

Vorrei intervenire proponendo alcune considerazioni che scaturiscono dagli altri interventi dei proff. Grillenzoni, Roscelli e Ferrari.

Ormai in tutte le grandi città si registra una situazione più o meno analoga, a proposito delle intensità dei costi ambientali. Ad esempio, a Napoli esiste non "una" ma "molte" città di 200-300 mila abitanti che compongono l'area urbana/metropolitana. Esse non sono egualmente dotate di attrezzature/servizi. Infatti le funzioni superiori si concentrano nella città centrale, nel Centro Storico. La città ha dunque un assetto funzionale fortemente gerarchizzato. Ciò determina una forte mobilità da tutte queste aree (o città) alla città storica e viceversa, dal centro alla periferia. Si tratta di un flusso medio di oltre 900.000 persone che ogni giorno si spostano nell'area metropolitana. Orbene, questi problemi non emergono nell'ambito di densità insediative anglosassoni, di New Town, bensì emergono tra le più elevate densità abitative d'Europa.

Ciò determina dei costi ambientali, dei costi ecologici e sociali ed umani elevatissimi. Determina il disagio che ciascun cittadino prova ogni giorno e che diventa sempre più acuto.

Questa situazione è più o meno estensibile anche ad altre realtà urbane italiane (cfr. Tab. 1 e Tab. 2).

Che fare, dunque?

Le risposte sono state bene messe in evidenza negli ultimi interventi ed anche nella relazione introduttiva del prof. Sorbi.

Mi sembra necessario enfatizzare un punto da cui partire quando si parla di traffico urbano.

Cos'è la città?

La città è il luogo della concentrazione. Cioè è il luogo in cui sono massime le interdipendenze. Nella città ogni cosa è collegata con qualunque altra cosa.

Se questo è vero, ne consegue che nessun individuo può effettuare delle scelte senza che esse coinvolgano, direttamente ed indirettamente, il benessere di tutti gli altri individui.

Qual'è la conseguenza di queste elevatissime interdipendenze tra soggetti e soggetti o tra spazio fisico e soggetti?

La prima conseguenza è che non è possibile affrontare la questione del

*Prof. ordinario di Estimo ed Esercizio Professionale nell'Università di Napoli

traffico senza tener conto di questo elevatissimo sistema di interdipendenze. Ciò significa che non è possibile affrontare i problemi della congestione con interventi parziali. Ad esempio: non è sufficiente la "sola" pedonalizzazione dei centri storici.

Non è sufficiente la "sola" produzione di nuovi parcheggi che spesso ha portato, addirittura, ad un incentivo del traffico e quindi di congestione.

Non è sufficiente nemmeno la "sola" politica del miglioramento dei trasporti pubblici.

È tipico vedere proposte da parte degli ambientalisti delle misure solo parziali, che non risolvono il problema, ma lo spostano nello spazio ovvero nel tempo.

È assolutamente necessario agire contestualmente su tutti i fronti: la pedonalizzazione "insieme" con un'attenta politica dei parcheggi "insieme" con il miglioramento della rete dei trasporti e via di seguito.

Ma quanto sopra non basta ancora, perché non incide sulle cause "vere" che determinano la congestione, e che sono collegate con l'uso dello spazio.

Se è vero che la città è il luogo della concentrazione e se è vero che non c'è settore che è più correlato da interdipendenze agli altri settori di quello dei trasporti, poiché mette in relazione tra loro tutti i diversi mercati presenti nella città (il mercato delle abitazioni, il mercato del lavoro, il mercato dei servizi, etc.), allora è proprio illusorio pensare a operazioni di razionalizzazione nell'ambito del solo settore dei trasporti.

Le razionalizzazioni solo nell'ambito di questo settore possono determinare risultati assolutamente irrazionali in altri settori. È esattamente quello che è spesso avvenuto. Si tratta di una razionalizzazione su un piano che determina dei risultati contraddittori su altri piani.

Allora qual'è la conclusione?

Come ha rilevato il prof. Ferrari il settore dei trasporti può trovare una sua razionalizzazione solo nella misura in cui è inquadrato in una politica di piano. Il piano urbanistico è il quadro generale in cui risolvere il piano del settore. È il quadro nel quale si può trovare la soluzione a quelle questioni della congestione e dei conseguenti costi sociali/ecologici/umani di cui parlava il Prof. Sorbi.

È con il piano urbanistico che possono ridursi questi costi oggi così elevati, ovvero che si può dare una risposta al diritto della gente all'ambiente, al lavoro, alla residenza, alla mobilità, alla qualità della vita.

Il piano urbanistico significa sia "elaborazione" che "gestione".

La gestione del piano richiama ovvero rinvia al problema istituzionale, cioè la "capacità" dei governi locali a gestire effettivamente politiche urbanistiche così complesse.

L'elaborazione del piano richiama la questione della valutazione. Un buon piano urbanistico è quello elaborato sulla base di un attento procedimento valutativo, capace di cogliere tutti gli aspetti e gli impatti, sia quelli quantitativi che quelli qualitativi, a breve/medio/lungo termine, sia diretti che quelli indotti e per i diversi gruppi sociali.

Un processo di valutazione postula la disponibilità di molte informazioni disaggregate a livello urbano, cioè la mobilità, il lavoro, le residenze, etc.

Oggi, viceversa, esiste una grandissima carenza di informazioni che rende davvero problematico comprendere le implicazioni di certi processi di trasformazione ovvero di modernizzazione che sempre più investono le nostre città.

Questo è oggi un vero vincolo all'elaborazione di politiche urbane integrate, cioè basate sulle conoscenze dei nessi che esistono tra i diversi settori.

Come si fa a decidere della compatibilità, ovvero della incompatibilità, tra le caratteristiche di un centro antico e certe funzioni o attività? Come si fa a decidere la delocalizzazione di una funzione o di una attività in questa o quell'altra area in presenza di una carenza informativa così elevata?

Tab. 1 - Mobilità sistematica delle persone nelle tredici principali aree urbanizzate italiane (migliaia di spost./giorni)

	Occupati residenti	Studenti residenti	Interna ai poli	Tra polo e area ester.	Tra esterno e polo	Totale	Mobil. (*)
Bari	106	92	339	11	57	407	1,76
Bologna	192	80	405	58	95	558	1,71
Catania	97	87	282	10	61	353	1,59
Firenze	173	84	339	32	133	564	1,68
Genova	259	143	681	9	53	743	1,72
Milano	640	304	1.547	149	551	2.247	1,80
Napoli	275	294	851	42	189	1.082	1,57
Palermo	175	164	565	4	27	596	1,68
Reggio C.- Messina	111	102	343	10	22	375	1,65
Roma	953	646	2.765	42	148	2.955	1,76
Taranto	64	59	215	4	52	271	1,78
Torino	437	256	1027	114	247	1388	1,65
Venezia	118	71	236	10	76	322	1,30
Totale	3.600	2.382	9.655	495	1.711	11.861	1,70
Percentuali			81,40	4,18	14,42	100,00	

* Gli indici di mobilità sono calcolati come somma degli spostamenti interni ai poli e tra i poli e le aree esterne divisa per la somma degli occupati e degli studenti residenti nei poli

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti 1986 da ISTAT, Censimento Generale della Popolazione 1981.

Tab. 2 - Mobilità sistematica delle persone nelle tredici principali aree urbanizzate italiane (migliaia di spost./giorni)

	Autovettura		Collettivo				2 ruote+piedi		Totale	
	V.A.	%	su gomma		su ferro		V.A.	%	V.A.	%
Bari	101.476	29	71.108	20	8.674	3	163.068	48	349.326	100
Bologna	156.308	34	148.828	32	8.444	2	150.092	32	463.672	100
Catania	92.258	31	71.984	25	3.372	1	124.694	43	292.308	100
Firenze	130.356	30	116.940	27	20.356	5	163.624	38	431.276	100
Genova	136.312	20	297.160	43	41.354	6	214.958	31	689.784	100
Milano	374.526	22	253.862	15	571.214	34	496.630	29	1.696.232	100
Napoli	162.628	18	263.532	30	96.616	11	370.428	41	893.204	100
Palermo	178.368	31	169.046	30	9.220	2	213.412	37	570.045	100
Reggio C.- Messina	110.086	31	85.412	24	22.672	7	134.140	38	352.310	100
Roma	801.306	28	851.058	31	342.638	12	802.100	29	2.807.102	100
Taranto	42.742	19	74.500	34	3.818	2	97.896	45	218.956	100
Torino	340.562	30	267.008	23	170.400	15	362.396	32	1.140.366	100
Venezia	35.546	14	88.790	36	6834	3	114.964	47	246.134	100
Totale	2.662.474	26	2.769.228	27	1.305.612	13	3.413.402	34	10.150.716	100

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti 1986; elaborazione su dati ISTAT di M. De Luca - Dip.to di Ingegneria dei Trasporti dell'Università di Napoli