

Le «eco-città» del dopo virus, un' occasione da non perdere

SARA GANDOLFI

L'analisi Sulle strade delle nostre città circolano virtualmente tre mondi paralleli. Quello ideale, sognato da ambientalisti e urbanisti illuminati: navette condivise a guida autonoma o vetture/ moto on-demand, rigorosamente elettriche, e tutt' attorno percorsi pedonabili e ciclabili nel verde. Come nel prototipo progettato dagli architetti inglesi Foster and Partners per Masdar City, negli Emirati Arabi, che procede a rilento per mancanza di fondi. Poi, c' è il mondo reale, che varia dal caotico traffico di megalopoli come New Delhi alle autostrade urbane delle città americane dove in pochi osano girare a piedi. Oppure, più vicini a noi, fino ai grandi ingorghi delle tangenziali milanesi

o del mitico raccordo anulare di Roma, alle Ztl più o meno costose, alle ciclabili interrotte, ai mezzi pubblici che non passano mai. Infine, c' è un mondo possibile... L' impatto della pandemia sull' **ambiente** è stato sbalorditivo. Le emissioni di CO2 derivanti dall' uso di combustibili fossili (fabbriche, auto, ecc.) stanno registrando un calo annuo stimato del 5,5-5,7%. La ripartenza dopo il «lockdown» è una sfida e un' occasione. Lo hanno capito in tanti, e molti amministratori sembrano pronti a salire in corsa sulla moda delle eco-città, a misura di pedone e a distanza di sicurezza dal virus. Perché l' alternativa è il «liberi tutti» agli spostamenti individuali in auto, con inevitabile ritorno a livelli di inquinamento che in termini di salute pubblica rivaleggiano con il Covid (anche se in forme ben più subdole). Gli esempi non mancano. Da Berlino a Città del Messico, da Budapest a Bogotà, da Manchester a



Sidney sono apparse piste ciclabili pop-up, corsie temporanee per favorire la più varia micro-mobilità e restrizioni all' uso o alla velocità delle auto. La lotta all' inquinamento è una priorità anche per la nuova task force post Covid-19 dei sindaci del mondo, istituita dalla rete internazionale C40 cities. La guida il sindaco di Milano, Giuseppe Sala, che ha conquistato l' attenzione dei media internazionali con il suo ambizioso piano di mobilità urbana sostenibile (leggi l' inchiesta qui accanto di Paola D' Amico). Sulla carta, nulla da eccepire. Come ha detto Janette Sadik-Khan, ex commissario per i trasporti di New York City e consulente di Sala per i trasporti, «la pandemia ci sfida, ma offre la possibilità irripetibile di cambiare rotta e riparare i danni di un secolo di strade incentrate sulle auto». Nel mondo reale, la «rivoluzione» è tutta da verificare. Perché senza forti sussidi pochi possono permettersi i mezzi elettrici, la mobilità condivisa al tempo del Covid presenta evidenti problemi di disinfezione e la micro-mobilità spesso sfocia in confusione e marciapiedi ad alto rischio. Soprattutto, non basta una striscia sull' asfalto per cambiare una cultura. Chi usa la bici in città sa bene quanti cantieri, furgoncini e perfino volanti della polizia interrompono il tracciato delle già precarie piste ciclabili. Insomma, se dobbiamo farlo, facciamolo bene; un po' di vernice, da sola, non fa il cambiamento. A me piace andare in moto, in auto e in bici. Vorrei poterlo fare, anche in luoghi diversi, ma sempre in sicurezza. Per questo servono corsie riservate continue e davvero protette, parcheggi sotterranei, una rete di trasporto pubblico efficiente. Quindi, investimenti importanti e tanto coraggio. Anche a costo di perdere qualche voto. Non accontentiamoci.