

Le infrastrutture ferroviarie e la qualità della forma urbana

Andrea Tocchetti

PROFESSORE ORDINARIO DEL DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA DEI TRASPORTI DELL'UNIVERSITÀ DI NAPOLI

The proposed topic is connected to the thinking on fragmentation of urban habitats provoked by infrastructures. The Urban Plan which deals with infrastructures in the area - asset which belong to the community and that make up fixed social capital - can be without doubt defined as a mobility plan. The values of the inhabitants should be found in this plan - if possible ubiquitous and not lacerated by fragmentation. In this article I would like to highlight the fact that the railway infrastructure, and more generally collective transport in its different forms, can be entrusted with the difficult task of re-establishing the equilibrium in a city that does not have a balanced use of the car - an awkward situation but at the same time one which it is becoming used to.

"CONTENTO TU" DISSI IO "SE RITIENI CHE MERITI DARE IL NOME DI CITTÀ AD ALCUN'ALTRA TRANNE A QUESTA CHE STAVAMO COSTRUENDO"

Platone, Repubblica IV, 422 E3 - 423 B3

1 I trasporti e il lemma forma urbana/vita sociale

Il tema proposto ci riconduce alle riflessioni sulla frammentazione degli *habitat* provocate dalle infrastrutture, affidate alle pagine del primo numero della bella rivista "Trasporti Europei", dello scorso anno ⁽¹⁾. Nel saggio citato la struttura relazionale uomo-natura viene caratterizzata da due momenti: il primo, della dipendenza radicale dal mondo naturale esteriore; il secondo, dell'evoluzione al di sopra di esso e della sua trasformazione. L'uomo è in effetti divenuto più potente rispetto ai tempi passati nei confronti del suo ambiente naturale, ma la sua dipendenza da esso è rimasta malgrado tutto. Solo che non si tratta più della dipendenza dal mondo originario bensì da quello che lui ha trasformato. E quanto più egli permette che la sua capacità "culturale" degeneri nell'incultura, anche del trasporto, tanto più la dipendenza si manifesta in modo ostile. Ne sono testimonianza gli squilibri naturali di ogni genere nei confronti dei quali i rimedi sono sempre tardivi perché la soluzione del problema è insita nella riscoperta del significato alto della parola cultura e dell'equilibrio che in essa è implicitamente contenuto. E in questa riscoperta c'è il senso della *polis*.

L'equilibrio appunto. Fra l'impiego dei vari mezzi di trasporto per riconnettere, in tal modo, gli *habitat* sociali, ma soprattutto affidando la protezione delle infrastrutture, che le amministrazioni non curano, ad infrastrutture in sede protetta. Ma la riscoperta della ferrovia dà modo di poter ricordare la drammatica incidentalità urbana, dovuta solo all'automobile, e alla possibilità di ridurre drasticamente la sua presenza nei centri abitati.

Due le considerazioni pregiudiziali nei confronti dei piani di mobilità e del sistema dei trasporti collettivi. La prima, riguarda la necessità inderogabile ormai di una totale revisione normativa sulle strade urbane ed extraurbane. È inammissibile, infatti, che le abitazioni e

le attività umane vengano ubicate lungo i margini delle strade, quali che siano, senza alcuna interposizione protettiva efficiente. Nel trascorso convegno sulla sicurezza stradale in Europa, tenutosi a Birmingham nel mese di Settembre, non è un caso che una sessione sia stata dedicata ai problemi della vulnerabilità degli utenti della strada. La seconda considerazione inerisce al modo di concepire la durata del percorso da un punto all'altro della città che non può essere più una grandezza matematica, ma dipende dalla "tecnica del traffico" così come la percezione di spazio e tempo da parte della Società è funzione del suo ritmo sociale e del suo territorio. L'automobile, in pratica, è stata interposta come schermo fra i comportamenti delle persone.

Determinante non è la distanza misurata oggettivamente, ma il rapporto

fra la distanza medesima e la capacità. La tecnica del traffico è il substrato materiale dell'accessibilità reale o possibile; essa tuttavia è anche il senso della percezione di spazio e tempo durante il viaggio: la variazione di un elemento essenziale di una certa struttura socioculturale di spazio-tempo si ripercuote sull'intera struttura, alterandola. Ecco perché le strade costruite, in pratica, per il solo trasporto privato, senza la percezione sociale, naturale e finanche storica degli *habitat* li hanno frammentati distruggendo i valori della socialità. Il recupero della forma urbana deve allora ritrovare, oltre gli aspetti economici, una qualità ambientale: la coscienza dello spazio e del tempo, appunto.

La cosiddetta "civiltà" dell'automobile ha determinato una frattura fra le concezioni di spazio e tempo socioculturali e quelle matematico-fisiche. In altri termini, i piani urbani, lungi dall'essere piani di mobilità, bensì piani di case, e le infrastrutture come rete delimitata dalle case medesime hanno fatto sì che il tempo socioculturale venisse sostituito con un tempo puramente quantitativo, perdendo quindi ogni rapporto vitale ed umano.