

La grande sbandata

Nelle città l'automobile è costretta sulla difensiva e l'attuale pandemia sta accelerando la tendenza.

Sorprendente? Sorprendente è piuttosto il fatto che il dominio dell'auto abbia potuto durare così a lungo: quasi esattamente cento anni.

di Marcel Hänggi

Il 9 febbraio l'Associazione delle arti e mestieri di Basilea Città ha fatto un autogol: con un'iniziativa popolare intendeva ottenere più libertà per le auto nel Cantone. Il Gran Consiglio cantonale ha controbattuto con un'altra proposta, che puntava nella direzione opposta, prevalendo in votazione popolare: a partire dal 2050, nel cantone di Basilea Città saranno consentiti solo i mezzi di trasporto "funzionali dal punto di vista dell'ingombro, a basse emissioni, rispettosi del clima e delle risorse energetiche".

Nella stessa domenica di votazione, il Cantone di Zurigo ha respinto la galleria del Rosengarten. Avrebbe dovuto liberare Zurigo Wipkingen dalla "peste automobilistica" nella Rosengartenstrasse. In particolare a Wipkingen il rifiuto è stato molto forte. Il motivo: il tunnel avrebbe reso la città ancora più attraente per il traffico automobilistico.

Per decenni, l'idea di alleviare gli effetti del traffico individuale motorizzato costruendo nuove strade è stata vincente. Ora sta perdendo piede. Anche il completamento della rete di strade nazionali concordato nel 1960 sta incontrando una forte resistenza negli ultimi chilometri presso le città che dovrebbero "beneficiarne" - Bienne, Lucerna, Losanna (vedi WOZ n. 6/2020).

Oggi l'auto viaggia controvento a livello politico, all'estero ancora più che in Svizzera. La città belga di Gand ha bandito le auto dalla città in modo piuttosto radicale, Birmingham vuole copiare il sistema. Grandi città come Barcellona, Copenhagen, Singapore o Palermo si stanno liberando dal traffico automobilistico. Nella campagna elettorale per il sindaco di Parigi, l'attuale sindaco Anne Hidalgo ha promesso all'inizio dell'anno di dimezzare il numero di auto private e, sebbene i suoi concorrenti non si siano spinti così avanti, nessuno ha messo in discussione la sua politica dei trasporti. La pandemia di coronavirus sta accelerando questa tendenza.

L'amministrazione comunale di Milano voleva comunque liberare la città dalle auto, ma da subito ha temporaneamente assegnato 35 chilometri di strade a ciclisti e pedoni. New York ha fatto lo stesso per 160 chilometri. Molte città tedesche, ma anche Bogotá per esempio, hanno disposto nuove piste ciclabili in breve tempo, a Vilnius i ristoranti sono autorizzati a mettere i loro tavoli sulle corsie. In Italia, lo Stato paga fino a 500 euro per l'acquisto di una bicicletta, e anche il governo britannico vuole promuovere il traffico pedonale, le biciclette e gli autobus a spese delle auto private. La Svizzera segue con esitazione l'esempio: Ginevra e Losanna hanno creato piste ciclabili pop up, il Cantone di Vaud vuole affiancare piste ciclabili a 100 chilometri di strade, e la Conferenza delle città e dei comuni sulla mobilità scrive che "l'impulso dato ai mezzi di trasporto poco ingombranti, salutari e silenziosi durante la crisi del coronavirus" deve essere utilizzato "per dare loro maggior peso a lungo termine". È un cambiamento di paradigma: per decenni, la logica "l'auto ha bisogno di molto spazio, quindi deve avere molto spazio" ha dominato la politica dei trasporti. Ora, quando tutti dovrebbero mantenere le distanze, si tratta di respingere il più ingombrante dei mezzi di trasporto.

Stiamo vivendo un'ondata di ostilità contro l'automobile, come lamentano i lobbisti dell'industria automobilistica, una guerra "bici contro auto", come ha cinguettato su Twitter il consigliere di Stato PLR di Argovia Thierry Burkart? O dovremmo invece sorprenderci del fatto che l'era dell'amore per l'auto sia durata così a lungo?

Un giocattolo dei ricchi

Vale a dire cento anni: quello che potrebbe finire nei nostri anni Venti si è affermato negli anni Venti del secolo scorso. Alla fine degli anni Venti del Novecento, "la resistenza contro l'automobile (...) è scomparsa lasciando posto alla sua ampia accettazione", scrive lo storico dell'automobile Christoph Maria Merki. Ma nel 1920 non era affatto certo che ciò dovesse accadere.

L'auto è però diventata un mezzo di trasporto di massa solo negli anni '50. La politica è stata sempre più pervasa dall'ideale secondo cui ogni famiglia dovesse possedere un'auto. Nel 1950 c'erano 31, nel 1960 già 96 e nel 1970 224 auto per mille abitanti (oggi sono 540). Tuttavia, le basi per l'automobile come mezzo di trasporto di massa sono state gettate prima della guerra.

Il mezzo meccanico automobile risale al 19° secolo: le automobili con motori elettrici o a combustione sono state inventate negli anni 1880 (prima di allora c'erano veicoli mossi da motori a vapore). Ma questi dispositivi non erano (come le prime biciclette, tra l'altro) molto più che giocattoli per pochi ricchi. Durante la prima guerra mondiale, gli autocarri divennero invece un mezzo di trasporto importante per gli eserciti; molti soldati furono per la prima volta confrontati a veicoli a motore. Anche il servizio postale passò gradualmente dalle carrozze agli

autobus, consentendo così ad ampie cerchie di popolazione di viaggiare a bordo di un veicolo a motore. Ma per trasformare radicalmente la vita e l'ambiente, l'auto doveva diventare parte di un sistema: veicoli, infrastrutture, mentalità, leggi e pratiche legali si sono sviluppati insieme e si sono influenzati a vicenda. È stato questo sistema che ha dato origine a ciò che pensiamo oggi quando sentiamo la parola "auto".

Questo sistema si è sviluppato essenzialmente negli anni '20 del Novecento. A quel tempo, la storia sociale dell'automobile si era anche scissa da quella della bicicletta. Come veicolo sportivo, la bicicletta aveva attratto i giovani ricchi; come mezzo di trasporto si preferiva però affidarsi all'auto, poiché da sempre avanzare senza sforzo fisico è stato un privilegio delle classi superiori.

La strenua resistenza dei grigionesi

All'inizio non si era affatto disposti a lasciare le strade pubbliche in balia di una piccola minoranza di privilegiati. La popolazione dei Grigioni ha manifestato la resistenza più spettacolare. Qui l'auto è stata vietata per un quarto di secolo.

Nel 1897, il presidente del governo cantonale fu il primo grigionese ad acquistare un'automobile. Presto l'abbandonò: non era adatta per le strade di montagna attorno a Davos dove risiedeva. Tre anni dopo un'auto rossa venne avvistata sulle strade dei Grigioni. I giornali ne parlarono; a Scuol una carrozza finì in un fosso perché i cavalli si erano spaventati. Un passeggero minacciò una denuncia per danni. Il governo agì prontamente, vietando le automobili. Quando il Parlamento volle allentare il divieto nel 1907, fu pesantemente smentito in votazione popolare. Nel 1911 fu approvata a grande maggioranza un'iniziativa popolare che inserì nella costituzione cantonale il divieto totale di circolazione delle automobili.

A quel tempo i Grigioni erano già una meta di viaggio rinomata a livello internazionale. Gli albergatori non volevano sentir parlare di veicoli a motore: i loro ospiti erano alla ricerca di pace e tranquillità e viaggiavano sulla Ferrovia Retica, che era costata molto e non voleva concorrenza.

La guerra portò inevitabilmente a un allentamento del divieto di circolazione per gli autocarri dell'esercito e quindi anche un grande onere finanziario per le comunità, che dovettero adattare ai camion strade e ponti. Nell'ultimo anno di guerra, il governo dei Grigioni autorizzò quattordici camion per i rifornimenti dato che il foraggio per i cavalli era diventato scarso; dal 1919 un autopostale circolò tra Coira e Lenzerheide. Il governo avrebbe voluto che il divieto venisse revocato, anche perché ora gli albergatori avevano cambiato casacca. Dal 1919 al 1925, i grigionesi dovettero recarsi sette volte alle urne per decidere il destino delle automobili. Cinque volte il verdetto fu contro la macchina. Nel 1923 gli abitanti dei Grigioni votarono "a favore dell'automobile" concedendo in prova tre percorsi al traffico automobilistico, per poi tornare, nel gennaio 1925, al divieto totale del 1911. Nemmeno le ambulanze erano ammesse. Ma solo cinque mesi più tardi il divieto di circolazione fu revocato. Il numero dei sostenitori non fu superiore a quello di gennaio, ma ai contrari mancarono i 2000 contadini che si trovavano sui maggenghi e sugli alpeggi. Quella sconfitta si rivelò definitiva: fu l'ultimo referendum in materia.

Il traffico automobilistico è definito "trasporto privato", ma in realtà il veicolo privato non può fare a meno di strade pubbliche adeguate, come dovette rendersi conto il presidente del governo cantonale grigione nel 1897. I grigionesi litigavano su chi avesse il diritto di rivendicare questo bene pubblico. "Gente dei Grigioni, svegliatevi", proclamava un manifesto di voto nel 1920: "Nove anni fa vi siete rifiutati con forza di lasciare che il vostro libero Paese alpino fosse degradato a luogo invaso dalle automobili (...). La prossima estate l'auto circolerà sulle vostre strade. È questo che vuoi?" Nel 1925 un annuncio sul giornale tuonava: "Popolo dei Grigioni! Secoli fa hai distrutto le fortezze dei tiranni anche per la libertà delle strade, fa in modo che oggi non possano tornare i moderni tiranni ad occupare le strade. Abbasso l'auto!".

Il divieto totale di circolazione delle auto nei Grigioni costituì un caso particolare, ma in molti cantoni di montagna le auto erano ammesse solo su strade prescritte. Divieti di circolazione delle auto esistevano in numerosi paesi e anche negli Stati Uniti alcune contee le vietarono. Non si voleva abbandonare la strada all'auto senza combattere, un veicolo "forte" che richiedeva un crescente pedaggio di sangue. Nel 1928 le auto uccisero 384 persone in Svizzera. Dato che ne circolavano poco più di 100.000, ciò significa che un automobilista su 250 uccise una persona.

Una disciplina spettrale

Anche negli Stati Uniti, dove l'auto era già sulla buona strada per diventare un mezzo di trasporto di massa, negli anni Venti la lobby dell'automobile temeva ancora, visti i molti bambini uccisi, che l'opinione pubblica potesse fare opposizione. Ideò una strategia per evitarlo: le vittime dovevano essere trasformate in colpevoli. Le

associazioni automobilistiche si unirono alla polizia per condurre campagne di educazione stradale, il cui messaggio subliminale era: se non stai attento, è colpa tua se poi vieni investito da un'auto.

"Non giocate per strada", diceva la polizia cantonale di Basilea-Città ai bambini in un opuscolo del 1927. Ciò che per secoli era stato un diritto indiscusso venne ora vietato; la mobilità dei bambini è stata sacrificata alla mobilità automobilistica. Nel 1934 l'ACS fece stampare una serie di immagini murali per le scuole. L'immagine del "traffico ordinato in città" mostra una società spettrale e disciplinata, in cui un poliziotto rimprovera chiunque voglia fare un passo falso o la tata blocca chiunque volesse danzare fuori dai ranghi.

Anche le strisce pedonali, apparse poco prima del 1920, contribuirono al disciplinamento. Al giorno d'oggi possono apparire amiche dei pedoni, dato che dicono: "Qui avete il diritto di precedenza". Ma a quei tempi dicevano piuttosto: "Fuori di qui non avete alcun diritto". Anche qui è stato soppresso un diritto secolare del pedone. Allora questo non contraddiceva solo il senso di giustizia della maggior parte della gente, ma anche i tribunali non accettarono subito questa restrizione. Nel 1922, l'Alta Corte argoviese dichiarò lapidariamente "che un pedone è assolutamente libero di camminare in strada dove vuole e che, inoltre, le persone con problemi d'udito, anche i sordomuti, e le persone con pesanti scarpe di legno possono camminare per strada". Perché i pedoni non mettono in pericolo gli altri, ma l'automobile sì.

La logica di quella sentenza non è meno corretta oggi di allora, ma non resisterebbe a lungo negli odierni tribunali. Se la prassi giudiziaria non fosse cambiata, l'automobilismo così come si presenta oggi sarebbe stato impossibile.

Ma anche gli automobilisti dovevano essere disciplinati. Le leggi sulla circolazione stradale erano di competenza dei Cantoni, che cercavano di stabilire una certa unità attraverso i concordati intercantionali. Non tutti i Cantoni parteciparono.

Il Concordato del 1914 consentiva alle auto di viaggiare veloci come un "cavallo al trotto" (18 chilometri all'ora) nelle città e 40 chilometri all'ora in campagna. Quei limiti erano difficili da far rispettare, anche perché non c'erano tachimetri adatti. Una delle prime forme di tachimetro era una ruota a raggi con pesi che a una certa velocità venivano spinti verso l'esterno dalla forza centrifuga. Se la polizia voleva controllare la velocità, doveva segnare una distanza e cronometrare il tempo necessario al veicolo per percorrerla.

Nel 1921 un nuovo articolo costituzionale conferì alla Confederazione l'autorità di regolamentare il traffico stradale. Ma occorsero altri undici anni prima che venisse approvato il primo codice della strada. Per il problema della velocità massima, in quella legge federale fu scelta una soluzione semplice: non venne stabilita. "Con le norme restrittive in materia di velocità in luoghi in cui non vi è una ragione impellente", ha sostenuto il Consiglio federale nel suo messaggio, "la tentazione di aumentare la velocità di guida o anche le corse sfrenate non sono mai state fermate. Ci sembra quindi molto più corretto istruire il conducente a guidare in modo tale da poter controllare il suo veicolo in ogni momento". Responsabilità personale al posto di regole: quel mantra viene usato ancora oggi. La subordinazione dei pedoni al traffico motorizzato era ormai diventato legge: "I pedoni devono stare ai lati della strada sui tratti con scarsa visibilità; lo stesso vale quando si avvicinano veicoli a motore. Se sono presenti marciapiedi e soprattutto strisce pedonali, è tenuto a utilizzarli".

Solo nel 1958 il Parlamento reintrodusse i limiti di velocità, contro la volontà del Consiglio federale, che si era opposto nel 1955, anno in cui il numero di morti per incidenti stradali superò per la prima volta le mille unità.

Una falsa promessa di libertà

Se intorno al 1900 si fosse profetizzato che l'auto avrebbe ucciso un milione di persone, probabilmente sarebbe stata proibita ovunque. Oggi, però, l'auto uccide molto più di un milione di persone all'anno in tutto il mondo: solo in incidenti, senza contare le morti premature dovute al suo impatto ambientale. E così, mentre i costi dovuti alle automobili superano di gran lunga ciò che il peggior pessimista si sarebbe aspettato, il mezzo si dimostra disfunzionale in termini di benefici: promette mobilità, ma da nessuna parte si è più immobili come su un sedile d'auto, allacciati con le cinture di sicurezza, e le malattie associate alla mancanza di esercizio fisico sono in costante aumento. Promette di riunire le persone, ma in nessun luogo l'essere umano è più antisociale di quanto non lo sia quando è incapsulato in una scatola di latta dotata di 150 e più cavalli. Soprattutto, promette libertà, eppure quasi nessun settore della vita è così rigidamente definito da regolamenti come lo spazio stradale.

Tanto più la macchina imperversava, tanto meno manteneva le sue promesse, e tanto più apparve indispensabile. Il sistema tecnico dell'auto mobilità ha creato vincoli e dipendenze di percorso. Gli elementi del sistema - veicoli, strade, strutture spaziali, istituzioni, leggi, mentalità - si sono sviluppati insieme nel corso di cento anni, sono interdipendenti e si sostengono a vicenda. I genitori, cresciuti in questo mondo, non sono più consapevoli del fatto che per proteggerli è necessario educare i bambini a un comportamento adeguato negli

spazi pubblici. L'assuefazione diventa particolarmente evidente quando si vede come le parole hanno cambiato di significato. La prima legge sulla circolazione stradale al mondo, il "Locomotive on Highways Act" britannico del 1861, aveva lo scopo di proteggere il "traffico" dai veicoli. Per "traffico" si intendeva la gente che popola una strada. Oggi, i centri urbani in cui vige il divieto di circolazione sono chiamati "senza traffico", anche se brulicano di persone.

Però, almeno nelle città, oggi i sostenitori del sistema automobilistico sono sulla difensiva. Il loro argomento principale, con il quale difendono il loro giocattolo preferito, è che ci sono persone che dipendono dall'auto: non parlano più della libertà che renderebbe possibile, ma di una costrizione che deve purtroppo essere accettata. Ma quando la discrepanza tra le promesse di libertà e i vincoli del sistema diventano troppo evidenti, il sistema comincia a crollare. Sembra che la pandemia ci abbia portato un po' più vicini a quel momento.

Si può ora deplorare questo sviluppo come "auto-ostile" e per un incallito appassionato dell'auto questo testo sarà una prova di auto-ostilità. Gli riveleremo allora un piccolo sporco segreto: la maggior parte delle pubblicità mostra l'auto da reclamizzare in un paesaggio altrimenti privo di automobili. E due anni fa, quando per la prima volta dopo tanto tempo si è svolta in Svizzera una gara automobilistica - la Formula E a Zurigo - lo sponsor principale, una banca, ha pubblicato annunci a tutta pagina sui giornali in cui presentava la sua visione della mobilità futura. Un fotomontaggio mostrava la Bahnhofstrasse con una ferrovia aerea (così Fritz Lang immaginava nel 1927 la sua futura metropoli), una struttura simile a un UFO in cima all'edificio della stazione (così sono le visioni del futuro fin dagli anni Cinquanta), una bicicletta, pedoni, piccoli veicoli robotizzati, ma senza automobili: solo sullo sfondo, lontano, si intravedevano alcuni veicoli che gli assomigliavano.

Anche i potenziali acquirenti di auto e gli sponsor delle corse automobilistiche immaginano oggi che il mondo ideale sia quello senza auto.

Iniziative per il clima urbano

Nel 1992 alcune persone interessate alla politica dei trasporti hanno fondato l'associazione "umverkehR", per dare una direzione diversa allo sviluppo del traffico in Svizzera. La loro iniziativa popolare chiedeva di dimezzare il trasporto privato motorizzato entro dieci anni. Nel 2000 è stata respinta con solo il 21% di voti favorevoli.

Nel 2008 l'associazione ha lanciato "iniziative cittadine" in sei città, chiedendo limitazioni della capacità stradale e la promozione del trasporto pubblico. Zurigo, Ginevra e San Gallo le hanno accolte, mentre Basilea, Lucerna e Winterthur hanno adottato una controproposta. Anche a Bienne e Thun sono in corso simili iniziative.

Alla fine del 2019, "umverkehR" ha lanciato una nuova sfida: "Iniziative per il clima urbano" saranno proposte in diverse città - probabilmente San Gallo, Basilea, Berna, Zurigo, Ginevra e Winterthur. Le iniziative prevedono che per dieci anni metà dello spazio stradale venga convertito in spazio verde e un'altra metà in percorsi pedonali, piste ciclabili, corsie per autobus e tram.