

La mobilità.

LA RICERCA Da Zurigo a Lugano, sondaggio tra la popolazione per migliorare la mobilità

Non abbiamo bisogno delle auto nei centri città". Veronika Killer dell'associazione "Umverkehr" non usa tanti giri di parole. La realtà oggi in Svizzera è però diversa. I pedoni si accontentano di camminare sui marciapiedi, nelle isole pedonali e nelle piazze. Per il resto cedono il passo ai veicoli. Ecco perché l'associazione ecologista ha deciso di usare un altro approccio. Per cercare di convincere le città le ha coinvolte in un sondaggio elaborato in collaborazione con la Scuola universitaria professionale di Rapperswil.

"L'obiettivo - spiega Killer - è proprio quello di scoprire dagli stessi cittadini che si spostano a piedi cosa va e cosa non funziona, cosa migliorerebbero se potessero avere la bacchetta magica". A rispondere presente sono state 16 città svizzere: Aarau, Basilea, Berna, Bienne, Coira, Ginevra, Losanna, Lucerna, Neuchâtel, San Gallo, Winterthur, Zugo, Zurigo e le ticinesi Bellinzona, Locarno e Lugano. Tutte hanno deciso di mettere alla prova i punti di forza e di debolezza delle loro infrastrutture, dando voce ai cittadini. A chi cammina in stra-

da e vede dunque cosa può essere migliorato in fatto di mobilità pedonale. Le prime risposte sono attese in autunno. Nel 2020 verranno pubblicati i risultati.

"Le domande sono tra le più disparate - prosegue Killer - vogliamo davvero capire cosa pensa la popolazione". Nel frattempo si possono già però immaginare alcuni spunti. "Sicuramente i marciapiedi dovrebbero essere più larghi di quelli di oggi - riprende Killer -, anche i passaggi pedonali regolati con i semafori andrebbero migliorati, diminuendo il tempo di attesa per i pedoni". Non tutte le città hanno inoltre panchine a sufficienza. Un modo come un altro per gustarsi la città fino in fondo. "In generale - dice ancora Killer - andrebbero fatti passi avanti è un po' dappertutto, così da rendere i centri veramente a misura d'uomo".

Anche perché il tempo trascorso in strada non è poco. In media in Svizzera, secondo un censimento sulla mobilità dell'Ufficio federale di statistica del 2015, si percorrono circa 30 minuti a piedi al giorno, ai quali si aggiungono i tempi di attesa ai semafori dello stesso ordine di grandezza. In altre

parole, nell'arco di una giornata si cammina per quasi un'ora.

Da qui l'importanza di poter adottare in futuro correttivi e miglioramenti. "Con questo sondaggio - precisa Killer - vogliamo creare un valore aggiunto per la salute pubblica, per quella degli individui e per l'ambiente". L'associazione "Umverkehr" ne è convinta. La mobilità pedonale rappresenta un immenso potenziale per la promozione della salute. "Sicuramente molte persone fanno già sport una o due volte alla settimana, ad esempio frequentando le palestre - aggiunge Killer - ma questo non copre i 150 minuti settimanali di attività fisica di resistenza d'intensità moderata raccomandata dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms)".

In realtà a crederci è anche l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (Are), che considera la mobilità pedonale come la più benefica modalità di spostamento. Anche perché fa risparmiare 893 milioni di franchi l'anno in costi della salute. Oltre a ciò, le persone che camminano o vanno in bicicletta regolarmente tutti i giorni hanno un'aspettativa di vita più lunga e sono in media meno spesso malate. **an.b.**

Marciapiedi più larghi, panchine e meno semafori. Ecco cosa chiede chi vive in Svizzera



A spasso in città

IL CASO Il comune spagnolo di Pontevedra è tra i primi ad aver creduto al concept "car free"

Solo in una realtà a misura di bimbi cala la criminalità e l'inquinamento

FEDERICO BASTIANI

Pensate a una città a misura di bambino. Francesco Tonucci lo ha fatto e nel 1991 ha avviato il progetto internazionale "la città dei bambini". Il professore è un noto pedagogista italiano che da anni si batte affinché le città attuino quel cambiamento di paradigma mettendo l'uomo al centro, o meglio, il bambino. Perché una città pensata per i bambini dovrebbe essere una città migliore? "È un primo passo per riconoscere gli errori degli adulti in tutti i settori, politici economici, amministrativi e iniziare ad ascoltare gli altri - spiega Tonucci -. Poi passare dalle auto alle persone, togliere alle auto il potere di contaminare l'aria, di occupare spazio pubblico, restituendo alle persone la libertà di movimento. Infine una città non progettata dall'alto ma valutando i diritti dei cittadini, con spazi adeguati al gioco".

Utopia? Non proprio. Al progetto hanno aderito oltre 200 città. Una di queste è Pontevedra, città spagnola della Galizia che conta oltre 80mila abitanti, fra le prime ad aver creduto al concept "car free". "Nella mia città i bambini giocano per strada", dice il sindaco Miguel Fernandez Lores che si è ispirato agli studi di Tonucci. Nel 2014 la città galiziana ha vinto il premio Onu Habi-

tat per la sua qualità urbana e di vita. Ha pedonalizzato 300mila metri quadri nel centro storico. In molte città europee si possono perdere o vincere le elezioni toccando questi temi. Il sindaco di Pontevedra è già al quarto mandato. "Abbiamo rimodulato l'uso delle auto per non penalizzare i disabili o il rifornimento dei negozi. In alcune aree si può arrivare vicino al centro in auto ma il parcheggio è gratuito solo per 15 minuti. Fuori dal centro, il parcheggio è gratuito per 24 ore". Per il sindaco all'inizio non è

stato facile prendere questa decisione, far rinunciare ai cittadini alla comodità dell'auto sotto casa è stata una vera missione. Ma non si è perso d'animo, convinto della sua scelta e ora, dopo 18 anni di governo, è tempo di bilanci. L'inquinamento si è ridotto del 70%. Fra il 1997 e il 2007 ci sono stati trenta decessi a causa dei veicoli, dal 2007 al 2017 solo tre. Quando vengono prese decisioni drastiche in tema di mobilità urbana, le attività commerciali sono sempre sul piede di guerra. "Nell'ultimo decennio i redditi delle attività commerciali sono cresciuti del 30%", replica il sindaco.

Pontevedra si attraversa a piedi in 25 minuti e il centro si è rivitalizzato. Meno criminalità e meno inquinamento. In alcune città europee per contrastare l'inquinamento, il centro è accessibile solo alle auto elettriche. "Ma non viene risolto il problema di fondo - osserva il sindaco -. Le città del futuro devono restituire lo spazio urbano ai cittadini". A Pontevedra si festeggiano i compleanni dei bimbi per strada così come i matrimoni.

Oggi molte città cercano di seguire l'esempio della città galiziana. L'area urbana pedonale più grande del mondo si trova in Marocco, nella città di Fes el-Bali mentre in Europa da quest'anno sarà Oslo, che conta già 185 km di piste ciclabili. Un percorso iniziato tre anni fa. Le smart cities del futuro non saranno solo iperconnesse e tecnologiche ma la mobilità andrà ripensata mettendo l'uomo e le relazioni al centro.



IL SINDACO
Miguel Fernandez Lores, sindaco di Pontevedra, 64 anni

Pubblicità

PIGUET
AUCTION HOUSE | GENEVA | EST. 1978

VALUTAZIONI GRATUITE

7 GIUGNO, 10:00 - 17:00
VILLA CASTAGNOLA, LUGANO



Gioielli | Orologi | Quadri
Vintage di lusso | Oggetti preziosi

VIALE CASTAGNOLA 31 | 6900 LUGANO
PIGUET.COM | +41 22 320 11 77

Le soluzioni nel mondo

LE PIÙ SOSTENIBILI

La città più sostenibile al mondo è Los Angeles secondo la classifica del progetto Alternanza Scuola Lavoro di H3. Subito dopo vengono New York e Vienna

LE ELETTRICHE

L'incremento e lo sviluppo della mobilità elettrica, sia pubblica che privata, è l'elemento che più accomuna i piani di mobilità futura delle città più smart

I PARCHEGGI

Londra non è molto elettrica ma investe annualmente importanti capitali per l'ammodernamento dei mezzi pubblici e la costruzione di parcheggi fuori dalla città