

Uso del territorio ed infrastrutture stradali: effetti sulla sicurezza

Intervento del prof. arch. Mario Preti. Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Firenze

Questo intervento ha per oggetto la sicurezza rispetto al sistema infrastrutturale inteso come struttura urbanistica e, in generale, della mobilità in relazione al territorio. Il tema scaturisce da una serie di confronti cominciati nel 2003 col professor Benedetto e con la professoressa De Blasiis, quando discutevamo sul progetto di variante dell'autostrada del Sole proposto da Acitalia per il tratto Toscano da Pontassieve a Barberino di Mugello, occupandoci dell' "effetto sulla sicurezza" che un sistema infrastrutturale organico può assicurare ad un territorio. Infatti la proposta di bretella autostradale in quel tratto era motivata anche dalla incidentalità provocata da traffico locale e passante insieme nel nodo autostradale Fiorentino. L'area metropolitana, con infrastrutture stradali di diversa scala, è proprio un territorio tipico da analizzare, anche in rapporto alla sicurezza. Perciò non è solo il progetto e la gestione di una strada che deve contenere sicurezza, ma anche la rete viaria complessiva in un ambito di area vasta (per effetto delle sue interazioni), che per schematicità indichiamo come Area Metropolitana. Gli ultimi cinquant'anni hanno portato, nel settore di cui ci stiamo occupando, molti cambiamenti, sul progetto e gestione di strade, iniziati con il famoso rapporto *Buchanan, Traffic in Town* (presentato a Londra nel 1963), che rappresentò una rivoluzione epocale per l'introduzione di nuovi concetti come la capacità ambientale della strada, compreso la sicurezza, la qualità dell'aria e il rumore; argomenti che prima non esistevano. Negli anni Ottanta è stata introdotta la valutazione dell'impatto ambientale della strada con una Direttiva Europea del 1985. Poi nel 1992, nel Congresso Mondiale ONU di Rio de Janeiro, si prende atto che il territorio va pianificato secondo il concetto di Sostenibilità Ambientale. Infine nel 1997, col Protocollo di Kyoto, si è riconosciuto il traffico come uno degli agenti responsabili delle emissioni di CO2 in atmosfera. Tutto questo per precisare che la progettazione infrastrutturale viaria nelle aree metropolitane è diventata elemento di grande attenzione progettuale, tanto che ogni intervento, anche di nuova tratta viaria, dal punto di vista territoriale si può definire ormai solo di restauro o ristrutturazione, non più di nuovo progetto. Fra i motivi importanti di nuovi interventi territoriali non c'è soltanto l'Ambiente ma anche la Sicurezza, come caratteristica interna al concetto di Sostenibilità.

Sostenibilità Ambiente e Sicurezza sono elementi contrari a quel fenomeno deleterio delle aree metropolitane grandi e piccole che viene definito *Sprawl*. *Sprawl* è una parola ormai internazionale che significa "dispersione urbana" a cui

consegue la banalizzazione del territorio, un fenomeno non soltanto italiano, bensì, mondiale. In queste circostanze si moltiplicano le distanze chilometriche percorse dai city users per effetto della lontananza fra posti di lavoro e residenze e si moltiplica l'uso obbligatorio dell'auto, per l'impossibilità di attivare trasporti urbani efficaci nelle aree disperse. Nelle aree metropolitane, la congestione della rete viaria di qualsiasi scala è sotto gli occhi di tutti, così come il moltiplicarsi della incidentalità stradale.

In Urbanistica, anche a livello Europeo, si iniziano a studiare direttive per ridurre gli effetti di questo Sprawl, ed un obiettivo è la razionalizzazione del sistema della mobilità metropolitana agendo sulla pianificazione, cioè sulla ristrutturazione progressiva della localizzazione delle funzioni urbane e dei sistemi infrastrutturali, ivi compreso i trasporti pubblici in sede vincolata. Il potenziamento del trasporto pubblico è obbligatorio perché la componente auto in queste aree occupa ben oltre il 70% degli spostamenti, e questo va visto anche come miglioramento della Sicurezza su strada.

Questo significa che si deve procedere, nel progettare anche singoli interventi infrastrutturali, a una valutazione integrata a livello territoriale: anche le infrastrutture devono essere considerate elementi essenziali della politica di pianificazione focalizzando l'attenzione sull'accessibilità e l'intermodalità dei sistemi ed eliminando l'auto-referenzialità dalle politiche di gestione dei trasporti.

Molte sono però le cose da fare: manca una legislazione adeguata sulle aree metropolitane, occorre una nuova cultura della mobilità, occorre prendere coscienza della molteplicità dei fenomeni in atto sul territorio. Occorre anche rinnovare parti della legislazione urbanistica, nel senso che non esiste una normativa sulle infrastrutture della mobilità dal punto di vista urbanistico: l'unica è quella dei parcheggi che lega cubature degli edifici a spazi di sosta, che in molti casi risulta deleteria. Questo non avviene invece in molti paesi Europei. Occorrono, soprattutto, piani territoriali integrati per le aree metropolitane perché gli attuali strumenti, come il PUM(*), non riescono a risolvere efficacemente il problema. Sarebbe auspicabile, inoltre, rendere eclatanti questi concetti di sostenibilità-Sicurezza pervenendo alla definizione di un Diritto dei Cittadini alla Mobilità Sicura, attraverso il quale affrontare, in modo sistemico e valoriale, queste importanti emergenze nei prossimi anni.

Mario Preti

(*) Piano Urbano Mobilità