

DA REPUBBLICA DEL 2 MARZO 2010

IL CASO

Le metropoli alla sfida verde contro l'assedio delle auto

Da Madrid a Londra si insegue Il modello New York. Il sindaco Bloomberg annuncia la rivoluzione verde: tram, bici, taxi collettivi e isole pedonali. La Grande Mela punta a diventare laboratorio della Green Economy obamiana

dal nostro corrispondente FEDERICO RAMPINI



NEW YORK - Londra ha aperto la strada con il pedaggio d'ingresso in città per tutte le auto. Parigi ha innovato con "Vélib", il parco-biciclette da affittare, sistema copiato nel mondo intero. Pechino ha costruito sei linee di metrò nuove per le Olimpiadi. Ora New York è decisa a fare ancora meglio. Adottando progressivamente le soluzioni "verdi" delle sue rivali, la Grande Mela punta al primato in questa gara. La posta in gioco: diventare il modello della metropoli del terzo millennio, nell'era post-automobile. È una competizione che può diventare un business, trasformerà i mega-agglomerati urbani nei laboratori della Green Economy. Per questo New York prepara una vera rivoluzione del traffico, che deve portare all'emarginazione dell'auto privata dalle sue strade.

Ci crede Michael Bloomberg. Questo conservatore illuminato, insieme al californiano Arnold Schwarzenegger, è l'esponente dell'altra destra americana: quella che non ha difficoltà a trovare convergenze con Barack Obama. Sull'ambiente di sicuro. Al suo terzo mandato come sindaco di New York, il miliardario Bloomberg vuole passare alla storia proprio come un leader della lotta all'inquinamento. La sua formidabile reputazione di uomo d'affari lo aiuta a vincere battaglie che per altri sarebbero ostiche. "Quando ho fatto l'isola pedonale a Times Square - dice Bloomberg - i commercianti della zona erano contro. Adesso, visto il successo dell'esperimento, con l'aumento del turismo e dello shopping, sono i commercianti di altri quartieri a chiedermi: perché non si fa anche da noi?".

Non a caso, le nuove isole pedonali sono uno dei tasselli della rivoluzione verde che cambierà lo stile di vita a Manhattan. Dopo il successo a Times Square, ecco le nuove candidate-isole: nella City finanziaria di Wall Street potranno essere chiuse al traffico Fulton Street e Nassau Street; è possibile che diventino oasi senza auto anche Finn Square nel quartiere di Tribeca (celebre per le gallerie d'arte), e Astor Place vicino ai campus della New York University. Idem per un tratto di

Broadway nella zona del Columbus Circle, in modo da facilitare l'accesso alle numerose istituzioni culturali del Lincoln Center (Metropolitan Opera).

Nel frattempo sono già al nastro di partenza i taxi collettivi. Le prime autorizzazioni riguardano i posteggi di taxi più frequentati come le stazioni ferroviarie Grand Central e Penn Station, il terminale degli autobus di lunga percorrenza Port Authority Bus Terminal. I taxi sono abilitati a raccogliere più passeggeri per destinazioni diverse. Così si abbassano sia i costi per i clienti, sia le vetture in circolazione. Parigi fa scuola per i "Vélib": Bloomberg punta a offrire 10.000 biciclette in affitto con appositi posteggi. E in parallelo bisogna garantire ai ciclisti la sicurezza.

Dopo le prime piste ciclabili inaugurate (Broadway, Ottava e Nona Avenue tra la 14esima e la 23esima strada), delle nuove corsie protette per soli ciclisti saranno aperte sulla Prima e la Seconda Avenue entro la fine dell'anno, e in futuro potrebbero essercene anche nelle vie di scorrimento trasversali da fiume a fiume (cioè dalla sponda dell'East River a quella sullo Hudson).

Imitando San Francisco si studia il ritorno dei tram per le vie di New York: il primo progetto riguarda una linea di superficie sulla 42esima strada, che potrebbe allungarsi fino a diventare una circolare di 61 miglia attorno a tutta Manhattan. Inseguendo Pechino, finalmente l'arcaica rete metropolitana di New York ricomincia a espandersi. Sono già avviati i lavori della nuova linea di metrò: una direttrice Nord-Sud lungo la Seconda Avenue. Anche i fiumi diventano una risorsa alternativa per decongestionare il traffico. Per trasportare i pendolari fra Manhattan, Brooklyn, Long Island e Coney Island sarà potenziato il servizio di traghetti di linea sullo East River, con un aumento di capienza di 1.700 passeggeri al giorno. Nuovi attracchi a Williamsburg, Greenpoint, Long Island City.

Una strada per soli autobus? Potrebbe essere la 34esima, seguita poi dalla 42esima, da trasformare secondo questo progetto in due corridoi veloci per il solo transito dei mezzi pubblici. Bloomberg non ha rinunciato a importare qui anche il modello Londra della tassa anti-congestione. Il sindaco ci provò una volta nel 2008 e fu bocciato in consiglio comunale. Ora torna alla carica. "Il pedaggio non è morto, tutt'altro", annuncia. Le finanze comunali sono in crisi, lui è convinto che riuscirà far pagare l'accesso a tutte le auto private che vogliono entrare a Manhattan. Una formula che a Londra ha contribuito a ridurre l'uso del mezzo individuale. Bloomberg potrebbe unirvi un altro deterrente: l'abbassamento del limite di velocità nell'area urbana, da 30 a 20 miglia orarie. "Con dieci miglia in meno - assicurano gli esperti - la frequenza degli incidenti mortali crolla dal 45% al 5%". Manhattan, quella che fu la giungla d'asfalto per eccellenza, si sta scoprendo una vocazione tutta diversa.