

“Allora gli ho detto: senta Agnelli, faccia pure quante automobili vuole, tanto io non ho la patente” (Ennio Flaiano)

Il Contesto

www.ilcontesto.org

rivista tematica

Anno VII, Numero 9

gratuita

Vivere senz'auto Idee e proposte per una mobilità sostenibile

Più veloci, più lenti

È possibile vivere senz'auto, o perlomeno è possibile farla diventare un mezzo straordinario di spostamento?

Questo interrogativo appare ogni giorno più pressante, sebbene l'auto non sembri per nulla disposta a farsi relegare a trasporto «eccezionale».

Nell'ultimo secolo nulla ha modificato di più il paesaggio urbano della motorizzazione di massa.

L'automobile ha infatti necessità di infrastrutture adeguate, che hanno plasmato le città e il territorio. Ivan Illich nel '73 coniò il termine «industrializzazione del traffico», per riferirsi a tutto il settore industriale che ruota attorno all'autoveicolo: le fabbriche, le autostrade, i parcheggi.

Egli postulò un teorema che possiamo osservare ogni giorno.

Il fatto che sulle strade circolino automezzi in grado di raggiungere velocità molto elevate non assicura in nessun modo che queste velocità siano quelle effettive di spostamento.

Una macchina nell'ora di punta impiegherà un'ora per compiere 10 chilometri: la sua velocità media sarà dunque di 10 chilometri all'ora, meno di una bicicletta. Per di più, la presenza sulle strade delle auto, e quindi dei semafori e del traffico, rallenterà anche gli spostamenti a piedi.

Per questo, secondo Ivan Illich, ogni mezzo che può raggiungere potenzialmente più di 15 km/h genera un rallentamento del traffico globale e dunque una diminuzione della velocità media di spostamento.

Paradossalmente, più siamo potenzialmente veloci, più diventiamo lenti nella realtà. Anche per questa ragione un numero crescente di amministrazioni cittadine, in sordina come a Curitiba, in Brasile, o con grandi progetti, come a Parigi, hanno tentato di sfoltire la flotta di automobili e di rendere più appetibili altri tipi di spostamento.

La volontà è stata dei poteri pubblici, perché difficilmente l'utente è disposto a rinunciare all'automobile, un pezzo di suolo pubblico alienato alla collettività, una seconda casa cui siamo così abituati da vedere come virtuosi coloro che ne fanno a meno.

Un alter mondo dove alcune sensazioni vengono amplificate ed altre annullate. E non si parla di sensazioni da poco: definire l'automobile come semplice mezzo di trasporto sarebbe limitato.

La necessità di spostarsi, infatti, è ormai divenuta secondaria rispetto ai tanti simboli che un'auto di proprietà comporta. Ciò è ben visibile attraverso i messaggi che la pubblicità ha legato al veicolo. Durante il boom della motorizzazione di



Foto di Matteo Neppi Modona

massa, il messaggio principale era quello della libertà: la libertà di viaggiare ovunque, senza costrizioni di orari, e sempre in «buona» compagnia.

Ma ciò che era adatto agli anni '60, non lo era più dieci anni dopo, e così via.

Anche i messaggi promozionali relativi alle lavatrici si sono modificati negli anni, ma mai come quelli legati all'automobile.

Qual è la magia dell'automobile?

Perché al volante di un SUV gigantesco si ha l'apparenza di sentirsi realizzati?

Forse il traffico è meno squallido visto dall'alto?

Questo numero de *Il Contesto* non potrà fornire una risposta a queste domande, ma cercherà di esaminare alcune alternative, partendo da una metropoli brasiliana poco conosciuta per poi analizzare cosa viene fatto in Italia, e cosa succede nel resto del mondo.

Abbiamo voluto riservare le ultime tre pagine per ricordare un caro amico, anch'egli redattore della rivista, che ha perso la vita in un incidente nello scorso mese di maggio.

Matteo Neppi Modona ha lasciato in ognuno di noi un profondo ricordo e alla rivista una sostanziosa eredità di metodo e contenuti.

Proprio la rivista è stata, negli anni, il terreno di una comune pratica giornalistica che si è sempre intrecciata a un sentimento di amicizia e reciproca stima. Proseguendo l'attività del giornale intendiamo ribadire l'impegno comune nell'iniziativa che ci aveva legato, per preservare il senso di una preziosa continuità e proseguire il lavoro sui valori nei quali, Matteo e noi, abbiamo sempre creduto.

La redazione

In questo numero:

- | | |
|---|--|
| Comuni virtuosi p. 2 | Auto ecologica, a che punto siamo? p. 10 |
| Da Verbania a Cagliari, i comuni che hanno adottato le soluzioni più promettenti per sostituire l'automobile. | Andrea Fiorio ci guida nel mondo dell'auto di domani, tra idrogeno, biocarburanti, ibridi e auto elettrica. |
| Domande per strada | |
| Rubrica di interviste a persone rintracciate (più o meno) a caso. | |
| La "rivoluzione" di Curitiba, passato a presente. p. 3, 4, 5 | Alternative sostenibili p. 11 |
| La città di Curitiba, in Brasile è diventata un esempio di pianificazione urbana intelligente. L'inchiesta di Jacopo Toniolo esamina le prospettive di un progetto innovativo su scala cittadina. Con un'intervista al sindaco della "rivoluzione", Jaime Lerner . | Bike sharing, car pooling o ecodrive? A cura di Ugo Panzani e Maria Elena Spagnolo, intervista incrociata a Lorenzo Bertuccio e Federico Millo . |
| Ecopass: Milano come Londra p. 6 | L'auto vista da sud, reportage dall'India p. 12 |
| Sotto il Duomo, prove di road pricing per ridurre auto e inquinamento. L'inchiesta di Elisabetta Calogero e Sara Settembrino, con un'intervista a Cristina Pronello . | Viaggio nelle megalopoli indiane, tra smog, clacson e riscio, boom economico e disagi quotidiani. E un'utilitaria da duemila euro, la Tata Nano. Di Tommaso Bobbio |
| Le città delle biciclette p. 7 | Amarcord p. 13 |
| Storie di ordinaria rivoluzione metropolitana: il bike sharing. Francesco Candelari su un'idea semplice e geniale che in Italia non riesce ancora ad attecchire. | L'origine comune di auto di massa e fabbrica moderna. |
| I treni che non passano più. p. 8, 9 | PER CONTESTUALIZZARE |
| Delle ferrovie argentine, un tempo le più estese e importanti dell'America Latina, non è rimasto niente, o quasi. Il reportage di Simone Natale. | Rubrica di recensioni a cura di Ugo Panzani |
| | Ricordo di Matteo p. 14, 15, 16 |