volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Meno auto e meno chilometri in auto: non solo 30 chilometri all'ora!

Autore: Angelo Tartaglia

Nel variegato panorama della transizione energetica e dell'incombente collasso climatico è ultimamente comparsa anche la questione del limite dei 30 km/h adottato per il 70% del territorio comunale di Bologna e presente in forma decisamente più limitata in altre città: a Torino, per esempio, sono a 30 all'ora i controviali condivisi con le biciclette. Com'è inevitabile, ogni volta che si introducono limitazioni che implicano il cambiamento di abitudini consolidate, il provvedimento solleva proteste e apre un dibattito in cui la dimensione emotiva ha un peso determinante e tende a soverchiare quella razionale.

Innanzi tutto, prima di cercare o rigettare questa o quella soluzione, è bene evidenziare il problema. Il dato di fondo è che **l'Italia è il paese più motorizzato d'Europa e questo fatto ha conseguenze ben evidenti e misurabili**. **Un'autovettura, non importa se elettrica o meno, è un oggetto ingombrante** e la conseguenza è che le nostre città sono intasate dai veicoli. Nel caso di Torino, limitandoci alle autovetture, ne troviamo, al 31 dicembre 2022, 512.687 (60,5 auto ogni 100 abitanti di tutte le età). Tutte in fila occuperebbero 2.051 km: di che andare in linea retta da Torino a Marrakech e anche un po' più in là. Nulla di strano se entrambi i lati di tutte le strade della città sono permanentemente occupati da macchine in sosta, considerato anche che ognuna di esse sta ferma per più del 90% del tempo. I grandi viali rettilinei di Torino, pensati per passeggiare sotto gli alberi, si sono trasformati in giganteschi (e insufficienti) parcheggi e la stessa circolazione è tale che ci si può magari muovere ma è un problema fermarsi e scendere, per cui per lo più i furgoni per consegna merci non possono far altro che stare in doppia fila. La situazione è la stessa in tutta Italia.

Quando poi le auto si muovono vediamo che il loro contributo all'impatto climatico è tutt'altro che marginale: in Italia il 24% delle emissioni climalteranti è dovuto complessivamente ai trasporti ma il 16% va in capo alle sole automobili (i due terzi di tutti i trasporti). Se si guarda al vero e proprio inquinamento sappiamo che la città di Torino vanta il non invidiabile primato europeo della peggiore qualità dell'aria, primato cui il traffico automobilistico dà un sostanziale contributo. Lo dicono gli strumenti delle postazioni fisse dell'Arpa, ma molto spesso basta il naso, quando non sia stato insensibilizzato dal Covid; se ci si prendesse la briga di piazzare qualche postazione di misura mobile agli incroci dei grandi corsi cittadini nelle ore canoniche temo che i risultati sarebbero più che allarmanti. D'altra parte un ipotetico osservatore alieno che guardasse la situazione dei grandi corsi cittadini pieni di auto da un semaforo all'altro per una parte non trascurabile della giornata non potrebbe che definire demenziale il traffico nostrano fatto di innumerevoli veicoli per lo più con una persona a bordo.

Facciamola breve: in termini di razionalità elementare **tanto la situazione locale che quella globale portano a concludere che occorre *ridurre* il numero di auto**

e *ridurre* l'uso individuale dell'auto. Il guaio è che se uno tocca un ingranaggio di un meccanismo estremamente complesso come quello che caratterizza il nostro attuale stile di vita deve contestualmente attrezzarsi per far fronte a effetti collaterali di non poco conto. Il nostro territorio si è progressivamente riorganizzato a misura d'auto e allo stesso tempo si sono ridisegnati gli stili di vita, dopodiché lo spostamento in auto in certa misura finisce per divenire una "necessità". Se i piccoli negozi chiudono e si moltiplicano i centri commerciali, per le compere ho "bisogno" della macchina; e, analogamente, se i servizi alla persona si concentrano in poche grandi strutture, poi "dovrò" usare l'auto per usufruirne; se ho trovato conveniente andare a risiedere in una zona ad abitato sparso, magari anche amena e in cui quel tipo di edificazione è stato incentivato, poi per andare a lavorare "non potrò fare a meno" dell'auto personale e altrettanto succederà, individualmente, ai componenti del mio nucleo famigliare dotati di patente… Tradotto in soldoni questo significa che **i provvedimenti "a spot", in questo come in altri campi, non sfondano se non sono parte di *politiche* che mirano a governare la complessità del problema che si vuole affrontare**.

Per il bene nostro e delle generazioni immediatamente a seguire occorre indubbiamente *ridurre* il numero di veicoli in circolazione, ma non si potrà contestualmente "rilanciare l'automotive". Il guaio è che però ci sono ancora migliaia di famiglie il cui reddito dipende dalla costruzione di autoveicoli, per cui, per *ridurre* il numero degli stessi in circolazione, bisogna mettere in atto una *politica economica* che contempli fra gli obiettivi la riconversione (ahimè, anche rapida) di quel settore industriale. Non pare che la politica sia incline a muoversi in questa direzione. Vediamo le lagnanze istituzionali e anche sindacali riguardo al fatto che Stellantis costruisce in Italia meno di 1 milione di automobili all'anno e che il numero di immatricolazioni annue sta calando. **Non si può *ridurre* il numero di autovetture aumentandone la produzione**, a meno di pensare che ognuno dovrebbe continuare ad acquistare auto (magari elettriche) ma usarle raramente: in ogni caso così il problema dell'ingombro non verrebbe risolto. Senza contare l'enorme quantità di materie prime e di energia che è necessaria per la produzione dei veicoli in un mondo in cui le risorse vanno gestite con saggezza e parsimonia. Però Stellantis a Mirafiori ha inaugurato il riciclo dei veicoli dismessi: automotive circolare, *why not*?…

Ovviamente non ci si può limitare a dire "questo non va" "quello non va": bisogna potenziare il trasporto pubblico (lo dicono tutti); bisogna incentivare le forme di noleggio e condivisione che permettono un utilizzo più razionale ed efficiente dei veicoli senza che necessariamente questi debbano essere di proprietà di ciascuno. Bisogna rivedere la gestione del territorio, la distribuzione dei servizi e l'organizzazione dell'edificato andando in una direzione diversa da quella imperante un po' ovunque. Da qualche anno si è introdotto il concetto di "città dei 15 minuti" in cui la maggior parte di quanto serve per vivere sia appunto raggiungibile da casa a piedi o in bicicletta: bisogna che questa idea esca dai dibattiti fra urbanisti ed entri nei piani regolatori, che tra l'altro dovrebbero anche porre fine al consumo di suolo ma non ci pensano proprio.

E i 30 all'ora? Buoni o cattivi? Se l'obiettivo è quello della *riduzione* del volume di traffico scoraggiando l'uso della macchina bisognerà verificare se la riduzione del limite di velocità urbano produrrà davvero l'effetto: se il volume di traffico non cambia si può sperare quanto meno di ridurre il numero e la gravità degli incidenti, ricordando però che gli incidenti sono comunque in proporzione proprio al volume di traffico: per avere meno incidenti, a parità di altre condizioni, occorre avere meno mezzi in circolazione. In ogni caso, per il provvedimento in sé, uno dei punti delicati è un'efficace verifica dell'effettivo rispetto del limite; verifica in sé non poi così semplice.

Insomma, come ho già scritto più volte, ogni provvedimento ha senso se è parte di una *politica* complessiva e razionale. È il caso dei trenta all'ora? Bene, si prosegua verificandone l'efficacia nel quadro degli altri provvedimenti contestualmente assunti e spiegando con chiarezza a tutti quali sono **gli obiettivi finali: meno auto e meno chilometri in auto a tutte le velocità consentite**.