

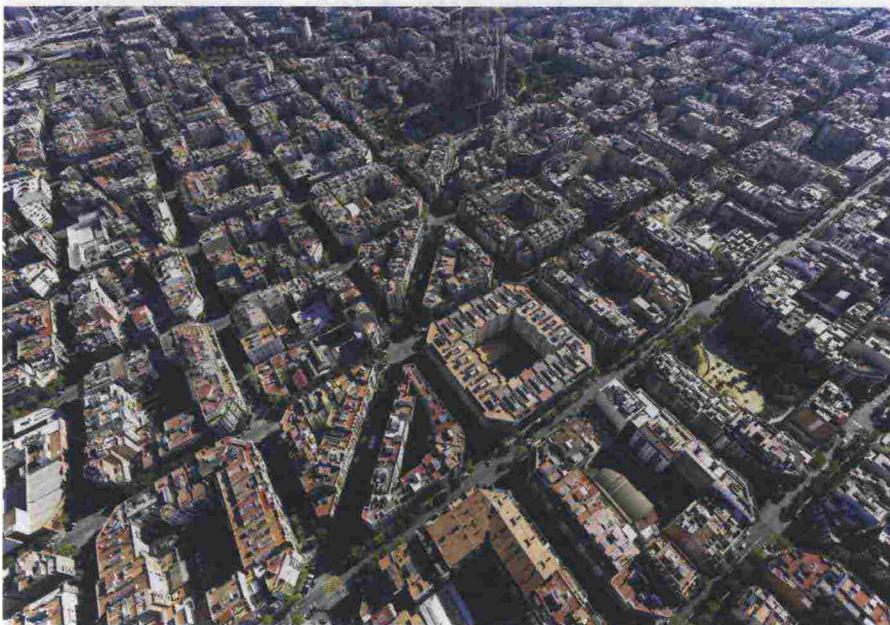
Le chiavi delle città La rivoluzione catalana si fa a piedi, in Cina nasce un'immensa megalopoli

Un milione di auto

in garage: Barcellona stavolta ci crede

I dati dell'inquinamento (anche acustico) fanno paura, così il Comune crea i "super-isolati" in cui le macchine non entrano più

di **Edoardo Vigna**



GETTY IMAGES

chilometri l'ora. Riempiamo la città con la vita, è lo slogan – se avrà successo – di una vera rivoluzione a cui molte altre città nel resto del mondo potrebbero guardare.

Pechino diventa enorme e va in treno

Pechino-Bazhou, 78 chilometri; Pechino-Tangshan, 149. La tratta per Tianjin Binhai New Area sarà invece lunga 98 chilometri. Sono solo tre delle nove nuove linee ferroviarie veloci che il governo cinese ha appena approvato (prevedendo un investimento di oltre 30 miliardi di euro): tutte intorno alla capitale, tutte dedicate ai pendolari. Perché l'idea al centro del progetto, che dovrà essere realizzato entro il 2020, sta proprio nella volontà di espansione di Pechino verso la regione a settentrione, fino all'Hebei, con la costruzione di stazioni anche in città più piccole lungo le linee ferrate che si estenderanno complessivamente per 1.100 chilometri. La popolazione dell'intera regione coinvolta supera i 110 milioni di persone e, quando il progetto sarà completato, Pechino rappresenterà una megalopoli, grande due volte la Corea del Sud, che si muoverà in treno.

Londra prima in Europa per ingorghi

Lo dicono gli inglesi, e per una volta ci fa comodo crederci: non sono le nostre città le più congestionate dal traffico in Europa. Secondo una ricerca di Inrix, in testa c'è invece Londra, ma più per esteso, ci sono ventuno città della Gran Bretagna (la capitale mette in fila Edinburgo, Glasgow, Birmingham e Manchester), con ben 20.375 snodi nevralgici caldi. Molto più distante viene la Germania (27 città da bollino rosso, ma con "soli" 8.517 punti deboli da ingorgo): Amburgo è la prima della fila, e detiene anche il record per la strada peggiore d'Europa. L'Italia arriva addirittura in terza posizione e ben distaccata: 12 le città coinvolte, 5.069 punti da ingorgo. Seguono la Francia e la Spagna.

[@globalista](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sfruttando la planimetria

La pianta di Barcellona: l'idea è di ridurre drasticamente le strade aperte al traffico.

Sembra che ci credano davvero, a Barcellona. Dove non è chiaro se siano più infastiditi e preoccupati per l'inquinamento dell'aria (che peraltro farebbe 3.500 morti all'anno su una popolazione complessiva di 3,2 milioni...) o per quello acustico – il peggiore del mondo o quasi – con un rumore di fondo assordante che fa uscire di testa tutti. Ma visto che la causa prima di entrambi è la stessa, va avanti il progetto che si può sintetizzare con questo slogan: guerra totale alle automobili. Il municipio del capoluogo catalano ha infatti appena confermato di avere intenzione di portare fino in fondo l'idea di togliere dalle strade, entro il 2020 – praticamente domani – le quattroruote più inquinanti. Il primo passo, già dall'anno prossimo, dovrebbe essere quello di definire i criteri della "carneficina". L'idea di base sarebbe comunque quella di tagliare in primis le auto a benzina immatricolate prima del 2000 e quelle diesel ante-2006. Il che, tra-

dotto in numeri, fa ben oltre 900 mila dei 2,4 milioni di mezzi attualmente in circolazione della città. A dimostrazione della serietà delle intenzioni, c'è anche l'implementazione appena avviata del nuovo "piano di mobilità" partorito due anni fa, quello dei "superilles", come le chiamano in lingua catalana. Dei super-blocchi, insomma. Nelle ultime settimane si è cominciato infatti a chiudere al traffico interi isolati, sfruttando il disegno urbanistico della città, in particolare del quartiere di Eixample, progettato nell'800 da Ildefonso Cerdà, con ampi spazi verdi all'interno dei gruppi di edifici. In pratica, l'idea è di permettere alle auto di circolare solo tutto intorno i blocchi e recuperare quindi il 60% delle strade oggi trafficate rendendoli "spazi per i cittadini" e percorribili solo da due ruote (con 300 nuovi chilometri di ciclabili) e dalle macchine dei residenti a 10