

L'INTERVENTO

# Saranno senza auto le metropoli del futuro

## SARÀ SENZA AUTO LA METROPOLI DEL FUTURO

JACOPO GARDELLA

**È** ridicolo, anzi preoccupante, scatenare una polemica sul problema dei parcheggi senza chiedersi quale sarà il ruolo dell'automobile nella città del futuro. Ed è preoccupante, anzi disennato, non tracciare un piano del traffico nella metropoli del Duemila. La rivolta dei costruttori contro il Comune che tarda ad autorizzare la costruzione dei parcheggi; e la protesta dei cittadini contro i costruttori perché fanno scempio dei luoghi più belli di Milano (piazza Sant'Ambrogio e Darsena di Porta Ticinese) sono entrambe la conseguenza di una amministrazione comunale, sia recente di destra sia passata di sinistra, che non ha mai affrontato seriamente un piano del traffico tanto urbano che extraurbano.

Eppure i punti fondamentali di quel piano sono riassumibili in pochi concetti:

a) il trasporto all'interno della città sarà affidato esclusivamente ai mezzi pubblici. Verranno inclusi nei mezzi pubblici anche i taxi, purché convenzionati con l'amministrazione comunale e tenuti a rispettare itinerari e tariffe preventivamente concordate.

b) ai mezzi privati sarà consentito muoversi in città solo se appartengono ai residenti e solo se vengono usati per entrare ed uscire dall'abitato, non per circolare all'interno dell'abitato stesso. Per rendere vano, anzi, impossibile l'uso dell'auto privata in città è sufficiente proibire la sosta in tutto il territorio urbano: a che servirebbe infatti prendere l'automobile se non ci si può mai fermare né scendere?

**C**) Ai non residenti sarà proibito l'ingresso in automobile in città. Lasceranno i loro veicoli nei par-

cheggi dislocati lungo la cinta periferica, dove troveranno coincidenze con i mezzi pubblici diretti o provenienti dal centro. Il luogo di transito dal mezzo privato al mezzo pubblico si chiama, appunto, luogo di interscambio.

È una utopia, la realizzazione di questo terzo punto? Niente affatto. E per spiegarlo faccio un esempio di un'altra città italiana. Tutti i non residenti diretti in automobile a Venezia lasciano il loro veicolo in piazzale Roma e proseguono all'interno della città servendosi dei vaporetti, cioè di mezzi pubblici.

Una volta definito il piano del traffico, si chiarisce subito anche la destinazione da dare ai parcheggi: quelli all'intero collocati all'interno dell'abitato saranno assegnati solo ed esclusivamente ai residenti e usati in permanenza. Quelli dislocati lungo la cinta periferica saranno riservati solo ai non residenti e usati a rotazione.

Poiché il Comune di Milano non ha mai steso un piano del traffico, si trova ora sotto il fuoco contemporaneo sia dei costruttori, che chiedono legittimamente di poter realizzare i parcheggi già autorizzati; sia dei cittadini che rifiutano comprensibilmente di vedere le loro strade diventate rumorosi caroselli di macchine in incessante salita e discesa sulle rampe dei parcheggi sotterranei.

Un piano del traffico non si fa senza la partecipazione dei cittadini; non lo si cala né lo si impone dall'alto, ma lo si discute, elabora e matura dal basso. Un Comune come quello di Milano che da anni fa finta di ascoltare le voci, i suggerimenti, le richieste della popolazione, ma poi, al momento di decidere, non si perita di ignorarle, accantonarle, disprezzarle, è un Co-

mune incapace di comprendere il vero concetto di democrazia.

