Motoristi contro anti-motoristi. L'ultima frontiera della guerra tra ideologie?

18 Ottobre 2023

di **Stefano Civitarese Matteucci**

Le ideologie saranno pure morte, ma dinanzi al dibattito tra i fautori della mobilità sostenibile e quelli che nella pubblicistica internazionale vengono chiamati "*motorists*" si ha la sensazione di una guerra tra ideologie, se non di civiltà. Si tratta di una linea di faglia che demarca spesso anche la differenza tra progressisti e conservatori, in continuità, del resto, con il diverso accento posto su urgenza e modi della transizione ecologica da formazioni politiche di centro-sinistra e centro-destra. La recente disputa tra il sindaco laburista di Londra, Sadiq Khan, e il primo ministro conservatore, Rishi Sunak, sull'allargamento dell'*ultra-low emissions zone* (Ulez) – creata paradossalmente dall'ex sindaco e primo ministro Tory Boris Johnson – ne è un chiaro esempio. *Ulez* indica una fascia urbana ove chi guida auto inquinanti paga una tariffa d'ingresso. Secondo alcuni osservatori, sul **ripudio dell'obiettivo della neutralità climatica**, dipinta come politica elitaria e antipopolare, i conservatori britannici giocheranno una delle loro carte più rischiose nella difficile partita per rivincere le prossime elezioni politiche. Lo scenario che si presenta dinanzi agli elettori del prossimo Parlamento europeo nel 2024 non è tanto diverso.

Restando alle città, vorrei qui difendere l'idea che la mobilità è oggi una politica chiave per la tutela dei diritti delle persone in quanto parte di una comunità di eguali. Di conseguenza la mobilità sostenibile dovrebbe divenire il faro delle politiche urbane. Nello specifico, la diminuzione del traffico automobilistico (a combustione interna) è un obiettivo del Green Deal europeo: «Occorre ridurre drasticamente l'inquinamento provocato dai trasporti, **soprattutto nelle città**. Una combinazione di misure dovrebbe vertere sulle emissioni, sulla congestione del traffico urbano e sul miglioramento dei trasporti pubblici».

L'ordinamento giuridico italiano, inteso come insieme delle sue norme e dei loro applicatori, risente tutt'ora di un'impronta motorista. Non v'è da sorprendersene, poiché sullo sfondo del nostro tema vi è l'enorme impatto economico e culturale del modello fordista. Gli esempi sono troppi e tutti a portata di mano per indugiare sull'automobile come mito della modernità. Le conseguenze sull'assetto stesso delle città, in Europa e non solo, sono note. La rapida diffusione della proprietà privata dell'auto tra le classi medie e poi anche popolari, vista anche come indice di sviluppo economico, portò a investire sull'aumento degli spazi per le auto a scapito di quelli per i pedoni. L'espansione urbana che ne conseguì, oltre a mutare radicalmente la forma delle città, rese i sistemi di trasporto pubblico assai meno convenienti e attrattivi, producendone il deterioramento e la drastica riduzione.

Una conseguenza interessante di questa storia è che fino sostanzialmente ai nostri giorni non veniva neppure problematizzato che la **scelta di destinare buona parte dello spazio urbano a ospitare le automobili quando sono ferme (la maggior parte del tempo) comporta, perlomeno, un bilanciamento tra costi e benefici**.

Emblematicamente, i cosiddetti **standard urbanistici** – vale a dire le regole stabilite oltre cinquant'anni fa sulle dotazioni minime di spazi di uso collettivo che ciascuna autorità urbanistica locale deve rispettare nel redigere i propri piani urbanistici – stabiliscono che quando si progetti un nuovo insediamento occorre necessariamente prevedere una quantità minima di parcheggi pubblici (nonché privati a pertinenza degli edifici).

Nuove interpretazioni di quelle vecchie disposizioni hanno portato a concepire gli standard come un "diritto" attribuito a ogni persona in quanto "abitante" di un territorio. Lo Stato centrale, infatti, è ritenuto titolare del potere di stabilire tali regole in quanto necessarie per assicurare un livello essenziale di diritti e prestazioni civili e sociali (uno standard appunto) su tutto il territorio nazionale ai sensi dell'art. 117.2, lett. m) della Costituzione. In breve, ciascuno di noi, in quanto residente in un luogo, ha diritto a mq. 2,50 di aree per parcheggi pubblici, anche se, per avventura, sia un convinto anti-motorista e vi rinuncerebbe volentieri. Tanto più che per un posto auto occorrono più di 10 metri quadrati e quindi si tratta di un diritto perlomeno in condominio con altre tre persone.

Come spesso accade, un uso disinvolto del linguaggio dei diritti cela scelte di allocazione di potere. La sostanza è

che i comuni sono a tenuti a prevedere la realizzazione di parcheggi pubblici per una superficie pari al numero di abitanti da insediare moltiplicato per 2,50. Siccome è ampiamente dimostrato che continuare a costruire parcheggi, oltre che consumare suolo, attira inesorabilmente più auto, tale obbligo è in conflitto con l'obiettivo di decongestionare le città e favorire alternative all'auto privata.

Il **parcheggio-diritto ha fatto da tempo breccia nella giurisprudenza**. I giudici amministrativi crearono verso la fine del secolo scorso il principio dell'equilibrio numerico tra zone di sosta a pagamento e gratuite, con la conseguenza che per introdurre nuove aree a pagamento i comuni dovrebbero giustificare il motivo per cui si deroga a tale principio. La Cassazione, dal canto suo, annulla le multe se in una certa zona non vi siano, oltre alle strisce blu, parcheggi liberi.

Quello di addossarne il costo sui produttori/utilizzatori, come avviene col principio 'chi inquina paga', è un modo (non ottimale) per gestire il costo delle esternalità negative. In altre parole, chi usa il suolo pubblico (sottratto permanentemente all'uso collettivo) per scopi (comunque) individuali perlomeno lo paghi. Semmai, quindi, da giustificare sarebbe la previsione di parcheggi pubblici gratuiti e non il contrario.

Al di là dei non molto solidi argomenti tecnico-giuridici in favore del principio del parcheggio libero come "diritto" (certo, idea non solo italiana), il presupposto socioculturale di quell'orientamento giurisprudenziale è che l'auto sia un "bene" primario che, al fondo, realizza il **diritto costituzionalmente protetto a circolare liberamente**: subordinare il parcheggio a un pagamento conculca questa libertà.

Si possono, beninteso, fornire giustificazioni apparentemente più convincenti: dinanzi a un sistema che favorisce l'accesso di tutti all'auto privata (a scapito del trasporto collettivo) sarebbe ingiusto farne ricadere i costi sulle classi meno abbienti, su cui presumibilmente incidono maggiormente i costi del parcheggio. Il problema è che tali argomenti si fermano a formulazioni astratte, poiché la presunta carenza di un'alternativa di trasporto collettivo o "dolce" non è mai "misurata" in concreto per giustificare il "diritto" incondizionato all'uso dell'auto privata.

L'identificazione tra automobile e libertà aiuta a spiegare la crescente tendenza di alcuni movimenti politici a schierarsi contro le politiche che promuovono la mobilità sostenibile. Le misure volte a limitare/sfavorire l'uso dell'auto privata sono spesso accusate, più o meno apertamente, di paternalismo, nemico storico del pensiero liberal/liberista. Tutti ricordiamo che argomenti simili furono a lungo impiegati contro il divieto di fumare nei luoghi aperti al pubblico, ormai quasi generalizzato globalmente.

Al riguardo, la polemica in atto tra il governo Tory di Westminster e quello gallese laburista sull'introduzione di un limite generalizzato di 20 miglia orarie in molte strade del Galles è uno spunto interessante. Le ragioni a sostegno di questa misura, già adottata in diverse parti del mondo, riguardano primariamente la sicurezza delle persone, visto che essa porta a una diminuzione degli incidenti del 40% e a un notevole risparmio per il servizio sanitario. Questo, però, è un obiettivo "ombrello", prendendo in prestito un termine dall'ecologia, poiché al tempo stesso tale limite incoraggia più persone a camminare e a prendere la bicicletta a causa delle condizioni più sicure delle strade, riducendo la congestione urbana e l'inquinamento atmosferico. È la logica delle cosiddette "zone 30", un modello di pianificazione integrata tra uso dello spazio pubblico, regolazione del traffico e riqualificazione urbana che sta prendendo piede anche in Italia. Tra gli argomenti impiegati per contrastare la scelta gallese – tra cui presunti maggiori costi per l'economia nazionale – si è anche sostenuto che costringere le persone ad andare troppo piano significa esporle al rischio di frequenti sanzioni, con la conseguenza di minare le fondamenta del rapporto tra Stato e cittadini e quindi la stessa democrazia!

Ribaltando questa impostazione, la **mobilità sostenibile dovrebbe essere vista come una componente essenziale della "transizione giusta".** Città "dominate" dal trasporto pubblico, da zone 30 e da aree completamente demotorizzate divengono più democratiche e inclusive, oltre che più sicure e piacevoli.

Sul piano normativo, le conseguenze sul diritto pubblico sono notevoli.

Per perseguire quegli obiettivi non basta realizzare piste ciclabili ovunque e riempire le città di monopattini e bici elettriche, ma occorre ridisegnare le città e impostare le politiche infrastrutturali e trasportistiche in funzione della

mobilità senza auto.

Questo significa, in concreto, che il trasporto collettivo abbia la precedenza (fisica) su ogni altra modalità di trasporto e sia adeguatamente finanziato. Solo così esso può costituire l'ossatura infrastrutturale di una città. L'idea che il trasporto pubblico locale sia affidato al mercato (di cui al massimo correggere i fallimenti) è, pertanto, incompatibile con la funzione ambientale e sociale che esso assolve all'interno di una concezione della mobilità sostenibile come faro delle politiche urbane.

Significa anche riconoscere l'anacronismo del fatto che tutte le scelte in materia di governo del territorio sono affidate a strumenti in cui la mobilità sostenibile è un orpello. Nei fatti, strade e parcheggi costituiscono ancora l'intelaiatura di piani e progetti urbanistici e edilizi. Del resto, il solo strumento di cui i comuni grandi e medi devono necessariamente dotarsi è il "piano del traffico". La legislazione non prevede piani della mobilità sostenibile, diffusisi volontariamente nelle maggiori città su pressione dell'Unione europea (che condiziona alla loro presenza i finanziamenti legati alla mobilità nelle aree urbane), ma che proprio per questo costituiscono spesso "libri dei sogni", scollegati dagli strumenti e dalle pratiche su cui realmente si fonda il governo del territorio.

Mi sembra, dunque, che nell'ambito del difficile percorso della transizione ecologica, rendere sostenibile la mobilità abbia poco di ideologico, se si adotti questo termine nell'accezione di fazioso. Ha però molto di "politico", se con ciò si intenda il processo decisionale collettivo e pubblico operante sulla base di una discussione informata.