

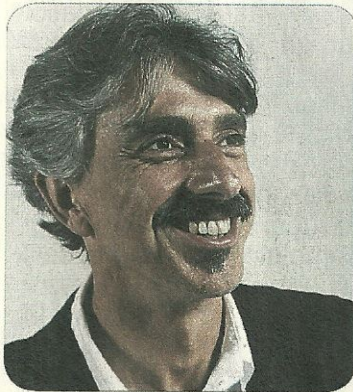
Pesaresi: la "Rivoluzione Gentile del Traffico" e il ruolo degli ingegneri nel ripensare a città. Sognando ad occhi ben aperti

VIVIBILITA' DELLE PERIFERIE: UNA SFIDA DA VINCERE

Intervista all'ing. Sergio Pesaresi partecipante al gruppo di lavoro sulla mobilità.

Ingegnere, nell'ambito di lavoro "Città mobile senz'auto" si è parlato molto delle nuove soluzioni di mobilità e trasporto in città e nel territorio, ma una speciale attenzione è stata dedicata anche alle azioni di miglioramento della vivibilità urbana, se possiamo usare questa espressione, di strade, marciapiedi e altri luoghi della vita quotidiana. E' la sensazione di caos nel traffico e nei parcheggi che si cerca di mitigare profondamente, se non di eliminare del tutto. Lei cosa pensa della situazione di Rimini, e di quello che si potrebbe fare per migliorarla?

E' necessario partire da questa considerazione: la società moderna ha sacrificato molti aspetti importanti della vita delle persone in nome della "dea Automobile". Anche la socialità ne ha risentito: il rispetto che si ha normalmente nei riguardi di una persona anziana, di un bambino o di un disabile si azzerava quando le stesse persone si accingono ad attraversare la strada; diventano improvvisamente il nemico o un fastidio che ci ritarda la giornata. Anche il senso di giustizia ne viene compromesso: perché



ringraziamo con gratitudine l'automobilista che si ferma quando stiamo attraversando sulle strisce pedonali? Lui deve fermarsi, non ci fa un gentile omaggio. In queste nostre città dove l'enorme percentuale di polveri

sottili nell'aria ci sta silenziosamente uccidendo le persone che non inquinano, cioè i pedoni e i ciclisti, sono quelle trattati peggio: invece di fermarci a ringraziarli li consideriamo bersagli da mirare e da colpire perché ci rallentano la vita: la velocità dell'automobile ha preso il posto della qualità della vita. Così le piste ciclabili o i marciapiedi sono diventati parcheggi per le nostre auto.

E i bambini? Noi ormai adulti abbiamo passato la vita a giocare per strada, a scorrazzare in bicicletta per le strade della città. L'idolatria per la Dea Automobile ha creato ora un mondo

che respinge i bambini dalle strade!

Ritengo sia giunto il momento di ricalibrare la nostra società sui valori di socialità, di convivenza civile e di attenzione al più debole che abbiamo ormai perso.

Nel documento che l'Ordine degli Ingegneri ha presentato al Forum abbiamo proposto una "Rivoluzione Gentile del Traffico", che deve essere una rivoluzione anzitutto culturale. Abbiamo usato questa espressione, volutamente provocatoria e demodè, per recuperare quel senso di convivenza che sembra disperso. Rivoluzione Gentile del Traffico





co significa un patto sociale fra i cittadini per dare maggiori diritti (precedenze agli incroci, corsie riservate) alla mobilità pedonale (specie di bambini ed anziani) e ciclabile.

E il nome del nostro gruppo di lavoro "città mobile senz'auto" dovrebbe essere anche lo slogan di questo nuovo modo di pensare la mobilità: in auto sì ma solo quando non posso usare altri mezzi meno inquinanti e meno onerosi in termini di consumo energetico.

Va infine sottolineato che la mancanza, cronica ma direi quasi istituzionale, di parcheggi assieme ad una pigrizia mentale di voler quasi entrare nei negozi direttamente con l'auto, peggiora sensibilmente questo clima sociale: è necessario dotare al più presto ogni

zona residenziale, ogni luogo con esercizi di vendita anche al dettaglio di parcheggi in numero appropriato, e questi parcheggi, che chiameremo di zona, dovranno essere posti al di fuori dagli isolati residenziali in modo da permettere la vivibilità delle strade anche agli anziani e ai bambini.

Abbiamo suggerito anche alcune proposte concrete per diminuire la congestione da traffico che viviamo ogni giorno: incentivare l'uso della bicicletta proponendola non solo come mezzo per far turismo ma come mezzo per andare a scuola, andare al lavoro e andare fare la spesa. E' dimostrato che la bicicletta nel breve percorso (fino ai 3 - 4 km) è più veloce ed affidabile dell'auto. Incentivarla significa realizzare

vere piste ciclabili (su sede propria e non promiscua con i pedoni) ben segnalate con cartellonistica, a due corsie e ben tenute. Potenziare il servizio Piedibus (per le scuole elementari) e Bicibus (per le medie) per andare e tornare da scuola per evitare i problematici ingorghi attorno alle scuole negli orari e ingresso e uscita. Incentivare l'uso dei mezzi pubblici che siano efficienti e accessibili anche economicamente. Creare una rete di parcheggi scambiatori vicino ai caselli autostradali e nei pressi dei viali di penetrazione in città dalla statale 16 al fine di proporre un ingresso in città non con le auto private ma con i mezzi pubblici o biciclette.

L'identità e la vivibilità

delle zone residenziali - quelle che normalmente chiamiamo periferie - sono argomenti poco trattati sui giornali e nel dibattito pubblico, mentre hanno attirato l'interesse del piano strategico. E' fattibile a suo parere un ridisegno complessivo di questi quartieri? Quali benefici porterebbe e quanto costerebbe?

La vivibilità delle nostre periferie è la partita che dobbiamo assolutamente giocare e, soprattutto, vincere se non vogliamo creare ghetti di emarginazione o gli effetti sociali devastanti della banlieu parigina. La grande invenzione della città storica è stata svilita negli ultimi sessanta anni: dapprima con la creazione di quartieri-dormitorio





che si svuotano per tutta la giornata, poi di quartieri appoggiati sul niente, abbandonati in mezzo ad improbabili campagne, ora urbanizzazioni frutto più di convenienze economiche che di seria programmazione urbanistica e di mobilità. Dobbiamo ridare un senso a quell'abitare creando nuove piazze o recuperando il "centro storico di quartiere", cioè la zona a forte valenza simbolica territoriale e di interesse commerciale (il salotto buono o centro commerciale naturale) da pedonalizzare e da fruire quale occasione di incontro sociale, di rinnovata urbanità, di shopping, di passeggio serale, zone sicure per i bambini e comode per gli anziani. Realizzare le Isole Residenziali che sono zone residenziali isolate rispetto alle grandi arterie del traffico. Nelle isole residenziali ci si sposta a piedi o in bicicletta. Nelle strade i ragazzi possono incontrarsi e i bambini giocare. Sono rese accessibili al solo traffico locale che si sposta lentamente (10-30 km/h) grazie al particolare arredo urbano di cui sono dotate. E soprattutto creare possibilità di collegamento con i centri di servizio cittadino anche agli abitanti che non son dotati di automobili privata, attraverso servizi pubblici efficienti e piste ciclabili ben attrezzate, per non farli sentire soli ed abbandonati.

Una domanda-provocazione. In questi anni il Forum del Piano strategico dall'esterno è stato visto prevalentemente come un'espressione di "sognatori" del futuro. Lei come ingegnere - o più in generale il suo ordi-



ne professionale - quale approccio ha avuto con questo lavoro? Professionalmente si è sentito a suo agio, soddisfatto?

Gli ingegneri sono dei sognatori per natura, perché progettare significa immaginare qualcosa che ancora non c'è. Sognano e al risveglio realizzano il loro sogno. Gli ingegneri sognano ma con gli occhi ben aperti. Sognano un ponte dove ancora c'è solo un dirupo ma devono mettere in conto tutti gli effetti che quell'opera produrrà su quel territorio. Gli ingegneri sognano una casa che produce energia pulita dove ora c'è uno spreco di combustibile fossile. Gli ingegneri sognano un piedibus di bambini che vanno a scuola assieme a piedi dove ora c'è la congestione dei SUV dei loro genitori parcheggiati a motore acceso davanti alle scuole. Nel Forum dei Sognatori, pur con tutte le inevitabili difficoltà, ci siamo trovati bene. Abbiamo ascoltato e abbiamo

proposto sogni che possono diventare realtà. Chi non sogna, del resto, si inaridisce e la mattina si sveglia ... un po' nervoso.

Veniamo a un tema molto sentito a Rimini, il ponte di Tiberio. Pensa che gli antichi romani si sentiranno offesi nel vedere la loro immortale opera messa in pensione? In altre parole, che necessità c'è di pedonalizzare il monumento-simbolo, che è anche una delle infrastrutture di mobilità cardinali di Rimini?

Il giorno che il suo Ponte diventerà pedonale penso che Tiberio festeggerà con un buon bicchiere di vino... ben invecchiato! La chiusura al traffico non sarebbe un pensionamento ma una promozione: il nostro ponte è un'opera d'arte e di ingegneria straordinaria e penso che per godersi un'opera d'arte sia meglio osservarla con calma, a piedi, piuttosto che distrattamente e velocemente da

un vetro appannato di automobile. Poi i Ponti hanno un fascino enorme. Personalmente vedo una intima analogia fra il Ponte di Tiberio e il Ponte Carlo di Praga. Infatti in entrambi i casi il ponte unisce la città vecchia (il nostro centro storico e lo Stare Mesto di Praga) con un piccolo borgo con un fascino enorme: là Mala Strana e qui il Borgo San Giuliano. E come il ponte Carlo sogno un ponte di Tiberio come luogo di ritrovo di ragazzi e di artisti di strada, di buskers e di pittori... ogni pietra del ponte e ogni visuale che si gode dal ponte sono uno stimolo all'incontro e alla creatività. E' bene che il Ponte non sia più una infrastruttura cardinale per il traffico cittadino, così come non lo sono più il Corso, l'asse via Dante - IV novembre - via Garibaldi e, spero al più presto, i lungomari.

L'iniziativa è stata sostenuta anche con il contributo della Fondazione Cassa di Risparmio di Rimini