

## I quartieri «car free» in Europa

**Dai pionieri di Christiania a Copenaghen alle più recenti esperienze di Vienna e spagnole. E in Italia le auto la fanno ancora da padrone, tranne in qualche Ztl**

LINDA MAGGIORI

**S**enz'auto», «car free», «autofrei», «sans voiture»: sono quei quartieri con parcheggi periferici dove il posto auto sotto casa non esiste e solo in casi particolari l'auto può entrare (senza però parcheggiare). Quartieri polifunzionali, con alta qualità urbana, dove tutto si trova a meno di 15 minuti a piedi o in bici, con ampie zone pedonali e ciclabili, e mezzi pubblici capillari ed efficienti. Una realtà che esiste da decenni nell'Europa del Nord, soprattutto in Svizzera, Germania, Danimarca e Olanda.

In genere si considerano «car free» quei quartieri con un tasso di motorizzazione basso (circa 10-15 auto private ogni 100 abitanti), e un basso tasso di posti auto, compresi i garage (max 3 posti auto ogni 10 appartamenti). I quartieri senz'auto offrono benefici ecologici, economici e sociali: riducono l'inquinamento dell'aria, l'inquinamento acustico e gli incidenti. Il denaro e lo spazio risparmiato dal comune, grazie alla mancata costruzione dei parcheggi, vengono investiti in una migliore qualità residenziale, più spazi verdi, più servizi collettivi. Le case costano meno e il non possesso dell'auto permette alla gente di risparmiare ulteriormente. Anche i negozi del quartiere sono avvantaggiati dalla mobilità sostenibile e dai necessari tragitti brevi.

**IL PRIMO QUARTIERE SENZ'AUTO**, negli anni Settanta, fu probabilmente quello di Christiania a Copenaghen, occupato da un gruppo di squatters e hippies, con proprie regole tra cui il divieto alle auto (fu in questo quartiere che un giovane fabbro inventò il primo modello di cargo bike, appunto «Christiania»). Vauban (quartiere di circa 5000 abitanti a cinque minuti di tram dal centro di Friburgo) è stato invece ristrutturato negli anni '90, quando cooperative di cittadini trasformarono le grigie caserme in colorati studentati e verdeggianti condomini. Nel grande boulevard centrale passa il tram (su terreno erboso) che ogni 5 minuti conduce a Friburgo e agli altri quartieri. Al posto dei parcheggi, tra i palazzi ci sono aree verdi e boschetti urbani. Il verde si arrampica anche sui palazzi e i tetti sono prevalentemente ricoperti da un tappeto erboso (abbinato ai pannelli fotovoltaici). Proprio per evitare inutile consumo di suolo e dispersione urbana, a Vauban non esistono villette uni o bifamiliari. Vari palazzi sono case passive, cioè producono più energia sostenibile di quella che consumano. Tra tram, zone 30, zone pedonali e ampie corsie ciclabili, le auto a Vauban sono davvero una minuscola minoranza. I bambini vanno a scuola da soli e giocano sulla strada, i piccoli negozi fioriscono e tutto si trova a portata di gambe o di bici. Dove si sarebbe dovuto costruire un parcheggio, i cittadini hanno deciso di coltivare orti biologici e sinergici. In questi orti le scolaresche vengono a fare lezione, calcolando ad esempio quante verdure si possono produrre al posto di un parcheggio (progetto «Paprika statt Parkplatz», peperoncino invece di parcheggi).

**ANCHE IL QUARTIERE DI GEIST**, a circa 2,5 km dal centro di Monaco di Vestfalia, nasce sulla zona di una vecchia caserma. Oggi ci vivono circa 190 famiglie nella maggioranza senza auto, in appartamenti popolari di edilizia sociale. Ad Amsterdam c'è invece il quartiere residenziale GWL Terrein, che nasce negli anni Novanta, per iniziativa pubblica. Ospita 1000 persone e anche qui i prezzi delle case e degli affitti sono più accessibili che in altre zone. Tra un edificio e l'altro, invece di strade carrabili e parcheggi, ci sono sentieri, piste ciclabili, prati, alberi da frutto e orti urbani.

Il Möckernkiez, a Berlino, conta 14 palazzi, per un totale di 471 appartamenti, e un solo parcheggio sotterraneo periferico, con capienza poche decine di posti auto. Anche qui le case sono passive.

Sebbene non ci siano posti auto o garage, ogni condominio, nei quartieri senz'auto, ha ripostigli comuni, chiusi e coperti, dove poter riporre bici, rimorchi e cargo bike.

Le forme di proprietà sono varie, l'affitto in genere predomina. Nel quartiere senz'auto Stellwerk 60, a Colonia, c'è un mix di forme di proprietà, (comproprietà, affitto, comodato gratuito e affitto sociale).

**IN SVIZZERA, ESISTONO 21 QUARTIERI SENZA AUTO**, dalle grandi città ai paesini montani. Per l'ottimo funzionamento dei mezzi pubblici e la capillarità delle ciclabili, il tasso di motorizzazione è ovunque molto basso: a Zurigo ci sono 327 auto ogni 1000 ab, a Berna 259 e a Basilea 248.

In genere i residenti dei quartieri senz'auto devono dichiarare di non possedere un'auto o, qualora la possiedano per motivi di lavoro, si impegnano a parcheggiarla fuori dal quartiere.

Stessa cosa succede a Vienna, nei quartieri Autofrei Siedlung di Nordmannngasse e Floridsdorf, dove le famiglie che vi abitano firmano un contratto in cui si impegnano a non avere auto di proprietà e adottare stile di vita senza auto. Anche ad Amburgo, Malmö, Rotterdam, Oslo ed Edimburgo ci sono fiorenti quartieri senza auto.

A Parigi si progettano i quartieri dai tragitti brevi (ville du quart d'heure) mentre a Barcellona si sta realizzando la pedonalizzazione progressiva delle «superillas» permettendo alle auto di scorrere solo sulle strade laterali. Nelle strade residenziali del primo quartiere pedonalizzato, Poblenou, sono tornati a giocare i bambini.

Sempre in Spagna c'è Pontevedra, cittadina di 90 mila abitanti che dagli anni '90 ha proceduto a pedonalizzare tutti i quartieri, mantenendo solo parcheggi sotterranei periferici. A Pontevedra l'inquinamento prodotto dalle auto è sceso del 95%, il totale delle emissioni di CO2 del 70%. I piccoli negozi del centro sono rifioriti.

**NELLE CITTÀ ITALIANE, A PARTE I CENTRI STORICI PEDONALI**, esistono davvero pochissimi casi di quartieri residenziali senza posti auto. La legge Tognoli, che impone la dotazione di un minimo di parcheggi per ogni nuovo edificio costruito, ha reso difficile la creazione di quartieri senza posti auto. Complice la scarsa capillarità dei mezzi pubblici e l'insistente spinta dell'industria automobilistica, il tasso di motorizzazione italiano resta infatti molto alto, in media 65 auto ogni

100 abitanti, (in Europa ci supera soltanto il Lussemburgo).

Il quartiere Chinatown a Milano è uno dei pochi esempi che si avvicinano al modello europeo: il viale principale, circa 500 metri, è stato pedonalizzato nel 2008. Le attività economiche non sono state danneggiate, anzi, sono nate tante nuove attività di street food. I bambini della scuola di quartiere, l'IC Giusti, possono andare e tornare a scuola da soli fin dalle primarie (caso raro in Italia). Le strade laterali, a senso unico alternato, hanno però mantenuto i parcheggi su

strada. Tra le città senz'auto italiane non può mancare Venezia, con la più alta estensione dell'area pedonale in Italia, un merito dovuto alla sua conformazione lagunare, con ponti e viuzze strette, inaccessibili alle auto. A Genova nel febbraio 2021 una trentina di associazioni ha inviato al Comune la richiesta di creare il primo quartiere cittadino libero da automobili e da fumo di sigaretta (car free e smoke free) da Principe a Brignole (2,4 km). Le associazioni non hanno però ricevuto nessuna risposta dal Comune.

## 327

auto ogni 1000 abitanti è la media di Zurigo. Nella città svizzera il sistema di tram, bus, percorsi pedonali e piste ciclabili è capillare



## 248

auto ogni mille abitanti è la media di Basilea, dove il centro è chiuso al traffico ed è possibile andare in tram o bici anche in campagna e nelle vicine Francia e Germania



Quartiere senza auto, Vauban (Friburgo) foto Linda Mggiori