

## Parigi senz'auto dal 4 novembre: un esempio da seguire

*Dal 4 novembre 2024, Parigi ha introdotto una zona a traffico limitato (ZTL) nei quattro arrondissement centrali, rendendo di fatto impossibile attraversare l'area senza una giustificazione valida. Questo provvedimento mira a ridurre significativamente il traffico automobilistico di transito, responsabile di gran parte della congestione e dell'inquinamento atmosferico nel cuore della città. Potranno comunque accedere residenti, lavoratori, pazienti, fornitori e clienti di esercizi commerciali situati in zona, ma sarà necessario fornire un'autocertificazione che attesti la necessità di fermarsi all'interno dell'area interessata. Il piano fa parte delle iniziative avviate dalla sindaca Anne Hidalgo per rendere Parigi una città più vivibile e sostenibile. Già negli ultimi anni, la città ha limitato la velocità massima a 30 km/h e ridotto notevolmente lo spazio riservato ai parcheggi per incentivare l'uso di mezzi pubblici, biciclette e percorsi pedonali. L'iniziativa attuale punta a migliorare la qualità della vita dei residenti e a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e il rumore urbano, considerando che solo il 30% degli attuali veicoli di transito è effettivamente necessario per chi si muove per lavoro o altri impegni irrinunciabili.*

Il concetto di rendere le città **pedonabili** e senza auto è strettamente legato a un modello di urbanizzazione più sostenibile, che promuove la qualità della vita urbana riducendo il traffico motorizzato a favore di spazi pubblici vivibili. Questo approccio, che mira a rendere le città più

**sicure, sane e accessibili**, si sta espandendo globalmente in risposta a preoccupazioni ambientali, di salute pubblica e di vivibilità.

Le **auto** sono una delle principali fonti di **inquinamento atmosferico**, contribuendo a emissioni di **CO<sub>2</sub>** e **polveri sottili**. Ridurre il traffico automobilistico porta a una significativa diminuzione dell'inquinamento e a un miglioramento della qualità dell'aria urbana. **Camminare** e andare in **bicicletta** sono attività salutari che contribuiscono a ridurre malattie legate alla **sedentarietà**, come obesità e malattie cardiovascolari. Inoltre, l'assenza di traffico automobilistico riduce il rischio di **incidenti stradali**, aumentando la sicurezza delle strade. Eliminare le auto permette di liberare spazi pubblici che possono essere utilizzati per aree verdi, pedonali e ciclabili, promuovendo interazioni sociali e migliorando la qualità della vita nelle città. E si riduce anche la necessità di costose infrastrutture per il traffico e il parcheggio. Inoltre, i centri urbani pedonali tendono ad attrarre turisti e consumatori, stimolando le economie locali attraverso un maggior flusso di visitatori e acquirenti.

Ma, purtroppo, la rimozione delle auto incontra ancora **resistenze**, soprattutto da parte di coloro che dipendono dal veicolo privato per il trasporto quotidiano o per il commercio. La percezione che la città diventi meno accessibile o conveniente è una delle principali critiche. E non tutte le critiche sono infondate perché la transizione verso città senza auto richiede una **pianificazione urbana** efficace e il miglioramento delle infrastrutture di **trasporto pubblico e mobilità alternativa** (biciclette, car-sharing). Le città devono investire in mezzi di trasporto efficienti e

sostenibili per garantire che i cittadini non dipendano dalle auto. Alcune città potrebbero dover affrontare sfide legate all'adeguamento della loro infrastruttura, che potrebbe essere stata progettata per veicoli motorizzati. La **riconversione** di spazi, parcheggi e strade richiede investimenti significativi. A iniziare dalle città italiane, almeno dalle più grandi. Il caso di **Parigi** può essere visto come un **esempio** da seguire anche per le città italiane, sebbene ogni contesto urbano abbia le proprie peculiarità da considerare. La scelta di Parigi di limitare l'accesso alle auto nel cuore della capitale risponde a diversi obiettivi legati alla sostenibilità, alla salute pubblica e alla vivibilità urbana che sono tutte condivisibili. Le città italiane, come **Roma**, **Milano**, **Torino**, e **Napoli**, affrontano problemi legati all'inquinamento atmosferico causato dal traffico automobilistico. Iniziative come quella di Parigi, che riducono il numero di auto in centro, possono contribuire a migliorare la **qualità dell'aria** e ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, un passo importante verso la sostenibilità ambientale. L'esempio parigino può stimolare inoltre la **mobilità sostenibile**, incentivando l'uso di mezzi pubblici, biciclette e camminate, che sono soluzioni che già in molte città italiane vedono una crescente attenzione, specialmente dopo la pandemia, che ha aumentato la domanda di spazi pedonali e ciclabili.

Ovviamente, anche da noi le criticità e le differenze sono evidenti. In Italia, il legame con l'auto privata è ancora molto forte, soprattutto nelle città di provincia o in quelle dove il trasporto pubblico non è altrettanto efficiente. Per esempio, Roma ha difficoltà a gestire l'afflusso turistico e le necessità di mobilità quotidiana dei cittadini. La percezione che le

restrizioni al traffico possano danneggiare il commercio o aumentare i disagi può essere un ostacolo significativo. Mentre alcune città italiane, come Milano, hanno una rete di trasporti pubblici ben sviluppata, altre, come Napoli o Palermo, potrebbero avere difficoltà a implementare un sistema alternativo efficace se le auto fossero limitate in modo radicale. Il potenziamento delle infrastrutture pubbliche è essenziale per far funzionare un modello come quello di Parigi. Le città italiane, come Milano e Firenze, stanno già lavorando su soluzioni per la mobilità sostenibile, ma l'introduzione di misure come la "zona a traffico limitato" di Parigi richiederebbe un ampio consenso politico e un piano urbanistico a lungo termine. La transizione deve essere ben progettata, con attenzione a non penalizzare i più vulnerabili, come i residenti nelle periferie, che potrebbero sentirsi esclusi se non ci sono soluzioni di trasporto accessibili.

In Europa esistono già altri esempi di città senza auto. **Copenaghen:** la capitale danese è uno dei modelli di riferimento per la mobilità sostenibile, con ampie aree pedonali e ciclabili. Il comune ha ridotto drasticamente lo spazio dedicato alle auto in centro, incentivando l'uso delle biciclette e dei mezzi pubblici. **Amsterdam:** conosciuta per la sua rete di piste ciclabili, ha fatto della mobilità ciclabile e pedonale una priorità. La città ha anche introdotto aree completamente pedonali, come il quartiere *Zuidas*. **Barcellona:** il progetto delle "*superblock*" ha trasformato il centro della città in un'area a traffico limitato, dove solo i residenti e i veicoli autorizzati possono entrare. Queste superblock hanno ridotto l'inquinamento e migliorato la qualità della vita.

Molte città stanno quindi lavorando su progetti per promuovere **spazi verdi** e l'integrazione di soluzioni naturali per ridurre il caldo urbano, gestire le acque piovane e migliorare la biodiversità. Questi progetti si integrano spesso con iniziative per limitare il traffico automobilistico. Le città stanno esplorando soluzioni innovative, come il "*mobility as a service*" (MaaS), che integra diverse forme di trasporto pubblico e privato, e l'uso di tecnologie smart per gestire il traffico e le emissioni in tempo reale.

In conclusione, l'esempio di Parigi può certamente essere un modello di riferimento, ma le città italiane dovrebbero adattarlo alle proprie specificità. Le politiche di mobilità urbana devono essere affrontate con un **approccio integrato** che comprenda il miglioramento delle infrastrutture, il coinvolgimento dei cittadini e il rafforzamento dei trasporti pubblici, oltre a considerare le esigenze locali e le potenziali resistenze.

***Hélène Martin***