

Auto in calo, la città spegne i motori

Repubblica — 14 febbraio 2009 - pagina 1 e 3, sezione: MILANO

MILANO, prova di città senz' auto. Nell' ultimo anno sono state immatricolate 185mila auto in meno rispetto al 1990, segno di una inversione di tendenza. A spiegarlo è Legambiente che lunedì presenterà un dossier al convegno " Costruire città senz' auto" insieme alla Fondazione Catella. L' obiettivo è progettare quartieri car free, come avviene già in altre parti del mondo, dalla Svezia alla Germania, dalla Cina alla Florida. «La sfida che lanciamo da qui al 2015 è questa: realizziamo anche qui zone senza motori» spiega Legambiente. E ieri il Comune ha dato i tempi del cantiere di piazza Meda: sarà coperto a Natale e il parcheggio sarà pronto a inizio 2010.

IL CALO è evidente, anche se il traffico frenetico di tutti i giorni non lo farebbe pensare: a Milano, nell' ultimo anno, sono state immatricolate 185mila auto in meno rispetto al 1990. Un calo ben più brusco di quello parallelo dei residenti, che in 19 anni sono diminuiti di 48mila unità. In questo fenomeno, che coinvolge ad esempio Torino, Bologna e Firenze, Milano è capofila. A crederci è Legambiente: il sogno di una città magari non priva di auto, ma dove l' uso della macchina è fortemente limitato a vantaggio di bici, pedoni e mezzi pubblici, è possibile e concretamente realizzato in molte parti del mondo. Così gli ambientalisti hanno formulato una proposta anche per Milano, raccogliendo in tutto il globo gli esempi di una ventina di quartieri «a basso tasso di motorizzazione» in cui le persone hanno cominciato a vivere con meno automobili, non solo per costrizione ma anche per scelta. «L' addio alla macchina è un fenomeno che si sta diffondendo - spiega Andrea Poggio, presidente di Fondazione Legambiente - Questo non vuol dire che a Milano le strade non siano congestionate: qui, tra l' altro, esiste anche una forte migrazione quotidiana di pendolari. Ma c' è sicuramente una tendenza in atto, non governata. La gente si è accorta che in città si può vivere meglio con meno, o senza, auto. Il contrario di quel che succede fuori città. La sfida che lanciamo da qui al 2015 è questa: prendendo a modello gli esempi all' estero realizziamo anche qui zone free-car. Non solo il quartiere Expo, che nasce per essere irraggiungibile in macchina, ma anche altri». Gli esempi, dice Legambiente, si sprecano. A Manhattan l' auto privata appare già in via di estinzione: 13 macchine ogni 100 abitanti, il tasso di motorizzazione più basso del mondo (cinque volte inferiore a quello di Milano, che è di 63) in una delle metropoli più avanzate del globo. Ci si muove a piedi, in taxi, in bici, ma soprattutto con i mezzi pubblici; e la vita quotidiana tende a svolgersi in prossimità di un singolo quartiere, dove si trova tutto. Anche a Londra avere la macchina è un problema eliminato da molti: la dotazione di parcheggi e di strade carrabili pro capite è tra le più basse tra le città occidentali. Fin qui le metropoli. Ma abbandonare tout court l' auto e vivere la città camminando, in bicicletta o usando i mezzi pubblici, con i servizi essenziali a portata di mano, si può: lo dimostrano gli esperimenti riusciti dalla Svezia alla Florida, dalla Cina alla Germania. A patto di costruire quartieri ad hoc. Ecco Curitiba, un milione e 800mila abitanti, la città con più aree verdi al mondo, 55 metri quadri di giardini per persona, dove fu ideata la prima isola pedonale planetaria e che ha integrato in un mix calibrato tutti i sistemi di mobilità facendo in modo che il 79 per cento dei pendolari preferisca i bus alle macchine. O Malmö, in Svezia, quartiere Augustenborg, in cui solo una famiglia su cento ha un mezzo proprio e moltissime usano il car sharing. Oppure GWL Terrein, ad Amsterdam, un migliaio di abitanti: tra gli edifici, al posto delle strade e dei parcheggi, sentieri, piste ciclabili, prati. Nel quartiere possono entrare solo i mezzi di emergenza. «Dall' esempio straniero c' è da imparare, ci dimostra che è possibile una esperienza simile anche a Milano - commenta il verde Maurizio Baruffi - anche se mi pare difficile che ciò accada, finché continua ad andare per la maggiore il partito dell' automobile». Aggiunge Andrea Poggio: «Perché sia possibile disfarsi della macchina bisogna avere una alternativa di spostamento, mezzi pubblici frequenti ed efficienti. Ed è necessario disegnare gli spazi e le strade del quartiere in modo da dare priorità alla mobilità leggera, alle biciclette e ai pedoni». Lunedì, in una tavola rotonda dal titolo "Costruire città senz' auto" organizzata da Legambiente e dalla Fondazione Catella (ore 10 nella sede della Fondazione, via de Castilla 28) si confronteranno vari esperti tra cui l' assessore comunale alla Mobilità, Edoardo Croci.

I progetti Legambiente: ogni giorno nelle strade tante auto come 2.250 campi di calcio, va ripensata l' urbanistica. Catella: un patto per la città «sostenibile»

Corriere della Sera, 17 febbraio 2009, EDIZ MILANO pag 6 – Armando Stella

Provate a immaginare un super-stadio con 2.250 campi da calcio uno accanto all' altro, poi dividete questi 16 milioni di metri quadri in rettangoli 2x5 e riempiteli d' auto. Ecco: ogni giorno Milano ha un parcheggio grande così per le vetture di pendolari e residenti, il 10 per cento del suo territorio. Ora dovreste vedere alcuni quartieri del nord Europa, dal Nordmannngasse di Vienna allo Slateford Green di Edimburgo: sono car free, concepiti senza traffico, e c' è una bella differenza. «Milano è in ritardo ma l' Expo è l' occasione per un rinnovamento radicale delle politiche per la mobilità», sostiene Andrea Poggio, vicedirettore di Legambiente. In attesa del sito dell' Esposizione - interamente pedonale e servito dai mezzi - Milano sperimenta un primo modello di quartiere eco-sostenibile: è Porta Nuova, nell' area Garibaldi-Repubblica. È stato progettato e cresce tra 7 fermate del metrò, con 160 mila metri quadrati di aree verdi e pedonali e un tunnel sotterraneo di 650 metri che farà scivolare il traffico da viale della Liberazione alla stazione (pronto entro l' anno). Per Comune, Legambiente e Manfredi Catella, ad di Hines, la società che coordina i lavori in Porta Nuova, è la direzione giusta per l' Expo: «Un' alleanza tra amministrazione, docenti, ambientalisti, cittadini e imprenditori immobiliari». Fondazione Riccardo Catella, zona Isola. Il dibattito si svolge qui, ieri mattina, al convegno Costruiamo città senz' auto organizzato da Legambiente nella «casa» dei costruttori di Porta Nuova. Un evento, a modo suo, storico e simbolico, che sancisce la fine della contrapposizione verde/cemento e l' inizio di una riflessione comune. Poggio lancia il progetto «Green Life» per l' Expo: «Vogliamo sperimentare nuovi modi di abitare», svincolati dall' auto e collegati al mezzo pubblico e alla bicicletta. Che si possa fare è dimostrato, gli esempi ci sono, all' estero: «L' urbanistica può essere una risposta alla crisi». Milano ha 1,3 milioni di abitanti e «soffre» 5 milioni di spostamenti al giorno, metà interni e metà da e per l' hinterland (400 mila vetture sono «ospiti»). Sei viaggi su dieci si fanno in auto. Altri tre in treno, bus, tram e metrò. La rivoluzione, almeno in potenza, è già nei numeri: negli ultimi 9 anni le vetture immatricolate in città sono calate di 60 mila unità (meno 7,6%) e oggi c' è un rapporto di 741 veicoli ogni mille abitanti. «La città senz' auto è la direzione giusta», chiosa l' assessore Edoardo Croci: «Bisogna restituire lo spazio urbano ai cittadini, garantire più qualità della vita. Per questo tutti i nuovi quartieri, da Porta Nuova a CityLife, nascono intorno al trasporto pubblico. Diamo un' alternativa concreta alla macchina». Roma, per dire, sta messa peggio. Ma il tasso di motorizzazione di Manhattan è comunque cinque volte sotto. Al futuro serve un patto, si diceva. Un' alleanza. Catella accetta e rilancia la sfida: «Il tavolo di lavoro con Legambiente è un dato su cui riflettere e scommettere», nella progettazione della città «bisogna lavorare su regole chiare». Porta Nuova, in questo, è un paradigma: l' intervento è stato presentato, discusso, ridefinito, «migliorato» in corsa. Ma per il futuro, per l' Expo, la regia del Comune nel dialogo è imprescindibile, conclude Catella: «Ci vuole un' amministrazione più consapevole che sul territorio scriviamo il futuro». Al tavolo, in Fondazione, ci sono anche lo Ied, l' istituto AmbienteItalia e il Politecnico, con il professor Fabio Casiroli. Che dice: «D' accordo i grandi progetti, le promesse... Ma Milano può prendere subito piccole misure d' efficacia immediata». Tipo tirare una striscia sull' Autolaghi per Malpensa e riservare la corsia a bus e taxi, e ripensare il trasporto ferroviario: «Dall' ora di cena Milano è irraggiungibile da fuori con i mezzi pubblici». In queste condizioni, si voglia o no, l' auto è un obbligo. A. St. La scheda Il quartiere Porta Nuova, il progetto per l' area tra Garibaldi e Repubblica, è il più grande intervento di riqualificazione urbana mai realizzato nel centro di Milano: circa 340 mila metri quadrati. Gli interventi Oltre agli edifici residenziali, agli hotel e agli uffici, sono previsti 160 mila metri quadri di aree verdi e pedonali, un centro espositivo, il Modam, il laboratorio per gli artigiani e la Casa della Memoria