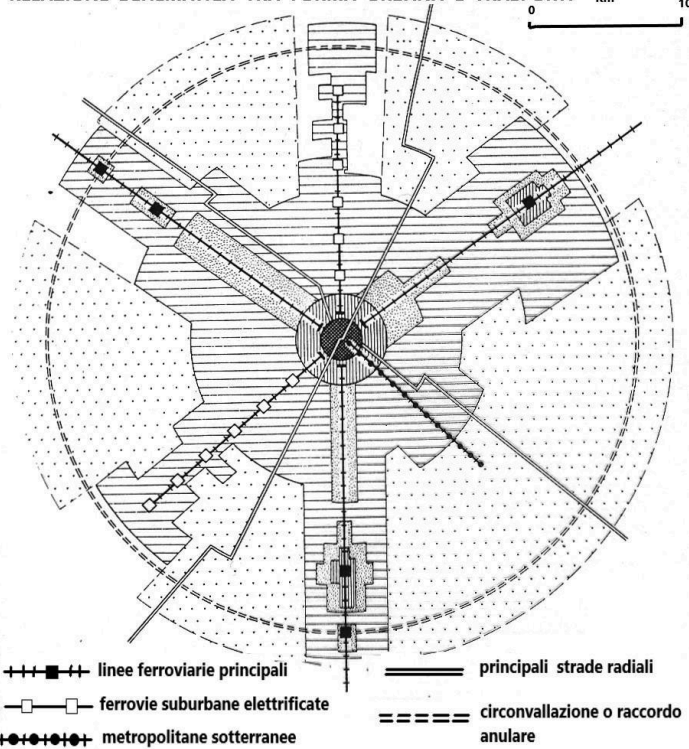


CITTA' E TRASPORTI

1 VERSO LA CITTA' CONTEMPORANEA (Francesco Re)

LA RIVOLUZIONE DEI TRASPORTI E LA CRESCITA URBANA

RELAZIONE SCHEMATICA TRA FORMA URBANA E TRASPORTI Km



Lo schema sovrappone le diverse fasi della "rivoluzione dei trasporti urbani" e le mette in relazione con la crescita e la forma della città. Rappresenta i fenomeni fino a città di grandi dimensioni senza considerare vincoli naturali: un fiume, una linea di costa, la forma di una valle ecc..

Nel farsi città lo schema si adatta alle realtà naturali tenendo conto della forza di attrazione del Centro e delle caratteristiche tecniche di ciascun sistema nel conferire accessibilità.

- a) Il nucleo in nero è la città pedonale (di media non superiore a 50.000 abitanti).
- b) A tratteggio verticale sottile le aree rese accessibili da omnibus e tram a trazione animale

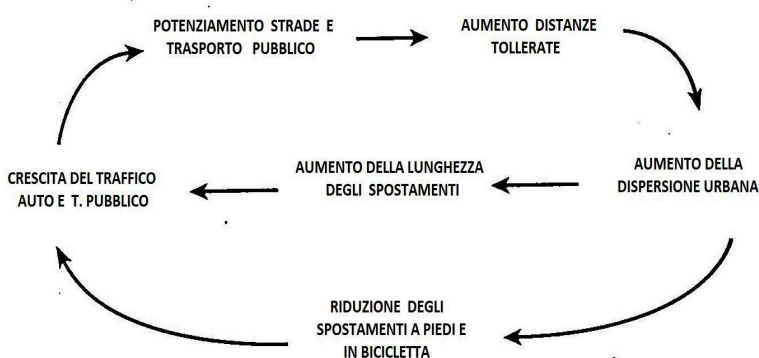
- c) A puntini fitti le aree promosse dalle prime ferrovie
- d) A tratteggio orizzontale quelle promosse da ferrovie suburbane, da metropolitane e da bus
- e) A puntinato rado le aree rese accessibili dall'automobile

I sistemi da "b", "c", "d" generano forme e gerarchie che dipendono dal distanziamento ottimale delle stazioni - o fermate - dalle distanze percorribili a piedi a partire da ciascuna di esse e dalla capacità di trasporto della linea. Alle stazioni o principali fermate si creano delle nuove "centralità urbane", piccole e subordinate, attorno alle quali si organizza la vita giornaliera degli abitanti della zona. Non però il lavoro nelle fabbriche o nei grandi uffici in genere localizzati secondo zoning specialistico.

Nella zona "e" non c'è altra "ratio" che quella delle proprietà, delle iniziative immobiliari e, dove

non siano loro succubi, di eventuali norme. Il sistema di trasporto di suo si autoregola solo nella disfunzione della congestione delle strade, della mancanza di parcheggio, e dell'enorme quantità di aree consumate. In esse non c'è forma né gerarchia se non del denaro o di regole astratte, finché durano. I Piani Regolatori sono quegli strumenti che si realizzano solo in parte e tramite varianti.

IL PRINCIPIO DELL' "AUTOGENERAZIONE" DEL TRAFFICO



Il motore della città

L' *accessibilità urbana* di un luogo è *la sua facile raggiungibilità* da tutte le altre parti della città per molte persone, in un tempo riconosciuto utile e ragionevole in rapporto all'importanza di ciò che si deve fare, alla durata della permanenza ed al tempo e costo medio di spostamenti di quel tipo in quella città. Essa consente e determina il sistema delle relazioni nella città.

L'accessibilità è uno dei fattori che genera valori immobiliari i quali nell'occidente sono il motore della rivoluzione dei trasporti e della crescita delle città, e non solo.

Dalla città contemporanea in avanti

Lo schema s'intitola *rivoluzione dei trasporti e crescita urbana*. Cosa accade invece in un sistema urbano adulto, già cresciuto, con ulteriore crescita demografica prossima allo zero, come molte delle città occidentali? L'adattamento della città e del suo sistema di trasporto ad innovazioni tecnologiche, al cambiamento dell'organizzazione del lavoro ed a quella delle famiglie e persone, resta quasi invisibile ma egualmente è molto forte.

Pendolarismo e catena giornaliera degli spostamenti

La rivoluzione più significativa è quella che ha in gran parte cancellato il classico *pendolarismo casa - lavoro e casa - scuola* e viceversa, generatore delle "ore di punta" del mattino e della sera. Al suo posto si osservano oggi "le catene giornaliere degli spostamenti".

Agli spostamenti casa lavoro si vanno ad intramezzare spostamenti per diverse altre ragioni: accompagno un figlio a scuola, passo a ritirare qualcosa di aggiustato, vado al lavoro e mi rimuovo per ragioni di lavoro durante l'orario di lavoro, o per altre ragioni cogenti, tipo un'analisi, una visita specialistica, poi mi muovo per consumare uno spuntino durante la pausa, poi, uscito dal lavoro, vado a fare sport, palestra, ecc. passo a trovare un genitore anziano, vado a riprendere un figlio ecc. Al pendolarismo ha fatto fronte una buona organizzazione del trasporto pubblico "di massa". Non è detto invece che per questa catena esista un mezzo di trasporto ottimale e dunque un sistema ottimale; dovrebbe essere tale per ciascuno dei movimenti che compongono la catena. In realtà ognuno si adatta in base a propri criteri di ottimizzazione creandosi dei *calendari* e usando di volta in volta in modo creativo ciò che è disponibile. Ad esempio in città medie di buon clima il mezzo ideale si rivela nelle statistiche il ciclomotore medio, un modo flessibile e individuale in attesa che prenda piede la Guida Autonoma come sistema unico in ambito urbano. Le tecnologie ci sarebbero già tutte ed è un settore nel quale si vanno facendo enormi investimenti. Ma la sua introduzione al pieno della sua efficacia distruggerebbe circa tre quarti dei posti di lavoro legati all'automobile, dunque per ora affilano le armi e si va più piano di quello che si potrebbe.

I valori immobiliari senza crescita demografica.

Intanto nelle *città mature* altri fenomeni rispetto alla crescita ridisegnano la mappa e l'intestazione dei valori immobiliari.

Segnaliamo tra i principali una radicale trasformazione dell'accessibilità tramite la combinazione dell'introduzione di norme restrittive e selettive della mobilità veicolare tipo ZTL e di estesi e pesanti investimenti infrastrutturali nel già costruito.

Le ZTL sono provvedimenti all'apparenza poco impattanti. Ma tramite la regolazione dell'accessibilità modificano radicalmente le aree interessate. Ad esempio rendono la vita impossibile nei centri storici per le giovani famiglie con figli piccoli, o per gli artigiani del restauro

e riparazione e molte altre attività ecc.. Laddove non siano sostenute da una efficace capillare rete di trasporto pubblico, portano all'estraniamento del centro dal resto della città. Così esso diviene preda esclusiva dell'overtourism nelle città d'arte, o del degrado altrove, con successive "rigenerazioni" verso il lusso. I fenomeni negativi sono tanto più rilevanti quanto più sia stato efficace il *decentramento* dei posti di lavoro del direzionale; politica *per decongestionare il centro di moda* degli anni 60 – 70 .

I secondi, le grandi infrastrutture all'interno del già costruito, comportano pesanti trasformazioni fisiche e funzionali e la concessione dello spazio pubblico stradale ad un unico tipo di mezzo in genere gestito da un unico soggetto. Hanno costi iniziali molto alti, un *ciclo vita* ambientalmente molto *pesante* ed al *fine vita utile* lasciano una ingombrante eredità con elevatissimi costi di smantellamento e ripristino. Ma soprattutto In vita distruggono il sistema delle relazioni preesistenti e ridistribuiscono l'accessibilità producendo, con la sensibile variazione dei valori immobiliari, una irragionevole redistribuzione della ricchezza e delle configurazioni sociali di diverse parti di città. Il fenomeno è tanto più rilevante quando ad esso si accompagnano progetti di *densificazione edilizia* con l'occupazione dei residui spazi verdi e l'aumento delle densità territoriali.

Questi provvedimenti sembrano ben accompagnarsi, nei contesti "maturi", ad un nuovo tipo di appetito finanziario che da tempo e in modo crescente investe le città : il mercato appunto delle città. Accade in modo diverso a seconda delle parti del mondo, delle leggi vigenti, della storia, dimensioni e caratteristiche delle città. Sembra finalizzato non più tanto a creare dinamiche che producano utili, quanto piuttosto a rappresentare in concreto le enormi quote di ricchezza astratta che la finanza produce: città come lingotti d'oro. Forse di più. Non si tratta più solo di terreni fabbricativi e costruzioni. L'appetito si estende ad assicurare acqua, smaltimento rifiuti, approvvigionamento e distribuzione alimenti e beni di consumo, trasporti, istruzione, salute, energia, informazione e comunicazioni, sicurezza ecc.. Le multi utility per acqua energia rifiuti ecc. quotate in borsa, le società private o miste per il social housing , la sanità e l'istruzione private, le assicurazioni al posto della previdenza già si stanno appropriando di funzioni e risorse normalmente di competenza degli stati e delle comunità.

Le città: un affare enorme

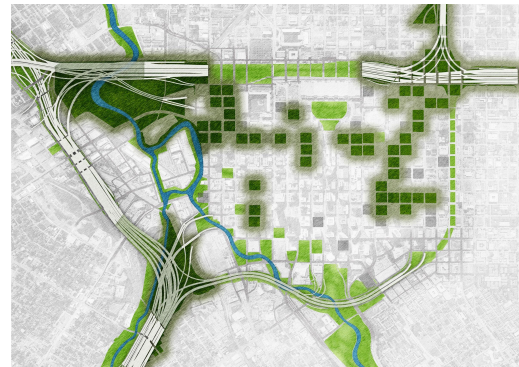
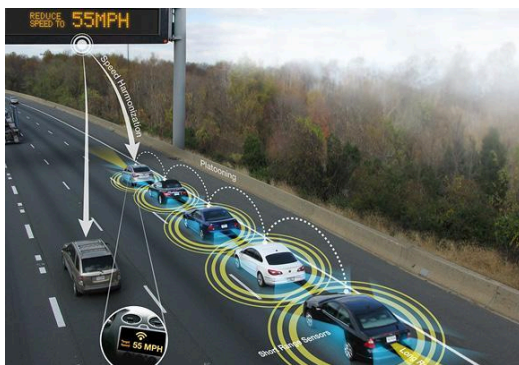
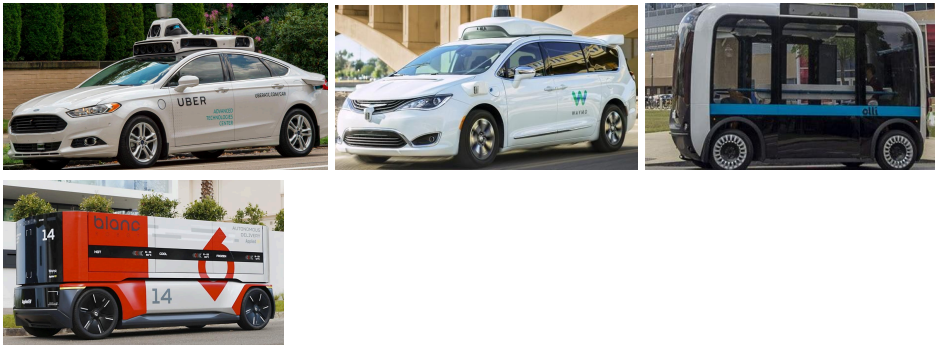
Se le città mature –essenzialmente nell'occidente europeo- hanno smesso di crescere, o crescono poco e ciononostante sono soggette ai fenomeni descritti, nel resto del mondo l'accelerazione dell'urbanesimo va avanti con ritmi per ora sempre più sostenuti.

Nei prossimi 25 anni la popolazione urbana crescerà del 55-60%. Occorrerebbe cioè costruire altre città per oltre 2,5 miliardi di persone. In questa corsa all'inurbamento, negli anni passati abbiamo già lasciato fuori più di un miliardo di persone che vivono oggi in favelas, baraccopoli ecc.. Ma non solo costruire, bisognerà fornire nelle città tutto quanto abbiamo richiamato nel paragrafo precedente. Un affare enorme come abbiamo detto. D'altro canto già ora le città producono l'80% del PIL mondiale. Ci sarà necessariamente una grandissima concentrazione di risorse e in grande parte saranno degli stati a provvedere ma risorse e attuazioni saranno in mano grandi soggetti privati e egualmente il valore che si viene generando.

La guida autonoma

Che forma andranno a prendere e come ci si muoverà? Alla guida autonoma abbiamo già accennato. Essa potrà dare un ulteriore contributo nella privatizzazione della mobilità. Il sistema, come oggi una tramvia o una metropolitana, sarà una attrezzatura della città. Meno di un quarto

dei veicoli che ora si accatastano nelle città assicurerà una mobilità molto più efficiente e un netto miglioramento della qualità dell'ambiente urbano. E' probabile che nessuno sia più proprietario di una propria automobile, ma solo un utente quando ne ha bisogno senza più l'incubo del parcheggio. L'auto va a fare un altro servizio o va a parcheggiarsi da se. Chi sarà il proprietario di questo sistema e chi il regolatore e quali gli oneri e i diritti dei cittadini, se ne restano? Darà maggiore libertà recuperando risorse perdute nel traffico, nella sosta ecc. dello spazio urbano e dei cittadini' o produrrà nuovi meno, "fisici" ma più sostanziali asservimenti? Grossi gruppi come Google con la sua Alphabet (sistema di noleggio) che ha dato vita a Waymo (guida autonoma) si muovono da tempo, come anche Uber e hanno ormai introdotto la guida autonoma come servizio di mobilità in diverse città. Dalla pubblicità :*Ride in San Francisco or Phoenix. Los Angeles and Austin coming soon. Live in LA County or Austin? Join our waitlist so we can reach out when it's your time to ride.* Nella corsa sono molto avanti anche i cinesi. I maggiori problemi sia tecnici che normativi nascono dalla convivenza della guida autonoma con quella umana. Alcune proiezioni immaginano una convivenza con separazione degli ambiti. Vaste isole urbane ed alcune autostrade saranno riservate alla sola guida autonoma, nelle connessioni tra queste e nelle zone a bassa densità sarà invece necessaria una guida umana o comunque controllata, dunque fino al "livello 4" di guida autonoma.



La forma che prenderà la città e la redistribuzione dei valori urbani molto dipenderà da quanto i cittadini e le loro istituzioni democratiche sapranno tenere sotto controllo i nuovi sistemi e le tecnologie che li consentono. Gli investitori sono già in moto da un pezzo, città e cittadini?

