuri, tanto in Italia quanto nella città di Trento, che la questione sicurezza rappresenti in assoluto il primo problema. Fortunatamente, almeno dal 2001 ad oggi, il terrorismo in Italia non ha provocato ancora nessuna vittima o danno. Questo non significa che dobbiamo abbassare l'allerta, ma forse dovremmo biblicamente riconoscere la trave che abbiamo nell'occhio, prima di guardare la pagliuzza nell'occhio altrui. Se vogliamo invece considerare il problema con un approccio più razionale, potremmo iniziare a considerare anche i danni economici legati al trasporto individuale. Un recente convegno, coraggiosamente organizzato da Transdolomites, ha messo in luce la contabilità dei cosiddetti "costi esterni" legati alla mobilità. Tra tutti i settori responsabili dell'inquinamento, la mobilità influisce per più di un terzo ed è l'unico settore che non ha visto miglioramenti. Se consideriamo anche la possibile influenza sul cambiamento climatico in atto, oltre ai danni sul sistema sanitario e previdenziale provocati dagli incidenti, i costi "reali" che noi tutti paghiamo o pagheremo, connessi al trasporto automobilistico, sono nell'ordine di grandezza delle

decine di miliardi di euro e fanno impallidire qualsiasi costo per investimento nella mobilità pubblica. Basta pensare che l'Ue ha già aperto due procedure di infrazione nei confronti dell'Italia, per la continua violazione delle norme sulla qualità dell'aria, e rischiamo di dovere pagare quella che è stata nominata la "madre di tutte le sanzioni", stimata in diverse centinaia di milioni, potenzialmente sino a un miliardo. Se in un certo giorno del prossimo futuro, qualcuno iniziasse a chiedere i danni materiali ai responsabili di questa situazione, come è stato fatto nei confronti delle aziende produttrici di sigarette, penso che le cifre in ballo sarebbero astronomiche. La realtà dei fatti è che tanto le aziende automobilistiche quanto quelle petrolifere, spesso con la complicità della politica, hanno fortemente influenzato le scelte strategiche di tutto il ventesimo secolo, determinando il modello di vita che ci caratterizza. Basta soltanto pensare all'enorme influenza di Ford negli Stati Uniti e a quella di Fiat in Italia, come nel caso dello smantellamento delle reti tranviarie e ferroviarie dello scorso secolo, per non parlare dell'influenza geopolitica delle compagnie petrolifere, tanto negli affari interni quanto nei conflitti nelle guerre tra Stati. La città moderna è l'esito di questa forte influenza, basata su una netta –anche se dissimulata– ideologia anti urbana, contraria al trasporto pubblico e indirizzata alla costruzione di quartieri residenziali periferici ideali per promuovere l'acquisto di prime case e di automobili, tanto da farle diventare, anche attraverso la pubblicità, dei veri e propri status symbol. Nel frattempo la politica ha fatto molto poco, confidando spesso in una tecnologia salvifica che risolverà il problema. Negli anni '90 la soluzione sembrava essere la fusione fredda, attorno al duemila si confidava nell'avvento dell'auto ad idrogeno, mentre oggi sembra che saremo salvati dall'auto elettrica (nella nostra Provincia si confida anche nella bici elettrica). Tutte queste nuove tecnologie, la cui ricerca è comunque fondamentale, hanno determinato l'effetto di rimandare la scelta di soluzioni da attuare subito, come il potenziamento del trasporto pubblico, posponendole all'arrivo di possibili soluzioni miracolose. Questo è avvenuto soprattutto in Italia. Basta pensare che nella sola Madrid sono stati recentemente costruiti più chilometri di metropolitane di quelle presenti in tutta Italia. Lo stesso avvento dell'auto elettrica andrebbe poi considerato più attentamente. Innanzitutto dovremmo esaminare l'intero ciclo di vita dell'auto, valutando, ad esempio, l'impatto economico e ambientale per la produzione e lo smaltimento delle batterie (lo stesso andrebbe detto per le enormi quantità di polistirolo utilizzati per i cappotti delle nostre case). In secondo luogo, dobbiamo considerare il fatto che anche se è vero che potremo collegare l'auto alla presa di casa, alimentandola con un'energia "pulita", la rete elettrica delle nostre case è alimentata per oltre due terzi dell'energia prodotta dalle centrali termoelettriche che bruciano combustibili fossili. Questa quantità aumenterebbe inoltre di molto se dovessimo alimentare anche tutte le auto. Quindi alla fine è come se in casa iniziassimo a fumare la sigaretta elettronica, perché è più pulita, avendo nella stanza vicina un braciere in cui ardono interi pacchetti di sigarette normali. Non da ultimo, va evidenziato il fatto che l'auto elettrica non risolverà di

certo il problema del traffico, della congestione urbana, dell'occupazione di suolo pubblico e dello stile di vita sedentario. In altre parole, come la sigaretta elettronica, rappresenta un surrogato che non diminuisce la dipendenza dalla nicotina.

Tutto questo significa, che, come per la sigaretta, non esiste altra soluzione se non quella di cambiare abitudini e modello di vita. Nelle ricerche collaborative elaborate da Campomarzio, ci siamo resi conto della strettissima relazione tra urbanistica e mobilità. Nella proposta per Piazza Mostra abbiamo capito che il problema del traffico davanti al Castello del Buonconsiglio, non può essere risolto senza riconsiderare l'intero sistema della mobilità. Nella proposta per il Ring, abbiamo allargato lo sguardo all'intera città proponendo un sistema tranviario capace di collegare tutte i quartieri periferici. La proposta è sembrata ad alcuni utopistica, ma basterebbe guardare oltre il confine provinciale per vedere che a Innsbruck esistono già tre linee di tram (di cui una extraurbana che riutilizza una vecchia ferrovia come nel caso del Ring), mentre a Bolzano hanno da poco stanziato 200 milioni per una nuova linea di tram che arriva fino a Caldaro. Se vogliamo attuare scelte urbanistiche capaci di migliorare la città del futuro, dovremmo innanzitutto capire la stretta correlazione tra consumo di suolo, creazione di nuove periferie e aumento della dipendenza dell'uso dell'automobile. Ogni futura scelta urbanistica andrebbe valutata, non sulla base della migliore accessibilità con l'automobile, ma sulla base di quanto quella scelta potrebbe diminuire la dipendenza dall'uso dell'auto. Seguendo questa logica non si dovrebbe consumare altro suolo e si dovrebbero disporre i grandi attrattori di traffico in prossimità dei nodi del trasporto pubblico. Per questo motivo lo studio per Piedicastello, non rappresentava la proposta per il nuovo stadio, ma partiva dalla consapevolezza dell'importanza primaria di quell'area per la città di Trento, vista la prossimità al centro, alla stazione dei treni, a quella dell'autobus e allo svincolo della tangenziale. L'intento era spiegare che se si vuole costruire su quell'area tanto preziosa il nuovo polo espositivo (la differenza tra polo fieristico e espositivo non è sostanziale), si potrebbe concentrare sulla stessa area, senza ulteriore consumo di suolo, anche lo stadio e il centro congressi. In questo modo si potrebbe ridurre il consumo di suolo e di parcheggi di tre grandi attrattori di traffico che prima o poi dovranno trovare collocazione e che se venissero posti in periferia, aumenterebbero la dipendenza dall'automobile. Le proposta progettuale serviva a dimostrare che anche uno stadio può diventare un edificio urbano, seguendo il modello di tanti nuovi stadi europei, quello che conta è una progettazione che metta lo spazio pubblico e i pedoni al primo posto.

Tanto nella lotta al consumo di suolo, quanto nella riduzione della dipendenza dall'uso dell'automobile, dobbiamo urgentemente passare dalle parole ai fatti, con scelte coraggiose e anche controcorrente, altrimenti potremmo essere tutti ritenuti corresponsabili dei danni creati dalla nostra inscalfibile dipendenza dall'uso dell'automobile. Questo dovrebbe essere il nostro buon proposito per l'anno 2018!