

TESI DI DOBBIACO 1986

Mobilità e traffico

Effetti ed alternative, in particolare per le regioni alpine ed il turismo

La mobilità di oggi è espressione del nostro modo di vita e della nostra società. Il traffico, pertanto, è molto di più che un mero problema di trasporti. La crisi del traffico rispecchia la crisi della nostra società dei consumi.

Le conseguenze negative del traffico hanno assunto dimensioni soprannazionali e costituiscono, soprattutto per le regioni alpine, anche a causa della progressiva moria dei boschi, una minaccia alla loro sopravvivenza.

Tesi 1

L'esistenza dell'uomo dipende dai limiti di resistenza della biosfera. La crisi che attualmente investe l'ambiente, l'economia e la stessa società ci pone di fronte ad una scelta: o percorrere la strada di ieri, destinata a portarci alla rovina, oppure sfruttare in modo creativo le opportunità ancora aperte. Questa scelta vale anche per il problema della mobilità e del traffico.

Tesi 2

Oggi, traffico significa soprattutto traffico automobilistico. L'automobile ha dato a molti autonomia, comodità e gioia di viaggiare. Oggi, tuttavia, ci rendiamo conto che questi vantaggi non sono moltiplicabili all'infinito, ma che, oltre una certa soglia, si trasformano in conseguenze negative e dannose. Alcune di queste sono divenute evidenti: i gas di scarico determinano l'agonia dei boschi e compromettono la stabilità del clima. Le strade ricoprono terreni di importanza vitale, i sacrifici in vite umane non sono più accettabili. Di non minore entità sono i danni alla salute meno visibili, come le forme di cancro, le malattie cardiocircolatorie e gli effetti mutageni.

Tesi 3

Per molto tempo gli insediamenti alpini e le loro popolazioni hanno tratto vantaggio dall'aumento di mobilità: i paesi più remoti sono diventati accessibili, si sono create nuove fonti di reddito e a tutti si sono offerte nuove opportunità. Anche qui, tuttavia, emerge una contraddizione: quanto più l'automobile domina la nostra esistenza, tanto meno possiamo farne a meno. Ciò che un tempo era nato come una liberazione, ha finito per trasformarsi in una rete di dipendenze.

Tesi 4

Il turismo è stato dominato dal traffico motorizzato: l'automobile ha significato, per molti, avventura, ricreazione e scoperta del paesaggio. Tuttavia, all'accessibilità generalizzata si accompagna anche una distruzione generalizza-

ta, e chi viaggia finisce per creare proprio ciò da cui vorrebbe evadere: affollamento, asfalto, distese di cemento e danni all'ambiente. Il turismo motorizzato sta minando, quindi, le sue stesse basi.

Tesi 5

Con la costruzione delle autostrade, le regioni alpine sono diventate un mero corridoio di transito tra nord e sud. Colonne di autocarri e automobili lasciano dietro di sé una scia di danni. Gli spazi vitali vengono degradati a zone di transito e gli interessi delle popolazioni alpine vengono subordinati agli interessi economici di altre regioni.

Tesi 6

Nonostante questa situazione di crisi, una politica miope seguita a puntare sull'incremento del traffico. Si continuano a perforare le montagne, a costruire i viadotti sulle valli ed a sezionare con le strade gli spazi vitali, e questo benché si sappia che maggiori infrastrutture non producano altro che maggiore traffico. Urge un cambiamento di rotta: una politica lungimirante che punti ad una riduzione del traffico, specie di quello motorizzato. È necessario individuare i luoghi ove il traffico motorizzato va escluso del tutto.

Tesi 7

Nella politica dei trasporti accessibilità e traffico di transito vanno distinti chiaramente. L'accessibilità, oggi, è garantita per ogni località. Il traffico di transito, invece, va limitato e trasferito su rotaia, annunciando ad ogni ulteriore ampliamento delle arterie di transito. La permeabilità della catena alpina deve avere dei limiti ben precisi.

Tesi 8

I costi ambientali, sanitari e sociali del traffico non debbono più essere scaricati sulla collettività. In base al principio della responsabilità diretta ogni mezzo di trasporto deve pagare tutti i suoi costi, compresi i costi derivati. In tal modo, il mezzo pubblico diventa concorrenziale a quello privato.

Tesi 9

I mezzi di trasporto ecologicamente meno dannosi vanno incentivati, in modo che rappresentino una reale alternativa. Va ampliato il servizio dei mezzi pubblici e, nel contempo, va ridotta la capacità del traffico stradale. Occorre migliorare la sicurezza e l'attrattiva della circolazione ciclistica e pedonale. Nell'ambito del turismo vanno proposti dei viaggi senza impatti negativi sull'ambiente.

Tesi 10

La velocità del traffico motorizzato va ridotta (per esempio 30 km/h nei centri abitati, 80 km/h sulle strade extraurbane e 100 km/h sulle autostrade). Le automobili meno veloci sono più sicure, consumano meno energia e meno superficie, fanno meno rumore e sono meno inquinanti. Le strade, inoltre, vanno progettate in modo che la velocità debba essere necessariamente contenuta.

Tesi 11

Gli spostamenti indispensabili devono diventare brevi. La politica urbanistica ed economica deve mirare a ridurre gli spazi d'azione della vita quotidiana. Gli spazi abitativi vanno resi più vivibili ed il più possibile liberi dal traffico

automobilistico. La multifunzionalità determina una migliore qualità della vita e contribuisce a ridurre la mobilità coatta tra abitazione, lavoro e consumo, come pure il traffico verso zone ricreative.

Tesi 12

Per creare una società meno frenetica dobbiamo sviluppare dei nuovi modelli di vita. La minore dipendenza dai motori favorisce un'esistenza più rilassata, con percezioni più intense ed esperienze più profonde. Ciò non significa rinuncia, bensì maggiore qualità della vita. Ne scaturiranno un rapporto più pacifico con la natura ed una maggiore responsabilità sociale.