

Preliminarmente penso che si debba chiarire il termine "pedonalizzazione" dei centri urbani: talvolta esso indica semplicemente la realizzazione di "isole pedonali", cioè la chiusura a qualsiasi veicolo in modo permanente di piazze o strade; altre volte esso indica semplicemente una zona della città con limitazioni del traffico veicolare, consentito ai residenti e al servizio pubblico urbano. Per intenderci, io tratterò di quest'ultimo aspetto, essendo il primo molto limitato e comunque integrativo del secondo.

Questa materia ha forti contenuti tecnico scientifici, ma è invece più conosciuta per gli aspetti politici: tanto che oggi si vedono spesso provvedimenti limitativi del traffico nei centri storici non accompagnati da studi adeguati né da provvedimenti compensativi nelle zone periferiche.

Abbiamo quindi il dovere, come tecnici, di presentare questi problemi all'attenzione dei politici e dei cittadini, anche perché io credo che intorno alla soluzione di queste problematiche ruoti gran parte delle possibilità di pianificazione delle nostre città nei prossimi anni. Voglio sottolineare qui un fatto che anche il Prof. Ferrari ha messo in luce nella sua relazione: che, innanzi tutto, c'è una forte discrasia fra quelli che sono gli elementi e le norme di pianificazione urbana e quella che, invece, è la tematica cosiddetta trasportistica. In questo senso si sono create nel tempo due figure che, spesso, non trovano relazione fra di loro: da una parte l'urbanista pianificatore e dall'altra il trasportista. L'urbanista intende come sia suo esclusivo compito il ruolo di pianificare il territorio cioè il modo di fare le scelte urbanistiche. Successivamente a queste scelte interviene il trasportista – uso figure molto rozze per intendere il problema – che determina in forza della domanda e della offerta, una pianificazione del sistema dei trasporti. Questa operazione è illogica: per contro l'operazione corretta dovrebbe consistere nella determinazione della domanda della mobilità insieme alla elaborazione del piano perché queste sono le scelte fondamentali che devono essere fatte e che, invece, non lo sono. A riprova di questo stato di cose devo dire che le stesse Cattedre di Trasporti tendono a dare una visione ingegneristica del problema e non pianificatoria – pur con le dovute eccezioni – e dall'altra parte nei Dipartimenti di Urbanistica la parte "trasportistica" viene trascurata. Questo significa che il problema nasce da lontano e che, se vogliamo

*Prof. associato di Estimo ed Esercizio Professionale nell'Università di Firenze

avere anche delle risposte tecniche valide, deve essere affrontato alla radice.

Oltre a questo, la tematica fondamentale che sovrintende alla questione della pedonalizzazione dei centri storici è oggi quella della qualità ambientale dell'ambiente costruito oltretutto di quello naturale. In questo senso non possiamo attribuire un valore ai centri storici e un non-valore alle periferie perché, altrimenti, si corre il rischio di creare aree urbane privilegiate rispetto ad aree urbane che non lo sono ma che di fatto le pedonalizzazioni fatte provocano: cioè fasce sub-urbane assediate da quel traffico che viene allontanato dai centri storici. Oggi che abbiamo raggiunto un punto di non-espansione o di espansione controllata delle città si è maturata anche una inversione ideologica sul problema della mobilità: non si può più pensare ad una domanda di traffico crescente alla quale si risponde con una offerta indifferenziata di infrastrutture.

Generalmente i cosiddetti Piani Urbani di Traffico (P.U.T.) si rifanno ai criteri generali codificati nei primi anni '60 dal Rapporto Buchanan sul traffico nelle città inglesi (Buchanan Report, London, 1963).

Con questi criteri si sono pianificati i trasporti di molte città in tutto il mondo, ma in ogni caso si è verificato il fenomeno che le previsioni di traffico sono sempre state sottostimate rispetto alle entità verificate a posteriori o che l'offerta di infrastrutture non è mai riuscita a saturare la domanda che sopravanzava. Gli anni '80 sono anni di riflessione su questi problemi: alla Conferenza di Stresa del 1989, dedicata al Traffico Urbano, si è potuto constatare che tutti i tecnici intervenuti, di tutto il mondo, hanno sottolineato che le metodologie per la redazione dei P.U.T. devono essere totalmente riviste, dando per scontato – anche nella ricca America del Nord – che non è più possibile rincorrere un improbabile equilibrio fra domanda di mobilità e offerta infrastrutturale ma si deve tendere drasticamente e con qualsiasi mezzo ad abbattere la domanda di mobilità privata nei centri urbani. Di qui le iniziative clamorose – a Hong Kong come in Norvegia – del "Road Pricing" cioè del pagamento dell'uso delle strade come strumento di dissuasione del traffico privato nei centri urbani.

L'introduzione dei parametri di qualificazioni ambientale è una ulteriore limitazione alla espansione della circolazione nelle città. In alcune città della Germania si è allestito un sistema di monitoraggio di valori di qualità dell'aria con il quale si blocca il traffico qualora si superino gli standards prefissati.

Appare dunque evidente come una nuova filosofia e metodologia per i P.U.T. coinvolga sia i problemi della pianificazione urbanistica sia problemi di interdisciplinarietà professionale per affrontarli. Continuare ad impostare questi problemi tecnici come nel passato è deleterio e lascia spazio al formarsi di situazioni che hanno posizioni essenzialmente politiche come quelle avvenute, per esempio, a Firenze con l'imposizione della Zona a Traffico Limitato laddove è stato scelto comunque di fare una Z.T.L. al di là del fatto, come ha detto il Sindaco stamani mattina, e come è noto a tutti noi, che non esistano strutture di trasporto adeguate e studi e strumenti per il controllo degli effetti.

Allora mi sembra che in un Convegno come questo, i tecnici debbano porre l'attenzione su due problemi fondamentali che riguardano il futuro delle

nostre città.

Il primo punto credo che sia innanzitutto la costruzione di reali metodi di indagine e di rilevamento dati perché, sembra assurdo, molto spesso gli urbanisti e i trasportisti non hanno a disposizione dati reali e aggiornati delle situazioni della mobilità.

A Firenze è nato per questo un anno fa un centro che fa capo all'Automobil Club – e di cui io sono uno dei responsabili tecnici – che è un osservatorio permanente della mobilità che ha stipulato una Convenzione con il Comune con un programma di ricerca ed elaborazione dati, in parallelo col piano della mobilità affidato al Prof. Winkler.

Questo Centro sarà in grado non solo di collezionare dati, ma di fare un monitoraggio continuo.

Negli ultimi dieci anni tutti gli aspetti che venivano dati come fondamentali negli anni prima per la redazione dei piani di traffico sono saltati.

La mobilità non è più caratterizzata prevalentemente dalle ore di punta: a Firenze abbiamo una punta che è costantemente alta perché c'è un adeguamento orario degli spostamenti individuali dovuti alla ricerca di spazio di mobilità al di là di tutto.

Il secondo punto fondamentale è certamente la prospettiva urbanistica.

Talvolta si parla, nelle città con troppa disinvoltura, per esempio del decentramento delle funzioni dei centri storici. Ma io personalmente invito alla prudenza perché si rischia di scardinare l'unico punto fermo che abbiamo oggi nel sistema, nel rapporto città-mobilità attraverso il trasporto pubblico. Perché tutti i trasporti pubblici delle città italiane sono eminentemente trasporti di natura radiale.

Per cui il decentramento non può essere un decentramento di tipo polverizzato come quello avvenuto in tutte le città negli ultimi venti anni.

L'unità industriale è cambiata, è aumentato enormemente il terziario, e questa polverizzazione insediativa non porta altro che ad una richiesta di mobilità individuale sempre maggiore perché il trasporto pubblico non potrà mai garantire la mobilità, in queste condizioni. Quindi, quando si parla di metropolitane, è certo che la metropolitana funziona soltanto in presenza di grossi concentramenti urbani; per cui bisogna cambiare il tipo di approccio urbanistico del territorio. Se vogliamo la metropolitana dobbiamo garantire tali concentrazioni, altrimenti, quei numeri che la mobilità su rotaie garantisce, non possono certamente essere raggiunti. Si rischia di creare delle infrastrutture che, poi, non danno i risultati dovuti.

Mi sembra che queste tematiche siano veramente quelle cardine sulle quali si possa affrontare il problema in termini tecnici-scientifici profondi, per dare un contributo reale al futuro delle nostre città così da costruire quadri di riferimento senza lasciare spazio a improvvisazioni.