

Le isole pedonali a Torino (1)

M. Maggi *

Le ipotesi di creazione di aree pedonali continuano ad occupare un ruolo di primo piano nel dibattito politico e nei discorsi dei cittadini, siano essi operatori economici o comuni residenti, ma quanto si conosce degli effetti causati dall'unico esperimento di una certa dimensione realizzato a Torino in questo campo?

Accompagnata, al momento della sua nascita, da non poche polemiche circa le sue conseguenze, l'area pedonale di via Garibaldi ha ormai, come tale, oltre 13 anni di vita, un tempo più che ragionevole perchè venga avviata una prima riflessione su un'iniziativa dai risultati ancora poco conosciuti.

Cosa pensano oggi gli abitanti di via Garibaldi dell'area pedonale? Che effetti ha creato, se li ha creati, la limitazione al traffico sulla rendita immobiliare? Che atteggiamento hanno gli abitanti di altre zone del centro nei confronti di eventuali nuove chiusure? Cosa penserebbero invece gli abitanti di via Garibaldi di fronte ad una riapertura della loro zona? Quanto valutano, gli uni e gli altri, il beneficio, in termini economici, di vedere realizzata l'opzione desiderata e quanto il costo nel caso in cui venisse scelta l'opzione opposta? E ancora quali effetti redistributivi sono stati messi in moto dalla pedonalizzazione? Chi (i residenti, gli utilizzatori diretti, gli automobilisti, i commercianti, i cittadini in generale) trae benefici dall'istituzione di aree pedonali o dalla loro mancata realizzazione?

Per rispondere a questi interrogativi il Dipartimento di Economia della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Torino ha avviato nel

* Dott. ricercatore - Istituto di Ricerche Economiche e Sociali del Piemonte - I.R.E.S. (Torino)

(1) La ricerca è stata condotta dal Laboratorio di Economia Politica della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Torino, sotto la direzione del Prof. Giorgio Brosio.

Il presente rapporto è stato redatto da Maurizio Maggi, che è l'unico responsabile di quanto vi è scritto.

1991 un'indagine sul campo.

Attraverso un questionario di quasi 100 domande rivolto agli abitanti di due zone, via Garibaldi e via Milano, la prima riservata ai pedoni e la seconda aperta al traffico, i ricercatori dell'Università di Torino si sono proposti di colmare almeno in parte questo vuoto conoscitivo.

1. Le aree dell'indagine

La ricerca ha coinvolto due aree del centro cittadino: via Garibaldi e via Milano.

La prima delle due è chiusa al traffico dal 1978, mentre la seconda consente tuttora la circolazione automobilistica.

Questa scelta si è resa necessaria per diversi motivi.

I propositi di base di questa ricerca sono stati la rilevazione delle opinioni dei cittadini che abitano in un'isola pedonale in merito ai provvedimenti di chiusura del traffico e la determinazione degli effetti economici che quegli interventi hanno prodotto sul patrimonio immobiliare e sul benessere in generale dei cittadini residenti.

In merito al primo obiettivo va detto subito che è quasi impossibile osservare in modo non distorto le opinioni dei cittadini residenti a proposito di un simile provvedimento.

Se infatti una tale rilevazione viene effettuata prima che la chiusura al traffico abbia il modo di mettere in atto tutti gli effetti che potenzialmente può determinare, i residenti non potranno esprimere un'opinione decisiva in merito, nè in un senso nè nell'altro.

Se d'altra parte si attende che tutti questi effetti si manifestino per un periodo abbastanza lungo da dar modo ai cittadini di constatare quali siano le conseguenze della pedonalizzazione e quindi di esprimere compiutamente la propria opinione, è possibile che molti, quelli maggiormente sfavoriti dal provvedimento, decidano di cambiare la propria residenza, trasferendosi all'esterno dell'isola.

Analogamente è verosimile che i nuovi arrivi siano influenzati dalle nuove caratteristiche dell'area. In tal modo ci si ritroverebbe a registrare un'opinione distorta, in quanto una parte degli oppositori alla pedonalizzazione sarebbe esclusa dalla rilevazione mentre fra i nuovi arrivi si dovrebbe sistematicamente riscontrare un peso relativamente maggiore di sostenitori dell'iniziativa.

Questo inconveniente (che non è irrilevante in quanto il turn-over è stato particolarmente intenso dopo il 1978) può essere superato in molti modi, uno dei quali è rappresentato dalla comparazione delle opinioni dei residenti nell'isola con quelle di altri cittadini, che si suppone godano delle medesime caratteristiche socio-economiche ed abitative, ad esclusione della disponibilità di un'isola pedonale.

Un ulteriore inconveniente è legato al secondo aspetto che costituisce oggetto di questa indagine: le modifiche della rendita immobiliare e del benessere dei residenti.

Il mercato immobiliare è considerato, spesso a torto, come caratterizzato, rispetto a quello di altri beni, da una certa rigidità dei prezzi.

Al contrario esso è probabilmente in grado di trasferire sui prezzi (di vendita e ancor più di affitto) le conseguenze di una molteplicità di eventi esterni al mercato, ma proprio questa sua caratteristica, che da un lato costituisce per gli studiosi una fonte preziosa di informazioni indirette sugli effetti economici di quegli eventi, rappresenta dall'altro un ostacolo appunto per la difficoltà di separare fra loro le diverse cause che influenzano le modifiche dei prezzi.

Anche in questo caso sono molti gli accorgimenti che si potrebbero mettere in atto per superare l'ostacolo e fra gli altri quello di effettuare il confronto con un'area di controllo, il più possibile omogenea per tutte quelle caratteristiche, come la vetustà media dei fabbricati, lo stato di degrado dell'area o la distanza dal centro cittadino, che possono avere un'influenza sul valore degli immobili tranne una, ossia l'assenza o la presenza di un'isola pedonale.

La scelta è così ricaduta su Via Garibaldi (unica isola pedonale di un certo rilievo per durata del provvedimento, estensione della superficie interessata e numero di residenti) e via Milano.

Va detto che questa scelta se da un lato evita alcuni inconvenienti o perlomeno ne limita gli effetti, dall'altro ne comporta altri, di natura diversa e che è bene sottolineare fin dall'inizio.

La zona da utilizzare come elemento di controllo deve essere molto vicina a quella chiusa al traffico e questo, unitamente ad altre caratteristiche, permette di poter contare su una generale omogeneità fra le due aree e può meglio consentire di isolare l'effetto della pedonalizzazione.

Tuttavia proprio l'estrema vicinanza può far sì che le conseguenze, positive o negative, indotte dall'istituzione dell'isola pedonale o dal mantenimento dell'apertura al traffico automobilistico, si riversino da una zona all'altra, rendendo meno chiaramente distinguibile l'effetto

della pedonalizzazione.

La scelta delle aree effettuata in questo caso rappresenta un compromesso fra la necessità della vicinanza e l'inconveniente che questa può comportare.

Le due zone sono state a loro volta suddivise distinguendo fra via principale e traverse (fino al primo isolato). Queste ultime, nel caso di via Garibaldi, sono state distinte anche in vie pedonalizzate e aperte al traffico.

Questo consente di effettuare analisi maggiormente analitiche, specie in merito al valore immobiliare e a tutte le variabili che possono influenzarlo, anche se nel presente documento vengono presentati i risultati sulla base di un solo tipo di distinzione territoriale, ossia quella fra isola pedonale e zona aperta al traffico.

Questa limitazione è dovuta sia alla necessità di semplificare l'esposizione, sia di non compromettere l'attendibilità statistica dei risultati, specie tenendo conto che, come si vedrà, sarà talvolta introdotta un'ulteriore differenziazione tipologica sulla base del titolo di godimento dell'abitazione (proprietari e affittuari).

L'indagine ha ottenuto risposta da 662 persone, 442 abitanti in via Garibaldi (52% dei residenti) e 250 (67% dei residenti) in via Milano (ulteriori dettagli sulle caratteristiche statistiche del campione esaminato sono contenute nell'appendice A1, al termine della relazione).

Si tratta di un gruppo esiguo se rapportato al totale degli abitanti del comune di Torino (0.06%) e anche del solo centro cittadino (0.7% rispetto alla circoscrizione e 2.2% rispetto al quartiere Centro), tuttavia significativo perchè rappresenta una quota elevata (56%) dei residenti della principale isola pedonale della città (via Garibaldi) e di un'area (via Milano) che per le sue caratteristiche rappresenta un efficace termine di paragone.

Il gruppo degli intervistati presenta una presenza femminile lievemente superiore a quello della città di Torino.

La struttura per età delle due aree mette in evidenza una situazione non molto dissimile fra via Milano e la media cittadina.

L'area di via Garibaldi presenta invece una struttura per età con un peso lievemente maggiore per le classi più anziane.

La minore presenza della fascia più giovane (18-29 anni) all'interno del campione è probabilmente dovuta al fatto che, essendo la ricerca particolarmente mirata al patrimonio immobiliare piuttosto che alle caratteristiche degli abitanti, le modalità pratiche di rilevazione hanno privilegiato la capacità degli intervistati di fornire informazioni sugli alloggi e dunque hanno escluso una buona parte della popolazione più

giovane.

Il livello di istruzione è mediamente elevato rispetto alle medie cittadine.

Questo può essere dovuto in parte al fatto che l'età è mediamente più elevata, tuttavia si tratta di una spiegazione valida tutt'al più per via Garibaldi, dove questa differenza di età è sensibile, mentre appare più debole per via Milano. In quest'ultimo caso sembra di poter affermare che la popolazione residente è effettivamente dotata di un livello di istruzione più elevato rispetto alla media cittadina.

Una certa parte di questa differenza può attribuirsi all'effetto selettivo dei rifiuti nei confronti dell'intervista. In genere la disponibilità nei confronti di questo tipo di indagini è proporzionale, anche se debolmente, al livello di istruzione posseduto.

La composizione per condizione professionale e occupazione rivela altre differenze rispetto a Torino, soprattutto per l'area di via Garibaldi.

In particolare in via Garibaldi risulta sovra-rappresentata la categoria dei dirigenti e sotto-rappresentate quelle dei pensionati, delle casalinghe e degli operai.

In via Milano risultano sovra-rappresentate le categorie dei dirigenti, degli impiegati e dei pensionati e sotto-rappresentate quelle dei commercianti e degli operai.

Anche in questo caso può essersi verificato un fenomeno di selezione attraverso i rifiuti nei confronti dell'intervista e valgono, anche se in misura ancora più debole, considerazioni analoghe a quelle espresse in precedenza per i titoli di studio.

La percentuale di residenti proprietari dell'alloggio (57.8 in via Garibaldi e 56.2 in via Milano) è superiore, più decisamente nel primo caso, rispetto al corrispondente valore cittadino (50.6%).

Le abitazioni hanno mediamente una superficie più estesa (tabella 1).

Tabella 1 - Caratteristiche delle abitazioni (valori %)

	Torino	Via Milano	Via Garibaldi
fino a 50 mq	18.9	25.4	20.7
50-70 mq	34.8	16.6	24.2
70-100 mq	24.0	26.1	28.0
oltre 100 mq	22.3	31.9	26.8
Totale zona	100.0	100.0	100.0
Superf. media in mq.	57	77	85

Fonti: (per la città di Torino) C. Marchese-W. Santagata, "Se io fossi il Sindaco...", WP IRES n° 78, 1986.

2. Opinioni sulle isole pedonali

Il consenso a proposito delle misure di pedonalizzazione da parte dei residenti interessati riveste un certo interesse, non tanto per l'esito finale, scontatamente favorevole (tabella 2), quanto per la distribuzione e l'origine sociale del dissenso.

Tabella 2
Opinioni su mantenimento o introduzione di aree pedonali (val. %)

	Gar-pro	Gar-aff	Mil-pro	Mil-aff
SI	90	80	76	60
NO	6	11	18	27
INCERTI	4	9	6	13
TOTALE	100	100	100	100

Si riscontrano a questo proposito tre principali cause alla base delle diverse opinioni:

- effetto isola: chi ci abita è più favorevole
- effetto proprietà: i proprietari sono più favorevoli degli affittuari
- effetto istruzione: laureati e diplomati sono più favorevoli

Riguardo al primo punto, ossia al maggior favore che la pedonalizzazione incontra fra coloro che già vivono in aree chiuse al traffico occorre sottolineare che vi sono almeno due fenomeni alla base: la minore incertezza, visto che gli effetti del provvedimento sono già stati sperimentati, e la probabile diversa composizione dei residenti indotta proprio dalla pedonalizzazione.

In altri termini la popolazione attualmente residente in via Garibaldi potrebbe avere già selezionato, inducendoli, come già si è detto, al trasferimento in altre zone, coloro che erano molto penalizzati dalla pedonalizzazione e quindi contrari alla sua attuazione.

La popolazione di via Milano include invece ancora questo tipo di abitanti e questo potrebbe spiegare la maggiore ostilità alla pedonalizzazione.

La composizione dei nuovi arrivati nell'isola (dopo il 1978) a confronto con quelli arrivati nello stesso periodo in via Milano per titolo di studio e professione mette in evidenza uno scostamento di qualche

interesse soprattutto per quanto riguarda il primo.

Il maggiore consenso raccolto dalla pedonalizzazione fra i proprietari si può in buona parte spiegare con la valorizzazione, vera o presunta, degli immobili indotta dal provvedimento.

Il possesso di un titolo di studio elevato sembra infine la terza variabile dotata di un certo potere esplicativo per quanto riguarda la formazione delle opinioni.

L'esame di altre variabili suscettibili di avere una possibile influenza sull'opinione a proposito delle aree pedonali come la dotazione di mezzi di trasporto privato o la distanza dal posto di lavoro o di studio, non ha prodotto risultati significativi.

3. Gli effetti sul valore immobiliare

Uno degli effetti economici di maggiore rilievo indotti dalla pedonalizzazione è legato all'incremento di valore degli immobili.

Si sono seguite due strade principali per valutare questi effetti, quella indiretta, basata sull'osservazione dei dati di acquisto e vendita e di affitto (non ad equo canone) degli immobili nelle due aree, così come vengono dichiarati dagli intervistati e quella diretta, tramite la valutazione personale dei residenti, anch'essa ottenuta tramite le risposte degli intervistati.

Innanzitutto si deve osservare l'estrema dispersione dei prezzi di acquisto e vendita degli immobili.

E' possibile constatare un livello dei prezzi generalmente più elevato per via Milano, ma la tendenza alla crescita è superiore nel caso di via Garibaldi. La dispersione è tuttavia tanto elevata e la differenza fra i due fenomeni di crescita tanto modesta che non è opportuno avanzare osservazioni conclusive sulla base di questi dati.

Nel periodo antecedente l'istituzione dell'isola le transazioni sono state meno numerose e hanno espresso valori relativamente meno disomogenei nelle due vie considerate, con l'eccezione degli anni 1977 e 1978.

Parallelamente alla istituzione dell'isola pedonale si assiste ad un aumento dei prezzi, fino al 1981, relativamente più marcato in via Garibaldi. Dal 1983 al 1985 l'andamento dei prezzi nelle due zone è divergente: diminuisce in via Milano e aumenta in via Garibaldi. Dopo quell'anno le oscillazioni dei prezzi ritornano a convergere.

Sembra di poter rintracciare, pur nei limiti dell'attendibilità dei dati utilizzati, una debole tendenza dei prezzi ad una dinamica più marcata in via Garibaldi quando la tendenza dei prezzi ad una dinamica più marcata in via Garibaldi quando la tendenza è al rialzo dei prezzi e più moderata quando il trend è discendente.

I dati relativi ai valori di affitto (non ad equo canone) sono ancor più contraddittori.

Innanzitutto le osservazioni relative al periodo antecedente l'istituzione dell'isola sono poche, inoltre la dispersione dei valori cresce in modo molto marcato negli anni più recenti.

Il valore degli affitti si mantiene su livelli simili fino al 1984; dopo tale anno la crescita è più accentuata in via Milano che in via Garibaldi.

Per quanto riguarda il periodo precedente la pedonalizzazione, gli unici anni per i quali è possibile avere a disposizione dati confrontabili sono il 1974 e il 1977.

In seguito all'istituzione dell'isola, ma probabilmente non a causa di essa, il numero delle transazioni è notevolmente aumentato.

Il prezzo degli immobili ha subito un incremento relativamente più veloce negli anni dal 1979 al 1981, mentre dal 1983 al 1985 i prezzi nelle due aree hanno seguito un andamento divergente, in aumento in via Garibaldi e in diminuzione in via Milano.

Dal 1986 in poi l'andamento diviene nuovamente convergente.

Sulla base dei dati finora considerati non sembra, come già si è detto, che si possano trarre osservazioni decisive, nè in un senso nè nell'altro, circa gli effetti sul valore immobiliare dovuti all'istituzione dell'isola pedonale.

Il motivo della scarsa solidità offerta dai dati non è da ricercarsi nella inattendibilità dei valori dichiarati. Si tratta infatti di un errore che certamente si verifica, ma che dovrebbe assumere le medesime proporzioni in entrambe le zone considerate e che inoltre non avrebbe ragione di esistere per quanto riguarda i livelli degli affitti.

Bisogna invece considerare che l'istituzione dell'isola pedonale ha dato luogo, o comunque si è accompagnata, a diversi fenomeni.

Sicuramente vi è stato in via Garibaldi un aumento delle ristrutturazioni nel periodo immediatamente successivo alla pedonalizzazione (oltre il 15% del totale delle ristrutturazioni nel biennio 79-80), fenomeno questo che non si riscontra in via Milano.

Si è anche verificato, sia in via Milano che in via Garibaldi, un aumento del numero di transazioni immobiliari a partire dal 1978,

probabilmente dovuto a diversi fattori esterni, fra i quali l'entrata in vigore dei provvedimenti di "equo canone" per la regolamentazione degli affitti.

Anche il turn-over dei residenti è stato vivace a partire da quel periodo (oltre il 50% dei residenti attuali si è stabilito dopo la pedonalizzazione). Il fenomeno si è verificato in entrambe le vie, ma con un diverso calendario. Mentre in via Garibaldi si è registrato un immediato nuovo afflusso, la maggior parte dei nuovi arrivi in via Milano sono più recenti (seconda metà degli anni '80).

Inoltre gli alloggi acquistati in via Milano, a differenza di quelli di via Garibaldi, erano generalmente liberi, il che ha certamente avuto rilevanti influenze sui prezzi, ma anche, data la lunghezza del periodo di tempo tecnicamente necessario per uno sfratto, sul periodo dell'insediamento e a volte della vendita.

Se si considerano ora da un lato il sommarsi di tutti i fenomeni qui richiamati, ognuno con la propria sequenza temporale, e dall'altro le influenze esogene sui prezzi, dovute alle condizioni istituzionali o legate all'andamento generale dell'economia, è facile rendersi conto che in ogni singolo anno i molteplici fattori che giocano nella determinazione del prezzo, e fra questi la presenza di un'isola pedonale, si sovrappongono ad un calendario di vendite casuale e possono dare luogo ad oscillazioni dei prezzi di difficile interpretazione.

Esistono tuttavia esperienze consolidate di registrazione e valutazione dei differenziali di prezzo dovuti a caratteristiche che si avvicinano in qualche modo a quelle offerte dalle isole pedonali.

Gli abitanti di via Garibaldi hanno dichiarato che la tranquillità e l'assenza di rumore costituiscono i due principali vantaggi del vivere in un'isola pedonale.

Secondo stime elaborate da associazioni di agenzie immobiliari (Cresme, Aici, Fimaa e altre) le differenze di prezzo fra immobili situati su strada con traffico intenso o su strada tranquilla oscillano fra l'1.7% e il 4.8%, a seconda delle caratteristiche degli immobili (piano dell'alloggio, presenza o assenza di ascensore, numero di arie).

Applicando le percentuali specifiche indicate alle caratteristiche delle vie esaminate si perviene ad un valore differenziale del 3.4% per entrambe.

In altre parole un immobile con le caratteristiche medie di via Garibaldi o di via Milano situato in una via tranquilla ha un valore del 3.4% superiore rispetto ad un analogo immobile con esposizione ad una

strada di traffico intenso.

L'osservazione diretta dei valori immobiliari però, oltre ad accusare le insufficienze di cui si è detto, si riferisce ad una parte sola del beneficio creato dalla pedonalizzazione.

Questa crea infatti vantaggi che possono in parte essere fruiti anche da chi risiede al di fuori dell'isola e che come tali non possono essere incorporati nel prezzo degli immobili.

Il mercato valuta, oltretutto con i ritardi e le "vischiosità" di cui si è detto, la parte di beneficio "escludibile", cioè riservata ai soli residenti e non accessibile agli altri cittadini, quelli che non possiedono un'abitazione nella zona.

Quanto valutano gli abitanti delle due aree il valore della pedonalizzazione (attuale o mancante), tenendo conto di tutti gli aspetti connessi al provvedimento e non solo di quelli legati all'abitazione?

Le risposte dei cittadini, per quanto sensibilmente disomogenee in termini quantitativi a seconda dei gruppi, hanno mostrato alcune analogie.

Innanzitutto i quattro gruppi sono concordi nell'attribuire un valore positivo alla pedonalizzazione e negativo alla sua mancanza e questo anche in caso di cambiamento del regime di accesso attuale (chiusura dell'isola di via Garibaldi e creazione di un'isola in via Milano).

Misurando i benefici della chiusura al traffico (reale per via Garibaldi e ipotetica per via Milano) in termini di percentuale del valore dell'alloggio si ottengono risultati varianti fra il 4.2 e l'11.1%.

La mancanza dell'isola pedonale invece valutata come un costo (reale per via Milano e ipotetico per via Garibaldi), oscillante fra il 2.2 e il 7.6% del valore dell'alloggio.

Tutti ritengono però che i costi dell'apertura al traffico siano inferiori ai benefici della chiusura e questo richiede una spiegazione.

Uno dei presupposti di ricerca era infatti quello di verificare l'esistenza di quella che viene definita "asimmetria delle preferenze", fenomeno di sistematica sottovalutazione del proprio contributo finanziario nell'eventualità di realizzazione o conservazione di un bene pubblico (disponibilità a pagare) e di contemporanea sopravvalutazione del risarcimento necessario a compensare un'eventuale rinuncia allo stesso bene (disponibilità ad accettare).

I dati riscontrati sul campo sembrerebbero invece dar credito al fenomeno opposto in entrambe le aree esaminate.

La valutazione del beneficio attuale in via Garibaldi oscilla attorno

al 7% del valore immobiliare mentre la sua eliminazione comporterebbe un danno pari all'incirca al 5% del medesimo patrimonio.

In via Milano l'introduzione di un divieto di traffico comporterebbe benefici misurabili nell'ordine del 5% del patrimonio immobiliare, contro il 2% circa di danno attuale, dovuto alla mancanza di isola pedonale.

Vi sono prevalentemente due aspetti che concorrono a spiegare questa situazione.

L'asimmetria inattesa di via Garibaldi può trovare motivo innanzitutto col fatto che gli abitanti (affittuari e proprietari) possono pensare che alcuni dei miglioramenti già realizzati grazie all'isola non scompaiano in caso di abolizione.

In altri termini essi possono ipotizzare una rigidità verso il basso di quelle caratteristiche di elevata socialità dell'ambiente cui attribuiscono grande parte del vantaggio di vivere in un'isola pedonale.

Non è infatti inverosimile ipotizzare che caratteristiche quali la composizione sociale dei residenti (peraltro non diversissima rispetto a via Milano) o la tipologia e la qualità degli esercizi commerciali attualmente in attività, non si adeguino in modo istantaneo nel caso della reintroduzione del traffico o addirittura che altre, come la qualità della stessa pavimentazione stradale e dell'arredo urbano, non si modifichino affatto.

In altre parole è probabile che la valutazione dei benefici della pedonalizzazione avvenga avendo come termine di confronto via Milano o un'area analoga, mentre la valutazione dei costi della eliminazione dell'isola abbia come base di paragone via Garibaldi stessa, ma aperta al traffico.

Una seconda spiegazione, che vale anche a motivare il comportamento dei residenti in via Milano, è che la quantità di traffico consentito può essere interpretata come il prezzo, in termini di disagio, che i cittadini pagano per la fruizione dell'ambiente in cui vivono.

In tal caso è possibile ipotizzare che gli abitanti di via Garibaldi effettuino le proprie valutazioni del beneficio attuale dell'isola sulla base del livello di fruizione attuale (verosimile più elevato rispetto ai cittadini di via Milano o a quelli di via Garibaldi prima dell'istituzione dell'isola) e invece valutino il costo ipotetico della riapertura al traffico sulla base della fruizione (più ridotta) che essi adotterebbero in conseguenza ad un simile provvedimento.

Analogamente gli abitanti di via Milano hanno attualmente una fruizione ridotta e sulla base di questa possono determinare il costo

dell'assenza di pedonalizzazione. Se però questa venisse introdotta la loro fruizione verosimilmente aumenterebbe e con essa il beneficio attribuito al provvedimento di chiusura del traffico.

E' anche interessante notare come le valutazioni sia dei costi che dei benefici siano decisamente superiori fra i proprietari che fra gli affittuari ed anche, in misura minore, fra i residenti di via Garibaldi che fra quelli di via Milano. Questo fenomeno è del tutto coerente con quanto già osservato a proposito delle opinioni pro o contro l'isola.

Anche l'intensità delle preferenze, oltretutto il loro numero, sembra quindi confermare un'adesione più debole alla pedonalizzazione da parte dei residenti non proprietari.

Effettuando una media fra la valutazione attuale e quella ipotizzata in caso di cambiamento del regime di viabilità (tabella 3) ed applicando i valori (dal 2.7 al 9.3%) alle superfici medie (da 60 a 99 mq) e totale degli alloggi, si ottiene un beneficio medio, espresso in metri quadri di abitazione, compreso fra 1.6 e 9.1 mq. per famiglia e totale di 1856 mq. (v. Garibaldi) e 436 mq. (v. Milano).

Tabella 3 - Valore attribuito alla pedonalizzazione (solo intervistati)

Gruppo	amento %	sup. media	sup. totale	beneficio medio	beneficio totale
V. Garibaldi (proprietari)	9.35	97	18034	9.1	1686
V. Garibaldi (affittuari)	3.20	75	5306	2.4	170
V. Milano (proprietari)	4.05	99	9394	4.0	381
V. Milano (affittuari)	2.70	60	2030	1.6	55

Si deve tenere presente che mentre la totalità dei proprietari intervistati ha dichiarato la superficie dell'alloggio, questo dato risulta mancante per buona parte degli affittuari.

Inoltre anche le superfici degli alloggi delle persone non reperite o che si sono rifiutate di rilasciare l'intervista non risultano rilevate.

Questo fa sì che le cifre riportate nella tabella precedente sottostimino l'effettiva dimensione della superficie immobiliare esistente nelle due zone.

Applicando ai casi mancanti i valori medi del gruppo e della zona corrispondenti, si ottengono valori ovviamente più elevati.

I prezzi di compra-vendita dichiarati del 1989-90 sono di poco meno di 1 milione di lire al metro quadro sia in via Garibaldi che in via Milano.

Applicando questo valore alle superfici determinate in precedenza si ottiene un beneficio di fruizione per la pedonalizzazione pari a oltre quattro miliardi di lire per via Garibaldi e circa un miliardo di lire per via Milano (tabella 4).

Tabella 4 - Valore attribuito alla pedonalizzazione (totale residenti)

Gruppo	sup. totale	beneficio in mq	beneficio in miliardi di £
V. Garibaldi (proprietari)	33212	3105	3.105
V. Garibaldi (affittuari)	35635	1140	1.140
V. Milano (proprietari)	16612	673	673
V. Milano (affittuari)	12140	328	328
Totale via Garibaldi	68847	4245	4.245
Totale via Milano	28752	1001	1.001

Al di là dall'attendibilità delle dichiarazioni rese in merito al valore di compravendita degli immobili, rimane il fatto che la pedonalizzazione sembra avere un peso sul miglioramento della qualità della vita dei residenti valutabile attorno all'8% del valore del patrimonio immobiliare in via Garibaldi e al 4% in via Milano.

Le valutazioni della pedonalizzazione da parte del mercato, almeno sulla base della percezione soggettiva degli intervistati, sono lievemente superiori a quelle personali attuali per gli affittuari delle due zone e sono invece decisamente inferiori per i proprietari.

In quest'ultimo caso la differenza è del 3.9% per via Garibaldi e del 2.6% per via Milano, vale a dire che le valutazioni di mercato registrano il beneficio della pedonalizzazione con valori più contenuti rispetto alle valutazioni personali dei residenti.

Questa differenza può spiegarsi con il fatto che il mercato registra un incremento di valore solo quando questo è realmente e sicuramente incorporato negli immobili (p.es. quando le decisioni istituzionali relative alla pedonalizzazione effettuata appaiono irreversibili), mentre le dichiarazioni personali dei residenti tengono maggiormente conto dei benefici attuali immediati in termini di qualità della vita.

Questo almeno è vero per quanto riguarda i prezzi di acquisto e di vendita, mentre le quotazioni degli affitti possono anche registrare variazioni di valore di breve durata o che si suppone siano tali (questo spiegherebbe fra l'altro la maggiore diffidenza degli affittuari verso nuove pedonalizzazioni).

La valutazione dei costi e dei benefici di un provvedimento di portata tanto complessa quale la pedonalizzazione di una zona urbana centrale non consente di ridurre i risultati dell'indagine in una cifra che ne misuri da sola il valore.

Il limite maggiore, al di là dell'attendibilità dei dati e degli errori strumentali eventualmente commessi in fase di rilevazione, consiste nel fatto che l'istituzione di un'isola pedonale non ha come unico effetto quello di migliorare (o di peggiorare, secondo un punto di vista minoritario ma presente) la qualità della vita di chi vi abita, ma produce un paniere di beni che interessa molti altri soggetti.

Alcuni di questi beni possiedono caratteristiche di bene pubblico puro, ossia assenza completa di rivalità nel consumo e impossibilità di esclusione dal consumo.

In altre parole un'isola pedonale è utilizzabile per esempio a fini ricreativi da chiunque e a titolo gratuito (non escludibilità) e contemporaneamente l'utilità che un fruitore ricava dal suo utilizzo non viene diminuita dall'aggiunta di un ulteriore fruitore, almeno fino a che non si raggiunge la completa congestione dello spazio (non rivalità).

Secondo molti poi le isole pedonali potrebbero avere una funzione di regolazione del traffico e in quanto tali la loro istituzione costituirebbe un provvedimento desiderabile anche in assenza di una fruizione diretta ed assumerebbe un valore di "preservazione" supplementare rispetto a quello di "fruizione".

Date queste premesse, poichè a nessuno viene precluso l'utilizzo dell'isola, non ci si deve aspettare che il mercato sia in grado di registrarne il valore.

La pedonalizzazione produce però anche effetti con caratteristiche di bene privato puro, ossia caratterizzato da presenza di rivalità fra i diversi consumatori e con esclusione tecnicamente possibile tramite i prezzi.

E' questo il caso della amenità dell'abitare nell'isola: è un tipo di beneficio che, proprio per le sue caratteristiche di escludibilità (chi non acquista un alloggio o non paga un affitto non può fruirne) si presta ad essere registrato dal mercato.

In definitiva un provvedimento di chiusura di una zona al traffico si presta difficilmente ad essere misurato con un unico sistema indiretto (come quello basato sull'osservazione dei valori immobiliari), che può tutt'al più registrare con buona approssimazione il valore attribuito dal mercato ad uno dei beni prodotti (l'amenità dell'abitare in zone pedonale)

e non è in grado di misurare nè l'utilità ricavata dai gruppi che utilizzano il centro senza abitarvi né il valore di preservazione, ossia quello che gli si attribuisce indipendente dall'uso diretto.

La valutazione in termini di costi e benefici di simili provvedimenti va dunque affrontata con una molteplicità di strumenti e di approcci, che siano in grado di tener conto di tutte le valenze cui si è accennato.

Infine non va dimenticato che gli effetti di un provvedimento che si inserisce in una realtà tanto complessa quale quella cittadina va considerato in un contesto dinamico.

Se si dovessero attuare altre esperienze simili e magari di dimensioni maggiori, i risultati, positivi o negativi, sarebbero con ogni probabilità molto superiori alla semplice somma di tanti provvedimenti di piccole dimensioni.

A proposito delle considerazioni avanzate in precedenza sul valore attribuito alla pedonalizzazione si deve osservare che il numero di risposte relative alla misura percentuale in taluni casi è molto esiguo, tanto da compromettere la significatività dei risultati. E' quindi opportuno confrontare i valori percentuali delle risposte con quelli assoluti.

4. Conclusioni

Sono quattro le principali conclusioni che si possono provvisoriamente trarre dall'indagine effettuata.

1 - Esiste in generale un vasto consenso alla pedonalizzazione. Per quanto questo possa sensibilmente variare in base alle caratteristiche della popolazione interessata, le opinioni favorevoli vanno dal 60 al 90%.

Ciò che è poi rilevante sottolineare è che si tratta di un consenso diffuso e senza gruppi di opposizione settoriale particolarmente forti, perlomeno dal punto di vista professionale.

2 - Questo consenso ha tre spiegazioni principali.

La più forte sembra essere legata al titolo di godimento dell'alloggio: poichè la pedonalizzazione aumenta il valore degli immobili i proprietari sono mediamente più favorevoli e soprattutto manifestano minori incertezze.

Anche il fatto di vivere in un'area già pedonalizzata aumenta il favore verso il provvedimento e questo si spiega solo in parte con la diversa composizione dei residenti che in qualche modo incorpora le opinioni dei cittadini. Se infatti si può supporre che una parte dei contrari

si sia trasferita all'esterno dell'area di via Garibaldi dopo la sua pedonalizzazione e viceversa che i nuovi arrivati fossero in prevalenza favorevoli è altrettanto vero che avere sperimentato la pedonalizzazione riduce l'incertezza e che questa sembra essere uno dei freni alla sua accettazione da parte dei cittadini, specialmente dei gruppi "deboli" come quello dei pensionati.

Anche il titolo di studio infine dimostra di avere una certa influenza sulle opinioni in merito alla pedonalizzazione.

Questo è coerente con le aspettative di miglioramento dell'ambiente e con la caratteristica di bene normale (e quindi maggiormente interessante per le classi medio-superiori) generalmente attribuito a quest'ultimo dagli studi economici in materia.

3 - L'esame dei motivi del sì (ex-ante ed ex-post) sottolinea che in genere viene sopra-valutato il miglioramento fisico dell'ambiente (aria, rumore) e sotto-valutato quello sociale (tranquillità, socialità).

L'esame dei motivi del no (ex-ante ed ex-post) sopra-valuta le difficoltà di accesso e mobilità e sotto-valuta quelle ambientali (sia fisiche che sociali).

4 - L'impatto economico della pedonalizzazione sembra essere stato inizialmente molto debole, forse a causa della incertezza circa la durata del provvedimento, e invece più rilevante in seguito (maggiore valore immobiliare attuale di circa il 7.2% secondo le dichiarazioni soggettive dei residenti).

L'effetto sugli affitti è stato invece immediato (+1%) ma poi è cresciuto di meno (fino al 4.8% di oggi), ma quello relativo alla qualità della vita dei residenti è probabilmente ancora maggiore.

In definitiva la pedonalizzazione non ha nemici individuati da qualche caratterizzazione settoriale (per esempio in prevalenza commercianti o artigiani) o "trasversale" (per esempio automobilisti), il che in qualche modo ridimensiona il problema dell'opposizione a simili provvedimenti, anche se dall'indagine emerge un diffuso timore degli strati economicamente più deboli per gli effetti che un provvedimento di pedonalizzazione potrebbe innescare tramite la lievitazione dei prezzi o l'espulsione dei residenti.

Inutile aspettarsi dall'istituzione delle isole grandi risultati in termini di miglioramento dell'ambiente fisico: inquinamento da emissioni nocive o da rumore si devono limitare soprattutto con altri provvedimenti.

Inutile d'altronde preoccuparsi eccessivamente delle difficoltà di accesso o di movimento indotte dalle isole pedonali: chi ha sperimentato

il provvedimento non ne sembra particolarmente colpito.

La pedonalizzazione può invece avere risultati sull'ambiente sociale superiore a quelli comunemente attesi dalla popolazione: sia positivi (maggiore socialità e tranquillità) che negativi (minore sicurezza).

Va detto infine che un'area pedonale "lineiforme" quale quella di via Garibaldi presenta caratteristiche, in termini di vantaggi e svantaggi per i cittadini che potrebbero rivelarsi sostanzialmente diverse rispetto a quelle indotte da un provvedimento esteso ad un'area più vasta o con una disposizione maggiormente accentrata.

Abstract

The high level of competition in the use of urban center land-space and the increasing knowledge of the negative effects of heavy traffic create the need for the application of traffic control.

The decisions about traffic regulations are connected to environmental policies. These can produce substantially economic effects: directly, through limits on urban activities; indirectly, through urban property revenue effects.

The paper focuses the results of survey carried out in 1991 by the Department of Economics of Turin University. The aim of the research was the knowledge of the effects of the pedestrianization of via Garibaldi in Turin.

The results of the survey show a certain worry from low income families for a probable increasing of real estate prices and for the expulsion of residents.

Finally, pedestrianization seems to have no effects on atmospheric and acoustic pollution. Instead, it can have effects on the social environment in terms of an increasing sociability and tranquilly, but also of a lower security.

Résumé

L'existence d'une compétition élevée pour l'utilisation de l'espace dans les centres citadins et la conscience croissante des "externalités" négatives créées par la circulation automobile amène en premier plan le thème de l'institution de zone à trafic réglementé.

Les décisions inhérentes à la régulation du trafic acquièrent des valences de politiques d'environnement et sont susceptibles de mettre en mouvement des effets économiques marquants, en mode direct, par le biais d'engagements imposés aux activités qui se servent de l'espace citadin, et en mode indirect, par le biais des effets sur la rente urbaine.

La relation est centrée sur les résultats de l'enquête commencée en 1991 par le Département d'Economie de la Faculté des Sciences Politiques de Turin, grâce à un questionnaire, afin de connaître les effets causés par la seule expérience ayant une certaine envergure faite à Turin dans ce domaine: Via Garibaldi.

De l'enquête pointe une appréhension diffuse des couches économiquement plus faibles à cause des effets qu'une mesure de piétonisation pourrait déclencher, à savoir la hausse des prix ou l'expulsion des résidents.

En conclusion, la piétonisation, tout en n'ayant aucun effet d'amélioration sur le milieu physique en terme de dépollution atmosphérique et nuisance sonore, peut toutefois avoir des résultats sur le milieu social, même au-delà de ce qui est attendu par la population, c'est-à-dire une plus grande socialité et tranquillité mais aussi moins de sécurité.